

Laura Ceccolini - Stefano Medas

VELE DI FAMIGLIA

La flottiglia da pesca del porto di Cattolica e Gabicce
dal 1920 al 1950 nelle tavole di S. Mascilongo.



1

2018

LITUS - I QUADERNI
1 DEL MUSEO
2018 DELLA REGINA
CATTOLICA

L. Ceccolini, S. Medas
VELE DI FAMIGLIA

Ideazione e progettazione:
Marialuisa Stoppioni

Redazione scientifica:
Laura Ceccolini
Stefano Medas
Marialuisa Stoppioni

Redazione:
Gemma Felici
Elsa Zannoli

Si ringraziano per la collaborazione il comandante dell'Ufficio locale Marittimo di Cattolica (Guardia Costiera) Lgt. Np Vincenzo Morreale, la Cooperativa Casa del pescatore di Cattolica, il suo direttore Stefano Cecchini, Piero Luccarelli e Franco Mascilongo.

Museo della Regina
47841 Via Giovanni Pascoli, 23, Cattolica RN
www.cattolica.net
museo@cattolica.net

ISBN 9788885731011

In copertina:
fotomontaggio della famiglia Bacchini sotto le mura di villa Marconi
(Archivio fotografico del Centro Culturale Polivalente di Cattolica)



INDICE

PRESENTAZIONI p. 5

1. LA VELA AL TERZO p. 13

2. VELE DI FAMIGLIA p. 27

3. TABELLE p. 35

4. ALLEGATI p. 47

Bibliografia p. 67

Mariano Gennari

Sindaco del Comune di Cattolica

Il porto di Cattolica e la realtà antropica, culturale e paesaggistica che la sua nascita a metà dell'800 ha segnato, costituiscono per la città un patrimonio da tutelare e da rappresentare e una storia da divulgare: proprio da qui è parso bello partire con la collana di monografie appena avviata: Litus, in quanto litorale, ma anche foce del fiume, e approdo e costa e persino porto: parola già da tempo adottata dal Museo quale riflesso ed emblematica congiunzione tra le sue anime, archeologica e marinairesca. E ancora "I Quaderni del Museo della Regina", ad indicarne in partenza il carattere monografico e l'intenzione di proseguire fino a creare una serie vera e propria.

Per la città di Cattolica di vitale importanza sono stati e sono ancora oggi la marineria, la pesca, la cantieristica navale, e il mare, più ancora della spiaggia il mare, su cui si sono formate intere generazioni e larghe stirpi. Perciò Vele di famiglia. La flottiglia da pesca del porto di Cattolica e Gabicce dal 1920 al 1950 nelle tavole di S.Masclongo.

E' questo il titolo del primo volume, a sottolineare l'appartenenza e l'inscindibile legame tra barche e famiglia, di cui la vela, con il suo codice composto da colori e da simboli, era il manifesto e il documento di proprietà.

Valeria Antonioli

Assessore alla Cultura del Comune di Cattolica

Il Museo della Regina, fin dalla sua nascita, in virtù della propria tradizione di studio e ricerca, ha cercato di coniugare, trovando punti di contatto e di scambio, le sue due anime, quella dell'archeologia e quella della marineria: emblematico a tale riguardo il Corso di Archeologia e Storia Navale, che si è svolto per dodici anni dal 1995 al 2006.

Per l'elaborazione di questo volume i punti di partenza sono state le tavole delle barche e delle vele da pesca di Cattolica realizzate da Sebastiano Mascilongo, presenti in Museo sin dalla sua origine ed elaborate in occasione della mostra "Barche e genti dell'Adriatico" (risalente al 1985, da cui nasce l'Antiquarium del mare), nella quale è stata ricomposta la rappresentazione parziale ma fedele della situazione del porto e della sua flottiglia peschereccia in particolare per la fine degli anni '40: da qui si è partiti per una iniziale ricognizione sulle barche, sui loro armatori e sui loro comandanti, al fine di ricostruire le tracce almeno parziali della storia di queste barche, potendo tra l'altro contare su una collaborazione imprescindibile, fornita dal Comandante della Capitaneria del porto di Cattolica, maresciallo Vincenzo Morreale, il quale con grande disponibilità ci ha messo a disposizione non solo i registri navali (dal più antico al più recente), ma nondimeno la sua competenza del porto e delle sue regole.

Il Museo, nel corso degli anni, ha sviluppato una sua peculiare capacità attrattiva

nei confronti di numerosi studenti, laureati e laureandi, dottorandi, che mettono a disposizione le proprie competenze e soprattutto le loro idee e la loro voglia di conoscere e di contribuire ad ogni azione finalizzata alla valorizzazione dei beni culturali.

A questo riguardo vorrei sottolineare il particolare impegno profuso da Laura Ceccolini che, con la sua laurea discussa al Politecnico di Torino, dal titolo: “Dai musei di collezione ai musei di narrazione. Lo storytelling come strategia di comunicazione espositiva museale”, ha analizzato la sezione di marineria, ridisegnandone l’allestimento e il percorso e ci ha indotti a ripensare anche ai contenuti del Museo. Un attestato di riconoscimento va al dott. Stefano Medas, vero mentore della nostra sezione di marineria, che gli deve la sua veste attuale e molte riflessioni che l’hanno investita in questi anni.

Vorrei anche rivolgere un sincero ringraziamento ai marinai di Cattolica, alla Casa del Pescatore, ai modellisti navali che rappresentano un punto di riferimento imprescindibile per il nostro Museo.

Infine ritengo doveroso esprimere la mia più profonda stima e un caloroso grazie alla direttrice dott.sa Maria Luisa Stoppioni, mente e cuore del Museo che, con particolare passione, competenza ed entusiasmo progetta, pianifica, connota e qualifica ogni iniziativa e ogni attività museale.

1°M.Ilo Lgt. Vincenzo Morreale
Comandante Ufficio Locale Marittimo di Cattolica

Il Quaderno della collana Litus dal titolo “Vele di famiglia. La flottiglia da pesca del porto di Cattolica e Gabicce dal 1920 al 1950 nelle tavole di S. Mascilongo” è stato realizzato dal Museo della Regina di Cattolica attraverso un attenta raccolta di informazioni e dati tecnici delle unità navali stazionanti, all’epoca nel porto di Cattolica.

La fattiva collaborazione tra il Museo e l’Ufficio Locale Marittimo – Guardia Costiera - di Cattolica è culminata con l’utilizzo, da parte degli studiosi, dei registri delle imbarcazioni custoditi negli archivi dell’ufficio e risalenti agli anni dal 1920 al 1950 e nei quali sono riportate le specifiche tecniche delle unità, da pesca e da traffico, comprensive della stazza, dell’anno di costruzione, del cantiere costruttore e dell’anno di realizzazione, dell’anno di iscrizione, della cancellazione e del motivo della stessa e, in molti casi i nomi dei comandanti.

Un plauso al prestigioso lavoro fatto nel solco della conservazione della memoria che l’Istituzione museale porta avanti con passione, dedizione e impegno.

Buon Vento!

Francesco Rinaldini

Dirigente Servizi Culturali del Comune di Cattolica

Lo scritto di Ceccolini e Medas Vele di famiglia. La flottiglia da pesca del porto di Cattolica e Gabicce dal 1920 al 1950 nelle tavole di S. Mascilongo inaugura la nuova collana di pubblicazioni on-line del Museo della Regina che va sotto il titolo di “Litus. I quaderni del Museo della Regina”.

Il Museo della Regina è un museo di recente istituzione, inaugurato nel 2000 dopo un importante intervento di rifunzionalizzazione di un edificio che originariamente era sorto come ospedale dei pellegrini e che successivamente era stato adibito a usi diversi e totalmente rimaneggiato.

Nella nuova sede museale vennero trasferiti i materiali conservati (dignitosamente ma con scarsa attrattività) fino a quel momento nelle due stanze dell’Antiquarium ospitato presso il Centro Culturale Polivalente, insieme a molti altri che gli stessi cittadini di Cattolica fecero affluire alla nuova struttura.

A quel punto il museo era “completo”, le collezioni ordinate al sicuro, e le chiavi avrebbero potuto essere affidate ad un custode per rare aperture in particolari occasioni. Al contrario, il Museo della Regina si è sottratto ad un tale destino di mera custodia di reperti, per divenire nel tempo il punto di riferimento certo per la ricostruzione della storia del territorio. Penso soprattutto agli scavi dell’area Pri-telli, della nuova darsena e dell’area VGS al Macanno, all’importante lavoro di documentazione e recupero di reperti che ne è seguito e alle acquisizioni decisive che

ne sono scaturite e che saranno messe a disposizione degli attuali e futuri studiosi. Ma, tra altre numerose iniziative che ne hanno costellato l'evoluzione, mi piace ricordare qui soprattutto l'attività didattica del museo nelle due articolazioni più significative: la Scuola di restauro con carattere di stage/laboratorio per laureandi e specializzandi (2012) finanziata dall'Istituto per i Beni Culturali della Regione Emilia Romagna in collaborazione con le Università di Bologna e Urbino e l'annuale programma didattico rivolto alle scuole di ogni ordine e grado e che vede ogni anno il coinvolgimento di circa tremila studenti.

Tutto ciò ha reso il museo un centro propulsore di ricerca e di studio e non un mero magazzino di reperti bene ordinati.

L'inizio della pubblicazione dei quaderni del museo si iscrive in questa linea direttrice e ne è in qualche modo il coronamento; dopo questo primo numero sono già in preparazione quaderni dedicati agli scavi dell'area Pritelli e dell'area VGS, che metteranno a disposizione dei lettori le risultanze di scavi che rappresentano snodi decisivi per una sempre più estesa conoscenza della storia della città e del suo territorio.

Poiché le strutture non vivono di vita propria ma ricevono l'impronta da coloro che le abitano, è doveroso qui riconoscere il merito della dott.ssa Maria Luisa Stoppioni, che al museo sta dedicando molti anni di lavoro e cura appassionata e a cui si deve anche l'ideazione e la preparazione di questa importante iniziativa editoriale.

Stefano Medas

Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale, Venezia

1. LA VELA AL TERZO

Storia ed etnografia delle vele dipinte dell'Adriatico

Caratteristica dell'Adriatico settentrionale e di buona parte di quello centrale, la vela al terzo prende il nome dal fatto di avere il suo punto di sospensione collocato a circa un terzo della lunghezza del pennone alto, tradizionalmente detto pennone “di sopravvia”, ovvero dal fatto che il pennone stesso si sviluppa per circa un terzo della lunghezza a proravia e per circa due terzi a poppavia dell'albero. Veniva chiamata anche “vela da trabaccolo”, essendo tipica di questa imbarcazione specificamente adriatica. Era utilizzata sia per le barche da traffico che da pesca, prevalentemente di medio-piccolo tonnellaggio, che nel caso degli scafi da trasporto potevano raggiungere al massimo le 150 tonnellate di portata (fig.1).

La sua più larga diffusione riguarda però il naviglio da pesca, dagli scafi più piccoli, come i topi, le lance, le lancette e le battane, a quelli più grandi, come i bragozzi d'altura, i barchetti (trabaccoli da pesca), i lancioni e le paranze (figg. 2-4).

Sulla base dei documenti storici e iconografici, l'introduzione e diffusione della vela al terzo possono collocarsi tra la fine del XVII e il XVIII secolo, periodo in cui nelle regioni settentrionali e parzialmente in quelle centrali dell'Adriatico il nuovo armo soppiantò progressivamente la vela latina, che invece continuò a restare diffusa nel settore centrale e a dominare in quello meridionale, dove più forte risultava il legame col Mediterraneo e quindi con l'armo latino¹. Non è facile ricostruire il percorso evolutivo che condusse allo sviluppo di questa vela². L'origine sembrerebbe riconducibile all'incontro tra la tradizione nautica fluvio-lagunare e quella marittima. Da un lato ci sarebbe quindi la vela rettangolare stretta e alta, caratteristica della tradizione nautica padana e già diffusa in età romana nelle acque interne dell'Italia settentrionale e dell'Europa transalpina, che poteva essere trasformata in una vela al quarto legando una scotta all'albero e portando l'altra verso poppa, dunque spostando il pennone in posizione obliqua (una posizione che già prelude a quella della vela al terzo). L'armo al quarto raggiunse la sua versione completa probabilmente nel XVIII secolo, con l'introduzione del pennone da basso o "di sottovia" e della bolina, concludendo così la trasformazione dell'originaria vela rettangolare centrale (la vela quadra di tradizione antica) in una vela assiale. Utilizzata nei laghi e nei grandi fiumi della pianura, questa vela al

1 In un bassorilievo della facciata della chiesa di Santa Maria del Giglio a Venezia (1680 ca.), precisamente nel riquadro dedicato alla città di Zara, compare quella che potrebbe essere la più antica raffigurazione di una barca armata con la vela al terzo. Lo stato di conservazione è purtroppo lacunoso, condizione che rende difficile capire con precisione quale fosse il profilo originale della vela.

2 BONINO M., GENTILI C., 1989; BONINO M., 1995.

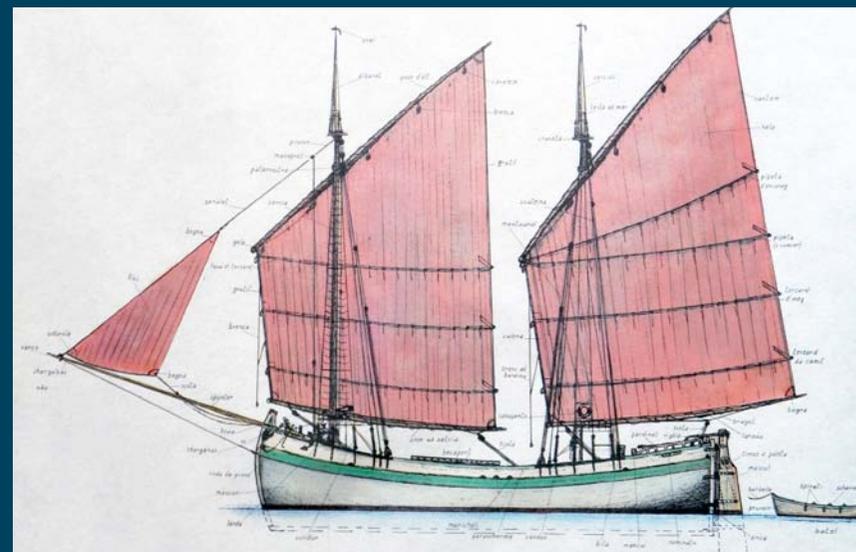


Fig. 1 - Il trabaccolo "I Buoni Amici", costruito a Rimini dal maestro d'ascia Olinto Rossini e varato nel 1920, lunghezza 21 metri, portata 150 tonnellate (particolare del poster "E", trabaccul de non", ideazione e direzione di Gianni Quondamatteo, disegni di Primo Bulli, impianto e grafica di Carlo Lotti, s.l., s.d.).



Fig. 2 - Barchetti (trabaccoli da pesca) al rientro in porto a Cattolica, cartolina degli inizi del Novecento (Archivio fotografico del Centro Culturale Polivalente di Cattolica).



Fig. 3 - Paranza marchigiana del 1951, facente parte della sezione galleggiante del Museo della Marineria di Cesenatico.



Fig. 4 - La lancia "Assunta" di Cervia, costruita a Cattolica e varata nel 1925 (foto dell'autore).

quarto stretta e alta giunse a diffondersi fino alle lagune costiere, principalmente nella laguna veneta. Dall'altro lato troviamo invece la vela latina, caratteristica degli armi marittimi del Mediterraneo, impiegata sul naviglio di medio e piccolo tonnellaggio, diffusa però anche nelle aree lagunari. Sia nel Mediterraneo che negli oceani, ma anche nelle acque interne, la vela latina ha conosciuto e conosce tuttora diverse varianti che potremmo definire "tronche", cioè tagliate nella parte anteriore in modo da ottenere una ralinga di caduta o colonna, come è chiamata nell'armo al terzo, generalmente piuttosto corta. Tali varianti le fanno assumere effettivamente una forma trapezoidale che somiglia a quella della vela al terzo, con la differenza sostanziale, però, che la ralinga di base dell'armo latino rimane sempre libera, dunque non arma mai il pennone da basso. Risulta significativo, a questo proposito, constatare come la vela al terzo tradizionale presenti nell'alto Adriatico una colonna molto sviluppata, dunque molto alta, mentre scendendo verso sud, nelle Marche oltre Ancona e in Abruzzo, l'altezza della colonna si riduca sensibilmente, tanto da avvicinare il profilo della vela a quello di una latina. Quale che sia l'origine di questa caratteristica, che si tratti cioè di una vela latina influenzata dalla vela la terzo o viceversa, appare chiaro che l'Adriatico centrale rappresentò un settore marittimo limitaneo, cioè di confine, dove il più recente armo al terzo ha incontrato la più antica tradizione dell'armo latino. Tagliando in prua la vela triangolare, facendole assumere dunque una forma trapezoidale, si ottenne una vela più potente, con maggior superficie davanti all'albero, adatta al tiro delle reti a strascico e alla spinta di uno scafo a pieno carico, ma dotata di minore efficienza aerodi-

namica nelle andature strette, dunque più limitata nello stringere e nel risalire il vento (benché l'impiego della bolina consentisse di ridurre notevolmente questo svantaggio). L'uso di realizzare una colonna breve sembra costituire, dunque, una specie di mediazione tra i vantaggi e gli svantaggi che il taglio della parte anteriore poteva apportare ad una vela latina: un poco di potenza in più senza perdere troppa manovrabilità. Una mediazione dovuta certamente a ragioni funzionali, ma verosimilmente determinata anche dalla difficoltà di allontanarsi troppo dalla tradizione dell'armo latino. In questo senso si potrebbe considerare la vela al terzo come il frutto di un'esasperata ricerca di spinta, ottenuta trasformando la vela triangolare in una vela trapezoidale, quindi col progressivo allungamento della colonna e, di conseguenza, con l'aumento della superficie della tela. All'inizio rappresentò probabilmente una risposta alle necessità della pesca a strascico, nello specifico della pesca con gli spuntieri, che prevedeva di lasciar scarrocciare la barca di traverso, col timone sollevato e i cavi o reste della rete legati alle estremità di due aste-buttafuori, sistemate rispettivamente a prua e a poppa. Una ricerca di potenza che risultò decisamente favorevole anche per gli scafi più grandi destinati al trasporto, primo tra tutti il trabaccolo.

Come accennato, l'ambiente in cui è più plausibile collocare l'origine della vela al terzo è rappresentato dalla laguna veneta, dove furono attivi due importantissimi poli nautici, Venezia e Chioggia (fig.5). L'ipotesi appare avvalorata sia dalla posizione geografica della laguna sia dal ruolo strategico che rivestì nel corso dei



Fig. 5 - Venezia, bragozzi all'arrivo di una delle regate Chioggia-Venezia riservate alle imbarcazioni da lavoro, che si svolgevano negli anni Venti/Trenta del Novecento. Decisamente scenografica la sequenza delle vele al terzo dipinte (da PENZO G. 1992).



Fig. 6 - Guglielmo Ciardi (1842-1917), *La quiete in laguna*, olio su tavola, 1882-1883 (<http://www.sothebys.com/it/auctions/ecatalogue/lot.90.html/2011/old-master-paintings-19th-century-paint-mio314>).

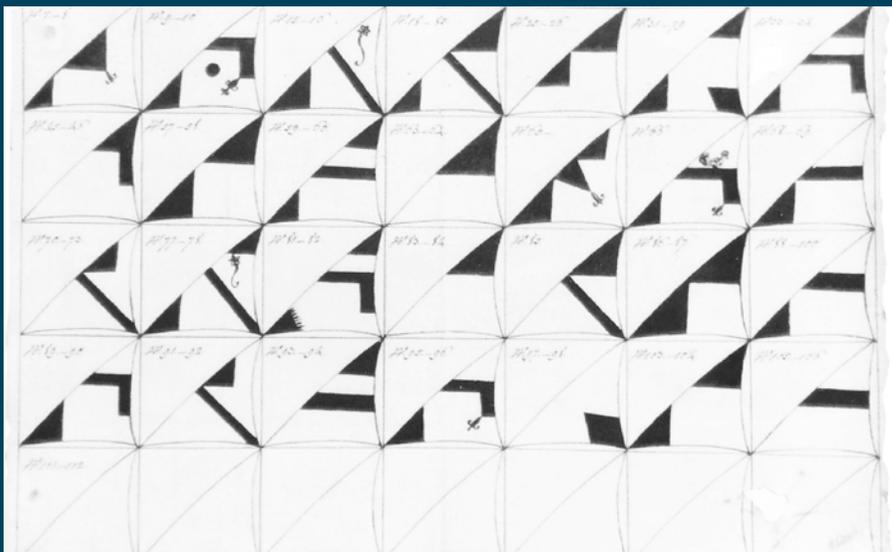


Fig. 7 - Simboli sulle vele latine delle paranze di stanza a Grottammare (ma principalmente appartenenti alla marineria di San Benedetto del Tronto), in un documento di segnalazione del 1813 disposto dal comandante della Capitaneria di porto della cittadina picena ad uso dell'Osservatorio Telegrafico di Monte San Biagio, come tabella di riconoscimento delle barche. Il documento è conservato presso l'Archivio di Stato di Fermo (da POLIANDRI U.1993).



Fig. 8 - Paranze con vele latine dipinte, al rientro nel porto di Trani, in una cartolina del 1939 (da MARZARI M.1993).

secoli, come cerniera naturale, punto d'incontro tra la navigazione interna e quella marittima, quindi ambiente storicamente destinato allo sviluppo delle tradizioni nautiche, promotore, conservatore e innovatore al tempo stesso, comunque ricettivo e propulsivo nei confronti delle altre marinerie.

L'uso di dipingere e decorare le vele ha un'origine che possiamo definire genericamente "antica", benché le poche fonti disponibili, sia storiche che iconografiche, non consentano di ricondurlo a una pratica diffusa, tanto meno ad un fenomeno articolato sul piano formale e simbolico. In effetti, sia per l'Antichità che per il Medioevo non riusciamo a intravedere nulla che si possa solo lontanamente avvicinare alla straordinaria diffusione che le vele dipinte ebbero in Adriatico durante gli ultimi due secoli della nostra storia (fig.6).

La tradizione delle vele dipinte, certamente già affermatasi nel XVI-II secolo, comincia ad essere ben documentata dagli inizi del XIX (fig.7), conoscendo uno straordinario sviluppo e una diffusione generale nell'Adriatico settentrionale a partire dalla metà circa dello stesso secolo. Si affermò non solo sulle vele al terzo, ma anche sulle vele latine nell'Adriatico centro-meridionale, fino alle coste pugliesi (fig.8). È probabile che l'uso di dipingere le vele abbia trovato origine nella marineria di Chioggia, che fu comunque il principale centro di sviluppo e di irradiazione di questa pratica³. Dal XVII alla prima metà del XX secolo, infatti, Chioggia rappresentò il più importante centro peschereccio dell'alto Adriatico; i suoi pescatori, organizzati

³ NINNI E., 1943; MARZARI M., 1988; MEMMO D., 1989; POLIANDRI U., 1993; MARZARI M., 1995b; POLIANDRI U., 1995; MEMMO D., 2005.

in compagnie, si spinsero verso sud fino all'Albania, varie comunità si trapiantarono in Romagna, in Istria e nel Quarnaro, ma non è raro trovarne tracce anche più lontano lungo le coste adriatiche. Questo forte carattere della marineria peschereccia chioggiotta, che esercitò un'importante influenza non solo nell'alto Adriatico, è certamente in relazione col diffondersi della tradizione delle vele dipinte (fig. 9). Una pratica che invece non conobbe diffusione lungo le coste dalmate, dove vennero impiegate sempre le vele bianche. L'importanza del ruolo svolto da Chioggia in questo contesto trova un riflesso significativo, e certamente non casuale, nella stessa storia degli studi. Le prime ricerche sistematiche sulle simbologie e le decorazioni delle vele si svilupparono infatti alla fine dell'Ottocento proprio nella cittadina lagunare, grazie al naturalista veneziano Alessandro Pericle Ninni⁴ e specialmente alle indagini condotte sul campo dal suo collaboratore Angelo Marella, il quale, ben inserito nell'ambiente dei pescatori chioggiotti, ha schedato alla fine del XIX secolo un campione di oltre mille vele, con indicate le tipologie delle barche e i rispettivi proprietari⁵ (fig. 10). In tempi più recenti è anche accaduto, talvolta, che fossero gli stessi pescatori a raccogliere e registrare i simboli delle vele⁶, animati dall'interesse per la propria storia⁷, ma certamente anche dal desiderio di conservare

4 NINNI A.P., 1890; CAMERANO L., 1892.

5 MARELLA A., 1889 – 1891; Id. 1889 – 1891 (1990).

6 Per le sue ricerche sulle vele chioggiotte, Dino Memmo (1989 e 2005) ricorda l'importanza degli appunti raccolti negli anni Quaranta e Cinquanta del secolo scorso dal pescatore Eugenio Sfriso sulle vele dei bragozzi chioggiotti.

7 Nei primi anni del Novecento Giulio Grimaldi svolse una vera e propria ricerca etnografica tra i pescatori del porto di Fano per scrivere il suo romanzo Maria



Fig. 9 - Chioggia, ex voto con data 22 aprile 1872. Si notano tre bragozzi ormeggiati in canale con le vele al terzo dipinte, alzate per farle asciugare. Olio su tavola (da MARANGON G., PIVA S. 2007).

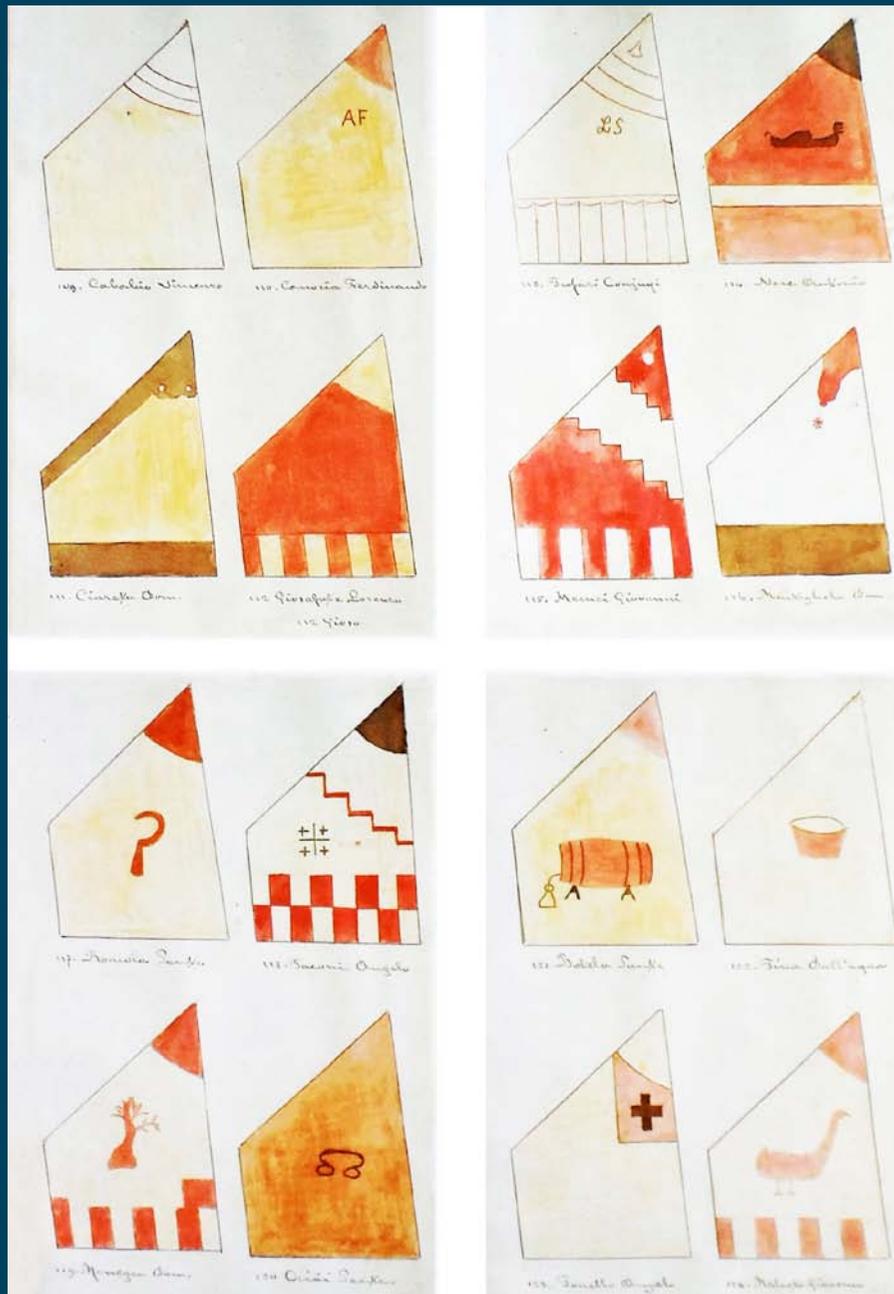


Fig. 10 - Esempio di vele chioggiotte censite da Angelo Marella alla fine dell'Ottocento (da MARELLA A. 1889-1891 (1990)).

una tradizione di cui, già negli anni tra le due guerre, avvertivano il rapido declino e la prossima scomparsa, dovute naturalmente al progressivo, inesorabile avvento del motore (fig. 11). Dalla metà dell'Ottocento, infatti, la vela aveva ingaggiato col vapore una lotta per la sopravvivenza, in realtà con poche ripercussioni sulla piccola marineria da traffico e ancor meno su quella da pesca, mentre coi primi decenni del Novecento l'affermarsi del motore Diesel decretò effettivamente la fine di tutte le marinerie a vela, comprese quelle minori.

L'interesse per queste particolarissime vele dell'Adriatico, portatrici di importanti significati antropologici e indubbiamente dotate di una loro originale bellezza, non si è mai arrestato⁸ (fig. 12). Non va però dimenticato che, negli anni successivi al secondo dopoguerra, la vecchia marineria a vela rappresentò per le genti di mare anche

risorta, riuscendo pian piano a farsi accettare nel loro ambiente per raccogliere informazioni di prima mano. Un'opera, quella di Grimaldi, il cui valore non è quindi solo letterario, ma anche storico, antropologico e linguistico, come ben testimoniato, oltre che dal citato romanzo, da un suo importante contributo etnografico sui costumi dei pescatori dell'Adriatico (GRIMALDI G. 1907; Id. 1908; BALDUCCI S. 1997). Riconducono alla marineria chioggiotta degli anni Venti del Novecento i racconti che compongono *Gente di mare* di Giovanni Comisso (1929), mentre rimandano alla costa romagnola, con qualche excursus veneto e marchigiano, i lavori di Riccardo (Dino) Brizzi, affreschi vivaci della vita di bordo e di porto negli anni Trenta-Quaranta, realizzati con uno sguardo particolarmente attento agli aspetti nautici, fatto che li rende assolutamente originali, particolarmente utili per conoscere le barche e i modi di navigare (1969, 1999, 2002, sull'autore MEDAS S. c.s.).

8 NINNI E. 1943.

il ricordo di una vita dura, fatta di stenti e di miserie, quasi una memoria da cancellare. Tra la fine degli anni Quaranta e gli inizi degli anni Sessanta la vita dei naviganti e dei pescatori conobbe invece una trasformazione radicale, grazie al motore e alle nuove tecnologie, che resero il lavoro meno gravoso, più sicuro e più redditizio. Furono anni in cui, comprensibilmente, la percezione del valore storico e antropologico della marineria tradizionale rimase quasi nascosta, confinata tra pochi appassionati e studiosi. Tuttavia, la stessa velocità del cambiamento, a cui si unirono la rapida scomparsa delle vecchie flottiglie e, con esse, quella di un intero mondo, di una marineria popolare rimasta per secoli ancorata ai propri caratteri "arcaici", condussero a partire dagli anni Settanta del secolo scorso ad un rinnovato interesse per la marineria tradizionale, che trovò finalmente concreta attenzione nella sua dimensione di patrimonio storico ed etnografico, testimone di cultura materiale e immateriale, con la contestuale necessità di individuare opportune forme di musealizzazione⁹. È in questo stesso periodo che si svilup-

9 Una tappa fondamentale rimane il convegno tenutosi a Cesenatico nel 1977 (ZANI M. 1983), che mise in evidenza ufficialmente, per l'opinione pubblica come per la comunità scientifica, l'importanza di valorizzare e conservare la tradizione marinaresca, sia dal punto di vista materiale, col recupero delle ultime barche tradizionali ancora esistenti, sia da quello immateriale, registrando la memoria degli ultimi maestri d'ascia, dei naviganti e dei pescatori che avevano navigato e pescato a vela. Sulla strada aperta da quel convegno seguirono altre iniziative, mostre e ricerche, sia di carattere generale, storico ed etnografico (SPADONI U. 1985; PATRIGNANI W. 1988; IZZO P. 1989; MARZARI M. 1995a), sia dedicate specificamente alle simbologie delle vele (RICCA ROSELLINI S. 1983a; GUARNIERI M. et al., 1985; MARZARI M. 1988a; MEMMO D. 1989; MAROCCO A. 1990; MARZARI M. 1995b; POLIANDRI U. 1995; PERFETTI G. 1999; ALDRIGHETTI G.

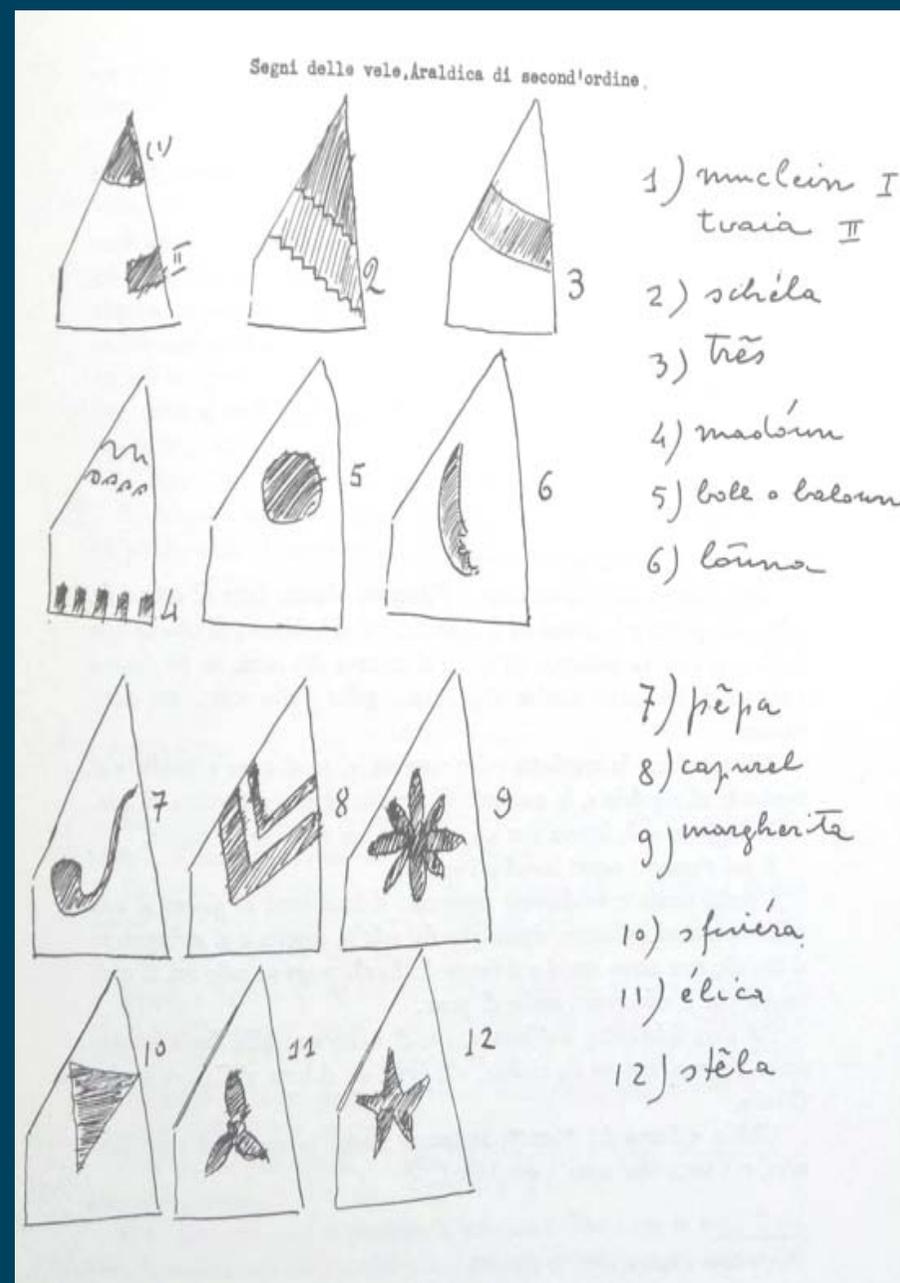


Fig. 11 - Alcuni esempi di simboli e segni sulle vele romagnole, registrati da Riccardo (Dino) Brizzi (da BRIZZI R. 1969).



Fig. 12 - Guglielmo Ciardi (1842-1917), *Vele in laguna*, olio su tavola, 1880 ca. (<http://www.christies.com/lotfinder/Lot/guglielmo-ciard-italian-1842-1917-vele-in-laguna-5740360-details.aspx>).



Fig. 13 - Alcuni esempi di simboli sulle vele di San Benedetto del Tronto (da POLIANDRI U. 1995).

pa un rinnovato orgoglio per l'appartenenza alla propria tradizione marinara, che trovò testimonianza concreta nella nascita dei primi manifesti in cui vennero riprodotte le vele dipinte dei singoli porti dell'alto e del medio Adriatico, con relativa indicazione dei nomi delle barche, quindi dei nomi e dei soprannomi delle famiglie a cui appartenevano¹⁰.

I simboli e la colorazione delle vele identificavano le famiglie dei pescatori (fig. 13). Ogni paròn, cioè ogni proprietario di barca, aveva la propria vela, che lo qualificava insieme alla sua famiglia all'interno della comunità. La necessità di identificarsi attraverso i simboli e i colori delle vele deriva dalla volontà di distinguersi e riconoscersi all'interno di flotte molto affollate, com'era certamente quella di Chioggia, oltre che dal desiderio di qualificarsi sul piano personale e familiare in una società che si identificava completamente con le proprie barche. Insomma, possiamo ricondurre questa pratica, almeno in parte, alla necessità di creare un ordine funzionale e sociale all'interno della comunità marinara.

2004; MEMMO D. 2005), tra le quali restano fondamentali il lavoro sui colori e i simboli delle vele adriatiche realizzato da Sergio Marzocchi (1983) e quello sulla tecnica e la navigazione con la vela al terzo scritto da Riccardo Brizzi (2002). A questi si aggiunsero i lavori sulla tipologia delle barche tradizionali (oltre alla bibliografia citata, si vedano MARZARI M. 1982, Id. 1988b, Id. 1993; DIVARI L. 2009; Id. 2010) e sulle tecniche di navigazione (oltre ai citati lavori di BRIZZI R., si vedano RICCA ROSELLINI S. 1979, Id. 1983b, Id. 1985, con bellissimi disegni), quindi l'interesse per il vero e proprio recupero dell'arte di navigare al terzo, che dalla metà degli anni Novanta ha conosciuto una nuova vitalità (MEDAS S., STOPPIONI M.L. 2014).

¹⁰ FERRI A., FUGGIANO G., MEDAS S. 2006. Specificamente per Cattolica si veda DE NICOLÒ M.L. s.d.

Se questo può essere stato il motivo originario, comunque uno dei principali motivi che decretò la diffusione delle vele dipinte, non dobbiamo però dimenticare che la colorazione delle vele, realizzata con terre naturali, possedeva altre funzioni importantissime, come quella di proteggere la tela dalle muffe, garantendone quindi una maggior durata, e quella di costituire un sistema di immediato riconoscimento in mare, che in condizioni di tempo buono poteva avvenire anche da grande distanza, fattore che rivestiva un ruolo di primo piano nella pratica dell'attività di pesca, soprattutto quando le barche dovevano cercarsi. Le tonalità del giallo e del rosso, caratteristiche delle nostre vele, risultavano particolarmente efficaci per l'avvistamento in mare, staccandosi in modo netto tanto sullo sfondo azzurro di una soleggiata giornata estiva, quanto sullo sfondo plumbeo del temporale in arrivo o su quello grigio di una piovosa giornata autunnale. I colori delle vele, inoltre, aiutavano l'avvistamento in condizioni di scarsa visibilità o di nebbia, oltre che il riconoscimento di eventuali segnalazioni, come quella eseguita ammantigliando ripetutamente la vela di poppa (cioè sollevando il pennone da basso con l'amantiglio), quale generica richiesta di aiuto.

Un sistema di comunicazione, dunque, sicuro e immediato, in un tempo in cui la radio non esisteva o era appannaggio di pochi. Un sistema che poteva avere anche diretti risvolti economici, oltre che pratici, come accadeva quando le barche rientravano in porto dopo una battuta di pesca. Grazie ai colori e ai disegni delle vele, infatti, potevano essere riconosciute in lontananza dalle vedette appostate sulle testate dei moli, cioè dai collaboratori dell'equipaggio

che restavano in attesa scrutando l'orizzonte e che, appena avvistata la vela, correvano ad avvisare il parcenevole, il membro dell'equipaggio che curava le operazioni di smercio del pescato a terra, il quale iniziava a contrattare la vendita ancor prima che la barca fosse giunta in porto, spuntando così i prezzi migliori.

L'uso delle vele dipinte trovò dunque origine in motivi diversi, sia di carattere sociale che funzionale, ma tutti strettamente connessi tra loro.

L'identificazione della persona con una determinata vela si rifletteva anche in altre consuetudini. Quando restavano impegnati per più giorni nelle battute di pesca al largo, per esempio, i marinai erano soliti spedire a casa il sacco coi vestiti sporchi affidandolo ai colleghi sui battelli, le portolate, che facevano la spola con il porto per far arrivare il pesce al mercato e poi tornare indietro coi rifornimenti e coi sacchi dei vestiti puliti consegnati dai famigliari. In tale circostanza, perché fosse ben riconoscibile, ciascuno legava al proprio sacco il suo personale segnale da fagotti, una tavoletta di legno a forma di vela al terzo, dipinta coi colori e i simboli della vela di famiglia. Un'altra circostanza in cui la persona veniva identificata in questo modo si verificava al momento dei conteggi, quando si calcolavano le spese e i ricavi dopo una campagna di pesca: nel registro, davanti alle spettanze di ciascuno era infatti riportato il simbolo della vela di famiglia. Alle vele dipinte veniva quindi affidata una chiara funzione comunicativa, che restava l'aspetto prevalente e distintivo, come sottolineato da Sergio Marzocchi:

<<le decorazioni presenti sulla vela si differenziavano dalle altre che ornavano le varie parti dello scafo e dell'albero per il loro carattere



Fig. 14 - Vele e simboli di alcune barche tradizionali che stazionano nel porto canale di Cesenatico (foto dell'autore).



Fig. 15 - Cattolica, raduno di imbarcazioni tradizionali, ciascuna con la propria vela e relativa decorazione (foto dell'autore).

espositivo, in quanto dovevano essere facilmente individuabili. Per il secondo tipo di decorazioni è importante “esistere” più che essere “visibile”. Ciò ne indica il significato magico – religioso e la funzione apotropaica. È necessario che una barca abbia gli occhi per vedere la via fra le onde e ritrovare il porto, oppure che la protezione dal fulmine e dai fuochi di Sant’Elmo sia assicurata dalle apposite immagini, così come è importante possedere, non mostrare, un amuleto. La scelta dei colori, la dimensione delle figure, la ricerca di “leggibilità” della composizione sottolineano quindi il carattere espositivo e la funzione comunicativa delle decorazioni della vela. Questa è sempre la funzione dominante, anche quando la natura dei simboli raffigurati potrebbe suggerire conclusioni diverse.>>¹¹

La decorazione delle vele rispondeva a schemi e a modelli genericamente diffusi, su cui intervenivano sia la fantasia dei singoli, nel rappresentare simboli e immagini particolari, sia le tradizioni di carattere locale, in rapporto sia col tipo di decorazione e la gamma dei colori utilizzati (figg. 14-15). Gli schemi decorativi si componevano di alcuni elementi di base o convenzionali, con diverse varianti, distribuiti sulla superficie della vela: la tressa (alla base della vela, lungo il pennone da basso), i denti (con sviluppo diagonale sulla vela), il pennoncino e la fascia (nell’angolo di penna della vela), la trave (in posizioni diverse, ma generalmente sul lato superiore della vela, lungo il pennone alto), la tovaglia (sul bordo esterno della vela, lungo il filo, ma anche sul bordo interno, lungo la colonna). In posizione più o meno centrale si trovava spesso un’immagine/

11 MARZOCCHI S. 1983: 40.

simbolo, l'elemento più qualificativo e distintivo della decorazione, quello più direttamente relazionato col nome di famiglia, che poteva identificare la figura del proprietario anche attraverso la sua storia, le sue peculiarità sociali e personali. La figura, insomma, diventava il simbolo del proprietario della barca e della sua famiglia, spesso modificandosi col passare del tempo per l'acquisizione di nuove parentele. Quando una moglie proveniva anche lei da una vecchia famiglia di pescatori, poteva chiedere di inquartare la simbologia paterna sulla vela del marito, cioè di inserirla nella quarta parte della vela di poppa.

Determinati simboli potevano ricondurre direttamente al nome del proprietario della barca o della sua famiglia, frequentemente identificati attraverso quel soprannome che, almeno nella vita quotidiana, finiva spesso per sostituire il vero nome, secondo un uso molto radicato tra le genti di mare. Questi simboli agivano quindi secondo un principio simile a quello della scrittura pittografica, come si può rilevare, tra le altre, nelle vele dei bragozzi chioggiotti: una scarpa per identificare il proprietario che faceva Scarpa di cognome, una zucca per ricordare i Zucalunga, una botte per i Botela, la seppia con i tentacoli distesi o ritratti per i Sepa, la croce per i fratelli Croseta, la graticola per la famiglia Gradela, la roncola o il falchetto per i Roncola, e così via. In modo simile, una scimmia caricaturale su una vela di Cesenatico ricordava i fratelli Polini, detti Scimiàza, mentre il bue raffigurato sulla vela di una barca da traffico di Cattolica identificava Agostino Piemonti, detto al Bòv. Il cognome del proprietario poteva essere rappresentato anche da una grande lettera al centro della vela; per esempio, una P identificava Domenico Pericoli su una

vela di Cattolica, una B la famiglia Ballerin sulla vela di una barca da viaggio di Cesenatico. Due lettere, puntate o no, indicavano il nome e il cognome.

Si incontravano poi simboli che richiamavano l'appartenenza cittadina, come il leone di San Marco o la torre, o valori patriottici, come la bandiera italiana. Diffuse erano anche le simbologie religiose, da quelle più semplici e di significato generale, come la Croce, alle immagini dei Santi o dei loro attributi, come la graticola di San Lorenzo, il monogramma M della Vergine Maria, il monogramma IHS, il calice sacro che identifica Cristo, il gallo che ricorda San Pietro.

Diffusi erano vari simboli legati all'ambiente marino e all'attività nautica: la rosa dei venti, l'àncora, il delfino, il cavalluccio marino, il polpo, la seppia, la stella marina, il gabbiano, la sirena. Vi erano poi i simboli astrali o genericamente riferiti al cielo: la stella, il disco solare, la falce lunare, la ruota raggiata; quelli che richiamavano la buona sorte, come il ferro di cavallo; quelli riferiti ai fenomeni meteo-marini, come il fulmine o la tomba marina, destinati a esorcizzare il pericolo degli stessi elementi raffigurati nella vela, a tenerli lontano dalla barca e dai suoi uomini. Infine, vi erano anche simboli di carattere commerciale o frasi pubblicitarie, usate sulle vele delle barche che durante la stagione estiva svolgevano attività di diporto per i bagnanti: Birra Wührer sulla vela di una paranza di San Benedetto del Tronto, Farmacia Ballotta su quella di una lancia di Cattolica, per citare solo due casi.

Si riconosce la tendenza delle diverse marinerie ad utilizzare segni e simboli in qualche modo caratterizzanti, maggiormente diffusi nell'uso locale (fig. 16). Inoltre, va ricordato che i simboli e i sog-



Fig. 16 - Paranze sulla spiaggia di Porto Recanati, primi decenni del Novecento (da PERFETTI G. 1999).

getti rappresentati nelle vele rispondevano anche a determinati contesti storici e sociali, tanto che riusciamo a comprenderli solo se li inquadrano nella loro epoca e nel loro ambiente: evidentemente, la società ottocentesca era molto diversa da quella dei primi del Novecento, così come questa lo era da quella del primo o del secondo dopoguerra.

In definitiva, le vele dipinte costituivano al tempo stesso lo specchio della società locale e delle molteplici vicende personali dei pescatori, dell'epoca storica a cui appartenevano e del tipo di economia in cui si inserivano. Per lo storico e per l'etnologo rappresentano dunque un osservatorio ricco e particolarissimo, insostituibile nella ricostruzione del contesto socio-culturale dei centri costieri, ciascuno con la propria, caratteristica marineria.

Concludiamo con due brani tratti dal libro che Umberto Poliandri ha dedicato alla marineria sambenedettese, nei quali l'autore si esprime sull'origine antropologica di questa tradizione.

<<Inizialmente furono forse solo alcune strisce di colore in campo bianco a distinguere le vele e quindi le rispettive imbarcazioni, ma poi i segnali si infittirono come in un'araldica minore, dove i colori ed i simboli venivano investiti di compiti rappresentativi legati alla personalità del proprietario o del casato di esso, attraverso formule che indicavano virtù, valori, talvolta ricordi, memorie, desideri ed aspirazioni. Nelle vele si poteva così leggere tutto il bagaglio di sentimenti e sensazioni altrimenti insondabili attraverso i volti e gli occhi di quei personaggi ... Nessun aspetto dell'esistenza materiale e spirituale veniva trascurato, così come non si possono porre confini

ai sogni, alla memoria, ai desideri umani, e quindi religione, superstizione, vita militare, arte nautica, mondo animale, scientifico e mitologico, ricordi e fantasie di viaggi, fenomeni atmosferici, tutto ciò insomma che avesse colpito la fantasia del proprietario o visse in lui sotto forme di rappresentazione diversa, veniva riportato nel “corpo” della vela, con disegni semplici ma essenziali per la funzione alla quale venivano destinati, che, lo rammentiamo, era solo quella di identificazione, come una bandiera issata sull’imbarcazione e che solo la tragedia poteva far ammainare.>>¹²

¹² POLIANDRI U. 1995; pp. 28-30.

Laura Ceccolini

2. VELE DI FAMIGLIA

*La flottiglia da pesca del porto di Cattolica e Gabicce dal
1920 al 1950 nelle tavole di S. Mascilongo.*

La flotta peschereccia del porto di Cattolica e di Gabicce alla fine degli anni '40¹³ contava poco più di un centinaio di barche da pesca in attività. Dato l'importante numero, distinguere nell'immediato una barca e a chi apparteneva risultava di estrema importanza per la vendita del pesce. Per questo motivo si puntava soprattutto sul riconoscimento tempestivo della vela, distintiva per ogni famiglia e che doveva risultare ben decifrabile anche da lontano per l'identificazione della barca. Le raffigurazioni delle vele si limitavano a semplici composizioni di disegni geometrici, con combinazioni di due o tre colori soprattutto delle tonalità del giallo, del rosso e del nero, colori che in mare risultavano maggiormente visibili in tutte le

¹³ La pertinenza cronologica indicata dal titolo si estende principalmente dagli anni '20 agli anni '50, ma le tavole di S. Mascilongo rispecchiano più propriamente la situazione della flotta peschereccia degli anni '40: la contraddizione è solo apparente, in quanto molti dei natanti presenti nel porto in quel periodo erano già da tempo in attività e proseguono il loro lavoro anche nei decenni successivi.

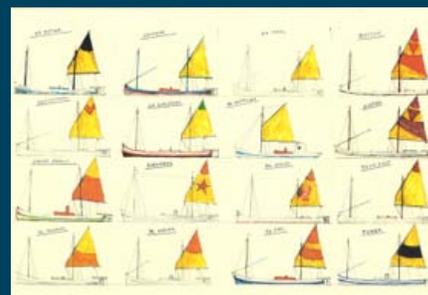
condizioni in quanto complementari all'azzurro.

Questa moltitudine di pittoresche vele al terzo presenti nel porto di Cattolica e di Gabicce negli anni successivi al secondo conflitto mondiale sono state disegnate a mano su otto tavole di dimensione 42 x 29,7 cm da Sebastiano Mascilongo. Le tavole, già precedentemente esposte nell'Antiquarium del Mare presso il Centro Culturale Polivalente di Cattolica, fanno oggi bella mostra di sé nella sezione di marineria del Museo della Regina di Cattolica e sono state successivamente pubblicate all'interno del libro *Storie di vita e di mestieri*¹⁴ raccolte sotto il titolo: *Flotta peschereccia di Cattolica e Gabicce sul finire degli anni '40*. Su tali vele è stata condotta un'attenta indagine volta a ricostruire l'identità di ognuna, frutto di un forte legame al territorio in cui viviamo e mossa dalla volontà di far conoscere e di trasmettere il nostro passato per lo sviluppo socio-culturale della città.

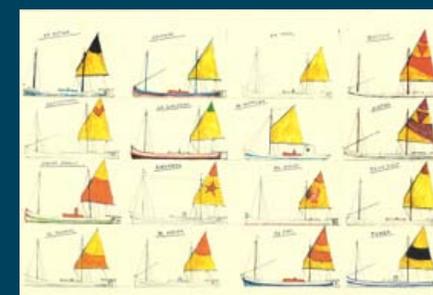
La ricerca e la raccolta dei dati per ogni imbarcazione ha assunto fin da subito un taglio di tipo storico/antropologico, risalendo in primo luogo al soprannome che la vela stessa assumeva all'interno della suddetta comunità marinara; ciò ci ha permesso di discendere al nome della barca, del proprietario e/o comandante, con la possibilità di ottenere ulteriori dettagli puramente tecnici, al fine di ripercorrere la storia di ogni barca.

In una società dove il dialetto e i soprannomi erano dominanti, con questi si era soliti identificare la barca, il proprietario o il comandante

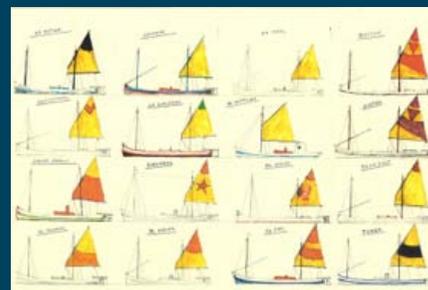
¹⁴ MASCILONGO S., VANZOLINI D., 2007, *Storie di vita e di mestieri* – Cattolica e Gabicce nel primo Novecento, Gradara: Barca di credito Cooperativo di Gradara.



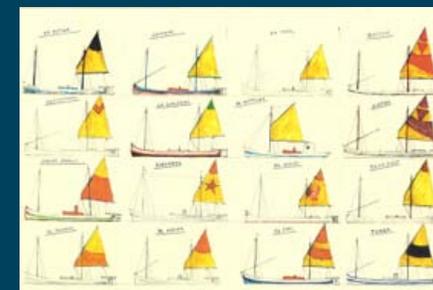
Tav 1



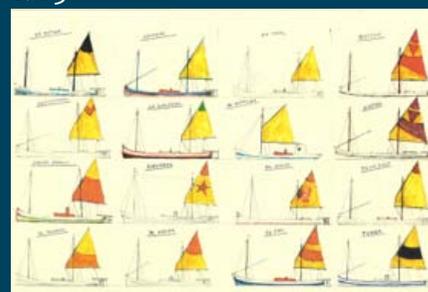
Tav 2



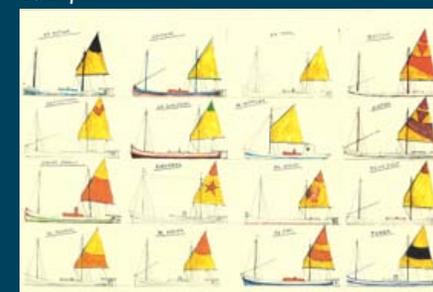
Tav 3



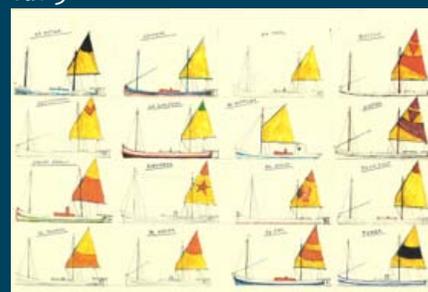
Tav 4



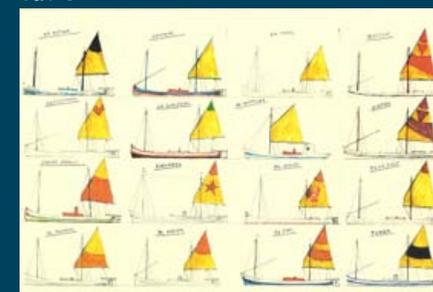
Tav 5



Tav 6



Tav 7



Tav 8

tavv. 1-2-3-4-5-6-7-8 - Sebastiano Mascilongo, *Flotta peschereccia di Cattolica e Gabicce sul finire degli anni '40* (MASCILONGO S., VANZOLINI D., 2007).

te (denominato *paròn*) che spesso non coincideva con il possessore dell'imbarcazione stessa.

Il primo passo della ricerca, dunque, è stato quello di decifrare il soprannome con cui era denominata ogni vela raffigurata, riconducendolo al legittimo proprietario. Tutto ciò è stato possibile attraverso l'iniziale testimonianza di Dorigo Vanzolini, permettendoci di risalire ad una prima identificazione del nome della barca e/o ai cognomi degli eventuali possessori o *paròn* per la maggior parte dei casi. Tali indizi sono stati talvolta confermati e talvolta corretti grazie alla consultazione di fonti scritte, quali il libro *Storie di vita e di mestieri*¹⁵ e la rivista *Navi e Cantieri*¹⁶ edita dal Circolo Nautico di Cattolica. Dai racconti dei marinai, dei loro famigliari o di quelle persone di cui questi libri raccolgono la testimonianza, è stato facile imbattersi nella descrizione di episodi marinareschi in cui i protagonisti delle vicende sono designati con "l'appellativo" attribuitogli dalla comunità oltre che con il nome effettivo, permettendo il confronto con ciò che era già stato trovato e di aggiungere nuove informazioni a quelle riportate. Di grande aiuto è stato anche l'archivio storico-fotografico in questi pubblicato, così che in alcuni casi è stato possibile comparare il disegno geometrico emblema di alcune vele con quello delle vele ritratte nelle tavole di S. Mascilongo. Infine, di fondamentale importanza si è rivelato l'incontro con Piero Luccarelli e Franco Mascilongo¹⁷, che hanno arricchito notevolmente la

15 MASCILONGO S., VANZOLINI D., op. cit., p. 28.

16 M.L. DE NICOLÒ, 2002, <<Rivista Circolo Nautico di Cattolica>>, pp. 36-37.

17 Ringrazio Piero Luccarelli e Franco Mascilongo (fratello dell'autore) per la loro cordialità, la Casa del Pescatore di Cattolica e in particolare Stefano Cecchini per la disponibilità dimostrata.

ricerca grazie alla loro testimonianza, fornendo ulteriori indizi e raccontando affascinanti aneddoti su molte delle barche raffigurate.

Le precedenti ricerche svolte in merito all'individuazione dei segni araldici dipinti sulle vele e distintivi dei principali ceppi familiari connotativi dell'identità marinara cattolichina e gabiccese, hanno permesso di paragonarli con quelli ritratti nelle tavole e di verificarne la corrispondenza figurativa, la proprietà e, laddove era menzionato, anche il *paròn*. In questo caso di grande aiuto sono stati l'estratto *Memorie della marineria. Cattolica 1900 – 1950*¹⁸ e l'insero *Vele di Cattolica*¹⁹, entrambi a cura di Maria Lucia De Nicolò, ed infine il pannello collocato al circolo A.N.M.I. di Gabicce Mare²⁰. Tale confronto ha consentito di portare alla luce alcune incongruenze, evidenziando soprattutto diversità simboliche e/o di colorazione della vela. Ciò potrebbe essere dovuto essenzialmente a due ragioni. La prima riguarda la modalità della ricerca condotta, per la quale si è fatto ricorso soprattutto a fonti orali, con tutte le incertezze derivanti dalla memoria degli stessi testimoni, che avrà forse tralasciato o confuso qualche dato di questo tipo. Da sottolineare, inoltre, che lo stesso autore, sebbene ritragga una flottiglia della fine degli anni '40, realizzò le tavole, secondo quanto riferitoci, attorno agli anni '80, disegnando gran parte delle barche sulla base della propria memoria storica e di conseguenza con il rischio di commettere degli errori. La seconda riguarda il periodo storico delle barche

18 DE NICOLÒ M.L., DIVARI L., VANZOLINI D., 2012.

19 DE NICOLÒ M.L., 1997, in <<Rivista Circolo Nautico di Cattolica>>.

20 Pannello realizzato dalle ricerche condotte di Dino Michelini ed Enzo Gaudenzi, con le fotografie di Dorigo Vanzolini.

ritratte, essendo stato quello un momento in cui era in atto il passaggio dall'uso della vela all'uso del motore per navigare. Con ciò, il cambio o l'adattamento dell'imbarcazione dovuto alla motorizzazione può avere a sua volta modificato la precedente vela usata dalla famiglia prima dell'avvento del motore, cambiandola in parte con l'aggiunta di segni geometrici o stravolgendola sostanzialmente anche con l'uso di colorazioni diverse.

Tuttavia, le tavole assumono un valore di estrema importanza, poiché si tratta di uno dei pochi casi, se non l'unico, in cui sono raggruppate in un solo documento sia le barche appartenenti alla flotta di Cattolica che quelle di Gabicce. Infatti, dai documenti pervenuti ed esaminati durante questo studio, sono sopraggiunte solo ricerche separate e relative o alla marineria di Cattolica o a quella di Gabicce.

Dalla ricerca e verifica dei soprannomi e dal confronto delle vele sulla base della documentazione sino a qui riportata, è stato possibile risalire ad un primo plausibile nome della barca, del proprietario e/o del comandante per un discreto numero di vele catalogate. Questo ha agevolato notevolmente la consultazione dei Registri delle barche, battelli ed altri galleggianti non muniti di atto di nazionalità della Capitaneria di Cattolica e di Gabicce, riconducibili ai primi decenni del secolo scorso per quelli di Cattolica e risalenti al 1958 nel caso di Gabicce²¹.

La lettura dei Registri²² si è rivelata di notevole utilità per tutte

21 Si ringraziano le suddette Capitanerie per averci permesso la consultazione di questi documenti notarili miracolosamente sopravvissuti sino ad oggi e divenuti di grande valore storico.

quelle vele ritratte nelle tavole di cui si è riusciti a risalire al nome dell'imbarcazione grazie alle diverse fonti consultate sino a questo punto, permettendo di aggiungere ad ognuna una serie di informazioni di carattere prettamente tecnico conservate nei Registri stessi, tra cui: proprietà – generalità e domicilio del proprietario; conduttore del galleggiante; tipologia di barca; costruzione scafo (luogo, anno e costruttore); data di iscrizione e data e motivo della cancellazione dal porto; dimensioni e stazza del galleggiante. Va precisato che i Registri della capitaneria di Gabicce differiscono da quelli di Cattolica in quanto nei primi non viene riportato il nome del conduttore dell'imbarcazione, non consentendoci in questo caso di valutare l'effettiva coincidenza della proprietà con il comandante della barca.

Per entrambi i Registri, si è notato che in corrispondenza della voce che identifica la tipologia di barca ricorrono principalmente tre tipi di galleggianti: battello, trabaccolo (sia da pesca sia da trasporto) e motopeschereccio (fig. 1). Questo significa che forse durante la registrazione dell'imbarcazione non vi era un'effettiva verifica del galleggiante, catalogandolo spesso in modo generico in base al tonnello o alla presenza di un motore a bordo. A differenza di quanto dichiarato sui Registri di ambedue le Capitanerie in merito al tipo di imbarcazioni immatricolate al porto, nelle tavole di S. Mascilongo troviamo raffigurata²³ una flottiglia composta in prevalenza

22 Si ringrazia Gemma Felici per il prezioso aiuto dato a questa ricerca.

23 Si ringrazia il Dott. Stefano Medas che ha consentito di rilevare le tipologie di barca disegnate nelle tavole di S. Mascilongo.

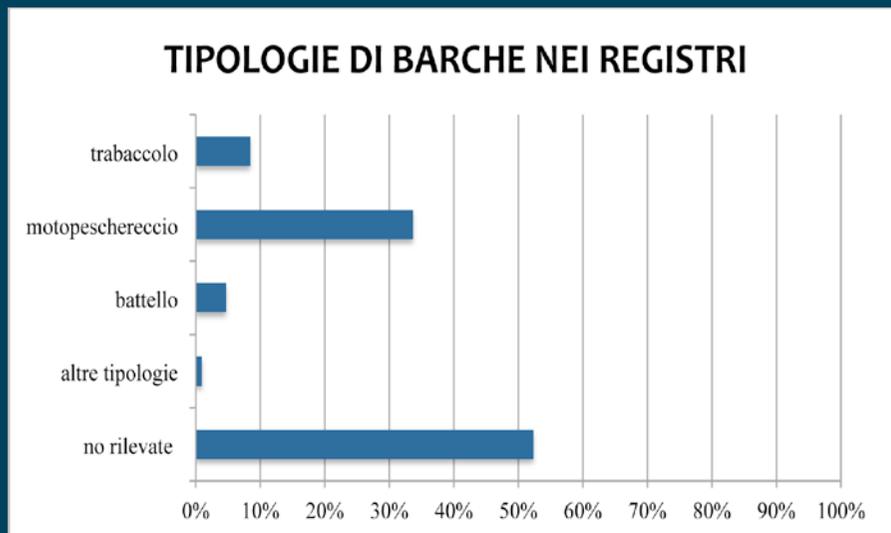


Fig. 1 – TIPOLOGIE DI BARCHE REGISTRI: tipi di imbarcazioni più frequenti riscontrate nei Registri della Capitaneria di Cattolica e Gabicce.

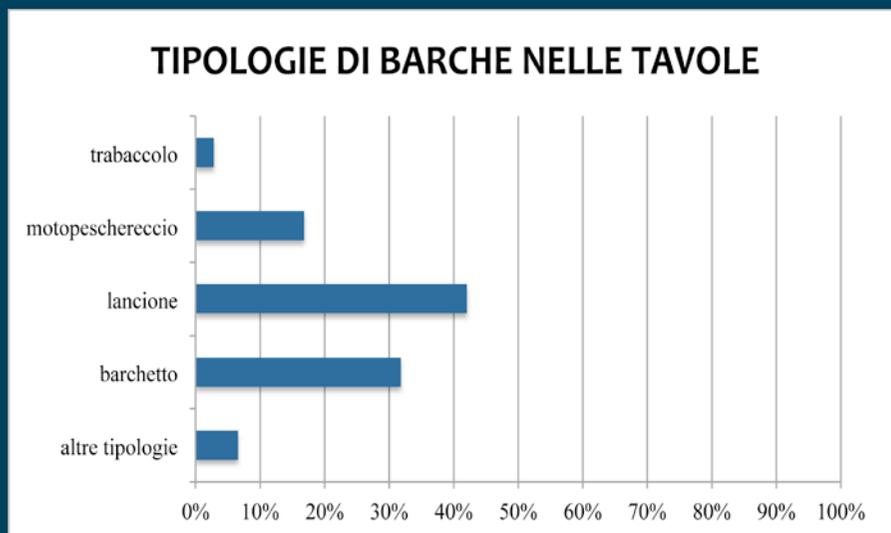


Fig. 2 – TIPOLOGIE DI BARCHE DISEGNATE NELLE TAVOLE: tipi di imbarcazioni più frequenti rilevate dai disegni delle tavole di S.Mascilongo.

di: lancioni, barchetti²⁴, papere²⁵, motopescherecci e un solo caso di lancia e di topo (fig. 2), quindi molto più varia e corrispondente circa alle principali barche da pesca e da lavoro che navigavano nell'alto e medio Adriatico in tale periodo.

Nei Registri si nota anche una frequente rettifica di dimensioni e stazzatura della barca, dovuto con ogni probabilità ad oggetti che la stessa possedeva e che potevano a loro volta rientrare oppure no nei parametri di misurazione vigenti al momento della registrazione o del passaggio di proprietà.

Altri dati emersi durante la ricerca condotta sui Registri riguardano gli anni di costruzione delle imbarcazioni rilevate e gli anni di registro al porto di Cattolica o Gabicce delle medesime. Si è infatti notato una prevalenza di barche costruite e registrate al porto attorno agli anni '20 proseguendo, come testimoniano le tavole di S. Mascilongo, la loro attività sino alla fine degli anni'40 e, in alcuni casi, anche oltre seppur non sempre nello stesso porto. Inoltre, dai grafici riportati (figg. 3-4) possiamo notare come ci sia quasi una diretta corrispondenza tra gli anni di costruzione dell'imbarcazione e gli anni di registro al porto presso le suddette capitanerie: infatti, le percentuali di ogni decennio risultano più o meno le stesse per ogni grafico a dimostrazione che, molto probabilmente, dal momento in cui veniva commissionata e quindi costruita un'imbarcazione, questa veniva a sua volta registrata al porto attorno allo stesso anno.

²⁴ Con il termine "barchetto" si intende il trabaccolo da pesca, generalmente più piccolo rispetto al trabaccolo da trasporto.

²⁵ Con il termine "papera" si intende un tipo di imbarcazione di piccola dimensione più larga e bassa con fondo piatto, utilizzata soprattutto da Ancona in giù.

Precisiamo che i dati riguardanti gli anni di costruzione delle barche risultano superiori rispetto agli anni di registro al porto, poiché ottenuti dalla consultazione di fonti differenti dai Registri di Capitaneeria, quali libri e riviste precedentemente menzionati e che riportavano tali informazioni.

Basandoci sui dati delle barche fino ad ora identificate, abbiamo constatato che la flottiglia presente nel porto di Cattolica e Gabicce sul finire degli anni '40 era principalmente composta da galleggianti di modesto tonnellaggio, cioè con una stazzatura piccola non superiore alle 10 tonnellate e con una lunghezza superiore agli 8 metri (fig. 5). In questo caso, utile si è rivelata la consultazione dell'inserto *Vele di Cattolica*²⁶, che suddivide al proprio interno le vele di Cattolica, e quindi le rispettive imbarcazioni, in base alla stazzatura piccola, media e grande anche se, con ogni probabilità, la maggior parte di queste misure si riferisce a barche antecedenti agli anni '40 e quindi quando molte di esse erano ancora a vela e non motorizzate.

Alla fine di questa analisi, le informazioni acquisite sono state riportate nelle tabelle allegate, dove grazie alle diverse fonti esaminate è stato possibile risalire e definire con più certezza a chi o a cosa ogni soprannome delle vele raffigurate nelle tavole si riferisce: se alla barca, al proprietario o al comandante (fig. 6).

²⁶ DE NICOLÒ M.L., art. cit., p. 29.

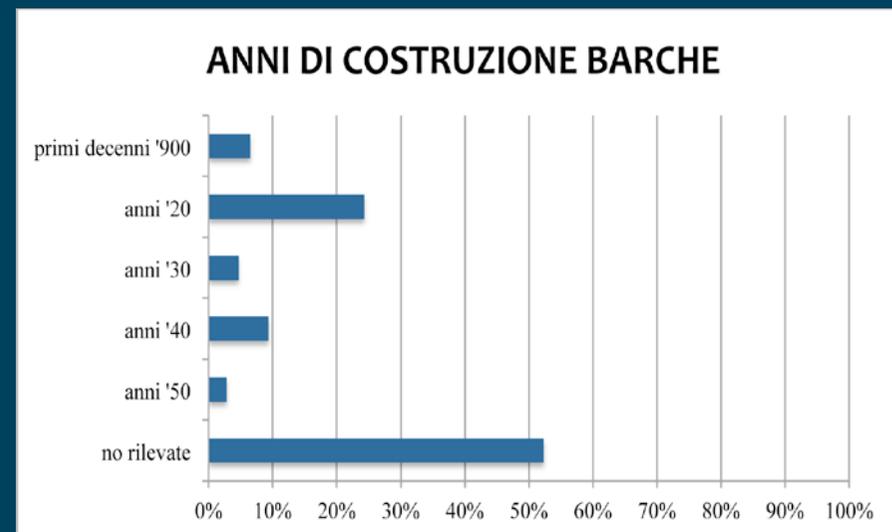


Fig. 3 – ANNI DI COSTRUZIONE BARCHE: suddivisione in decenni dell'attività costruttiva delle imbarcazioni nel porto di Cattolica e Gabicce.

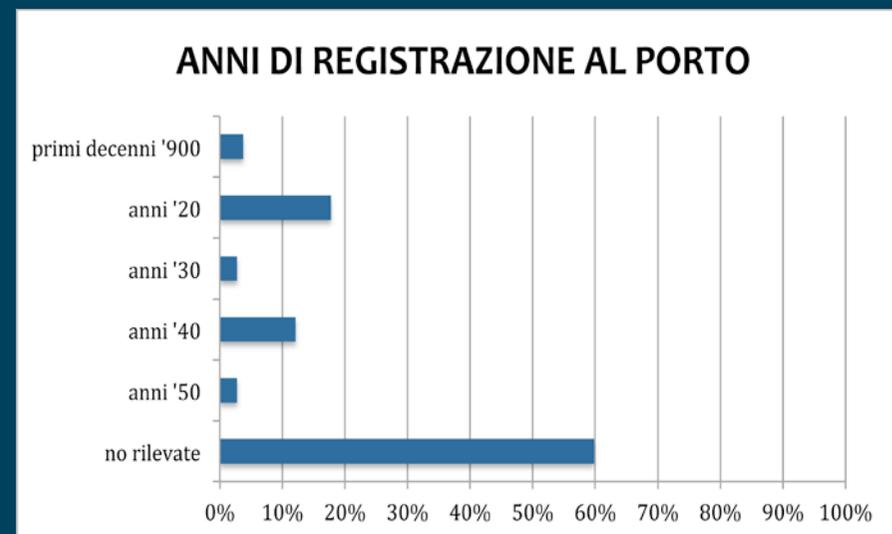


Fig. 4 – ANNI DI ISCRIZIONE AL PORTO: suddivisione in decenni dell'iscrizione delle imbarcazioni al porto presso le Capitaneerie di Cattolica e Gabicce.

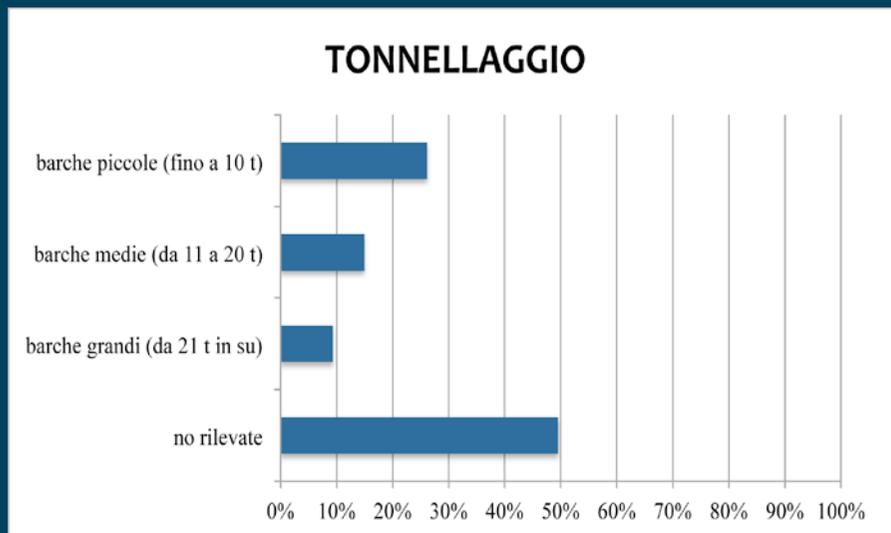


Fig. 5 – TONNELLAGGIO: suddivisione delle imbarcazioni in base alla loro stazza mantenendo i parametri indicati nel fascicolo Vele di Cattolica

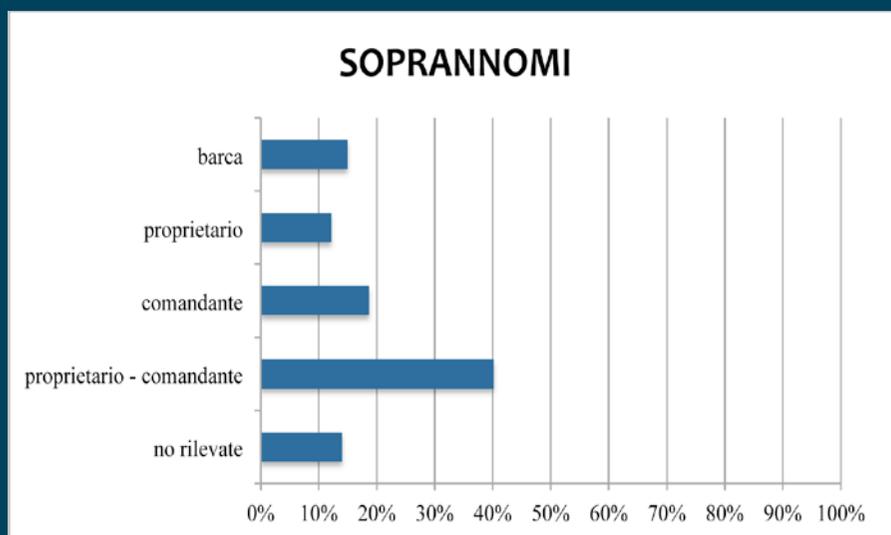


Fig. 6 – SOPRANNOMI: Principali soggetti a cui poteva essere attribuito il soprannome della vela.

Sicuramente, di tutta la documentazione esaminata, i Registri della Capitaneria di Cattolica e di Gabicce sono la fonte scritta più solida e indiscussa su cui sono state ricavate le informazioni e sui quali si è incentrata maggiormente la ricerca. Di certo, la loro consultazione sarebbe risultata del tutto vana senza una prima indagine mirata a risalire al nome della barca e/o al nome del legittimo proprietario del soprannome della vela raffigurata nelle tavole. Per cui, ogni testimonianza, libro, rivista e quant'altro si è rivelato a suo modo essenziale, permettendoci di catalogare gran parte delle vele ritratte nelle tavole di S. Mascilongo. Nonostante ciò, le imbarcazioni sino ad ora rilevate rappresenterebbero circa il 50% dell'intera flotta presente nel porto di Cattolica e Gabicce dal 1920 al 1950.

Possiamo concludere che questa indagine non è terminata ma appena iniziata: sarà soggetta a continui aggiornamenti dei dati dettati dalle future ricerche o segnalazioni di chiunque sia in possesso di informazioni utili e certe, al fine di renderla più esaustiva e completa possibile. A tal proposito, avanziamo la possibilità di redigere ulteriori tabelle, di completamento delle seguenti, in cui verranno aggiunte ed esaminate tutte le imbarcazioni emerse durante le indagini e che non sono state ritratte nelle tavole di S. Mascilongo, per motivi legati con ogni probabilità all'anno in cui sono state in attività nel porto di Cattolica e Gabicce (sicuramente antecedenti). Si ringraziano tutti coloro che in precedenza hanno riunito attraverso una ricerca etnografica tutte queste vele, creando una fonte di notevole valore sotto l'aspetto storiografico, e hanno volto studi tesi ad indentificare e conoscere la storia delle marinerie di Cattol-

ica e di Gabicce che, pur essendo due cittadine distinte ed appartenenti a province e regioni differenti, rimarranno profondamente unite da un porto promotore di un'unica comunità marinara.

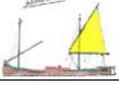
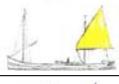
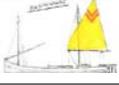
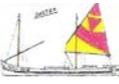
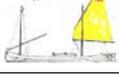
3. TABELLE

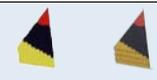
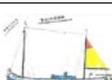
Di seguito illustriamo le tabelle redatte per la catalogazione delle vele raffigurate nelle tavole da S. Mascilongo. Per ogni vela sono riportate specifiche informazioni a cui si è riusciti a risalire durante la ricerca e dove ogni dato inserito reca una nota corrispondente al tipo di fonte da cui è stato rilevato, visionabile nella legenda sottostante la tabella.

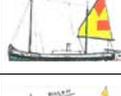
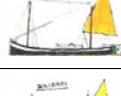
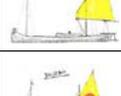
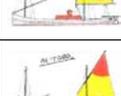
Specifichiamo che, per le barche il cui nome è stato ritrovato nei Registri della Capitaneria di Cattolica o Gabicce, il relativo numero di registro è trascritto a capo di ogni riga. Nelle colonne iniziali è possibile visionare le altre vele emerse dalle precedenti ricerche e paragonate con quelle delle tavole. Riguardo al soprannome, nella tabella si è voluto distinguerlo attraverso un diverso impiego del carattere di scrittura: il grassetto nel caso in cui sia attribuito alla barca, il sottolineato se riferito al proprietario e, infine, il corsivo se è connotativo del paròn dell'imbarcazione. Nei pochi casi in cui non si è riusciti a risalire, la scritta è stata lasciata in stampatello. Infine, nell'ultima colonna sono riportate alcune annotazioni di quella specifica vela e/o imbarcazione.

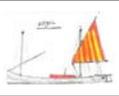
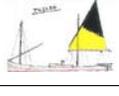
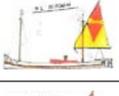
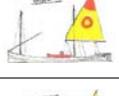
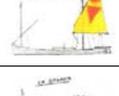
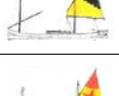
FLOTTA PESCHERECCIA DI CATTOLICA E DI GABICCE SUL FINIRE DEGLI ANNI '40 *

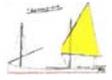
TAVOLA I

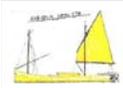
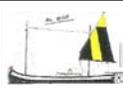
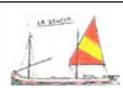
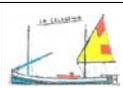
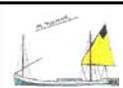
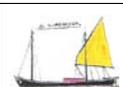
N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da <i>Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950</i> ²	VELA tratta da <i>Vete di Cattolica</i> ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - <i>proprietario</i> - <i>paròn</i>	PROPRIETARIO	COMANDANTE (<i>paròn</i>)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
285 ⁴				Barca <i>Fernanda Titina</i> , paròn Luigi Ballestrieri " <i>Bigin Baganè</i> "	Fernanda G. ⁴	La Titina	Angelo Lazzari, Primo, Luigi e Eugenio Ballestrieri ⁴	Luigi Ballestrieri ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1929 - Gabicce, Giuseppe Patrignani ⁴	1929 ⁴	01/09/1932 passata alla matricola di Gabicce Mare n.117 ⁴	10,77 x 3 x 0,9 metri STL 7,59 STN 7,39, poi 11 x 3,50 x 0,90 metri STL 11 STN 7,39 (misure rettificare con passaggio di proprietà) ⁴	
117 ⁷							Primo, Luigi e Eugenio Ballestrieri, poi di Vittorio Ercoles, infine di Angelo Lazzari ⁷		motopesca ⁷	1929 - Gabicce, Giuseppe Patrignani ⁷	19/04/1961 ⁷	28/12/1965 demolita ⁷	11 x 3,50 X 0,90 metri STL 11 STN 7,39 ⁷	
110 ⁴					Emilia Luisa ⁴	La Lancia ⁵ <i>Sbrulin</i>	Agostino, Luigi, Angelo, Giuseppe, Cesare e Guerrino Piemonti, poi Antonio Ercoles, Sebastiano Pritelli e Mariano Moretti ⁴	Mariano Moretti ⁴	motopeschereccio, poi trabaccolo ⁴ barchetto ¹⁰	1920 - Pesaro, Aldo Donati ⁴	1920 ⁴	10/07/1947 passata alla matricola di Ravenna n.180 ⁷	12 x 2,80 x 0,90 metri STL 9,675 STN 6,634, poi 12,41 x 3,50 x 1,05 metri STL 6,46 STN 1,32 (misure rettificare con passaggio di proprietà) ⁴	
						La Zita Ciribali ¹ <i>Parlin</i> ¹¹	Paolo e Michele Gaudenzi ¹	Paolo Gaudenzi ¹¹	lancione ¹⁰					
282 ⁴				Barca <i>Elvira Buona Madre</i> , Cesare Pozzi	Elvira Buona Madre ⁴	Baztèn	Cesare Pozzi ⁴	Cesare e Adelio Pozzi ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1929 - Gabicce, Guido Rondolini ⁴	1929 ⁴	25/01/1971 passata alla matricola di Rimini n.7-RM572 ⁴	10,20 x 2,75 x 0,70 metri STL 6 STN 4,90 ⁴	
							Angiulinac	Angelo Paolucci ¹	lancione ¹⁰					
						La Caldera	Fam. Grandicelli ¹¹		barchetto ¹⁰					La Caldera; da " <i>Caldiera</i> " (paiole) dove i chiogetti cuocivano la polenta. ¹¹
455 ⁴					Dante Alighieri ⁴	Al Topolino	Colombo Gaudenzi, Pensieroso Libero e Biagio Vasini ⁴	Colombo Gaudenzi ⁴	goletta da pesca con motore ⁴ motopeschereccio ¹⁰	1939 - Civitanova Marche, Luigi Anconetani ⁴	18/02/1943 ⁴	13/08/1948 passata alla matricola di Rimini n.805 ⁴	10,75 x 3,12 x 1,18 metri STL 6,55 STN 1,28 ⁴	
524 ⁴					Marco Polo ⁴	Baztèn	Cesare Pozzi ⁴	Cesare Pozzi ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1946 - Cattolica, Guido Magnani ⁴	28/06/1946 ⁴	16/11/1954 passata alla matricola di Gabicce Mare n.153 ⁴	11,50 x 3,35 x 1,30 metri STL 10,12 STN 1,10 ⁴	
							Carlen d'Baruli	Fam. Barulli ¹	lancione ¹⁰					
120 ⁴				Barca <i>Natalina</i> , Semprucci " <i>Mavren d'Ciavarò</i> "	Natalina ²	(Mavren d' Ciavarò)	Mauro Semprucci e Elio Venturini ⁵ Fam. Andreatini e Fam. De Nicolò ⁴ Armando e Dino De Nicolò ⁸		trabaccolo da traffico ⁴ lancione ¹⁰	1900 - Rimini ⁴ , Rinaldo Rossini ⁸	1900 ⁴	25/02/1941 passata alla matricola di Rimini n.2774 ⁴	16,75 x 5,65 x 1,75 metri STL 39,47 STN 30,56 ⁴	(vedi schede allegate)
28 ⁴					Nuovo Gallo ¹¹	Al Galet	Salvatore e Mariano De Nicolò e Giovanni Verni, poi Maddalena Pasini, Andrea Bertozzi e Renato Castagnini Venturini ⁴	Giovanni Verni ⁴	trabaccolo da pesca e traffico ⁴ barchetto ¹⁰	1910 - Pesaro ⁴	14/04/1926 ⁴	28/01/41 passata alla matricola di Rimini al 620 foglio n.1386 ⁴	STL 22,87 STN 5,57 ⁴	
149 ⁴				Barca <i>Te lo dirò</i> , F.lli Terenzi " <i>Ciprièn</i> " paròn Giuseppe Terenzi " <i>Cudèn</i> "	Te lo dirò ⁴	Te lo dirò <i>Ciprièn o Cudèn</i> ⁶	Enrico Ercoles, Amedeo Cecchi, Agostino Pericoli, Giacomo Galli ⁴	Angelo Terenzi ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰ <i>papera</i> ¹¹	1923 - Civitanova Marche, Aldo Donati ⁴	1923 ⁴	28/01/1949 passata alla matricola di Gabicce Mare n.147 ⁴	12 x 3,10 x 1,25 metri STL 8,41 STN 5 ⁴	

N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950 ²	VELA tratta da Vele di Cattolica ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - proprietario - paròn	PROPRIETARIO	COMANDANTE (paròn)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
					Gagliano ²	Al Fumèr	Ferretti e Prioli ⁵	Antonio Tirincanti ⁵	lancione ¹⁰					Barca naufrata sotto Fiorenzuola di Focara. ³
459 ⁴					Leonardo Da Vinci ¹¹	<i>Al Madon</i>	Aldo e Antonio Ercoles e Luigi, Maria Domenica, Maria e Giuseppina Strupparoli ⁴	Aldo Ercoles ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰ papera ¹¹	1919 - San Visto Chietino ⁴	15/05/1943 (Barca proveniente dal Registro Compamare n. 439/1942 di Pescara il 15/05/1943) ⁴	19/11/1950 demolito per vetustà ⁴	9,50 x 3,50 x 0,90 metri STL 6,88 STN 6,88 ⁴	Affondata nel porto di Cattolica il 24 Agosto 1944 in seguito ad un bombardamento aereo. ⁴
543 ⁴					Audace ⁴	<i>Al Fra</i> (o <i>Al Frè</i> ¹)	Alfredo, Ferdinando Arlotti, Dante e Sante Berti ⁴	Alfredo Arlotti ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	varata 31/12/1947 - Cattolica, Giuseppe Della Santina ⁴	08/02/1948 ⁴	08/03/1957 passata alla matricola di Gabicce Mare n.205 ⁴	11,47 x 3 x 1,30 metri STL 9,86 STN 3,17 ⁴	
364 ⁴					Tonini Amalia ⁴	Murèn 'd Andriòn ² Tunen	Amalia Tonini ⁴ in Lazzari ⁸ Angelo Lazzari ³		trabaccolo ⁴ lancione ¹⁰	varata il 14/07 ⁸ 1927 - Pesaro, Aldo Donati ⁴	14/07/1927 ⁴	Passa al disarmo il 20 Luglio 1943, poi affondata nel porto di Cattolica in seguito a bombardamenti aerei il 23 Agosto 1944 ⁴	17,26 x 5,10 x 1,62 metri STL 32,65 STN 23,16, poi 16,75 x 5,19 x 1,59 metri STL 35,10 STN 23,66 ⁴	
170 ⁴					(ex Wilson ⁴) Arrigo	(<i>Cialin</i>) ⁵ Arrigo	(Cesare Piemonti+Società Arrigoni) Romeo Proietti, Marino Santoni ed Erminio Graziosi ⁴	(Guerino Ercoles ⁵) Michele Del Fattore ⁴	(motopeschereccio ⁵) motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1919 - Pesaro, Giovanni Storoni ⁴	1919 ⁴	24/01/1947 passata alla matricola di Rimini n.723 ⁴	10 x 2,80 x 0,60 metri STL 9,91 STN 7,60, poi 11,90 x 3,85 x 1,70 metri STL 11,58 STN 1,88 (misure rettificata con passaggio di proprietà) ⁴	() = primo nome, proprietario e paròn prima di essere rinominata in Arrigo.
434 ⁴					Giuseppe Verdi ⁴	<i>Zamara</i>	Palma, Terenzio e Cesare Arduini e Società Anon.Ampelea ⁴	Terenzio Arduini ¹¹	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	03/09/1924 - Pesaro ⁴	12/05/1942 ⁴	03/09/1943 passata alla matricola di Rimini n.671 ⁴	9,11 x 2,48 x 1,12 metri STL 10,17 STN 1,55, poi 12,75 x 4 x 1,15 metri ⁴	
					Piccolo Trionfo ⁶	<i>Rug</i>		Antonio Cola ⁶	lancione ¹⁰					
586 ⁴					Sparviero ⁴	<i>Crusèn</i>	Giuseppe Marchetti ⁴ Fam. Toni ¹¹	Antonio Marchetti ⁴ Fam. Toni ¹¹	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	1949 - Gabicce, Pietro Terenzi ⁴	19/07/1951 ⁴	10/03/1959 passata alla matricola di Bellaria n.308 ⁴	12,33 x 3,72 x 1,26 metri STL 10,49 STN 3,03 ⁴	(vedi schede allegate)
					Maria ⁵	<i>Bavon</i>	Mario e Mauro Tamburini ⁵	Mario e Mauro Tamburini ⁵	lancia ⁵ barchetto ¹⁰					(vedi schede allegate)
					Amelia ¹	<i>Zamara</i>	Fam. Arduini ¹	Fam. Arduini ¹	barchetto ¹⁰					
104 ⁴					Mario Vittorio ⁴	<i>Batlin</i>	Tullio Badioli ⁴	Agostino Badioli ⁴	trabaccolo da pesca ⁴ barchetto ¹⁰	1922 - Pesaro, Aldo Donati ⁴	1922 ⁴	29/05/1946 passata alla matricola di Porto Garibaldi n.104 ⁴	10 x 2,60 x 1 metri STL 10 STN 7,83 ⁴	Disegno della vela parzialmente diverso da quelle comparate. Probabile modifica a seguito del passaggio dall'uso della vela all'uso del motore.
526 ⁴					Dario ⁴	Briculen	Dottor Paolo Rossi ⁴	Angelo Paolucci ⁴	motopeschereccio ⁴	1946 - Cattolica, Sante Berti varata il 22/06/1946 ⁴	07/08/1946 ⁴	04/01/1951 passata alla matricola di Rodi Gargano n.319 ⁴	10,10 x 2,60 x 1,10 metri STL 5,69 STN 1,12 ⁴	Barca con le stesse caratteristiche del <i>Dany</i> comandata da Angelo Paolucci. ¹¹
156 ⁴					San Nicola ¹¹	<i>Bunora</i>	Salvatore Ercoles e Domenico Tomasini, poi Vincenzo Morosini ⁴	Fausto e Atos Rossi ¹¹	trabaccolo da pesca ⁴ lancione ¹⁰ barchetto ¹¹	1924 - Pesaro, Alfredo Donati ⁴	1924 ⁴	11/09/1946 passata alla matricola di Rimini n.703 ⁴	13,95 x 3,8 x 1,33 metri STL 11,78 STN 2,99 ⁴	Affondata nel porto di Pesaro a seguito di eventi bellici nell'Agosto del 1944 e recuperato dai proprietari tra il 07/02 e il 16/03 del 1945. ⁴

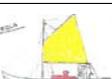
N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950 ²	VELA tratta da Vele di Cattolica ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - <u>proprietario</u> - <u>paròn</u>	PROPRIETARIO	COMANDANTE (<u>paròn</u>)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
236 ⁴					San Nicola ¹¹		Pino Riccardi e Giuseppe Tirincanti ⁴		motopeschereccio ⁴	1921 - San Vito Chietino, Francesco Bruni ⁴	1921 ⁴	25/11/1941 demolito per vetustà ⁴	STL 7,45 ⁴	
					Caruzèna ³	<u>Al Ciusòt</u>	Fam. Lazzari ³		barchetto ¹⁰					(vedi schede allegate)
						<u>Vulpen</u>	Fam. Della Santina ¹		barchetto ¹⁰					
						<u>Al Bison</u>	Fam. Andreatini ¹¹	Fam. Andreatini ¹¹	lancione ¹¹					
3 ⁴					Maria Risorta ⁴	<u>Cagnet</u>	Salvatore Prioli, Eracliano Del Bianco ⁴ Vincenzo Moretti e Maria Ercoles ⁸	Eracliano Del Bianco ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	23/04/1921 - Cattolica, Roberto Terni ⁴ varata il 25/05/1921 - Cattolica, Roberto Franchi ⁸	16/03/1926 ⁴	05/05/1947 passata alla matricola di Rimini n.735 ⁴	12,78 x 3,92 x 1,45 metri STL 12,58 STN 2,13 ⁴ 13,10 x 3,74 x 1,15 metri STN 14,00 ⁸	(vedi schede allegate)
					Anna Maria Carla ⁵	<u>Palèn</u>	Silvio Antonioli ⁵ e Lucio Franca ¹¹	Silvio Antonioli ¹¹	motopeschereccio ⁵ lancione ¹⁰					
						<u>Biligari</u>	<u>Luiji</u> e Agostino <u>Paolucci</u> ⁵		barchetto ¹⁰					
					Sandro ¹¹	<u>Al Padovan</u> (o <u>Dal Paduan</u>) ⁵	Dottor Paolo Rossi ¹¹	Vittorio Ercoles ¹	motopeschereccio ⁵					
535 ⁴					Indomito ⁴	<u>Angiulon</u>	Angelo e Adamo Grandicelli, Domenico Ferretti e Mario Lombardi ⁴	Angelo Grandicelli ⁴	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	1925 - Civitanova Marche ⁴	24/04/1947 ⁴	19/11/1950 demolita ⁴	11 x 3,30 x 1,10 metri STL 8,70 STN 5 ⁴	
550 ⁴					Alga ⁴	<u>Filosa</u>	Andrea e Maria Cervellieri ⁴	Andrea Cervellieri ⁴	battello a motore ⁴ lancione ¹⁰	varata 04/08/1948 - Cattolica, Sante Berti ⁴	18/10/1948 ⁴	19/10/1999 demolita ⁴	9,20 x 2,70 x 1 metri STL 5,20 STN 1,26, poi STL 4,86 STN 2,53 ⁴	
265 ⁴					Cel Destino ⁴	Al Ciel Destino	Terenzio Barulli e Carlo Franca ⁴	Antonio Semprucci ⁴	battello a motore ⁴ lancione ¹⁰	1927 - Cattolica, Francesco Cola ⁴	1927 ⁴	07/02/1955 passata alla matricola di Pesaro n.290 ⁴	11 x 2,80 x 0,74 metri STL 11 STN 7,97, poi 10,34 x 2,88 x 0,74 metri STL 5,50 (misure rettificate con passaggio di proprietà) ⁴	
241 ⁷					Invincibile Togo ¹	Al Togo	Fam. Michelini ¹¹		barchetto ¹¹					La barca prima apparteneva alla famiglia Michelini, venduta poi ad Emilio Gaudenzi e ai f.lli Morini. Ciò spiegherebbe il cambio (parziale) del nome e della vela dell'imbarcazione. ¹¹
					Invincibile Togo II ⁷		Emilio Gaudenzi, Antonio, Angelo e Giacomo Morini ⁷	Emilio Gaudenzi, <u>Burfecia</u> , e Giacomo Morini, <u>Iacmòn</u> ⁶	motopeschereccio pesca costiera ⁷ barchetto ¹⁰	1947 - Cattolica, Giuseppe Della Santina ⁷	08/03/1957 data di entrata in esercizio - 30/08/1960 proveniente dal registro n.36 RM 205 ⁷	14/09/1991 passata alla matricola di Cattolica n.3RM1073 ⁷	11,47 x 3 x 1,30 metri STL 9,86 STN 3,17 ⁷	

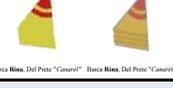
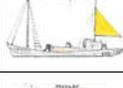
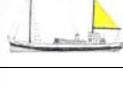
N° registro	VELA TAVOLA S. MASCHILONGO	VELA tratta da <i>Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950</i> ²	VELA tratta da <i>Vele di Cattolica</i> ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - <i>proprietario</i> - <i>paròn</i>	PROPRIETARIO	COMANDANTE <i>(paròn)</i>	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
						Nadil			lancione ¹⁰					
258 ⁴		 <small>1° Barca Marco Polo, Andrea Bertozzi "Trionfo sul Mare", Antonio Bertozzi "Trionfo sul Mare", Arnaldo Bertozzi "Trionfo sul Mare", Antonio Bertozzi "Trionfo sul Mare", Antonio Bertozzi "Trionfo sul Mare", Antonio Bertozzi "Trionfo sul Mare"</small>	 <small>1° Barca Marco Polo, Andrea Bertozzi "Trionfo sul Mare", Antonio Bertozzi "Trionfo sul Mare", Arnaldo Bertozzi "Trionfo sul Mare", Antonio Bertozzi "Trionfo sul Mare", Antonio Bertozzi "Trionfo sul Mare"</small>		Trionfo sul Mare ⁴	<u>Richito</u>	Salvatore Bontempi, poi passata nel 1941 di proprietà di Angelo e Giuseppe Bertozzi, Gaspare Gasparini, Bruno Ricci e Giuseppe Moretti ⁴	Salvatore Bontempi ⁴	trabaccolo da pesca ⁴ lancione ¹⁰ barchetto ¹¹	1927 - Pesaro, Ferdinando Balducci ⁴	1927 ⁴	15/12/1943 affondata per fatto di guerra ⁴	17 x 5,24 x 1,62 metri STL 33,75 STN 24,50, poi STL 32,95 STN 19,98 (stazza rettificata con passaggio di proprietà) ⁴	
						<u>Zilindo</u>	Zelindo Della Bianca ¹	Zelindo Della Bianca ¹	lancione ¹⁰					
			 <small>Barca Andrea Doria, guidò Angelo Toncini "Tuzlen"</small>		Andrea Doria ⁵	<u>Tuzlen</u>	Angelo Toncini ⁵	Angelo Toncini ⁵	lancione ⁵	1943 - Cattolica, ³ Guido Rondolini ¹			8,74 t ³	
547 ⁴					Nella ⁴	<u>Al Mischian</u> <i>(o al Mischiu⁵)</i>	Guerrino Maltoni, Carlo Pini ⁴	Marino Santoni, Cesare De Nicolò ⁴ Guerrino Maltoni ⁵	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	varata 1933 - Cattolica, Rizziero Cola ⁴	14/06/1948 ⁴	19/01/1962 passata alla matricola di Civitanova Marche n.284 ⁴	11,30 x 3,30 x 1,25 metri STL 7, poi 11,63 x 3,31 x 0,95 metri STL 6,67 STN 1,58 per ristazzatura nel 15/02/1958 ⁴	
						<u>Gudiol</u>			lancione ¹⁰					
67 ²		 <small>Barca San Marco Flavio, Giovanni Gaudenzi e Eli Burfècia⁴</small>	 <small>1° Barca San Marco Flavio, Giovanni Gaudenzi e Eli Burfècia⁴</small>		San Marco ⁴	<u>Viulèna⁷</u> <u>Burfècia</u>	Enrico Gaudenzi ⁴		battello da pesca ⁴ lancione ¹⁰	1921 - Cattolica, Guido Rondolini ⁴	1921 ⁴	15/03/1948 passata alla matricola di Bellaria n.409 ⁴	8 x 2,15 x 0,70 metri STL 6 STN 4 ⁴	(vedi schede allegate)
						<u>Tuzlen</u>	Angelo Toncini ⁵	Angelo Toncini ⁵	lancione ¹⁰					
97 ⁴		 <small>Domenico Maltoni "Mangaròl e Cava"</small>			Vitaliana ⁴	<u>Mangaròl</u>	Sebastiano e Salvatore Maltoni ⁴	Salvatore Maltoni ⁴	battello di pesca ⁴ lancione ¹⁰	1919 - Pesaro ⁴	19/04/1939 ⁴	07/05/1943 passata alla matricola di Gabicce Mare n.147 ⁴	10,50 x 3,10 x 0,85 metri STL 13 STN 9,96 ⁴	(vedi schede allegate)
411 ⁴					Gladiator ⁴	<u>La Galena</u> <i>(o La Galana¹¹)</i>	Mario Marchini, Vincenzo Morosini, Armando Tomassini, Angelo Ercoles ⁴	Mario Marchini ⁴ Armando Tomassini ¹¹	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1940 - Cattolica, Antonio Della Santina ⁴	09/04/1940 ⁴	Settembre 1944 affondata, poi ricostruita e il 25/04/1960 trasferita al nuovo registro di Cattolica con matricola n.710 ⁴	10,80 x 3,10 x 1 metri, poi 11,40 x 3,30 x 1,13 metri STL 8,22 STN 2,12 per ristazzatura ⁴	
						<u>Giani d'Bailana</u>	Gianni Maestri ¹¹		lancione ¹⁰					
372 ⁴					Minerva ⁴	<u>Tugnon</u>	Giuseppe Marchetti ⁴	Marino Perini ⁴ Giuseppe Marchetti ¹¹	motopeschereccio, poi barca a vela ⁴ lancione ¹⁰	1928 - Gabicce, Giulio Berti ²	1928 ⁴	12/11/1949 passata alla matricola di Senigallia n.186 ⁴	7 x 2,80 x 0,60 metri STL 6,84 STN 3,80, poi STL 2,94 ⁴	
457 ⁴					Calatafimi ¹¹		Mauro Semprucci, Sante Bacchini e Salvatore Grandicelli ⁴		motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	1943 - Cattolica, Giuseppe Della Santina ⁴	11/04/1943 (Barca proveniente dal Registro di Cistruzioni di Compamare n. 8/1942 di Rimini il 09/04/1943) ⁴	Portato via dal porto di Cattolica dal Comando Tedesco nel mese di Giugno del 1944. Non più rintracciato ⁴	12 x 3,54 x 1,25 metri STL 10,37 ⁴	

N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950 ²	VELA tratta da Vele di Cattolica ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - proprietario - paròn	PROPRIETARIO	COMANDANTE (paròn)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
						<u>Sèpe</u> ¹¹ <u>Giaren</u>	Cesare Francolini ¹¹		barchetto ¹⁰					La vela corrisponde come segno geometrico ma non come colorazine. I colori sono (partendo dalla punta): bianco, rosso, giallo. ¹¹
624 ⁴					Santa Maria Goretta ⁴	<u>Sharen</u>	Eugenio Pozzi e Teresa Benzi ⁴	Eugenio Pozzi, poi Virgilio Pozzi ⁴	barchetto ¹⁰	1954 - Cattolica, Fernando Giunta ⁴	22/04/1954 ⁴	17/12/1964 passata alla matricola di Rimini n.2774 ⁴	15,62 x 4,38 x 1,45 metri STL 15,16 STN 3,66 ⁴	
					Romandiola	Romandiola <u>Busòn</u> ⁶	Mario, Guerrino e Luigi Vanzolini ¹	Mario Vanzolini ⁶	lancione ¹⁰	1929 - Gabicce, Giulio Berti ¹				
					Mariano ⁴	<u>Girardengo</u>	Luigi Pizzoli, Amalia Bernabea, Rinaldo Calcagno ⁴	Giovanni Francolini e <u>Elio Prioli</u> ⁴	trabaccolo da pesca ⁴ barchetto ¹⁰	1905 - Pesaro, A. Patrignani ⁴	1905 ⁴	09/12/1946 passata alla matricola di Rimini n.711 ⁴	13,85 x 3,85 x 1,10 metri STL 9,40 STN 1,94 ⁴	
						<u>Muròl</u>	Giuseppe e Eracliano <u>Michelini</u> ⁵	Mario <u>Michelini</u> ⁵	motopeschereccio ⁵ lancione ¹⁰	1939 - Gabicce Mare, Francesco Cola ⁵		1966 demolita ⁵		
					Rex ³		Emilio Gaudenzi, Silvio Morini ⁷		motopesca ⁷	1939 - Gabicce Mare, Riziero Cola ⁷	11/03/1961 proveniente dal Compamare di Pesara PC n.349 ⁷	21/09/1972 passa alla matricola di Cattolica n.3RM 884 ⁷	13,29 x 3,90 x 1,24 metri STL 12,26 STN 2,01 ⁷	Dopo essere passata a Cattolica nel 1972, la barca è tornata a Gabicce il 09/11/1973 ed è stata demolita l'11/10/1996. ⁷
					Ricardo ¹¹	<u>Barsac</u> ¹¹	<u>Riccardo Pini</u> e Tirincanti ¹¹		barchetto ¹⁰					
527 ⁴					Dany ⁴	Gnon	Dottor Paolo Rossi ⁴	Elvino Medri ⁵ e Angelo Paolucci ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	varata il 16/04/1946 - Cattolica, Sante Berti ⁴	16/08/1946 ⁴	12/02/1954 passata alla matricola di Bellaria n.255 ⁴	9,50 x 2,60 x 1,10 metri STL 5,83 STN 1,32 ⁴	
382 ⁴					Alfa ⁴	<u>Pepa</u>	Luigi, Agostino e Mario Cecchini ⁴	Agostino Cecchini ⁴	motopeschereccio, poi trabaccolo ⁴ lancione ¹⁰	1935 - Cattolica, Guido Rondolini ⁴	1935 ⁴	01/12/1950 passata alla matricola di Rimini n.860 ⁴	12 x 3,50 x 1,08 metri STL 11,14 STN 6,47, poi 12,75 x 3,80 x 1,20 metri STL 9,69 STN 1,98 (misure rettifiche con passaggio di proprietà) ⁴	
					Quattro Fratelli ⁵	<u>Canzin</u>	Agostino, Arturo, Mariano e Primo Filippini ⁵	Agostino Filippini ⁵	motopeschereccio ⁵ barchetto ¹⁰	1925 ⁸ - Gabicce, Pietro Terenzi ¹			13,06 x 3,69 x 1,14 metri ⁸	La prima vela comparata riporta un diverso nome di barca: <i>Cinque Fratelli</i> e non <i>Quattro Fratelli</i> .
					Due Fratelli ⁶	<u>Gardari</u> (o <u>Gradari</u>) ⁶	Armando e Luigi Marcolini ¹	Armando Marcolini ⁶	barchetto ¹⁰					
346 ⁴					(ex Luigi Rizzo) Tillo ⁴	Fural (o Furèl)	Luigia Galluzzi, Angelo e Gino Morini ⁴ Dottor Paolo Rossi ¹¹	altro comandante non identificato, poi Nazzareno Girometti ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1925 - Pesaro, Aldo Donati ⁴	10/07/1925 ⁴	01/03/1954 passata alla matricola di Goro n.914 ⁴	11,63 x 3,44 x 1,09 metri STL 10,19 STN 6,84 ⁴	
132 ²					Valentino T. ⁴	<u>Scianton</u>	Enrico Venerandi ⁴		trabaccolo da pesca ⁴ barchetto ¹⁰	1924 - Fano, Tarso ⁴	1924 ⁴	01/10/1946 passata alla matricola di Rimini n.709 ⁴	13,70 x 4 x 1,35 metri STL 13,65 STN 9, poi 13,75 x 4 x 1,20 metri STL 11,63 STN 2,70 (misure rettifiche con passaggio di proprietà) ⁴	

N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da <i>Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950</i> ²	VELA tratta da <i>Vele di Cattolica</i> ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - <u>proprietario</u> - <i>paròn</i>	PROPRIETARIO	COMANDANTE (<i>paròn</i>)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
				<small>Barca Chicon, Di Filippo "Cano" Fam. Arturo Filippini "Ceb"</small>	Chicon ⁶	<u>Cangin</u>	Fam. Filippini ⁵	Arturo Filippini ⁶	barchetto, modificato a seguito dei bombardamenti ¹¹					
204 ⁴					A nessuno seconda ¹¹	<u>La Scucia</u>	Antino Della Santina, poi Società prodotti alimentari G. Arrigoni e Co. con sede a Trieste ⁴	Ugo Maltoni ⁴ Primo Ercoles ¹¹	motopeschereccio ⁴ lancione ¹¹	1939 - Cattolica, Antonio Della Santina ⁴	18/05/1939 ⁴	06/12/1954 passata alla matricola di Ancona n.822 ⁴	11,52 x 3,42 x 1,12 metri STL 7,57 STN 2,11 ⁴	
378 ⁷				<small>Padico "Bilgari", Parnobile Moroni "Cario" Padico "Bilgari" e Moroni "Cario"</small>	Pia ⁷	<u>Bilgari</u>	Angelo e Claudio Cecchini e Fabbini Giuseppe, poi altre proprietà, poi Walter e Angelo Paolucci, infine Giacomo La Greca e Placido Greco ⁷	Luigi Paolucci ¹	motopesca ⁷	1946 - Cattolica, Guido Rondolini ⁷	06/02/1976 proveninente dal n. 1-RM 1595 del registro di Pesaro ⁷	05/05/1986 demolita ⁷	13,12 x 3,56 x 1,54 metri STL 11,33 STN 2,92, poi 14,12 x 3,56 x 1,34 metri STL 9,91 STN 2,91 per rettifica misure ⁷	(vedi schede allegate)
431 ⁴				<small>Barca Tre Fratelli, fam. Trebbi poss. Giuseppe Trebbi "Pip Trebbi"</small>	Tre Fratelli ⁴	<u>Trebbi</u>	Società prodotti alimentari G. Arrigoni e Co. con sede a Trieste ⁴	Giuseppe Trebbi ⁴	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	1922 - Pesaro ⁴	02/03/1942 ⁴	21/04/1947 passata alla matricola di Rimini n.731 ⁴	12,95 x 3,70 x 1,25 metri STL 13,16 STN 10,41, poi STL 11,81 STN 3,36, poi STN 2,46 ⁴	
					Civetta ¹¹	<u>Dinen</u>	Virgilio Donati e Francesco Scola ¹¹	Virgilio Donati ¹¹	lancione ¹⁰					
									lancione ¹⁰					
40 ⁴				<small>Barca Maria Luisa, Magi "Palata" Barca Maria Luisa, Magi "Palata"</small>	Maria Luisa ²	<u>Giziola d'Palata</u>	Francesco Magi ² Paolo Magi ³ Pietro Belemmi ⁴ G. Targioni e F. Della Bianca ⁸	Pietro Belemmi ⁴	battello da pesca ⁴ lancione ¹⁰	1920 - Cattolica, Giuseppe Della Santina ⁴ varata 18/04/1909 - Cattolica, Giuseppe Ubalducci ⁸	1920 ⁴	02/10/1951 distrutta per vetustà ⁴	15,74 x 4,85 x 1,74 metri STL 5 STN 3,44 ⁸	(vedi schede allegate)
432 ⁴				<small>Barca Nuova, Guido Lorenzi "Al Raf" Barca Nuova, Guido Lorenzi "Al Raf" Barca Nuova Natalina, fam. Gregorio e Luigi Lorenzi poss. Giuseppe Lorenzi "Gorger"</small>	Nuova Natalina ⁴	<u>Al Raf</u>	Società prodotti alimentari G. Arrigoni e Co. con sede a Trieste ⁴	Gregorio Lorenzi ⁴ e Luigi Lorenzi ⁵	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	1923 - Pesaro ⁴	03/02/1942 ⁴	? passata alla matricola di Rimini n.713 ⁴	14 x 9,84 x 1,15 metri STL 12,57 STN 9,46, poi STL 9,87 STN 2,56 ⁴	(vedi schede allegate)
255 ⁴				<small>Antico Barco "Sila" Del Prete "Pacini" Antico Barco "Sila" Del Prete "Pacini"</small>	Nazario Sauro ⁴	<u>Pacini</u>	Giuseppe Del Prete e Attilio Bartoli ⁴	Giuseppe Del Prete ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1927 - Pesaro, Luigi Ricci ⁴	1927 ⁴	22/01/1951 passata alla matricola di Cervia n.148 ⁴	10,66 x 9,66 x 1 metri STL 15 STN 9,69 ⁴	Disegno della vela parzialmente diverso da quelle comparate. Probabile modifica a seguito del passaggio dall'uso della vela all'uso del motore.
228 ⁴				<small>Barca Primo Bruno, Domenico Varesini "Mergon dal Gno" e Daniele Ercoles "Scucia" Barca Primo Bruno, "Mergon dal Gno" e Daniele Ercoles "Scucia"</small>	Bruno I ⁴	<u>Scucia</u>	Caterina Della Santina e Edoardo Fuzzi, poi Domenico Ferretti, poi Daniele Ercoles ⁴	Guerrino Ercoles ¹ Daniele Ercoles ¹¹	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	1926 - Cattolica, Roberto Franchi ⁴	1926 ⁴	25/04/1960 trasferita al nuovo registro di Cattolica n.3-RM 711 ⁴	10,80 x 3,10 x 0,70 metri STL 8,79 STN 6,20, poi 10,47 x 2,87 x 1 metri STL 7,51 STN 2,25 (misure rettifiche con passaggio di proprietà) ⁴	Nelle vele comparate è riportato anche il nome di Domenico Vanzolini. Tale nominativo non è pervenuto durante la ricerca.
283 ⁴					Celestina ⁴	<u>La Celestina</u> ⁴	Agostino e Celestina Venturini, Giuseppe e Francesco Paolucci ¹	Angelo Badioli ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1929 - Gabicce, Giuseppe Patrignani ⁴	1929 ⁴	30/11/1955 passata alla matricola di Goro n.930 ⁴	10,75 x 9,8 x 0,90 metri STL 9,18 STN 5,29 ⁴	
				<small>Barca Fulmine, Di Arduini poss. Ivo Arduini "Cecca"</small>	Fulmine ⁶	<u>Al Fulmine Cecca</u> ⁶	Ivo e Guerrino Arduini ¹	Ivo Arduini ⁶	lancione ¹⁰					
						Al Lumbardon	Fam. Marcolini o Silvagni ¹¹		topo ¹⁰					Barca originaria di Chioggia.

N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da <i>Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950</i> ²	VELA tratta da <i>Vele di Cattolica</i> ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - <i>proprietario</i> - <i>paròn</i>	PROPRIETARIO	COMANDANTE (<i>paròn</i>)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
94 ⁴					Quarto ⁴	<i>Finali</i>	Giuseppe e Vittorio Bertozzi, Vincenzo Morosini, Giulia Prioli ⁴	Giuseppe Bertozzi ⁴	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹¹	1922 - Pesaro, Aldo Donati ⁴	1922 ⁴	19/09/1939 passata alla matricola di Rimini n.548 ⁴	14,20 x 4,10 x 1,20 metri STL 17,76 STN 11,70 ⁴	Disegno della vela parzialmente diverso da quelle comparate. Probabile modifica a seguito del passaggio dall'uso della vela all'uso del motore.
						<i>Musen</i>	Fam. Maltoni ¹¹	Bruno Maltoni ¹¹	lancione ¹⁰					
						<i>Piragna</i>	Gregorio e Vincenzo Del Prete ⁵		lancione ¹⁰					
478 ⁷					Erbio ¹¹ Garbino ⁵	<i>Finali</i>	Fam. Bertozzi ¹¹ Fam. Bertozzi ⁵ poi proprietà della Società Garbino di Maffei Marino e Co. S.n.C. (Sergio e Walter Cardinale e Marino Maffei) ⁷	Fam. Bertozzi ¹¹ Fam. Bertozzi ⁵	motopeschereccio ¹⁰	1948 - abicce Mare, Pietro Terenzi ⁷	proveniente dal registro n.3 RM856 di Cattolica, iscritta al registro di Gabicce il 25/01/1988 ⁷	20/07/1992 passa alla matricola di Cattolica n.3RM1097 ⁷	13,87 x 4,03 x 1,64 metri STL 9,72 STN 4,37 ⁷	Entrambe le barche sono state costruite dalla famiglia Bertozzi per i figli. ¹¹
349 ⁴					Maria Carmine ⁴	<i>Bogora</i>	Salvatore e Enrico Caldari ⁴	Salvatore e Enrico Caldari ¹¹	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰	1930 - Gabicce, Guido Rondolini ⁴	1930 ⁴	20/05/1941 passata alla matricola di Gabicce n.48 ⁴	STL 10 STN 6,87 ⁴	Probabile fermo barca dal 1941 al 1953 dovuto ad ipoteca e guerra.
268 ⁷							Salvatore e Enrico Caldari ⁷		motopeschereccio ⁷	1930 - Gabicce, Guido Rondolini ⁷	28/02/1953 ⁷	17/08/1961 cambio proprietà ed iscritta al n.275 con nome Antonio ⁷	11,60 x 3,40 x 1,03 metri STL 6,89 STN 2,43 ⁷	
275 ⁷					Antonio		passata il 17/08/1961 a Giancarlo Alberti ⁷					16/09/1976 passata alla matricola di Rimini n.RM699/D ⁷		
						<i>Gigi</i>	Luigi Ferretti ¹¹	Luigi Ferretti ¹¹	lancione ¹⁰					
						Murali (o Murèli ⁵)	Fam. Paolucci ¹		motopeschereccio ¹⁰					
249 ⁷					Risveglio ⁶ II ⁷	<i>Palin (o Palèn⁵) d'Marzon</i>	Sebastiano Palazzi, Marzòn, e Umberto Galeazzi, Galiaz ⁵	Sebastiano Palazzi ⁶	motopeschereccio da pesca ⁷ lancione ¹⁰ barchetto ¹¹	1943 - Gabicce Mare, Pietro Terenzi ⁷	02/01/1961 revisione - 02/01/1961 proveniente dal n.122 del registro n.2 ⁷	17/02/1976 passata alla matricola di Cattolica n.3RM928 ⁷	11,83 x 3,45 x 1,20 metri STL 8,96 STN 1,13 ⁷	
					Indomito ⁶	<i>Al Tor</i>		Mario Brunaccioni ⁶	lancione ¹⁰ o barchetto ¹¹					
					Al Ciano		Savio Pozzi ¹		barchetto ¹⁰					

N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950 ²	VELA tratta da Vele di Cattolica ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANOME barca - <u>proprietario</u> - paròn	PROPRIETARIO	COMANDANTE (<u>paròn</u>)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
					Anna Luisa ²	<u>Castròn</u>	Fam. Torriani ¹	Fam. Torriani ¹¹	lancione ¹⁰ barchetto ¹¹					(vedi schede allegate)
						<u>Pluta</u>			lancia ¹⁰					
						<u>La Sita</u>	Paolo e Luigi Pini ¹¹		motopeschereccio ¹⁰ lancione ¹¹					
TAVOLA 6					Renzo ¹	<u>La Jone</u>	Giuseppe Casali ¹	Giuseppe Casali ¹¹	motopeschereccio ¹⁰					
					Sant'Antonio ¹	<u>Giony</u>	Dottor Paolo Rossi ⁵	Angelo Bontempi ¹	motopeschereccio ¹⁰					
					Nuova Annunziata ¹¹	<u>Bisèu</u>	Giuseppe Gili ²	Giuseppe Gili ¹¹	motopeschereccio ¹⁰					(vedi schede allegate)
					Marta ¹	<u>Al Marta</u>	Dottor Paolo Rossi ⁵	Mario Prioli ¹¹	motopeschereccio ¹⁰					
					Nino Bixio ¹¹	<u>Murot</u>	Fam. Michelini ¹	Fam. Michelini ¹¹	motopeschereccio ¹⁰ lancione ¹¹					
					Paolo I ⁵	<u>Colombo</u>	Dottor Paolo Rossi ⁵	Colombo Prioli ¹¹	motopeschereccio ¹⁰					
TAVOLA 7	44 ⁴				Duilio ² o Nuovo Duilio ⁴	<u>Pacis</u>	Casa del Pescatore, Giacomo Belemmi e Sebastiano Massa ⁴	Antonio Belemmi ⁴	motopeschereccio ⁴ lancione ¹⁰ forse barchetto ¹¹	1920 - Cattolica, Francesco Belemmi ⁴	1920 ⁴	03/01/1942 passata alla matricola di Pirano n.588 ⁴	13 x 4 x 1 metri STL 13,69 STN 8,67 ⁴	(vedi schede allegate)
					Pace ²			Salvatore Paolucci ¹¹	Salvatore Paolucci ⁸					Barca a vela con successivo inserimento del motore e adibita a barca da trasporto di piccolo cabotaggio. ¹¹
					Giambattista ⁹	<u>Al Nir</u>				lancione ¹¹	metà anni '50 - Cattolica, Antonio e Guerrino Della Santina ⁹			
					Buona Madre ⁶	<u>Rola</u>		Secondo Tonti ⁶		lancione ¹ piccola goletta ¹¹				Barca con le stesse caratteristiche della <i>Dante Alighieri</i> di Colombo Prioli. ¹¹

N° registro	VELA TAVOLA S. MASCILONGO	VELA tratta da Memorie della Marineria. Cattolica 1900 - 1950 ²	VELA tratta da Vele di Cattolica ³	VELA tratta da pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare ⁶	NOME BARCA	SOPRANNOOME barca - proprietario - paròn	PROPRIETARIO	COMANDANTE (paròn)	TIPO DI BARCA	ANNO - LUOGO DI COSTRUZIONE E MAESTRO D'ASCIA	ANNO DI REGISTRO AL PORTO	ANNO DI CANCELLAZIONE AL PORTO	DIMENSIONI E STAZZA	note
					San Martino ²	Boschi	Enrico Ercoles ² Agostino Ercoles e Michele Morosini ⁸		lancione ¹⁰	varata il 21/04/1906 - Pesaro, Cesare Donati ⁸			14,80 x 4,59 x 1,47 metri ⁸	(vedi schede allegate)
					Gianfranco ⁶	Pigrèt	Libero e Livio Terenzi ⁶	Livio Terenzi ¹¹	lancione ⁶ motopeschereccio ¹⁰ piccola goletta ¹¹					
					Brunetto Latini ¹	Giavnon	Fam. Cecchini ¹		lancione ¹ barchetto ¹⁰					
					Mario III	Valsas	Emilio e Giuseppe Andreatini ¹	Emilio Andreatini ⁶	lancione ¹ lancia ¹⁰					
16 ⁴					Rina ⁴	Canarèl	Teresa De Nicolò, Salvatore Galluzzi, Antonio Prioli ⁴	Antonio Del Prete ⁴	motopeschereccio ⁴ barchetto ¹⁰	04/04/ ⁸ 1908 ⁴ - Cattolica, Roberto Franchi ⁸	12/04/1926 ⁴	20/09/1939 passata alla matricola di Rimini n.947 ⁴	17 x 5 x 1,60 metri STL 24 STN 17 ⁴	Disegno della vela parzialmente diverso da quelle comparate. Probabile modifica a seguito del passaggio dall'uso della vela all'uso del motore.
					Augusto Ida ¹	Cagnet	Fam. Lombardini ¹¹	Enrico Del Bianco ¹¹	motopeschereccio ⁴	Della Santina ¹				La famiglia Lombardini era originaria di Reggio Emilia ed era titolare di una fabbrica di motori. ¹¹
					Libeccio ¹	Toni dal coeh	Antonio Marchini e Fam. Morosini ¹	Antonio Marchini ¹¹	motopeschereccio ¹⁰					
					Nanda Rosa ¹	La Bubona Marzilen ¹¹	Mario e Marcello Prioli ¹¹	Mario e Marcello Prioli ¹¹	motopeschereccio ¹⁰					
					Nuovo Angelo ²	Macaròn	Antonio Ercoles ¹¹ e Amalia Tonini ³	Antonio Ercoles ² Antonio Lazzari ⁸	trabaccolo ¹¹ motopeschereccio ¹ barchetto ¹⁰	varata il 20/12/1905 - Pesaro, Cesare Donati ⁸			15,53 x 4,75 x 1,69 metri ⁸ STL 25,37 ⁹ - 23,74 ³	La barca nasce come trabaccolo, che a seguito dell'esplosione di una mina fu ricostruita mutando in parte anche il disegno geometrico della vela. ¹¹
					Ravennate ⁵	Ciandrich (o Ciandrech ⁵)	Compagnia di Navigazione Ravenna ¹¹ e Angelo Bertozzi ¹	Carlo Bacchini ¹¹	motopeschereccio ¹⁰	costruita tra il 1946/47 - Ravenna ¹¹				Angelo Bertozzi era l'amministratore della Compagnia di Navigazione Ravennate a Cattolica. ¹¹
					Maria Anna ²	(Dino 'd) Piròl	Dino De Nicolò ² Michele Grandicelli e Paolucci ⁸		motopeschereccio ¹ barchetto ¹⁰ trabaccolo ¹¹	varata il 26/03/1925 - Pesaro, Aldo Donati ⁸			17,30 x 4,88 x 1,72 metri ⁸ STL 30,68 ⁹ STN 30,63 ⁸	(vedi schede allegate)

LEGENDA:

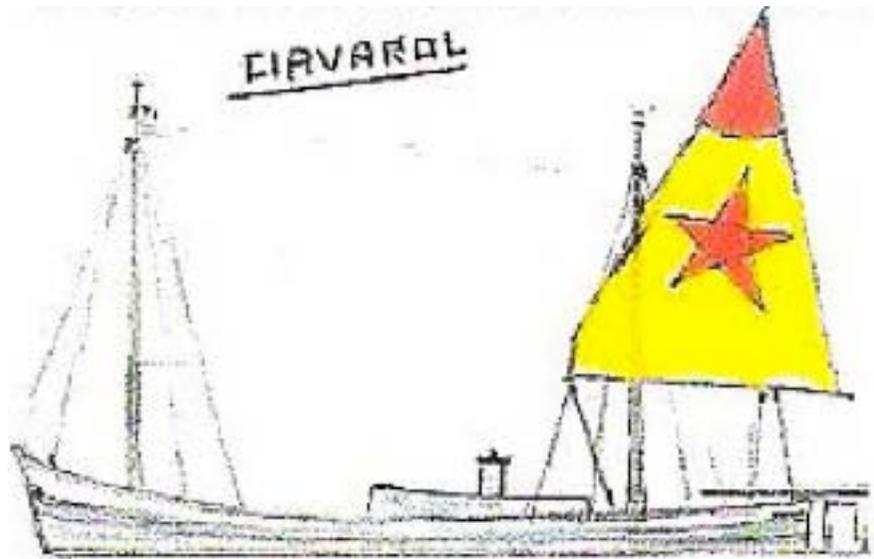
1. Testimonianza di Dorigo Vanzolini.
2. DE NICOLO' M.L. , DIVARI L., VANZOLINI D. , 2012.
3. DE NICOLO' M.L. , 1997, in <<Rivista Circolo Nautico di Cattolica>>.
4. Registri Capitaneria di Cattolica.
5. MASCILONGO S., VANZOLINI D., 2007.
6. Pannello A.N.M.I. di Gabicce Mare, ricerca storica condotta da Dino Michelini ed Enzo Gaudenzi, con le fotografie di Dorigo Vanzolini.
7. Registro Capitaneria di Gabicce Mare.
8. DE NICOLO' M.L., 2002, <<Rivista Circolo Nautico di Cattolica>>, pp. 36-37.
9. Ricerche effettuate dai Registri della Capitaneria di Rimini e di Pesaro da Bruno Tamburini.
10. Rilevazione delle tipologie di barche ritratte nelle tavole di S. Mascilongo da parte del Dott. Stefano Medas.
11. Testimonianza di Piero Luccarelli e Franco Mascilongo.

* tratto dal libro di MASCILONGO S., VANZOLINI D. , 2007, *Storie di vita e di mestieri – Cattolica e Gabicce nel primo Novecento*, Gradara: Barca di credito Cooperativo di Gradara

4. ALLEGATI

Nelle pagine successive riportiamo dei documenti esterni, ma comunque di completamento, alle precedenti tabelle e relativi a tutte quelle vele per le quali durante la ricerca attenta a risalire alla loro identità sono emerse informazioni discordanti, presentando quindi un minor grado di certezza dei dati riportati. Ogni scheda illustrerà con maggior dettaglio il motivo della difformità e le possibili considerazioni sopraggiunte in merito all'analisi di ciò che è pervenuto.

Ogni analisi riportata non ha alcuna pretesa di essere esaustiva ma solo esemplificativa, con l'obiettivo futuro di fare il più possibile chiarezza sull'origine di queste vele.



BARCA NATALINA

Ciavaròl

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela presenta una lieve differenza rispetto a quelle comparate.

Riferendoci alla vela presa come riferimento dalla tavola di S. Mascilongo, le vele di seguito comparate e il libro *Storie di Vita e di mestieri*²⁷ indicano come proprietario e/o paròn della barca Mauro Semprucci o, in alternativa, anche Elio Venturini. Ciò è confermato anche dalle fonti orali consultate. Da notare però che la rivista *Navi e Cantieri*²⁸ del Circolo Nautico di Cattolica assegna il soprannome *Ciavaròl* a Guido Venturini. Nei Registri della Capitaneria di Cattolica, invece, emergono come proprietari dell'imbarcazione la famiglia Andreatini e la famiglia De Nicolò. La proprietà della barca a quest'ultima famiglia risulta ulteriormente confermata dalla rivista *Navi e Cantieri*²⁹ del Circolo Nautico di Cattolica, indicando i nomi di Armando e Dino De Nicolò.

La leggera differenza della vela rispetto a quelle comparate potrebbe essere attribuibile al passaggio dall'uso della vela all'uso del motore per la navigazione.

²⁷ MASCILONGO S., VANZOLINI D., op. cit., p. 28.

²⁸ DE NICOLÒ M.L., art. cit., p. 29.

²⁹ DE NICOLÒ M.L., art. cit., p. 29.



BARCA SPARVIERO

Crusèn

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela presenta una lieve differenza rispetto a quelle comparate.

Con riferimento alle informazioni trovate nelle vele delle precedenti ricerche, di seguito comparate con quella della tavola, le prime due della tabella indicano come proprietà e/o *paròn* dell'imbarcazione la famiglia Tonti alla quale corrisponde il nome di *Crusèn*. Anche le fonti orali consultate confermano la proprietà e il comando della barca alla famiglia Tonti, attribuendogli il soprannome *Crusèn*. La terza vela confrontata, invece, differisce dalle precedenti dichiarando come proprietari della barca la famiglia Marchetti. Tale proprietà è confermata anche dai Registri della Capitaneria di Cattolica, attestando Giuseppe Marchetti come proprietario e Antonio Marchetti come comandante. Tuttavia, la terza vela comparata e raffigurata nel pannello attualmente esposto al circolo A.N.M.I. di Gabicce Mare³⁰, assegna al cognome Marchetti il soprannome *Tugnon*, diverso da quello attribuito alla vela.

La vela raffigurata nella tavola risulta pressoché corrispondente quelle comparate, presentando l'inversione delle prime due colorazioni partendo dalla punta.

³⁰ Pannello realizzato dalle ricerche condotte da Dino Michelini ed Enzo Gaudenzi, con le fotografie di Dorigo Vanzolini.



BARCA MARIA

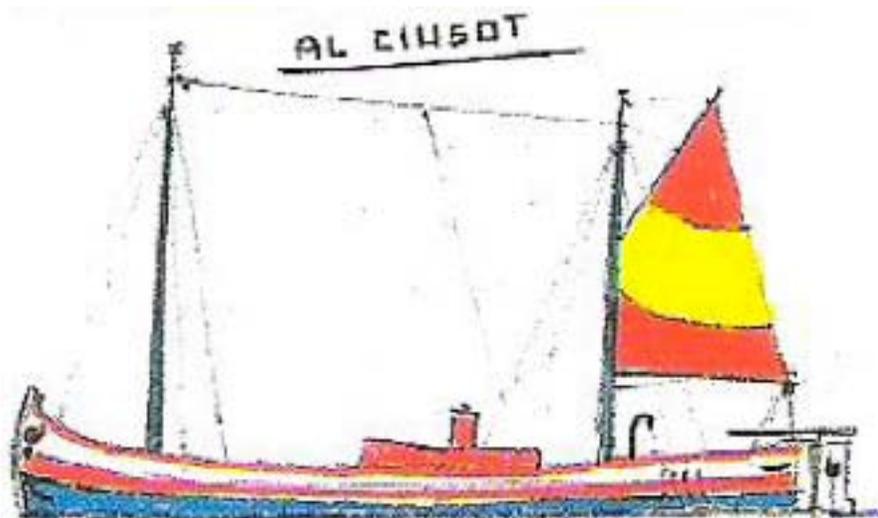
Bayon

Discordanze – Diversità dei dati in merito al nome della barca.

Sebbene sia possibile che una famiglia abbia avuto in possesso più barche, nel caso della famiglia Tamburini non è pervenuta durante la ricerca la possibile appartenenza e/o comando della barca Audace (di proprietà della famiglia Arlotti), come invece sottoscrive la vela comparata e raffigurata sul pannello attualmente esposto al circolo A.N.M.I. di Gabicce Mare³¹. Il libro *Storie di vita e di Mestieri*³² (p.13) attribuisce l'imbarcazione di nome Maria di proprietà e/o comando di Mario e Mauro Tamburini, dove grazie ad una fotografia dell'epoca è stato possibile paragonare la vela e riconoscere i due fratelli a bordo della barca.

³¹ Pannello realizzato dalle ricerche condotte da Dino Michelini ed Enzo Gaudenzi, con le fotografie di Dorigo Vanzolini.

³² MASCILONGO S., VANZOLINI D., op. cit., p. 28.



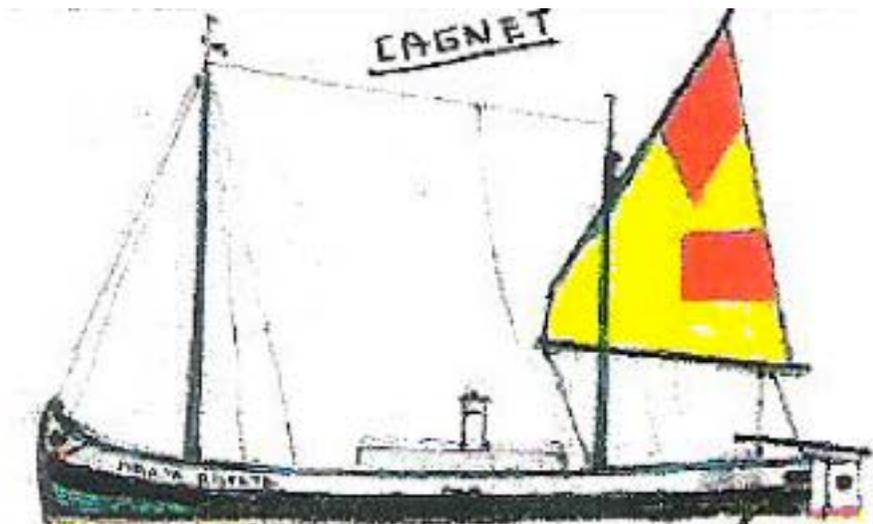
BARCA CARUZENA

Al Ciusòt

Discordanze – Diversità della colorazione e del disegno geometrico della vela.

L'inserto *Vele di Cattolica*³³ attribuisce alla famiglia Lazzari denominata *Al Ciusot* (ossia "il chioggiotto") una vela dalla predominante colorazione rosso mattone, totalmente differente da quella presa di riferimento dalle tavole di S. Mascilongo. Tale vela, però, risulta essere la più realistica e la più attribuibile alla famiglia Lazzari, poiché nella zona dell'alto Adriatico, ed in particolare a Chioggia dove probabilmente i Lazzari ne sarebbero stati originari, le vele dei pescatori spesso avevano come colorazione di base il rosso mattone diversamente da quelle cattolichine o gabiccesi in giallo ocra. Comunque, non si esclude un possibile cambio di colorazione e disegno della vela dovuto alla motorizzazione della barca.

³³ DE NICOLÒ' M.L., op. cit., p. 29.



BARCA MARIA RISORTA

Cagnet

Discordanze – Diversità dei dati in merito a nome e proprietà della barca.

Sullo scafo dell'imbarcazione raffigurata nelle tavole di S. Mascilongo troviamo scritto il nome Maria Risorta, mentre entrambe le vele comparate indicano con il nome di Santa Lucia la barca di proprietà di Eracliano Del Bianco detto *Cagnet*. Tuttavia, dalla ricerca non è emersa un'imbarcazione denominata Santa Lucia di sua proprietà, riscontrando invece una barca denominata Maria Risorta con proprietà e comando di Eracliano Del Bianco nei Registri della Capitaneria di Cattolica. Precisiamo, però, che la rivista *Navi e Cantieri*³⁴ del Circolo Nautico di Cattolica (p.37) sostiene un'altra proprietà, attribuendola a Vincenzo Moretti e Maria Ercoles.

³⁴ DE NICOLO' M.L., art. cit., p. 29.



BARCA SAN MARCO

Burfecia

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela è differente rispetto a quelle comparate.

La barca raffigurata senza dubbio apparteneva alla famiglia Gaudenzi, come riscontrato anche dai Registri della Capitaneria di Cattolica. Le due vele comparate, però, indicano il nome di Giovanni Gaudenzi, mentre sul Registro è annotato il nome di Enrico Gaudenzi come proprietario. A differenza di altri casi, nel Registro consultato non è dichiarato il nome del comandante e quindi è probabile che Giovanni Gaudenzi sia stato il *paròn* dell'imbarcazione. Anche in questo caso, la diversità della vela della barca con quelle emerse durante la ricerca potrebbe essere attribuita al passaggio dall'uso della vela all'uso del motore per la navigazione.



BARCA VITALIANA

Mangaròl

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela è differente rispetto a quella comparata.

Dalla consultazione dei Registri della Capitaneria di Cattolica, risulta che la proprietà ed il comando della barca erano della famiglia Maltoni, rispettivamente di Sebastiano e Salvatore Maltoni che vede quest'ultimo anche come *paròn* dell'imbarcazione. La vela comparata, invece, riporta il nominativo di Domenico Maltoni, un possibile altro membro della famiglia che potrebbe averne assunto il comando per dato periodo. Inoltre, tale vela risulta totalmente differente da quella della tavola di S. Mascilongo, sia per disegno geometrico anche per colorazione, passando dal nero al rosso matone. Anche in questo caso, lo stravolgimento del disegno interno della vela potrebbe essere dovuto alla motorizzazione della barca.



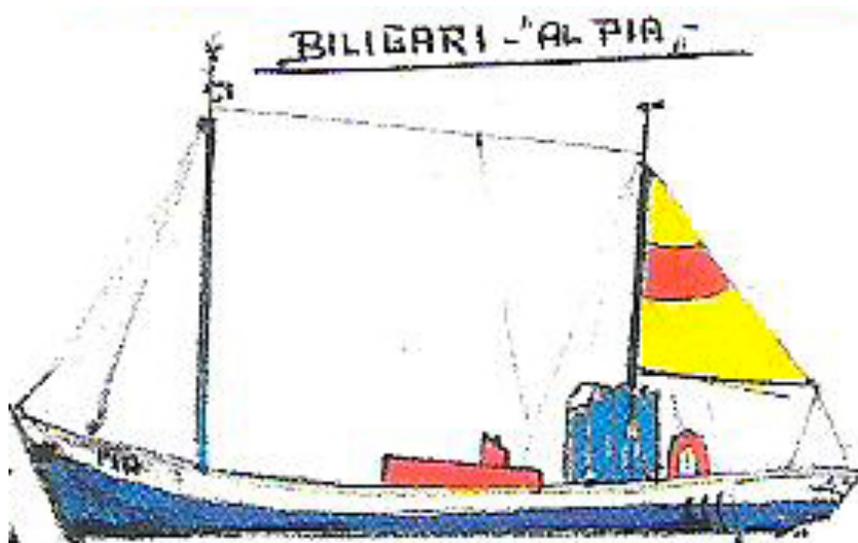
BARCA REX

Muròt

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca e sull'anno di cancellazione al porto.

La vela comparata a quella raffigurata nella tavola, uguale nella colorazione e nel disegno geometrico, indica come proprietario della barca la famiglia Michelini, soprannominata *Muròt*, con *paròn* della barca Mario Michelini. Tutto ciò viene confermato nel libro *Storie di vita e di Mestieri*³⁵, dove i Michelini sono identificati con l'appellativo *Muròt* e dove viene ripercorsa parzialmente la storia della barca Rex: costruita a Gabicce Mare da Francesco Cola nel 1939 e demolita nel 1966. Consultando i Registri della Capitaneria di Gabicce, è emersa una barca denominata Rex a cui corrisponde anno e luogo di nascita, costruita invece da Riziero Cola, ma che annota come proprietari dell'imbarcazione Emilio Gaudenzi e Silvio Morini. Inoltre, questa sembra essere passata per le capitanerie di: Pescara, Gabicce Mare, Cattolica e infine nuovamente a Gabicce Mare dove viene demolita nel 1996.

³⁵ MASCILONGO S., VANZOLINI D., op. cit., p. 28.



BARCA PIA

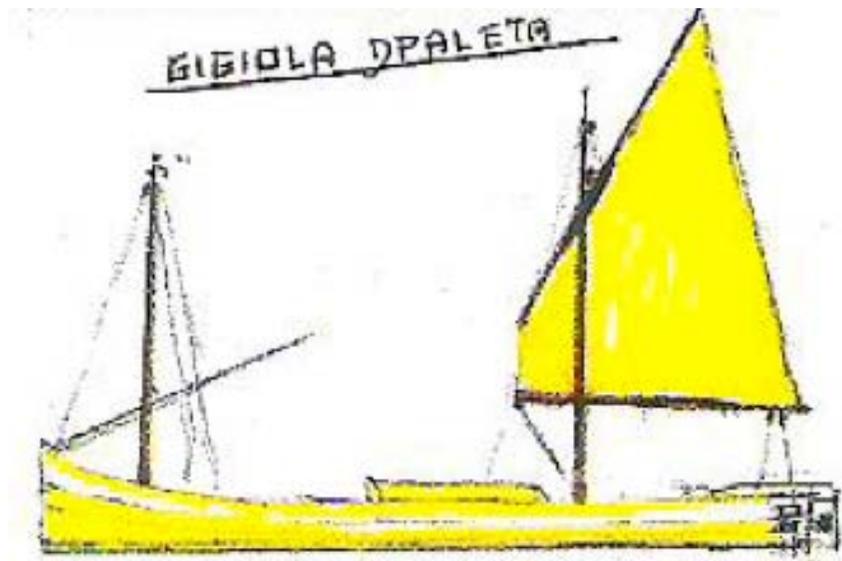
Biligari

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela presenta una lieve differenza rispetto a quelle comparate.

Le prime due vele comparate a quella ritratta nella tavola di S. Mascilongo, attribuiscono il soprannome *Biligari* a Luigi Paolucci, così come le fonti orali consultate che lo identificano come *paròn* della barca. I Registri della Capitaneria di Gabicce confermano che tale imbarcazione, pur avendo avuto diverse proprietà, è appartenuta per un periodo alla famiglia Paolucci, nel quale ne potrebbe avere avuto il comando Luigi Paolucci³⁶. Inoltre, le vele comparate riportano anche il nome Morosini, non pervenuto tra le proprietà annote sul Registro e quindi anch'esso identificabile come probabile alternativo comandante della barca.

Come in altri casi, anche qui la vela della tavola presenta una leggera difformità con quelle poste a paragone, dovuta presumibilmente al passaggio dell'imbarcazione dall'uso della vela all'uso del motore.

³⁶ Ricordiamo che nei registri della Capitaneria di Gabicce non viene riportato il nome del comandante della barca.



BARCA MARIA LUISA

Gigiola d'Palèta

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela è differente rispetto a quelle comparate.

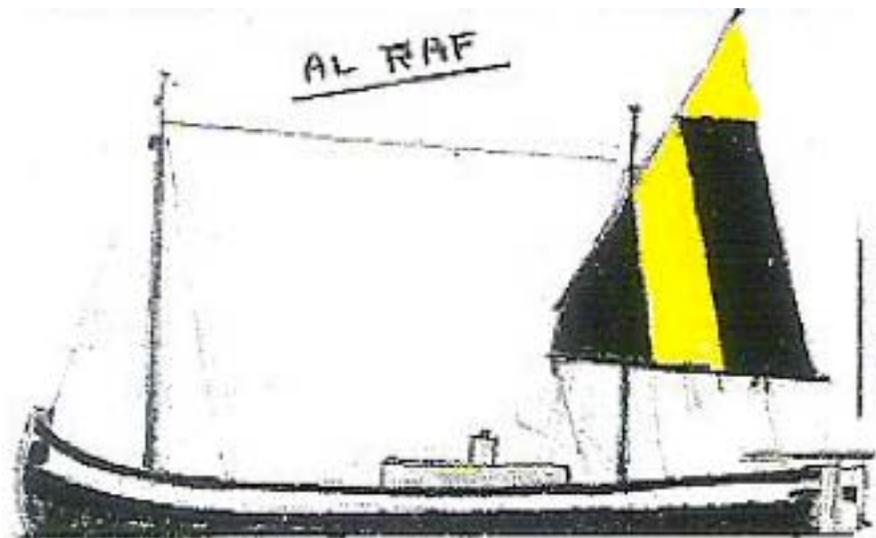
Le vele comparate con quella ritratta nelle tavole, indicano come proprietario e/o *paròn* della barca la famiglia Magi soprannominata *Palèta*. Più precisamente, l'estratto *Memorie della marineria. Cattolica 1900 – 1950*³⁷ pubblica una fotografia che ritrae il sig. Francesco Magi soprannominato *Gigiola d'Palèta* (p.53). La proprietà della barca a tale persona è ulteriormente confermata dalle fonti orali consultate, trovando anche parziale riscontro nella rivista *Almanacco Piscatorio*³⁸ del Circolo Nautico di Cattolica, che delinea in questo caso la figura di Paolo Magi. Tuttavia, i Registri della Capitaneria di Cattolica dichiarano come proprietario e comandante dell'imbarcazione Pietro Belemmi. Di diversa opinione risulta essere anche la rivista *Navi e Cantieri*³⁹ del Circolo Nautico di Cattolica, la quale attribuisce a G. Targioni e F. Della Bianca la proprietà della barca, indicando anche un differente anno di costruzione e maestro d'ascia dell'imbarcazione rispetto a quanto riscontrato nel Registro. Precisiamo che all'epoca attribuire il nome Maria Luisa ad una barca era molto diffuso, quindi è probabile che si tratti di imbarcazioni differenti. Ciò nonostante si è preferito inserirle entrambe, poiché essendo *Palèta* il soprannome attribuito ai Magi, un membro della stessa famiglia potrebbe avere assunto il comando della barca nel caso delle altre proprietà riscontrate.

La vela risulta totalmente differente rispetto a quelle paragonate, dovuta alla probabile motorizzazione dell'imbarcazione.

³⁷ DE NICOLO' M.L., art. cit., p. 29.

³⁸ DE NICOLO' M.L., 1997, in <<Rivista Circolo Nautico di Cattolica>>.

³⁹ DE NICOLO' M.L., art. cit., p. 29.



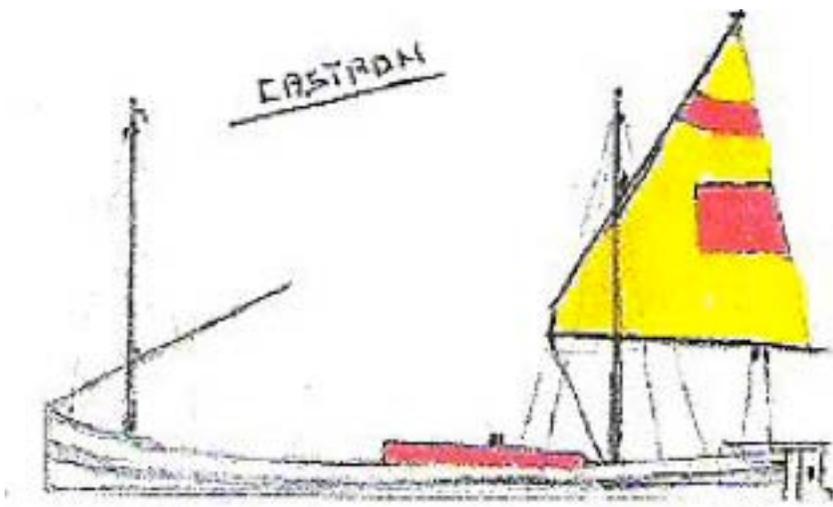
BARCA NUOVA NATALINA

Al Raf

Discordanze – Diversità dei dati in merito a nome e proprietà della barca. La vela è differente rispetto a quelle comparate.

Partendo dalla comparazione delle vele presentata nella tabella, le prime due sembrano assomigliare per forma geometrica ma non per colorazione a quella presa come riferimento dalla tavola di S. Mascilongo. Tale differenza potrebbe essere attribuita, anche in questo caso, alla motorizzazione dell'imbarcazione. Differiscono, inoltre, nel nome della barca, chiamandola Profeta e appartenente a Guido Lorenzi soprannominato *Al Raf*. La terza vela paragonata, invece, si discosta totalmente dalle altre soprattutto per il disegno geometrico e attribuisce alla barca il nome Nuova Natalina, di proprietà di Luigi e Gregorio Lorenzi con *paròn* Gregorio Lorenzi detto *Gargor*. Dalla consultazione dei Registri della Capitaneria di Cattolica risulta annotata una barca dello stesso nome di proprietà della Società Prodotti Alimentari G. Arrigoni e Co. e con al comando Gregorio Lorenzi. Anche il libro *Storie di vita e di Mestieri*⁴⁰ pone al comando della barca un componente della famiglia Lorenzi, ma in questo caso di nome Luigi soprannominato *Al Raf*. Le fonti orali confermano la presenza della famiglia Lorenzi al comando dell'imbarcazione.

⁴⁰ MASCILONGO S., VANZOLINI D., op. cit., p. 28.



BARCA ANNA LUISA

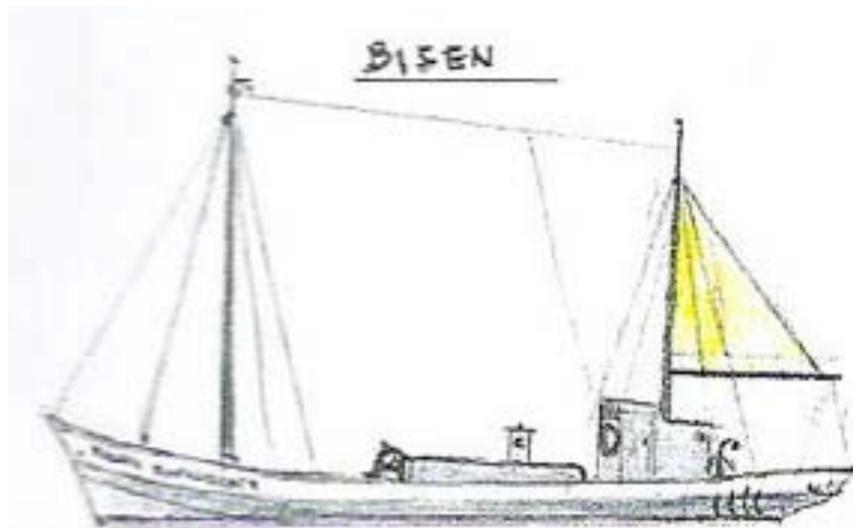
Castròn

Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela presenta una lieve differenza rispetto a quelle comparate.

Le due vele comparate alla vela ritratta nella tavola di S. Masci lungo designano la barca Anna Luisa di proprietà della famiglia Tori, soprannominata *Castròn*. Le fonti orali, invece, indicano come proprietà la famiglia Torriani, anch'essa soprannominata *Castròn*. L'attribuzione di tale soprannome alla famiglia Torriani, e non ai Tori, sarebbe ulteriormente confermata dall'estratto *Memorie della marineria. Cattolica 1900 – 1950*⁴¹ pubblicando una fotografia che ritrae il sig. Berardo Torriani detto per l'appunto *Castròn* (p.40).

La vela presenta una leggera differenza soprattutto in prossimità della punta attribuibile, come negli altri casi, al passaggio dell'imbarcazione dall'uso della vela all'uso del motore.

⁴¹ DE NICOLO' M.L., art. cit., p. 29.

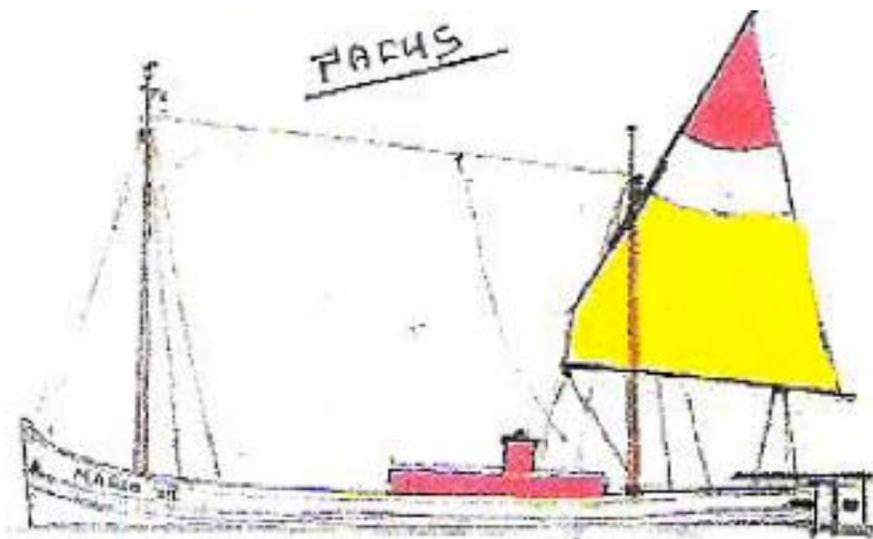


BARCA NUOVA ANNUNZIATA

Bisèn

Discordanze – Diversità dei dati in merito al nome della barca. La vela è differente rispetto a quelle comparate.

Le due vele comparate a quella ritratta nella tavola di S. Mascilongo, indicano che la barca a cui apparteneva la vela si chiamasse Annunziata. Le fonti orali sostengono che l'imbarcazione avesse tale nome prima della motorizzazione, cambiandolo in seguito in Nuova Annunziata. Ciò troverebbe conferma dal disegno della barca, che riposta sullo scafo la scritta Nuova Annunziata. Il passaggio dall'uso della vela all'uso del motore ha comportato anche la modifica della vela oltre che del nome.



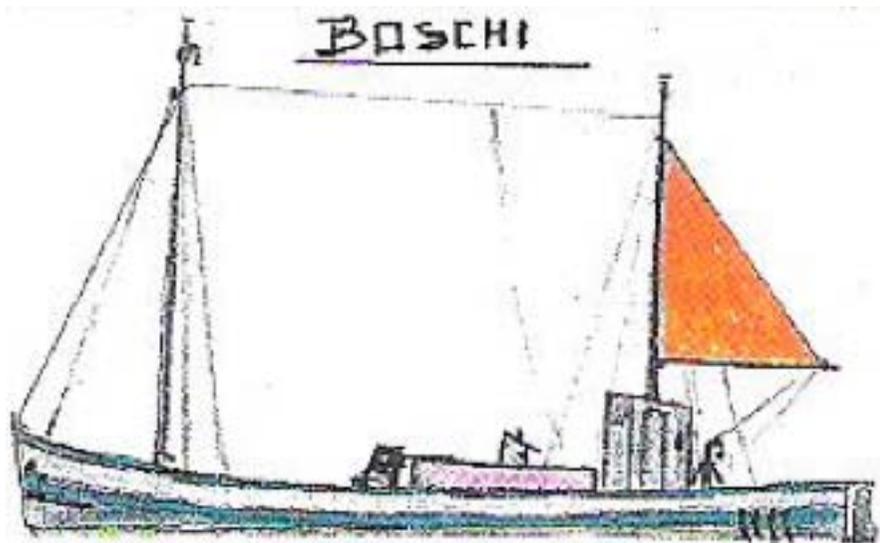
BARCA DUILIO – NUOVO DUILIO

Pacùs

Discordanze – Diversità dei dati in merito al nome della barca.

In questo caso, come in pochi altri, troviamo scritto sullo scafo della barca ritratta il rispettivo nome: Mario III. Le vele in seguito comparate coincidono perfettamente per colore e disegno geometrico con quella della tavola, attribuendo il soprannome *Pacùs* alla famiglia Belemmi ma proprietaria di una barca di nome Duilio. Tale proprietà è stata confermata ad una barca di nome molto simile a quest'ultimo dai Registri della Capitaneria di Cattolica, annotando un'imbarcazione denominata Nuovo Duilio di proprietà della famiglia Belemmi (insieme alla Casa del Pescatore e Sebastiano Massa) e con al comando Antonio Belemmi.

Come abbiamo detto, sebbene ad una famiglia potessero appartenere più proprietà di barca, dalla ricerca non è emersa nessuna imbarcazione appartenente alla famiglia Belemmi di nome Mario III, invece di proprietà della famiglia Andreatini. Le fonti orali consultate sostengono che la barca, nata con il nome Duilio (o Nuova Duilio), sia stata poi varata con il nome Mario III per cambio di proprietà.



BARCA SAN MARTINO

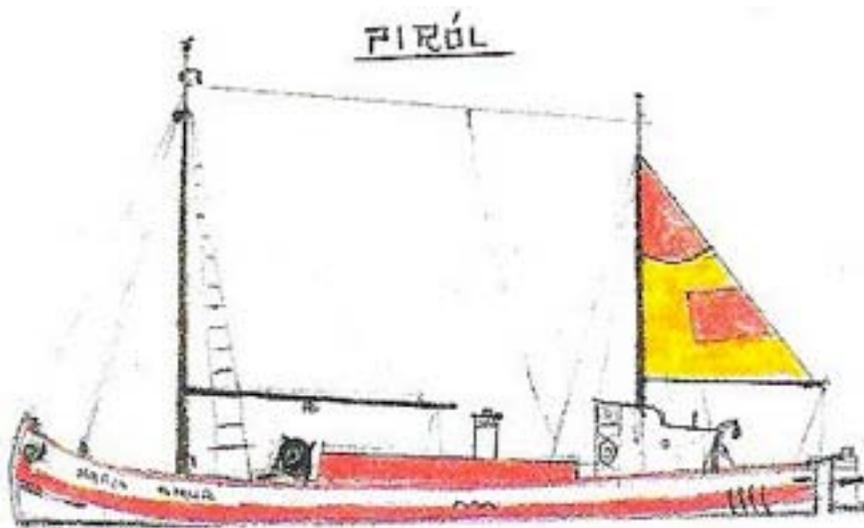
Boschi

Discordanze – Diversità della colorazione e del disegno geometrico della vela.

Dalle informazioni ottenute durante la ricerca, il soprannome *Boschi* viene attribuito ad Enrico Ercoles proprietario e/o comandante della barca San Martino. La rivista *Navi e Cantieri*⁴² del Circolo Nautico di Cattolica, indica come proprietari dell'imbarcazione un altro membro della famiglia Ercoles, Agostino Ercoles, insieme a Michele Morosini.

La vela raffigurata rispetto a quelle comparate risulta totalmente differente sia per colorazione che per disegno geometrico, modificata a seguito del possibile inserimento del motore nell'imbarcazione per navigare.

⁴² DE NICOLO' M.L., art. cit., p. 29.



BARCA MARIA ANNA

Piròl

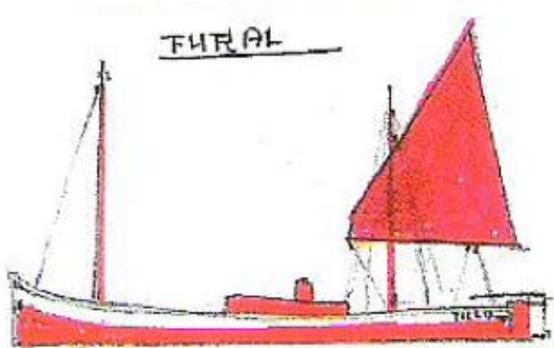
Discordanze – Diversità dei dati in merito alla proprietà della barca. La vela presenta una lieve differenza rispetto a quelle comparate.

Le vele comparate alla vela ritratta nella tavola specificano come proprietario e/o comandante dell'imbarcazione Dino De Nicolò, detto *Dino 'd Pìrol*. Anche le fonti orali confermano a quest'ultimo la proprietà della barca Maria Anna. Tuttavia, la rivista *Navi e Cantieri*⁴³ del Circolo Nautico di Cattolica ne attribuisce una differente, indicando il nome di Michele Grandicelli e un componente della famiglia Paolucci.

La vela raffigurata si discosta di poco dal disegno geometrico che mostrano le due vele paragonate, dovuto con ogni probabilità alla motorizzazione della barca stessa e quindi alla successiva parziale modifica della vela.

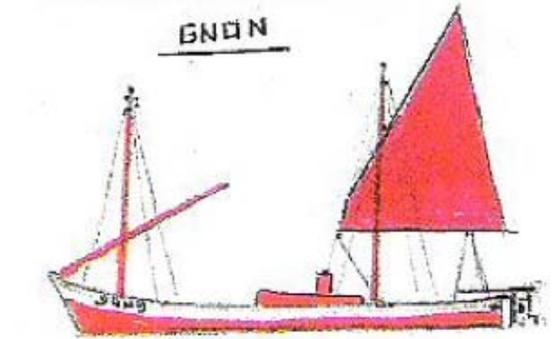
⁴³ DE NICOLÒ M.L., art. cit., p. 29.

TRE LANCIONI DA SARDINA



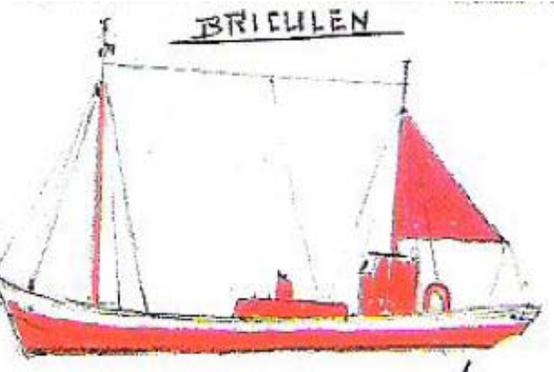
TILLO
Fural
(o Furèl)

Nazzareno Girometti
paròn



DANY
Gnon

Elvino Medri e
Angelo Paolucci
paròn



DARIO
Briculen

Angelo Paolucci
paròn

**BARCHE DI PROPRIETÀ DEL
DOTTOR PAOLO ROSSI DI BOLOGNA**
(titolare di una fabbrica che produceva lucido per scarpe)

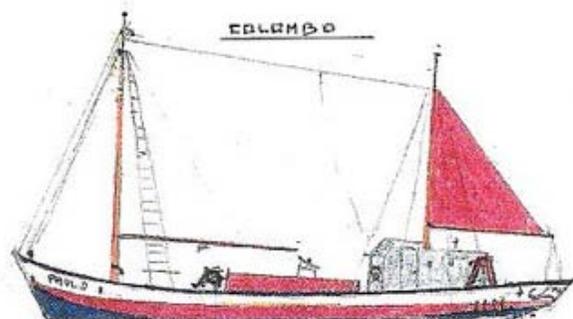
TRE MOTOPESCHERECCI PICCOLI

VALERIA
(non rintracciato
nelle tavole)



SANDRO
Al Padovan
(o Dal Paduan)

Vittorio Ercoles
paròn



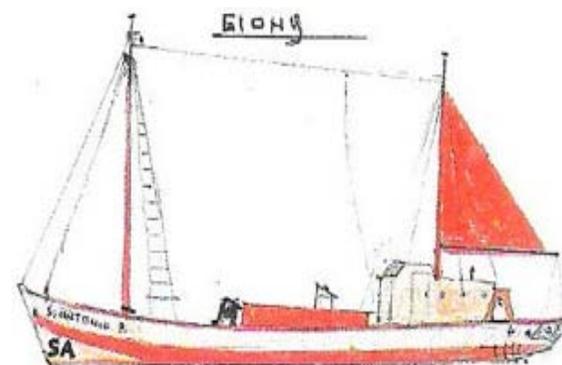
PAOLO I
Colombo

Colombo Prioli
paròn

DUE MOTOPESCHERECCI GRANDI

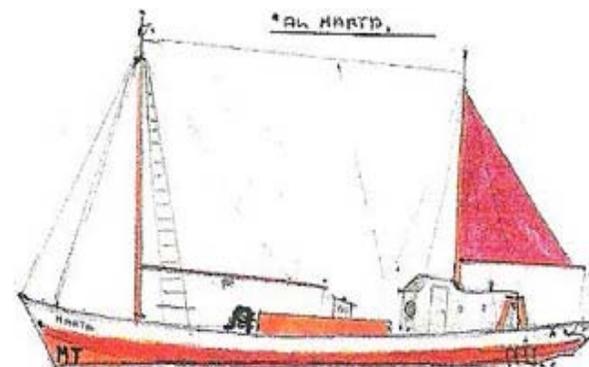
SANT'ANTONIO
Giony

Angelo Bontempi
paròn



MARTA
Al Marta

Mario Prioli
paròn



Bibliografia

- ALDRIGHETTI G., 2004, “I simboli delle vele nelle imbarcazioni chioggiotte”, in ALDRIGHETTI G., *L’araldica e il leone clugiese. Le insegne della comunità di Chioggia*, Art&Print, Chioggia, pp. 191-201.
- BALDUCCI S., 1997, “Terminologia marinaresca in Maria Risorta (1908) di Giulio Grimaldi”, in *I dialetti e il mare. Atti del congresso internazionale di studi in onore di Manlio Cortellazzo*, Chioggia, 21-25 settembre 1996, a cura di MARCATO G., Unipress, Padova, pp. 399-425.
- BONINO M., 1985, “L’arte di costruire”, in Spadoni, pp. 9-21.
- BONINO M., 1995, “Barche tradizionali a fondo piatto tra le due sponde dell’Adriatico”, in Marzari, pp. 45-53.
- BRIZZI R. (Dino), 1969, *Trattato dei trabaccoli e della navigazione coi medesimi*, Tip. Luigi Parma, Bologna.
- BRIZZI R. (Dino), 1999, *Quando si navigava con i trabaccoli*, Panozzo Editore, Rimini.
- BRIZZI R. (Dino), 2002, *Vele al terzo. Attrezzatura, manovre, gente, battelli e vele dal Tavollo al Rubicone*, Museo della Regina, Cattolica.
- CAMERANO L., 1892, “Il Conte Alessandro Pericle Ninni. Cenni bio-

grafici”, in Bollettino dei Musei di Zoologia ed Anatomia Comparata della R. Università di Torino, n. 113, vol. VII (4 febbraio 1892), pp. 1-6.

- COMISSO G., 1929, *Gente di mare*, Fratelli Treves, Milano.
- DE NICOLO' M.L., 1993, *La strada e il mare*, La Pieve.
- DE NICOLO' M.L., 1997, inserto *Vele di Cattolica*, in *Almanacco Piscatorio*, rivista Circolo Nautico di Cattolica.
- DE NICOLO' M.L., 2002, “Elenco di imbarcazioni, ricavate dai registri della capitaneria di porto di Rimini, appartenenti ad armatori di Cattolica. L'elenco comprende anche i galleggianti costruiti nei cantieri di Cattolica ed appartenenti ad armatori di altre città portuali”, in *Navi e Cantieri*, rivista Circolo Nautico di Cattolica, pp. 36-37.
- DE NICOLO' M.L., DIVARI L., VANZOLINI D., 2012, *Memorie della marineria. Cattolica 1900 – 1950*, Gradara: Banca di Credito Cooperativo di Gradara.
- DIVARI L., 2009, *Barche del Golfo di Venezia*, Il Leggio Libreria Editrice, Sottomarina (VE).
- DIVARI L. (a cura di), 2010, *La perfezione del Trabaccolo*, di Rodolfo Poli, Il Leggio Libreria Editrice, Sottomarina (VE).
- FERRI A., FUGGIANO G., MEDAS S. (a cura di), 2006, *Vele al terzo. I colori della storia*, Maestri Tipografi, Riccione.
- GENTILI C., 1989, “Origine, morfologia e struttura figurativa della vela al terzo”, in Izzo, pp. 87-104.
- GRIMALDI G., 1907, “Pescatori dell'Adriatico”, in *Almanacco Italiano*. Piccola enciclopedia popolare della vita pratica, anno XII, Firenze, pp. 498-506.
- GRIMALDI G., 1908, *Maria risorta*. Romanzo marinaresco, S.T.E.N., Torino (ristampa a cura di D. Piermattei, Edizioni Grapho 5, Fano 1995).

- GUARNIERI M., GUARNIERI A., RECCHIONI P., BAIOTTO N., 1985, *La lancetta civitanovese. Colori, segni e simboli delle vele*, Ponte Nuovo, Bologna.
- IZZO P. (a cura di), 1989, *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, Roma, Museo Nazionale delle Arti e Tradizioni Popolari, 15 novembre 1989 – 30 giugno 1990, De Luca Edizioni d'Arte, Roma.
- MARANGON G., PIVA S., 2007, *Per grazia ricevuta. Gli ex voto del territorio clodiense*, Art&Print Editrice, Piove di Sacco (PD).
- MARELLA A., 1889-1891, *Annotazioni pescherecce, Vele chioggiotte* (2 volumi con disegni a pastello), *Memorie di cose chioggiotte*, manoscritti 1889 - 1891, Biblioteca Comunale di Chioggia.
- MARELLA A., 1889-1891 (1990), *Annotazioni pescherecce*, a cura di Luigi Divari e Gilberto Penzo, Il Leggio Libreria Editrice, Sottomarina (VE).
- MARINI M., MEDAS S., 2009, *Storia e racconti della lancia Assunta*, La Greca Arti Grafiche.
- MAROCCO A., 1990, “Grado: le ultime vele dipinte”, in *Barche e uomini di Grado*, a cura di Flavia Moimas, Edizioni della Laguna, Monfalcone, pp. 97-128.
- MARZARI M., 1982, *Il bragozzo. Storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*, Mursia, Milano.
- MARZARI M., 1988a, “The painted sails of the Adriatic”, in *The Mariner's Mirror*, 74, pp. 335-353.
- MARZARI M., 1988b, *Trabaccoli e pieleghi, nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, Mursia, Milano.
- MARZARI M., 1993, *Vele in Adriatico*, EdiCart, Legnano.
- MARZARI M. (a cura di), 1995a, *Marineria tradizionale in Adria-*

tico – dal 18° secolo ad oggi. Atti della Conferenza Internazionale, Grado, 3-5 marzo 1994, Edizioni della Laguna, Monfalcone.

- MARZARI M., 1995b, “Vele in Adriatico: l’araldica pescatoria”, in Marzari 1995a, pp. 19-29.
- MARZOCCHI S., 1983, Colori e simboli sulle vele adriatiche. Linee di una ricerca, Montefeltro Edizioni, Urbino.
- MASCILONGO S., VANZOLINI D., 2007, Storie di vita e di mestieri – Cattolica e Gabicce nel primo Novecento, Gradara: Banca di Credito Cooperativo di Gradara.
- MEDAS S., c.s., 15-16 aprile 2016, “Va’ a l’orza! In ricordo dell’amico Riccardo (Dino) Brizzi”, in Atti del III Convegno Nazionale di Archeologia, Storia, Etnologia Navale, Cesenatico, Museo della Marineria, a cura di Alessandro Asta, Giovanni Caniato, Davide Gnola, Stefano Medas, in corso di stampa.
- MEDAS S., STOPPIONI M.L., 2014, “L’esperienza del Corso di Archeologia e Storia Navale, Cattolica (Rimini), 1995-2006”, in Archeologia, Storia, Etnologia navale. Atti del II Convegno Nazionale, Cesenatico, Museo della Marineria, 13-14 aprile 2012, a cura di ASTA A., CANIATO G., GNOLA D., MEDAS S., Libreriauniversitaria.it Edizioni, Padova, pp. 281-288.
- MEMMO D., 1989, “Un secolo di decorazione velica a Chioggia”, in Izzo, pp. 105-106.
- MEMMO D., 2005, Colori e simboli sulle barche di Chioggia. Tra fede e superstizione, Art&Print, Chioggia.
- NINNI A. P., 1890, Araldica pescatoria, Venezia.
- NINNI E., 1943, “Le decorazioni sulle barche e sulle vele dei pescatori veneti”, in Atti del IV Congresso di arti e tradizioni popolari,

Venezia 1940, Udine, pp. 495-504.

- PATRIGNANI W., 1988, Il trabaccolo e la sua gente, Editrice Fortuna, Fano.
- PENZO G., 1992, Il Bragosso, Il Leggio Libreria Editrice, Sottomarina (VE).
- PERFETTI G. (a cura di), 1999, Veleggiando. Colori e simboli della marineria portorecanatese, Tecnostampa, Loreto (AN).
- POLIANDRI U., 1993, “Due documenti sulla marineria da pesca sambenedettese”, in CIMBAS, 4 (marzo 1993), pp. 43-44.
- POLIANDRI U., 1995, Vele e Simboli della Marineria Sanbenedettese, Maroni, Ripatransone 1995.
- RICCA ROSELLINI S., 1979, “Navigatori e navigazione”, in Cultura popolare nell’Emilia Romagna. Mestieri della terra e delle acque, Pizzi, Milano, pp. 239-253.
- RICCA ROSELLINI S., 1983a, “Ricerca relativa alle vele del porto di Cesenatico”, in Zani 1983, pp. 439-449.
- RICCA ROSELLINI S., 1983b, “Le manovre con le piccole barche attrezzate al terzo”, in Zani 1983, pp. 351-360.
- RICCA ROSELLINI S., 1985, “Le manovre con vela latina e vela al terzo”, tavole fuori testo allegate in Spadoni.
- SPADONI U. (a cura di), 1985, Barche e gente dell’Adriatico, 1400 – 1900, Grafis Edizioni, Casalecchio di Reno.
- VENTURINI R., 2005, i Riminesi del Mare, Luisè, Rimini.
- ZANI M. (a cura di), 1983, La marineria romagnola, l’uomo, l’ambiente. Atti del Convegno, Cesenatico, 7-9 ottobre 1977, II edizione, Azienda di Soggiorno – Comune di Cesenatico, Cesenatico.

Pubblicato nel mese di Gennaio 2018

ISBN 9788885731011



I QUADERNI DEL MUSEO DELLA REGINA
CATTOLICA