

Barche sangiorgine tra Venezia e Asburgo Fatti del primo '700

di Stefano Perini

Il controllo delle lagune

San Giorgio, Porto Nogaro e anche vicini paesi quali Carlino e altri ancora, favoriti dal trovarsi su fiumi navigabili, hanno avuto nei tempi passati una vivace attività marinara, interessante l'Alto Adriatico. Di piccolo cabotaggio certo, ma non ancora studiata e valorizzata come meriterebbe.

Un'attività resa difficile spesso dalle avverse condizioni atmosferiche, tanto pericolose sul mare, ma pure da alterne vicende belliche o comunque da tensioni tra stati contermini. Di fatti legati a queste problematiche, accaduti nel periodo napoleonico, avevo parlato su "Ad Undecimum" del 2017, qui voglio invece ricordare episodi inerenti alle questioni di confine o comunque di supremazia su alcuni specchi d'acqua tra Repubblica di Venezia e Asburgo, al dominio dei quali ultimi appartenevano San Giorgio e le località prima citate.

Galeotta veneta



Ad esempio, da un lato era contenzioso il possesso dello sbocco in laguna del fiume Corno, che s'unisce all'Ausa proprio in tale situazione e che collega San Giorgio e Porto Nogaro al mare, dall'altro Venezia voleva ribadire costantemente la sua supremazia sulla laguna stessa contro ogni possibile pretesa austriaca in materia. Avrebbero voluto farlo anche sull'intero mare Adriatico, ma questa era questione più difficile. Un Provveditore di Palmanova, qualche decennio prima dei fatti di cui ci parliamo, in questo modo descriveva la situazione geografica e politica dell'area che ci interessa:

“Il fiume Corno, che vien detto più comunemente Noiers, da una villa così intitolata, posta sopra le ripe dello stesso, nasce da Porpetto, castello arciducale, et insino a Zumel vi è San Zorzi, la predetta villa di Noiers e alcuni boschi, tutti di ragion Arciducale, il quale va a metter bocca nel

Fiume Aussa o, vogliamo dire, Cervignano, e con lo stesso finisce a Porto Buso”.

A tutto ciò aggiungeva però poi un ragionamento piuttosto capzioso, tipico delle disquisizioni giuridico-diplomatiche del tempo, un ragionamento che più o meno sosteneva che, dato che il Corno, pur scorrendo in territorio austriaco, sboccava nell’Ausa, che era fiume per metà veneziano, quindi qualche pretesa su di esso Venezia poteva averne. Anzi, ancor di più, poichè nel Corno e nello Zumello s’insinuavano le acque salate delle maree, tanto che vi nascevano ostriche “*d’esquisita condicione*”, allora Venezia, essendo padrona del mare, aveva giurisdizione su di essi o perlomeno fin dove vi erano acque salmastre (1).

Questa situazione di contesa e di reciproche pretese su acque e su terre si mantenne viva anche in seguito, generando alle volte momenti di maggiore tensione. Ciò fino all’accordo austro-veneto sui confini, firmato nel 1753. Di tali tensioni spesso ne facevano le spese i naviganti, sottoposti a controlli, requisizioni e taglieggiamenti attuati da una parte o dall’altra. Nel 1714 scriveva il Provveditore di Palmanova Natale Donato: “*Essendo facili i contrabbandi di sale, oglio, tabacco, per impedirli c’è una compagnia di cavalleria e due barche armate nelle acque di Marano e di Grado*”. I veneziani tenevano dunque barche armate nella laguna per combattere il contrabbando certo, ma pure per attuare controlli o comunque ostacolare la navigazione di natanti appartenenti all’altro stato.

Parliamo qui di alcuni fatti accaduti tra 1719 e 1720. Nel frattempo erano venute decisioni austriache che certo non erano piaciute ai veneziani, come l’editto del 1717 che proclamava la libertà di navigare verso i porti austriaci senza controlli o nel 1719 l’erezione del porto franco a Trieste. I due stati furono alleati nella guerra contro i Turchi del 1714-18, ma per il resto il contenzioso tra di loro continuava.

Due episodi

Un esempio lo abbiamo nel giugno 1719, più precisamente, come si attesta nelle testimonianze, “*il giorno di S. Antonio che fu li 13 spirante*”, dove si vede come il calendario fosse ancora segnato più dai riferimenti santorali che dalle date rigidamente numeriche. Dunque quel giorno la barca guidata da paron Domenico Rossetti di Chiarisacco, che navigava, provenendo da Venezia, per conto del conte Stefano Novelli di San Giorgio, appartenente alla famiglia di maggior spicco economico e sociale del paese, entrando nel Porto di Lignano, cioè nell’imboccatura più occidentale della laguna di Marano, non certo in un approdo di Lignano allora (e per molto tempo ancora) un territorio deserto, vi trovò un

brigantino veneziano. Con tale nome s'intendeva una nave di non grande dimensioni, con due alberi e probabilmente diversi remi. Da qui partirono ordini di fermarsi, ma il Rossetti non obbedì, dapprima credendo quella fosse una nave di Cattaro in Dalmazia, che aveva saputo essere stata depredata del tabacco che portava da parte dei veneziani e sequestrata, poi, pur avendo capito che era una nave della marina veneta, proseguì comunque *“inalberando la bandiera imperiale”* e gridando ai veneziani che aveva avuto ordine dal console austriaco a Venezia di *“non prestare alcuna obbedienza né a fuste né a bragantini veneti”*. Il che sentito dal brigantino venne la risposta: *“Andatevene a far buzerar”*. Nella sua testimonianza il Rossetti mette vicino a questa espressione un *“con buona venia”*, in quanto si trattava di un improprio in quei tempi assai diffuso e che corrisponde ad uno oggi altrettanto diffuso, ma di origine romanesca (2).

Brazzera

Un episodio senza evidenti conseguenze, anche se sapido per il linguaggio usato, diverso da un'altro accaduto l'anno successivo, quando forse i soldati veneziani avevano avuto l'ordine di agire con maggiore determinazione.

Accadde nell'ottobre 1720. Probabilmente il 17 di quel mese due barche viaggiavano di conserva dall'Istria, cariche di pietra, verso Porto Buso, naturale entrata marina in direzione del fiume di San Giorgio.

La prima era quella del paron Domenico Luison di San Giorgio, ma condotta da Francesco Romano di Porto Nogaro, la seconda era proprietà di Giovanni Maria Tonello di Carlino, ma guidata da paron Alvise Valentinis di Chiarisacco. Su questa oltre ad Alvise vi erano il marinaio Giovanni Antonio Marano e due giovani garzoni, che ora diremmo mozzi, ma che allora venivano denominati *“more”*. Uno si chiamava Domenico Castelano. Quando giunsero all'imboccatura di Porto Buso le due barche si accorsero della presenza di una *“galleota”* veneziana che la controllava.

Le galeotte erano navi di relativamente ridotte dimensioni, con poco pescaggio, slanciate, che in genere erano sia a remi che a vela. Nonostante quella presenza la prima barca sangiorgina entrò nell'imboccatura e dalla nave veneziana le si intimò



di fermarsi, ma essa non obbedì e avendo le vele spiegate e piene di vento riuscì a passare, nonostante alcuni colpi di moschetto che le furono tirati contro.

Anche a quella guidata dal Valentinis fu intimato un tanto e anche questa non si fermò. Inalberò la bandiera

“che teneva in una cassa serrata con l'impronta dell'aquila imperiale, della quale navigano tutte le barche di questo stato”,

per far vedere che non doveva prestare obbedienza alcuna, essendo asburgica. Fu sottoposta a un fuoco di moschetteria anch'essa, fuoco che sfiorò le vele nell'intento di rallentarla. Nel frattempo alcuni soldati saltarono in una brazza (un natante usato in genere per piccoli trasporti, a due vele) che si trovava a fianco della “galleota” e si diedero a inseguire la barca del Valentinis.

Dato che il vento s'era attenuato e la brazza poteva andare anche a remi, la raggiunsero nel luogo detto Volta del Bisato e alcuni di loro salirono a bordo armati di spada, mentre gli altri continuavano a tenere sotto tiro gli occupanti con i moschetti. Valentinis e il Marano furono catturati e trasbordati nella brazza e con questa condotti alla “galleota”. La loro barca lasciata senza governo, dato che i due ragazzi o i soldati rimasti a bordo non erano in grado di controllarla, s'incagliò, con rottura del timone e di diverse sartie (3).

Nel frattempo il Valentinis fu posto in arresto sulla nave veneziana, il cui comandante, descritto come basso di statura e di nome Marco, sembrava non voler sentire ragioni. Alle proteste di essere imperiali che non dovevano obbedienza ai veneziani e di avere documenti della contea di Gorizia che lo attestavano egli rispose:

“Cospetto di ... noi siamo patroni di queste aque e vogliamo obbedienza”.

Quanto ai capitani di Gradisca e di Gorizia egli non ne riconosceva l'autorità.

Le cose, però, mutarono quando seppe a chi apparteneva la barca.

Il comandante conosceva il proprietario, avendo non molto tempo prima pranzato con lui a Terzo. Si fece perciò più disponibile. Forse fu una cortesia generata dalla conoscenza, forse la volontà di non alienarsi troppo la simpatia di una persona di reputazione come era il Tonello, nobile e con diverse proprietà, fatto sta che disse al Valentinis che a questo punto l'avrebbe lasciato andare se semplicemente pagava il costo dei colpi di moschetto resisi necessari per farlo fermare.

Il Valentinis protestò che non voleva essere rilasciato solo perché di mezzo vi era una conoscenza, ma per il suo buon diritto. Probabilmente lo disse per crearsi una

giustificazione nei confronti delle autorità austriache, fatto sta che in realtà pagò. Non quanto richiestogli, quattro ducati, che era piuttosto eccessivo, ma quanto aveva “*in saccoccia*”, cioè sette lire, praticamente un quarto della richiesta. Il comandante dapprima non ne voleva sapere, ma alla fine accettò e il Valentinis con il mozzo fu ricondotto alla sua barca.

Isola di Porto Buso

Qui trovò i danni patiti dall'imbarcazione e l'asportazione da parte dei soldati del vino e delle gallette, che costituivano il cibo di bordo. Oltre a ciò anche la sparizione di dieci libbre (circa cinque chilogrammi) di pallini. Quei controlli erano dunque anche pretesto per tali piccole ruberie



Il danno totale assommò a cinquanta ducati. Seppe inoltre che il mozzo rimasto a bordo si era preso tre schiaffoni perché non voleva consegnare la chiave della cassa ove c'erano le provviste.

Con un po' di difficoltà essi ripresero poi la via per San Giorgio (4).

Considerazioni

Piccole avventure di per loro stesse interessanti per le vicende che le attraversano, ma che, però, ci possono dare molte altre informazioni, che possiamo considerare di maggior rilievo storico. Intanto sull'importanza dell'attività marinara nel Sangiorgino. Da quanto narrato nei documenti che quelle vicende riportano si evince, infatti, che molte barche andavano e venivano dai porticcioli di San Giorgio, Nogaro e altri contermini. In genere dirigendosi a est verso l'Istria, dove nel nostro caso si era caricata pietra, pietra d'Istria molto resistente, che evidentemente si vendeva poi in Friuli per costruzioni di un certo pregio. Oppure a ovest verso Venezia, in questo caso a trasportare soprattutto legname che veniva dai boschi della Bassa friulana. Sull'episodio del 1719 era stato chiamato dalle autorità austriache a relazionare il decano di San Giorgio, che era proprio un “paron di barca”. Dunque la sua categoria aveva un ruolo importante nella realtà paesana. A causa della sua attività egli non poté presentarsi, “*trovandosi d'un pezzo con la sua barca colà a navigare legni per Venetia*”, quindi in viaggio per i suoi trasporti. A relazionare andò il suo vice Giovanni Giacomo Taverna.

Altre notizie che possiamo trarre dai documenti trattati sono quelle sulla stratificazione delle gerarchie presenti in questo ambiente marinaro. Per primo veniva il “paron di barca”, che poteva essere proprietario dell’imbarcazione stessa, ma non sempre. Il termine “paron di barca” poteva semplicemente indicare una persona esperta a condurre un natante. In effetti abbiamo sottolineato come in alcuni casi i proprietari dell’imbarcazioni erano non dei lavoratori, ma persone di buone capacità economiche che trovavano nei trasporti marittimi un’occasione di guadagno e che affidavano la guida dei loro mezzi ad altri esperti. Sotto il “paron” si trovavano i “marinari”, che erano uomini con discrete capacità, ma non ancora tali da essere ritenuti “paroni” o comunque che non avevano tutti i requisiti (anche economici) per esserlo. Infine i garzoni, ragazzi che pulivano la barca, servivano gli altri membri e forse davano una mano nelle manovre. Chiamati, con termine veneziano, “morè”. Parola che probabilmente deriva da “moreto”, che indicava il giovane servitore di colore presente in molte case patrizie della città.

Ancora, attraverso quelle carte possiamo conoscere nome e professione di alcuni antichi abitanti del paese, che tornano dunque a vivere di fronte ai nostri occhi. Senza contare la ricca tipologia di barche che navigavano le acque dell’Alto Adriatico.

Inoltre capiamo che le giuste conoscenze allora aprivano diverse porte. Come del resto oggi.

NOTE

1) Archivio di Stato Venezia, Provveditori alla Camera dei Confini, b. 175, c. 4-5.

2) Archivio di Stato Gorizia, Pretura di Gradisca, b. 24 fasc. 1719.

3) Dopo quanto accaduto fu permesso al marinaio Marano di tornare a bordo per evitare guai maggiori. Al suo posto fu portato sulla “galleota” uno dei due ragazzi dell’equipaggio.

4) Archivio di Stato Gorizia, Pretura di Gradisca, b. 25 fasc.1720.