

I marinieri di S. Canzian

*Un contributo alla conoscenza della vita
e del costume di una comunità*

di Rossella Tortul

I *marinieri* di S. Canzian, di cui si è persa perfino la memoria negli stessi abitanti del paese, costituirono per oltre un secolo un gruppo sociale ben definito e chiaramente individuabile sia rispetto agli altri settori artigiani (la cui produzione era perlopiù sussidiaria a quella agricola), che a quello contadino, che caratterizzava culturalmente ed economicamente il Monfalconese fino ai primi decenni del '900.

Lo studio di questa categoria ha consentito di compiere un'indagine di "microstoria", cioè sulla realtà di un piccolo gruppo, utilizzando in modo comparato diversi tipi di fonte: dalle testimonianze orali (che hanno costituito la traccia fondamentale ed il punto d'avvio per ulteriori approfondimenti), alla ricerca fotografica e di cultura materiale, all'esame dei registri parrocchiali e dei documenti d'archivio. La ristrettezza del campo d'indagine ha inoltre permesso di considerare sia gli aspetti più propriamente economici dell'attività che quelli culturali, come l'organizzazione del lavoro, delle strutture familiari e parentali, gli schemi di comportamento, la personalità sociale, ecc., tenendo sempre come punto di riferimento concreto i "protagonisti", nella realtà della loro esperienza storica.

Dei vari aspetti della ricerca, è qui possibile fornire solo qualche cenno, per definire perlomeno chi fossero i *marinieri* di S. Canzian e per illustrare la loro attività (1).

La prima considerazione deve vertere naturalmente sull'ambito geografico in cui essa ebbe modo di svilupparsi: una pianura alluvionale degradante del

(1) Cfr. R. TORTUL, *I marinieri di S. Canzian. Fonti orali e fonti scritte fra '800 e '900*, tesi di laurea, Univ. degli Studi di Trieste, A. A. 1978 - 79. Le indicazioni "REG. N° ecc." poste alla fine dei passi in corsivo indicano le registrazioni su nastri effettuati con testimoni viventi.

Carso verso il mare caratterizzata, nel tratto finale, da innumerevoli corsi d'acqua sgorganti da risorgive naturali, che producevano una vasta zona boscosa e paludosa a ridosso del centro abitato (2).

A ciò si sommavano: la presenza dell'Isonzo, determinante non solo dal punto di vista politico - culturale (in quanto confine col Friuli), ma anche per i riflessi che ne derivavano sulle forme di utilizzo in agricoltura e nell'artigianato; la deviazione, della fine del XVIII sec., del tratto finale dell'Isonzo stesso lungo i preesistenti canali Ara - Sdobba, con la formazione, in quest'ultima località, di un approdo e porto naturale per imbarcazioni di piccolo cabotaggio (3); infine la presenza del mare, su cui le correnti ed i riflussi delle maree avevano creato banchi ghiaioso - sabbiosi di notevole entità ed affioranti, e che costituiva la secolare via di collegamento e di commercio tra Venezia, l'Istria, Trieste ed il Monfalconese (4).

Collegate a queste particolari condizioni ambientali, esistevano diverse attività tradizionali, come la pesca fluviale e costiera, i traghettamenti oltre l'Isonzo, la caccia palustre su piccole imbarcazioni; si trattava però di attività sussidiarie che rientravano nel complesso sistema dell'economia rurale e che non avevano pertanto un peso autonomo. La prossimità di S. Canzian a Grado, poi, facilitava i rapporti con marinai e pescatori di quest'isola ed anche con alcuni marinai del Lido veneziano che vi facevano scalo. Si trattava però di contatti saltuari, che non provano l'esistenza a S. Canzian di famiglie praticanti questa attività.

Solo a partire dai primi anni dell'800 si rintracciano nei registri parrocchiali sempre più numerosi atti di funzioni religiose che interessavano dei *marineri* o, alla latina, "nauta". Può forse sorprendere che si trattasse di un numero limitato di famiglie provenienti da città marinare venete (Pellestrina, Portogruaro, Loreo, Cesena), ma ciò trova una spiegazione se si pensa che nel 1797, sotto l'incalzare delle truppe napoleoniche, la Repubblica di Venezia crollò

(2) Sugli aspetti idrogeologici, vedi G. BRESSAN, "Analisi e caratteristiche geomorfologiche e idrogeologiche del Monfalconese", in AA. VV., *Società economia e popolazione nel Monfalconese (sec. XV - XIX)*, catalogo a cura del C.C.P.P., Ronchi dei Leg. 1981. Una descrizione empirica del paesaggio di S. Canzian si può trovare nei *Catasti del XVIII e XIX sec. - San Canzian e Begliano*, A.S.G., B. ex 539.

(3) A. DESIO, "La variazione della foce del fiume Isonzo", in *Rivista geografica italiana*, fasc. X-XI-XII, Firenze, 1922, p. 256.

(4) P. e V. DEGRASSI, *Memoria sulla variazione morfologica dei litorali marini della laguna di Grado*, a cura della Azienda Autonoma di Soggiorno di Grado, 1957. Sulla presenza di traffici tra il Territorio di Monfalcone e l'Istria, vedi F. BIANCO, *Agricoltura e proprietà fondiaria nel "Territorio" di Monfalcone (1740 - 1840)*, sta in AA. VV., *Contributo per la storia del paesaggio rurale nel Friuli Venezia Giulia*, ed. Centro per lo Studio del Paesaggio Agrario - Istituto di Geografia - Università di Udine, Pordenone, 1980, p. 493, n. 45.



La foce dello Sdokka con un trabaccolo ormeggiato

irrimediabilmente venendo inclusa nel Regno d'Italia sottoposto ai Francesi, da cui fu peraltro escluso, con il trattato di Fontainebleau nel 1807, il Territorio di Monfalcone, ceduto all'Austria. Senza addentrarci oltre nelle vicende di questo caotico e drammatico periodo, è possibile dedurre che la decadenza della Dominante Venezia, contrastata dal contemporaneo sviluppo urbanistico e portuale di Trieste, avesse favorito l'emigrazione di famiglie marinare venete verso Grado ed il Monfalconese.

Un documento del 1807 (5) attesta la presenza a S. Canzian di sei capifamiglia praticanti l'attività marinara, legati tra loro da rapporti di parentela e residenti in una zona comune e delimitata del paese. Pur poggiando su una favorevole situazione geografico - ambientale, dunque, l'attività marinara vera e propria venne introdotta a S. Canzian dall'esterno. Del resto, le condizioni di miseria e di precarietà in cui versavano i contadini, i coloni ed i sottani della zona, escludevano l'esistenza, in loco, delle disponibilità economiche necessarie

(5) S. DOMINI, *Staranzano, Storia, società e cultura nell'ambiente del Territorio Monfalconese*, Udine, ed. a cura della C.R.A. di Staranzano, 1978.

ad impiantare una nuova attività (6). La conseguenza più significativa e duratura fu il difficile inserimento di questo gruppo sociale nella comunità del villaggio, nonostante il successivo e graduale inserimento in esso di molti abitanti originari di S. Canzian e dei paesi circostanti.

Prima di procedere all'analisi delle questioni di carattere socio - culturale, è però necessario illustrare gli aspetti tecnici ed economici del lavoro dei *marineri* di S. Canzian. Esso consisteva nella vendita di prodotti molto specifici richiesti dall'attività edilizia: la sabbia e la ghiaia che si trovavano in abbondanza alla foce dell'Isonzo e nel mare antistante.

Dopo aver escavato tali materiali e caricati nelle barche, li trasportavano via mare ai porti delle città costiere che ne facevano richiesta e, tra queste, principalmente Trieste. Dopo il grande sviluppo dell'Epoca Teresiana, essa infatti conobbe un'altra fase espansiva dopo il 1814 (7) che si prolungò, pur con alterne vicende, fino alla prima guerra mondiale, con l'ingrandimento del porto, il raccordo ferroviario, la zona industriale e la costruzione di nuovi quartieri popolari (8).

Si trattava di un lavoro molto duro, anche perchè l'attrezzatura per le fasi di escavazione e carico - scarico restava molto arretrata e generica. Ciò creava una contraddizione tra la tensione a compiere il maggior numero possibile di viaggi (per cui i *marineri* erano esperti navigatori, conoscevano e seguivano scrupolosamente il ciclo delle maree, la direzione dei venti e delle correnti) ed il rallentamento dovuto all'uso di strumenti come la *conca* o la *zivièra*.

La *conca* era un recipiente scavato sulla sezione di un tronco, lungo 70 e largo 60 centimetri circa, con il fondo appiattito e con delle sporgenze ai lati più lunghi, per le quali veniva sollevata e caricata in spalla.

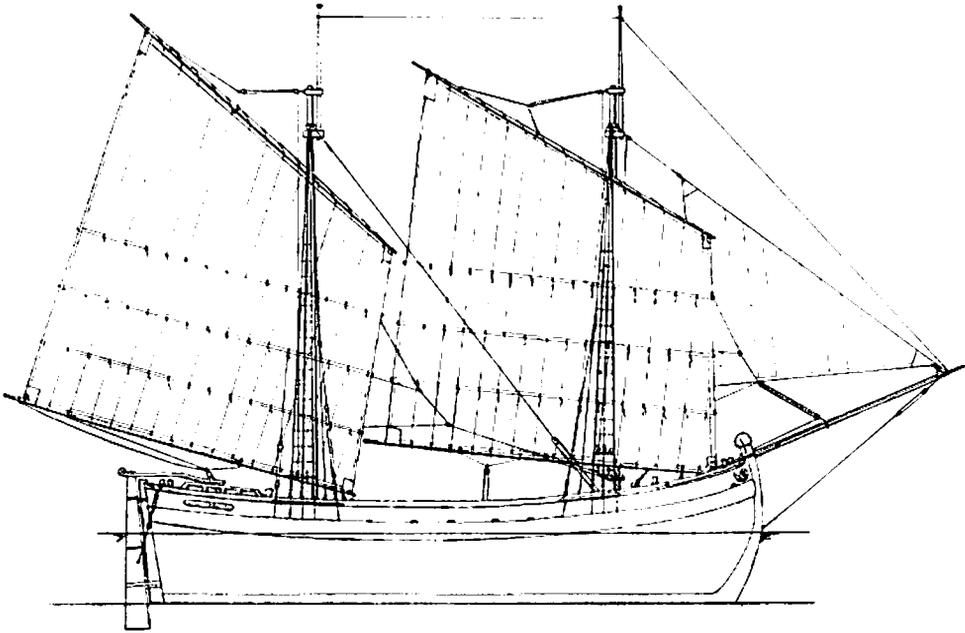
La *zivièra* era una semplicissima portantina lunga sui 2 metri e larga circa 80 centimetri; era composta da due assi sui quali poggiavano delle tavole trasversali che ne lasciavano scoperte le estremità, in funzione di manici.

La *conca* veniva trasportata da un uomo solo, mentre la *zivièra* da due; in entrambi i casi, però, veniva posta una passerella di legno dalla barca a terra dove, dei quattro *marineri* componenti l'equipaggio, due riempivano l'attrezzo con le pale, mentre gli altri due erano impegnati al trasporto. Il ritmo del lavoro a ciclo continuo che si otteneva lavorando con tre attrezzi era molto accelerato,

(6) Sull'economia agricola del Monfalconese, vedi F. BIANCO, op. cit., e, dello stesso autore, *Contadini, proprietari e paesaggio agrario del Monfalconese dal Settecento alla prima metà dell'Ottocento*, in AA. VV., *Società, economia*, op. cit.

(7) L. SEMERARI, *Gli elementi della città e lo sviluppo di Trieste nei secoli XVIII e XIX*, Bari, Dedalo, 1969.

(8) M. CATTARUZZA, *La formazione del proletariato urbano. Immigrati, operai di mestiere, donne a Trieste dalla metà del secolo XIX alla prima guerra mondiale*, Torino, Musolini, 1979.



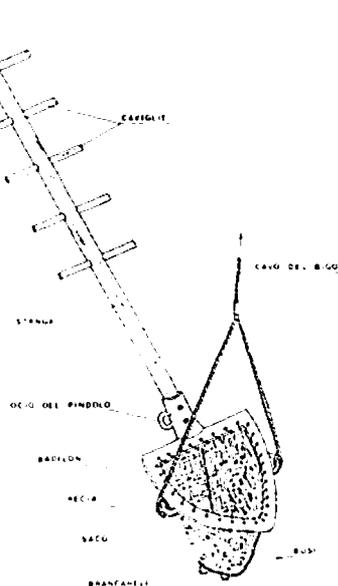
Il trabaccolo

anche perché, dovendo prelevare i materiali dalla terra emersa, bisognava allontanarsi non poco dalla barca ed approfittare del ciclo delle maree (caricare con la bassa e partire con l'alta). Si può immaginare la fatica che costava riempire e quindi svuotare con tali sistemi una stiva di 20 - 25 m³, corrispondenti a circa 300 - 400 quintali di materiale.

Ciò diventava sempre più gravoso man mano che alle vecchie e piccole imbarcazioni usate nell'800 (*bragozzi, brazere, burchi, batele*) si sostituirono gli eleganti trabaccoli, barche in legno lunghe sui 14 metri e larghe circa 4, con due alberi ed il bompresso e dotati di vele auriche e di un grande timone.

La prima guerra mondiale interruppe bruscamente lo sviluppo dell'attività marinara a S. Canzian, dove si contavano ormai oltre 20 barche: mentre gli uomini erano al fronte e la popolazione in gran parte evacuata, le truppe austriache, per ostacolare la penetrazione italiana, affondarono quasi tutte le barche che i *marineri* avevano ormeggiato con cura prima di partire.

- *Alora, quando che ga scopià la guera iera tut fermo qua, i omeni era tuti via, ma iera tut paralizà, perchè i Taliani nò i véa ancora tacà. (...) Alora cos à fat i Todeschi prima de ritirarse? Tute le barche a fondo! i le ga fondade! E mi ghe mostro ancora i posti, e ancora qualcheduna te ghe vede al scheletro de le barche, che xe de longo al Brancul, che xe l'aqua fonda, là. Alora lori i*



Il badilon

xe andadi là, i ga segà i alberi, e i ghe à dà un colp in stiva. (REG. N° 1).

Nel primo dopoguerra questo grave episodio spinse molti *marineri* ad abbandonare l'attività ed a cercare un posto al Cantiere Navale di Monfalcone. Nonostante ciò, però, le vecchie famiglie marinare, magari stabilendo delle società o contraendo debiti, cercarono di riacquistare una barca e di riprendere il loro lavoro.

Così, verso gli anni '20, sulle barche acquistate venne introdotto un più adeguato sistema di lavoro, in parte frutto della nuova tecnologia, in parte conquista dell'esperienza e del "sapere tecnico" di cui erano portatori i *marineri* stessi. Si trattava del *badilon*, una grande pala il cui fondo era aperto su un robusto sacco di tela fissamente cucito intorno alle lame, ed agganciata ad un lungo palo di legno dotato di pioli.

Il *badilon* era sostenuto con dei cavi dal bigo (asse incernierato quasi alla base dell'albero di trincarino). Con un sistema di paranchi e poi di carrucola azionate da un verricello posto sotto il bigo, questo veniva fatto sporgere dal lato destro della barca e da esso veniva fatto calare il *badilon*, finché toccava il fondo marino.

Durante questa operazione era importante che il palo del *badilon* scendesse verticalmente, e perciò era inserito in una apposita guida, ricavata all'estremità esterna di un'asse di legno, detto *baistrela*, legato all'albero di maestra e sporgente dal lato destro della barca. In questo modo, quando il *badilon* toccava il fondo, due *marineri* salivano sul palo tramite i pioli e lì, "*fando de cul*", cioè

spingendo col peso del corpo, lo facevano penetrare nella sabbia. Contemporaneamente, un altro *mariner* azionava il cavo del bigo in senso inverso, cosicchè la posizione del *badilon* nel fondo assumeva una certa inclinatura; man mano che esso si riempiva, però, l'operazione al verricello si presentava sempre più faticosa e così uno dei due uomini che spingeva andava ad aiutare l'altro. Alla fine scendeva anche l'ultimo *mariner*, il *badilon* emergeva dal fondo e così egli faceva rientrare il bigo in modo che si venisse a trovare sopra il boccaporto della stiva. Trasversalmente ad esso veniva posta una tavola, su cui si appoggiava il *badilon* che vi veniva rovesciato. Era a questo punto sufficiente inclinare la tavola per far entrare la sabbia nella stiva. I *marineri*, quindi, raggiungevano nuovamente le loro postazioni ed il ciclo ricominciava. Durante queste complesse e faticose operazioni, sulla *baistrela* rimaneva sempre il *paron de barca*, il quale guidava il palo del *badilon* entro l'apposita guida, se era il caso aiutava a spingerlo giù e, nella fase della risalita, con i movimenti delle mani gli faceva seguire le operazioni. Pur eseguendo un compito meno faticoso, il *paron de barca* poteva così seguire tutte le fasi del lavoro, dare gli ordini necessari e, controllando gli spostamenti del *badilon*, stabilire il ritmo del lavoro.

- *Alora, quando che quel'altro mainava, lu no'l faséa altro che girar le man: se svodava, rivoltava de novo, e 'l tirava. Come che 'l tirava, sti qua la mainava su e la faséa de novo al stesso giro: la 'ndava zò a pionbo, zò e avanti. E cussi, in quatro ore se cargava 'na barca compagna!* (REG. N° 4).

Per lo scarico, al bigo veniva agganciata la *baia*, un recipiente di ferro col manico fissato sotto la metà, per permetterle, se lasciato libero da un fermo, il suo rovesciamento inerziale.

Questi vari sistemi di lavoro, che subirono con l'uso delle continue modificazioni e perfezionamenti, pur progredendo nella tecnologia usata, appartenevano ancora ad un modo di produzione in cui il rapporto con lo strumento di lavoro era attivo e creativo. Furono i *marineri* stessi, spinti dai loro bisogni e guidati dall'esperienza, dall'osservazione e dal sapere tecnico accumulato, ad evolvere continuamente la loro strumentazione.

In questo rapporto è possibile individuare sia degli elementi di contatto che di differenziazione dalla cultura contadina: in comune esiste un legame affettivo e simbolico (per i *marineri* ciò si realizzava maggiormente riguardo le barche) con gli strumenti di lavoro, ma nei *marineri* c'è una tensione innovativa, un apprezzamento del progresso tecnico inteso come maggior efficienza e rapidità, c'è uno spirito razionale e critico, originali e in gran parte assenti dall'atteggiamento contadino, tradizionalmente legato ai consueti metodi e strumenti di lavoro (9).

(9) M. MAZARI, *Il bragozzo nella marineria tradizionale dell'Alto Adriatico*, ed. a cura dell'Amm. Comunale e dell'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Chioggia, 1979.

I *marineri* erano ben coscienti di tale aspetto dinamico che li differenziava, esaltandoli, non solo dai contadini ma anche dagli artigiani della zona, come *quei quatro zestari che i fava zesti a Pieris*. Anche quest'ultimi, infatti, vivevano in un orizzonte locale, che derivava sia dal carattere sedentario della loro attività che dal produrre manufatti poveri, di uso quotidiano ed ausiliario all'agricoltura.

I *marineri* invece viaggiavano (e nelle testimonianze è posto con risalto l'accento sui numerosi e pericolosi viaggi), avevano un rapporto diretto col mercato (anche se subalterno in quanto dipendente dalle richieste del materiale), si sentivano in qualche modo partecipi dello sviluppo che stava avendo Trieste. Qui avevano modo di conoscere gente benestante e cittadina (i mediatori, gli ingegneri, i grandi armatori, ecc.), di concludere affari di diverso genere (in alcuni casi il contrabbando di sigarette, più spesso acquisti convenienti al punto franco), di frequentare locali eleganti o addirittura i teatri e i cinema, di intrattenere rapporti con le prostitute che stazionavano sulle banchine. Soprattutto la loro attività assicurava un reddito monetario che li rendeva in grado di compiere investimenti (la barca, la casa, più raramente qualche campo), e attribuiva loro una capacità di consumo impossibile per i contadini, sempre in lotta con i problemi della sopravvivenza.

- *Eh, San Ganzian quella volta era paese de siori! Qua atorno Turiac, Pieris, Bean, iera la fame granda! E qua se fava al viaggio, iera quei quatro fiorini, zinque.* (REG. N° 3).

- *Ma voi marineri stavisi più ben de i contadini?*

- *Si, noi vedevisi qualche lira.*

- *(moglie) Veva tuti miseria, si, ma qualche lireta lori i la vedea de più.* (REG. N° 5).

È interessante analizzare come nei *marineri* il processo di differenziazione dai contadini si verificasse proprio nel momento del consumo, che assumeva la valenza di rito collettivo e pubblico praticato nelle osterie, nei giochi d'azzardo (tipico era il *Maus*), o veniva comunque esibito (come i rapporti con le prostitute).

- *Sa, i contadini i veva 'na diferenza verso i marineri parchè la dimenica quei i veva soldi e quei altri no li veva. Quando che se lavorava, che se vadagnava, iera un poc de diferenza. Iera qualche contadin che 'l iera tant poret.*

- *Pòri?*

- *Uh, altroché pòri, i iera!* (REG. N° 4).

- *Ma iera diferenza tra i marineri e i contadini?*

- *Eh, iera si, iera! E che mariner te trovave cul contadin?*

- *Ma no i vigniva nanca in ostarìa, poretì, i gaveva zà el so bicer de vin.*

- *Si, i marineri i iera un scalin più in alt, i paroni.* (REG. N° 7).



Marineri durante una sosta

I brani riportati mi sembra indichino in modo sufficientemente chiaro che *marineri* e contadini erano due gruppi ben distinti, e che l'elemento di massima differenziazione era dato dal possesso di denaro e quindi dalla capacità di spesa.

Era piuttosto difficile entrare nel gruppo sociale dei *marineri*, anzi, molti uomini che da anni lavoravano sulle barche continuavano ad essere definiti dalla attività della famiglia di provenienza, dimostrando che non era il lavoro in se stesso a costituire il criterio di appartenenza prevalente.

- *Contadini? La sa, iera che quando che ne mancava qualche omo su ste barche, che iera malà o altro (...), 'lora se 'ndava ciamar sto contadin che 'l vienghe in barca.*

- *Ma iera senpre i stessi?*

- *Si, cun noi xe sta un zerto C., un ano, e tre fradei contadini i restava a casa a lavorar la tera, e lu al portava casa i soldi.*

- *Ma xe sta che zerte famee contadine xe diventade famee marinere?*

- *No, no: i contadini iera restadi contadini, e i marineri iera i marineri.*
(REG. N° 3).

Anche all'interno di questo gruppo, dunque, esistevano notevoli dislivelli sociali, costituendo una gerarchia alla cui base stava il *mariner foresto* (cioè non legato da rapporti di parentela col *paron de barca*), assunto con una formula contrattuale (contratto "a la parte") che non gli dava alcuna garanzia di continuità nel lavoro. Venivano poi i figli dei proprietari che, quasi senza eccezione, lavoravano col padre fin da bambini come *moré* (mozzo) e poi come *marineri*.

- *La gran parte, un che cioleva la barca al doveva ver anca fioi, senpre do fioi come minimo, drento la barca.* (REG. N° 7).

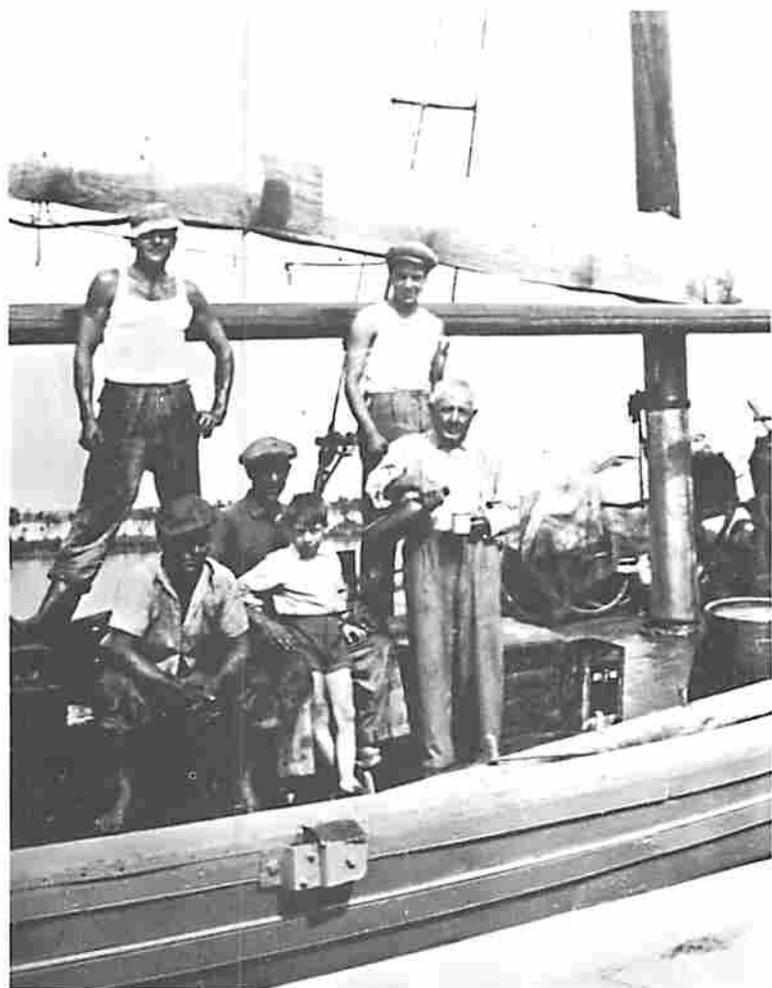
- *E sti do fradéi lavorava in barca?*

- *In barca, senpre in barca; tuti, tuti a San Ganzian: pare cui fioi, noi anche!* (REG. N° 3).

- *"Va a ciamar i omeni!", allora, parchè ogni paron de barca veva anca i fioi, e lora dopo i fioi i 'ndava ciamar i omeni.* (REG. N° 7).

Il livello successivo era occupato dai mezzi - capobarca, cioè da *marineri* che erano riusciti ad acquistare, costituendo una società, una parte della barca (divisa convenzionalmente in 24 carati). Infine, con un'autorità e prestigio sociale di gran lunga superiori alle altre figure, stava il *paron de barca*. Per raggiungere questa posizione erano indispensabili tre condizioni: avere la proprietà di almeno un trabaccolo, svolgere la funzione di direzione dei lavori e di comando dell'equipaggio, avere dei figli maschi che lavorassero con lui e dessero garanzia di continuità all'attività paterna. Quest'ultimo fattore, evidenziato anche nei brani sopra riportati, è significativo come ulteriore conferma che questo gruppo, per tanti versi proiettato verso una mentalità affaristica ed imprenditoriale, appartenesse ancora, nelle sue radici culturali più profonde, alla cultura contadina, per cui la famiglia costituiva il fondamentale nucleo economico di base. Ciò non era comunque privo di contraddizioni, inerenti alla specificità del lavoro dei *marineri*, e consistenti soprattutto nel grosso problema dato dai figli esuberanti.

Un equipaggio poteva infatti assorbire al massimo due o tre figli maschi, per cui gli altri, e naturalmente tutta la componente femminile della famiglia, erano del tutto esclusi dalla produzione. Inoltre, poichè l'orbita economica della famiglia marinara non era limitata all'autoconsumo ma si basava sulle entrate monetarie dai viaggi, veniva attribuito un valore ancora più secondario al contributo lavorativo prevalentemente femminile (accudire alla casa e ai familiari, badare all'orto, al pollame ed al porcile, procurare legna, ecc.). Insomma, l'organizzazione familiare dell'attività marinara, mentre esaltava al massimo la componente maschile della famiglia, ne escludeva quella femminile, relegandola in un ruolo subordinato e scarsamente considerato. Ciò rompeva il già fragile equilibrio che dava coesione alla famiglia contadina, producendo



Equipaggio costituito dal *paron de barca* (con la bottiglia), un figlio, un genero, dei nipoti ed un *mariner foresto* (Fototeca Biblioteca comunale di S. Canzian)

tensioni e rivalità nei rapporti interfamiliari tra i diversi sessi.

Un'altra conseguenza era il rafforzamento dei caratteri virili della componente maschile, che del resto erano necessari per un lavoro che richiedeva forza fisica, coraggio, capacità di comando, insomma una personalità molto forte ed egocentrica.

L'osteria non solo costituiva, conseguentemente, il luogo dove avveniva il ri-



Marineri ripresi nella loro barca

conoscimento pubblico della superiorità sociale ed economica dei *marineri*, ma fungeva da termometro sociale, per misurare il possesso degli attributi caratteriali virili ed il prestigio individuale che ne derivava. L'abuso di alcolici, di caffè, di sigarette, il consumo di forti pietanze, i racconti delle avventure di viaggio ed amoroze, i cori, ed anche le provocazioni e le sfide verbali, le bestemmie, le animate discussioni, una gestualità poco contenuta, ecc., erano tutti mezzi attraverso i quali i *paroni de barca* affermavano la loro personalità. Chi non partecipava a tutto ciò perdeva la considerazione degli altri *marineri*, che si estendeva alla sua capacità lavorativa. Esemplificativo è il seguente assioma,

espresso con enfasi da un anziano testimone:

- *La faghe conto, che la paura dei marineri bisognava védarla in ostarìa, e quei che i va in mar 'co i ga paura, i se nega!* (REG. N° 3).

Nei *marineri*, dunque, venivano esaltati gli aspetti virili della personalità con una forza maggiore che nei contadini, per i quali la maggior coesione familiare e la maggior possibilità di controllo da parte della comunità attraverso sanzioni sociali, delimitavano più nettamente i confini entro i quali essi potevano esprimersi. Per tutti questi motivi, i contadini giudicavano “immorale” il comportamento dei *marineri*.

Purtroppo l'argomento deve essere contenuto in brevi cenni per cui, a conclusione, mi sembra interessante illustrare i motivi che portarono alla scomparsa di questa attività. Il periodo in cui ciò avvenne viene definito dai testimoni “*l'epoca dei camion*”, il che sintetizza il processo di rapido ammodernamento del sistema di trasporto che si incentrò sulla rete stradale e sui veicoli a quattro ruote; si ebbe anche un notevole progresso tecnico nei sistemi di escavazione, per cui le cave si trasformarono in organizzazioni aziendali che impiegavano impianti fissi, costituendo dei depositi a cui si poteva attingere con continuità. Tutti questi elementi rendono evidente lo scarto sempre maggiore che connotava l'attività dei *marineri* di S. Canzian nel secondo dopoguerra, nonostante cercassero di recuperarlo introducendo la navigazione a motore, il verricello elettrico e, in qualche sporadico caso, la benna meccanica (detta *grapo*). A favore del trasporto su strada rimaneva però la possibilità da esso offerta di trasportare i materiali fino alle imprese dove dovevano essere utilizzati (mentre con le barche serviva un altro mezzo di trasporto), e l'eliminazione del tempo impiegato dalle barche per le fasi di carico - scarico.

È interessante notare che gli *ex-marineri* considerano questo processo di sviluppo tecnico in modo positivo, e ciò è conseguente al ruolo dinamico che avevano avuto all'interno della loro comunità. Nei racconti di questi avvenimenti, però, affiora un senso di amarezza, che diventa accorato quando si viene a descrivere nei particolari il processo di espulsione dal mercato che derivava dal “progresso”.

- *Le barche le ga pers prestigio cui camion, le barche no ga podù. I camion i portava sul posto, invezze la barca ga senpre vu bisogno de un trasporto: dei cari prima e dei camion dopo, che i faghe un secondo trasporto. E invezze al camion senpre più, senpre incrementà, perchè direttamente al ciapa, al cariga, e 'l porta sul posto.* (REG. N° 7).

- *Se un gavéa lavor, gavéa diversi, allora quei altri iera fermi cu' le barche li, do giorni, carighi, perchè no se podéa scarigar, parchè non se savéa dove andar cun sta roba, e i diseva: “Ma andove lavora quei là?”. E i andava là:*



Il trabaccolo "Marin Faliero" ripreso nel novembre 1982 a Monfalcone

"Inginier, ghe ocore?". "Eh, ma sa, noi... go zà chi che me rifornisse". *"Ma a quant i ghe la porta?"*. "Mi? a Mila-zento". "Ben, noi ghe la portemo a mila". Alora lori cossa i fasèa? *Quando che 'ndava su quel che véa zà al lavor: "La vardi, mi me xe sta fat l'oferta a zento lire de meno al metro cubo. La fa lei, o....?"*. Eco là che subentra quele robe lì. Alora cala de novo, e avanti. (REG. N° 4).

L'incapacità che i *marineri* dimostrarono in questa fatale occasione, di compiere un "salto" verso un tipo di organizzazione produttiva aziendale, completa il quadro di un gruppo sociale ambivalente; l'immissione nei meccanismi di mercato e della contrattazione, la rivalità a concorrenza, l'intraprendenza ed il desiderio di emergere, un atteggiamento aperto alle novità tecniche, la maggior libertà sessuale, ecc., non bastavano evidentemente a trasformare i *paroni de barca* in imprenditori, né ad eliminare, dagli aspetti propriamente economici della loro attività, la forma organizzativa e la rete dei rapporti umani che le sottostavano e che ne spiegavano anche il valore sociale.

Vendute le barche ai pescatori di Grado, i *marineri* di S. Canzian, sia i "foresti" che i figli dei *paroni de barca*, cercarono lavoro presso le industrie della zona. L'epilogo fu: *"E dopo tuti in Cantier, tuti quanti!"*.

Di questa attività è praticamente scomparsa ogni traccia; l'unico reperto ancora apprezzabile è un vecchio trabaccolo, il "Marin Faliero", che sta da anni marcendo al Porticciolo di Monfalcone.