

Imbarcazioni tradizionali del Mar Rosso e del Golfo Persico

Chiara Zazzaro

Da tempo "Marinai d'Italia" coltiva una collaborazione culturale con il Museo del Mare di Napoli tramite il suo Direttore Antonio Mussari e questo articolo si basa su una conferenza tenuta presso lo stesso Museo dall'Autore Chiara Zazzaro. Il Museo tratta temi e argomenti relativi alla civiltà del mare nei suoi molteplici aspetti: ambientali, economici, politici, culturali e anche in questo numero, oltre al presente articolo diamo evidenza alla mostra documentaria «Da scugnizzi a marinaretti L'esperienza della Nave Asilo *Caracciolo* 1913-1928», un argomento che è stato più volte presente nel nostro «Marinai d'Italia»

Sambuco arabo a vela in navigazione, anni 40 del '900
Archivio fotografico Antonin Besse

Le imbarcazioni tradizionali in legno del Mar Rosso e del Golfo Persico sono comunemente conosciute con il nome di sambuchi in italiano, *dhow* in inglese e *boutre* in francese, in arabo hanno invece nomi diversi in base alle differenti destinazioni d'uso e alla forma dello scafo.

Fino a non molti anni fa i sambuchi erano un elemento predominante e caratterizzante nel paesaggio marittimo dello Yemen, dell'Eritrea, di Gibuti, Oman, Qatar, Emirati e Kuwait.

I sambuchi hanno reso grandi queste nazioni di naviganti prima della scoperta del petrolio e del gas, quando l'economia del Mar Rosso e del Golfo si basava sul commercio marittimo, sulla pesca delle perle e sul pescato.

Al contempo, i sambuchi sono stati anche fonte di ispirazione per illustri viaggiatori ed avventurieri come Henry de Monfreid e Alan Villiers che negli anni 10 e 40 del XX secolo hanno navigato su queste barche e ne hanno subito il fascino, proprio prima che la vela lasciasse definitivamente il posto al motore.

Oggi le barche arabe tradizionali in legno stanno scomparendo del tutto lasciando repentinamente il posto alle grandi navi container e alle imbarcazioni da pesca in vetroresina, in modo particolare questo fenomeno si riscontra in quei paesi del Golfo che negli ultimi decenni hanno avuto un forte e improvviso slancio economico.

La linea slanciata e armoniosa, la prua affilata e prominente e la poppa rialzata sono caratteristiche proprie dei sambuchi che restano immutate nel tempo e che sopravvivono persino nei più recenti prototipi in vetroresina.

La tradizione costruttiva di queste imbarcazioni si perde infatti alle origini della navigazione araba. Mentre la costruzione dello scafo segue una tradizione propria dell'Oceano Indiano occidentale, sul piano decorativo emergono talvolta caratteristiche comuni ai velieri europei di XVII e XVIII secolo o alla *caracca* portoghese che nel XV secolo aveva aperto l'Europa alla via delle Indie.

Un esempio è il caratteristico cassero di poppa di due grandi eleganti sambuchi del Golfo la *baghla* e la *kotia*.

I vari tipi di sambuchi si distinguono soprattutto nella forma del dritto di prua, ricurvo (*sambuq*), leggermente ricurvo (*zaima*), ricurvo con terminazione a disco decorato (*ghanjah*), prominente dritto



Sambuco della collezione del Museo Nazionale del Qatar, Doha 2013

Foto C. Zazzaro
MARES Project/Exeter University

Sambuco moderno a pieno carico, protetto da pali e tessuti. Porto di Gibuti 2009

Foto C. Zazzaro
MARES Project/Exeter University



(*shui'a*), a forma di clava (*boom*), perpendicolare alla chiglia (*jalbut*), interrotto (*zaruq*), con decorazione di ampio disco sulla prua e "testa di cane" sulla poppa (*batil*), con estensione (*baggarah*).

La capacità dei sambuchi più comuni varia dalle 20 alle 150 tonnellate, mentre altri potevano raggiungere anche le 300 tonnellate. I sambuchi più piccoli erano

Nota sull'autore

Tra il 2009 e il 2011, insieme con il prof. Dionisius A. Agius (direttore della ricerca) e al dott. John Cooper, la dott.ssa Chiara Zazzaro ha condotto una ricerca etnografica sulle cantieristica e la marineria tradizionale della regione meridionale del Mar Rosso - concentrandosi su Yemen, Gibuti, Eritrea, Jizan e le Isole Farasan in Arabia Saudita. Le ricerche sono state condotte nell'ambito del progetto MARES (University of Exeter), finanziato dalla Golden Web Foundation.

Più recentemente Cooper e Zazzaro hanno svolto un lavoro di rilievo tridimensionale di barche tradizionali della collezione del Museo Nazionale del Qatar.

Chiara Zazzaro è attualmente ricercatrice a tempo determinato in archeologia marittima presso l'Università "L'Orientale" di Napoli dove si è anche formata.

un tempo impiegati nella pesca ittica e delle perle, quelli di grande tonnellaggio erano invece usati nel commercio marittimo, lungo le rotte che collegavano il Golfo Persico, il Mar Rosso e la Penisola Araba con l'India, l'Africa orientale e l'Asia meridionale.

Viaggiavano stracarichi di ogni sorta di prodotto, soprattutto legno di mangrovia, datteri, stoffe e spezie ma anche armi, schiavi e hascisc; negli anni 60 del secolo scorso trasportavano persino auto e televisori. Oggi sono utilizzati prevalentemente nella pesca locale ma anche nel trasporto di bestiame e derrate alimentari

quali farine, cereali e bibite, sono inoltre protagonisti dei tristi viaggi dei rifugiati somali. Il loro utilizzo nella pesca delle perle, che aveva tanto ispirato i viaggiatori europei del XIX secolo, è passato ormai alla storia con l'avvento della coltivazione delle perle negli anni '30 del secolo scorso.

Il sistema di propulsione, oggi limitato all'uso del motore, in passato era costituito di una o due vele latine di pesante cotone, montate su un albero maestro spostato proravia e inclinato di oltre 30 gradi verso prua, in alcuni casi era previsto anche l'uso di remi. Queste vele erano in grado di tenere la rotta da e per l'India, sfruttando il ciclo stagionale dei monsoni. Dalla primavera all'autunno soffiavano i venti di sud-ovest che consentivano di navigare verso l'India, mentre nel resto dell'anno i venti di nord-est consentivano di navigare verso le coste africane e la Penisola Araba.

La navigazione veniva condotta prevalentemente di giorno e quasi sempre con la terra in vista, senza il supporto di particolari strumenti, né tantomeno di radar o radio.

La vela era sostenuta da un'unica antenna diagonale e le manovre veliche erano piuttosto complesse. Ad esclusione del cassero di poppa e del castello di prua,

molti sambuchi non erano dotati di ponte e durante le manovre gli uomini si muovevano sul banco centrale o sul capo di banda. La vela veniva rovesciata sull'antenna, sul lato prodiero, mentre il sartame veniva portato sopravvento passando a proavia dell'albero.

L'apparato di governo era tradizionalmente caratterizzato da un timone assiale a pala o compensato, manovrato con un giogo di pulegge e corda o catena, oppure dalla barra o dalla ruota.

I sambuchi sono tuttora costruiti esclusivamente nelle regioni aride della Penisola Araba e lungo le coste Africane del Mar Rosso, regioni che offrono una scelta molto limitata di legno adatto alla costruzione. Il legno era dunque importato prevalentemente dall'India, soprattutto per gli elementi che richiedevano legno di alto fusto.

Tradizionalmente veniva impiegato il teak, molto pregiato per la sua resistenza in acqua mentre, più di recente, i maestri d'ascia hanno fatto uso di legno industriale, come legno di pino importato dalla Svezia e dalla Russia; per le tavole del fasciame nell'opera viva, si è continuato a fare uso di legni importati dall'Asia meridionale. Il legno locale, come il *Melia azaderach* e *Conocarpus lancifolius*, era usato per l'ossatura.

Le imbarcazioni arabe tradizionali non hanno piani di costruzione prestabiliti, il committente si accorda, a voce, direttamente con il maestro d'ascia sulle caratteristiche generali della barca, sulle dimensioni, il sistema di propulsione, ecc.. Talvolta viene realizzato prima un modello in scala ridotta da mostrare al committente. Per la costruzione il maestro d'ascia si basa sulla sua esperienza, su ciò che ha appreso dai suoi predecessori e sull'attento uso del filo a piombo per stabilire la simmetria nella messa in opera del fasciame. Gli elementi trasversali, le costole dell'imbarcazione, vengono posizionati contemporaneamente alla messa in opera delle tavole di fasciame che costituiscono la forma dello scafo.

Questo tipo di costruzione implica una concezione della barca al contempo longitudinale e trasversale, un approccio molto diverso da quello moderno mediterraneo e che richiama tradizioni costruttive molto antiche.

Il metodo di assemblaggio oggi consiste prevalentemente nell'uso di chiodi di rame o di ferro, mentre in passato era diffuso l'uso di legature con cime in fibra di cocco. I testi arabi che fanno riferimento alla navigazione nel Mar Rosso riportano la strana leggenda secondo cui l'uso del metallo nell'assemblaggio di una barca

attirava lo scafo sul fondo roccioso madreporico. In realtà, sembra che l'assemblaggio delle tavole del fasciame a mezzo di cuciture fosse preferito all'uso del metallo perché rendeva lo scafo più flessibile e quindi più resistente agli urti che accadevano di frequente contro gli affioramenti rocciosi delle barriere coralline. Le tavole del fasciame, accostate a paro, erano calafatate con fibra impregnata di olio di squalo, le cime per la cucitura passavano all'interno di piccoli fori e si incrociavano sulla calafatura.

Ancora oggi, l'interno di queste imbarcazioni viene completamente rivestito di una sostanza nera pece a base di olio di squalo per l'impermeabilizzazione. Le alte temperature dei mari in cui navigano i sambuchi favoriscono la proliferazione di organismi marini sull'opera viva, i cosiddetti "denti di cane" (*Chthamalus stellatus*), per questo motivo, la carena è soggetta a frequenti opere di manutenzione e viene periodicamente ripulita e rivestita di uno spesso strato di gesso o polvere calcarea mista a grasso animale che la protegge per alcuni mesi dalle tenaci incrostazioni marine. Al termine della manutenzione le carene appaiono di un bianco accecante.

I sambuchi moderni sono ricchi di colori e decorazioni. In Yemen prevalgono i colori della bandiera nazionale, il rosso, il bianco e il nero, ma anche il blu, il verde e il giallo sono ampiamente rappresentati. I motivi decorativi di base sono strisce longitudinali di colori diversi accompagnate, in prossimità della prua, da motivi floreali o più moderne raffigurazioni di aerei, cellulari e anche carri armati. I grandi sambuchi del Golfo mostrano eleganti decorazioni a intarsio, soprattutto nel cassero di poppa, dove risiede il *naqoda*, il capitano, protetto da una leggera struttura di legno coperta di stuoie o da una tettoia di legno.



Il *naqoda* stabilisce la rotta, le razioni di acqua e cibo a bordo e si occupa della vendita dei prodotti trasportati, del pescato e delle perle sui sambuchi da pesca.

A bordo dei sambuchi è sempre presente la cambusa, un contenitore quadrato di legno decorato, aperto su un lato, contenente un piano di mattoni da forno e rivestito all'interno di metallo. La cambusa poggia su due piedi rialzati ed è posta sempre a prua in modo che sia adeguatamente aerata.

Insieme ai sambuchi sopravvivono ancora oggi gli *huri*, piccole imbarcazioni scavate nel tronco di un unico albero, mango o teak. Gli *huri* venivano in passato trasportati a bordo dei grandi sambuchi che navigavano tra l'India e la Penisola Araba ed erano utilizzati per fare da spola tra l'ancoraggio e la spiaggia per il trasbordo delle merci. In passato sono stati utilizzati anche per la pesca delle perle, mentre

Sambuco in una rotonda stradale, Gibuti 2009
Foto C. Zazzaro
MARES Project/Exeter University

oggi sono esclusivamente utilizzati per la pesca ittica costiera. Gli *huri* possono essere dotati di un albero e una vela triangolare o di remi, altri, adattati alle esigenze moderne, sono troncati a poppa per accogliere un piccolo motore fuoribordo. Le barche tradizionali arabe costituiscono un simbolo, un collegamento inscindibile della nazione moderna con il passato, sono dunque l'orgoglio soprattutto di stati come il Qatar, il Kuwait e gli Emirati che hanno subito un così repentino salto verso la modernità.

Posti nelle rotonde stradali, raffigurati sulle monete, sui francobolli, nei loghi di società private, venduti come modellini in legno, cristallo e oro, i sambuchi sono veri e propri monumenti nazionali e simboli identitari dei principali stati arabi.

I sambuchi e le tradizioni marittime a loro legati, sono considerati un bene culturale di prima importanza da salvaguardare, lo dimostra il fatto che, al declino dei sambuchi come imbarcazioni da lavoro, è seguito un crescente diffondersi di musei marittimi, come il museo marittimo di Sharja e il Museo Nazionale del Qatar, e di cantieri navali per la ricostruzione e manutenzione degli ultimi sambuchi.

Bibliografia

- Agius, D. A., 2002, *In the Wake of the Dhow: The Arabian Gulf and Oman*. Reading: Ithaca.
 Agius, D.A., 2005, *Seafaring in the Arabian Gulf and Oman*. London: Abingdon/New York: Kegan Paul.
 Agius, D.A., 2008, *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean*. Leiden: E. J. Brill.
 De Monfreid, H., 1934, *Secrets of the Red Sea*, trans. Helen Buchanan Bell. London: Faber and Faber.
 Hawkins, C. W., 1977, *The Dhow*. Lymington: Nautical Publishing Co/London: George G. Harrap.
 Howarth, D., 1977, *Dhows*. London: Quartet Books.
 Villiers, A., 2006, *Son of Sinbad*. London: Arabian Publishing

Sambuco in costruzione sulla spiaggia di Khokha, Yemen 2009
Foto C. Zazzaro
MARES Project/Exeter University

