

Storia di una necessità che si fa passione: la Voga in Piedi sul lago di Garda

La voga veneta è sempre stata indissolubilmente legata alla storia del territorio veneto.

Secondo la tradizione già fra IV e V secolo d.C., a seguito della prime invasioni barbariche e la successiva distruzione dei centri romani nel primo entroterra sorsero i primi insediamenti urbani nella laguna di Venezia: non potendo le popolazioni autoctone salire su nessuna altura, vista la morfologia pianeggiante di buona parte della costa settentrionale del mar Adriatico, si rifugiarono "letteralmente" sull'acqua.

Questa migrazione si intensificò durante il secolo successivo (VI d.C.) con la discesa dei Longobardi: in una missiva¹ scritta attorno al 537-538, si descriveva come la laguna fosse abitata da pescatori stanziali e mercanti di sale; l'isolamento costringeva gli abitanti a spostarsi verso il mare, unica via aperta. I terreni ricchi di salso, inadatti alla coltivazione ed una pesca di sussistenza costrinsero gli abitanti a scegliere il commercio utilizzando come unico metodo di spostamento di persone e cose, imbarcazioni sospinte mediante la tecnica della voga.

Le stesse navi della Serenissima possederono un potenziale che dipendeva letteralmente dalla velocità e agilità della galea da mare, spinta principalmente dai remi e usata sia per i commerci, che in guerra.

Commercio, spostamento e difesa; questo sul mare, ma non era diversamente sul Benàco, già da molto tempo.

Nel 15 a.C. durante la campagna di Plinio Silvio, governatore dell'Ilario, e di Durso, figlio di Augusto, attuata per assoggettare definitivamente le popolazioni trentine dei Reti, un popolo poco docile che abitava le Prealpi orientali, i romani cominciarono a navigare sul lago con navi da trasporto, per portare i rifornimenti ai legionari che avanzavano da sud. Un secolo prima dell'era cristiana, durante la reggenza di Mario, tutto il territorio benacense divenne dominio romano, ma non risulta che altre flotte armate solcarono le acque del bacino lacustre. In periodo repubblicano prima ed imperiale poi, l'arte della pesca venne esercitata sul Benàco in maniera intensiva da buona parte delle popolazioni rivierasche e, come ci ricordano vari scrittori latini, anche quella della voga risultò uno svago molto diffuso e amato: Catullo, nella sua villa di Sirmione, era solito mostrare la propria imbarcazione agli ospiti presenti. A Desenzano, presso i resti di una villa romana datata fra il III e il IV secolo è ancora oggi possibile ammirare, impresse nella pavimentazione a mosaico le immagini di due imbarcazioni di pescatori, a quattro remi e senza timone, che si spostano sull'acqua.

Con la caduta dell'impero romano, sul finire del V secolo si susseguirono anche nella regione benacense, come in tutta l'Italia, le invasioni di Unni, Visigoti e Vandali; fu con Teodorico, re degli Ostrogoti, che alla fine del VI secolo d.C. iniziarono anche nei territori lacustri le scorrerie delle imbarcazioni barbare.

Dopo la disfatta di Desiderio, ultimo re dei Longobardi, il dominio della regione passò a Carlo Magno e ai Franchi (VIII sec.): il territorio veronese venne suddiviso in distretti giudiziari, giudiziaria e Garda fu staccata da Verona per essere elevata a comitato².

Proprio di quegli anni furono i primi documenti di restrizione che coinvolsero la navigazione e i diritti di pesca: mentre le leggi giustiniane permettevano a tutti libertà di pesca, quelle emanate da Carlo Magno furono durissime, limitando il diritto e obbligando al rispetto delle attrezzature fisse quali ad esempio le "coltivazioni" dei canneti sulle sponde del lago, necessarie alla riproduzione ittica e alla formazione delle riserve, le famose "peschiere".

Si nota quindi come già in epoca antica la pesca fosse la principale attività che permetteva una decorosa sussistenza in termini di consumo privato e di commercio³. E per pescare si doveva remare. In piedi.

Nell'Alto Medioevo, anche sul Benàco, nonostante sia stata ampia e radicata ancora oggi la convinzione che la voga venisse praticata solo dall'uomo, il "pescatore", si è invece dimostrato che mentre quest'ultimo, nel ruolo del capo famiglia, era intento a procurare il pesce, chi viaggiava di porto in porto, durante i giorni di mercato, per vendere il prodotto del lavoro erano le donne: due o tre donne su ogni imbarcazione, all'occorrenza un giovine che scendeva agilmente per "tirla in secca" (il quarto elemento, si aggiunse in epoca più tarda).

1. La lettera fu scritta da senatore e storico romano Cassiodoro e indirizzata ai tribuni marittimi della Venezia.

2. CASTAGNETTI A., Comitato di Garda, impero duchi, guelfi, cittadini e comune di Verona da Lotario III ad Enrico VI, 2002, p. 16.

3. I diplomi imperiali riservavano la pescagione a chiese, monasteri e più tardi ai comuni, non potendo però impedire la pesca in mezzo al lago. Le concessioni e i privilegi continuarono anche dopo la scomparsa di Carlo Magno. Carlo Manno nel 878 donò ai monaci Zenoniani di Verona la corte di Desenzano con tutti gli edifici, "et ripas, piscationes et...". Ottone I, nei momenti di lotta contro Berengario II eletto sovrano dalle varie contee del lago, venne aiutato dagli abitanti di Maderno nell'assedio alla rocca di Manerba, storico avamposto barbaro, mediante la fornitura di "legni sul lago". Per ricompensare questa alleanza, Ottone concesse ai madernesesi la facoltà di pescare in piena libertà. Altri privilegi li troviamo ancora per Garda, Moniga, Desenzano all'epoca sia di Federico I, che del figlio.

Si remava in piedi, e con lo sguardo rivolto in avanti: il pescatore per poter veder meglio dove erano state gettate le reti la sera precedente, in modo da poterle recuperare, le donne per osservare il fondale, ricercando le acque facilmente navigabili e non rischiare di incagliarsi con la barca rovinandone la chiglia. L'imbarcazione era ancora considerato uno strumento, una "proprietà" che assicurava il cibo in tavola la sera per il mantenimento della famiglia, un bene quindi prezioso e irrinunciabile.

Nonostante tutto il Medioevo sia erroneamente additato come il periodo più buio per qualunque società, il Garda non perse mai la sua importanza come via commerciale: storici veronesi e veneziani del '500 narrano che, per gelosie commerciali, sorse fra gli abitanti di Verona e i Gardesani un'accesa ostilità che durò quasi trent'anni, dal 829 all' 856. I veronesi, incapaci di soggiogare le popolazioni gardesane, esperte nella navigazione a remi, chiesero aiuto al doge veneziano, il quale inviò consiglieri e maestri costruttori di navi. Grazie all'intervento della Serenissima e alla consulenza tecnica del Capitano Maffeo Giustiniani, nel 849 d.C. i Veronesi sconfissero le flotte gardesane in un sanguinoso scontro navale nello specchio d'acqua fra Desenzano, Sirmione e Rivoltella⁴.

Mentre fra il Medioevo e l'era dei Comuni tutti i porti lacuali furono sedi di mercato (principali quelli di Desenzano e Lazise, dove pure era presente la Dogana), dal '400 in poi tutto il territorio benacense venne interessato da uno sviluppo commerciale senza precedenti: dalla sponda bresciana provenivano prodotti manifatturieri⁵, su quelle veronesi⁶ si manteneva attivo il commercio del pesce e da lì partiva il trasporto del Rosso Verona proveniente dalle cave dell'entroterra.

Quando agli Scaligeri (1277–1387), seguì, su alcune zone del lago, la presenza viscontea e successivamente quella della Serenissima Repubblica di Venezia (1405-1797), il ruolo del Garda, commerciale, militare e come zona di contatto⁷ fra differenti culture non mutò. Le fonti documentarie ci attestano che fu proprio in questo ultimo periodo, durante la dominazione veneta che i pescatori del Garda impararono ad usare, vogando sempre in piedi, ma in quattro, imbarcazioni simili al "bissone veneziano" utilizzato in laguna per il trasporto della merce.

Nei più antichi documenti benacensi, non abbiamo tuttavia, nessuna testimonianza circa il nome utilizzato, fino ad all'ora, per identificare le imbarcazioni da pesca: il termine "bissa", derivazione del "bissone", riporta per prima cosa ad una realtà sportiva odierna, inesistente al 1548 e, nemmeno in questo caso specifico testimoniata da alcuna referenza documentaria. Solo un occhio esperto poteva distinguere, soprattutto la notte o alle prime luci dell'alba l'una dall'altra imbarcazione, accomunate così nella forma come nel colore scuro. La forma longilinea di una "biscia d'acqua" che permetteva agilità nelle manovre forse ne ha suggerito il nome, ma in nessun documento, almeno fino alla fine del XVII secolo, si parlava di queste imbarcazioni identificandole con un nome specifico.

Le prime testimonianze⁸ relative ad un uso agonistico e folcloristico delle imbarcazioni a remi sono datate al 1548, quando, durante quell'estate, venne organizzata a Salò una parata con successiva competizione remiera. Per questo, da tutti i comuni del lago vennero fatte pervenire barche opportunamente decorate con luci e festoni. Del 1599 è un'ulteriore testimonianza che ci informa che già da qualche tempo alle imbarcazioni a remi, si aggiunsero quelle a vela, con o senza timone⁹.

Dopo la dominazione francese e a seguito dell'armistizio di Villafranca del 1859 che segnò la fine della Seconda Guerra d'Indipendenza, il territorio venne spartito fra il Regno d'Italia e il Regno Austro Ungarico. Poiché anche il lago era diviso fra le due potenze sorse un intenso traffico di contrabbando di merce: pare che i

4. DA PERSICO G.B., Descrizione di Verona e della sua provincia, volume 1, Verona 1820.

5. Sorsero fonderie e officine per la lavorazione del ferro; fra Gardone Riviera e Toscolano industrie per la lavorazione della carta e per la produzione del refe per farne cordami, tele di lino e canapa.

6. Il Garda, all'indomani del trattato di Campoformio del 1797 venne suddiviso in tre parti: a N, Riva con il Trentino, rimase a principe vescovo di Trento, di fatto quindi nell'orbita austriaca, il territorio orientale passò sotto il dominio austriaco, il territorio occidentale e meridionale (dipartimento del Benàco con capoluogo Desenzano), andò alla Repubblica Cisalpina. La suddivisione amministrativa, successivamente regionale, permase tutt'ora.

7. GALLO D., ROSSETTO F. (a cura di), Per terre e per acque: vie di comunicazione nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna, a cura di Padova 2003; J-F. BERGIER., COPPOLA G. (a cura di), Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XIV), Bologna, 2007 (Annali dell'Istituto storico italo-germanico. Quaderni, 72);

8. Archivio storico di Salò (ACS), Ordinamenti 1548-1554 Foglio 19 e Foglio 21v.

9. "...E quel che fu molto più dilettevole a vedere, acconciò tutte le barche maggiori, minori, e mezane, fabbricandoci le pope, e le proue con castella e balladori, et albari [...] piene di huomini robustissimi, che le remigavano" Gratarolo B., Historia della Riviera di Salò, ristampa e note a cura di BELOTTI P.G., LIGASACCHI G., SCARAZZINI G., p. , Ateneo di Salò – Il Sommolago, 2000.

pescatori, specialmente quelli di Torbole avessero “bisse” con doppiofondo con le quali trasportavano nel Regno pani di zucchero, acquavite, spiriti e nell’Impero Austriaco sigari toscani, tabacchi e tessuti.

Al tempo dei conflitti mondiali tutte le imbarcazioni private vennero confiscate e poste sotto il comando della Marina da Guerra Italiana e nell’immediato dopoguerra, in pieno boom economico sociale, la navigazione commerciale sul Garda terminò, per lasciare spazio alla sempre più frequente navigazione turistica, posta sotto il controllo governativo del Ministero dei Trasporti.

Il passaggio quasi definitivo dall’utilizzo delle imbarcazioni da pesca da strumento di sussistenza a strumento “attrattivo” avvenne tra fine Ottocento ed il primo ventennio del Novecento, con l’intensificarsi del turismo. Dapprima le regate permettevano la partecipazione a qualsiasi tipologia di natanti ed imbarcazioni, ma fu nel 1891, sempre a Salò che cominciò a manifestarsi una concezione più sportiva”, caratterizzata da una maggiore selettività nelle gare dettata anche dall’ambizione di poter far parte di un cartellone riconosciuto a livello ufficiale, previa regolamentazione interna. Fu mediante la costituzione della Canottieri di Salò che, da quell’anno, sotto l’egida del R. Rowing Club Italiano, all’epoca la massima autorità italiana in merito, si svolsero le prime regate di voga in piedi.

Fra il 1892 e il 1930 a causa degli incostanti conflitti bellici, il risalto delle competizioni cominciò a diminuire senza tuttavia scomparire: risultano comunque doverose di citazione le regate del 1923 quando, grazie anche alla presenza sugli spalti di un entusiasta Gabriele D’Annunzio, che mise in palio un premio a suo nome, vennero costituiti gli Agonali del Remo¹⁰. Con la fondazione della Lega Bisse nel 1967 grazie all’accordo di quattro paesi del lago¹¹, la pratica della voga in piedi si è separata dalle competizioni di canottaggio e vela. Ad oggi è ancora possibile, durante il periodo estivo fra giugno e agosto, assistere ed ammirare le tappe di un Campionato che vede sfidarsi gli equipaggi di alcuni comuni del lago di Garda, ai quali si sono aggiunti, già dalla fine degli anni ‘80 quelli del lago d’Iseo, in lotta per l’ambitissimo trofeo “Bandiera del Lago”.

Questo agonismo ha abbattuto nel tempo barriere e confini campanilistici e negli ultimi anni ha reso ancor più omogeneo il mondo della voga in piedi sul lago. Nel corso dell’ultimo decennio, grazie all’impegno di alcuni professionisti¹², rematori nell’anima e nel tempo libero, è stata proposta ed infine realizzata un’unica tipologia di imbarcazione da utilizzare durante le competizioni, dando così la possibilità a realtà differenti di potersi misurare ad “armi pari”.¹³ La V.I.P. 7,50¹⁴, è la nuova imbarcazione che dal 2010 disputa la Coppa Italia e il Campionato Italiano, competizioni dove gareggiano equipaggi veronesi, bresciani, bergamaschi, cremonesi e veneziani e che ha visto, per la Coppa Italia degli ultimi tre anni la Scuola del Remo vincitrice assoluta.

Altra tappa fondamentale della voga in piedi è stata l’introduzione della presenza femminile.

Come ricordato, già nel Medioevo erano le donne che sfruttavano al massimo le potenzialità della voga in piedi per spostarsi di porto in porto dove si tenevano quotidianamente i mercati. Per quanto riguarda l’aspetto agonistico, invece hanno dovuto aspettare un’emancipazione arrivata dopo più di quattrocento anni: si possono contare sulle dita di una mano gli equipaggi femminili formati per delle gare ufficiali: uno a Garda negli anni ‘80 allenatosi per disputare il Palo dell’Assunta del 15 Agosto, e un equipaggio a Toscolano alla fine degli anni ‘90 per il campionato delle Bisse.

Ora quasi tutte le società remiere vantano nelle loro file la presenza di ragazze: Cassone, Gardone, Peschiera, ma va ricordato che è anche grazie all’impegno della Scuola del Remo di Garda, e alle sue quasi trenta atlete tesserate, se da tre anni il mondo della voga si è tinto di rosa, permettendo l’ingresso del “gentil sesso” in competizioni paesane e all’interno del campionato della Lega Bisse del Garda¹⁵.

10. Così vennero poi chiamate le competizioni remiere dell’epoca.

11. I paesi fondatori furono Gargnano, Garda, Bardolino e Lazise.

12. Inventore del prototipo è l’architetto Bruno Maffezzoli. L’imbarcazione, creata nel 2009 l’anno successivo viene riconosciuta barca nazionale dalla FICSF.

13. Nonostante le imbarcazioni utilizzate durante le competizioni dei campionati siano le medesime per tutti gli equipaggi, differenti per il momento rimangono ancora altri elementi, prime su tutte le caratteristiche tecniche dei remi: molto più corti e leggeri quelli veneziani, più lunghi gli altri. La volontà delle realtà associative del lago e veneziane è quella di perseguire una continua collaborazione che permetta la creazione di strumenti agonistici il più omogenei possibili, che permettano di diminuire il “divario strumentale” per una maggiore equità nelle gare.

14. V.I.P. è acronimo di “voga in piedi”, mentre 7,50 è la lunghezza, in metri, dell’imbarcazione.

15. Il primo Palio in Rosa, esclusivamente dedicato agli equipaggi femminili si è tenuto a Garda nell’estate del 2012; sempre in quell’estate, ha solcato le acque del lago anche la prima bisca femminile, disputando ufficialmente il campionato della Lega. Ad oggi, gli equipaggi femminili che gareggiano per il “trofeo Limniadi” sono tre.

Un lettore attento avrà notato che alcune volte si parla di “voga veneta”, altre di “voga in piedi”, ipotizzando una derivazione della seconda dalla prima, ma è doverosa una precisazione.

Tutti “vogano alla veneta” cioè in piedi, ma la “voga veneta” è peculiarità solo dell’ambiente veneziano: la “voga veneta” è sì, in piedi e con lo sguardo in avanti, ma viene praticata con alcuni strumenti ben precisi, scalmi e remi di una certa forma, e se la storia ne ha sancito fortuna che resiste tutt’ora è per l’assiduità quasi necessaria dell’utilizzo. Tutt’ora i veneziani li considerano “strumenti di lavoro”. Per la voga in piedi, invece si usano differenti tipi di barche e strumenti (palio, gondolini gardesani per le imbarcazioni; remi più o meno flessibili, oppure più o meno lunghi per la remata); questa eterogeneità è resa possibile per prima cosa da un differente substrato culturale di provenienza, ma anche dalla disponibilità nel bacino lacustre di “specchi d’acqua” molto più ampi di quelli presenti negli stretti, anche se suggestivi canali veneziani.

Benché vogare alla veneta sia concettualmente affine al vogare su una bisca¹⁶, quello che le separa è il puro fattore culturale: la bisca vuole mantenere un fortissimo radicamento nella tradizione culturale benacense, esaltando le proprie caratteristiche locali, così differenti da quelle veneziane.

Ma lo sport è un’altra cosa e donne e uomini lo alimentano ogni allenamento e ogni campionato alla stessa maniera: con la passione.

16. MONGIELLO P., Le bisce del Garda, Lonato (BS), 2005, p.105.