

Le grandi imbarcazioni tradizionali in uso al Lago di Perugia nella pesca dei 'tori' tra Quattro e Cinquecento

Ermanno Gambini

“Progetto ALLL” - Università degli Studi di Perugia

Abstract

Il Lago di Perugia ha conosciuto nell'ultimo millennio almeno sette tipologie diverse di imbarcazione a fondo piatto, contro l'unica in uso oggi. La grande tradizione peschereccia del lago umbro ha le sue radici nel Paleolitico Superiore-Mesolitico, cui si riferiscono ami in selce di pregevole fattura. Sulle rive del Trasimeno sono state rinvenute anche monossili scavate in tronchi di quercia di XIII secolo. Questi esemplari sono visibili al “Museo delle barche tradizionali delle acque interne italiane” di Passignano sul Trasimeno. La barca di tavole più piccola era il barchino o *lintres* che veniva spinto con un palo o un remo da un solo vogatore in acque basse. Seguivano, per stazza, la caravella piccola e la caravella grande, realizzate in tavole leggere di quercia e, più di recente, di larice, condotte da due o tre vogatori lungo la fascia costiera. Il *navigiolo* (detto in seguito *barchétto del górrro*, con cui si pescava la grande rete a strascico che portava lo stesso nome) e la nave (realizzata nel tempo in tre tipologie, di diversa stazza), lunghe da sette a undici metri, erano le uniche imbarcazioni costruite con spesse tavole di quercia o pino per affrontare il lago aperto.

La nave e il *navigiolo* venivano utilizzate nella grande pesca dei *tori* o *tuori*, in uso al Lago di Perugia tra le fasi centrali del Medioevo e la fine del Cinquecento. Di essa non resta memoria nella tradizione orale dei pescatori locali, ma solo in antichi documenti perugini, in una carta del Lago Trasimeno di Egnazio Danti e in opere letterarie in latino del Quattro-Cinquecento.

Keywords: *lintres*, caravella, *navigiolo*, *barchétto*, toro

I pescatori del Lago Trasimeno¹ utilizzano oggi una sola tipologia di imbarcazione a fondo piatto, realizzata in materiale plastico, in anni recenti, in due modelli, leggermente diversi tra loro per dimensione e forma, che richiamano quelli tradizionali. Queste barche sono condotte a motore fuoribordo o, in genere, a due remi. La scalmiera (in gergo *cavijjóné*), collocata presso la poppa (utilizzata per muovere il remo, allo stesso tempo per guidare e spingere), è collocata, in genere, sulla sponda destra (tranne che a Passignano e nell'Isola Maggiore dove la troviamo inserita sulla sponda sinistra); la scalmiera centrale (utilizzata per spingere) si trova sulla sponda opposta.

Nel primo Novecento navigavano sul lago ben cinque modelli di imbarcazione realizzati con tavole di legno, a fondo piatto, diversi per dimensione, legati a funzioni e ad ambienti diversi, ma tutti derivati da una zattera (in gergo *uscio*), simile appunto ad una porta, con

tavole longitudinali tenute insieme da assi trasversali (i *dragóni*), a cui erano poi collegate le altre componenti.

I *barchini* (fig. 1), che Matteo dall'Isola nella sua opera *Trasimenide* del 1537, chiama *lintres*, sono rimasti in uso fino ad anni recenti. Venivano utilizzati sui bassi fondali e all'interno dei canneti e mossi da un solo uomo, facendo forza sul fondo del lago con un palo o un remo (remata a *puntóné* o a *pignóné*). Erano lunghi non più di 4 metri, con sponde basse e prua poco rialzata. Negli anni Cinquanta e Sessanta del secolo scorso, quando ebbe termine la produzione delle barche tradizionali, il legno impiegato era, in genere, il larice. Le tavole, molto leggere, avevano uno spessore di circa 2 centimetri. La barca a due remi, che Giannantonio de Teolis, detto il Campano, nella sua epistola *Thrasimeni descriptio*, del 1458, chiama *caravella piccola* (fig. 2), è rimasta in uso fino ad anni recenti. Lunga dai 4,70 ai 5 metri, negli ultimi decenni della sua produzione artigianale era composta da tavole leggere di larice di 2,50 centimetri di spessore. Queste barche, condotte da uno o due uomini, non erano ritenute sicure per attraversare il lago. Le barche spinte da due o tre remi, in uso anch'esse fino a pochi decenni or sono, vengono chiamate dal Campano *caravelle grandi*. Leggermente più ampie delle precedenti, raggiungono la lunghezza di 5,50-6 metri (fig. 3). Vengono utilizzate per spostamenti più lunghi e per operazioni in cui è necessaria maggiore stabilità e capacità di carico. Nei primi decenni del secolo scorso erano ancora presenti nel Trasimeno barconi realizzati con spesse tavole di quercia, le *navi* (fig. 4). Esse erano utilizzate per il trasporto dei materiali pesanti, delle persone e soprattutto per la pesca delle lasche nei *pòrti* (in gergo *pesca-nave*). Gli impianti fissi di cattura erano costituiti da lunghi corridoi d'acqua, perpendicolari alle rive, prospicienti gli abitati di Passignano, Torricella, Monte del Lago, S. Feliciano e La Frusta, chiusi ai lati da due palizzate di tronchi, ricolmi nel mezzo di strati di fascine di quercia e di erica, dove in inverno questa specie cercava riparo in gran numero. Le *navi* erano lunghe circa 10 metri e presentavano una prua molto rialzata (di oltre 2 metri). Sulla testa delle sponde erano inchiodate una serie di assi. Su questi sopraspanda erano presenti dei fori verticali ove venivano inserite delle staffe di forma cilindrica che costituivano il fulcro della manovra dei remi, lunghi 4,50 metri. Imbarcazione di stazza intermedia, lunga circa 7-7,50 metri, era il *barchétto del górrro* (fig. 5), necessario per lo svolgimento della pesca con la grande rete a strascico in uso al Trasimeno sino alla metà degli anni Trenta del secolo scorso, da cui prendeva il nome. Il *barchétto* era costruito allo stesso modo della *nave*, con la prua rialzata, ma con tavole di 4-4,50 cen-

1 La presente comunicazione, in forma più ampia, è stata presentata all'Incontro di studio, a cura dell'Associazione ARBIT (Associazione Recupero Barche Interne Tradizionali) e del Comune di Castiglione del Lago, sul tema Storia di barche. Navigare tra archeologia e tradizione, Castiglione del Lago, Palazzo della Corgna, 18 maggio 2013, www.associazionearbit.org, Castiglione del Lago, 2013, pp. 15.

timetri di spessore. Come la *nave*, anche questa barca intermedia era in grado di affrontare la navigazione sul lago aperto e lo faceva con maggiore maneggevolezza e celerità.

Nel primo Cinquecento, e probabilmente fino alla fine del secolo, sul Trasimeno navigavano le imbarcazioni utilizzate nelle varie fasi di una grande pesca con impianti fissi per la cattura del pesce grosso (tinche, lucci e anguille) praticata al lago già nell'Alto Medioevo. Grandi mucchi di fascine di quercia e rovere, di forma simile ad una piramide, venivano accatastati sul fondo del lago, a poche centinaia di metri dalle rive, per attrarre in inverno i pesci: erano chiamati *tori*. Questo nome deriva dalla voce latina *torus* -i: in origine significava "protuberanza, rigonfiamento", nel Medioevo assunse il significato di "collicello, piccolo rilievo", in questo caso subacqueo. In estate, soprattutto tra luglio ed agosto, questi fasci, dopo essere stati appesantiti affogandoli nell'acqua bassa lungo il litorale, venivano caricati su dei barconi a fondo piatto lunghi 11 metri e larghi sino a 3,50 metri (fig. 6). Ogni *compagnia* di pescatori di *tori* era composta da otto uomini di fatica e da un capo-barca (*navarca*). Gli uomini dovevano caricare la propria *nave* dodici volte per *reinfrascare* i cinquanta-sessanta *tori* di loro competenza, aggiungendo nuove fascine verdi a quelle rimaste sul fondo del lago dall'anno precedente. Matteo dall'Isola scrive che quando le *navi* cariche si muovevano lentamente verso il largo sembrava che delle isole galleggiassero sull'acqua. In inverno si svolgeva la pesca vera e propria (v. Gambini, Pasquali 1996). Ciascun equipaggio partiva dagli approdi che era ancora buio. La *nave* portava a rimorchio un *navigiolo*, ovvero un'imbarcazione analoga per forma, ma più piccola e maneggevole della prima, utilizzata come supporto durante le complesse e faticose operazioni compiute dall'equipaggio che, come vedremo meglio in seguito, corrisponde al già citato *barchétto* (fig. 5). La pesca di un *toro* richiedeva un'intera giornata di lavoro. I pescatori scioglievano le funi dell'ormeggio quando era ancora notte, al lume delle torce, per raggiungere all'alba lo spazio d'acqua ove si trovavano i propri *tori* sommersi. Il *navarca* scendeva sul *navigiolo* e guidava i rematori al fine di individuare la posizione precisa del mucchio prescelto per la pesca del giorno. Egli doveva ritrovare i riferimenti che a suo tempo furono presi a vista e appuntati in un quadernuccio. Egli aveva incolonnati, lungo almeno due direttrici ortogonali, un riferimento vicino (un albero sulla riva) e uno lontano, sullo sfondo (una torre) (fig. 8). Questa operazione era detta in gergo prendere *il listro* (ovvero le mire). Il metodo era molto preciso. Bastava scostarsi di pochi metri dal punto di incrocio per non vedere più allineate le coppie dei riferimenti.

Il *navarca*, preso bene *il listro*, calava nell'acqua una lunga pertica saggiando le proporzioni del *toro*. Se con il suo legno, toccando le fascine, coglieva un fremito, un tremore, era questo un buon segno: poteva significare che la catasta dei fasci era frequentata da molto pesce. Il capo barca chiamava allora i compagni. Il grande barcone, con tutte le attrezzature (pali, pertiche, reti, aste uncinata, rastrelli, forche, ganci) raggiungeva il luogo indicato: la pesca, dunque, poteva avere inizio. Le varie fasi erano molto lunghe e faticose da compiere in un ambiente ostile e con un clima rigido. Il mucchio delle fascine, con il suo contenuto di pesci, veniva circondato piantando profondamente nel fango del fondale una serie di robusti pali. Gli uomini infiggevano profondamente nei legni dei ganci di ferro dalla parte rivolta verso il *toro*. A circa mezzo metro di altezza, fuor d'acqua, vi appendevano poi due grandi reti di canapa a maglie molto strette, chiamate *travencole* o *travencule*, alte circa 9 metri e lunghe in totale quasi 80 metri, che cucivano tra loro con una cordicella di giunco. L'altra estremità di esse, legata in più punti con delle funi, veniva fatta scendere lungo i pali e in parte distesa sul fondo del lago. Le corde erano poi appuntate alle altre pertiche che componevano la seconda palizzata circolare, di diametro inferiore alla prima, che i pescatori avevano piantato ad alcuni metri di distanza. Fatto questo, il cumulo dei fasci veniva smantellato completamente; gli uomini accatastavano più volte le fascine grondanti d'acqua sulla *nave* e poi le gettavano al di là dei tronchi del circuito esterno. Si costruiva così la base del *toro* per l'anno successivo. Intanto i pesci, impauriti, schizzavano via in ogni direzione, ma non potevano uscire dalla camera di rete. Sulla sommità dei pali del circuito esterno i pescatori avevano legato delle fascine. Era questo il momento per farle discendere a mezz'acqua. I pesci potevano ritrovare così, nel volgere di poche ore, intorno a queste fronde, un ambiente a loro noto e si calmavano disponendosi lungo la rete. Intanto gli uomini, saliti tutti sul *navigiolo*, erano usciti dal circuito e, toccata terra, avevano acceso il fuoco; mentre si asciugavano le vesti e si riscaldavano le membra gelate, i pescatori consumavano un frugale pasto.

Nel pomeriggio tutti rientravano all'interno dell'impianto da pesca, disponevano le imbarcazioni nello spazio centrale, lungo la palizzata interna, e poi sollevavano rapidamente le funi e con esse la rete che fermavano ai pali. Il pesce era così tutto racchiuso all'interno di un'enorme borsa circolare (fig. 9). Mentre la *nave* veniva fatta entrare tra le due palizzate e gli uomini recuperavano la rete staccandola dai ganci posti sui pali, dal *navigiolo* si pensava a tirar fuori dall'acqua le fascine che erano state calate in precedenza. Il circuito di rete pian piano si riduceva e il pesce era

costretto in uno spazio sempre più esiguo. Infine, entrambe le imbarcazioni si stringevano. Il pesce saltava e l'acqua ribolliva nell'esaltazione generale. Gli uomini, a più impulsi, travasavano con attenzione le prede in un sacco di rete, il *mutilo*. Dopo aver smontato le palizzate, i pescatori tornavano finalmente verso casa portando legata alla poppa del barcone la sacca con i pesci catturati. Era ormai il tramonto quando scendevano a terra; subito travasavano i pesci in dei grandi cestoni di vinco, i *bacai*, che consentivano di mantenerli alcuni giorni vivi nell'acqua fino al momento della loro destinazione; stendevano poi le reti ad asciugare. Solo allora potevano mangiare e riposare, sognando, scrive Matteo, le catture del giorno seguente. Stanchi com'erano non potevano nemmeno godere dei piaceri coniugali. Nella sua lettera a Pandolfo Baglioni il Campano afferma che erano presenti sul lago quaranta navi e duemila *tori*. Matteo scrive che intorno al 1480, ai tempi di Papa Sisto IV, il numero delle *navi* e delle relative *compagnie* era sceso a trentasei (dodici *navi* e relativi equipaggi aveva l'Isola Maggiore, otto Passignano e l'Isola Polvese, due Zocco, quattro Monte del Lago e due San Feliciano), mentre ai suoi tempi la flotta dei barconi del lago era ridotta a trenta elementi. Il livello del lago nei primi decenni del Quattrocento era salito notevolmente mettendo in difficoltà i pescatori. Occorrevano pali sempre più lunghi e reti sempre più grandi per cingere il *toro*. La tendenza in atto era quella di ridurre il numero delle strutture, ingigantirle e avvicinarle a terra. Il letterato laghigiano scrive che ai suoi tempi si costruivano *navi* ampie fino a 5 metri e mezzo (fig. 7), delle vere e proprie chiatte. Serviva evidentemente una capacità di carico maggiore. Gli impianti da pesca raggiunsero a quel tempo un diametro di circa 26-27 metri; i pali utilizzati erano lunghi 10 metri, dei veri tronchi d'albero. In questi *tori*, riferisce sempre Matteo, non era difficile compiere catture di 5.000 libbre di pesce (16,50 quintali). Le fatiche dei pescatori divennero infine insostenibili. Nel 1580 fu stampata una carta del territorio perugino del grande geografo e matematico Ignazio Danti. Davanti a Passignano troviamo rappresentati gli impianti dei *tori* (fig. 10). È l'ultima volta che ne abbiamo notizia. Probabilmente, durante la grande piena conosciuta dal lago sullo scorcio del Cinquecento, che durò ben dodici anni ed ebbe il suo culmine nel 1602 (fig. 11), questa pesca non venne più praticata. La sua memoria è solo negli antichi documenti; la tradizione orale la ignora. Nel corso del Seicento l'Isola Maggiore, che era stato il centro peschereccio principale per la pesca dei *tori*, perse gran parte della sua popolazione; l'Isola Polvese, anche per cause di guerra, si spopolò completamente. Tante attrezzature da pesca nel 1643, durante la Guerra di Castro, furono rovinare e

distrutte. Avvenne un vero terremoto nella gerarchia dei centri pescherecci del lago. San Feliciano, prima centro minore, divenne il principale per la cattura del pesce grosso. Poteva contare, infatti, sulla profonda insenatura Sud-orientale del lago, nota come *La Valle*, ove erano presenti gli unici impianti fissi rimasti per la cattura delle anguille e, a tempo debito, anche dei lucci e delle tinche, le *arèlle*. Questo sconvolgimento coinvolse in parte anche la navigazione sul lago. Finita la pesca dei *tori*, le *navi* gigantesche del Cinquecento furono in breve abbandonate. Rimasero in uso solo imbarcazioni idonee al trasporto dei materiali e alla pesca nei *pòrti*, alle lasche che non necessitavano di grande stazza. I barconi utilizzati per questa pesca, di cui abbiamo documentazione tra Otto e Novecento, avevano una lunghezza di 10 metri e una larghezza massima di 2 metri e mezzo. Del *navigiolo* si perse il nome, ma non l'uso, legato ormai soprattutto alla pesca con la grande rete a strascico. Questa imbarcazione intermedia, nominata già nei documenti perugini del XIII e XIV secolo, ha avuto continuità di utilizzo sino al primo Novecento. Un esemplare, trasformato per diporto, è ancora visibile davanti all'ingresso del Museo della pesca di San Feliciano.

Ma andiamo a scoprire, sempre grazie a Matteo dall'Isola, qualche ulteriore dettaglio sull'imbarcazione principale utilizzata nella pesca dei *tori*. La *nave* era costruita con spesse tavole di pino. Il letterato dell'Isola Maggiore disegna il barcone nella sua opera *Trasimenide* e scrive che ne riproduce le forme in modo preciso (fig. 8). La *nave* del Trasimeno aveva il fondo piatto (non a forma di ventre come le imbarcazioni marine) che le conferiva buona stabilità e capacità di carico, favorita da una poppa bassa e ampia, che chiamavano *sgabello*, un comodo sedile per le fanciulle. Le sponde erano alte non più di due piedi (73 centimetri circa). La connessione tra le spesse tavole che le costituivano era ottenuta con anse di ferro che garantivano stabilità per molti anni. La prua, molto lunga e stretta, sorgeva come un arco teso ed era fornita anteriormente di un rostro appuntito ove venivano raccolte spire di funi. Alla base della prua spuntavano su entrambe le sponde delle forme ricurve, simili a grandi "orecchie". La loro funzione non è chiara. Forse servivano da appoggio, ma la presenza di analoghe protuberanze di dimensioni ridotte presso la sommità della prua farebbe pensare piuttosto ad una decorazione con significato simbolico, che in effetti si è tramandata fino al secolo scorso ed è presente in tutte le imbarcazioni tradizionali del Trasimeno di stazza media e grande (*barchétti del górrò* e *navi*). Gli scalmi erano quattro, disposti due per sponda, fatti di legno, ben arrotondato, della forma di ampie forche rovesciate. Essi venivano inseriti a forza e

assicurati battendoli con delle pietre entro dei grossi fori realizzati ogni due piedi, probabilmente all'interno di spessi ed ampi soprasponda. Questo sistema consentiva di spostare la posizione dei remi a seconda di quella del carico. I remi, lunghissimi, erano fermati agli scalmi con degli stroppi di forma circolare, fatti con una treccia di fusti, a sezione triangolare, di *giunco quadréllò* (*scirpus maritimus*), che galleggiava perfettamente nell'acqua ed era possibile facilmente recuperare. Gli uomini di fatica, addetti alla manovra, facevano in genere forza in due su ogni remo tirandolo a sé. Un barcone di questa stazza è stato utilizzato nel secolo scorso dai proprietari dell'Isola Polvese, ove è rimasto sino agli anni Ottanta. Nel 1937 con esso fu compiuta la semina degli avannotti di coregone vicino all'Isola Polvese e all'Isola Maggiore da parte del consorzio Pesca e Acquicoltura del Trasimeno, diretto a quel tempo da Enelindo Danesi di Castiglione del Lago. Le foto (v. Gambini, Pasquali 1996, pp. 31-32) ci restituiscono un'imbarcazione che corrisponde quasi perfettamente a quella descritta da Matteo dall'Isola, quattrocento anni prima. Manca il rostro e, per quanto concerne la scalmatura, troviamo dei fori isolati sui soprasponda ove venivano inserite delle staffe. La capacità di carico di questo barcone era veramente notevole. Accoglieva la macchina per battere il grano o il carro agricolo con una coppia di buoi e l'intero carico di sacchi pieni di cereali. Coloro che hanno visto partire dalla riva il barcone dell'Isola Polvese ricordano che i primi colpi di remo non riuscivano a metterlo in movimento; solo dopo ripetuti sforzi l'imbarcazione cominciava a muoversi in modo appena percettibile. Sono molto evidenti dalle foto le grappe di ferro che cucivano le tavole delle sponde, la prua molto rilevata e la poppa bassa che favoriva il carico e lo scarico dei materiali. Lo spessore del legname utilizzato raggiungeva la misura di almeno 8 centimetri. Il soprasponda era composto da assi ampie 15-20 centimetri e lunghe 100 centimetri circa. I soprasponda dei barconi del Cinquecento erano certo ancora più robusti, visto che dovevano accogliere non i piccoli fori delle staffe, ma quelli più ampi necessari ad inserire le forche rovesciate di legno, e sopportare l'azione di remi molto lunghi, tirati ciascuno da due uomini. Della nave otto-novecentesca, come abbiamo detto, inferiore per stazza a quella del Cinquecento, sono disponibili molte foto, facili da trovare nelle pubblicazioni sul Lago Trasimeno. Quanto poi al *barchétto del górrò* (ex *navigiolo*) ne possiamo osservare con un buon dettaglio un bell'esemplare, adattato per il trasporto delle persone, in una foto di circa un secolo fa, presa al molo doppio in pietra dell'Isola Minore (v. Mormorio, Toccacci 1990, n. 13). Per le ragioni sopraesposte, quello che vediamo non dovrebbe essere molto diverso da

un *navigiolo* in uso nel Basso Medioevo o all'inizio dell'Età Moderna. È interessante soprattutto la scalmatura che presenta: abbiamo due grandi *cavijjóni* accoppiati con relativi *ròcci* e remi inseriti sulle due sponde presso l'attacco della prua, utilizzati per la remata in croce. Si notano poi dei soprasponda dove sono inserite due staffe, una a metà circa della sponda destra, l'altra presso la poppa sull'angolo sinistro, nella posizione tipica che troviamo nelle barche di Passignano e dell'Isola Maggiore.

Le ultime foto che mi piace segnalare sono di Tili-Giugliarelli (Mori 2011, n. 37 e n. 41) sono un ricordo delle gare di nuoto sul litorale di Passignano del 12 luglio 1908. In esse è confrontabile la stazza delle *navi* otto-novecentesche con quella dei *barchétti del górrò* (ex *navigioli*) e delle caravelle.

Bibliografia

Batinti A., Bonino M., Gambini E. (a cura di), *Le acque interne dell'Italia centrale. Studi offerti a Giovanni Moretti*, in «Quaderni del Museo della Pesca del Lago Trasimeno», 8, San Feliciano (PG), Pro Loco di San Feliciano, 2004, pp. 397.

Bonino M., *Le imbarcazioni tradizionali delle acque interne dell'Italia centrale: quadro di riferimento e risultati della ricerca*, in «Quaderni dell'ALLI», 1, Firenze, Nuova Guaraldi, 1982, pp. 107.

Bonino M., *Tecniche e forme di costruzione delle imbarcazioni dei laghi italiani*, in Moretti G. (a cura di), *Lingua, storia e vita dei laghi d'Italia*, Atti del I Convegno dell'Atlante Linguistico dei Laghi Italiani (ALLI), Castiglione del Lago-Passignano sul Trasimeno, 23-25 settembre 1982, Rimini, Maggioli, 1984, pp. 151-178.

Bonino M., *Centro di documentazione sulle imbarcazioni tradizionali delle acque interne italiane*, Comune di Passignano sul Trasimeno (PG), 2003.

Bonino M., *Le imbarcazioni tradizionali delle acque interne italiane*, CD-ROM, GAL Trasimeno-Orvietano, Provincia di Perugia, Comunità Montana - Associazione dei Comuni Trasimeno Medio Tevere, Comuni del Comprensorio del Lago Trasimeno, 2003.

Campano G., *Thrasimeni descriptio seu de felicitate Thrasimeni (1458), Trasimeno felice*, Testo e Traduzione di C. Conti, Introduzione e note di E. Pianta, Foligno, Edizioni dell'Arquata, 1992.

Cattuto C., Gambini E., Marinelli C., *Il Trasimeno. La complessa gestione di un lago laminare*, Perugia, EFFE Fabrizio Fabbri Editore, 2011.

Kurze W. (a cura di), *Codex Diplomaticus Amiatinus*, in *Cartula offersionis*, Tübingen, Max Niemeyer Verlag, 1982, pp. 234-236.

Conti C., *La "Trasimenide" di Matteo dall'Isola e la pe-*

sca nel Lago di Perugia nel sec. XVI, in (G. Moretti, a cura di) *Lingua, storia e vita dei laghi d'Italia*, Atti del I Convegno del Progetto ALLI, Castiglione del Lago-Passignano sul Trasimeno, 23-25 settembre 1982, Rimini, Maggioli, 1984, pp. 415-450.

Danzetta Alfani G., *Vita di Bartolomeo Borghi e notizie sul Lago Trasimeno e suo circondario*, Perugia, V. Bartelli, 1882, pp. 142.

Gambini E., Marinelli C., *Sintesi dello sviluppo della pesca al Lago Trasimeno dall'antichità ad oggi. (L'acquisizione di importanza del peschereccio di S. Feliciano, sede del Museo della Pesca del Lago Trasimeno)*, in «Contributi per una monografia sul Lago Trasimeno», 1, Cooperativa Pescatori "Il Trasimeno", Pro Loco di S. Feliciano, Università degli studi di Perugia (ALLI), Perugia, RUX, 1995, pp. 29.

Gambini E., Pasquali E., *I Tori. La Gran Pesca del Medioevo al Lago Trasimeno*, Perugia, Guerra, 1996, pp. 102 + 30 tavv. a colori.

Gambini E., Palomba M. P., «Tuori»: *toponimi e tecnica di cattura del pesce nel Lago Trasimeno*, in V. Aversano (a cura di), *Toponimi e antroponimi: beni-documento e spie di identità per la lettura, la didattica e il governo del territorio*, Atti del Convegno Internazionale di Studi, Università degli Studi di Salerno - Vietri sul Mare, 14-16 novembre 2002, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2007, pp. 701-722.

Gambini E., Santanicchia M., *Isola Museo. Isola Maggiore del Lago Trasimeno: storia, economia e arte*, Perugia, EFFE Fabrizio Fabbri Editore, 2010, pp. 151.

Marchesi R., *La Trasimenide di Matteo dall'Isola. Seconda edizione con volgarizzamento e note per opera dell'abate Raffaele Marchesi*, Perugia, Tipografia Bartelli, 1846, pp. 155.

Matteo Dall'Isola, *Trasimenidos libri tres, 1537* (Perugia, Biblioteca Comunale Augusta, Ms. 1085).

Minciarelli F., *La navigazione a remi nel Trasimeno e nei Laghi di Chiusi e Montepulciano*, in «Laghi e stagni d'Italia», 1, Foligno, Arquata, 1986, pp. 111.

Moretti G., *Pescatori del Trasimeno*, in F. Ugolini (a cura di), *Arti e mestieri tradizionali in Umbria*, in «Opera del Vocabolario dialettale umbro», 5, Perugia, Istituto di Filologia romanza - Università degli Studi, 1977, pp. 67-122 (riedizione in «Laghi e stagni d'Italia», 4, Foligno, Arquata, 1986, pp. 111).

Mori A. (a cura di), *Un viaggio nel tempo e nella memoria. Magione e i luoghi del Trasimeno nelle foto di Girolamo Tilli e Giuseppe Giugliarelli*, Perugia, Futura, pp. 83

Mormorio D., Toccaceli E.E., *Gli Alinari e i centri storici del Trasimeno*, Roma, Fratelli Palombi, (s. d.).

Mormorio D., Toccaceli E.E., *Trasimeno. Il lago salvato*, Palermo, Sellerio Editore, 1990, pp. 159.

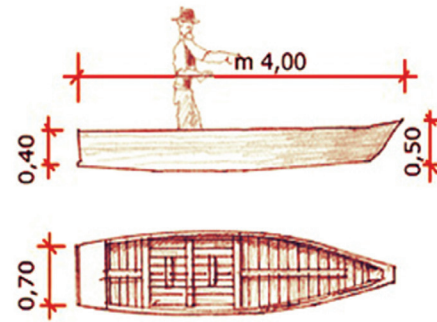


Fig. 1. Barchino, in uso esclusivamente lungo la riva. Disegno di E. Pasquali di Passignano.

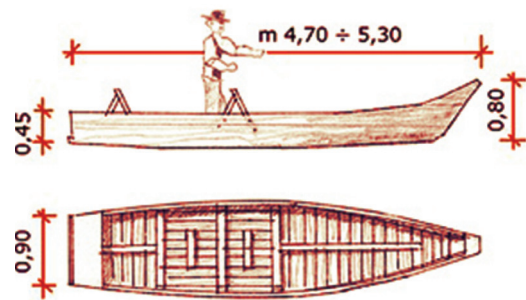


Fig. 2. Caravella piccola. Disegno di E. Pasquali di Passignano.



Fig. 3. Caravella grande. Disegno di E. Pasquali di Passignano.

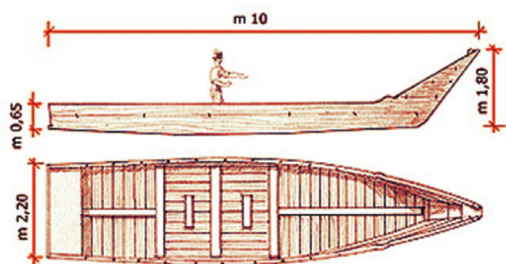


Fig. 4. Nave dell'Otto-Novecento.
Disegno di E. Pasquali di Passignano.

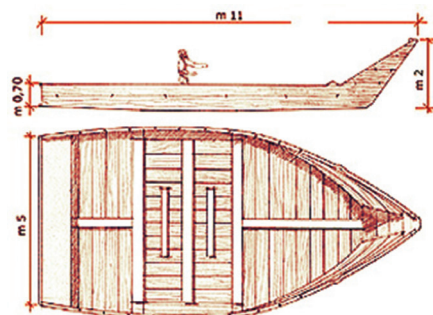


Fig. 7. Nave, per la pesca dei tori, di maggiore stazza, in uso nel primo Cinquecento.
Disegno di E. Pasquali di Passignano.

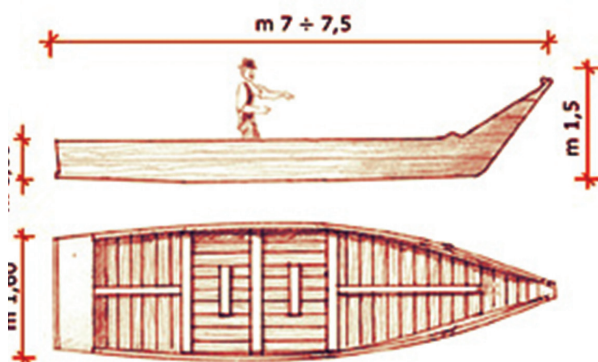


Fig. 5. Barchetto del górrò.
Disegno di E. Pasquali di Passignano.

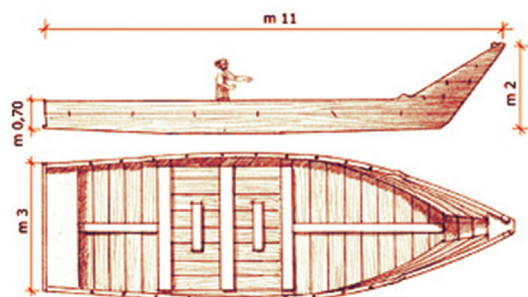


Fig. 6. Nave per la pesca dei tori.
Disegno di E. Pasquali di Passignano.

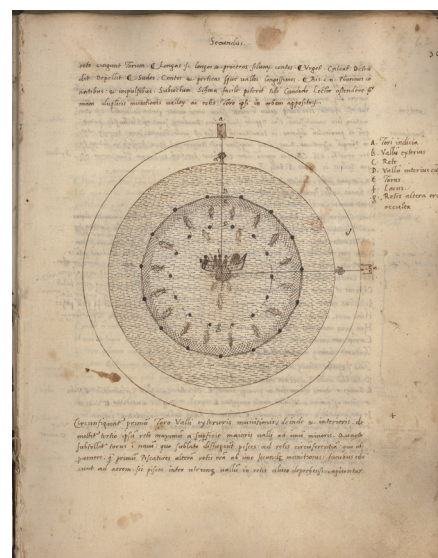


Fig. 8. Pianta di un toro da pesca nel primo Cinquecento con i riferimenti a terra necessari alla sua individuazione. Fase dello smantellamento del mucchio delle fascine che vengono caricate sulla nave. Disegno di Matteo dall'Isola, tratto dalla sua opera *Trasimenide* del 1537. (Biblioteca Augusta di Perugia, ms. 1085, II Libro, 62 r.)



Fig. 9. Pesca dei tori. Con il sollevamento del lembo sommerso della rete, si forma una borsa circolare con tutto il pesce contenuto all'interno. Ricostruzione in un acquerello di E. Pasquali (Gambini, Pasquali 1996).



Fig. 10. Danti, E. (1580), *Descrizione del territorio di Perugia Augusta et dei luoghi circonvicini del P. M. Egnazio Danti da Perugia matematico dello Studio di Bologna* (dimensioni mm 620x800, incisione su rame). La carta fu pubblicata a Roma nel 1580 da Mario Cartaro, su rilievi compiuti nel 1577 da Egnazio Danti. Viene qui presentata solo una porzione del Lago Trasimeno, con in primo piano il litorale di Passignano ove è stata ricostruita dall'autore, in modo schematico, la pianta dei tori subacquei.



Fig. 11. "Perusiae Augustae vetustate originis, gloriaq. Armorum ac litterarum clarissime imago a Livio Eusebio Perugino diligenter expressa et in aere incisa A. D. MDCII". La carta del 1602 di Livio Eusebio Perugino fu edita e ridisegnata da Alessandro Bellucci e da Aldo Borrello nel 1904-1906. Si presenta qui solo la porzione che concerne il Trasimeno. Il perimetro esterno del lago, con le sue espansioni nelle bassure di Borghetto e Panicarola, corrisponde al livello raggiunto al culmine della più grande piena conosciuta dal Trasimeno in epoca storica, appunto nell'anno 1602. Il secondo giro, più interno e segnato in modo più marcato, si riferisce al livello medio delle acque nel periodo.