

Zeitschrift: Gioventù e sport : rivista d'educazione sportiva della Scuola federale di ginnastica e sport Macolin
Herausgeber: Scuola federale di ginnastica e sport Macolin
Band: 35 (1978)
Heft: 3

Artikel: La canoa : una piccola imbarcazione dal grande passato
Autor: Kraus, René / Gursky, Jan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1000614>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

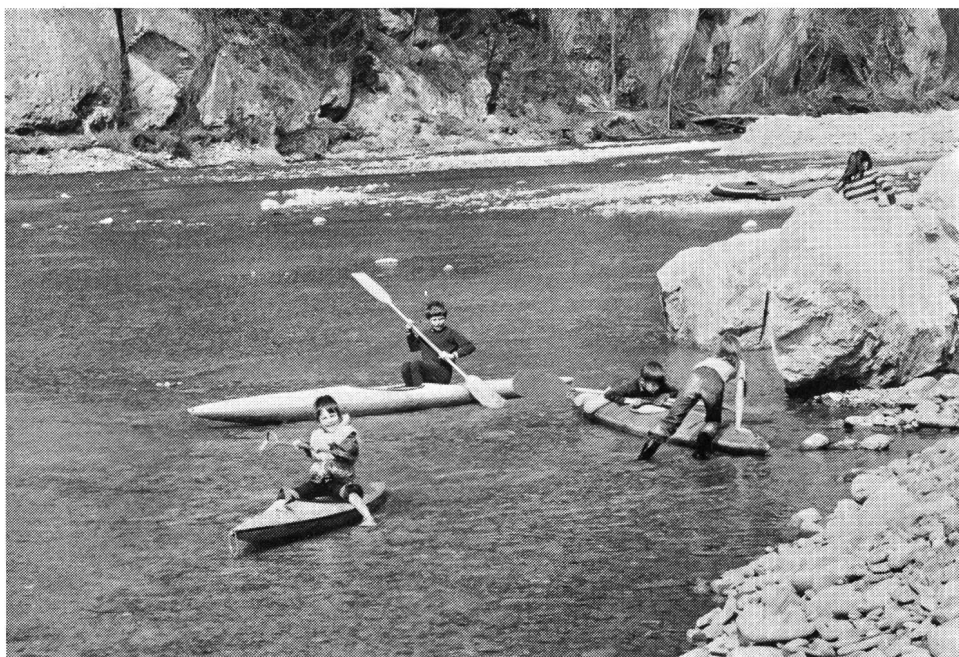
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La canoa: una piccola imbarcazione dal grande passato

René Kraus/Jan Gursky



La canoa può sicuramente essere considerata come il più antico mezzo di locomozione dell'umanità, indispensabile ai primi abitanti della terra per la caccia, la pesca, i trasporti e la trasmissione di informazioni. Numerose forme primitive di questa imbarcazione erano delle canoe, cioè dei battelli che si spostano nel senso dello sguardo. Oggi il termine «canoa» abbraccia l'insieme di kayak, canadese, sandolino e canotti pieghevoli utilizzati nello sport.

La piroga

La piroga è la forma più antica d'imbarcazione e di conseguenza anche delle nostre canoe. Era fatta di un solo pezzo, un tronco d'albero caduto il più delle volte vicino a un corso d'acqua e scavato con utensili primitivi e con il fuoco, trasformato in un mezzo capace di tenere l'acqua. Gli antichi popoli delle diverse civiltà svilupparono differenti modelli; in Polinesia, per esempio, apparve così la piroga con il bilanciere adatta anche alla navigazione con la vela. Vestigia funerarie egiziane, vecchie di 4000 anni, mostrano una miniatura fedelmente riprodotta di un battello egiziano a dieci, con otto pagaiatori, un timoniere e un pilota come pure il proprietario seduto sotto il baldacchino. Nelle regioni arabe, per la costruzione delle piroghe ci si procurava persino tronchi di teak provenienti dall'India, mentre che nella giungla africana esistevano enormi canoe da guerra capaci di portare fino a sessanta guerrieri.

Cronologicamente, la piroga era certamente già in uso prima delle forme specializzate di battelli, ma le diverse civiltà s'interpenetrano nel loro sviluppo. Mentre sulle nostre acque questo primitivo modello d'imbarcazione era 6000 anni fa il mezzo di spostamento utilizzato, altre civiltà avevano già dietro di loro una notevole evoluzione. L'archeologo britannico Sir Leonard Wolley scoprì sulle rive del delta dell'Eufrate, nei pressi di Ur, in una tomba di un re sumeriano, un modello di canoa. L'antica canoa con pagaie, il tutto d'argento, risaliva a circa 6000 anni fa. Stupefacente se si pensa che oggi ancora certe tribù vivono con un modo primitivo e usano la piroga.

Ma le vere antenate delle nostre canoe sportive sono senza dubbio il kayak di pelle animale degli esquimesi e la canoa di scorza degli indiani nord-americani, ambedue costituiscono imbarcazioni molto antiche e utilizzate sin da tempi remoti. Si differenziano per il materiale usato che era a disposizione dei costruttori dell'epoca.

Il kayak di pelle

Secondo talune indagini, fatte partendo da disegni rupestri, il kayak era già conosciuto ancor prima dell'era cristiana. Fuor di dubbio sono inoltre i racconti dei vichinghi i quali attorno all'anno mille, ovvero cinquecento anni prima di Cristoforo Colombo, scopersero il Nuovo Mondo durante i loro viaggi nord-atlantici e incontrarono gli esquimesi con i loro kayak in pelle. Il kayak degli

esquimesi, imbarcazione riservata all'uomo mentre che la donna si serviva dell'umiak, era molto stretto e rapido, perfettamente appropriato alla caccia silenziosa alla foca e al tricheco. Aveva una lunghezza di tre a cinque metri e una larghezza da quaranta a sessanta centimetri. Le imbarcazioni larghe e corte erano utilizzate all'ovest del continente nordamericano, i kayak stretti e lunghi all'est. Attualmente solo pochissimi vecchi esquimesi conoscono ancora la tecnica di costruzione dei kayak con mezzi tradizionali. È un'arte in via d'estinzione.

La canoa di scorza

La canoa in scorza degli indiani nordamericani è, per forma e origine, l'antesignana diretta nella nostra attuale canadese. Confrontate alle piroghe, la canoa in scorza era leggera come una piuma e facilitava il trasporto via terra quando ci s'imbatteva in cascate e rapide troppo violente. Il materiale era fornito per la maggior parte dalla betulla, l'olmo rosso, l'hickory, l'abete e il pino. Le forme perfette di costruzione sono rimaste nel tempo e solo una modificazione dei regolamenti, nel 1971, ha provocato la scomparsa dell'autentica forma primitiva a vantaggio del moderno sport di competizione.

L'origine della parola «canoa»

L'origine delle nostre principali imbarcazioni sportive, il kayak e la canadese, è da ricercarsi nel nord del nostro emisfero. Tuttavia il nome «canoa», designazione comune dello sport e dei modelli d'imbarcazione, trae le sue origini dalla regione dei Caraibi. Nel corso dei loro viaggi d'esplorazione, alla fine del 15.esimo secolo, i navigatori spagnoli e portoghesi videro questi piccoli battelli che gli indigeni chiamavano «canagua». Nella lingua degli esploratori nacque la parola «canoa» che divenne poi radice per la definizione attuale in diverse lingue.

Il canotto pieghevole

Nel 1864/65, l'avvocato scozzese John McGregor creò grande sensazione con il suo battello in legno «Rob Roy» che costruì ispirandosi al kayak degli esquimesi, fu così il primo a vogare sull'acqua per il proprio piacere. Su tutti i grandi fiumi europei, in Gran Bretagna, in Svezia, in Francia, in Svizzera e in Germania, lo scozzese dimostrò la nuova tecnica consistente nel navigare nel senso dello sguardo e realizzò numerose «prime». Naturalmente venne schernito dai vogatori dell'epoca, ma la canoa sportiva era nata e i suoi adepti non mancarono. La forma rigida del kayak di McGregor non rimase per lungo tempo. Nel 1897 il

monacense Alfred Heurich confezionò un canotto pieghevole. Questo modello, composto di un'ossatura in legno e di un involucro di gomma, conobbe una rapida espansione grazie anche, in parte, alla fabbricazione industriale intrapresa da Johann Keppler, il padre dei famosi battelli Keppler.

Ma anche il canotto pieghevole ha il suo predecessore e non risulta quindi da un'idea della nostra epoca. Lo scrittore romano Plinio riferisce, nel primo secolo d.C., dell'esistenza di un battello pieghevole, in pelli di animali, che gli etiopi utilizzavano per superare gli ostacoli fluviali. Anche nell'«Edda», la più importante raccolta di miti e leggende dei paesi scandinavi, si parla in una canzone del nano Sindri e del suo meraviglioso battello «Skidlanir», che si poteva piegare come una bandiera. La nascita del canotto pieghevole destinato allo sport viene a situarsi comunque attorno al 1900. In Svizzera fu il leggendario medico R. Grogg a mettere a punto il primo vero canotto pieghevole adatto alle rapide e che fece costruire dalla ditta Honag di Murgenthal. Partecipò a innumerevoli «prime» nel nostro paese e fu uno dei fondatori della Federazione svizzera di canoa. Il canotto pieghevole rimase per parecchi anni il battello sportivo per eccellenza ed è, ancor oggi, costruito in serie quale canotto moderno e spazioso per il turista.

La rivoluzione delle materie sintetiche

Durante molti anni vennero utilizzati esclusivamente materiali naturali per la costruzione delle imbarcazioni: legno per le canadesi e i battelli da regata, legno, tela e gomma per i kayak. Pure sotto questa forma partecipavano alle competizioni sportive. Si scopersero in seguito che la natura della superficie influiva in modo assai determinante sulla velocità del battello e si cercò con tutti i mezzi di costruire imbarcazioni il più possibile leggere e lisce. Nel 1954 il ginevrino Charly Dussuet costruì una canadese con un materiale completamente nuovo, il polyester rafforzato con fibra di vetro. Fu il punto di partenza che doveva dare al canoismo uno sbalzo prodigioso. Ma dovettero passare ancora alcuni anni prima che il battello di plastica trovi la sua consacrazione sul piano internazionale. Il merito va in primo luogo a Werner Zimmermann senior, di Dietikon, che, quale membro dell'Associazione internazionale di canoa, intraprese i passi necessari a favore dell'ammissione dei battelli in plastica nelle competizioni; ideò e costruì egli stesso delle imbarcazioni di questo genere, organizzò un corso per imparare a costruire da sé il battello e riuscì pure, nella seconda metà degli anni cinquanta, a far trionfare il nuovo materiale. Il processo di fabbricazione con il materiale sintetico è ormai familiare e i vantaggi del materiale conosciuto. Ciò che

oggi è considerata una banalità, all'epoca costituiva una sensazione. Le imbarcazioni diventano sempre migliori e sempre più leggere. Vengono scoperte e provate nuove materie sintetiche ed è certo che l'evoluzione non è ancora giunta a termine, può darsi è solo agli inizi.

La canoa come sport di competizione

Le prime competizioni di canoa furono le regate. Si trattava di coprire, su acque calme o leggere correnti, un determinato percorso in un minimo di tempo. Nel 1931 si svolsero, sull'Aar presso Berna, i primi campionati svizzeri di regata. Nel 1933 ebbero luogo a Praga i primi campionati europei; le regate di canoa divennero disciplina olimpica nel 1936 e due anni dopo Stoccolma ospitò i primi campionati mondiali di questa «nuova» disciplina.

Lo slalom in canoa non è più recente. Un club dell'altipiano organizzò a Rapperswil, nel 1933, la prima gara di slalom. Questa specialità attecchisce subito anche sul piano internazionale. Sempre a Rapperswil, nel 1935, ebbero luogo i primi campionati svizzeri di slalom. I primi campionati europei furono organizzati a Ginevra nel 1947 e due anni più tardi, sempre a Ginevra, le canoe di sette nazioni concorrevano per il titolo mondiale.

La più giovane delle discipline del canoismo è la discesa fluviale. I primi campionati del mondo si svolsero a Treignac, in Francia, sul Vézère nel 1959. Si partecipava ancora, in parte, con imbarcazioni da slalom. Erano pure alla partenza le canadesi.

Tre anni prima i battelli in plastica erano generalmente aurorizzati nelle gare svizzere mentre che sul piano internazionale erano ancora in parte vietati. Nel 1961 la materia sintetica s'era ormai imposta per le canadesi mentre i concorrenti di kayak gareggiavano sempre con i canotti pieghevoli (campionati mondiali 1961 ad Hainsberg). L'anno 1963 segnò una svolta. Ai campionati mondiali di Spittal, Austria, il singolare uomini venne suddiviso in due categorie: da un lato l'F-1 (canotto pieghevole monoposto) e dall'altro il K-1 (kayak in materia sintetica monoposto). La dimostrazione fece impressione e indusse l'associazione internazionale (ICF) ad optare a favore del battello di plastica, ciò che significò la fine, nel 1965, del canotto pieghevole nelle competizioni sportive.

Nel 1971 l'ICF modificò i regolamenti sulle dimensioni delle imbarcazioni che sono ancora quelle attuali. Nel 1972 lo slalom in canoa figurò per la prima volta, ed unica finora, come disciplina olimpica e per l'occasione venne creato ad Augsburg un torrente artificiale. Dal 1974, fra Giochi olimpici e campionati mondiali, viene organizzata una coppa europea.