

**Migrazioni di maestranze navali venete e romagnole
verso le coste di Marche e Abruzzo.
Mobilità di lavoro e dinastie di mestiere (secoli XVI-XVIII)**

di Maria Lucia De Nicolò

1. *Una società in evoluzione.* La ricerca sulle attività marittime del medio Adriatico in età moderna che mi impegna ormai da vent'anni, ha restituito importanti informazioni che hanno permesso non solo di scoprire, fra Sei e Ottocento, la sperimentazione di tecniche alturiere di cattura innovative e l'evoluzione di alcuni tipi navali adibiti per la pesca e per il trasporto fortemente rappresentativi dei porti di "sottovento", ma di analizzare il fenomeno di formazione delle marinerie pescherecce d'altura che si avvia nel Mediterraneo nel corso del Seicento, di individuare gli aspetti della composizione sociale e le modalità di organizzazione del lavoro, il radicarsi di consuetudini che finiscono col divenire materia di diritto comune, di seguire la mobilità degli artigiani impegnati nei settori lavora-

tivi funzionali alle attività marittime vere proprie¹. In questa sede si privilegia il settore della cantieristica navale, ponendo in evidenza, attraverso informazioni desunte principalmente da fonti archivistiche, l'esistenza di scuole di mestiere che si maturano all'interno di clan familiari e di parentela².

All'interno della ricerca, particolarmente fruttuosa, si è rivelata indubbiamente fondamentale, anche per la qualità e la varietà degli elementi di carattere economico e sociale restituiti, soprattutto la fonte notarile, in quanto ha permesso non solo di identificare gli artieri, di penetrare nelle loro vicende private e patrimoniali, di conoscerne le provenienze, di scoprire le loro relazioni, i movimenti di lavoro e di capirne le ragioni, ma anche di ricostruire nel lungo periodo genealogie di mestiere mettendo talvolta in luce comportamenti sociali, ritualità, consuetudini e ancora di penetrare le regole dell'impresa lavorativa, della gestione del cantiere e delle maestranze, della trasmissione del sapere³.

¹ Per un quadro generale delle ricerche effettuate si veda ora M.L. De Nicolò, *Microcosmi mediterranei. Le comunità dei pescatori nell'età moderna*, Bologna 2004.

² I risultati delle prime ricerche sono confluiti in due contributi: M.L. De Nicolò, *Note sull'attività cantieristica e portuale a Rimini nel Settecento*, in U. Spadoni, a cura di, *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, Casalecchio di Reno 1985; Ead., *Maestri d'ascia e calafati nel porto di Pesaro in età pontificia: dai Ghezzi ai Bartolini*, in «Pesaro città e contà», 7 (1996). Recentemente l'argomento è stato affrontato in Ead., *Tartanon pesarese un veliero adriatico. Costruzione, governo, attività, usi marittimi (secoli XVI-XIX)*, Villa Verucchio 2005, pp. 13-114.

³ Sul mestiere e sul "sapere tecnico" dei maestri d'ascia si vedano G. Pistarino, *La civiltà dei mestieri: maestri d'ascia e calafati a Portovenere (sec. XIII)*, in Autori vari, *Studi in onore di G. Barbieri*, vol. III, Pisa 1983, pp. 1237-1260; L. Balletto, *I lavoratori nei cantieri navali (Liguria, sec. XII-XV)*, in Autori vari, *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1984, pp. 103-159; G. Caniato, a cura di, *Arte degli squerarioli*, Venezia 1985; R.C. Davies, *Shipbuilders of the venetian Arsenal workers and workplace in the preindustrial city*, Baltimore 1991, trad. it. *Costruttori di navi a Venezia. Vita e lavoro all'arsenale di Venezia, il più grande complesso produttivo preindustriale dell'età moderna*, 1997; L. Gatti, *Sulle maestranze dei cantieri genovesi in età moderna*, in F. Ciciliot, a cura di, *Navalia. Archeologia e storia*, Savona 1996; Ead., *I maestri d'ascia*, in L. Gatti e F. Ciciliot, *Costruttori e navi. Maestri d'ascia e navi a Varazze al tempo della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Savona 2004, pp. 17-32. Per quanto riguarda la cantieristica tradizionale, P. Massa, *Il mestiere di maestro d'ascia fra "sapere tecnico" e tradizione familiare*, in L. Mazzacane, a cura di, *La cultura del mare in area flegrea*, Bari-Roma 1989, pp. 93-115; B. Viola, *La cantieristica tradizionale: maestranze, consuetudini, tecniche costruttive, attrezzi*, in P. Izzo, a cura di, *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, Roma 1989, pp. 73-82; P. Izzo, *La cantieristica minore italiana nella tradizione orale: formazione del-*

Come si è avuto modo di sottolineare in varie occasioni i porti del litorale adriatico pontificio nei secoli dell'età moderna vivono uno sviluppo delle attività cantieristiche e portuali in virtù della presenza, e soprattutto delle capacità professionali, di costruttori navali provenienti da località sottoposte al dominio della Serenissima. Specie dalla seconda metà del Cinquecento, soprattutto da Chioggia, si verifica un fenomeno migratorio verso le località costiere sottoposte al governo pontificio e anche verso alcuni porti adriatici del Regno di Napoli, inizialmente limitato, ma via via sempre più consistente, che investe non solo le maestranze specializzate richiamate dalle opportunità di lavoro che si vengono a maturare al di fuori dei domini della Serenissima, ma anche le rispettive famiglie. Si attestano così nei quartieri delle città ospitanti colonie di forestieri provenienti dalle lagune venete che vanno a formare società marinare, prima inesistenti, che nel Settecento si porranno in antagonismo con le marinerie della loro patria d'origine. È infatti riconducibile proprio a questa immigrazione la formazione e crescita del quartiere portuale di Rimini fra Sei e Settecento, così come il potenziamento dei traffici e delle attività portuali dello scalo pesarese, ma anche l'evoluzione sul fronte marittimo di altre realtà della sponda occidentale del medio e basso Adriatico. Un fenomeno, quello della diaspora dei sudditi veneti, che il governo pontificio cerca di incoraggiare anche con incentivi, coltivando addirittura, in alcuni momenti, il disegno della creazione di una colonia di pescatori e di una flottiglia per le pratiche alieutiche alturiere persino sul versante tirrenico per incrementare la produzione ittica da indirizzare al mercato di Roma⁴.

Anche nella cantieristica si evince una strettissima relazione tra Venezia e i porti di sottovento. Le tradizioni lavorative che si innestano, per quanto attiene alle scuole, alla fattura e alla qualità dei legni, appaiono a tutti gli effetti, pur nell'originalità delle soluzioni tecniche che via via si affermano per influenze derivate anche da contesti marittimi extra adriatici, una sorta di gemmazione esterna della società e della cultura veneziane, frutto dell'arte e dell'industria dei discendenti e allievi di maestri d'ascia un tempo sudditi della Serenissima.

le maestranze e trasmissione del sapere, in M. Marzari, a cura di, *Navi di legno. Evoluzione tecnica della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo ad oggi*, Grado 1998, pp. 265-269.

⁴ Sul trasferimento dei pescatori romagnoli nelle località costiere del Tirreno si veda M.L. De Nicolò, *Note sull'attività cantieristica*, cit., p. 34; Ead., *Microcosmi mediterranei*, cit., pp. 310-312.

Venezia è il centro cardine della carpenteria da cui si irradiano, attraverso canali di trasmissione ereditaria, o altre modalità di diffusione sul territorio, le tecniche di costruzione e di manutenzione delle imbarcazioni. Nel basso medioevo e nella prima età moderna la migrazione di carpentieri navali da Venezia, Capodistria, Ragusa, Arbe, Segna, Sebenico, Curzola, Zara, Spalato, Cefalonia, isole greche è ben documentata nei porti di Ravenna, Rimini, Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, ma anche più a sud. Nel Quattrocento si accerta una consistente predominanza di costruttori di origine dalmata richiamati sia per la costruzione che per il ripristino dei legni e per opere di manutenzione e l'immigrazione di maestranze dalmatine si registra anche lungo la costiera abruzzese⁵.

Dalla fine del secolo si documenta invece nella costiera del medio Adriatico l'insediamento di maestranze provenienti dall'area lagunare veneta (Chioggia, Burano, Caorle), dal ravennate e dal ferrarese (Comacchio), con un vistoso incremento specie nel secondo Cinquecento.

Dai vari sondaggi effettuati sulla fonte notarile del '400-'500 si evince che per la costruzione di nuove unità di navigazione ci si rivolgeva direttamente ai cantieri di Venezia, di Chioggia, di Sebenico ecc. e che quasi solo lavori di raddobbo dei navigli venivano effettuati negli squeri dei porti e approdi di "sottovento". Le maestranze specializzate infatti si piegavano a migrazioni stagionali nelle località rivierasche quasi solo per garantire servizi di "concia" e di ripristino dei legni a seguito di sinistri marittimi. Così anche nei centri privi di strutture portuali, a volte semplici approdi di spiaggia, prendevano vita cantieri improvvisati per organizzare quelle attività di manutenzione degli scafi indispensabili per una maggiore durata nel tempo delle barche. Nonostante le misure protezionistiche veneziane al fine di scongiurare l'esodo di maestri d'ascia e calafati⁶ e con loro dei segreti dell'arte, si appura la presenza di questi artigiani un po' ovunque nei porti di "sottovento", forse per alcune deroghe ai divieti di abbandonare i territori della dominante dettate dalla necessità di garantire all'occorrenza, anche negli

5 Sulle maestranze dalmate in Abruzzo si veda C. Marciani, *Le relazioni tra l'Adriatico orientale e l'Abruzzo nei secoli XV, XVI, XVII*, in «Archivio storico italiano», 1 (1965), ora in Id., *Scritti di storia*, parte II, Lanciano 1998, pp. 545, 551.

6 R. Predelli, *Il Liber Communis detto anche Plegiorum*, in «Archivio veneto», II, Venezia 1872, p. 133, 28 giugno 1227, regesto: «Nessun carpentiere (*marangonus*) o calafato (*galafadus*) osi sortir di Venezia a cercar lavoro senza permesso della Signoria».

scoli non soggetti al dominio della Serenissima, centri di riparazione e di raddobbo per le proprie unità mercantili e militari.

La frequentazione periodica o stagionale, la conoscenza dei luoghi e dell'ambiente porta però gli artieri, in particolari periodi, a far diventare più assidua la loro residenza nella località ospitante, o perché foriera di più remunerative occasioni di lavoro o anche per la politica di promozione nei confronti delle attività marittime attivata da parte delle comunità costiere. Ecco allora che si maturano nuovi centri di riferimento della cantieristica focalizzati attorno alla figura di un proto particolarmente attivo e alla discendenza della sua scuola. Calafati e maestri d'ascia forestieri si rendono disponibili alla messa in opera di nuovi scafi piegandosi ad una migrazione periodica di lunga durata che spesso comporta anche il trasferimento a seguito di tutta la famiglia dell'artigiano ingaggiato. Sono in effetti le favorevoli prospettive di un lavoro continuativo o una più alta remunerazione che inducono ad accettare un definitivo cambio di residenza e ad impiantare altrove il proprio quartiere operativo. Si vengono così a formare cantieri privati nei quali i maestri d'ascia si calano nella veste di imprenditori, dirigono la messa in opera dei bastimenti nello squero di loro proprietà, tenuto in affitto o variamente concesso in gestione dall'autorità locale con la stipula di una scrittura notarile, rivelandosi come una categoria del tutto indipendente rispetto alle regole dettate dalla loro patria d'origine. Le famiglie riescono ad integrarsi con facilità nel nuovo quadro sociale che ospita questi maestri, grazie al contesto di lavoro che li riconosce appunto custodi e depositari di segreti di un'arte plurisecolare e potenziali fautori di nuove scuole di carpenteria che possono portare sostanziali vantaggi economici al paese che li ha accolti.

Proprio alle importanti ricadute economiche dell'estensione di questa immigrazione sulle coste pontificie può verosimilmente essere ricondotto anche il ragionamento espresso dall'economista Paolo Vergani quando, alla fine del Settecento, a commento del provvedimento «in ordine alle gabelle d'introduzione e di estrazione» adottato nello Stato Pontificio, manifesta appunto l'opinione sui positivi riflessi che ne sarebbero derivati sia al «prosperamento del commercio», sia «sull'aumento della navigazione nello stato»⁷.

7 P. Vergani, *Dell'importanza e dei pregi del nuovo sistema di finanza dello Stato Pontificio*, Roma 1794, p. 190. Sull'abate si veda E. Piscitelli, *La riforma di Pio VI e gli scrittori economici romani*, Milano 1958, pp. 215-218. Fu coadiutore di Giovanni Cristiano de Miller nel tentativo di riordinare l'amministrazione finanziaria dello stato, promosso dal tesoriere generale

Pur essendo consapevole dell'assenza nei porti pontifici di una «estesa marineria», Vergani era infatti dell'avviso che le prospettive di crescita del commercio marittimo d'importazione e di esportazione auspiccate dai dettami dell'editto del 3 gennaio 1788⁸ emanato dal tesoriere generale Fabrizio Ruffo, fossero potenzialmente prevedibili, specialmente per il versante adriatico. Il quadro della situazione era così riassunto:

Nella spiaggia del Mediterraneo veramente esistono pochissime navi da trasporto, come pochissime ancora pur troppo ve ne sono per la pesca; ma nelle Provincie dell'Adriatico non è così. Rimini, il Cesenatico, Pesaro, Sinigaglia, Ancona, il Porto di Recanati, il Porto di Fermo, Grottammare, e S. Benedetto contano fra tutti da circa quattrocento barche della portata di cinquecento rubbia, e parte destinate promiscuamente al trasporto ed alla pesca; ma ordinariamente non sortono dal Golfo⁹.

La «diminuzione della sesta parte delle prescritte gabelle», sempre secondo l'economista romano, avrebbe permesso a «questi legni» di allargare la propria attività anche ad altri spazi del Mediterraneo. Le nuove disposizioni legislative di papa Pio VI, «dirette ad incoraggiare la navigazione mercantile nello Stato Pontificio», erano giudicate «tanto più sensate e da encomiarsi», proprio perché i territori pontifici detenevano rilevanti risorse umane e naturali capaci di rispondere egregiamente anche al soddisfacimento del problema degli approvvigionamenti necessari all'imprenditoria marittima («niente manca al medesimo di ciò che si richiede»), a partire dalla materia prima utile alla costruzione navale. Vergani tiene infatti a sottolineare che il territorio nazionale

abbonda di tutte le differenti specie di legnami necessari alla costruzione delle navi, e ad un segno tale che regolarmente in ciascun anno se ne trasmette agli este-

Ruffo. Su quest'ultimo si veda Id., *Fabrizio Ruffo e la riforma economica dello Stato Pontificio*, in «Archivio della società romana di storia patria», LXXIV, 1951, 3a serie, vol. V, fasc. I-IV.

8 E. Piscitelli, *La riforma di Pio VI* cit., p. 121: con l'editto, osserva Piscitelli, «si cercava di dar sviluppo al commercio esterno e, nello stesso tempo, alla marina mercantile accordando l'abbuono del sesto della gabella d'introduzione, prescritta nella tariffa proporzionale delle gabelle ai confini, alle merci importate con navi nazionali (o appartenenti a nazionali), il cui equipaggio fosse almeno per la metà composto di sudditi pontifici, e parimenti, in identiche condizioni, alle merci esportate soggette al dazio di estrazione», ivi.

9 P. Vergani, *Dell'importanza e dei pregi*, cit., p. 190.

ri una considerevole quantità. Né solo esiste il genere, ma si trova inoltre già introdotta l'arte di metterlo in opera. I Porti dell'Adriatico, testé nominati, soprattutto si distinguono in questo oggetto della lavorazione delle navi, e in alcuni di essi, come per esempio in Sinigaglia, questa è talmente accreditata, che continuamente se ne fabbricano per conto degli esteri¹⁰.

Un quadro efficace, quello delineato, in cui si pone in evidenza non solo la disponibilità di legname per la cantieristica, ma anche la presenza di maestranze in grado di esercitare «l'arte di metterlo in opera» nei principali porti pontifici adriatici. Tra questi spiccava Senigaglia, dove la cantieristica navale, come è stato dimostrato, aveva raggiunto nel Settecento un vero e proprio primato¹¹.

2. *Mobilità di lavoro e dinastie di mestiere.* Le maestranze individuate nel corso della ricerca sembrano distinguersi e caratterizzare la propria attività nella costruzione e nei lavori di riparazione e restauro dei natanti di medio e grande tonnello e di piccola stazza a fondo piatto, dediti al cabotaggio e alla pesca. Proprio in quest'ultimo settore si erano specializzati i centri lagunari di Torcello, Burano, Mazzorbo e soprattutto Chioggia, per cui non sorprende che da queste stesse località, nei periodi di crisi, le maestranze specializzate sciamino in cerca di nuove opportunità di lavoro nei porti di «sottovento».

L'arte si apprende da un membro della famiglia, il più delle volte dal padre, ma anche da altre figure con cui esistevano vincoli più o meno stretti di consanguineità o di affinità, che a loro volta l'avevano imparato da un familiare che li aveva preceduti¹². È una tradizione che si trasmette di generazione in generazione, ma non si allarga al di fuori della cerchia parentelare.

Il primogenito si trova di solito nella posizione più favorevole, forse perché cominciava l'apprendistato in anticipo rispetto ai fratelli, ma non si avvertono

10 P. Vergani, *Dell'importanza e dei pregi*, cit., p. 191.

11 M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese*, cit., pp. 85-112. Sui cantieri di Senigaglia nel XIX secolo si veda R. Paci, *Agricoltura e vita urbana nelle Marche. Senigaglia fra Settecento e Ottocento*, Milano 1962.

12 Sulle dinastie di mestiere si veda U. Tucci, *Carriere popolari e dinastie di mestiere*, in *Gerarchie economiche e gerarchie sociali, secoli XII-XVIII*, a cura di S. Cavaciocchi, Atti della dodicesima settimana di studi dell'Istituto internazionale di storia economica F. Datini, Prato 1980, pp. 817-851.

discriminazioni nei confronti dei cadetti, soprattutto se uno di loro si rivela più dotato e quindi più idoneo ad imporsi in una competizione nella quale la posizione del padre assicurava senza dubbio vantaggi ma non un vero e proprio diritto di eredità. Si impara guardando e facendo. Il passaggio diretto della capacità da lavoratore a lavoratore era insomma la forma dominante d'addestramento. Continuità familiari sono l'espressione della tradizione artigiana alla quale s'informano le costruzioni navali dei porti di "sottovento" almeno fino al '900 con la trasmissione orale e «per veder fare» il mestiere, con i suoi segreti e l'insostituibile empirismo delle giuste proporzioni.

Ogni lavoro nuovo infatti si imposta sull'osservazione di un modello (un'imbarcazione di riferimento, propria o altrui), sulla base delle indicazioni più o meno precise dei desideri del cliente relativamente alla lunghezza e larghezza dello scafo da allestire, all'uso futuro della barca o alla portata che dovrà avere. Con queste premesse il maestro inizia poi il lavoro, a partire dalla scelta del legname e dei suoi collaboratori.

Il monitoraggio effettuato su Pesaro, Rimini, Senigallia e ultimamente anche su Ravenna, risulta assai significativo ad individuare i cicli formativi degli artigiani e le reti di relazione che si vengono ad intessere negli ambienti di lavoro.

Nel corso del Cinquecento nell'ambito delle maestranze addette alla cantieristica si assiste a Pesaro ad una graduale sostituzione degli artefici dalmati con maestri d'ascia e calafati provenienti da Chioggia, Burano, Comacchio. Spicca la presenza di due famiglie di origine chioggiotta: i Camuffo e i Poli.

I Camuffo, famiglia di costruttori navali originari di Chioggia, nelle loro peregrinazioni di lavoro in varie località del Mediterraneo dal XIII secolo a tutt'oggi costituiscono uno straordinario esempio di continuità nella trasmissione familiare dell'arte¹³. Nel corso dei secoli li troviamo operanti a Venezia e a Creta, in Istria, a Chioggia, a Pesaro, a Rimini, a Senigallia. Le carte notarili consultate e che li riguardano attestano la loro attività a Pesaro almeno dalla prima metà del Cinquecento. Si documenta il lavoro di Giovan Domenico Camuffo, qualificato come *calafa* di Chioggia residente nel porto della città nel 1557 ed ancora nel 1577. Una permanenza almeno ventennale che dimostra l'avvenuto inserimento nella città ducale di questa famiglia di maestri d'ascia ai quali vengono affidati

13 M. Marzari, *I Camuffo. Uomini e barche, cinque secoli di costruzioni navali*, Monfalcone 1991.

anche incarichi di prestigio. Francesco Camuffo è ricordato come «ammiraglio» di Guidubaldo II e di Francesco Maria II Della Rovere, ad intendere un incarico di direttore tecnico, di sovrintendente generale degli affari di marina e della gestione della nave del duca. Discendenti dello stesso ceppo si incontrano tra la fine del Cinquecento e gli inizi del Seicento anche a Senigallia. Giulio Camuffo, figlio di Giovan Domenico, si scopre infatti attivo in Senigallia fino al 1612.

L'esame dei materiali finora esaminati consente, un secolo più tardi, di ricostruire l'attività di un'altra famiglia di costruttori di barche che, sempre proveniente da Chioggia, dopo una sosta a Rimini negli anni settanta del Seicento, fissa poi definitivamente il suo cantiere nel porto di Pesaro dando vita a quattro generazioni di maestri d'ascia: i Ghezzi. Mastro Bernardino Ghezzi, qualificato come maestro d'ascia, nel 1686 è già ben inserito nella città d'adozione dove richiama a lavorare presso di sé anche il figlio Antonio, evidentemente già instradato nel mestiere paterno. Nel novembre del 1686 infatti si pone in società con il figlio, che accetta di affiancarlo «per lavorare e fabbricare una barca nuova» da allestirsi nel porto di Pesaro. Compare però anche un altro Ghezzi, Giuseppe, fratello di Bernardino, che scopriamo impegnato alla messa a punto di alcune barche sul finire degli anni '80. È lecito supporre che appartenessero entrambi alla stessa schiatta dei Ghezzi di Chioggia che, come risulta da un censimento di squerarioli chioggiotti del 1658¹⁴, continuava a mantenere attivo un cantiere anche nella terra di origine, nel canale di San Domenico.

Sul finire del decennio precedente Bernardino, prima di trasferire stabilmente il proprio cantiere negli squeri di Pesaro, viene rintracciato in veste di maestro d'ascia anche nel porto di Rimini. Mentre la progenie del ramo di Giuseppe si interrompe bruscamente con la morte del figlio Giovanni *galafà* (1712), la discendenza del ramo di mastro Bernardino dà continuità alla professione di famiglia mantenendosi nello svolgimento dell'arte cantieristica ancora per tre generazioni, fino agli anni Settanta del Settecento con i fratelli Giambattista e Gaspare. I Ghezzi detenevano in proprietà a Chioggia uno squero ubicato lungo le rive del canale di San Domenico. Per motivi familiari, che però non vengono esplicitati dalla fonte da noi esaminata, nel 1721 Caterina e Antonia, figlie del defunto Giuseppe, rinunciano a

14 S. Perini, *Chioggia nel Seicento*, Sottomarina 1996, p. 216: Marchioro Ghezzi di Bernardino gestisce nel 1658 un cantiere a Chioggia «oltre il canal Lusenzo». Nel censimento degli squeri del 1688 figura operante nella città lagunare Domenico Ghezzi, ivi, p. 217.

proprietà ereditarie «delli quondam Bernardino Ghezzi zio e Giosepe e donna Giovanna iugali Ghezzi loro genitori»¹⁵, che risultano essere immobili situati nella città lagunare: «beni et effetti esistenti nel porto di Chiozza, nel canale di San Domenico, squero, tezza e casa posta in detta città»¹⁶. La rinuncia delle due donne aventi diritto viene fatta a favore di Antonio Ghezzi «loro zio e figlio del quondam Bernardino, fratello carnale del quondam Giosepe Ghezzi». Un successivo passaggio di proprietà viene ratificato nel 1725. Il «patronus Antonio Ghezzi de civitate Clodie continuus habitator in hac civitate [Pisauri]» trasferisce infatti «patronis Ioanni et Andree fratribus germanis de Schiavoni», maestri d'ascia di Chioggia, residenti anch'essi nella città di Pesaro («modo incolis in hac civitate Pisauri»), i seguenti immobili: «una tezza diroccata, discoperta et senza fondamento et situm squeri que omnia dictus venditor possidet in civitate Clodie super canale S. Dominici a parte que respicit orientem versus mare et in facie et in conspectu RR. Matrum Monalium et conventus S. Catterine esiusdem civitatis Clodie, prope bona patroni Pauli Camuffi»¹⁷.

In studi recenti, pur nella difficoltà di reperimento delle informazioni (da contratti di costruzione, di raddobbo dei legni, atti peritali ecc.), abbastanza frammentarie, si è tentato di ricomporre la storia dell'attività cantieristica dei Ghezzi nel porto di Pesaro, che va a coprire un arco cronologico dal 1686 al 1774¹⁸. La dinastia di questi maestri d'ascia si interrompe nell'ultimo trentennio del Settecento, verosimilmente per il mancato proseguimento della linea maschile.

¹⁵ Archivio di Stato di Pesaro (ASPS), *Archivio della città di Pesaro, Atti civili*, ad annum, 26 marzo 1721, atto rogato dal notaio Giambattista Bontempi.

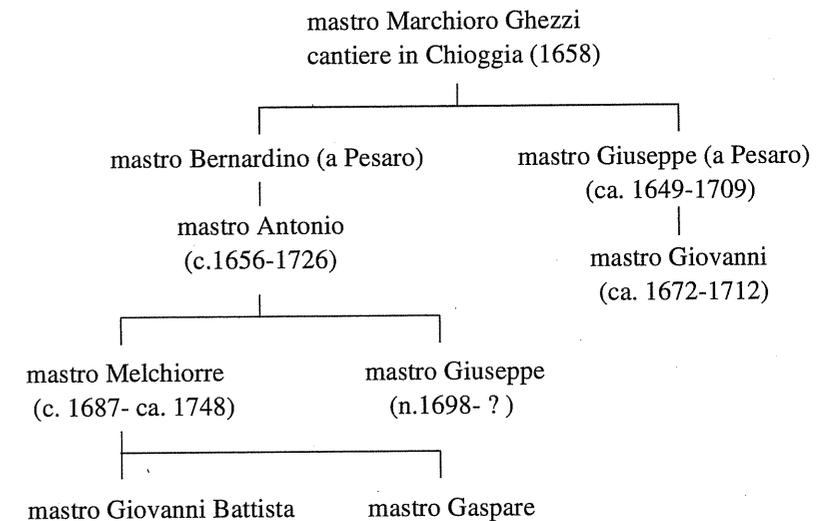
¹⁶ Sull'attività del maestro d'ascia Antonio Ghezzi, in collaborazione con il padre Bernardino, si veda M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese*, cit., p. 247.

¹⁷ ASPS, *Notarile di Pesaro*, notaio Giambattista Bontempi, 1725-1726, cc. 55r-56r, 16 aprile 1725. All'atto risultano presenti i figli di Antonio: «patronus Melchior Ghezzi filius patroni Antonii etatis sue annorum 40» e «patronus Ioseph alterius filius eiusdem patroni Antonii etatis sue annorum 26», omonimo del prozio Giuseppe. Per quanto concerne Melchiorre Ghezzi siamo a conoscenza di due atti testamentari. Al primo, datato 17 aprile 1735, è allegata anche la «polizza» matrimoniale stipulata «tra Marchionne figlio d'Antonio Ghezzi da Chioggia, continuo abitatore di Pesaro da una parte, e donna Giovanna moglie del quondam Francesco Martini da Urbino... mediante la persona di Santa sua figlia» (24 luglio 1707), Ivi, notaio Giambattista Bontempi, 1735-1736, cc. 72r-81r. Un secondo testamento viene redatto nel 1748, Ivi, notaio Pierluigi Mecchi, 1747-1748, cc. 224r-226v, 27 febbraio.

¹⁸ M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese*, cit., pp. 247-255.

Le notizie desunte dalla documentazione notarile, integrate con i dati raccolti negli stati d'anime della parrocchia di residenza, permettono dunque di delineare la genealogia del ramo pesarese dei Ghezzi, che a partire dal capostipite mastro Bernardino prosegue poi nella conduzione del mestiere, con il figlio Antonio, con l'erede di quest'ultimo, Melchiorre, poi ancora con i nipoti Gaspare e Giovambattista, a coprire un lasso di tempo secolare. Sulla scorta delle più recenti acquisizioni archivistiche in merito alla famiglia Ghezzi è possibile delineare meglio la composizione familiare inserita nel mestiere di maestri d'ascia e calafati e completare dati già pubblicati alcuni anni orsono¹⁹ (si veda l'albero genealogico della famiglia).

Albero genealogico della famiglia Ghezzi



Nel primo Settecento troviamo operanti nei cantieri di Pesaro anche altri maestri d'ascia: Giovanni Agnelli proveniente da Rimini (quasi sicuramente si tratta di un discendente degli Agnelli carpentieri di Ravenna dei quali si riferirà fra bre-

¹⁹ M.L. De Nicolò, *Maestri d'ascia e calafati nel porto di Pesaro*, cit.

ve), Nicolò D'Este originario di Burano, Bonaventura Moroni con il figlio Giovanni, originari di Senigallia, e figurano tutti come collaboratori di Giovambattista Ghezzi. Sul finire degli anni Settanta del secolo, ormai estinta la dinastia dei Ghezzi, a Pesaro si affacciano sulla scena altri calafati: Filippo Fenzeresi, Domenico d'Este e Nicolò Perugini, prima dell'immigrazione da Senigallia del proto Nicola Bartolini.

Un movimento piuttosto rilevante di carpentieri di origine chioggiotta si documenta anche a Rimini, a partire dal Cinquecento, ma specialmente nei due secoli successivi dopo l'impianto della nutrita colonia di chioggiotti nei quartieri di San Giuliano, di Santa Maria al mare e nel borgo di San Nicolò.

Nel 1760 il console di Venezia di stanza a Rimini segnalava ai Savi alla Mercanzia la consistenza della numerosa colonia veneta, composta principalmente da elementi originari di Chioggia, ormai pienamente integrata nel porto romagnolo ed in costante aumento per le opportunità di lavoro che si erano maturate negli ultimi decenni. Questo il tenore di uno dei suoi rapporti:

Moltissimi Chiozzotti si sono stabiliti in questa città e suo porto, anzi posso dire che facendo questo porto all'incirca mille e duecento anime, mille certamente sono di Chiozza, con diversi altri sparsi per la città. Vi sono ancora qui dei Buranelli, ma questi sono pochi. Li fabbricatori di barche o calafati sono pure di Chiozza e sono sette famiglie, e ne sono appunto venuti due altri da pochi giorni in qua. Li fabbri ancora da ancore e da ferramenta da barche sono di Chiozza. Intorno il tempo della loro dimora posso dire che alcuni saranno qui da venti a trent'anni in qua, alcuni da minore ed alcuni altri da poco tempo, poiché ogni anno ne vengono²⁰.

Un'ulteriore conferma di questo stato di cose si evince dall'esternazione fatta nel 1767 dal rettore di Chioggia Giovanni Paolo Baglioni che nella relazione al Senato, lamentando lo stato di indigenza della popolazione locale inquadrabile nella sua totalità nell'esercizio delle sole arti di calafati e pescatori, denunciava: «Molti ricercano sotto diverso cielo quella sussistenza che non ritrovano nella propria patria, e particolarmente nel porto di Rimini, Stato pontificio, dove pas-

²⁰ Archivio di stato di Venezia, *Giustizia vecchia*, b. 36, fasc. Rimini, lettera del 25 agosto 1760.

sano di quando in quando ad abitare l'intera famiglia»²¹.

Nel corso del secolo XVII ritroviamo attivi i maestri d'ascia Vincenzo *Rubelus*, probabilmente identificabile con il proto Vincenzo Rossetti segnalato dagli studi di Sergio Perini (1636)²², Angelo Cirielli (1662) e Paolo Agnelli. I diretti ascendenti di quest'ultimo, nelle persone di Giovan Battista e Michele, entrambi maestri d'ascia assai ricercati a giudicare dai contratti di costruzione o di riattamento di navigli finora esaminati che li riguardano, operano sul lido di Ravenna almeno dalla metà del Cinquecento, piegandosi anch'essi periodicamente a svolgere lavori in altri luoghi della costa. Paolo Agnelli, appena ricordato, si ritrova a lavorare a Rimini a metà del Seicento; Giovanni Agnelli invece si incontra a Pesaro all'inizio del Settecento²³.

Per quanto riguarda invece i Cirielli, si mette in luce nel mestiere di famiglia un mastro Domenico nel 1689, anno in cui figura come titolare degli *squeri* del porto di Rimini presi in affitto dalla compagnia di Sant'Antonio alla quale la comunità di Rimini aveva concesso l'uso fin dal 1669²⁴. Una consuetudine, quella di privilegiare, da parte delle comunità cittadine, le confraternite religiose e laiche legate alla società marinara nell'uso di spazi in adiacenza al porto canale, che si è avuto modo di rilevare anche altrove, a Pesaro, a Senigallia, a Trieste. Anche i fratelli di mastro Domenico Cirielli, Lorenzo e Michele, tutti figli del capostipite Angelo, si industrializzano nell'arte paterna, proseguita poi nella generazione successiva da Gabriele, figlio di Domenico.

Un'altra dinastia di carpentieri navali di stanza a Rimini per almeno tre generazioni è quella dei Guazzini. Il capostipite Giuseppe compare in un contratto dell'aprile 1679, mentre nel 1742 viene certificata l'attività di mastro Simone Guazzini qualificato appunto come «galafà del porto di Rimini», nella veste di conduttore dello *squero* della compagnia di Sant'Antonio, tenuto in società con un parone ed un altro galafà, mastro Antonio Fabbri, di cui si appura la presenza a Rimini almeno dal 1737.

²¹ *Relazioni dei rettori veneti nel Dogato. Podestaria di Chioggia*, Milano 1962, pp. 203-204; S. Perini, *Chioggia dal Settecento all'età della restaurazione*, Chioggia 1989, p. 366.

²² S. Perini, *Chioggia nel Seicento*, cit., p. 216.

²³ M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese*, cit., p. 65; in un contratto per la fornitura di legname mastro Giovanni Agnelli di Rimini viene qualificato «calafà in Pesaro» (1711), *Ivi*, p. 257.

²⁴ Sui Cirielli, *Ivi*, pp. 40-42.

Nel primo Settecento si ha notizia anche dei lavori eseguiti dal proto Giuseppe Fabbri e dai figli, Battista (Tita), Giovanni e Antonio, tutti originari di Chioggia. La dinastia dei Fabbri nel porto di Rimini prosegue poi con il protocalafato Nicola, di cui si ha notizia ancora nel 1825. Tra le maestranze del secondo Settecento si ritrovano anche Bartolomeo Bertotti e Felice Gradara, «da Chioza abitanti in Rimino» (dal 1774) e Domenico Sambo (o Sambì), anch'esso chiogiotto che rimane a costruire bastimenti nello scalo riminese per un quarantennio, fino alla morte. Quest'ultimo si giovava della collaborazione del figlio Giovanni, ma è poi il genero, Gaetano Masini, ad ereditare l'arte. Il Masini continua il mestiere del suocero risultando nel primo Ottocento titolare di uno dei due più importanti cantieri di Rimini, in concorrenza con il proto Pietro Fabbri²⁵.

Nel corso del Settecento, insomma, i cantieri pontifici conoscono una fase di grande produttività e momenti di crisi si avvertono solo quando viene a mancare la continuità lavorativa dei maestri proti per estinzione di una dinastia importante. Questo obbliga a richiedere la fabbricazione di nuovi natanti direttamente nei luoghi tradizionalmente vocati alla cantieristica e il reclutamento di manodopera specializzata per effettuare in loco pressoché solo lavori di raddobbo o piccole imbarcazioni. In qualche occasione speciale, come per l'allestimento di nuove galeotte per il pattugliamento del mare, motivato dalla recrudescenza di tensioni nei rapporti di politica internazionale che sollecitano una più attenta sorveglianza delle acque territoriali per la difesa delle coste dalle incursioni corsare, le autorità governative radunano diversi maestri d'ascia ad operare simultaneamente. È quanto accade nel 1716 ad Ancona, quando viene invitato a dirigere i lavori un costruttore navale di Venezia coadiuvato da calafati provenienti da Rimini, Pesaro e Senigallia²⁶.

²⁵ Sui calafati riminesi operanti nel Settecento e nei primi dell'Ottocento, *Ivi*, pp. 41-48.

²⁶ Archivio segreto Vaticano, *Fondo Albani*, 212, *Relazione dell'armamento terrestre e marittimo fatto d'ordine della Santità di Nostro Signore papa Clemente XI in difesa delle spiagge dello Stato ecclesiastico nell'Adriatico* (1716), indirizzata al cardinal Paolucci dal governatore d'Ancona Gaetano Stampa. Clemente XI aveva ordinato l'allestimento in Ancona di sei galeotte per la difesa della costa adriatica: «quantunque l'Arsenale di quel porto fosse totalmente sprovvisto di materiali, di attrezzi e d'ogn'altro bisognevole – scriveva il governatore al segretario di stato – né si trovasse colà maestranza sufficiente per tal'opera, si sarebbe ciò nonostante potuto rinvenir facilmente quelli e questa da luoghi e parti convicini». Nella città dorica aveva trovato dimora tal Giovanni Battista Rossi «di nazione veneto, soggetto capace di

Al momento attuale della ricerca sono circa una ventina i casi in cui per la costruzione di nuove imbarcazioni, fra gli anni Settanta e Novanta del Settecento, i *paroni* o armatori riminesi si rivolgono direttamente ai cantieri di Chioggia, con una spiccata preferenza per i cantieri Nordio e Grasso. I maestri d'ascia si spostano a Rimini solo per la stipula dei contratti in cui si precisano oltre alla tipologia del natante (barca da pesca o da viaggio), dimensioni, particolarità nella fattura, l'impegno del maestro d'ascia ad eseguire il lavoro a regola d'arte e i tempi di consegna, quasi sempre a Pasqua o a Pasqua rosa (Pentecoste), anche la qualità e la provenienza del legname da utilizzare, molto spesso da estrarre dai boschi locali, ma si hanno anche casi di richiesta di «corbetti d'Istria». Interessante poi l'aggiunta della clausola che contempla, prima della consegna, di sottoporre all'esame del committente la «barca bianca» e non «nera» in acqua, cioè prima dell'impermeabilizzazione dello scafo con pece e catrame, al fine di permettere il controllo del legname impiegato e la perfetta esecuzione del montaggio e fissaggio delle tavole. Una regola, quest'ultima, ben definita già nel «capitolare dei calafai» del 1437 segnalato da Giovanni Caniato: «che i marangoni e calafati non ossi né presumi far vendita delli navilii o nave negra se non bianca [...] considerando a quanto pericolo score la nave e navili che i marangoni de navi fanno sopra de sì, per esser mal calcadi, sì per esser lavoradi de mal legname come per esser mal fitti [...]»²⁷.

Anche l'ammontare del costo dell'opera viene demandato alla fine del lavoro. Questo viene poi computato dal maestro d'ascia e comprovato dallo stesso committente o da un esperto di sua fiducia e, in caso di controversia rimesso alla convalida di periti dell'arte. Si mantiene dunque forte fino alla fine del Settecento la dipendenza da Venezia e dai centri lagunari, ma si impone via via anche la fama dei cantieri di Senigallia.

Probabilmente una ricerca a tappeto sulla fonte notarile consentirebbe di chiarire meglio il rapporto di dipendenza che viene ad instaurarsi ora con Chioggia, ora

dirigere una tal fabbrica, avendo egli asserito di aver più volte servita la sua Repubblica e altri principi in cotal mestiero». Il sovrintendente ai lavori di allestimento delle unità navali militari «pose subito mano a far radunar maestranze in Ancona da Pesaro, da Sinigaglia, da Rimino e da altri luoghi», *Ivi*, c. 199rv. Le forniture di legname provenivano dalla Romagna, dall'Istria e dalla Dalmazia.

²⁷ *Capitolare dei calafai*, cap. LXXXVI citato in G. Caniato, *Arte degli squerarioli*, cit., p. 40.

con Senigallia, riconosciute centrali di produzione alle quali ricorrere per forniture di scafi e materiali per la pesca e per la navigazione o anche perché luoghi di origine e di reperimento dei maestri d'ascia di volta in volta richiamati nei porti di "sottovento" per la costruzione *in loco* di nuove imbarcazioni o per raddoppi e calafataggi. Si potrebbero ricostruire con più precisione i tempi della loro mobilità e capire le motivazioni che inducono i committenti a preferire l'una o l'altra scuola di carpentieri. Fra i motivi che possono aver condizionato i progressi della cantieristica navale in un determinato porto, si potrebbe addurre anche il minor costo e una più facile reperibilità del legname rispetto ad altre località costiere. In base alla documentazione finora esaminata parrebbe evidenziarsi una gravitazione della marineria riminese verso Chioggia, imputabile alla vicinanza culturale dovuta alla sua massiccia componente veneta. Per quanto riguarda invece la costruzione navale pesarese si rilevano da parte degli armatori pesaresi, pescatori e mercanti, contatti sia con i cantieri di Chioggia a nord, che con quelli di Senigallia a sud con una preferenza per questi ultimi almeno dalla seconda metà del Settecento.

Tra Seicento e Settecento è documentabile a Senigallia una fiorente attività cantieristica dovuta alla presenza di maestranze specializzate di varia provenienza che scelgono come propria base di lavoro appunto il porto sul Misa, dando così origine a generazioni di maestri d'ascia e calafati, vere e proprie "dinastie" di mestiere, capaci di espandersi poi anche in altri porti adriatici dove si verificherà carenza di manodopera specializzata.

Quando, agli inizi del Settecento, la ristrutturazione del porto canale di Senigallia obbliga la comunità a reperire una nuova area da destinare ai cantieri navali, esterna al circuito murario, si verifica una sostanziale crescita delle commesse di lavoro, tant'è che in un verbale della Congregazione del porto si legge: «Molti paroni fermi hanno fatto istanza che quando avesse lo squero fatto nel luogo principiato avanti il laterale della Madonna della Marina essi verrebbero ad acconciare i loro vasselli qui e pagarebbero al porto per ogni tirata di barca o vascello un tanto, mentre si leverebbero a medesimi i discapiti che hanno di portarsi in Venezia o in Dalmazia» (1702)²⁸.

²⁸ Archivio comunale di Senigallia, *Congregazione del porto*, H, c. 51r, citato in V. Casagrande Serretti, *Il porto canale di Senigallia nei secoli XVII e XVIII: problemi, lavori, tecniche e materiali*, in «Proposte e ricerche», 44 (2000), p. 55 nota 34.

Le fortune della cantieristica senigalliese potrebbero essere ricondotte alla vicinanza di questo scalo con il porto di Ancona, che necessitava per i molti navigli presenti di opportuni cantieri navali anche per i lavori di raddobbo e di riparazione dei legni in transito, come anche all'importanza della fiera cittadina che richiamava appunto a Senigallia un consistente movimento di imbarcazioni dedite ai trasporti di cabotaggio. Ma forse il motivo saliente dello sviluppo della cantieristica, così come sembra potersi imputare per Ravenna al tempo della dinastia degli Agnelli, era rappresentato dall'ampia disponibilità di legname che il territorio circostante poteva offrire. Risorse boschive e cantieri navali, come è già stato notato, sono in stretta relazione e la storia della cantieristica veneziana a questo riguardo si mostra esemplare.

Alla metà del sec. XVII si registra l'immigrazione da Ravenna a Senigallia di un'altra importante schiatta, quella dei Donati. È infatti attorno alle figure di due «artefici da barche» membri di questa famiglia che ruota l'arte cantieristica senigalliese del secondo Seicento, resa nota all'epoca anche dal lavoro di altre maestranze, i Moroni, i Marini e i Saccarotto che in qualche caso non disdegnano di mettersi anche in società per far fronte alle molteplici forniture di lavoro. Questi contratti di società sono per noi particolarmente interessanti, perché trattengono informazioni anche in merito ai salari della manodopera e alla gestione del cantiere. Nella capitolazione riguardante i rapporti con gli operai, per esempio, viene specificato che spettava al datore di lavoro provvedere al vitto quotidiano, all'uso di un alloggio e ad altre necessità della squadra, mentre restavano a carico del dipendente le spese relative al vestiario e alle eventuali cure medico-sanitarie.

La fama dei cantieri senigalliesi sale soprattutto in virtù della presenza di questi protti. Ai maestri d'ascia di Senigallia si rivolgono i *paroni* della costa fermana e a Giuseppe Saccarotto giungono richieste di costruzione ex novo di legni anche da *paroni* dello Stato imperiale. È poi sempre di Senigallia il maestro d'ascia Nicola Bartolini che dopo una serie di spostamenti di lavoro solo stagionali negli squeri di Pesaro, verso il 1789, trasferisce poi definitivamente il suo cantiere a Pesaro divenendo una figura di spicco della cantieristica locale per almeno un ventennio.

Anche le ricerche condotte sull'attività cantieristica nei centri costieri del Piceno²⁹ hanno mostrato una costante, la provenienza dai centri lagunari veneti

²⁹ Su questo argomento si veda ora M. Ciotti, *Lo sviluppo delle attività cantieristiche a San*

delle maestranze operanti negli squeri di San Benedetto, Grottammare, Marano, Porto Fermo. Si pensi ai Venieri, ai Palestini, ai Canaletti, famiglie tutte che hanno prodotto anch'esse "dinastie di mestiere" plurisecolari³⁰.

Nel XVI secolo nella Marca meridionale si documenta, attraverso la fonte notarile, un centro cantieristico di una certa rilevanza: Marano. Numerose stipule di contratti di affitto sia dell'area destinata a cantiere, sia delle attrezzature tipiche, necessarie per il varo e rimessaggio dei navigli³¹, in aggiunta ad altri rogiti relativi alla costruzione di nuove barche³², manifestano per tutto il Cinquecento e il primo Seicento il peso assunto nel settore dallo "scalo" di Marano, che risulta gestito da un sovrintendente della comunità denominato «ammiraglio»³³.

Benedetto del Tronto nel XVIII secolo, in «Proposte e ricerche», 45 (2000), pp. 42-69; Ead., *Economie del mare. Costruzioni navali, commercio navigazione e pesca nella Marca meridionale in età moderna*, Quaderni di «Proposte e ricerche», 32 (2005), pp. 17-41. Sulle maestranze della Marca meridionale si veda anche Ead., *Maestranze, commercio e navigazione a Grottammare e a San Benedetto*, in *Fermo e la sua costa. Mercè. Monete, fiere e porti tra tardo medioevo e fine dell'età moderna*, vol. II, Grottammare 2004, pp. 133-168.

³⁰ Sull'origine veneta di queste famiglie si veda M. Ciotti, *Lo sviluppo delle attività cantieristiche*, cit., p. 59, nota 31; G. Merlini, *La famiglia Palestini e la sua storia*, in «San Benedetto oggi», n. 284, 22 novembre 1998, ivi citato. G. Cavezzi, *I Palestini, una dinastia di marinai e calafati*. Nicola, l'ultimo costruttore di barche, in «Cimbas», 26 (2004), pp. 75-81. Sui Palestini si veda ora M. Ciotti, *Economie del mare*, cit., pp. 25-36, da cui si evince la città d'origine (Pellestrina) e si data l'immigrazione a San Benedetto alla fine del Seicento. Maestri d'ascia della famiglia Venieri (forse di origine veneziana, Venier) risultano in attività nei cantieri di Ravenna nel secondo Seicento, Archivio di stato di Ravenna, *Notarile di Ravenna*, notaio Giambattista Florio, 1677-1700, c. 28v, 2 dicembre 1678. Il ramo dei Venieri stabilì a Grottammare era originario di Pirano, si veda *infra*.

³¹ Sulle cessioni in affitto a terzi, da parte della comunità, dello scalo di Marano si veda G. Cavezzi, *Il Settecento secolo decisivo per l'affermazione dell'attività di pesca nella costa del Piceno meridionale*, in *Civiltà contadina e civiltà marinara nella Marca meridionale e nei rapporti fra le due sponde dell'Adriatico*, Atti del VII Seminario di studi per personale direttivo e docente della scuola, Cupramarittima, ottobre novembre 1995, Grottammare 1998, p. 348, nota 19. Si vedano inoltre i numerosi atti notarili segnalati nei seguenti contributi: Id., *Il culto di S. Basso. Alcuni documenti della marineria cuprese tra XVI e XVIII secolo*, prima parte, in «Cimbas», 25 (2003), pp. 25-50; seconda parte, in «Cimbas», 26 (2004), pp. 1-32; Id., *Ancora sulla marineria di Marano e Sant'Andrea, oggi Cupramarittima*, in «Cimbas», 27 (2004), pp. 60-78.

³² Un contratto di costruzione è datato 1554, si veda G. Cavezzi, *Il culto di S. Basso*, cit., prima parte, p. 34. Si tratta di un «liutus», messo in opera dal «magister Pierus Nardonus».

³³ G. Cavezzi, *Ancora sulla marineria di Marano*, cit., p. 68, a. 1633. Sulle attività marit-

In un quadro dimostrativo datato 1824, in cui vengono segnalati per ogni località costiera dell'Adriatico pontificio i maestri d'ascia abilitati alla «regolare stazzatura dei legni», i Canaletti sono presenti in vari porti a sud di Ancona: a Porto Recanati, a Civitanova, a Porto Fermo³⁴. I Palestini e i Venieri a Grottammare³⁵. I Bruni, segnalati nel 1824 a San Benedetto, sono documentati poi anche in Abruzzo, a San Vito e a Ortona³⁶.

Relativamente all'Abruzzo si evidenzia in primo luogo una frequentazione degli approdi finalizzata all'approvvigionamento di legname dai boschi del retroterra, ricchi appunto di specie arboree ritenute idonee alla costruzione di barche. Le ricerche archivistiche e gli studi già condotti da Corrado Marciani danno sostegno all'importanza di questa vocazione ambientale.

Forniture, ad esempio, per i cantieri di Ragusa (Dubrovnik)³⁷ e di Chioggia, con la sgrossatura della materia prima e la messa a punto, per l'allestimento dei navigli, degli elementi costruttivi «già lavorati e approntati», erano effettuate *in loco*, con il successivo rimessaggio dei materiali richiesti nei caricatoi del litorale abruzzese per l'imbarco alla volta dei cantieri in cui operavano i maestri d'ascia ai quali era destinato l'ordine. La documentazione archivistica proposta da

time del luogo si veda ora O. Gobbi, *Porti e commercio marittimo a Marano e Grottammare nei secoli XVI e XVIII*, in *Fermo e la sua costa*, cit., vol. II, pp. 101-132.

³⁴ A. Silvestro, *Protocalafati e stazzatura delle imbarcazioni nel I Circondario marittimo dell'Adriatico*, in «Cimbas», 21 (2001), pp. 4-5, 7-8. Sulla dinastia dei Canaletti si veda M. Ferretti, *Le dinastie dei calafati. I Canaletti di Civitanova*, in «Cimbas», 18 (2000), pp. 18-23.

³⁵ A. Silvestro, *Protocalafati*, cit., pp. 5-8. Sui Venieri di Pirano, attivi a Grottammare, si veda anche G. Cavezzi, *Il culto di S. Basso*, cit., seconda parte, pp. 12-14, 17. Nel primo Seicento operava nei cantieri di Grottammare un altro maestro d'ascia originario di Pirano, mastro Andrea Avanzi, si veda G. Cavezzi, *Ancora sulla marineria di Marano*, cit., pp. 68-70.

³⁶ Si veda *infra*.

³⁷ C. Marciani, *Le relazioni tra l'Adriatico orientale e l'Abruzzo*, cit., p. 33; R. Giannandré, *Abruzzo e Dalmazia nell'Adriatico rinascimentale*, in Autori vari, *L'Abruzzo e la Repubblica di Ragusa tra il XIII e il XVII secolo*, Atti del convegno, Ortona 25-26 luglio 1987, vol. II, Ortona 1987; M. Costantini, *Economia, società e territorio nel lungo periodo*, in M. Costantini e C. Felice, *Economia, società e territorio nel lungo periodo*, in M. Costantini e C. Felice, *L'Abruzzo. Storia d'Italia. Le regioni dall'unità ad oggi*, Torino 2000, p. 74. Sull'attività cantieristica a Ragusa si veda A. Di Vittorio, *Finanze e moneta a Ragusa nell'età delle due crisi*, Napoli 1983, pp. 28, 35-36, 137. La Repubblica di San Biagio si riforniva di legname nei boschi del Gargano, S. Razzi, *La storia di Raugia*, Lucca 1595, p. 151; F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. II, Torino 1986, p. 137.

Marciani a questo riguardo risulta particolarmente significativa. Fra i registi a noi pervenuti si segnala, fra gli altri, un contratto stipulato tra un legnaiolo di Vasto e un marinaio di Chioggia che funge da intermediario tra il fornitore abruzzese e il maestro d'ascia Iacomo Donai di Chioggia (1551)³⁸.

Il legnaiolo si impegna a consegnare la partita di legname richiesto, espressamente «de robore excepto colomba, paramezale et parascosole che le fa de cero», dimensionato in base alla lunghezza pattuita («in colomba», cioè nella chiglia, trentacinque piedi). Il taglio avrebbe dovuto effettuarsi nel mese «de aprile a bona luna»³⁹ con un lavoro «de bona proporzione et sesto» e, eseguita l'opera, si sarebbero dovuti ammassare i materiali alla marina di Tecchio, territorio di Guglionisi per il definitivo trasporto a Chioggia dove avrebbe dovuto eseguirsi materialmente l'allestimento dello scafo.

In merito alla cantieristica Marciani sulla scorta delle proprie indagini riferisce che

nel periodo di cui ci stiamo interessando, non risulta ci fossero in Abruzzo altri cantieri navali al di fuori di Ortona. Era noto invece che dai boschi di Vallevò di Rocca S. Giovanni, di Santa Maria di Torino di Sangro e – tramite i vastesi – da quelli di Setacciano e Guglionisi, veniva tratta ed esportata grande quantità di legname. Che esso poi servisse per la costruzione di navi è dimostrato dal fatto che prima della esportazione veniva lavorato sul posto e ridotto in tavole e addirittura in madieri⁴⁰.

38 *Regesti Marciani. Fondi del notariato e del decurionato di area frentana (secc. XVI-XIX)*, Deputazione abruzzese di storia patria. Documenti per la storia d'Abruzzo, vol. 7/III, L'Aquila 1989, pp. 247-248.

39 Sui tempi indicati al taglio stagionale dei boschi per la costruzione esiste una vasta letteratura. In merito alle regole nella preparazione del legname per la cantieristica, si trovano puntuali trattazioni in A. Palladio, *I quattro libri dell'Architettura*, Venezia 1570, p. 7; B. Baldi, *La nautica*, Venezia 1590, vv. 95-104; B. Crescenzo, *Nautica mediterranea*, Roma 1602; P. Pantera, *Dell'armata navale*, Roma 1607, p. 67; H.L. Duhamel Du Monceau, *De l'exploitation des bois au moyen de tirer un parti avantageux des taillis, denifutaies et d'en faire une juste estimation*, Parigi 1764 (trad. it., *Del governo dei boschi ovvero mezzi di ritrar vantaggio dalle macchie e da ogni genere di piante da taglio e di dar loro una giusta stima*, Venezia 1772); L.J. Goujon, *Manuale ad uso degli agenti de' boschi e della marina*, Milano 1807.

40 C. Marciani, *Un cantiere veneto a Giulianova nel 1500*, in «Rivista Abruzzese», XIX, 3 (1966), ora in Id., *Scritti di storia*, cit., II, p. 590.

L'attività dei legnaioli di barche era comunque di grande rilievo, essendo una specializzazione di mestiere su cui facevano molto conto i costruttori navali. Se ne ha prova dalla documentazione reperita per Senigallia, per Porto Recanati e per i porti della costa pugliese⁴¹.

Va poi tenuto in considerazione, sempre in merito alle risorse boschive di cui l'Abruzzo disponeva, che nel XVI secolo ci si rapportava a questi territori non solo per l'approvvigionamento dei semilavorati per la costruzione di barche, ma anche dei robusti tronchi destinati alla creazione e al rinforzo delle palificate per la difesa dei porti. Dai boschi di Lanciano ad esempio provenivano i pali utilizzati nella ristrutturazione dei porti di Cesenatico (1557)⁴² e di Rimini (1589)⁴³.

Per quanto concerne l'esistenza di cantieri navali abruzzesi, per i secoli dell'età moderna, la documentazione di cui a tutt'oggi si dispone risulta piuttosto scarsa, ma comunque sufficiente ad individuare tra XVI e XVII secolo anche negli scali regnicoli, e più precisamente nei cantieri di Giulianova, di Vasto e di

41 Su Senigallia, M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese*, cit., pp. 85 e ss. Su Porto Recanati si veda G. Stefani, *Dizionario corografico dello Stato pontificio*, Milano Verona 1856, p. 845: «Vi sono dei legnaioli e de' calafatti pel raddobbo e per la costruzione delle barche...». Per costruire bastimenti nei cantieri della costa pugliese si utilizzava il legname proveniente dal Monte Sant'Angelo, dove si trovavano boschi di cerro: «ma è di qualità dolce, spugnoso e soggetto alli vermi chiamati vescie». Si usava anche legname proveniente dai vicini boschi di Rutigliano, Putignano, Conversano, Le Noci: «questo legname è di cercola vero e di miglior qualità di quello del Monte perché è più duro, non è spugnoso, è amaro, e non sta soggetto tanto quello del Monte alli vermi». Risultava «ottimo per l'ossatura» essendo «legname corto» (*Piano della situazione, estensione e qualità del territorio di Mola*, 1783, ms. in Biblioteca provinciale "G. De Gemmis", Bari, pubblicato in A.C. Rigo, *Mola alla fine del XVIII secolo*, Mola 1976). Sui boschi del Gargano in funzione della costruzione navale si veda anche I. Pansini, *Note su alcune barche tradizionali adriatiche (secc. XVIII-XIX)*, in «Studi Molfettesi», 6-8 (1998), pp. 53 e ss.; in particolare si cita un contratto, datato 1731, tra un armatore di Trani e legnaioli di Vieste. Costoro dovevano «scegliere il legname adatto nei boschi, tagliarlo a tempo debito, segarlo come conviene e trasportarlo sulla spiaggia di Vieste». Una tartana avrebbe poi imbarcato il materiale per trasferirlo a Trani dove il maestro d'ascia, una volta esaminata la qualità del tavolato, avrebbe poi messo in opera il nuovo natante (Ivi, p. 53). Si veda anche M.L. De Nicolò, *Tartanon pesarese*, cit., p. 89.

42 A. Turchini, *La Romagna nel Cinquecento*, I, *Istituzioni, comunità, mentalità*, Cesena 2003, p. 199.

43 Ivi, p. 197. Si fa cenno all'acquisto, da parte della comunità di Rimini, di 8000 alberi dalla comunità di Lanciano, da tagliarsi nel bosco di Sant'Apollinare.

Ortona, l'immigrazione di lavoro di maestranze dalmate e venete. Nel 1576 un armatore veneziano – è sempre Corrado Marciani a darne notizia – allo scopo di allestire una nuova nave, si accorda con due marangoni della città lagunare in merito al loro trasferimento a Giulianova per la messa in opera del legno. La costruzione del naviglio non giunge a compimento, forse per mancanza di finanziamenti, visto che il committente aveva richiesto la sospensione dell'opera costringendo i maestri d'ascia a chiedere il sequestro della nave⁴⁴.

A Vasto, dalla quietanza finale relativa alla costruzione di una fregata, veniamo a sapere che agli inizi del XVII secolo erano operativi nei cantieri locali due carpentieri navali⁴⁵. Ancora una volta si tratta di maestranze provenienti da Chioggia che si mettono al lavoro per realizzare «ad uso d'arte» appunto un'imbarcazione che risponde alla tipologia della fregata, garantendo di rendere lo scafo ben stagno e idoneo alla navigazione, cioè «di farcela bona, che stia bene in acqua et ogni volta che detta fregata non stesse bene in acqua tornare a refarla et a raccomandarla a loro proprie spese et interesse». La barca doveva insomma risultare «bona», cioè in grado di galleggiare e di navigare, «che stia bene in acqua». In caso di eventuali mancanze professionali o per l'insorgerza di falle strutturali allo scafo, i due maestri d'ascia assicuravano, a titolo di indennizzo verso il committente, la propria disponibilità a farvi fronte: «ogni volta che detta fregata non stesse bene in acqua tornare a refarla et a raccomandarla a loro proprie spese et interesse»⁴⁶.

Nello stesso periodo ad Ortona si incontrano anche maestri d'ascia di origine dalmata, come si evince da un contratto datato 1608 stipulato per la costruzione di una barca peschereccia (1608)⁴⁷. Uno di questi artigiani risulta originario di Sebenico, città sulla costa orientale dell'Adriatico resa famosa anche per la presenza in loco di abili costruttori navali.

Nel primo Ottocento risultano invece in attività sulla costa abruzzese cantieri per la costruzione di barche da pesca («barche, paranzelle, paranze, pelaghi, scia-biche») nelle seguenti località: Termoli, Vasto, San Vito di Lanciano, Ortona, Pescara, Giulianova, Francavilla, Silvi⁴⁸.

44 Sulla vicenda nel dettaglio si veda C. Marciani, *Un cantiere veneto a Giulianova*, cit.

45 *Regesti Marciani*, cit., 7/ VIII, L'Aquila 2003, pp. 196-197.

46 Ivi, p. 197.

47 C. Marciani, *Le relazioni tra l'Adriatico orientale e l'Abruzzo*, cit., pp. 545, 551.

48 Sui costruttori navali di Sebenico attivi nei cantieri di Arbe, I. Pederin, *Commercio, eco-*

Cenni sull'attività cantieristica abruzzese vengono riportati anche in uno studio, pubblicato nel 1915, di Gino Albi⁴⁹, nel quale l'autore osserva come, da un punto di vista logistico, fosse facile impiantare e/o improvvisare lungo il litorale la sistemazione di cantieri per la costruzione navale: «ogni tratto di spiaggia poteva servire alla costruzione del materiale navale e quindi ogni paese marittimo era in grado di produrre facilmente navigli grandi e piccoli, a seconda delle esigenze richieste»⁵⁰. Né manca di segnalare le antiche origini di quell'arte e l'originalità e particolarità delle forme prodotte dagli artigiani locali:

Il nostro Abruzzo – rimarcava Albi – fu sempre costruttore di navi. Nella più remota antichità le costruzioni fiorirono... principalmente ad Ortona che ebbe maestranze specializzate e tali da dare alle forme di carena delle barche differenze sostanziali da quelle adoperate sia dalle maestranze delle Marche, che da quelle della Puglia⁵¹. Tali diverse forme di carena sussistono tuttora e devono costituire un orgoglio regionale non indifferente⁵².

Tuttavia, agli inizi del Novecento si registra una crisi del settore assai forte,

nomia, pesca, arti e mestieri in Arbe nel Quattrocento, in «Archivio storico italiano», 147 (1989), pp. 235 e ss. Nel 1542 nella città di Ancona opera il «magister Matteus quindam Petri de Sibinico galafatus», Archivio di stato di Ancona, *Notarile di Ancona*, Notaio J.B. Alberici, vol. 1542, cc. 88v-89r.

49 G. Albi, *L'Abruzzo marittimo*, Casalbordino 1915, pp. 78 e ss.

50 Ivi, p. 78.

51 Per quanto riguarda la cantieristica pugliese, è opportuno notare che, nel XVIII secolo, operava nei cantieri di Molfetta tal Giuseppe Poli «mastro calafato», con tutta probabilità discendente di quella famiglia di carpentieri di Chioggia la cui attività di lavoro e mobilità risulta ben documentata in età moderna e contemporanea, si veda T. Pedio, *Il consolato veneto a Molfetta dal XV al XVIII secolo*, estr. da *Momenti e figure di storia pugliese. Studi in memoria di Michele Viterbo (Peucezio)*, vol. I, Galatina 1981, p. 206. Sui Poli di Chioggia si veda D. Memmo, *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, vol. I, Chioggia 1985, p. 51, nota 3: il contratto di costruzione per una marciliana è stipulato con i mistri Alessandro, Polo e Olivier «di Poli calafà, fratelli e fioli del quondam mistro Zuanne de Chioza» (a. 1558). Nel corso del secolo XVII i cantieri Poli nella città d'origine risultano essere due nel 1608; sette nel 1629; uno nel 1658; quattro nel 1688 (Perini, *Chioggia nel Seicento* cit., pp. 216-217). Nel 1896 risultano ancora appartenere a questa stessa famiglia due cantieri: uno dei fratelli Poli fu Giovanni e l'altro di Giacinto Poli fu Valentino (D. Memmo, *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, cit., I, p. 105).

52 Ivi, p. 79.

che obbliga marinai e addetti alla pesca⁵³ a ricorrere altrove per le nuove commissioni ed anche per semplici raddobbi.

La maestranza decresce fino al punto che, per le riparazioni, si fanno venire maestri d'ascia da San Benedetto del Tronto o dalle spiagge di Puglia: anche le barche da pesca si vanno a comprare fuori. Dai paesi dove si eseguivano costruzioni navali sono scomparsi i nomi delle cittadine abruzzesi; vi resta solo il nome di S. Vito Chietino ove esiste il cantiere dei fratelli Francesco e Filippo Bruno. Altro carpentiere Bruno esegue piccole riparazioni ai galleggianti di Ortona⁵⁴.

Un'altra dinastia di mestiere, quella dei Bruni (o Bruno) che, come accennato più sopra, sappiamo già operante a San Benedetto del Tronto nel 1824, oltre un secolo più tardi, la ritroviamo a San Vito Chietino, dove recenti studi hanno messo in luce l'attività cantieristica tradizionale ricavando informazioni, memorie e dati lessicali proprio da uno degli ultimi costruttori navali di questa famiglia⁵⁵.