

Lo sviluppo delle attività cantieristiche a San Benedetto del Tronto nel XVIII secolo

di Maria Ciotti

Questo studio condotto sulle fonti notarili e relativo a San Benedetto nel XVIII secolo tenta di delineare un quadro sufficientemente organico (provenienza e formazione delle maestranze, metodi di costruzione, qualità del legname, ecc.) dell'ambiente marinaro in cui si inserisce la costruzione navale. Nel corso del Settecento, lungo la costa picena, si assiste all'instaurarsi di realtà politiche ed economiche, che troveranno nelle attività marittime del commercio e della pesca gli strumenti e le risorse per affermarsi. La spinta verso nuovi spazi per far fronte all'incremento demografico e quindi la ricerca di altre attività economiche e di forme di vita sociale furono alla base del processo di appropriazione della costa e del mare visto non già come limite e frontiera ma come risorsa e tramite¹.

In Adriatico, dove Venezia, con la sua flotta, è stata a lungo la presenza egemone, tanto da definire questo mare il suo "golfo" e dove sia Ragusa che Ancona hanno a lungo contrastato la Serenissima con maggior o minor successo², altre entità politiche ed economiche fanno presto il loro ingresso³. La proclamazione imperiale della "libertà dei mari" e l'apertura dei porti franchi di Trieste, Fiume e più tardi di Ancona⁴, oltre ad assicurare la libera circolazione in Adriatico alle navi di diversa bandiera e l'esenzione dai pedaggi veneziani, creano le condizioni favorevoli allo sviluppo dei piccoli porti, dove si intensifica l'attività di cabotaggio tra i centri della costa e tra questi e i porti maggiori. Si infittisce la rete del cabotaggio costiero, che alimenta i piccoli empori locali, rivestendo un ruolo importante nei trasporti sia di merci che di passeggeri⁵. Di conseguenza si intensifica anche l'attività cantieristica nei piccoli *squeri*, dove la produzione è volta a soddisfare esclusivamente le esigenze dell'armamento locale, finalizzato al piccolo cabotaggio, al trasporto e ai collegamenti tra i centri della costa e, infine, in modo crescente alla pesca⁶.

Il fiorire del piccolo cabotaggio e lo sviluppo delle attività legate alla pesca

¹«Proposte e ricerche», fascicolo 45 (2/2000)

furono certamente favoriti dal nuovo periodo di tranquillità instauratosi nella seconda metà del XVIII secolo, che rese più agevoli gli scambi ed i commerci, permettendo la conquista di nuovi mercati, interni e non allo Stato Pontificio. Ma anche la presenza di Ancona e Senigallia, i due centri adriatici più importanti dello Stato Pontificio, ebbe notevole parte nel progressivo sviluppo degli scali minori e delle attività marittime. Continui contatti si hanno con queste località, dove si reperiscono legnami, cordami, tele per le vele e quanto altro è necessario all'economia marittima, "de quali tutti si provvede in Ancona e Senigallia", nonché luoghi di smercio della produzione agricola, soprattutto granaria, dell'entroterra. La fiera di luglio⁷, inoltre, che ricorre spesso nella documentazione consultata come scadenza di pagamenti o come luogo di reperimento di materiali, rappresentava un appuntamento fondamentale per il mondo marittimo, emporio di tutto lo Stato Pontificio, nonché occasione di scambi, commerci e commissioni di nolo per ogni tipo di imbarcazione.

Anche le imbarcazioni subiscono modificazioni: alle navi di grossa stazza che avevano solcato il Mediterraneo nel XV e XVI, si sostituiscono velieri di minori dimensioni, più veloci e meno costosi. È, infatti, tra XVII e XVIII secolo che si sviluppano appieno le diverse tipologie navali, impiegate sia per i traffici commerciali di medio e piccolo cabotaggio che per la pesca⁸. I metodi costruttivi rimasero però sempre quelli del primo Cinquecento e in questo l'elemento veneto ebbe la sua importanza, diffuso dalla migrazione di maestranze di origine lagunare e riscontrabile in termini tecnici come *colomba*, *corba* e *piana*⁹. La tradizione veneta nell'arte della costruzione navale ha, infatti, informata di sé tutta la cultura nautica adriatica, attraverso la diffusione di un patrimonio di acquisizioni tecniche proprie delle "scole" venete e frutto di esperienze di generazioni di "galafai" tramandate oralmente di padre in figlio.

Un precedente studio¹⁰ aveva documentato, attraverso l'analisi delle tipologie di imbarcazioni presenti a San Benedetto nel Settecento, le trasformazioni economiche in questo centro costiero nel corso del XVIII secolo, legate all'introduzione di nuove tecniche di navigazione e di pesca, e aveva consentito di individuare la stretta dipendenza tra i progressi dell'attività della pesca e lo sviluppo delle attività cantieristiche. In tale direzione una tappa fondamentale è rappresentata dall'introduzione delle *paranze* nella pesca, più veloci e redditizie dei pesanti *tartanoni* e delle *tartane* pescherecce, ma soprattutto meno onerose nella manutenzione e nell'allestimento. E se in un primo momento i proprietari delle

barche erano personaggi legati in qualche modo alla proprietà terriera, successivamente si assiste alla crescita di un nuovo gruppo sociale, composto soprattutto da *paroni* e *parzionatevoli*, che accedono alla proprietà delle imbarcazioni grazie anche ai costi più contenuti delle *paranze*. Inoltre, la previsione di più consistenti guadagni, che il nuovo modo di pescare sembra assicurare, consente di ricorrere con maggior tranquillità a prestiti o dilazioni di pagamento.

In definitiva lo sviluppo delle attività cantieristiche a San Benedetto rimane strettamente legato al rapido incremento delle attività della pesca. La propensione di questo centro verso le attività marittime si accentua gradualmente anche grazie al nutrito movimento migratorio, che si registra dalla fine del Seicento e nel corso del Settecento, di pescatori e maestranze dai centri più vicini come Grottammare e Porto Fermo, che vantano una tradizione marittima consolidata, ma anche dai centri più a nord come Senigallia, con cui si hanno intensi rapporti legati alla sua fiera estiva, dalla Romagna e da Chioggia, città che rappresenta un punto di riferimento sia per le tecniche di pesca che per l'ideazione e produzione di nuovi navigli introdotti in Adriatico¹¹.

Soprattutto da questa località muovono le maestranze specializzate che operano nei centri minori, promuovendo la creazione di scuole di carpenteria e l'apertura di cantieri alternativi a quelli dei centri maggiori¹². L'oralità nella trasmissione dei saperi e delle tecniche e le modalità della formazione delle maestranze rientrano nelle caratteristiche peculiari della cantieristica minore, come si riscontra in diverse realtà storiche e sociali, non solo in Italia ma in tutta la cultura nautica mediterranea¹³. Nonostante la comparsa dei primi trattati di architettura navale, agli inizi del XV secolo, non si ebbe il declino della trasmissione orale nell'ambito della cantieristica italiana, poiché quest'attività continuò a svolgersi prevalentemente secondo tecniche empiriche acquisite per emulazione e per pratica, mentre le corporazioni codificavano le antiche consuetudini nella formazione delle maestranze specializzate¹⁴.

Venezia, che comprese presto l'importanza di garantire la continuità del sapere tecnico delle sue maestranze, lo fissò in una serie minuziosa di norme giuridiche, che vietavano a carpentieri e calafati di uscire dai confini territoriali per cercare lavoro altrove senza il permesso del governo della Serenissima¹⁵.

Nei centri minori dove l'attività marinara trae i mezzi per soddisfare le proprie esigenze dalla produzione artigianale finalizzata al piccolo cabotaggio, al trasporto e ai collegamenti tra i piccoli centri della costa, e infine in modo sempre più crescente alla pesca, le maestranze seguono ancora metodologie antiche,

senza piani di costruzione e semplicemente servendosi di alcune sagome essenziali dello scafo dette "sesti" o "garbi"¹⁶. Questa metodologia ha origini molto antiche e fu probabilmente introdotta nell'arsenale veneziano dai protomastri greci chiamati a Venezia per realizzare le *galere*¹⁷.

Le navi che si costruivano nello Stato Pontificio, erano di piccola dimensione e i cantieri venivano installati sulle spiagge dove trovavano spazio anche funai e canapini. Spesso si rendeva necessario completare le operazioni di calafatura ed allestimento direttamente in acqua, dapprima carenando un fianco dello scafo, e poi "sbandando" sul fianco carenato, per permettere il lavoro sull'altra fiancata.

Le attività cantieristiche nello Stato Pontificio ebbero rilievo soprattutto nelle province dell'Adriatico. I dati statistici, reperibili solo dal secolo XIX, rilevano una buona consistenza della *gente di mare* nel ramo delle costruzioni navali¹⁸. I gruppi più numerosi di maestranze si localizzano nei due Circondari periferici dell'Adriatico¹⁹, che erano anche i maggiori del litorale pontificio, il primo con centro amministrativo a Fermo e il terzo con centro a Rimini.

Ad Ancona, che da sola costituiva il secondo Circondario, l'affermazione dell'industria delle costruzioni navali era incentivata da interventi governativi con programmi finalizzati al potenziamento degli arsenali e dei cantieri²⁰. In Ancona, inoltre, esistevano già da tempo industrie artigianali complementari a quelle delle costruzioni: «sovrabbonda pure la città di ottimi cordaggi di ogni specie, di cotonine da vela, di catrame, sagole, zolfo, resina, stoppa e chiode-rie»²¹. In città erano presenti anche numerose maestranze: «trovandosi tre ottimi maestri d'ascia, altri venti bravi calafati e sei esperti segatori. Così pure per le altre arti di falegnami e ferrari la città somministra sovrabbondante numero di esercenti»²².

Fuori dei centri di Ancona, Rimini e Senigallia, la quasi totalità degli addetti, che nelle matricole della gente di mare venivano classificati tra le *maestranze*²³, si dedicava alla costruzione ed alla riparazione delle barche e dei battelli da pesca.

Gli studi del Gabriele testimoniano una realtà marittima fortemente radicata, che si era venuta affermando nel corso del Settecento, e che, nonostante la parentesi critica del primo Ottocento, quando materiali e maestranze furono requisiti da Bonaparte per incrementare la produzione di naviglio militare dell'arsenale veneziano, si presentava, dopo la Restaurazione, fortemente compromessa ma ancora vitale. Tanto che quando intorno al 1820 si avviò la riorganizzazione del-

l'arsenale di Civitavecchia, per ovviare alla scarsità di mano d'opera, si pensò di importarla da Ancona²⁴. Come pure nel 1827, quando si emanarono una serie di capitoli diretti a favorire lo sviluppo della pesca sul litorale tirrenico, si incentivò il trasferimento di colonie di pescatori dalle province adriatiche e dall'estero, con agevolazioni e premi²⁵.

Per il Settecento alcuni studi della De Nicolò²⁶ hanno evidenziato la vivacità e l'incremento dell'attività cantieristica in alcune realtà del litorale adriatico come Rimini, Pesaro e Senigallia, dove la produzione cantieristica era sostenuta dalla crescente domanda di naviglio minore, commerciale e peschereccio, che si intensifica nella seconda metà del secolo.

Nei centri costieri a sud di Ancona l'attività della pesca era prevalente, mentre il commercio era limitato al traffico di piccolo cabotaggio in funzione delle esigenze locali e dell'immediato retroterra. Fa eccezione il porto di Grottammare²⁷, dove si concentra tutta la produzione agricola dei territori dell'interno e della vallata del Tronto, dando origine, in seguito all'ascesa dei prezzi dei prodotti agricoli, ad un intenso commercio marittimo. Nei suoi fondaci, inoltre, si immagazzinano le merci provenienti dal Regno di Napoli, principalmente olio, e dirette ad Ancona, Venezia prima e Trieste poi²⁸.

A San Benedetto, almeno nella prima metà del secolo, le barche praticano attività promiscua di pesca e navigazione e l'attività cantieristica è limitata al raddobbo o alla costruzione di piccole imbarcazioni. Da una testimonianza del notaio Anelli²⁹, relativa ai primi decenni del Settecento, sappiamo che «in esso lido, quasi ogn'anno, dai particolari ci si fabbricano nuove barche e ancora giornalmente abbiamo veduto e vediamo ritirare e stare per più giorni in detto lido, non solo le barche dei particolari di questo Castello, ma anche quelle de' forestieri, che qui vengono per caricare e scaricare mercanzie senza verun impedimento [...] e senza verun cambiamento [...] spettante alla pubblica dogana. Tutto ciò lo sappiamo perché abbiamo veduto e sentito praticarsi in tal forma, ma ancora perché più e più volte l'abbiamo inteso dire dai nostri antenati e vecchi decrepiti del paese, come pure è pubblico e notorio».

Da un documento della seconda metà del Settecento, relativo a «tutti li beni tassabili» della Comunità³⁰, sappiamo che tra le maestranze presenti a San Benedetto, vi erano anche Mastro Andrea Baldini e Mastro Salvatore Primavera, dei quali non si hanno altre notizie nella documentazione consultata, e questo suggerisce l'ipotesi che probabilmente si tratti di maestranze impegnate temporaneamente in loco nella costruzione di nuove imbarcazioni o per raddoppi e

calafataggi. Si tratterebbe, insomma, di maestranze di origine forestiera, come del resto suggeriscono i loro nomi, che si rendono disponibili nel prestare la loro arte dove veniva di volta in volta richiesta³¹.

A San Benedetto è documentata la presenza della famiglia Palestini, di origini chiogiotte e dedita a questo mestiere, sin dalla fine del Seicento, quando alcuni suoi membri appaiono per la prima volta sia nei documenti che negli atti anagrafici³². La documentazione consente di risalire a due rami di questa famiglia che fissa la propria dimora a San Benedetto e Grottammare, entrambi discendenti da un unico capostipite tal *magistro* Antonio, figlio del *quondam* Francesco, giunto da Pellestrina (da cui poi il cognome), una piccola isola del comune di Chioggia. Fratello di Antonio è Mastro Pietro Amico Palestini, padre di Giovanni e Gabriele, che ritroviamo operanti nella seconda metà del Settecento. Entrambi hanno evidentemente seguito le orme del padre, continuando un'attività tramandata di generazione in generazione.

Di Giovanni si perdono le tracce nel 1750, Gabriele invece lo ritroviamo come mastro nella «rinovazione» di una «barca vecchia all'uso di pescare», posseduta in società con Paron Filippo Paci (doc. 1, in appendice)³³, come perito calafato nella stima di un corpo di barca «con tutti li finimenti di legno e bracciera»³⁴ e infine come mastro, insieme al figlio Pietro Amico, nella costruzione di un «corpo di barca pescareccia negra» (doc. 2, in appendice)³⁵. Da una «Divisio bonorum»³⁶, sappiamo che Gabriele ha avuto due figli, Giuseppe e Pietro Amico: l'atto è rogato dopo la morte di quest'ultimo, e riguarda i beni posseduti dai due fratelli da dividersi tra Giuseppe e i suoi nipoti, Giacomo, Andrea e Gabriele, figli di Pietro Amico. Tra le proprietà vi sono anche un paio di *paranze* che, si puntualizza, «dovranno restare in comunione arbitraria di ciascuna delle parti» e che successivamente, dopo la morte dello zio, verranno vendute a Filippo Antonio Urbani³⁷.

Ritrovare famiglie di mastri carpentieri proprietarie anche di imbarcazioni non è cosa rara e poteva derivare da investimenti in attività più redditizie, come era quella della pesca, o da appropriazioni, quando il committente non era in grado di assolvere al pagamento delle maestranze³⁸. Neppure è raro trovare maestranze che assolvono anche al ruolo di *parzionatevole*, ossia di deputato alla vendita del pesce, come lo stesso Gabriele Palestini (doc. 1), che, dopo aver «rinovato» la barca posseduta con Paron Filippo Paci, nel contratto societario fa precisare che debba essere «riconosciuto e trattato da vero Parzionatevole per la metà a sé spettante», «nel modo e forma che vengono trattati e si tratteranno gli altri

Parzionatevoli, e dandosi il caso che alcuno della Ciurma lo maltrattasse o non volesse riconoscere come tale, sia in piena libertà di detto Mastro Palestini di licenziarlo, o farlo licenziare dal detto Paron Filippo Paci».

Quella del *parzionatevole* è una figura di particolare rilievo nell'ambiente marinaro, destinata ad assumere un'importanza sempre maggiore: il suo ruolo è quello della commercializzazione del prodotto, molto redditizia se oculatamente svolta.

Nel primo dei contratti in appendice, risalente al 1757, Mastro Gabriele Palestini e Paron Filippo Paci, «in società sin dallo scaduto mese di aprile», si presentano dal notaio per rendicontare le spese sostenute per la «rinovazione all'uso di pescare», di una barca vecchia comprata da Paron Andrea Guidotti e per stipulare un «Contratto di Società». Nelle note di spesa sostenute da ciascuno sono elencati tutti i materiali necessari per la «rinovazione» e l'armamento della barca, i luoghi di reperimento e i personaggi che li forniscono. La tipologia dell'imbarcazione non è specificata, ma si può supporre che si trattasse di una *tartana*, o meglio di una barca che pescava a *tartana*.

Per questa tecnica si utilizzava una grossa rete tenuta tesa da due aste sporgenti (*spontali*) a poppa e a prua e con il termine *tartana* si denominava sia la rete che l'imbarcazione. Si trattava di un tipo di pesca già in uso nel Tirreno e conosciuta come «pesca alla francese» perché praticata lungo le coste della Provenza. Introdotta in Adriatico nei primi decenni del XVII secolo da pescatori francesi chiamati dal duca di Urbino, la *tartana* diviene nel giro di poco tempo la principale tecnica di pesca in uso lungo tutto il litorale del Medio e Alto Adriatico³⁹.

La «barca vecchia» di paron Guidotti doveva essere ridotta piuttosto male stando al materiale utilizzato per la sua «rinovazione». Che pescasse a *tartana* si rileva dalla presenza dei due *spontali*, uno nuovo preso da «Paron Chiorico del Porto di Fermo», l'altro preso a «Sinigaglia», e dalle reti: una «tartana vecchia presa dal Sig. Moretti» e le altre fatte da Paron Pignati. Per la «rinovazione» si rese necessario l'approvvigionamento di vario legname, recuperato in loco, da maestri d'ascia, da armatori, o comunque da personaggi dell'ambiente. Un luogo ricorrente per il reperimento dei materiali è Marano, dove si acquistano ferramenta, «chiodi da compensa presi da Mastro Filippo Adami, Ferraro di Marano» o da Carlo Ricci; i legnami più specifici come *le fette di piane* e di *mangoli*, e altri ancora presi dal «figlio di Bertò», o il *paramezzano*, preso da Saverio

Grisci, con relativa spesa per il trasporto sino a San Benedetto. La barca ha avuto bisogno della sostituzione di alcune delle parti portanti dello scheletro, del rinforzo del fasciame e della coperta e di alcune parti del timone, come si evince dai materiali elencati nelle note di spesa: «sei madieri, ponticelli n.° 30, otto fette di corve, undeci fette tra mangoli e piane, gioja di poppa, corsia di poppa e prora, tre fette di mangoli, carreggiatura di barca e altri legnami, fette di piane n.° 5, quattro pezzi di madieri, un paramezzano, quindici tavole da piede e quarto, due cordoni, due madieri, centro madieri, stanti di paglioli, paglioletti poppa e prora, un pirone da mascolo per il paramezzano dell'albero, un pirone per ficcare il sgattone del timone, sgattoni del timone, pannelli per la stella del timone, paranco».

I «fasci di canne secche» erano utilizzate per «ammorbidire» le tavole del fasciame affinché potessero piegarsi nella curvatura desiderata, ricoperte di fango e scaldate al fuoco di roventi fascine. Esse erano usate anche per eliminare dal corpo della barca il vecchio strato di pece che si scioglieva al calore del fuoco. La *stoppa*, il *quatrame* e la *pegola dura* servivano per la fase finale dell'*impeciatura*: con la stoppa si riempivano i buchi e le fenditure dello scafo, il catrame, poi, misto a *pegola* e grasso di bue (*sevo*), veniva portato ad ebollizione in grandi «callare» e steso insieme allo zolfo sulla carena e sul legno vivo della barca, in modo da renderla impermeabile all'azione corrosiva della salsedine; lo zolfo invece veniva usato per proteggere il legno dai tarli. Questo lavoro, lento e minuzioso, era eseguito dai mastri calafati e poteva protrarsi per diverse settimane: al termine il «corpo di barca negra» era pronto al varo, o, in questo caso, per tornare in acqua.

Il «sevo preso dal macellaro per ritirare la barca», veniva anche steso su assi di legno (*palanghe*) e serviva appunto per far scivolare in acqua, con più facilità, lo scafo o per ritirarlo a terra.

Altro elemento di interesse è il complesso intreccio di relazioni organizzate che si forma, all'interno del mondo marinaro, tra i singoli componenti di una comunità o tra questi e quelli dei centri più prossimi come Grottammare o Marano, ma anche Porto Fermo e Senigallia, che ci restituiscono l'immagine di una società, come quella della gente di mare, tutt'altro che chiusa entro i propri confini e avvezza alla fluidità degli scambi, come fluido è l'elemento sul quale si muovono gli uomini che vi appartengono.

Le fonti indagate, nonostante la discreta documentazione notarile relativa ad

atti di compravendita di barche, non hanno consentito di reperire contratti relativi alla costruzione di imbarcazioni, per cui non è stato possibile disporre di dati che potessero illuminare sulla effettiva produzione di naviglio e sulle attività cantieristiche a San Benedetto nel XVIII secolo. La documentazione notarile, quindi, più che dati quantitativi ci restituisce testimonianze qualitative, indispensabili per ricostruire l'ambiente lavorativo e la società in cui esso si muove. Nei contratti di compravendita si accenna talvolta al fatto che la barca in questione era stata costruita «su questa spiaggia marittima»⁴⁰ ma del relativo contratto di costruzione non si è trovata traccia, poiché non tutti gli accordi tra costruttori e committenti confluivano nella fonte ufficiale attraverso una stipula sottoscritta dal notaio. I contratti per la fabbricazione di un'imbarcazione spesso si riducevano infatti a semplici scritture private tra le parti e, in quanto tali, non necessariamente compilate davanti al notaio⁴¹.

Bisogna anche aggiungere che San Benedetto era ancora, nella seconda metà del Settecento, una piccola realtà marittima, dove appena all'inizio del secolo si era avviato il processo di colonizzazione della costa, sino ad allora frequentata da contadini, impiegati nella messa a coltura dei «relitti del mare», e da qualche pescatore. La tendenza alla specializzazione peschereccia si accentua nel corso del secolo e soprattutto nella seconda metà, in seguito alla introduzione, nella pesca, delle *paranze* a coppia. Di conseguenza la cantieristica rimase sempre legata alla messa in opera o manutenzione del piccolo naviglio da pesca. Altre tipologie, seppure presenti, addette alla navigazione o alla pesca, provengono quasi sempre da altri centri, acquistate nella vicina Grottammare o in altri luoghi.

Lo sviluppo dell'attività cantieristica è al tempo stesso conseguenza e strumento dell'affermazione della pesca, che diventa il settore trainante dell'economia locale, sollecitando lo sviluppo delle altre attività collaterali, legate alla lavorazione del legname, alla fabbricazione delle reti, delle vele e alla produzione del cordame⁴². Con molta probabilità un'indagine sulle fonti notarili relative alla vicina Grottammare consentirebbe di gettare una luce maggiore sull'effettiva produzione cantieristica locale e lo stretto legame tra i due centri costieri. Grottammare, che vanta una discreta tradizione mercantile, è, infatti, il luogo dove si reperiscono materiali e maestranze, artigiani del legno, periti calafati per la stima di imbarcazioni, e dove probabilmente armatori di San Benedetto prendono accordi per la costruzione di imbarcazioni.

A Grottammare, inoltre, era stata costituita nel 1774 una «Società del Corpo

Marittimo»⁴³, al fine di predisporre «un Magazzino a guisa di Arsenale» a cui ricorrere per ogni necessità, «onde potersi conservare tutti gli attrezzi necessari e lavorarci quei servizi per l'Arte Nautica» e dove possano trovare riparo i «poveri inabili Marinai che non hanno modo di poter pagare la pigione di casa, li quali dovranno faticare in utile alla medesima Società e far quei servizi che comporta la loro età e possibilità», come «cucir vele», lavorare la stoppa «ad uso di Venezia», oltre alla manutenzione ordinaria «di tutti e singoli armigeri, argani ed attrezzi d'ogni sorta e d'ogni servizio». La costituzione della «Società», formata per iniziativa «de li più providi e sensati Paroni delle Barche e Bastimenti di questa terra di Grottammare, coll'intelligenza dell'universale Corpo Marittimo», aveva infatti tra i suoi scopi anche quello di «cooperare per il sollievo de Poveri inabilitati al Mestiere della navigazione, e di loro famiglie», con funzioni quindi di assistenza sociale e di tutela dei soci in difficoltà finanziarie o in stato di infermità fisica, anticipando, in tal modo, quella che sarà l'impostazione delle più moderne Società di Mutuo Soccorso.

Gli stessi capitoli dello *Statuto*, inoltre, ricalcano le antiche consuetudini delle *Mariegole*⁴⁴ delle «scole» venete⁴⁵, come quella della *Scola di San Giuliano dei Galafai* di Chioggia risalente al 1211⁴⁶, soprattutto per ciò che concerne l'aspetto religioso, mutuo-assistenzialistico e normativo-giuridico del sodalizio. Lo stesso termine chioggiotto «galafai» è usato nella scrittura notarile, relativa alla costituzione della «Società del Corpo Marittimo», per indicare le maestranze al servizio dell'*Arsenale* di Grottammare. Come Proto Mastro ritroviamo ancora una volta un Palestini, Mastro Pietro Amico (figlio del *quondam* Mastro Francesco), di cui si conosce «l'abilità e idoneità che in questa riviera [egli] gode a preferenza di ogni altro», insieme a suo fratello Luigi, in quanto «persona più idonea, abile e capace, dopo esso Proto, di tutti gli altri Galafai che esistono in questo nostro luogo e nella nostra riviera, ò sia Stato». La «Società» sembra così riproporre, sia pure in modo diverso e in altro contesto, le tradizioni e le consuetudini proprie del luogo di origine dei maestri d'ascia che ritroviamo operanti in questo territorio nella seconda metà del XVIII secolo.

Tornando al doc. 2, esso è l'unico contratto di costruzione emerso dalla documentazione notarile, la sola testimonianza diretta dell'attività cantieristica a San Benedetto nella seconda metà del XVIII secolo. Il committente è Flaviano Ferroni «delle Grotte a Mare e abitante a San Benedetto», che ritroviamo come perito per la «Perizia di Canepi, Vele e Attrezzi» nella vendita di una barca ad uso di *tartanone* peschereccio⁴⁷ e ancora come perito per l'estimo delle vele di

un *pipero*⁴⁸. Questi commissiona a Mastro Gabriele Palestini e Pietro Amico, suo figlio, «un corpo di barca pescareccia negra», ossia incatramata e pronta per il varo. Lo scafo da costruirsi deve rispondere a misure prestabilite e deve essere «di lunghezza in Colomba piedi 40 netta d'Aste», riferita cioè alla lunghezza minima della barca, «di larghezza piedi 8 di fondo, di bocca secondo che richiede l'arte, di coverta 3 piedi e mezzo a legno dritto».

La descrizione non è molto dettagliata e questo suggerisce l'ipotesi che questi rapporti si basassero sulla consuetudine e sulla fiducia riposta nel mastro d'ascia e calafato prescelto, che metteva a disposizione la sua "arte"⁴⁹. A sostegno di questa ipotesi vi è il fatto che non esiste molta documentazione che ci offra indicazioni utili su come avvenisse la progettazione di una imbarcazione, come altri studi hanno evidenziato⁵⁰. I piani di costruzione delle imbarcazioni tradizionali sono estremamente rari e i maestri d'ascia, depositari delle antiche metodologie, non usavano quasi mai il disegno navale per la loro realizzazione, ma utilizzavano, per la costruzione dei corpi, solo alcune sagome essenziali dello scafo, dette *sesti* o *garbi*, tracciati secondo certe proporzioni e segreti accorgimenti, vagliati attraverso il tempo e l'esperienza, insieme alle aste di prua e poppa e ad alcune misure principali⁵¹.

Nel doc. 2 viene puntualizzato che la barca debba essere fatta con «quattro storti per parte», ossia le *coste* principali o *corbe maistre*, che partono dalla *colomba*, a giusta distanza l'una dall'altra, che così disposte servono a disegnare il garbo generale e compiuto dell'ossatura. La tipologia non è specificata, ma dalla presenza della *colomba* si evince che si tratta di uno scafo con *chiglia*, utilizzato per la pesca a *spontale*. I due mastri inoltre si obbligano a fare il *timone*, *paglioli*, *paglioletti* e *zappoli* e quanto altro è necessario alla barca, come *arbo-re*, *antenna*, *spontali*, *centoni* e *fili*, come pure «arganello sopra la puppa, argano da ritirare a terra, colle casse e antennelle, due taglie da ritirare coi raggi e vasi in detta barca colle abbiote». Riguardo al legname si precisa che il corpo debba essere fatto di «cerqua», così come di «cerqua» deve essere il *paramezzane*; la *coverta* invece di *ponticelli*. Il committente si obbliga a fornire ai due mastri «tutte le tavole ci faranno di bisogno», come pure «i legni per l'arbore, antenna e spontali».

L'opera dei mastri riguardava quindi essenzialmente la costruzione dello scafo, «intendendosi solo la manefattura delle suddette robbe a conto de suddetti Palestini», che per l'intero lavoro percepiscono la somma di scudi 250. Vengono poi definite le modalità di pagamento e i termini della consegna fissa-

ti a sei mesi dalla data del contratto. Il committente inoltre si impegna a mettere «in aiuto un uomo assistente per detto lavoro al servizio di detti Mastri».

Dopo l'allestimento dell'ossatura dello scafo si procedeva alle operazioni di completamento della carena, del fasciame, delle parti di coperta e al rivestimento dell'imbarcazione, alla ficcatura (ossia al fissaggio del fasciame all'ossatura mediante inchiodatura) e infine al calafataggio, terminato il quale la barca veniva consegnata, appunto, «negra» al committente. Il fatto che sotto il termine generico di «Mastro» si celassero in realtà una serie di mansioni particolari, è tipico delle piccole realtà costiere come San Benedetto, dove l'attività cantieristica aveva cominciato a muovere i primi passi verso una dimensione più organizzata in relazione alla crescente domanda di naviglio da pesca, che porterà ad una definizione più specialistica delle maestranze e ad una produzione di tipologie locali fortemente caratterizzate come le «nuove» *paranze* ottocentesche e le *lancette*⁵².

L'approvvigionamento del legname era il problema principale da affrontare prima della messa in opera di uno scafo⁵³. Nel doc. 2 è specificato che sarà il committente a fornire tutto il legname necessario, ma spesso era il maestro d'ascia stesso che vi provvedeva⁵⁴. Per lo scafo si utilizzava principalmente la quercia di rovere, forte e dura, mentre pino, larice e abete, in quanto legni più teneri, erano destinati alle cosiddette opere morte, alle alberature e alle rifiniture⁵⁵. Le principali forniture provengono dal retroterra collinare e montano, soprattutto il legname di quercia. Nei territori interni di Ripatransone e Montalto si trovavano estesi boschi di questi alberi secolari, che, ridotti in pezzature, venivano convogliati verso i porti di Marano e Grottammare: proprio da quest'ultimo era salpata, alla volta di Ancona, la grande quantità di legname che, fra 1565 e 1582, il comune di Ripatransone ricavava dal diboscamento della selva Folcaria⁵⁶.

Poco più a sud si estendeva la grande selva Giurata che copriva tutto il territorio dal Ragnola al fiume Tronto, che nel Settecento doveva presentarsi ormai di dimensioni piuttosto ridotte⁵⁷. Altri legnami si reperivano a Senigallia e ad Ancona, dove giungevano dalla costa dalmata e da Trieste⁵⁸. Fiume, Trieste e Venezia erano infatti i porti d'imbarco del legname proveniente dal nord; in Dalmazia era invece possibile trovare legname a buon mercato⁵⁹. Ancora nell'Ottocento per l'approvvigionamento del legname si fa ricorso al retroterra collinare e alla Dalmazia: «le pinete di Ravenna sono adottate soltanto per le coverte de' legni, ma non già pel corpo di essi, per i quali abbisognano i legna-

mi di quercia. Quanto pregiabili siano pel detto oggetto le piante dei boschi tanto delle limitrofe province di Pesaro, quanto quelle di Macerata e Fermo, lo dimostrano le continue ricerche ed esportazioni che si fanno per l'estero. Per gli alberi dei bastimenti è forza ricorrere al legname di Fiume, e luoghi circonvicini di quel litorale austriaco, come per le tavole, murali, ecc., lo si deve a Venezia»⁶⁰.

Venezia, che dipendeva dal legno come nessun'altra città al mondo, e senza il quale la sua esistenza sarebbe stata compromessa, elaborò *ab antiquo* una legislazione che le assicurasse il rifornimento esclusivo di tutte le specie di legname, da quello per le costruzioni navali, a quello per le fondamenta e le costruzioni, sino a quello da ardere. Tutta la legislazione veneziana, connessa ai boschi e al legname che da essi si ricavava, fu perciò innanzitutto una legislazione volta alla loro salvaguardia e incremento, come le misure emanate nel 1777-1778 per i boschi dell'Istria⁶¹, che prevedevano la distinzione in due categorie dei manti boschivi: nella prima figuravano quelli riservati esclusivamente all'arsenale; nella seconda tutti i rimanenti, lasciati all'uso della popolazione, ma non prima che tutti gli alberi utili fossero segnati e riservati allo Stato⁶². Il legname che rimaneva a disposizione della popolazione veniva in gran parte destinato all'esportazione verso il litorale pontificio.

Nei boschi radi, dove gli alberi crescevano storti e quindi irregolari, si cercò di utilizzare la distorsione naturale nel miglior modo possibile. Infatti l'ultimo Soprintendente ai Boschi della provincia istriana, Giulio Cesare Vittori, buon conoscitore dei boschi e della costruzione navale, prese in considerazione gli alberi di quercia dalla diversa distorsione naturale comparando la piegatura dell'albero con la necessaria piegatura delle diverse parti costruttive della nave. Affinché questi alberi mantenessero nella crescita la miglior congruenza possibile con la piegatura necessaria alle parti della nave, il Vittori disegnò diverse forme possibili di piegatura, e predispose quali rami d'albero tagliare e in quale ordine, affinché crescessero secondo il modello desiderato. Ogni forma dell'albero, inoltre, venne denominata secondo la parte corrispondente nella costruzione di una nave. Questi disegni⁶³ furono annessi al testo del proclama col quale si pubblicarono le disposizioni emanate nel 1777-1778, e ogni capitano di circoscrizione doveva eseguire il taglio dei rami secondo il modello indicato. Veniva inoltre prescritto che il taglio dei rami fosse eseguito nel periodo invernale (da novembre ad aprile), quando la vegetazione era ferma. Ma in caso di freddo eccezionale, per evitare che il congelamento del taglio portasse a marcitura, si stabiliva di rimandare i lavori a tempi più favorevoli.

La scelta del legname per la costruzione dei corpi delle imbarcazioni rientrava nel patrimonio di conoscenze proprie dell'arte dei maestri d'ascia⁶⁴. Il legname dell'ossatura doveva essere forte e robusto e resistente all'acqua, come la quercia di rovere, quello per gli alberi e le antenne invece doveva avere requisiti di maggior elasticità e flessibilità. Il taglio del legname avveniva di regola in gennaio o in agosto, in un periodo cioè di stasi vegetativa, poiché le tavole tagliate in primavera, in un periodo quindi di crescita della pianta, si rivelavano molto meno resistenti e il legno più umido era predisposto a precoce marcitura. Il legname, così accuratamente scelto, veniva poi lavorato dalle abili mani dei maestri d'ascia che utilizzavano per il loro lavoro utensili tanto essenziali quanto antichi: l'ascia per squadrare i tronchi, la sega per tagliare, l'accetta, l'attrezzo per forare, il mazzuolo e altri ancora⁶⁵.

Questi semplici artigiani hanno dato vita per secoli a quel capolavoro di tecnica che è sempre stato il veliero in legno, utilizzando un formidabile patrimonio di conoscenze tecniche e di specializzazioni artigiane, che appartiene ormai ad un passato conchiuso, ma non del tutto scomparso⁶⁶. Gli stessi manufatti, costruiti con un materiale facilmente deperibile e frutto di una sapienza artigianale che raramente si è dotata di codici scritti, hanno contribuito a rendere ancor più labile questo patrimonio di arte e cultura, che conserva, come ogni opera umana, tutto il suo fascino e la sua potenza suggestiva, tanto che le evocate *ombre del lavoro umano, curve là, su poggi argenti*⁶⁷ sembrano quasi farsi esperienza sensibile.

Note

1 G. Cavezzi, *La costa e le sue marine. San Benedetto: linee di un'evoluzione della storia urbana*, in Autori vari, *Ruralità e Marineria*, Ripatransone 1993, pp. 72-79; G. Troli, *La "colonizzazione" della costa*, in Autori vari, *La costa nel Piceno. Ambiente, uomini e lavoro*, Amministrazione Provinciale di Ascoli Piceno 1981, pp. 22-25; G. Guidotti, *Gli ampliamenti verso il mare*, in Id., *Da San Benedetto in Albula a San Benedetto del Tronto*, vol. II, Verona 1990, pp. 143-172.

2 La bibliografia sull'argomento è vastissima, per cui rimandiamo alle note e alle bibliografie contenute in alcuni tra gli studi più rilevanti: F. Braudel, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, nuova ed., Torino 1976; S. Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento. Un momento della storia mercantile del Medio Adriatico*, Ancona 1969; R. Paci, *La "scala" di Spalato e il commercio Veneziano nei Balcani fra Cinque*

e Seicento, Venezia 1971; Autori vari, *Ancona Repubblica marinara. Federico Barbarossa e le Marche*, "Atti del Convegno di Studi Storici", Ancona 1969, con le relazioni di M. Natalucci, *Ancona Repubblica marinara*; Carlo Lozzi, *Relazioni tra la Repubblica marinara di Ancona e la Repubblica di Ragusa e gli Slavi dell'Adriatico*; G. Franceschini, *Ancona e le Repubbliche Marinare*; Autori vari, *Città, porti ed economie mediterranee in età moderna*, in «Quaderni Storici» n. 13, a. V (1970). Come pure i numerosi interventi contenuti in Autori vari, *Le Marche e l'Adriatico orientale: economia, società, cultura dal XIII secolo al primo Ottocento*, presentazione di S. Anselmi, in «Atti e Memorie» Nuova serie - anno 82° (1977).

3 Si veda A. Caracciolo, *Nell'orbita dell'economia occidentale*, in Id., *Le port franc d'Ancone. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, Paris 1965, pp. 135-164.

4 Il porto franco fu istituito da Clemente XII il 14 febbraio 1732; si veda a riguardo M. Natalucci, *Ancona attraverso i secoli*, vol. II: *Dall'inizio del Cinquecento alla fine del Settecento*, Città di Castello 1960, pp. 204-212; per un'analisi economica più approfondita si vedano inoltre A. Caracciolo, *Lo Stato Pontificio da Sisto V a Pio IX*, parte II, in M. Caravale e A. Caracciolo, *Lo Stato Pontificio da Martino V a Pio IX*, Torino 1978, pp. 544-546; A. Caracciolo, *Le port franc d'Ancone*, cit., pp. 49 - 71 e pp. 90-95: documento XI, "Il motu proprio di Clemente XII sulla concessione del porto franco"; A. Caracciolo, *L'economia regionale negli anni della costituzione del porto franco di Ancona*, in S. Anselmi (a cura di), *Economia e società: le Marche tra XV e XX secolo*, Bologna 1978, pp. 151-165.

5 S. Anselmi, *Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilanci di studi, problemi, programmi*, in Id., *Adriatico. Studi di Storia, secoli XIV - XIX*, Ancona 1991, pp. 327-350; Id., *Da Goro a San Benedetto del Tronto: il commercio marittimo*, in Id., *Adriatico*, cit., pp. 365-394; R. Romano, *Le royaume de Naples et la vie commerciale de l'Adriatique*, in Id., *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les Pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, Paris 1951, pp. 65-91.

6 G. Pedrocchi, *I porti, la marineria e la cantieristica del litorale adriatico*, in Autori vari, *Archeologia industriale in Emilia Romagna e Marche*, Milano 1991, pp. 153-179.

7 R. Marcucci, *La fiera di Senigallia, contributo alla storia economica del bacino adriatico*, in "Atti e Memorie" della Deputazione di Storia patria per le Marche, vol. VIII, Ascoli Piceno 1915; R. Paci, *La fiera di Senigallia negli anni della riforma doganale di Pio VI (1785 - 1788)*, in «Nuova Rivista Storica», 1963, pp. 307-343; S. Anselmi, *Trieste e altre piazze mercantili nella fiera di Senigallia ai primi dell'Ottocento (1802 - 1815)*, in Id., *Adriatico*, cit., pp. 289-326.

8 M. Marzari, *Tipologie navali adriatiche*, in Id. (a cura di), *Marineria tradizionale in Adriatico, dal XVIII secolo ad oggi*, Grado 1995, p. 67.

9 M. Bonino, *L'arte di costruire*, in U. Spadoni (a cura di), *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, Cattolica 1985, p. 9. Un'analisi della terminologia tecnica usata nei contratti è stata condotta in M. Ciotti, *Il naviglio da cabotaggio e da pesca a San Benedetto del Tronto nel XVIII secolo*, in «Studia Picena», 1, 2000, si veda parte II, *Appunti per un Lessico desunto dai contratti*.

10 M. Ciotti, *Contratti di costruzione e vendita di barche a San Benedetto nel XVIII secolo*, Tesi di laurea, Università degli Studi di Macerata, a.a. 1998/1999.

11 Si veda D. Memmo, *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, Chioggia 1985 e L. Divari, *Barche tradizionali del Golfo di Venezia*, Chioggia 1995.

12 M. L. De Nicolò, *Maestri d'ascia e calafati nel porto di Pesaro in età pontificia: dai Ghezzi ai Bartolini*, in «Pesaro città e contà», Rivista della Società pesarese di studi storici, 7, Pesaro 1996, p. 57; Ead., *Maestri d'ascia e calafati fra Sei e Settecento*, in Ead., *Adriatico. Cultura e arti del mare*, Fano 1996, p. 47.

13 P. Izzo, *La cantieristica minore italiana nella tradizione orale: formazione delle 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 1988, p. 265, e P. Izzo (a cura di), *Le marinierie adriatiche tra '800 e '900*, Roma 1989, p. 82.

14 P. Izzo, *La cantieristica minore*, cit., p. 266; G. Zanelli, *La scuola di "Naval Architettura" nell'Arsenale di Venezia*, in M. Marzari, *Navi di legno*, cit., pp. 139-144.

15 Si veda R. Predelli, *Liber Communis ditto anche Plegiorum*, in *Archivio Generale di Venezia*, doc. 551, Venezia 1872, p. 133. Pene severe erano previste anche a Genova nella pubblica legislazione e negli statuti delle Arti, per le maestranze che espatriavano o non esercitavano il loro mestiere secondo i dettami dell'Arte, si veda Autori vari, *Maestri e garzoni nella società genovese tra XV e XVI secolo*, Genova 1980, pp. 51-52 e 100-102. Ad Ancona, negli *Statuti del Mare* della città (capitolo 72), si faceva esplicito divieto ai marangoni di costruire imbarcazioni al di fuori del territorio compreso tra Termoli e Ravenna: C. Ciavarini, *Statuta anconitana del mare, del terzenale e della dogana*, Ancona 1896.

16 M. Marzari, *Metodologie costruttive: dalla tradizione antica alla carena planante*, in Id., *I Camuffo. Uomini e barche: cinque secoli di costruzioni navali*, Mariano del Friuli (GO) 1991, pp. 71-76; si veda anche Id., *Grado nella marineria tradizionale dell'Alto Adriatico*, in Autori vari, *Barche e uomini di Grado*, Grado 1990, p. 56, e F. Castro, *Il mezzo garbo, analisi di una tecnica*, in M. Marzari (a cura di), *Navi di legno*, cit., pp. 281-288. Per l'influenza istriano-dalmata nelle costruzioni navali del piccolo cabotaggio si possono utilmente consultare G. Filipi, *Betinska brodogradnja etimologijski rječnik puckog nazivlja* [Costruzioni navali di Betina: vocabolario etimologico dei termini popolari], Sibenik 1997, che contiene, oltre a un sommario in lingua italiana, numerosi disegni tecnici su attrezzi di costruzione e barche. Importante, per la parte marittima [pomorstvo=marineria], la sezione specifica che è alle pp. 645-722, di G. Filipi e B. Bursic-Giudici di *Istriotski Lingvistički Atlas-Atlante linguistico istriano*, I, Pula 1998.

17 M. Marzari, *I Camuffo*, cit., p. 71.

18 M. Gabriele, *L'industria armatoriale nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, in "Archivio Economico dell'Unificazione Italiana", serie I, vol. XI, fasc. 3, Roma 1961, vedi le tavole sulla *gente di mare* nello Stato Pontificio a pp. 110-112; vedi anche M. Cinti, *La gente di mare a Porto S. Giorgio durante il Regno Italico (1808-1814)*, in «Proposte e ricerche», 42, 1999, pp. 85-104.

19 Con *Motu proprio* del papa Pio VII del 31/1/1820, sul *Regolamento dei porti dello Stato Pontificio*, tutto il litorale dello Stato venne diviso in quattro circondari, che riproducevano le circoscrizioni del vecchio codice sanitario, uno nel Mediterraneo, con capoluogo Civitavecchia e tre in Adriatico.

20 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni navali nei territori dello Stato Pontificio dal*

1815 al 1880, in «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», serie I, vol. XI, fasc. 4, Roma 1961, pp. 7-8.

21 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni*, cit., p. 15, nota 1. Si veda anche A. Caracciolo, *Le port franc*, cit., pp. 263-268: sono riportate in appendice due relazioni sulle industrie presenti in Ancona e relative agli anni 1775 e 1786, documenti XXV e XXVI: tra le manifatture presenti ad Ancona nel 1775 vi sono «quattro fabbriche di cordami e gomene, che cominciano per altro ad andare in qualche dedacanza, dopo che si sono stabilite alcune di dette fabbriche in Trieste», e altre «quattro fabbriche di tele grosse e fitte per far vele. Queste fabbriche sono piuttosto in auge, perché le contadine dei dintorni di Ancona filano ad un prezzo assai basso, e si contentano di essere pagate con canapa in natura [...]»; nel 1786 la situazione risulta decisamente migliore. Interessante è la descrizione di una di queste, fatta dall'ispettore generale delle dogane Liverotto Ferri, che offre ragguagli sul tipo di lavorazione, sulla quantità delle materie prime utilizzate e la loro provenienza: «Tra le diverse fabbriche di manifatture che esistono nella città e nel porto franco di Ancona, la più interessante, conveniente ed utile al Principato ed allo Stato si è quella delle gumine, cavi, ed altri cordaggi e tele inservienti per uso de' bastimenti esteri e delle barche nazionali. Di tali fabbriche sonovene parecchie, ma la più antica, contando quarantacinque anni circa, e ragguardevole, si è quella del Sig. Tommaso Ricotti [...]». Si può assicurare, che questa fabbrica mantiene qualche centinaio di famiglie, cioè canepini per spettinare le canape, cordari per farci le gumine, etc., tessitrici per tessere le tele, filatrici e imbiancatrici del filo occorrente per le sopradette tele [...].

22 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni*, cit., p. 8.

23 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni*, cit., p. 6: «I lavoratori dell'industria cantieristica venivano iscritti nello Stato Pontificio - come in altri Stati preunitari italiani - tra la gente di mare, della quale costituivano la quinta classe, quella delle *Maestranze*, che comprendeva, grosso modo, tre diverse categorie: i capi operai (capi protocolafati, costruttori e maestri d'ascia), gli operai (calafati e maestri d'ascia subalterni), gli apprendisti (garzoni, mozzi e segatori)», come previsto dal *Motu proprio* del papa Leone XII del 17/12/1825, *sulla formazione e fondo di una cassa di pubblica beneficenza e sovvenzione per sussidiare la gente di mare*. Per quanto riguarda i salari, si veda p. 8: «si può affermare che le tre suddivisioni in cui si distribuivano le maestranze: costruttori, operai e apprendisti, percepivano delle retribuzioni che avevano mediamente tra loro i seguenti rapporti 4/2/1».

24 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni*, cit., p. 13.

25 M. Gabriele, *L'industria armatoriale*, cit., pp. 65-67.

26 Si veda nello specifico M. L. De Nicolò, *Note sull'attività cantieristica e portuale a Rimini nel Settecento*, in U. Spadoni (a cura di), *Barche e gente*, cit., pp. 33-43; Ead., *La strada e il mare*, Cattolica 1993; Ead., *Maestri d'ascia e calafati nei porti adriatici pontifici tra Settecento e primo Ottocento*, in M. Marzari (a cura di), *Navi di legno*, cit., pp. 159-170; si vedano anche i lavori già citati in nota 12.

27 Lo scalo di Grottammare, già dal 1225, era considerato dallo Stato fermano il secondo, in ordine di importanza, dopo quello di Porto San Giorgio e tale rimarrà sino al XVIII secolo. Al 1225 risale, infatti, un trattato commerciale con Termoli in cui Fermo indica come propri scali, atti al carico e scarico delle merci solo quelli «in Grupis et in Sancto Georgio», al fine del riconoscimento dei danni; si veda L. Tomei, *Genesi e primi sviluppi del Comune nella Marca*

meridionale. Le vicende del Comune di Fermo dalle origini alla fine del periodo svevo (1268), in Autori vari, *Società e cultura nella Marca meridionale*, «Atti del IV Seminario di Studi per personale direttivo e docenti della scuola», Cupra Marittima 27-31 ottobre 1992, Grottammare 1995, pp. 234-235 e pp. 326-327, nota 284; W. Hagemann, *Un trattato del 1225 tra Fermo e Termoli finora sconosciuto*, in «Studi in onore di R. Filangieri», Napoli 1959, p. 285.

28 G. Speranza, *Guida di Grottammare*, ristampa, in M. Rivosecchi (a cura di), *Grottammare. Percorsi della memoria*, Grottammare 1994, p. 125.

29 Archivio di Stato di Fermo (A.S.F.), *Firmana Littoris Maris*, n. 248; si tratta di una delle testimonianze raccolte tra il 1721 e il 1746 dal notaio e segretario comunale Giuseppe Antonio Anelli, al fine di provare la padronanza del Comune di San Benedetto sui «Relitti del Mare», e inserite nella documentazione relativa alla causa contro la Città di Fermo.

30 Il documento è conservato presso la Biblioteca comunale di San Benedetto del Tronto tra i volumi recuperati e restaurati dell'Archivio Storico Comunale. Si veda anche G. Cavezzi, *Onomastica Sambenedettese*, in «Atti del II e III corso di cultura sambenedettese» aprile-giugno 1995 e 1996, San Benedetto 1997, pp. 12-24.

31 I lavori, già citati, della studiosa De Nicolò hanno ampiamente evidenziato questo fenomeno; si tratta spesso di maestranze di origine chioggiotta o comunque di provenienza lagunare, come sono anche alcune maestranze operanti tra Grottammare e San Benedetto: Venieri, Canaletti, Palestini. In particolare M. L. De Nicolò, *Maestri d'ascia e calafati nel porto di Pesaro*, cit., p. 57; Ead., *Adriatico*, cit., p. 47: «Probabilmente una ricerca a tappeto sulla fonte notarile consentirebbe di chiarire meglio il rapporto di dipendenza che viene ad instaurarsi ora con Chioggia, ora con Senigallia, riconosciute centrali di produzione a cui ricorrere per forniture di scafi e materiali per la pesca o la navigazione, o anche perché luogo di origine e reperimento dei maestri d'ascia».

32 Questa famiglia di calafati è stata di recente oggetto di studio, si veda G. Merlini, *La famiglia Palestini e la sua storia*, in «San Benedetto oggi», n. 284 del 22 novembre 1998. Sui Palestini che a Senigallia sono ancora presenti e si chiamano Palestini, dal nome del capostipite che si trasferisce in questa città sul finire dell'Ottocento, vi è una storia di famiglia pubblicata in Gli amici del molo di ponente, *Il fortunale. Fatti, uomini, cose dei giorni 23 e 24 maggio 1927 con una storia della famiglia Muligò*, Senigallia 1985, pp. 89-118.

33 Archivio di Stato di Ascoli Piceno (A.S.A.P.), *Notarile di San Benedetto del Tronto*, atti del notaio Tommaso Guidotti, vol. n. 48, pp. 26v-29v, 5 ottobre 1757. Pubblicato anche in G. Cavezzi, *Negozi giuridici per attività pescherecce a San Benedetto tra XVII e XVIII secolo*, «Cimbias», 6, pp. 36-40.

34 A.S.A.P., *Notarile di San Benedetto*, atti del notaio Tommaso Guidotti, vol. n. 49, pp. 141r-145v, 20 aprile 1762; l'atto registra la vendita di «metà di barca, ò sia tartanone peschereccio» fatta da Antonio Giammarini, da Grottammare e suo padre Giovanni Battista, a favore di Filippo Spedini e suo padre Domenico Antonio, da San Benedetto. La perizia a cui si fa riferimento è fatta da Gabriele del fu Pietro Amico Palestini da San Benedetto, perito eletto dai due Spedini, da una parte e dall'altra da Giorgio figlio di Bartolomeo Canaletti del Porto di Fermo abitante in Grottammare, eletto da Giammarini. Nella vendita è compresa anche una bracciera «parimenti colli suoi attrezzi». La bracciera o brazera, brazera, brasera era una delle imbarcazioni più diffuse nel golfo di Trieste e lungo la costa orientale istriano-dalmata.

impiegata per il piccolo cabotaggio e raramente per la pesca, a seconda delle località di provenienza la *brazzera* si presentava in forme diverse e soprattutto attrezzata in vari modi come evidenzia il ricorso ad alcuni dizionari che riportiamo di seguito: G. Boerio, *Dizionario del dialetto veneziano*, Mletci 1856, p. 98 alla voce *brazzera*: «Chiamasi una Barca che porta due alberi con vele quadre, e va anche a remi, armata di sei rematori e d'un timoniere, della quale si fa molto uso nella navigazione poco più che costiera del golfo di Venezia»; G. Manzini e L. Rocchi, *Dizionario storico, filologico, etimologico del dialetto di Capodistria*, Trst-Rovinj 1995, p. 27 alla voce *brasera*: «barca da carico panciuta, con fondo e fianchi arrotondati, chiglia lungo tutto lo scafo, prua arcuata non aggettante con bompresso, poppa con asta verticale, una vela prodiera al terzo, raramente aurica»; E. Rosmani, *Vocabolario marinaresco giuliano-dalmata*, Firenze 1975, pp. 30-31 alla voce *brasera*: «istriana con vele lat. in tela olona; si riferisce a un tipo di un secolo fa; tale forma esisteva a G./Grado - nap. autora/fino a pochi anni orsono»; 2. *brazera*: «brazzera (barca con colomba senza coperta, fornita d'un piccolo scafo da prora e da poppa, con albero levabile e vela latina); 3. *brazera*: «brazzera (barca a un albero senza *spintón*; più lunga e più stretta si chiama *topina*)»; 5. *brazera istriana*: «(Museo del Mare) con vele lat. in tela olona naturale; si riferisce a un tipo di un secolo fa. Se esiste oggi, è a un albero, con vele al terzo e *floco* e serve come barca da carico. Deriva dalla nave oneraria romana»; 6. *brazera de Comiso*: «(Mueso del Mare) per la pesca a *vòiga* in alto mare, *vela latina e floco*»; 7. *brazera piranese*: «con velatura in uso fino alla fine del '900. A due alberi (*de maistra* e *tersanin* - alb. prodiero) con *vele latine*. Le ultime del tempo, con eventuale *cochina a pupa*»; A. Vascotto, *Voci della parlata isolana nella prima metà di questo secolo*, Imola 1987, p. 58 alla voce *brasera*: «Barca da trasporto, ad un albero, spinta anche a braccia»; G. Pinguentini, *Nuovo dizionario del dialetto triestino*, Modena 1969 e 1984, p. 64 alla voce *brazera*: «barca da trasporto a due alberi a vele quadre, mossa anche da remi e perciò probabilmente così chiamata perché allora azionata a forza di braccia»; L. Miotto, *Vocabolario del dialetto veneto-dalmata*, Trieste 1984, p. 32 alla voce *brazera*: «1. barca costiera da trasporto. Barca con colomba senza coperta, fornita di un piccolo scafo da prora e da poppa, con albero levabile a vela latina»; M. Doria, *Grande dizionario del dialetto triestino*, Trieste 1984, p. 91 alla voce *brazera*: «brazzera, tipo di barca da trasporto a vela».

35 A.S.A.P., *Notarile di San Benedetto*, atti del notaio Filippo Merlini, vol. n. 51, pp. 233r-234r, 26 dicembre 1765.

36 A.S.A.P., *Notarile di San Benedetto*, atti del notaio Giuseppe Antonio Tanai, vol. n. 64, pp. 82v-85r, 30 maggio 1792.

37 A.S.A.P., *Notarile di San Benedetto*, atti del notaio Giuseppe Antonio Tanai, vol. n. 64, pp. 324r-325v, 15 settembre 1794.

38 Nella documentazione consultata relativa a contratti di costruzione e vendita di barche a San Benedetto nel XVIII secolo, «di frutti compensativi» si attestano intorno al 6%.

39 M. L. De Nicolò, *Adriatico*, cit., pp. 24-32; Ead., *Brevi cenni sulle fonti d'archivio*, in M. Marzari (a cura di), *Marineria tradizionale*, cit., pp. 33-35.

40 A.S.A.P., *Notarile di San Benedetto*, atti del notaio Filippo Merlini, vol. n. 57, pp. 261r-262v, 13 ottobre 1782. In questo contratto societario il Nobile Signore Luigi Merli, che nell'anno precedente aveva fatto costruire sulla spiaggia di San Benedetto «un paio di novelle paranze», le fa ora stimare da «publici Periti Calafati», affinché «fattene le di loro formali

osservazioni, a norma di loro arte, perizia e coscienza», ne stabiliscano il prezzo, dal momento che Paron Pasquale Sciarra è interessato ad acquistarne la rata metà.

41 È questo fenomeno abbastanza generalizzato come rileva la stessa De Nicolò, *Maestri d'ascia e calafati nei porti adriatici*, cit., p. 159.

42 Si veda G. Troli, *Le attività collaterali e Il caso della corda: ciclo e figure della produzione*, in Autori vari, *La costa*, cit., pp. 40-41.

43 A.S.A.P., *Notarile di Grottammare*, atti del notaio Serafino Murri, vol. n. 521, pp. 149r-153v, 2 giugno 1775. Su questo documento è in corso di preparazione un nostro lavoro, di prossima pubblicazione, sarà riportata la trascrizione della scrittura notarile e i relativi «Capitoli, Patti, Leggi e Statuti, inviolabilmente da osservarsi dalla Società del Corpo Marittimo, che di presente esiste ed in ogni futuro tempo sarà nella Terra di Grottammare, Diocesi di Ripatransone, che sotto il Patrocinio della Immacolata Concezione di Maria Santissima si è stabilita».

44 A questo termine si attribuiscono due significati: come *matricola*, ossia iscritto al sodalizio o come *regola madre*, ovvero il codice, lo statuto, le leggi e le disposizioni che essa comprende, e quindi inteso come il *documento fondamentale dell'arte, che la legittima e la qualifica*. Si veda M. F. Tiepolo, *Mestieri ed Arti a Venezia, 1173 - 1806*, Venezia 1986, pp. 21-22 e M. Marzari, *Calafati e squerarioli*, in Id., *I Camuffo*, cit., pp. 83-88.

45 Si veda B. Pullan, *The Scuole Grandi*, in Id., *Rich and Poor in Renaissance Venice. The Social Institutions of a Catholic State, to 1620*, Cambridge, Massachusetts 1971, pp. 33 - 83.

46 Si veda D. Memmo, *La Mariegola o Statuto dei Calafati*, in Id., *Calafati, squeri*, cit., vol. I, pp. 27-38.

47 La stessa imbarcazione riportata in nota 34.

48 A.S.A.P., *Notarile di San Benedetto*, atti del notaio Filippo Merlini, vol. n. 57, pp. 338v-405v, 24 ottobre 1783.

49 Come ha anche rilevato M. L. De Nicolò in *Note sull'attività cantieristica*, cit., p. 37.

50 M. Bonino, *L'arte di costruire*, cit., pp. 9-10; si veda anche dello stesso autore *Archeologia e tradizione navale tra Romagna e Po*, Ravenna 1978; *Lineamenti di evoluzione navale tra il Po e l'Adriatico nel XVIII secolo*, in «Quaderni del Giornale filologico ferrarese» n. 2, Ferrara 1981, pp. 139-167 e M. Marzari, *L'arte della progettazione e della costruzione navale a Trieste tra il XVIII e il XIX secolo*, in Id. (a cura di), *Navi di legno*, cit., p. 182, e nota 21, p. 188: «È noto come il disegno navale non fosse comunemente usato nei cantieri e negli squeri tradizionali e pertanto sono generalmente rari piani di costruzione di imbarcazioni, specialmente mercantili, del XVIII secolo; ancora oggi alcuni maestri d'ascia - depositari delle antiche metodologie - costruiscono scafi tradizionali servendosi semplicemente di alcune sagome, dette sestì o garbi»; a riguardo si veda C. Mascaretti, *Giuseppe Santini, una vita per le barche. Un mastro carpentiere di Portocivitanova*, suppl. al n. 14 di «Cimbas», maggio 1998, p. 7: all'intervistatrice che chiede «E i disegni?», «Quali disegni? Tutto a *mende*», risponde l'anziano maestro d'ascia toccandosi la fronte, e aggiunge «lu segò, li ferri, lu *garbu*», mostrando quelli che erano i soli strumenti del suo lavoro, e fra questi vi è anche la sagoma del *garbo*.

51 M. Marzari, *Vecchie barche adriatiche: Bragazzo, Bragagna, Tartana*, in «Rivista Marittima», ottobre 1984, pp. 17-23. L'autore evidenzia come lo studio delle barche tradizionali possa essere essenziale per la comprensione dei sistemi costruttivi più antichi; si veda

anche Id., *Grado nelle amrineria tradizionale*, cit., p. 56: «le sequenze di operazioni previste per la costruzione di uno scafo risultavano semplici, ripetitive, davano un'ottima precisione e non avevano bisogno del disegno; questo metodo derivava da quello antico usato dai proti veneziani per la costruzione delle galere, con alcune semplificazioni. Con l'interscambio esistente tra le maestranze dell'arsenale e quelle degli squeri esterni, tale metodo era divenuto di uso generale, data la precisione e la semplicità».

52 G. Trolì, *Prima e dopo il mare: la costruzione, il varo e la manutenzione e Le barche: forme e tipi navali della costa picena*, in Autori vari, *La costa nel Piceno*, cit., pp. 29-31; G. Cavezzi, *La "Paranza" nel Piceno (XVIII - XX sec.)*, in M. Marzari (a cura di), *Navi di legno*, cit., pp. 315-326 e Id., *Il Settecento, secolo decisivo per l'affermazione della pesca nella costa picena*, in Autori vari, *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 docenti della scuola", Cupra Marittima 26 ottobre-11 novembre 1995, Grottammare 1998, pp. 341-360; U. Marinangeli, *San Benedetto da borgo marinaro a centro peschereccio di primaria importanza*, in G. Nepi (a cura di), *San Benedetto. Storia, arte e folklore*, Ascoli Piceno 1989, pp. 273-338.

53 A.S.A.P., *Notarile di San Benedetto*, atti del notaio Giuseppe Antonio Tanai, vol. n. 64, pp. 166r-168v, 5 agosto 1773. In questo contratto societario il problema dell'approvvigionamento del legname per la costruzione di un paio di *paranze* da pesca, nonché il costo superiore alle sue disponibilità, spinge l'armatore, Giovan Battista Fraticelli, a cercare un «collega che si volesse associare in tal negozio». Fraticelli infatti ne aveva deciso la costruzione sin dall'anno precedente, iniziando a provvedere le cose più necessarie, e specialmente i legnami «per la formazione de Corpi di esse». Ma in corso d'opera si rende conto di non poter portare a termine il lavoro «per l'essorbitante spesa che vi richiedeva, stante altresì la mancanza di diversi legnami».

54 M. L. De Nicolò, *Adriatico*, cit., pp. 51-61.

55 Si veda M. Marzari, *Il legno, materiale nobile, ieri ed oggi*, in Id., *I Camuffo*, cit., pp. 57-70; inoltre alle pp. 68-69, sono illustrate con disegni di A. Cherini e didascalie le «Caratteristiche dei principali legni impiegati in marina».

56 O. Gobbi, *Dissipazione delle risorse boschive e comportamenti ambientali: un caso nel Piceno del Cinquecento*, in «Proposte e ricerche», 34, 1995, pp. 45-68.

57 S. Loggi, *Monteprandone, Porto d'Ascoli. Storia di un territorio*, Centobuchi 1992, pp. 125-126 e 130-145: il disboscamento della selva risale al XVI secolo, epoca in cui gli ascolani al fine di ripopolare il Porto, pensarono di rivolgersi alla gente di Romagna, seguendo l'esempio delle autorità fermate per il ripopolamento del castello di San Benedetto. Molte famiglie si trasferirono in questi luoghi attratti dalle particolari facilitazioni che il governo ascolano era disposto a concedere e tra queste anche la possibilità di poter gestire la "Sentina", lo specchio d'acqua dolce presso la foce del fiume Tronto, nonché di pescare nel mare antistante, vista la scarsa propensione del contado ascolano verso questo tipo di attività e la necessità di disporre del prodotto ittico, soprattutto in occasione di particolari ricorrenze. Alle famiglie veniva dato il permesso di usufruire del legname della selva per i loro bisogni, «ma si tagli quanto sarà necessario e con la presenza del castellano». In realtà non fu così e gli abusi si perpetrarono per oltre un secolo e continuarono anche dopo il 1620 quando venne data in affitto. Succes-

sivamente, nel corso del Settecento, la selva subì la stessa sorte di gran parte dei manti boschivi, nel Piceno come nelle Marche. A riguardo si veda A. Caracciolo, *Le port franc*, cit., p. 185; l'autore, trattando delle conseguenze del processo di mercantilizzazione dell'agricoltura marchigiana, fa riferimento, per il territorio piceno, all'opera del botanico O. Valeriani, *Memoria relativa all'agricoltura del Dipartimento del Tronto*, Napoli 1814: «Per il territorio di Ascoli una piccola opera scientifica dell'epoca di Murat, ci presenta un quadro storico molto interessante delle conseguenze dell'accelerazione del "commercio marittimo", specialmente per il porto di Ancona, che provoca un'esportazione di cereali e un aumento del loro prezzo. In primo luogo l'estensione delle colture cerealicole su nuove terre, che aumentarono del 2,5% tra il 1730 e il 1750, raggiungendo il massimo negli ultimi due decenni del secolo. L'enorme disboscamento, criticato da numerosi memorialisti, praticato nelle campagne e soprattutto su fondi di uso civico al fine di "avere immediatamente molto denaro", fa parte di questo fenomeno. Tra il 1750 e il 1780, secondo Valeriani, furono abbattuti sette alberi su dieci, soprattutto di querce, tanto che nella seconda metà del secolo si renderà sempre più necessario il ricorso all'acquisto del legname dell'Istria e di altri luoghi».

58 R. Paci, *La Fiera di Senigallia*, cit., a pp. 320 e 321 è riportato un elenco sulla "qualità e quantità di gran parte delle merci approdate a Senigallia nel 1786", e fra queste, grosse partite di legname provenienti dall'Istria. Si veda anche S. Anselmi, *Trieste e altre piazze mercantili*, cit., a p. 301: tabella riassuntiva del quadro merceologico relativo al 1805 (i legnami provengono da Latisana, Fiume, Istria, Segna) e p. 305: prospetto statistico del volume delle merci entrate in fiera nel 1814 (la voce legnami è di gran lunga la più consistente).

59 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni navali*, cit., p. 18.

60 M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni navali*, cit., p. 15; R. Paci, *L'ascesa della borghesia nella legazione di Urbino. Dalle riforme alla Restaurazione*, Milano 1966, p. 205: «Anche i disboscamenti contro i quali fin dal Settecento si erano levate le voci degli agronomi più seri e che nel periodo napoleonico (ove non si protrassero, come pure accadde, necessità militari), erano stati contenuti da una precisa legislazione, si estesero ulteriormente distruggendo un patrimonio già ampiamente compromesso». La crisi del prezzo dei cereali, consigliò le autorità, che erano propense a richiamare in vigore l'editto del 1805 (che proibiva l'abbattimento dei boschi senza una speciale autorizzazione), a non essere troppo severe contro i trasgressori e la valle del Metauro divenne forte esportatrice di faggi, querce e cerri per costruzioni navali.

61 Archivio di Stato di Venezia, Fondo Senato Arsenal, *Terminazione del Colegio Eccellentissimo Sopra Boschi per la Custodia, Disciplina e Coltura dei Boschi della provincia dell'Istria, Approvata dalli Decreti Dell'Eccellentissimo Senato 22 Novembre 1777, e 23 Aprile 1778*.

62 Si veda M. Rozman, *La salvaguardia dei boschi sul territorio dell'Istria e del Quarnaro nel Settecento*, in *Adriatico. Genti e Civiltà*, in «Società di Studi Romagnoli», Cesena 1997, pp. 485-493.

63 Alcuni di questi disegni acquarellati sono stati pubblicati da D. Memmo, *Calafati, squeri*, cit., vol. I, a p. 119 e da M. Marzari, in *I Camuffo*, cit., a p. 63 e in *Josef Ressel: un inventore a Trieste*, Trieste 1994, pp. 91-105.

64 M. L. De Nicolò, *Adriatico*, cit., p. 56. Sulla scelta e preparazione del legno per la

costruzione navale si veda anche J. Bozanic, *La spedizione del progetto "Ars Halieutica"*, in M. Marzari (a cura di), *Navi di legno*, cit., pp. 335-342.

65 W. Patrignani, *Carpentieri e calafati*, in U. Spadoni (a cura di), *Barche e Gente*, cit., pp. 56-68; D. Memmo, *Calafati, squeri*, cit., alle pp. 55-65 sono riportati "Gli strumenti del calafato e del Maestro d'ascia".

66 Nella Sezione galleggiante del Museo della marineria di Cesenatico sono esposte le imbarcazioni a vela più in uso nel tratto di costa che va da Pescara a Trieste, che frequentarono il porto di Cesenatico dopo la scomparsa della vela latina e prima dell'avvento della motorizzazione. Le barche, raccolte di porto in porto, sono state restaurate ed esposte in armamento. Si tratta per lo più di imbarcazioni costruite in questo secolo. Tuttavia l'operazione, tesa al recupero e alla valorizzazione di questi manufatti, l'unica in Italia, è certamente degna di nota.

67 D. Campana, *La Chimera*, nella raccolta *Canti orfici*, in *Opere*, Milano 1989.

Appendici

Appendice 1

"Rinovazione di barca vecchia all'uso di pescare"

In Dei Nomine Amen. Anno à Nativitate D.N.I. X.pti millesimo septcentesimo quinquagesimo septimo, Indictione quinta, Die quinta, Mensis Octobris, Pontificatus autem SS.mi in X.pto Pri.s, et D.N.A. Benedicti Divina Providentia Papa XIV. Anno eius XVIII.

Essendo che fin dallo scaduto Mese di Aprile dell'anno corrente, sia stata contratta Società tra Mastro Gabriele Palestini da San Benedetto e Filippo Paci, in voler di nuovo far fabricare e far fare, à loro proprie spese in comunione, una Barca da pesca, e per tale effetto fusse stata comprata la Barca vecchia del Paron Andrea Guidotti ad effetto di rinnovarla ad uso di arte con avere sì l'una, che l'altra parte soccombuto alle spese, sì per la rinovazione di essa barca, come pure per tutti gli armiggeri e legnami per la rinovazione di essa, e per ridurla atta e sufficiente all'uso di pescare, e che per tale effetto abbino finora, tanto il suddetto Mastro Gabriele, che Filippo Paci soccombuto a molte spese, come dalle loro note, che originalmente a me si consegnano, ad effetto di inserirle nel presente Istromento, alle quali per onde e che per corroborazione di quanto è stato preventivamente stabilito, e per maggior Loro cautela [h]anno determinato di venire alla Stipulazione di Contratto di Società, colli infrascritti patti e conventioni.

1°. Che detta Società tra di Loro stabilita nella nuova costruzione di essa Barca, per metà per cadauna Persona da godersi, debba durare per lo spazio di anni cinque da oggi, durante qual tempo non sia lecito ad alcuno de Consocij ritirarsi da detta Società con fargli dare il partito, ò pure darlo, e dandosi il caso che, per Loro necessità e positivo bisogno, volessero vendere ad altra Persona la metà, a Loro spettante, di detta Barca, debba

prima ricercare l'altro Consocio, e che non sia rimosso detto Parone dal Commando di essa Barca, vendendosi da Mastro Palestini [ad] altro Consocio.

2°. Che detto Mastro Gabriele Palestini sia riconosciuto e trattato da vero Parzionevole per la metà a sé spettante, per ragione della metà di essa Barca, nel modo e forma [con cui] vengono trattati, in questo luogo, e si tratteranno gli altri Parzionevoli, e dandosi il caso che alcuno della Ciurma lo maltrattasse, ò non lo volesse riconoscere come tale, sia in sua piena libertà di detto Mastro Gabriele Palestini di licenziarlo, ò farlo licenziare dal detto Parone Filippo Paci, perché così per patto e non altrimenti.

3°. Che tutti li commestibili ed altro bisognevole, solito vendersi dalli Parzionevoli alla loro Ciurma, ò siano Marinari, debbano questi comunemente consegnarsi, ed in caso non possa, e debba cadauno de Consocij vendere e consegnare per metà, cioè tanto per cadauno li sopradetti commestibili, ed altro per uso di Barca, perché così per patto e non altrimenti.

4°. Che dandosi il caso di doversi rinovare tanto gli armiggeri, che tartane, ed altro bisognevole per essa Barca, come pure per il riattamento della medesima, debba tutto farsi e risarcirsi à spese comuni, cioè ogn'uno debba contribuire per la sua metà, come pure comunemente debba pagarsi il debito sin'ora fatto, tanto per la compra della Canepa, Vela, Ferri, ed altro non contenuto nelle sopradette note, come sopra consegnate, con doverne ciascuno pagare la sua metà, altrimenti a tutti li danni, spese, ed interessi sia tenuto colui che ricuserà pagare la sua rata porzione, perché così per patto.

5°. Che essendosi riconosciuto dalle notole, da tutti due li Consocij fatte per la spesa occorsa nella rinovazione della Commun Barca, ed a me originalmente consegnate, come sopra, esser stati spesi per parte di Mastro Gabriele Palestini Scudi cento settanta quattro e ventinove bajocchi e mezzo, e per parte del Paron Filippo Paci Scudi cento cinquanta e bajocchi cinquanta sette e mezzo, della quale somma, fattane la debita sottrazione, si trova aver Mastro Gabriele Palestini speso di più Scudi venti tre e bajocchi settanta due, de' quali il suddetto Paron Filippo Paci dovrebbe pagare, per sua rata, Scudi undeci e bajocchi ottanta sei, e siccome il sopradetto Palestini ne ha ricevuti in contanti, come asserisce, Scudi dieciotto e bajocchi ventidue e mezzo, resta il medesimo Mastro Gabriele Palestini debitore compensata la sopradetta rifazione di Scudi sei e bajocchi trenta sei e mezzo (salvo sempre però qualunque errore di calcolo si dell'una come dell'altra parte). Quale somma il sopradetto Mastro Gabriele Palestini promette e si obbliga pagare e liberamente sborsare al sopradetto Paron Filippo Paci ad ogni sua requisizione, altrimenti vuole essere astretto con tutti li rimedij Legali, rimossa ogni eccezione e qualunque altra opposizione potesse darsi, perché così tra Loro convenuti e non altrimenti.

Onde è, che presente e personalmente costituiti avanti di Me Notaio e Testimonij infrascritti, li sopradetti Mastro Gabriele Palestini del quondam Pietro Amico Palestini e Paron Filippo del quondam Domenico Antonio Paci, ambi da San Benedetto, da Me Notaio ben cogniti, di Loro spontanea volontà et in ogn'altro miglior modo e non altri-

menti, confessano e dichiarano pro indiviso ritenere, godere e possedere la Barca sopradetta, cioè ciascuno di essi la metà della sopradetta Barca ad uso di pescare con li sopradetti patti e condizioni, come sopra apposti, quali unitamente e ciascuno di essi promette e si obbliga sempre, ed inviolabilmente osservare, ed avere sempre rati, grati, validi e fermi, né ai quali mai in avvenire contradire sotto qualsivoglia pretesto, ò sia quesito, volere, altrimenti promettono e si obbligano a tutti li danni, spese, ed interesse, che in caso contrario potessero accadere, perché così e non altrimenti.

[...] Ita est Thomas Guidotti Nog. Rogavit.

Nota spese di Mastro Gabriele Palestini

Nel Nome di Dio Amen. Adì 4 Ottobre 1757, San Benedetto.

Nota di tutte e singole spese fatte et appurate col consenso e presenza di Mastro Gabrielle Palestini e Paron Filippo Paci, per la costruzione di una Barca, in Società diambidue li sopradetti.

Mastro Gabrielle Palestini ha speso per sua rata come siegue, con animo di rivalersene per il di più quantità.

In primis per un Corpo di Barca vecchia comprata dal Paron Andrea Guidotti	sc. 14.70
Per legnami comprati dal figlio di Bertò da Marano	sc. 15.30
Per chiodi da compensa presi da Mastro Filippo Adami, Ferraro di Marano, libbre 50	sc. 03.24
Per chiodi comprati dal Sig. Secondo Moretti, libbre 140	sc. 08.40
Per un canapo comprato dallo stesso per ritirare la Barca	sc. 06.00
Per sei madieri dal medesimo Sig. Moretti comprati	sc. 04.50
Per altri legnami presi da Fragliabiocca, da Marano	sc. 03.50
Per ponticelli, n.° 30, comprati dal Sig. Moretti	sc. 06.00
Per altri legnami diversi, somministrati dallo stesso Mastro Gabrielle Palestini Parzionatevole, e per Resta	sc. 01.80
Per otto fette di corve	sc. 04.00
Per undeci fette tra mangoli e piane	sc. 05.50
Per Gioja di poppa	sc. 00.20
Per corsia di poppa e prora	sc. 01.90
Per tre fette di mangoli presi dal figlio di Bertò	sc. 00.90
Per carreggiatura di Barca, legnami e spese di mangiare	sc. 02.50
Per cinque fasci di canne secche	sc. 00.12.5
Per chiodi libbre 56 presi da Carlo Ricci da Marano	sc. 02.24

Per fette di piane n.° 5 prese dal figlio di Bertò	sc. 00.65
Per quattro pezzi di madieri presi nel magazzino del Parzionatevole sopradetto	sc. 00.80
Per sevo preso dal Macellaro per ritirare la Barca	sc. 00.08
Per Paramezzano comprato a Marano dal Sig. Saverio Grisci, e spese occorse per trasportarlo in San Benedetto	sc. 04.87.5
Per cordoncino da salpar la Tartana	sc. 00.15
Per due Ballette di Sogari presi dal Sig. Moretti	sc. 00.50
Per un mezzanino di Vasi di maestro ed una testa di Vaso di poppa presi da Nicola Paci	sc. 01.
Per una Tartana vecchia presa dal Sig. Moretti	sc. 03.
Per quindici Tavole da piedi e quarto, prese da Favrotto	sc. 04.50
Per due cordoni presi da Francesco Palestini delle Grotte a Mare	sc. 01.80
Per due Madieri presi da Paron Tommaso Giorgetti	sc. 02.
Per due Taglioni di Antenna	sc. 00.50
Per due taglioni da Papaglione	sc. 00.75
Per un pirone da Mascolo per il paramezzano dell'albero da libbre 3.5	sc. 00.21
Per un pirone per ficcare il Sgattone del Timone	sc. 00.03
Per due Chiodi per ficcare il Timone di libbre 0.2	sc. 00.07
Per Stanti di paglioli, paglioletti poppa e prora, S gattoni del Timone, penna, Soletta e navagori	sc. 01.50
Per Stoppa libbre cinque	sc. 00.10
Per Antennella e Fuso di Argano	sc. 02.
Per Antenna	sc. 04.20
Per Maestria di detta Barca rifatta da nuova	sc. 40.
Pagati al Paron Andrea Guidotti per Armiggeri ed altro	sc. 24.77.5
	sc. 174.29.5

Io Tommaso Guidotti Notaio, scrissi e sotto scrissi la presente nota di commissione mano propria.

Nota spese di Paron Filippo Paci

Nel Nome di Dio Amen. Adì 4 Ottobre 1757, San Benedetto.

Nota di tutte e singole spese fatte et appurate col consenso e presenza di Mastro Gabrielle Palestini e Paron Filippo Paci, per la costruzione di una Barca, in Società di ambidue li sopradetti.

Paron Filippo Paci ha speso per sua rata come siegue, con animo di rivalersene per il di più quantità.

In primis ad 24 Aprile 1757, ebbe il suddetto Palestini	sc. 15.00
e più ad 14 luglio 1757, pagati a Mastro Francesco Palestini per legnami vendutogli	sc. 03.50
e più ad 14 luglio, pagati a Mastro Giovanni Palestini per centro madieri	sc. 05.50
e più 26 luglio, per un Spontale nuovo preso dal Paron Chiorico del Porto di Fermo	sc. 07.60
e più per un altro Spontale preso in Sinigaglia	sc. 08.25
e più per libbre 412: quatrame, portatura e carratelli	sc. 10.
e più per Remi n.° otto	sc. 02.22
e più per libbre 191 chiodi	sc. 08.10
e più per pegola dura, libbre 432	sc. 03.23
e più per pesa e carriola	sc. 00.20
e più per secchiole n.° quattro	sc. 00.14
e più dati al suddetto Gabrielle Palestini	sc. 02.20
e più dati in denaro al suddetto	sc. 01.02.5
e più dato al figlio di Basso Ciarrocchi	sc. 03.05
e più dato a Mastro Francesco Palestini per legnami	sc. 03.02.5
e più dato al Sig. D. Lorenzo Pannelli per la Stella del Timone	sc. 06.
e più per riportar la robba, dato al Paron Francesco da Monte Santo	sc. 01.
e più dato al Paron Paolo Pignati per fattura di Tartane	sc. 01.40
e più per il filo della Vela	sc. 00.67.5
e più dato a Flaviano Ferroni	sc. 00.20
e più dato ad Amico di Cugno	sc. 00.11
e più dato a Francesco Talamonti	sc. 00.50
e più per il paranco	sc. 00.70
e più per una libbra e mezza di chiodi da Castagnola	sc. 00.09
e più dati al Paron Cruciano Albini per chiodi ottantini in somma di libbre 110	sc. 06.05
e più per libbre 112 di spago diverso	sc. 10.08
e più dato a Francesco del Zumpo per assistere nella Barca	sc. 00.16
e più per imbarcare in Grottammare sei fiette di Corve	sc. 00.05
Pagati al Paron Andrea Guidotti per Armiggeri di Barca,	
ed altra Robba, spese per la Lite avanti al Vicario, in tutto	sc. 50.52
	sc. 150.57.5

Io Tommaso Guidotti Notaio, scrissi e sotto scrissi la presente nota di commissione mano propria.

Appendice 2

Costruzione di "un corpo di barca pescareccia negra"

Nel Nome di Dio Amen. Adì 26 dicembre 1765. San Benedetto.

Per la presente Poliza da valere come Publico e giurato Instrumento [...] celebrato con tutte le clausole, Gabriele del quondam Pietro Amico Palestini e Pietro Amico, figlio di Gabriele Palestini, qui presenti, da San Benedetto, a me Notaio ben cogniti, insolidum promettono e si obligano di fare e fabricare un Corpo di Barca Pescareccia negra, a loro proprie spese, a Flaviano Ferroni del quondam Domenico, da San Benedetto, qui presente, a me Notaio ben cognito, colli seguenti patti, cioè: essi Palestini promettono e si obligano di fabricare detta Barca di lunghezza in Colomba piedi quaranta netta d'Aste, di larghezza piedi otto di fondo, di bocca secondo che richiede l'arte, di coverta tre piedi e mezzo à legno dritto.

Ed il detto lavoro s'obligano, essi Palestini farlo tutto di cerqua con quattro storti per parte, Timone fatto a riserva de Ferramenti, e il detto Timone con obbligo che li detti Palestini debbano fare paglioli, paglioletti, zappoli, e con fare tutto quanto ci bisogna per detta Barca, consistente in arbore, antenna, spontali, centoni e fili per detta Barca, come pure, essi Palestini, promettono di metterci in detta Barca il Paramezzane di cerqua e la Coverta di Ponticelli.

Ed esso Flaviano Ferroni promette e si obbliga dargli tutte le tavole ci faranno di bisogno per detti paglioli, paglioletti, zappoli e fili, come pure i legni per l'arbore, antenna spontali, intendendosi solo la manefattura delle suddette robbe à conto de' suddetti Palestini. Come anche essi Palestini promettono farci in detta Barca, Arganello sopra la Puppa, Argano da ritirare in Terra colle cosse e antennelle, due taglie da ritirare a terra coi raggi e vasi in detta Barca colle abbiote, a spese d'essi Mastri.

Ed esso Flaviano Ferroni promette, e si obbliga pagare per detto lavoro scudi duecento cinquanta alli suddetti Palestini. Cioè essi Palestini nell'atto della presente ricevono in tanti zecchini d'oro papali venticinque per caparra e principio di pagamento per detto lavoro, ed altri scudi novantotto e bajocchi settantacinque esso Flaviano si obbliga sborsarli alli suddetti Palestini fatto, che avranno la metà di detto lavoro, ed il rimanente d'altri scudi cento, di buona moneta d'oro o argento, dentro il tempo e termine d'anni due dopo terminato la detta Barca e lavoro.

Ed essi Palestini promettono e si obligano di terminare detto lavoro dentro il mese di Giugno 1766; ed esso Flaviano si obbliga metterci in ajuto un Uomo assistente per detto lavoro al servizio de Mastri.

Quali zecchini venticinque d'oro papali essi Palestini li ricevono dal suddetto Flaviano, e, per osservanza di quanto si contiene nella presente, ambe le Parti obligano Loro stessi, beni et eredi, in fa. G.A., e Precetto della Guarantigia giurano in fede.

[...] Così è Filippo Pignati Not.o Pub.o di com.ne.