



I MESTIERI D'ARTE - Quaderni d'Artigianato II

collana diretta da Giampiero Maracchi



IL MAESTRO D'ASCIA

Tradizione e futuro di un mestiere affascinante

THE ART OF THE MASTER SHIPWRIGHT

The history and future of traditional shipbuilding

a cura di / edited by
Stefania Fraddanni

Testi di / Text by
Enrico Campanella, Clara Errico, Paolo Fornaciari,
Michele Montanelli, Corrado Ricci

edifir
EDIZIONI FIRENZE

Associazione
OMA
Osservatorio
dei Mestieri d'Arte

Questo volume è promosso da / Promoters

Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno; Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia; Fondazione Banca del Monte di Lucca



Fondazione
Cassa di Risparmi
di Livorno

F FONDAZIONE
CASSA DI RISPARMIO
DELLA SPEZIA



© 2013 by EDIFIR - EDIZIONI FIRENZE

edifir
EDIZIONI FIRENZE

Via Fiume, 8 • 50123 Firenze

Tel. 055 289639 • Fax 055 289478

www.edifir.it • edizioni-firenze@edifir.it

Responsabile editoriale / Design and Production Editor

Elena Mariotti

Responsabile del progetto editoriale / Managing Editor

Simone Gismondi

Traduzione / Translation

Sally Titcomb

Referenze fotografiche / Photography

Silvano Moroni: copertina / cover, 5, 6, 8; Archivio Arsenale La Spezia: 3-4, 7; Angiolo Beconcini: 9-12; Davide Marcesini (archivio cantiere Valdettaro): 13-16, 19-26; Corrado Ricci: 2, 17-18, 27-31; Stefano Faggioni: 32-33; Francesco Rastrelli (archivio famiglia Faggioni): 34-37; Eugenio Moretti: 38; Archivio di Stato di Pisa: 52; Archivio di Stato di Livorno 53; Gian Carlo Del Corso: 55a, 58b; Archivio Storico Camera di Commercio di Livorno: 58a; Marina Carlesi: 59; Fabrizio Ceccarini: 60a-b; Anna Pupi: 60c.

Stampa / Printing

Pacini Editore Industrie Grafiche – Ospedaletto (Pisa)

ISBN 978-88-7970-621-6

Fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, comma 4, della legge 22 aprile 1941 n. 633 ovvero dall'accordo stipulato tra SIAE, AIE, SNS e CNA, ConfArtigianato, CASA, CLAAI, ConfCommercio, ConfEsercenti il 18 dicembre 2000. Le riproduzioni per uso differente da quello personale sopracitato potranno avvenire solo a seguito di specifica autorizzazione rilasciata dagli aventi diritto/dall'editore.

Up to and no more than 15% of this volume/issue may be photocopied for personal use on payment to SIAE of the sum established in Section 68, Subsection 4 of Law N° 633 of 22 April 1941 pursuant to the agreement entered into by SAIE, AIE, SNS and CNA, Confartigianato, CASA, CLAAI, Confcommercio and Confesercenti on 18 December 2000. Reproduction of the volume/issue for uses other than the aforementioned personal use must be specifically authorized by the holder of the relative copyright/the publisher.

In copertina / Cover:

Particolare della struttura dell'ossatura del nuovo la palischermo di nave *Vespucci* realizzato dalla ditta Moroni
Detail of the ribs of a new launch for the training ship *Vespucci* under construction at Moroni Navi

Indice / List of Contents

PRESENTAZIONI DI / Presentation by	
Luciano Barsotti, <i>Presidente / Charmain of Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno</i>	» 7
Matteo Melley, <i>Presidente / Charmain of Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia</i>	» 9
Alberto Del Carlo, <i>Presidente / Charmain of Fondazione Banca del Monte di Lucca</i>	» 11
UNA SCOMMESSA PER IL FUTURO / A challenge for the future	» 13
Stefania Fraddanni, <i>Responsabile Comunicazione e Pubblicazioni / Communications and Publications Manager of Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno</i>	
CAPITOLO 1: LA SPEZIA. L'ARTE DI AMMANSIRE IL LEGNO A COLPI D'ASCIA	» 19
<i>Chapter 1: La Spezia: taming wood with the axe</i>	» 19
Corrado Ricci	
1.1. Quando le barche nascevano nei boschi	» 19
1.1. <i>Boats from the forest</i>	» 19
1.2. Le tracce documentali dei <i>Magistri d'axie</i> nel <i>Gurfum Specie</i>	» 23
1.2. <i>Documentation of the Magistri d'Axie on the Gurfum Specie map</i>	» 22
1.3. L'Arsenale militare e la formazione dei maestri d'ascia	» 27
1.3. <i>Naval shipbuilding and the training of master shipwrights</i>	» 27
1.4. La nuova frontiera della nautica, dal cantiere Beconcini al Cantiere Valdettaro	» 32
1.4. <i>New frontiers in the art of shipbuilding: from Cantiere Beconcini to Cantiere Valdettaro</i>	» 32
1.5. Il tempio-museo di Pietro Ricci	» 46
1.5. <i>The Pietro Ricci Museum in Porto delle Grazie</i>	» 46
1.6. La baracca della famiglia Faggioni	» 53
1.6. <i>The Faggioni family boatshed</i>	» 53
1.7. Ipotesi di nuove norme per l'accesso alla professione	» 59
1.7. <i>New regulations for accessing professional shipbuilding qualifications</i>	» 59
1.8. La stirpe eletta nel Golfo della Spezia	» 62
1.8. <i>The shipwrights and shipbuilders of the Gulf of La Spezia</i>	» 62
CAPITOLO 2: VIAREGGIO. QUANDO I BASTIMENTI AVEVANO IL "SOFFIO DELLE ANFORE GRECHE"	» 65
<i>Chapter 2: Viareggio. Classic yachts blown by the winds of Ancient Greece</i>	» 65
Paolo Fornaciari	
CAPITOLO 3: LIVORNO. I MAESTRI D'ASCIA NELLA DARSENA, SEC. XVI-XVIII	» 87
<i>Chapter 3: The Master Shipwrights of Leghorn</i>	» 87
Clara Errico, Michele Montanelli	
CAPITOLO 4: LIVORNO. TECNICA E LITURGIA DELLA COSTRUZIONE NAVALE	» 93
<i>Chapter 4: Leghorn. Shipbuilding Techniques and Practices</i>	» 93
Enrico Campanella	

PRESENTAZIONE

Un mestiere antichissimo e affascinante sta per scomparire, lasciando un irrecuperabile vuoto di competenze nella gloriosa tradizione marinara del nostro Paese. Gli ultimi maestri d'ascia, custodi di passioni, abilità e segreti, non trovano più giovani a cui affidare i loro tesori.

Eppure, potrebbe esserci ancora un futuro interessante per questo mestiere. Una flotta di barche d'epoca bisognose di frequenti restauri, un avvicendamento costante di cultori di imbarcazioni in legno, un design d'interni per yacht in continua evoluzione.

Per gettare un ponte fra tradizione e nuove professionalità l'Osservatorio dei Mestieri d'Arte pubblica questo undicesimo volume della collana "I Mestieri d'Arte, Quaderni d'Artigianato".

Promotrici dell'iniziativa, sono tre fondazioni di origine bancaria i cui territori si affacciano sul Mar Ligure: Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia, Fondazione Banca del Monte di Lucca e Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno. Le tre fondazioni sono associate a OmA e condividendo lo spirito delle iniziative promosse a sostegno degli antichi mestieri che hanno permesso al nostro Paese di affermarsi nel mondo, hanno deciso di impegnarsi per proporre in termini nuovi l'esperienza della tradizione marinara. Guardando ai giovani, alla loro formazione, al loro futuro, per aiutarli a riscoprire lavori manuali capaci, ancora oggi, di esercitare un grande fascino. Gli ultimi maestri d'ascia in attività non aspettano altro che tramandare la loro cultura e le loro competenze ai giovani interessati ad apprendere e coltivare queste conoscenze. Le Fondazioni sono disponibili a dare il loro contributo per raggiungere questo obiettivo.

Luciano Barsotti

Presidente Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno

PRESENTATION

An ancient and intriguing art is about to disappear, leaving an irrecoverable void in the glorious history of Italian seafaring: the master shipwrights of Tuscany, those last custodians of an age-old tradition of passion, secrets and skills, no longer have anyone to whom to pass the treasures of their trade.

Yet, the future could still hold interesting developments: the restoration of classic yachts; the satisfaction of the enthusiasm of wooden boat lovers; the design of new and increasingly precious interiors.

The aim of this eleventh volume of the *I Mestieri d'Arte, Quaderni d'Artigianato* series is to build a bridge between the traditional and the new, promoting traditional manual skills which are able to find new and interesting outlets in the modern world.

The promoters of the initiative are three foundations from the banking sector – Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia, Fondazione Banca del Monte di Lucca and Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno – all of whom are associates of the Observatory on Artistic Professions and all of whom have warmly embraced the spirit of the initiatives promoted by the Observatory in support of the ancient arts and crafts which have confirmed Italy's standing in the world.

Thus, *The Art of the Master Shipwright: the history and future of traditional shipbuilding* proposes the experience of Italian seafaring in new terms, looking to the future by helping to encourage young people to train in manual skills which, now more than ever, require both nimble fingers and an able mind. The last master shipwrights of Tuscany are impatient to pass their skills and knowledge to those who are interested in learning, an objective which, with the support of the banking foundations of the Observatory on Artistic Professions, has now come a step closer to fulfillment.

Luciano Barsotti

Chairman of Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno

PRESENTAZIONE

La Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia è lieta di partecipare insieme alla Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno e alla Fondazione Banca del Monte di Lucca a questo progetto che mira a recuperare e valorizzare la memoria di uno dei mestieri d'arte più antichi nei rispettivi territori: il maestro d'ascia.

La collaborazione tra le Fondazioni di origine bancaria e l'Associazione Osservatorio dei Mestieri d'Arte si è rivelata fondamentale nel tempo per ricercare e promuovere alcune delle più interessanti tradizioni artigiane italiane, spesso dimenticate o in estinzione perché superate dall'avvento di nuovi materiali o da trasformazioni tecnologiche.

Alla Spezia e nel suo golfo il mestiere di maestro d'ascia – illustrato in questo volumetto da Corrado Ricci – pur affondando le radici in tempi antichi, è indissolubilmente legato alla nascita e allo sviluppo dell'Arsenale Militare Marittimo, che ha plasmato l'intera città, caratterizzando il suo legame con il mare sotto ogni aspetto: urbanistico, culturale, sociale ed economico. Le maestranze prodotte e cresciute con la presenza dello stabilimento militare hanno originato un sapere e un ingegno preziosi tramandati di generazione in generazione e giunti sino a noi grazie anche all'opera di istituzioni cittadine come il Museo Tecnico Navale della Marina e alla testimonianza di storiche famiglie.

Questo progetto si inserisce appieno nelle altre iniziative, destinate in particolar modo alle scuole, che la Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia promuove per la diffusione della cultura del mare e dei suoi antichi mestieri, componente imprescindibile dell'identità del territorio. L'obiettivo non è solo tenere vive le tradizioni ma anche fare di queste uno stimolo per il futuro, per guardare verso il mare e i suoi mestieri come risorse strategiche della comunità. Il mestiere del maestro d'ascia può e deve avere ancora un futuro: ci sono tante imbarcazioni di legno che chiedono cure costanti per essere tenute in forma e che possono accrescere il loro valore grazie ai maestri d'ascia. Per questo sono apprezzabili, e vanno sostenute, tutte le iniziative per la trasmissione del sapere e dei segreti di questo mestiere.

Matteo Melley

Presidente della Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia

PRESENTATION

It is a great pleasure for Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia to join Fondazione Cassa di Risparmio di Livorno and Fondazione Banca del Monte di Lucca in backing a project whose aim is to recover and enhance one of the oldest crafts of the local area: the art of the master shipwright.

Since its establishment, the banking foundations' collaboration with the Observatory on Artistic Professions has enabled the study and promotion of some of the most interesting Italian arts and crafts, many of which have been forgotten or are dying out following the development of new materials or technologies.

Throughout the area of the Gulf of La Spezia the art of the master shipwright– illustrated in this volume by Corrado Ricci – has always been intrinsically linked with the work of the Naval Dockyard, a fundamental feature of the urban, cultural, social and economic life of the city. Many local craftsmen trained and qualified in the shadows of the military establishment have developed unique skills and techniques which, handed down from generation to generation, now reach us via the work of such institutions as the Royal Navy Ship Museum and the histories of local families.

Pursuing the aims of the many other school-oriented initiatives promoted by Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia regarding the local seafaring culture, a fundamental component of the identity of the territory of the Gulf of La Spezia, this publication aims both to highlight the values of an age-old local tradition and to stimulate an approach which sees the sea and its related professions as strategic resources. The art of the master shipwright can and must have a future: how else will all the wooden vessels which still sail our seas receive the constant care and attention necessary to keep them seaworthy? We believe it is extremely important to back initiatives which focus on communicating the knowledge and secrets of this profession.

Matteo Melley

Chairman of Fondazione Cassa di Risparmio della Spezia

PRESENTAZIONE

Davvero pregevole questo saggio di Paolo Fornaciari che, grazie alla preziosa occasione di indagine storica che abbiamo con questo volume di OmA, ci dà la possibilità di indagare non solo la nascita della città di Viareggio, ma anche lo stretto e poco conosciuto legame fra cantieristica navale e la costruzione dei carri di Carnevale. È proprio grazie alla risorsa del mare che Viareggio, da castello di difesa, diventerà la città oggi famosa nel mondo. Il vero sviluppo di Viareggio, come si apprezza leggendo il Fornaciari, non è fatto a colpi di "battaglie, di conquiste, di prepotenze di re o di principi", "di saccheggi e di congiure", ma è dovuto a persone che hanno per secoli lavorato per trasformare "una landa paludosa e malarica, battuta dal vento di Libeccio e dai rigori della Tramontana", in una città ricca e popolosa. Uomini che nel Seicento dettero vita all'attività marinara e, in seguito, all'arte della costruzione navale. Se l'Ottocento è stato il secolo del grande splendore dei legni viareggini apprezzati nel mondo, grazie alle professionalità di maestri d'ascia e calafati, con la crisi e la guerra degli anni Venti del Novecento, i viareggini non si dettero per vinti. I carri di Carnevale, nati negli stessi cantieri delle navi, odorosi "di rafia e di pece", "a colpi d'ascia e a colpi di mazzetta" divennero per la città il veicolo principe di una promozione turistica che, con il passaggio alla carta pesta, raggiungerà il suo apice e salverà Viareggio, contribuendo alla fortuna della "Perla del Tirreno", patrimonio di arte e cultura che tutti conosciamo.

Alberto Del Carlo

Presidente Fondazione Banca del Monte di Lucca

PRESENTATION

Thanks to the precious occasion for historic enquiry presented by this new volume of the Observatory on Artistic Professions, the excellent contribution by Paolo Fornaciari gives us the chance to explore not only the founding of the city of Viareggio but also the close and little known relationship between the shipyards and the float builders of the city's world famous carnival. Indeed, it is thanks to the sea that Viareggio developed from the site of a simple defensive castle into a city which is now famous throughout the world. As can be appreciated from Fornaciari's words, the history of Viareggio is "far from being a story of battles, conquests, royal power struggles, sackings and conspiracies", but rather recounts how hard work and quick minds have transformed "a series of soggy, malaria ridden marshes, beaten by the west winds in summer and frozen by the north wind in winter" into a prosperous and densely populated city. The seafaring adventures of the men of Viareggio commenced in the 17th century and were soon followed by the development of a flourishing shipbuilding industry which, by the 19th century, saw Viareggio become the envy of the world for the quality of its timbers and the professional skills of its master shipwrights and caulkers. Despite the wars and economic depressions of the early 20th century, the people of Viareggio did not give in and the carnival floats built of resin and pitch with hammers and axes by the men of the shipyards became one of the main attractions of the city's blossoming tourist industry. Furthermore, since the adoption of papier-mâché as the float-builders' material of choice, the carnival of Viareggio has contributed to the fortune of a city, whose artistic and cultural heritage makes it a real and proper "Pearl of the Mediterranean".

Alberto Del Carlo
Chairman of Fondazione Banca del Monte di Lucca

UNA SCOMMESSA PER IL FUTURO

*Se vuoi costruire una nave
non richiamare prima di tutto gente
che procuri la legna,
che prepari gli attrezzi necessari,
non distribuire compiti,
non organizzare lavoro.
Prima risveglia invece negli uomini
la nostalgia del mare lontano e sconfinato.
Appena si sarà svegliata in loro questa sete
gli uomini si metteranno subito al lavoro
per costruire la nave.*
Antoine de Saint-Exupéry

La crisi economica sta offrendo un'inaspettata *chance* ai maestri d'ascia. Orgogliosi paladini di un affascinante mestiere in via d'estinzione, sembravano rassegnati ad assistere ad uno spettacolo deprimente. Chiudere le ultime baracche, buttar via gli attrezzi imbrattati di genio e sudore e uscire di scena dando fuoco alle vecchie barche in attesa di riparazione. Un immenso falò di legno, memorie, tradizioni, abilità e segreti consumato tra la totale indifferenza.

Poi l'esame di coscienza collettivo provocato dalla Grande Crisi ha rimescolato le carte. Aziende e famiglie distrutte, giovani senza futuro... Chi si è reso conto che stava sprecando più di quanto poteva permettersi è corso ai ripari. Tutti in fila a cercare di risparmiare con acquisti low cost, chilometri zero, banca del tempo e parrucchieri cinesi.

Ma anche ritorni alla terra, al fai da te, al pane fatto in casa con il lievito madre, alla sartina e al calzolaio. Novità e memoria, da separate in casa, stanno improvvisando un *modus con-vivendi* assolutamente originale. In particolare questa sperimentazione si sta affacciando trasversalmente su tutta la grande tradizione dell'artigianato *made in Italy*. Ed anche sulla gloriosa nautica nazionale, rappresentata da cantieri che si sono fatti conoscere in tutto il mondo per la maestria e l'originalità dei loro prodotti.

Il successo dei corsi di formazione

A Venezia un *pool* di professionisti ha deciso di rilanciare uno dei maggiori patrimoni della città lagunare: la cantieristica delle barche di legno. Per coniugare tradizione secolare con ricerca e innovazione, una serie di aziende riunite nel Consorzio Cantieristica Minore Veneziana ha organizzato un corso di formazione di base per allievi maestri d'ascia.

Composto anche da piccole imprese che operano nel settore della produzione di gondole ed altre barche in legno, secondo i modelli della tradizione lagunare veneta, il Consorzio ha visto nella preparazione di personale specializzato l'unica soluzione per far fronte ai

rischi di asfissia del settore della cantieristica minore locale provocati dalla carenza di maestranze qualificate e di ricambio generazionale.

Interessante anche l'esperienza della Spezia, con i corsi tenuti al *Cisita* e al Centro Durand De la Penne, all'interno dell'Arsenale. Ma, come sottolinea nel suo intervento Corrado Ricci, il mestiere non si impara solo con i corsi, che comunque sono utili e avvicinano i giovani ad attività artigianali troppo a lungo erroneamente collocate al gradino più basso nella scala di valore dei lavori. S'impara sul campo.

Il maestro d'ascia deve passare direttamente ad altri il proprio bagaglio professionale. Memoria e ingegno, gesti e movimenti, pratiche che si possono trasmettere solo con il "fare".

Pertanto, dopo la partecipazione al corso di formazione ed addestramento per allievo maestro d'ascia, ai ragazzi, opportunamente selezionati, sono state offerte assunzioni presso i cantieri. L'ampia partecipazione a queste esperienze ha dimostrato che i giovani, se convenientemente guidati, sono contenti di imparare il mestiere.

Arrivano le donne

Anche perché il mare, da sempre, esercita un grande fascino. Lo sa Valentina Cappellari, partita da Gorizia ed approdata in un cantiere navale ligure a Lavagna. Valentina è la prima donna maestra d'ascia: una novità, in assoluto. E non sarà l'ultima. Ha fatto da battistrada combattendo diffidenze e scetticismo alla conquista di un lavoro sporco e faticoso ma prodigo di soddisfazioni ed ora la magia del mestiere sta conquistando altre ragazze.

Come Silvia Scaramuzza, divenuta carpentiere in legno dopo aver frequentato il corso della Confartigianato di Venezia ed ora aspirante maestro d'ascia. Insieme ad altre 50 maestranze artigianali – maestri d'ascia ma anche carpentieri, velai, tappezzeri – partecipa alla realizzazione di un importante progetto: un polo di servizi per la nautica da diporto all'isola della Certosa.

Altri 120 giovani che hanno frequentato quei corsi lavorano stabilmente nei cantieri della laguna. La maggior parte ha trovato occupazione in cantieri già esistenti, qualcuno ne ha addirittura aperto uno nuovo. Erano decine d'anni che non succedeva.

Allarme ambiente

Un'altra circostanza sta remando a favore dei maestri d'ascia e della conservazione delle loro professionalità. Viene dall'allarme ambiente e dalla difficoltà di smaltire la vetroresina usata per la costruzione di barche. Il problema si fa sempre più pressante e il buon senso, oltre alla spesa ingente che comporta lo smaltimento del prodotto finito, consiglia di ritornare al legno. Oltretutto in questa crisi mondiale che fa saltare tutti i parametri di riferimento, pare che il suo prezzo si stia abbassando.

Il legno, dunque, si sta prendendo qualche rivincita. In particolare si affidano le speranze al composito che annuncia doti impareggiabili e alimenta grandi aspettative.

... e la storia continua

Sostenuto da Calipso, Ulisse costruì la sua zattera in quattro giorni. La dea innamorata, racconta Omero, gli aveva indicato dove trovare alberi ben stagionati e poi gli aveva procurato la lucida ascia, le trivelle e i teli per fare la vela e navigare nel mare divino ... E divina, secondo Dante, era l'arte dei maestri d'ascia nell'arsenale di Venezia, capaci di fare meraviglie, con i loro attrezzi.

Dopo millenni la *divin'arte* ha ancora un futuro.

Perché il legno è una risorsa naturale, ecocompatibile, biodegradabile e rinnovabile.
Perché il suo fascino è difficilmente raggiungibile e i cultori di imbarcazioni in legno si rinnovano in continuazione come l'interesse storico e culturale verso le barche del passato e il desiderio di preservare antiche tecniche.
Perché stanno aumentando i neofiti che hanno deciso di restaurare per conto proprio una vecchia barca di legno ed hanno perpetuato su *You Tube* la grande soddisfazione.
Perché i giovani hanno bisogno della dignità di un lavoro.
Perché una flotta di centinaia di barche d'epoca, bisognose di mani esperte e frequenti restauri, continua a navigare nei nostri mari ... e perché suscita ancora immensa simpatia ricordare i maestri d'ascia come il livornese Carlo Verzoni, che dopo aver costruito una barca in soffitta fu costretto a spaccare tutto il tetto per poterla calare nei fossi in via dei Bagnetti!

Un progetto appena iniziato

Con l'augurio che questo progetto di avvicinare i giovani ad un antico e affascinante mestiere, vada avanti con altre ricerche ed altre iniziative, ringrazio sentitamente gli autori che con competenza e passione hanno sostenuto questa iniziativa dell'Osservatorio dei Mestieri d'Arte, proponendo da tre ottiche e da tre situazioni geografiche diverse la storia dei maestri d'ascia: ringrazio Corrado Ricci giornalista della redazione spezzina della Nazione, originario delle Grazie nel Golfo dei Poeti e discendente di una famiglia di navigatori e maestri d'ascia, appassionato di vela, nautica e barche d'epoca che promuove numerosi raduni ed eventi dedicati alla cultura del mare; ringrazio Paolo Fornaciari, responsabile scientifico del Centro Studi del Museo del Carnevale di Viareggio, già direttore del Centro Documentario Storico e del Museo della Marineria di Viareggio, giornalista pubblicista collaboratore del Tirreno e autore di numerose pubblicazioni sulla storia e la cultura viareggine; ringrazio Clara Errico e Michele Montanelli che da oltre 25 anni eseguono ricerche archivistiche sulla storia del territorio livornese, nei secoli XVI-XVIII; cultori della materia, hanno all'attivo oltre 60 pubblicazioni, fra monografie, saggi e articoli su riviste del settore; ringrazio infine Enrico Campanella, insegnante livornese appassionato di mare e di sport nautici e autore di alcuni saggi sulla cantieristica e sulle tradizioni marinaresche, ma anche promotore di mostre espositive e conferenze.
Un ringraziamento particolare alle Fondazioni della Spezia, Lucca e Livorno che hanno creduto in questo lavoro. Celebrando il mestiere del maestro d'ascia, sanciscono un ideale abbraccio fra i rispettivi territori di appartenenza nel segno dei comuni valori identitari. Non solo, dunque, un'operazione culturale per ricordare il passato e rafforzare i legami che traggono forza dalla tradizione, dal mare e dai mestieri antichi ad esso connessi. Ma soprattutto un impegno condiviso per costruire il futuro. La ricerca qui presentata è solo l'inizio di un lavoro di approfondimento che le Fondazioni associate all'OmA intendono portare avanti in funzione della loro *mission* per la valorizzazione dei territori rappresentati. Con lo sguardo rivolto, prioritariamente, alle giovani generazioni.

Stefania Fraddanni

Responsabile Comunicazione e Pubblicazioni
Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno

A CHALLENGE FOR THE FUTURE

*If you want to build a ship,
don't drum up people together
to collect wood
and don't assign them tasks and work,
but rather teach them to long
for the endless immensity of the sea
As soon as this thirst has been awakened in them,
they will start to work
to build the ship.*
Antoine de Saint-Exupéry

The current economic crisis has offered the shipwrights of Tuscany a new and unexpected opportunity, giving a new lease of life to the art of these proud champions of a fascinating but slowly dying craft.

Resigned to their fate as they watched the closure of boatyard after boatyard, threw away the sweat-stained tools of their trade and set fire to the last wooden vessels awaiting repair on the dry dock - an immense and symbolic bonfire in which wood, memories, traditions, skills and secrets were consumed by the flames of total indifference – the master shipwrights of Tuscany were extremely surprised when an examination of the collective conscience provoked by the crisis reshuffled the cards on the table.

Bankrupt companies, ruined families, young people without a future left the Gulf of La Spezia in a desperate state. Miraculously, however, the need to stand in the queue at the discount store in order to save a few pennies by buying budget food, the need to eat home-grown produce in order to survive, the need to visit the pawn shop and use the cheapest hairdresser in town provoked a return to the land, to do-it-yourself, to home-baking, to dressmaking and to the cobbler which led to a new and completely original *modus vivendi*, a new approach to life which has since transversally affected all the arts and crafts promoted by the *Made in Italy* movement, including the Italian shipbuilding industry whose shipyards were once famous throughout the world for the quality and originality of their work.

The success of the training courses

On the crest of this new wave of enthusiasm, in Venice, a consortium of professional shipwrights decided to re-launch one of the greatest assets of the Serenissima: the art of wooden boatbuilding. Marrying century-old tradition with research and innovation, the consortium - Consorzio Cantieristica Minore Veneziana, a group of shipyards specialized in the building of gondolas and other small wooden craft according to traditional Venetian

boatbuilding methods – has set up a basic training course for student shipwrights with a view to preparing the highly specialized young craftsmen and women necessary to combat the extinction of the small boatbuilding sector. But a skill such as shipbuilding cannot be learned merely by attending courses, all be they useful in attracting young people to arts and crafts which for far too long have been considered the lowest rung of the professional ladder: the art of shipbuilding can only be truly learned in the shipyard, by copying the tricks of the trade, gestures and movements of a master shipwright who passes his professional knowledge directly to his apprentice. For this reason, the most promising students of the training course are offered jobs in the shipyards of the consortium and the enthusiasm with which young people have participated in this and other experiences confirms that, when suitably guided, the youth of today is happy to learn a craft.

Here come the girls

The sea has always had an almost magnetic attraction for many young people: Valentina Cappellari, who left Gorizia to work in a shipyard in Lavagna in Liguria, was the first woman to qualify as a master shipwright. But she will not be the last: having opened the doors to the trade by overcoming the diffidence and skepticism with which she was first greeted, Valentina has inspired many other young girls to train in a dirty, tiring but magical craft which nevertheless offers immense job satisfaction. Indeed, Silvia Scaramuzza, who qualified as a carpenter after attending a course organized by Confartigianato in Venice and now is an aspiring master shipwright, is currently participating in the implementation of an important project which sees 50 specialized craftsmen and women – shipwrights, carpenters, sail makers and fitters – involved in the development of a pleasure sailing services centre on the island of Certosa, while a further 120 young people who have attended these courses now work in the shipyards of Venice, the majority in existing shipyards but some in their own enterprises. It has been at least ten years since such jobs were made available.

A warning from the environment

Another factor which has encouraged a return to wooden boatbuilding and thus the need for the professional skills of the master shipwright is the difficulty in disposing of fiberglass, which is widely used in the building of modern yachts. Indeed, the environmental non-compatibility of this material and the enormous expense of disposing of its waste products suggests that a widespread return to wooden boatbuilding may not belong too far in the future.

The current world crisis is shifting all the parameters of reference: the price of timber is falling and the development of a new wood-based compound with extraordinary features has generated great expectations.

... and history continues

According to Homer, it took Ulysses just four days to build his raft with the goddess Calypso to show him where to find well-seasoned timber and to procure him a great axe, boring tools and cloth to make the sail before he ventured onto the divine sea, while

Dante also considers the skills of the master shipwrights of the arsenal of Venice an 'art divine': and it is no mere chance that, centuries later, this *divine art* still has a future.

Timber is a natural, eco-compatible, biodegradable and renewable resource whose appearance is difficult to match and the number of wooden boat lovers, owners of classic yachts and perpetrators of ancient techniques is gradually increasing alongside the number of amateurs who, having embarked on the restoration of an old wooden boat, proudly show off the results of their efforts on *You Tube*.

Young people need the dignity of employment and a fleet of hundreds of classic yachts needs expert hands and frequent restoration in order to continue sailing, but we also like to remember master shipwrights such as Carlo Verzoni from Leghorn, who having built a boat in his attic, was forced to make a hole in the roof of his house in order to get it into the water in an irrigation channel in Via dei Bagnetti!

A project newly started

In the hope that, together with other studies and initiatives, this publication attracts even more young people to the ancient and fascinating art of shipbuilding, I would like to thank the authors who have supported the work of the Observatory of Artistic Professions by illustrating the history of the master shipwrights of Tuscany from three different points of view and three geographic areas of reference. Originally from Porto delle Grazie in the Gulf of Poets and the descendent of a family of seafarers and master shipwrights, Corrado Ricci writes for the local newspaper of La Spezia, *La Nazione*, and is both a keen modern and classic yachting enthusiast and an untiring promoter of events dedicated to the sea, while Paolo Fornaciari is Head of Science of Viareggio Carnival Museum Study Centre and has also served as Director of the Viareggio Historic Documentation Centre and Viareggio Museum of Seafaring: he also works as journalist, publisher and contributor to *Il Tirreno* and is the author of numerous publications on the history and culture of Viareggio. Clara Errico and Michele Montanelli are experts in the archive study of the history of 16th - 18th century Leghorn and have published over 60 volumes including various monographs, as well as papers and articles in journals of reference, while, last but not least, Enrico Campanella is a teacher whose love of the sea and yachting has enabled him to write various essays on shipbuilding and seafaring traditions as well as to participate in the promotion of various exhibitions and conferences.

Special thanks go to the banking foundations of La Spezia, Lucca and Livorno for having believed that by celebrating the work of the master shipwrights it might be possible to recognize the common values and identities of three different territories of belonging and bring them together in a single embrace. However, this project also has a cultural mission: to remember the past and strengthen the bonds established by tradition, the sea and the ancient arts and crafts of the local seafaring people with a view to constructing a new future. Thus this volume is only the start of a long term project involving the foundations and the Observatory on Artistic Professions in the pursuit of means of enhancing the territories of reference and especially the young people who inhabit them.

Stefania Fraddanni

Communications and Publications Officer
Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno

1. LA SPEZIA. L'ARTE di AMMANSIRE il LEGNO A COLPI d'ASCIA

1. La Spezia: taming wood with the axe

Corrado Ricci

1.1. Quando le barche nascevano nei boschi

In principio fu un tronco d'albero scavato con scalpelli di pietra. Da quel momento l'arte di costruire barche di legno non ha cessato di evolversi, fino alla realizzazione di vere e proprie cattedrali naviganti. Tutto ciò attraverso l'avvincente incontro fra intelletto e manualità: il primo capace di progredire sulla spinta dell'applicazione teorica, la seconda aperta al miglioramento solo con l'esercizio pratico. Da una parte, dunque, ingegneri e architetti navali, dall'altra i maestri d'ascia, i *magister navis* o *magister d'axie*. Da una parte la scuola dei libri, dall'altra la palestra dei cantieri, con conoscenze e segreti tramandati di generazione in generazione, solitamente di padre in figlio. Tra i teatri principali di questi travasi di sapere nel golfo della Spezia ci furono i cantieri navali di Porto Venere, delle Grazie, di Lerici, altri stabilimenti nella costa di levante, e soprattutto, nell'ultimo secolo e mezzo, l'Arsenale militare, attraverso maestranze proprie e dell'indotto.

Poi con l'avvento dei nuovi materiali, dei miglioramenti tecnologici il risultato è stato ovvio: tantissimi ingegneri, pochissimi maestri d'ascia. Tanti cervelli, poche mani possenti e callose, abili a portare a termine la costruzione o il restauro di una barca di legno. Sì, quella dei maestri d'ascia è una specie in estinzione, fra il rammarico degli ultimi custodi del mestiere, di coloro che

1.1. Boats from the forest

Ever since the first tree trunk was hollowed out with a stone chisel, the art of wooden shipbuilding has continued to evolve, combining intellectual creativity and manual dexterity, the former necessary to promote the application of new theories and technical developments and the latter essential to ensuring the proper implementation of the new ideas, to reach its moment of absolute glory in the design and construction of the "floating cathedrals" which ruled the seas of yesteryear. This combination of the skills of naval engineers and architects on one hand and master shipwrights – *magister navis* or *magister d'axie* – on the other, books and the schoolroom versus practical skills handed down from father to son, generation after generation, has always been widely found in the shipyards of the Gulf of La Spezia at Porto Venere, Porto delle Grazie and Porto di Lerici as well as other shipyards on the east coast of Italy and, over the last 150 years, in the naval shipyard of Leghorn.

Obviously, the development of new materials and technological improvements has led to a shift in the balance of the workforce which now has far more marine engineers than master shipwrights, more brains than calloused hands spe-

hanno passato la vita sugli scali, sotto il sole rovente o al gelo della tramontana, attorno ai legni che, piano piano, a colpi di ascia, prendevano forma e sostanza. Dai maestosi velieri agli agili gozzi. Ciò avveniva con lo sguardo proiettato sul mare e sulle peculiarità di trasporto a cui erano destinati i mezzi: le forme dello scafo erano concepite in relazione alla navigazione da sostenere, alle funzioni da svolgere. Ma ancora prima, la costruzione era preceduta da un'attenzione particolare ai boschi e a quanto potevano offrire per ottimizzare l'uso del legno nelle strutture. Un'attenzione di lungo respiro, nel senso che spesso l'andamento delle fibre o la curvatura assunta da un ramo erano capaci di dare il meglio solo nel futuro, con la crescita dell'albero, in parallelo, magari, alla maturazione del figlio o del nipote sulla scena del cantiere, figli e nipoti che raccoglievano i frutti delle premure del "vecchio". Insieme alla capacità di sfruttare la generosità della Natura, il maestro d'ascia è anche l'emblema dell'arte di arrangiarsi. Gli attrezzi del mestiere ne costituiscono l'eloquente testimonianza. Attrezzi che, per far fronte a specifici lavori, venivano costruiti *ad hoc* dal maestro d'ascia: come le verine dal gambo lunghissimo per fare i fori nei punti più difficili da raggiungere, come il garbo (una catena con anelli di legno) per tracciare le ordinate, come le asce, l'attrezzo identificativo della professione. Sì l'appellativo è un po' bellicoso. Ma ha comunque una sua logica: era a colpi di ascia che venivano modellate le ossature. Ma non c'era niente di grossolano. Il maestro, infatti, sapeva lavorare di fino, al millesimo. Certo, l'avvento di seghe e trapani elettrici ha ridotto sensibilmente le fatiche, ma tagliare a misura le tavole e fare i fori resta una questione di "manico",

cialized in the building and restoration of wooden sailing craft. To the great disappointment of the last practitioners of the art of wooden shipbuilding, men who have spent their entire lives in the shipyard, in the boiling heat of summer and the freezing north wind of winter, surrounded by planks of timber which slowly take on the shape required to create majestic sailing ships or agile dinghies, the master shipwright is a species in danger of extinction. With one eye always cast towards the sea, the master shipwright shapes his hulls in relation to the use to which the finished vessel will be put and carefully chooses the wood from which it is to be made according to the seas it is to sail. Optimization of the use of the timber is ensured by a careful attention to the lay of the fibres or even the decision to wait for a tree to mature in such a way that its timber can be used when at its best, perhaps in concomitance with the apprenticeship of a son or nephew under the guidance of their "old man". However, together with this ability to exploit the generosity of nature, the master shipwright must also have the capacity to "make the best of what he has", a characteristic which is clearly illustrated by the tools of the trade, many of which – such as the long handled chisel used to make holes in the most out-of-reach places, the wooden chain used to plot gunwales and the axes used to model the supporting structure of each and every vessel built – are traditionally made by the shipwright himself. The art of the master shipwright is a highly precise craft which the invention of electric saws and drills has undoubtedly facilitated from a physical point of view but



1. Un ex voto custodito nella chiesa parrocchiale di Lerici: documenta le costruzioni navali nella piazza principale del borgo nel 1891 e il grave incidente sofferto da un ragazzo colpito da una tavola. Lo salva la Madonna di Maralunga
 1. An ex voto offering in the parish church of Lerici documenting the practice of shipbuilding in the main square of the village in 1891 and the miraculous saving by the Madonna of Maralunga of a young boy struck by a falling plank

che non si improvvisa, anzi è il prodotto di una lunga esperienza.

Cugino stretto del maestro d'ascia è il calafato, l'operaio specializzato preposto a rendere stagna l'imbarcazione. Suoi fedeli compagni di lavoro sono il maglio (una particolare mazza di legno) e una serie di ferri simili a scalpelli con cui il calafato inserisce la stoppa impregnata di pece fra i commenti del fasciame. Anche questa è un'arte che rischia di estinguersi, nonostante sia attraverso la professionalità del calafato che possono continuare a restare a galla le barche d'epoca.

which nevertheless requires a maniacal attention to detail and accuracy. The art of cutting planks to size and then drilling them in exactly the right place cannot be improvised and is necessarily the result of long experience.

A close cousin of the master shipwright is the caulker, a specialized craftsman who uses a wooden hammer and a series of iron implements similar to chisels to insert oakum soaked in pitch in the joins in the planking, an art which is also at the risk of extinction, despite the fact that it is essential to keeping vintage vessels afloat.

Certo, le imbarcazioni di legno sono destinate a rappresentare sempre più una minoranza della flotta navigante, ma fra gli armatori crescono i cultori del passato: i raduni delle Signore del mare, come quelli organizzati dal 2006 alle Grazie dal Cantiere Valdettaro o in occasione delle più recenti Feste della Marineria della Spezia, stanno a dimostrarlo. Ecco anche perché da qualche anno sono sbocciate varie iniziative per la promozione della cultura delle costruzioni navali in legno fino a raggiungere l'obiettivo dell'avvio professionale dei giovani al mestiere.

Inutile dire che non è con una manciata di mesi di lezione che si diventa maestri d'ascia o calafati. Ma restano apprezzabili e promettenti i corsi che alla Spezia – dal *Cisita* al *Centro Durand De la Penne* all'interno dell'Arsenale – sono stati allestiti per la formazione professionale. In Arsenale, grazie al *Cisita*, stanno svolgendosi i lavori tesi al restauro del leudo (una famiglia di barche a vela utilizzate per l'attività di cabotaggio, ovvero trasporto di merci fino alla fine del Novecento) *Felice Manin*. I corsi sono per falegnami, carpentieri e allestitori di interni, professionalità di cui c'è richiesta nei cantieri. Prestigiosa l'imbarcazione-palestra oggetto di rilievi e cure per un restauro conservativo: il leudo Felice Manin, classe 1898. Fra i docenti ci sono uomini che – come ad esempio Eugenio Moretti – hanno fatto la storia dei restauri delle barche d'epoca al Cantiere Navale Beconcini. A tenere alta la bandiera dei maestri d'ascia, badando al rilancio del mestiere, c'è il Cantiere Valdettaro, che si è lanciato nel settore dei restauri delle barche d'epoca, sulla scia di una tradizione che viene da lontano e sull'onda dei successi dei raduni. Lì, fra l'altro, recentemente, è stato "brevettato" un giovane,

Although wooden vessels are inevitably destined to decline in numbers, the number of vintage boat-owners participating in the meetings organized by Cantiere Valdettaro at Porto delle Grazie since 2006 or in the Festa della Marineria organized in La Spezia has steadily increased, as has the number of initiatives focusing on the promotion of wooden boatbuilding and the training of young craftsmen in this art.

It obviously takes more than lessons to make a master shipwright or caulker, although many promising training courses have been set up in La Spezia. Indeed, thanks to a course organized by *Cisita* at *Centro Durand De la Penne*, a number of young shipwrights, carpenters and fitters are working on the restoration of the *Felice Manin*, a prestigious training vessel built in 1898. The teaching staff on the course include men of the calibre of Eugenio Moretti, the shipwright who made the history of the restoration of vintage sailing craft at Cantiere Navale Beconcini. Similarly, Cantiere Valdettaro promotes the re-launch of vintage craft via a restoration scheme which has already prepared several craft for various regattas. Another recently 'recognized' young shipwright, the son of a master of the art, is Andrea Balistreri who has learned the skills of his trade directly from his father.

1.2. *Documentation of the Magistri d'Axie on the Gurfum Specie map*

The first record of the activity of the *Magistri d'Axie* in the Gulf of La Spezia is offered by a 13th century map known as the *Gurfum Specie*, on which the notary

figlio d'arte: Andrea Balistreri che ha imparato il mestiere da papà Michele.

1.2. Le tracce documentali dei Magistri d'axie nel Gurfum Specie

Le prime tracce documentali dell'attività dei *Magistri d'axie* nel golfo della Spezia – nella cartografia dell'epoca definito *Gurfum Specie* – risalgono al XIII secolo. La prova viene dal cartulario del notaro di Porto Venere, Giovanni di Giona ¹: uno spaccato di vita comunitaria nella quale la linfa dell'economia locale era costituita dalle costruzioni navali e dalla pesca. Sono diversi i contratti da lui rogati per la costruzione e i calafataggi di *navigli* in «ripa Portusveneris» e in particolare nell'insenatura dell'Olivo, la più protetta del canale che separa il borgo dall'isola Palmaria. Fra i contratti più datati quello fra i fratelli Bonmigliore e Bartolomeo, firmato il 4 dicembre del 1259. Essi ottennero, da Aldevrando e Guglielmino Mansinistra, l'incarico di «facere lignum unum navigale sive galliotam de lonfitudine cubitorum quadraginta» cioè di circa 30 metri. La *galliotam*, o galeotta, era un bastimento sottile a vela e a remi, con scafo stellato, un solo albero, armatura a vela latina, dai quattordici ai venti banchi per l'azione dei vogatori. Loro, i maestri d'ascia, promettevano di lavorare senza sosta: «semper et continue [...] usque ad fines dictis operis». Insomma, non dovevano cercare o dedicarsi ad altre commesse; segno, questo, che la domanda di costruzioni navali era notevole e che gli armatori chiedevano garanzie ai maestri d'ascia affinché portassero a termine il lavoro nel più breve tempo possibile. All'evoluzione temporale del lavoro erano condizionati i pagamenti. Interessante, al proposito, si ri-

of Porto Venere, Giovanni di Giona ¹, documents the everyday life of an area whose local economy was almost entirely based on shipbuilding and fishing. The map includes documentation of various contracts drawn up by Giovanni di Giona for the building and caulking of ships in *Ripa Portusveneris* and in a protected inlet between Olivo and the island of Palmaria. One of the earliest contracts was signed on 4 December 1259 and saw Aldevrando and Guglielmino Mansinistra commission the Bonmigliore brothers and Bartolomeo to *facere lignum unum navigale sive galliotam de lonfitudine cubitorum quadraginta*. A *galliotam*, or galliot, was a slim vessel powered by sail or oar, with a cant body, a single mast, a Lateen rig and fourteen to twenty benches for oarsmen. The shipwrights promised to work without pause – *semper et continue* [...] *usque ad fines dictis operis* – and thus without working on or entering into other contracts, a sign that the demand for shipbuilding was considerable and that owners required the shipwrights to ensure that they would complete the job as quickly as possible, a requisite which was further enforced by the conditions of payment. In another contract for the building of a *lignum navigale* of forty *cubiti*, a young master shipwright named Cagnolino, the son of Bonfiglio De Cagnolo, undertook to build the specified craft for the price of 27 lire of Genoese gold coins which Allegretto, the owner, was to pay *libras quinque infra duos dies postquam elevatus fuerit in redis* (on completion of the stem and stern wheels), *dicutum lignum e libras quinque postquam fuerit incintum* (on implemen-

vela il contratto di un «*lignum navigale*» di quaranta *cubiti*, sottoscritto dal giovane maestro d'ascia Cagnolino, figlio di Bonfiglio De Cagnolo. L'artigiano si impegna verso tale Allegretto. Il prezzo pattuito è di 27 lire di genovini. Le erogazioni seguiranno queste scansioni: «*Libras quinque infra duos dies postquam elevatus fuerit in redis*» (cioè con l'approntamento dei due diritti), «*dicutum lignum e libras quinque postquam fuerit incintum*» (con la messa in opera della cinta che "lega" le costole dell'ossatura), «*infra dies duos et libras decem inde ad dies duos postquam erit inlatatum*» (con la posa dei bagli, ossatura inarcata che sostiene la coperta) e saldo finale al momento del varo, con la barca in acqua. Tra le tipologie di barche costruite a Porto Venere a quel tempo, troviamo anche un panfilo, che all'epoca era un bastimento a remi; una *tarida*, nave da trasporto dal fondo piatto, con tre alberi, due porte di carico; non mancavano unità da guerra, necessarie per le contese con i pisani e costruite per la partecipazione alla sesta Crociata promossa su ordine del re di Francia Luigi IX nel 1298². Il legname, quanto meno in parte, proveniva dai boschi del Caprione. Ne è prova un contratto di fornitura di «*lignamen bonum et sanum*» firmato il 28 ottobre del 1259 da Guglielmo Podenzolo, Belleromo di Carpena e Guerisino di Sommovigo con Gogo del fu Giacomo De Marino e Rainaldo Erro di Porto Venere. La consegna doveva avvenire a «*Corvo usque gurfum Specie*», al di sotto dei boschi del Caprione, appunto³. Altro bacino significativo di materia prima per i maestri d'ascia di Porto Venere era costituito dai boschi di Lunigiana, col vantaggio del trasporto via fiume, il Magra. Punto di snodo logistico era la briglia di Stadano,

tation of the gunwales which 'link' the ribs of the structure) and *infra dies duos et libras decem inde ad dies duos postquam erit inlatatum* (on the laying of the arched frame supporting the canopy) and was to settle in full at the launch of vessel. Other craft built at Porto Venere at the time included an oar-powered galley, a flat-bottomed cargo ship with three masts and two hatches for loading and a number of battleships for use in altercations with the citizens of Pisa and participation in the sixth crusade (ordered by King Louis IX of France in 1298)². At least part of the timber used to build these vessels came from the forests of Caprione as proved by a contract regarding the supply of *lignamen bonum et sanum* signed on 28 October 1259 by Guglielmo Podenzolo, Belleromo di Carpena, Guerisino di Sommovigo, Gogo del fu Giacomo De Marino and Rainaldo Erro di Porto Venere. Delivery of the timber was to take place at *corvo usque Gurfum Specie*, just below the woods of Caprione³. Another important source of timber for the master shipwrights of Porto Venere was the forest of Lunigiana which had the advantage of being connected to coast by the River Magra, along which logs could be easily floated, while one of the most important junctions from a logistical point of view was Stadano dyke at Caprighiolo which was locally known by its Lombard name of *studhan*. In the 18th century, the centre of shipbuilding in the Gulf of La Spezia shifted to the bay of Panigaglia, where, according to written documents dating back to 1706, there was a shipyard of considerable size in which a frigate

presso Capriogliola, che ha mantenuto l'etimologia longobarda da *studhan*, appunto briglia per il legname. In epoche più vicine a noi l'attività documentata delle costruzioni navali nel golfo della Spezia porta alla baia di Panigaglia. Risalgono al 1706 due scritti da cui si può desumere l'esistenza di un cantiere di una certa dimensione che fu teatro della costruzione di una fregata con ottanta cannoni: si tratta di una lettera del vicario foraneo della Spezia al Vescovo di Luni e di un'annotazione del rettore della chiesa di Sant'Andrea. Un'impresa notevole quella della costruzione della fregata, che impose il reperimento di spazi coperti per la custodia dei materiali. Furono quelli di un oratorio asservito alla chiesa madre. Una "profanazione" secondo Nicolò Massà, vicario foraneo della Spezia. Usò questi termini nella lettera, datata 19 ottobre 1706, al vescovo di Luni dopo aver constatato l'occupazione dell'edificio religioso, dall'ingresso sino all'altare, di «cavi, catrami, barrilli di pece e molti altri ordigni per inalberare alberi e legnami». Il rettore, interrogato, riferì che la fabbrica non si era lasciata sfuggire l'occasione di affittare il locale ai costruttori della fregata. Nell'estate del 1707 la costruzione della fregata ebbe termine. L'evento del varo, il battesimo del mare, venne annotato dal rettore nel registro parrocchiale dei battesimi, come se la nave fosse una creatura meritevole di benedizione: «1707 a 20 agosto si varò la Nave *Santa Rosa* fatta fabbricare da C. Gio Stefano Viviani in Panigaglia nel Piano dei padri Olivetani tra Sant'Anna e Sant'Andrea fregata di 80 cannoni, essendo Rettore di Sant'Andrea il Giacomo Sequenza»⁴. Sull'altra sponda del golfo, fu Lerici a costituire il teatro delle prime esperienze cantieristiche fondate

with eighty cannons was being built. According to these documents, a letter from the vicar forane of La Spezia to the Bishop of Luni and a note from the rector of the church of Sant'Andrea, the construction of the frigate was a considerable undertaking. On learning that the shipbuilding enterprise required the use of an oratorio subordinated to the mother church for the storage of materials, on 19 October 1706, Nicolò Massà, vicar forane of La Spezia wrote to the bishop of Luni complaining of 'profanation', confirming that the religious building was filled from door to altar with "cables, tar and barrels of pitch as well as devices for raising masts and timber". Similarly the rector confirmed that the church warden had had no qualms in renting the building to the builders of the frigate. At the launch of the frigate in the summer of 1707, the rector recorded the event in the parish register of baptisms as if the vessel were a creature worthy of benediction with an entry stating that "on 20 August 1707, a frigate with 80 cannons named *Santa Rosa*, built by C. Gio Stefano Viviani in Panigaglia in the lands of the Olivetan fathers between Sant'Anna and Sant'Andrea was launched by the Rector of Sant'Andrea Giacomo Sequenza"⁴.

In Lerici on the opposite shore of the Gulf of La Spezia, the documentation of wooden shipbuilding dates back to 1426, when Lerici was in the hands of the Aragonese and the local master shipwrights repaired an allied vessel which had suffered heavy structural damage in a storm⁵. Another document of 1449 records the building of a slipway for hauling light, quick galleys

sulle costruzioni navali in legno. Qui le tracce documentali portano al 1426. All'epoca Lerici era in mano agli Aragonesi e lì, da maestranze locali, fu rimessa in se-sto una nave alleata che aveva subito pesanti danni strutturali a seguito di una tempesta⁵. Risale al 1449 la realizzazione di uno scalo per alare a terra le fuste, un tipo di galea più sottile, leggera e veloce e caratterizzata da un minore pescaggio rispetto alla classica galea da guerra. Lo storico di Lerici Enrico Calzolari fa risalire a quella data l'inizio dell'industria cantieristica strutturata e quindi l'attività permanente dei maestri d'ascia. La costruzione vera e propria di un brigantino avvenne nel 1494. E fu un colpo di mano. All'epoca Lerici era sotto il dominio della Repubblica marinara di Genova e qualsiasi costruzione navale poteva avvenire solo su 'licenza' del Banco di San Giorgio. L'armatore Giovan Battista Petriccioli, per poter far navigare il brigantino ed evitare il rischio della distruzione, dovette prestare giuramento di «non fare danno alcuno ai cittadini genovesi o a loro alleati»; in caso contrario sarebbe stata escussa una fidejussione di 1000 ducati che fu obbligato a depositare presso il Banco di San Giorgio. Bisogna poi arrivare al 1800 per parlare di fiorente attività cantieristica, in simbiosi con il paese. Tanta l'integrazione che fu necessario demolire la parete di una casa per approntare il bompresso su uno scafo in costruzione in piazza Garibaldi. Una suggestiva immagine della piazza principale del paese consacrata alle costruzioni navali si trova nella chiesa parrocchiale di Lerici. È impressa in un ex voto dedicato alla miracolosa salvezza di un ragazzo, Italo Biagini, travolto, l'11 maggio del 1871, da due grosse antenne precipitate da uno *scip* in costruzione «che

with a shallower draft than classic war galleys, a construction which, according to local historian Enrico Calzolari, marked the start of the local shipbuilding industry and the permanent employment of master shipwrights. The first real and proper brigantine to be built in Lerici was completed in 1494 when Lerici was under the dominion of the Maritime Republic of Genoa and ship building could only take place under 'licence' from the Bank of San Giorgio. Indeed, in order to be able to sail the newly constructed brigantine without it being destroyed by the Genoese navy, the ship's owner Giovan Battista Petriccioli had to promise not to "damage any Genoese citizen or ally" and to deposit surety for a value of 1000 ducats at the Bank of San Giorgio. Nevertheless, it was not until 1800 that the local shipbuilding industry grew to such a size that it was necessary to demolish the wall of a house in order to finish the bowsprit of a hull under construction in Piazza Garibaldi. A lovely image of shipbuilding in the main square of the village is still visible in Lerici parish church, while a commemorative plaque recounts the miraculous saving of a young boy, Italo Biagini, who was knocked over on 11 May 1871 by two huge yardarms as they came crashing down from a ship under construction and "bounced him several metres away, rendering him lifeless for a while", but who soon came round thanks to "the intercession of the Blessed Virgin Mary". Shipbuilding in Piazza Garibaldi ended in 1885 when the industry moved to Cesino beach (modern day Muggiano) and the shipyard which was eventually taken over by Fincantieri, the leading builder of warships, submarines and maxi yachts. However, master shipwrights were not only in demand in

lo balzarono vari metri distante rendendolo per qualche tempo privo di vita». Poi si riprese. E, per i familiari, non ci fu dubbio alcuno sul perché del miracolo: avvenne «Per intercessione della B.V. Maria S.S.a detta di Maralonga, Q.M.P.». Così è scritto sul dipinto. Le costruzioni navali in piazza Garibaldi terminano nel 1885; l'attività costruttiva si sposta nella spiaggia del Cesino, l'attuale Muggiano. Sarà quello l'embrione dello stabilimento della Fincantieri, così come lo conosciamo oggi: leader nella costruzione di unità militari, in particolare sommergibili ed ora lanciato nella costruzione dei maxi yacht. Ma i maestri d'ascia non erano solo gente di cantiere. La loro professionalità era ambita anche sul mare, nelle lunghe navigazioni dei velieri, esposti alle tempeste e ai danni che esse potevano arrecare alle alberature e alle strutture. Non c'era una norma precisa che ne imponesse l'imbarco. Ma la prassi era diffusa, per volere dell'armatore. Nel 1874 capitò che il brigantino a palo Brich, fresco di varo dal cantiere degli Stagnoni della famiglia Pinelli, con impegnativo programma di navigazione fino in India, non mollò gli ormeggi dal golfo della Spezia fino a quando non fu garantita la presenza a bordo di un maestro d'ascia⁶.

1.3. L'Arsenale militare e la formazione dei maestri d'ascia

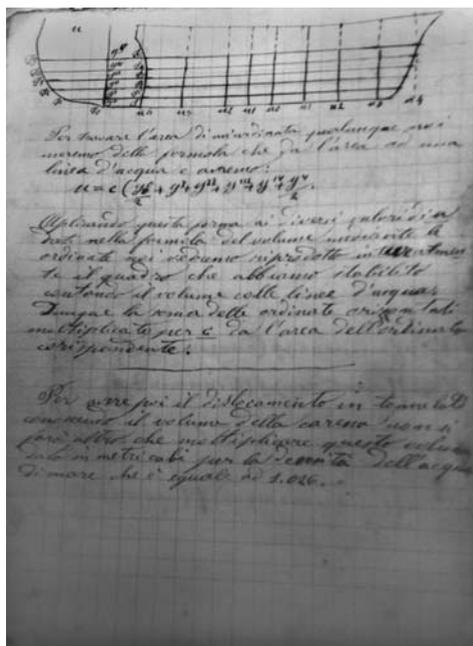
Il patrimonio di conoscenze e di abilità manuale accumulato dai maestri d'ascia era frutto della "scuola" dei cantieri. Ma la trasmissione del sapere non era, per così dire, strutturata. Il mestiere si «rubava con gli occhi». Sì, i segreti della professione venivano custoditi gelosamente dagli operai più anziani, che non avevano alcun interesse e

the shipyard, on the contrary, their professional skills were very much required on long voyages which regularly exposed the masts and other structures of sailing vessels to storm damage. Although there was no regulation enforcing their embarkation, the practice was widespread and eagerly encouraged by ship owners. Indeed, in 1874 a newly launched brigantine built in the Stagnoni shipyard by the Pinelli family was not allowed to leave the quaysides of the Gulf of La Spezia and sail for India until the presence of a master shipwright⁶ was guaranteed on board.

1.3. Naval shipbuilding and the training of master shipwrights

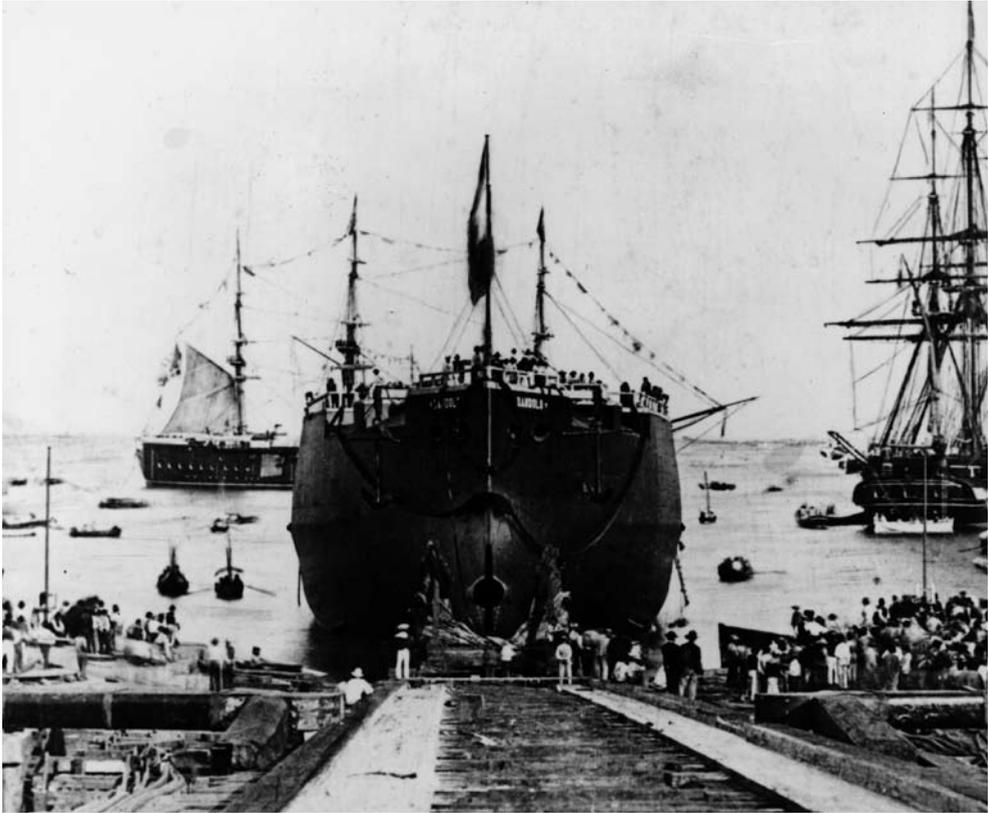
The heritage of knowledge and manual skills accumulated by the master shipwrights of the Gulf of La Spezia was undoubtedly the fruit of their hands-on training in the shipyards, although the transmission of this knowledge was in no way structured, with each apprentice 'stealing' the jealously guarded secrets of the profession from senior workers who had no interest in disclosing the mysteries of their trade to any youngster other than a son or nephew. Hence the establishment of families of shipwrights and the drafting of manuscripts complete with drawings, notes and methods of calculation which were handed down from generation to generation. Writing in 1876, master shipwright Giuseppe Rosa delle Grazie prepared a guide to the use of timber which is still carefully conserved by his descendants as well as a guide to calculating the stability of vessels. The need to belong to one of the established families of shipwrights in order to train in the art of shipbuilding was abolished with the founding of the Royal Navy training school,

rivelarli ai più giovani, a meno che non si trattasse di figli o nipoti. Di qui l'esistenza di famiglie "consacrate" al mestiere e manoscritti che si tramandavano di generazione in generazione, con disegni, annotazioni, sistemi di calcolo. Il maestro d'ascia Giuseppe Rosa delle Grazie, nel 1876, scrisse, ad esempio, una guida all'uso dei legni, tutt'ora conservata dai discendenti. Così, pure, un *vademecum* per il calcolo della stabilità dei bastimenti. La necessità di superare la formazione fai-da-te si impose con l'avvento dell'Arsenale e dei bisogni incalzanti della Regia Marina. Avvenne nell'epoca che segnò il passaggio dalle costruzioni in legno a quelle in metallo, con l'inizio del progressivo "calo" delle prime ma col riconoscimento del ruolo cardine dei maestri d'ascia per costruire lance e realizzare gli interni delle navi. Nacque così la Scuola Garzoni, istituita dalla Direzione Costruzioni e successivamente chiamata Scuola Allievi Operai. Gli allievi operai la mattina frequentavano le lezioni di teoria e nel pomeriggio venivano affiancati da maestri d'arte⁷. Di uno di questi si parla in una pubblicazione del 1948⁸. Lui è Giovanni Barbieri, soprannominato "u Ghinghin" il quale «maneggiava l'ascia con una maestria che aveva del portentoso. Da una trave sapeva levare coll'ascia dei trucioli dello spessore di soli pochi decimi di millimetro, come se lavorasse con una pialla affilata». Lui spiegava: «Il bravo operaio, deve arrotare l'ascia in modo che l'angolo di taglio sia uniforme per tutta la larghezza della lama ed abbia tutti e due i lati rettilinei». Fulcro dell'operosità dei maestri d'ascia dell'Arsenale, oltre agli interventi sulle navi, è stata l'Officina Lance e Remi. In essa sono stati costruiti i primi palischermi (lance) delle navi scuola Vespucci e Palinuro, scialuppe per le unità militari e lance per i palombari che operavano nei bacini. In pa-

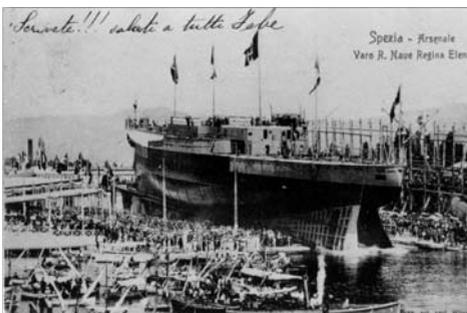


2. Pagina tratta dal manuale fai da te del maestro d'ascia Giuseppe Rosa (Le Grazie, 1876)
 2. Page from the hand-written manual of master shipwright Giuseppe Rosa (Le Grazie, 1876)

which unfortunately also coincided with the shift from wood to metal as the privileged material for shipbuilding. However, despite the progressive decline in wooden shipbuilding, the skills of the master shipwrights were still of cardinal importance in the building of tenders and the fitting out of new metal vessels. In order to meet the demand for qualified shipwrights, the Italian Department of Construction founded Scuola Garzoni, a training school successively known as Scuola Allievi Operai, whose student-workers attended theory lessons in the morning and spent the afternoon working alongside established masters of the art of shipbuilding⁷. Indeed, according to a volume published in 1948⁸, one of the student-workers, Giovanni Barbieri,



3. Il varo della corazzata Dandolo in Arsenale, il 10 luglio 1878 (Archivio Arsenale)
 3. Launch of the battleship Dandolo from the naval dockyard of La Spezia on 10 July 1878 (Archive of the Naval Dockyard of La Spezia)



4. Cartolina celebrativa del varo in Arsenale della corazzata Regina Margherita, 30 maggio 1901
 4. Postcard commemorating the launch of the battleship Regina Margherita from the naval dockyard of La Spezia, 30 May 1901

“handled his axe with such prodigious mastery that from a single plank he was able to cut shavings of a thickness of just a few tenths of a millimetre, as if he was working with a highly sharpened plane”. According to Barbieri, “a good worker rotates the axe in such a way that the angle of incision is uniform throughout the thickness of the blade and both sides are straight”. The centre of the activity of the shipwrights of the naval shipyard was the Dinghies and Oars Workshop in which the first rowing boats of the training ships *Vespucci* and *Palinuro* were built alongside various lifeboats for naval



5-6. Il laboratorio di Migliarina dei maestri d'ascia della famiglia Moroni ai primi del Novecento
5-6. The workshop of the master shipwrights of Moroni Navi in Migliarina in the early 20th century



7. Officina congegatori dell'Arsenale militare della Spezia, 1902
7. The design shop of the Naval Dockyard of La Spezia, 1902

rallelo alla fine dell'esperienza della Scuola Allievi Operai, negli anni Settanta, si consolida il progressivo trasferimento delle funzioni manutentive legate al legno alle ditte esterne: attualmente quasi tutto è appaltato all'esterno. In particolare ad una ditta che, storicamente, viene da lontano, quella della famiglia Moroni che già dai primi del Novecento avviò il rapporto privilegiato con la Regia Marina nell'ambito della carpenteria navale e dell'attrezzatura marinaresca per i velieri: costruzione di alberi e boma,

vessels and dinghies for divers working in the Gulf of La Spezia. With the closing of the Scuola Allievi Operai in the 1960s, naval maintenance operations were gradually outsourced to specialized companies and especially to Moroni Navi, a company owned by the Moroni family which, in the early 20th century, had enjoyed a privileged relationship with the Italian Royal Navy regarding the supply of marine carpentry services, masts, booms and blocks as well as the manual splicing of natural fibre and



8. La struttura dell'ossatura del nuovo la palischermo di nave *Vespucci* realizzato dalla ditta Moroni
 8. The ribs of a new launch for the training ship *Vespucci* under construction at Moroni Navi

bozzelli, impiombature a mano su cavi in fibra naturale e d'acciaio. Ciò accade tuttora, con interventi sul campo e anche nel cantiere "Moroni Nicola" ubicato a Santo Stefano Magra. Tra le chicche del *palmares* della ditta Moroni, il restauro della goletta *Croce del Sud*, negli anni Sessanta. Ma il nome dei Moroni nell'immaginario collettivo della gente di mare è associato al *Vespucci* e al *Palinuro* il cui stato di splendida forma è anche frutto dell'intervento delle loro sapienti mani.

Con la ditta Moroni, per la costruzione dei nuovi palischermi della nave scuola *Vespucci*, ha collaborato il maestro d'ascia Aurelio Martuscelli di Marina di Camerota: una "presenza" a corrente alternata nel Golfo della Spezia, ma sempre apprezzata. Suo, ad esempio, il restauro della goletta *Oloferne* eseguito in Arsenale: l'operazione si è risolta anche in una palestra didattica. Il suo lavoro è stato, infatti, seguito da alcune scolaresche e documentato nel sito dell'associazione La Nave di Carta che con l'*Oloferne* sviluppa progetti per la diffusione della cultura del mare fra i giovani.

steel cables. Located in Santo Stefano Magra, in the 1970s this company was responsible for the complete restoration of the schooner *Croce del Sud*. In the collective imagination of the seafaring people of the Gulf of La Spezia, the name of Moroni Navi is associated with the training ships *Vespucci* and *Palinuro*, whose splendid state of repair is the result of the knowledgeable hands of this shipyard.

The building of the new launches for the training ship *Vespucci* at Moroni Navi involved master shipwright Aurelio Martuscelli from Marina di Camerota, an unusual, but nevertheless highly appreciated, 'presence' in the Gulf of La Spezia. Aurelio Martuscelli was also responsible for the restoration of the schooner *Oloferne* in the Naval Dockyard, an operation which became a teaching project as his work was followed by a number of students and documented on the website of Associazione La Nave di Carta, an association whose mission is to develop projects designed to stimulate young people vis-à-vis the culture of the sea.

1.4. La nuova frontiera della nautica, dal Cantiere Beconcini al Cantiere Valdettaro

Nel dopoguerra, con le costruzioni militari e mercantili ormai esclusivamente realizzate in acciaio, fu la nautica a costituire la nuova frontiera professionale dei maestri d'ascia nel golfo della Spezia, insieme alla costruzione delle barche tipo-Palio e agli ultimi pescherecci di legno.

Due le realtà cantieristiche "maggiori" che hanno scritto pagine importanti della storia della nautica, grazie ai maestri d'ascia: il Cantiere Beconcini e i cantieri delle Grazie, in particolare il Valdettaro, l'unico che ora incarna la tradizione.

I primi nascono nel 1960: ne furono fondatori Giancarlo, Pier Giorgio ed Angiolo Beconcini. «Il primo capannone prese forma nell'entroterra; ma ben presto riu-

1.4. New frontiers in the art of shipbuilding: from Cantiere Beconcini to Cantiere Valdettaro

Following the second world war and the adoption of steel as the preferred material for the building of naval and merchant shipping, the focus of the shipwrights of the Gulf of La Spezia shifted towards the construction of pleasure craft, local sweep-oar rowing boats and the last wooden fishing boats.

The most important shipyards in the history of wooden shipbuilding in the Gulf of La Spezia were Cantiere Beconcini in La Spezia and Cantiere Valdettaro in Porto delle Grazie, the only shipyard which still pursues the art of wooden shipbuilding.

Founded in 1960 by Giancarlo, Pier Giorgio and Angiolo Beconcini, Cantiere Beconcini erected its first boatsheds inland, although, according to Angiolo Beconcini, the com-



9. Il varo del J Class *Astra* attraverso il sistema degli scali al cantiere Beconcini (1989)

9. Launch of the J Class yacht *Astra* from Cantiere Beconcini (1989)



10-11. Dritto di poppa e dritto di prua di una nave scuola per la pesca costruita al cantiere Beconcini per l'Algeria
10-11. Stempost and bow-post of a fishing boat (training ship) built at Cantiere Beconcini for exportation to Algeria

scimmo a spostarci in riva al mare, in viale San Bartolomeo, ingrandendoci e potenziandoci» ricorda Angiolo.

«Nei primi 25 anni ci dedicammo quasi esclusivamente alla costruzione di unità da diporto in legno; dalla fine degli anni Settanta fu il restauro delle principali imbarcazioni d'epoca a rappresentare l'attività portante», che portò i cantieri Beconcini ad acquisire una fama internazionale. Lungo l'elenco delle principali barche costruite: *Delfino* di 7,50 metri, *Cormorano* (10 metri), *Portovenere* (13), *Enteara* (19,30), *Namar* (16,50), *Ilaria* (17), *Amira* (21), *Galatea* e *Crystal* (12,50), *Cadamà* (22), *Vagabond* (21,50), *Surama* (32) e poi due motovedette per la Guardia di Finanza, quattro per le Capitanerie di Porto e due navi scuola per la pesca ordinate da Algeria e Tunisia. L'interazione fu con progettisti

pany "soon expanded and moved to Viale San Bartolomeo on the coast [where we dedicated] the first 25 years of our operations almost exclusively to the building of wooden pleasure craft. As from the end of the 1970s, the focus of our activity shifted to the restoration of classic yachts", a specialization which soon brought the shipyard to international fame. The long list of vessels built by Cantiere Beconcini include the 7.5 metre *Delfino*, the 10 metre *Cormorano*, the 13 metre *Portovenere*, the 19.3 metre *Enteara*, the 16.5 metre *Namar*, the 17 metre *Ilaria*, the 21 metre *Amira*, the 12.5 metre *Galatea* and *Crystal*, the 22 metre *Cadamà*, the 21.5 metre *Vagabond* and the 32 metre *Surama* as well as two patrol boats for the Inland Revenue Police, four patrol boats for the Port Authorities and two training ships which were delivered to Algeria and Tunisia. Interacting



12. L'ossatura dell'imbarcazione d'epoca a vela *Latifa* in restauro al cantiere Beconcini (1989)
12. The ribs of the classic sailing yacht *Latifa* during restoration at Cantiere Beconcini (1989)

nautici d'altissimo livello: Ugo Faggioni (in pratica l'inventore del progetto di restauro di barche d'epoca), Laurent Giles, Anselmi Boretti, Buchanan, Andrè Mauric. «Il feeling con i maestri d'ascia, capaci di cogliere al volo le indicazioni progettuali, costituì la principale forza propulsiva del cantiere», che fu teatro della rinascita di yacht per lo più costruiti all'inizio del secolo scorso e riportati agli originali splendori: *Mariette* (33

with yacht designers of the highest calibre, Ugo Faggioni (the inventor of the art of classic yacht restoration), Laurent Giles, Anselmi Boretti, Buchanan and Andrè Mauric, the shipyard's master shipwrights "instantly understood the instructions provided by the design projects and were the main strength of the shipyard" in the restoration to their original splendour of such turn-of-the-century vessels as the 33 metre *Mariette*, the 36 metre J-class yachts *Astra* and *Can-*



In questa pagina e nella pagina seguente:

13-15. Maestri d'ascia del Cantiere Valdettaro delle Grazie al lavoro per la manutenzione dell'alberatura e per la realizzazione ex novo di elementi strutturali di un'imbarcazione d'epoca a vela

On this and following page:

13-15. Master shipwrights from Cantiere Valdettaro in Porto delle Grazie at work on the maintenance of the masts and the renewal of other basic structures of classic sailing yachts

metri), i J class *Astra* e *Candida* (36), *Latifa* (22), *Aleph* (16), *Tomahawk* (21), *Emilia* (21), *Skagerak* (27), *Croce del Sud* (39), *Yali* (20), *Cariba* (21), *Miranda* (16), *Deva* (40), *Don Quijote* (16), *Marlin* e *Sumurun*. Erano tempi in cui nei piazzali del cantiere era possibile incrociare vip dell'economia nazionale, che lì venivano a seguire i lavori ai loro gioielli di legno: Alberto Rizzoli, Gianni Agnelli, Diego e Andrea Della Valle, Rusconi, il cavalier Monti, Granelli/Mentasti, Alliata/Nobili. Restavano a bocca aperta alla vista delle prodezze dei maestri d'ascia, dal primo sulla scena, Pierino Cecchi, ingaggiato in quel di Chiavari, a Silvano Paci, Giovanni Bargagna, Ubaldo Ceccarelli (poi divenuto

dida, the 22 metre *Latifa*, the 16 metre *Aleph*, the 21 metre *Tomahawk*, the 21 metre *Emilia*, the 27 metre *Skagerak*, the 39 metre *Croce del Sud*, the 20 metre *Yali*, the 21 metre *Cariba*, the 16 metre *Miranda*, the 40 metre *Deva*, the 16 metre *Don Quijote*, the 15.7 metre *Marlin* and the 28.65 metre *Sumurun*. Of the many VIP owners who came to the shipyard in order to follow work on their seafaring treasures, Alberto Rizzoli, Gianni Agnelli, Diego and Andrea Della Valle, Rusconi, Cavalier Monti, Granelli/Mentasti, Alliata/Nobili all visited the yard on a regular basis, inevitably remaining impressed by the sight of the master shipwrights working on their yachts. These highly skilled craftsmen included





16. Le operazioni di calafataggio del fasciame in un'imbarcazione di legno
16. Caulking the hull of a wooden sailing vessel

capo cantiere) e ancora i Merani, Simonelli, Canaletti, Balistreri. «I clienti si estasiavano nel vederli usare l'ascia per creare la battuta (angolatura) dei corsi di fasciame nei dritti e nelle chiglie; sembrava impossibile che con quell'attrezzo poderoso riuscissero a lavorare il legno, trattenuto in mezzo ai piedi, dando forma ad incastri perfetti. C'era anche chi, tra gli armatori, si tappava gli occhi al pensiero delle conseguenze dell'ascia sui lavoratori se i colpi non fossero andati a destinazione [...]», ricorda Angiolo, orgoglioso delle sue maestranze. «Con la scuola di questi artisti del legno, il cantiere ha creato numerosi nuovi carpentieri, almeno una ventina, molti dei quali si sono poi diplomati maestri d'ascia grazie alla pratica di cantiere e alla scuola teorica curata dal direttore di cantiere Eugenio Moretti», che continua ad "allevare" ragazzi aspiranti maestri d'ascia, quale maestro

Pierino Cecchi, who worked on the Chiavari, Silvano Paci, Giovanni Bargagna, Ubaldo Ceccarelli (who was later to become head of the yard), the Merani brothers, Simonelli, Canaletti and Balistreri. As Angiolo Beconcini remembers, "our customers were overwhelmed as they watched the shipwrights using their axes to create planking for gunwales and keels; it was almost impossible to conceive how such a hefty tool could be used to cut blocks of timber, clamped between their feet, into such perfect shapes. Some of the ship owners were forced to shield their eyes at the thought of the consequences of a misjudged axe stroke [...]. Our shipyard has trained at least twenty young carpenters, many of whom have since qualified as master shipwrights thanks to the practical training they received in the yard and the schooling of the head of the yard, Eugenio Moretti", who continued to train aspiring young shipwrights at the lo-



17. Le maestranze del Cantiere Argo sotto la carena della nave *Speranza* (1953)
 17. The craftsmen of the Cantiere Argo in front of the hull of the *Speranza* (1953)

dei corsi del *Cisita*, in Arsénale, mentre il complesso dei cantieri Beconcini, otto anni fa, è stato rilevato dal Gruppo Perini, che li ha allargato la costruzione e l'allestimento di megayacht a vela che si articola anche nelle sedi di Viareggio e Istanbul.

Sull'altra sponda del Golfo, era alle Grazie e a Porto Venere che, dopo la guerra, fer-veva l'attività dei maestri d'ascia. Si la-vorava per trasformare vecchie carrette in navi da trasporto persone. Molti ebrei sfuggiti all'Olocausto, si imbarcarono alla volta della Palestina su piccole navi ria-dattate, come la *Speranza*. Col passare deg-li anni la protetta insenatura delle Grazie diventò meta degli yacht di famiglie illu-stri: Feltrinelli, Moratti, Agusta, Ginori, Grunding. Il borgo era fuori dei circuiti

cal naval training school, when Cantiere Beconcini was bought, eight years ago, by Gruppo Perini and shifted its focus to the building and fitting out megayachts in its facilities in Viareggio and Istanbul.

In Porto delle Grazie and Porto Venere on the other shore of the Gulf of La Spezia, the postwar work of the master shipwrights fo-cused on transforming old 'bathtubs' into passenger vessels and, indeed, many Jews who had escaped to Italy following the Ho-locaust travelled to Palestine on re-adapted boats such as the *Speranza*. With the pass-ing of the years, the naturally protected inlet of Porto delle Grazie became the preferred mooring of the yachts of the Fel-trinelli, Moratti, Agusta, Ginori and Grund-ing families, the tiny village of Porto delle



18. Un veliero ricoverato nell'insenatura delle Grazie per le manutezioni in cantiere alla fine dell'Ottocento
18. A sailing ship moored in Porto delle Grazie prior to maintenance. Late 19th century

turistici ma incantevole, a misura di chi cercava autenticità e discrezione. E poi c'erano i cantieri, pronti a far fronte ai bisogni degli armatori e un architetto, il cui studio aveva la "vista" sui cantieri, in pole position: Franco Anselmi Boretti, che aveva concepito anche il primo yacht a vela con albero rotante. «All'inizio degli anni Sessanta, Valdetaro – rievoca lo scrittore Alberto Cavanna, che ne fu direttore e ne ha ritessuto la memoria, traendo spunti per il suo romanzo *Da bosco e da riviera* – trasforma un "barcobestia" (bastimento a vela con più di un albero) nello yacht *Taitù* (poi *Raphaelo*); Argo Carpentieri sega a tronconi la nave goletta *Ebe*, che sarà rimontata al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano». È l'inizio di una

Grazie being both picturesque and well off the beaten tourist path and the local shipyards being more than able to satisfy their naval needs as well as home to the studio of Franco Anselmi Boretti, the yacht designer who conceived the idea of the rotating mast. According to Alberto Cavanna, former director of Cantiere Valdetaro and now author of a novel based on his memories entitled *Da Bosco e da Riviera*, "in the early 1960s, Cantiere Valdetaro transformed an old 'best boat' into the yacht *Taitù* (later renamed *Raphaelo*), while [another shipyard] Carpentieri Argo sawed the schooner *Ebe* into blocks which were then reassembled in the Museum of Science and Technology in Milan". This new stage in shipbuilding activity in the Gulf of La Spezia saw its shipyards



In questa pagina e nelle pagine seguenti:

19-26. Padre e figlio maestri d'ascia, Michele e Andrea Balistreri, al lavoro al cantiere Valdettaro per il ripristino di un'imbarcazione d'epoca a vela

On this and following pages:

19-26. Master shipwrights, father and son, Michele and Andrea Balistreri, at work in Cantiere Valdettaro on the restoration of a classic sailing yacht





nuova fase. «In breve i due cantieri diventeranno punta di diamante della produzione non in serie: vari come Armelea, Athena, Grel e la prima ristrutturazione di Orion, seguita da Ugo Faggioni, sono il frutto – dice Cavanna – di un’attività tanto discreta quanto di altissima qualità». Il tracollo degli anni Settanta non sembrò toccare la dimensione familiare e artigianale delle aziende, che sopravvissero alla crisi con lavori di manutenzione e costruzioni minori: ancora a quell’epoca in ogni famiglia del paese c’era un maestro d’ascia, un calafato. I cognomi ricorrenti erano quelli dei Bello, dei Carassale, dei Ricci, dei Rosa e poi: Arata, Broccini Barsotti, Canepa, Canese, Casella, Firpi, Lavagnini, Pedretti, Pacioselli, Chiesa, Maffiotti, Festa, Portunato, Valdetaro. Per tutti i maestri d’ascia un riferimento progettuale era Angelo Ricci, disegnatore

excel in the building of such unique vessels as the *Armelea*, the *Athena* and the *Grel* and the restoration – under the auspices of Ugo Faggioni – of the *Orion*, an activity which – according to Cavanna – was as discreet as it was of high quality. Fortunately, the economic crisis of the 1970s had little effect on the family-run businesses of the shipyards of the Gulf of La Spezia, which survived by focusing on maintenance activities and the building of smaller vessels, thus ensuring the employment of as many local shipwrights and caulkers as possible. Indeed, as each family in the local area had at least one shipwright and one caulker among its members, the number of local surnames among those employed by the shipyards was extremely high: Bello, Carassale, Ricci, Rosa, Arata, Broccini Barsotti, Canepa, Canese, Casella, Firpi, Lavagnini, Pedretti, Pacioselli, Chiesa, Maffiotti, Festa, Portunato and Valdetaro.





navale poliedrico, capace di spaziare dal piccolo gozzo al grande yacht.

Verso la metà degli anni Ottanta, Aldo Rolla, un facoltoso industriale acquistò dai Feltrinelli il motor yacht *Jalesa* e acquistò il Valdettaro come base d'appoggio. «Tra l'88 e il '91 il vecchio cantiere – ricorda Cavanna – si trasforma in attività industriale ma senza perdere di vista le tradizioni e, mentre vengono rimodernati scali, officine e costruito il bacino di carenaggio, vengono assorbiti Argo, Varignano e Tomaso di Savoia. In questo periodo sono eseguiti alcuni dei più famosi lavori dei cantieri: nell'89 viene restaurato per la seconda volta *Orion*, nel '91 si vara *Pacha III* per la Principessa Carolina di Monaco. Ritorna alle origini anche l'*Istranka*, yacht del maresciallo Tito. Altra opera importante, il *rebuilding* di *Shabab*

For all the shipwrights of the Gulf of La Spezia, one of the designers of reference was Angelo Ricci, whose projects ranged from the smallest dinghies to the most majestic yachts.

Towards the mid-1980s, the motor yacht *Jalesa* was bought from the Feltrinelli family by Aldo Rolla, a wealthy industrialist who also took over Cantiere Valdettaro. According to Alberto Cavanna “between 1988 and 1991, the old shipyard was transformed into a state-of-the-art industrial facility, which despite modernization of the slipways and workshops, construction of a new dry dock and the incorporation of Carpentieri Argo, Cantiere Varignano and Cantiere Tomaso di Savoia, never lost sight of its traditions. Indeed, some of the shipyard's most prestigious projects date back to this period: the second restoration of the *Orion* in 1980, the launch of *Caroline*, Princess of Monaco's *Pacha III* in 1991, the return of Marshall Tito's *Istranka* to Italian shores and the refurbish-



Oman, nave scuola della marina omanita di 54 metri». Valdettaro e la sua storia furono interrotti dal fallimento alla fine del 1995. Rilevò il complesso dall'incanto, la famiglia Vanelo che tuttora, col restauro delle signore del mare, attraverso la passione e il dinamismo di Ugo Vanelo (presidente dei giovani industriali della Spezia) tiene viva la tradizione dei maestri d'ascia, saldandola ad un evento biennale di grande richiamo: un raduno di imbarcazioni storiche a vela che consolida l'appeal delle Grazie come porto-museo, con le banchine pubbliche sature per tutto l'anno di signore del mare e quelle private, del Valdettaro, che si trasformano in museo-galleggiante in occasione della Festa della Madonna delle Grazie, patrona del paese.

ment of the 54 metre Omani naval training vessel *Shabab Oman*".

Although Cantiere Valdettaro went bankrupt at the end of 1995, the company was saved at the last minute by the Vanelo family, whose passion for the restoration of classic yachts has ensured that the craft of the master shipwrights remains very much alive and kicking. Indeed, thanks to the energy and dynamism of Ugo Vanelo (who is also Chairman of La Spezia Young Industrialists), the shipyard now hosts a biennial regatta of classic sailing yachts and Porto delle Grazie has become a real and proper open-air museum of classic yachting. Although the public quays of Porto delle Grazie are lined with classic yachts all year round, during the celebrations of the patron saint of the village, the Madonna of Grace, it is the private quaysides of Cantiere Valdettaro which are the most highly contested moorings in the area.

1.5. Il tempio-museo di Pietro Ricci

Ancor prima che si spalanchi davanti agli occhi il “tesoro” di attrezzi da lavoro che raccontano l’ingegno dei maestri d’ascia e dei calafati, è il naso a cogliere l’indizio dell’accesso ad un’altra dimensione, che profuma di sacro e profano allo stesso tempo. Quello della stoppa e della pece che stanno ai vecchi cantieri come l’odore di incenso sta alle chiese e quello del mosto sta alle cantine. Benvenuti nel tempio della cantieristica navale, dove il culto della memoria si fa trasmissione di sapere, lotta contro il tempo, gli acciacchi e l’indifferenza degli stolti per consegnare alle nuove generazioni l’orgo-

1.5. The Pietro Ricci Museum in Porto delle Grazie

Even before setting sight of the ‘treasure chest’ of tools which form the central collection of the Pietro Ricci Museum in Porto delle Grazie, it is the smell of oakum and pitch which immediately informs visitors of the trip down memory lane upon which they are about to embark. Indeed, in the same way in which we associate incense with the church or must with the wine cellar, it is this heady smell which conjures up images of the shipyards of yesteryear in which knowledge and skills were handed down from father to son, new tools were invented as



In questa pagina e nelle pagine seguenti:

27-30. Pietro Ricci, storico maestro d’ascia del borgo delle Grazie di La Spezia, passa in rassegna gli oltre 2000 attrezzi raccolti e custoditi in suo tempio-museo

On this and following pages:

27-30. Pietro Ricci, master shipwright of Porto delle Grazie in the Gulf of La Spezia, and some of the over 2000 tools collected in the Pietro Ricci Museum



glio delle radici. Il “lottatore” si chiama Pietro Ricci, 87 anni il 13 gennaio del 2013. Le radici sono quelle del borgo delle Grazie, con la sua insenatura che fu culla dei cantieri navali: Canepa, Tomaso di Savoia, Varignano, Argo, Valdettaro. Di tutti ne è rimasto solo uno, il cantiere Valdettaro che cerca di tenere alta la bandiera della tradizione grazie ai discendenti della “stirpe eletta” dei maestri d’ascia, dalle cui mani d’oro passa la rinascita delle barche d’epoca, ospiti d’onore ogni due anni di un raduno velico che trasforma Le Grazie in un museo galleggiante a cielo aperto. Per godere della meraviglia bisogna attendere la prossima festa della Madonna delle Grazie (6-8 settembre 2013). Ma ogni giorno è buono, per i cultori delle costruzioni navali, per effettuare un tuffo ritemprante nella memoria, nuotando idealmente, ma anche realmente, in un mare di attrezzi che raccontano fatiche, creatività e ingegno della gente dei

and when they were needed by the very men who were to use them and master shipwrights and caulkers worked to ensure that their descendents would be proud of their roots. Born on 13 January 1926, Pietro Ricci grew up amongst the shipyards of Porto delle Grazie – Cantiere Canepa, Cantiere Tomaso di Savoia, Cantiere Varignano, Carpentieri Argo and Cantiere Valdettaro – of which only the latter still employs the traditional skills of local master shipbuilders in the restoration of classic yachts. Now the guests of honour of the regatta which, every two years, transforms Porto delle Grazie into an open-air museum of classic yachting, and of which the next edition will be held from 6-8 September 2013 in celebration of the patron saint of Porto delle Grazie, the Madonna of Grace, these classic vessels enable us to dive into the seas of



cantieri. Sono quelli raccolti da Pietro Ricci nel suo museo domestico, allestito nella taverna il cui soffitto poggia su un trave costituito da un vecchio albero di veliero. Per chi è veramente appassionato e soprattutto per le scolaresche, le porte sono sempre aperte. Ma Pietro non sta solo ad aspettare: nel corso degli ultimi 30 anni si è lanciato nell'organizzazione di almeno 40 mostre dedicate ai maestri d'ascia, da un capo all'altro della provincia, con incursioni a Imperia e Viareggio. Sono oltre 2000 gli attrezzi raccolti e per buona parte esposti, per lo più di famiglia, altri strappati alle discariche e dalle mani di chi voleva liberare le soffitte senza rendersi conto dell'affronto che avrebbe fatto ai suoi avi. «Ci sono attrezzi di tutti i tipi, da quelli per "montare" una barca all'interno di una fialetta per le iniezioni, a quelli per costruire i grandi clipper che prendevano forma negli scali» dice con orgoglio Pietro, custode del patrimonio culturale. Asce, pialle, seghe,

yesteryear, the waters of a time in which the tools of the trade perfectly illustrated the fatigue, creativity and ingenious intelligence of the master shipbuilders. Many of the tools collected in the Pietro Ricci Museum, a collection of over 2000 exhibits housed in the rooms of a tavern whose ceiling rests on a beam made from the mast of a sailing ship and whose doors are always open to true sea-lovers and curious school children, are part of Pietro Ricci's own family heritage, while others have been saved from rubbish dumps or during attic clean-outs by new homeowners unaware of their local historic value. Over the last 30 years, Pietro Ricci has taken his collection to over 40 different venues throughout the province of La Spezia and even as far afield as Imperia and Viareggio. The collection includes "tools of all types, ranging from preci-

verine, raspe, magli, scalpelli... per ricordare quelli dai nomi risaputi che, basta citarli, richiamano le loro forme. «Sono di tutte le dimensioni, a misura di ogni intervento (anche per quelli in spazi angusti) e di ogni... braccia. Sì, perché a seconda della loro diversa stazza, a cominciare dalla lunghezza delle braccia, maestri d'ascia e calafati si costruivano l'attrezzo specifico, di cui erano gelosi», racconta Pietro, che ne puntualizza il valore: «Ogni attrezzo corrisponde ad un antenato, che qui continua idealmente a vivere... questi attrezzi sono intrisi del suo sudore, del suo sangue, del suo pensiero...». Ecco spiegata la sacralità del luogo. Che è anche specchio della goliardia dei vecchi carpentieri, della loro passione per il vino buono. Nel museo spicca anche il fiasco con l'invito all'armatore: *se acqua darai a questo scalpello, acqua farà il tuo navicello*. Sì, poeti del legno i maestri d'ascia e i calafati. Ma anche teneri compositori di racconti in rima, e in dialetto, della loro vita "segnata". Ecco alcuni frammenti di una poesia di Aldo Festa:

*Finì e scheie
semo andai a travaglià
pe guadagnà n' à palànca
e portala a cà.
A maina
i cominsavo a picà
ae oto de' matina
se sentiva o cioco
anche den cà...*

[Finito le scuole
siamo andati a lavorare,
per guadagnare un soldo
e portarlo a casa.

Alla marina
cominciavamo a picchiare;
alle 8 di mattina
si sentiva il colpo
anche da casa].

sion instruments for 'assembling' ships in bottles as small as medical phials to the mighty tools used to build the clippers which once stood proud on the local slipways" and which, Pietro Ricci confirms, "come in all sizes in order to cope with any circumstance and be handled by every arm". Axes, planes, saws, drills, rasps, hammers and chisels, to name just the more widely recognized implements of the shipbuilder's trade, whose size also depends on "the stature, and especially the length of the arm, of the shipwrights and caulkers who used them, each one being specifically built for its owner and hence jealously guarded". Explaining the almost hallowed atmosphere within the museum premises, Pietro Ricci explains that "every tool corresponds to an ancestor, whose memory lives on here via these tools seeped in sweat, blood and ideas", while the fact that the old carpenters were also partial to a drop of good wine is underlined by the advice attached to a bottle of wine: *If water you give to your chisel, water your boat will take on aboard*. Indeed, many master shipwrights and caulkers were also composers of dialect poems about the 'harshness' of their life, as can be seen in this extract from a poem by Aldo Festa:

*Having finished school, we went to work,
to earn a penny and take it home.
In the marina we started hammering:
at eight am, the first axe strokes could be heard
even from home.*

Even Dante Alighieri dedicated a tercet of his Divine Comedy (Inferno XXI, 7-20) to the shipyards of Venice, naming pitch as the punishment which awaits the corrupt in hell.

Nel museo di Pietro, il poeta nostrano è in buona compagnia, quella di Dante Alighieri che, nella Divina Commedia (Inferno XXI 7-20) ai cantieri navali dell'Arsenale di Venezia dedicò una terzina, per cantare della pece, elemento che attende all'Inferno i corrotti e i corruttori.

*Quale nell'arzanà de' Viniziani
bolle l'inverno la tenace pece
a rimpalmar i legni lor non sani,
che navicar non ponno, in quella vece;
chi fa suo legno novo e chi ristoppa
la costa a quel che più viaggi fece,
chi ribatte da proda chi da poppa
altri da remi e altri volga sarta
chi terzaruolo e artimon rintoppa,
tale non per foco ma per divin'arte...*

Insomma per Dante alita il soffio divino nella mente e nelle mani dei maestri d'ascia che, anche se analfabeti, riuscivano a fare meraviglie, con i loro attrezzi. Come il "gaibo", tradotto garbo: una catena di elementi di legno che, bagnata con acqua calda, diventava strumento per dare forma e tracciare le ordinate, là dove il maestro d'ascia, anche in assenza di disegni, era capace di interpretare e realizzare elementi strutturali. «Sì, c'era anche chi era dotato di un talento particolare, quello di interiorizzare le forme della barca e riportarle su legno seguendo un processo che sapeva più di artistico che di artigianale» spiega Pietro. Un esempio? «Quello delle tavole di fasciame delle imbarcazioni più piccole. Esse non sono semplici strisce rettangolari: la loro linea deve tenere conto dello sviluppo indotto dall'applicazione sulle ordinate di poppa e di prua. Sono in pratica, per capirci, delle "esse" molto allungate. Ebbene, c'era chi tracciava la tavola di fasciame ricorrendo a due chiodi – posti

*In the Venetians' arsenal as boils
Through wintry months tenacious pitch, to smear
Their unsound vessels; for the inclement time
Seafaring men restrains, and in that while
His bark one builds anew, another stops
The ribs of his that hath made many a voyage,
One hammers at the prow, one at the poop,
This shapeth oars, that other cables twirls,
The mizzen one repairs, and main – sail rent;
So, not by force of fire but art divine.*

Thus, Dante recognizes the skill of the illiterate hand and minds of the master shipwrights as an 'art divine', an art which not only creates masterpieces of design but also the tools necessary to build such feats of engineering. Among the many instruments specific to the shipwrights of the Gulf of La Spezia was the *gaibo*, a wooden chain which was soaked in hot water and then used to trace the shape of the ribs. As Pietro Ricci confirms, even in the absence of an official design project, the master shipwrights of the Gulf of La Spezia were able to create the structural elements of a ship and many had a special "talent for interiorizing the forms of a ship and reproducing them in wood according to a process which was more artistic than craft-based" citing as an example the planking of smaller vessels which "is not composed of simple rectangular strips of wood, but rather of planks whose lines must embrace the narrowing of the ribs at the bow and the stern of the boat and thus need to be shaped like an elongated S. Many of the shipwrights of the Gulf of La Spezia outlined the shape of the planking with just two nails positioned at a distance equal to the length of the planking to be attached to the ribs and a length of woollen yarn impregnated with





31. Nel museo di Pietro Ricci anche gli strumenti del mestiere dell'attrezzatore navale
31. The tools of the rigger in Pietro Ricci Museum

ad una distanza pari alla lunghezza della tavola da collocare sull'ossatura – e ad un filo di lana ad essi assicurato e impregnato di terra di Sinopia. Metteva in tensione il filo tirandolo con le mani, disassandolo rispetto alla congiungente dei chiodi, in relazione alla linea che intendeva dare alla tavola: rilasciandolo al momento giusto, il filo andava a colpire la tavola, lasciando impressa la linea da seguire per effettuare il taglio. Sembra una magia era una realtà». Divin'arte per dirla come Dante. E intanto sulla spinta di Pietro e dei raduni di velieri storici alle Grazie ha preso forma il portomuseo: la banchina comunale è "dedicata" alle barche d'epoca, alcune delle quali "figlie" del cantiere Valdettaro e comunque qui ora mantenute. L'ingegno dei maestri d'ascia si fa così anche attrazione turistica. Quei legni tirati a specchio e gli ottoni lucicanti sono proprio un bel vedere.

1.6. La baracca della famiglia Faggioni

Un capannone di 8 metri per 5, col tetto in lamierino ondulato, le pareti esterne composte da doghe di larice incastrate e il pavimento costituito da tavoloni di pino fanno da fragrante contenitore dell'ultima testimonianza superstite nel golfo della Spezia di laboratorio-fucina del maestro d'ascia.

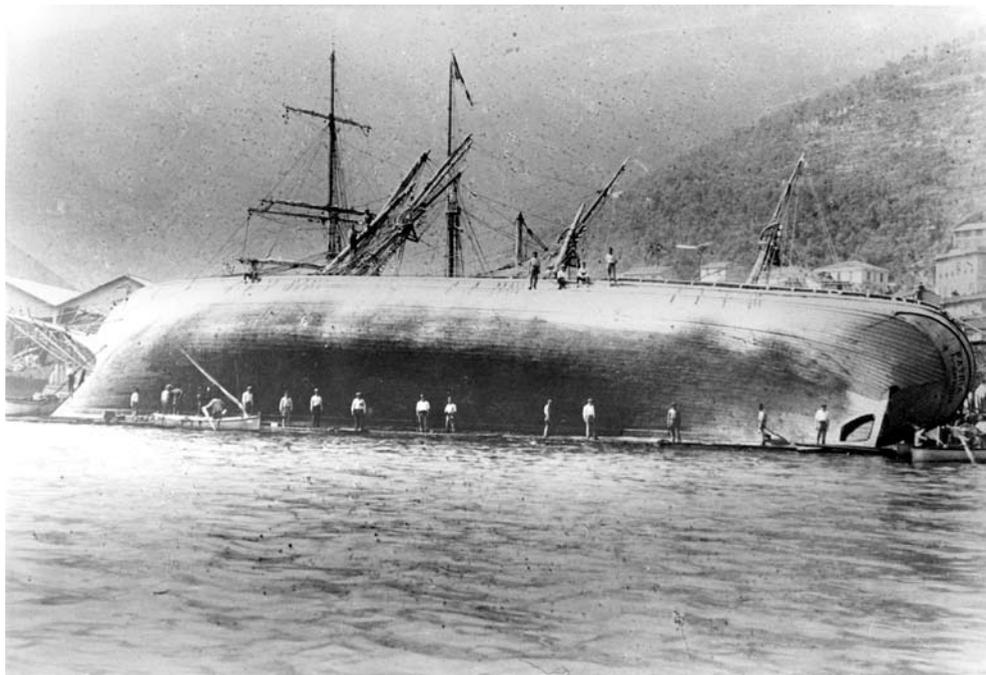
Si trova a Cadimare, in fregio alla battigia, dove una volta tutto il litorale era consacrato all'attività dei cantieri navali. Questi sono spariti, insieme alle prodezze di cui erano capaci: ad esempio fare carena ad un veliero coricandolo su un fianco, attraverso un ingegnoso sistema di paranchi. Ora lì è sorta una piazza che prende il nome della famiglia che ha fatto la storia delle costruzioni navali nel borgo e nel golfo della Spezia: quella dei Faggioni. La "baracca" di famiglia è rimasta lì, col suo bancone da lavoro, gli

ruddle (a natural red dye) which was then pulled off axis until it formed the degree of curve required by the shipwright in order to make the planking fit the ribs perfectly and then let go suddenly in such a way that when the yarn hit the wood, the dye left a line on the wood which could then be followed for the cutting of the planks. A real life magic trick".

The energy with which Pietro Ricci and Ugo Vanelo have supported the organization of classic yacht regattas in Porto delle Grazie has led to the moorings of the municipal quayside being almost exclusively dedicated to vintage sailing craft, many of which were built in Cantiere Valdettaro and are now maintained there. Thus the craft of the master shipwrights of the Gulf of La Spezia has created a tourist attraction whose polished woods and shining brasses draw visitors from far and wide.

1.6. The Faggioni family boatshed

Covering a surface area of just 40 square metres, the Faggioni family boatshed is the last surviving workshop in the Gulf of La Spezia. Built of interlocked planks of larch wood topped with a corrugated iron roof and paved with pinewood boards, this fragrant workshop is located in Cadimare on the shores of a coast which was once entirely dedicated to the activity of shipbuilding, but whose shipyards and ingenious engineering solutions – such as the system of blocks, tackles and hoists invented in order to lay a sailing ship on her side for re-hulling – have long since disappeared. Indeed, all that remains of this age-old local tradition is the name of the square in the centre of the village of Cadimare – Piazza Faggioni which is named after the family of shipbuilders which wrote the history of shipbuilding in the village – and



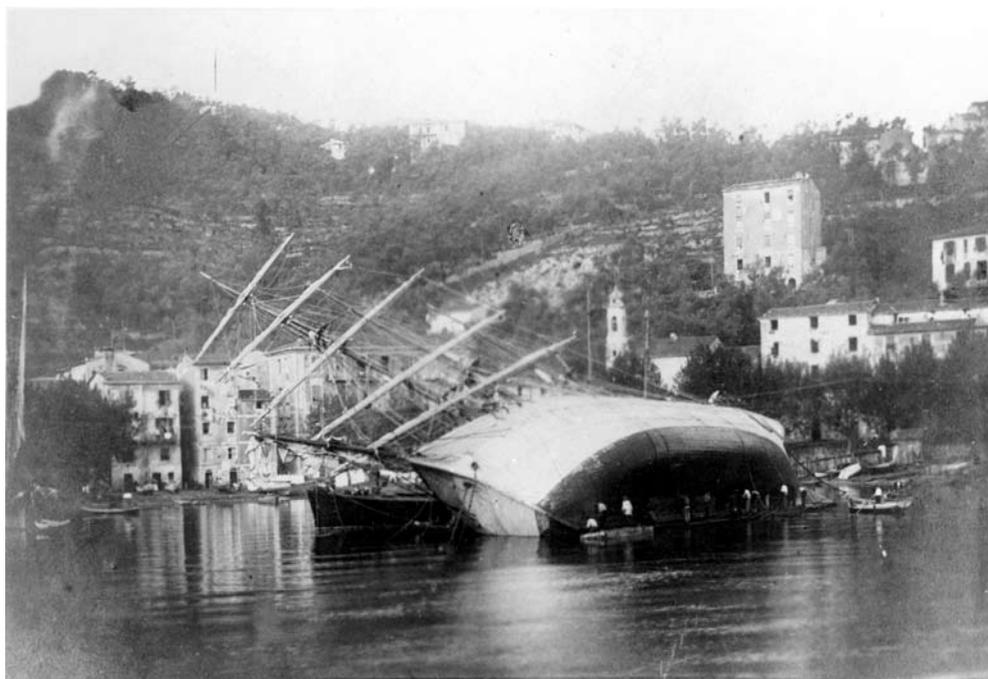
32. Un veliero messo in carena nella baia di Cadimare attraverso il suo coricamento su un fianco con un sistema di paranchi: un'operazione nella quale, fin dal 1600, era specializzata la famiglia Faggioni
 32. A sailing ship careened on one side in the bay of Cadimare using a system of blocks and tackles, an operation in which the Faggioni family has been specialized since the 17th century

attrezzi attaccati in ordine alle pareti, foto d'epoca, santini, uno stock di legni "storti" a testimoniare che le barche nascevano nella testa dei maestri d'ascia e nei... boschi.

Fu edificata nel 1920 da Guido Faggioni (socio del cantiere Argo delle Grazie) e dai suoi fratelli, tutti maestri d'ascia. «Qui le barche si concepivano, tracciavano e costruivano con il garbo, ovvero con quella sensibilità che è anch'essa parte, forse la più importante, di quello che oggi chiamiamo *know how*» spiega Stefano, nipote di Guido, custode dello scrigno e dei suoi tesori. Come lo scafo più noto tra quelli usciti dalla baracca. È quello con il quale la borgata partecipò e vinse la disfida remiera del Palio del Golfo (la gara di voga tra gli equipaggi rappresentanti le

the Faggioni family 'boatshed' whose workbench, tidily arranged rows of tools, ageing photographs and piles of wooden planks testify the manual and natural origins of the craft built in the local area.

Built in 1920 by Guido Faggioni a partner of Carpentieri Argo in Porto delle Grazie and his brothers, all of whom were master shipwrights, Stefano Faggioni confirms that his grandfather's boatshed "conceived, designed and built boats with the grace and sensitivity which only a profound knowledge of the art of shipbuilding can achieve". The most famous vessel to leave the boatshed was undoubtedly the sweep-oar rowing boat with which the village participated in the Palio del Golfo a rowing



33. Il carenaggio di un veliero coricato su un fianco a Cadimare nel 1800: se il tempo era stabile la nave poteva trascorrere così anche la notte ma al primo segnale di aggravamento delle operazioni meteo andava messa in galleggiamento per evitare i danni provocabili dal moto ondoso...

33. A sailing ship careened on one side in Cadimare in 1800: if the weather was fine, a ship could be left on its side overnight, although at the first sign of bad weather it had to be refloated in order to avoid damage by the waves

13 borgate del golfo della Spezia) nel 1934. Un "violino" che, per le rivoluzionarie forme, composto da ordinate di olmo, fasciame di douglas da 6 mm di spessore e per il suo straordinario peso di soli 54 chilogrammi, si chiamava, e si chiama, *Gatto Nero*. Perché? Nel luglio di quell'anno spirò la madre dei fratelli Faggioni, Isolina, e la barca venne pittata di nero in segno di partecipazione della borgata al lutto di famiglia. Con la scomparsa di Guido, avvenuta nel 1977 la baracca rimase parzialmente attiva grazie alla volontà dei figli Ugo e Francesco che, nel frattempo, si lanciavano nello *yacht design*, con un valore aggiunto rispetto ai normali ingegneri ... loro avevano vissuto a pane e

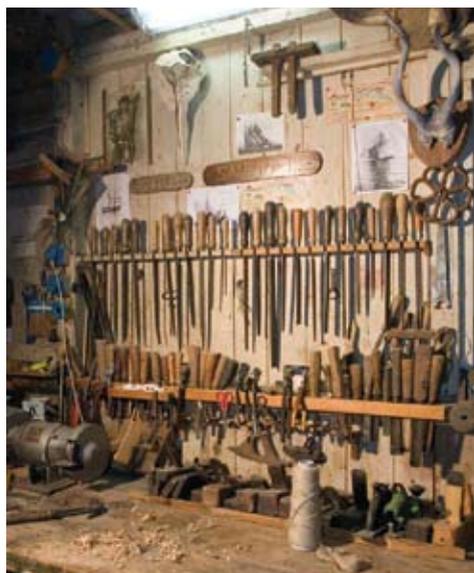
race disputed by crews from each of the 13 villages lining the Gulf of La Spezia) in 1934. Revolutionary in design, the entire boat – a 'violin-shaped' hull with elm ribs and 6 mm Douglas fir planking – weighed just 54 kilogrammes and was painted black and named *Gatto Nero* [black cat] in remembrance of the Faggioni brothers' mother, Isolina, who had died earlier that year. On the death of Guido Faggioni in 1977, his sons Ugo and Francesco continued their father's business, despite having both undertaken careers in *yacht design*, a sector to which they brought the added value of having grown up on a diet of "bread and wood shavings". Ugo went on to become an internationally



34. Il banco da lavoro della baracca-museo della famiglia Faggioni a Cadimare
34. The work bench of the Faggioni family boatshed in Cadimare

trucioli di legno, vivendo col tatto i piccoli grandi problemi delle costruzioni navali. Ugo ne fece una professione e diventò una star internazionale della progettazione nautica, compulsandone lo sviluppo in Italia. Lo fece con le sue idee geniali ma sempre con il “cuore” nella baracca di Cadimare, dove nel frattempo giocava il figlio Stefano che, dalla scomparsa di Ugo, ha raccolto il testimone, consolidando la fama internazionale dello Studio Faggioni Yacht Design. Ed ecco qui l’altra “prova” della peculiarità della trasmissione familiare dell’arte delle costruzioni navali. E del senso della missione che investe chi, per giovane età, è terminale della tradizione che viene da lontano. Non a caso la memoria del mestiere è stata ben illustrata dal documentario video *Mastri d’Ascia, Poeti del Golfo* realizzato da Stefano Faggioni e Andrea Vari che hanno intervistato gli anziani protagonisti di un mondo scomparso.

recognized leader in the yacht design sector and was more than partially responsible for the exciting developments proposed by Italy in this area. The combination of genial ideas and hands-on experience which he brought to the sector have inevitably been inherited by his son, Stefano, who took command of the internationally renowned Studio Faggioni Yacht Design on his father’s death, once more ‘proving’ the peculiar way in which the art of the shipwright is handed down from father to son. The fact that the transmission of knowledge from generation to generation seems to coming to an end is a reality which Stefano Faggioni and Andrea Vari have attempted to counter with the publication of a docu-film entitled *Mastri d’Ascia, Poeti del Golfo*, a series of interviews with the protagonists of a disappearing world which they hope will keep the art of shipbuilding alive a little longer.



35-36. Gli scalpelli custoditi nella baracca Faggioni e il *Quinto Remo*
 35-36. Chisels in the Faggioni family boatshed and *Quinto Remo*

La baracca, intanto, è diventata meta di scolaresche e visitatori: il suo valore museale si impone anche nelle guide turistiche. Ad accoglierli, pretendendo solo attenzione, c'è Francesco, con i suoi racconti dal sapore malinconico, ma intriso di orgoglio, che si fanno anche... sprone, sfida. La baracca diventa nel 2008 il cuore pulsante di una grande impresa: la costruzione di un veliero armato a caracca sulle spoglie del relitto di una scialuppa di salvataggio. Ne è artefice principale, su disegni di Francesco Faggioni, il comandante Fabio Castiglia, un trasciatore: la sua idea è quella di dotare la borgata, regina del Palio del Golfo, di una barca che abbia un effetto analogo a quello della curva su una squadra di calcio. Il nome è già un programma: *Quinto Remo* (quattro sono i remi dello scafo tipo Palio). L'impresa coinvolge vecchi e giovani del paese: i primi ansiosi di trasmettere alle nuove generazioni il loro sapere, i secondi messi a tu per tu con un patrimonio che, altrimenti, rischierebbe di perdersi.

The Faggioni boatshed is now both an educational facility which welcomes parties of school children and tourists to the world of traditional shipbuilding and the nerve centre of a new undertaking: the building of a new sweep-oar rowing boat from the remains of a shipwrecked lifeboat. Based on designs by Francesco Faggioni, the new vessel is being built by Fabio Castiglia with a view to endowing the village of Cadimare with a vessel capable of winning the Palio del Golfo, an endowment which will have a similar effect on the village as the acquisition of a star player would have on the supporters of a local football team. Indeed, it is no chance that the new boat is to be named *Quinto Remo* [fifth oar], there being four sweep-oarsmen in the local rowing boats traditionally used in the competition, and the undertaking has already involved both the older and the younger members of the local community, the former in transmitting their knowledge to the new generations and the latter in embracing a heritage which would otherwise be lost for ever.

I modelli del MUSEO NAVALE

I mezzi scafi come specchio dell'idea che galleggia nel cervello, come embrione del prodotto finito, per dar forma, accarezzare, affinare, testare le cosiddette linee d'acqua: il profilo della carena funzionale ai destini del mezzo navigante, che fosse una nave da guerra, un veliero per il trasporto delle merci, un yacht da diporto. Era dalla materia, dal legno che, spesso ancor prima che dal disegno, usciva il *concept*. Questione di intuizione, di creatività, di interiorizzazione di rapporti: col mare, col vento, con le regole della fisica che prima di essere studiate sui libri erano "dentro" al vivere, al sentire dell'uomo-cardine del cantiere: il maestro d'ascia. Sta anche qui, nel rigore della tecnica, la sua dimensione artistica, che sapeva molto di poesia, che si faceva profezia. Vedeva lontano il maestro d'ascia realizzando i modelli. Quelli erano – e sono – piccoli monumenti dell'intelletto. Di qui il loro valore storico e museale, di cui si fa prestigiosa vetrina il Museo Tecnico Navale della Marina, alla Spezia. «Qui – spiega il direttore, il capitano di vascello Massimo Polacci – oltre ad essere custoditi i modelli che, desunti da disegni e reperti, raccontano la storia della navigazione, è celebrato il valore di quei modelli che nascevano dal "sentire" dei maestri d'ascia. Era del tutto particolare la considerazione che godevano i maestri d'ascia il cui processo creativo si appoggiava sulla realizzazione dei mezzi scafi».

Ed eccoli lì, in bella mostra. Insieme a quelli che riproducono in dimensioni mignon con precisione infinitesimale, quasi maniacale, le navi finite. Troneggia fra tutte il modello della nave scuola *Vespucchi*, che porta la firma del capo operaio Arrigo Chiavacci (che l'ha costruito) e dell'operaio attrezzatore Fabio Castiglia (che l'ha attrezzato). Sono stati questi i modellisti di mestiere dell'Arsenale. Fra i pezzi di maggior richiamo, il modello della corazzata *Lepanto*, realizzato alla fine dell'Ottocento. Ma il tuffo nella storia si spinge fino alla riproduzione delle navi romane di *Nemi*, per rendere poi omaggio alle galee veneziane e al puro spirito di avventura ed esplorazione incarnato dalla zattera *Con-Tiki*.

The half hull models of La Spezia Ship Museum

Often used by master shipwrights to envisage the end result of the craft they were working on, the half hull models of La Spezia Ship Museum have great historic value not only as examples of the tools of the trade of the master shipwright, but also as tiny monuments to the immense intellect of these highly respected men of the sea. Half hull models were carefully designed to test the water lines of embryonic designs and confirm that the profile of a warship, barge or pleasure yacht was perfectly adapted to the future purpose of the craft, while the wooden planking was often the source of inspiration from which the design was developed.

Intuition, creativity and knowledge of the sea, wind and rules of physics gained from hands-on experience rather than books made the master shipwright a cardinal figure of the shipyard, a world in which the right combination of skill and poetry could lead to the building of real and proper works of art. According to the Director of La Spezia Ship Museum, Captain Massimo Polacci, the collection includes not only "models based on drawings and designs from the history of navigation, but also models created by master shipwrights, to whom esteem was often awarded on the basis of the half hull models they presented". At La Spezia Ship Museum the half hull models are displayed alongside tiny scale models, completed with almost maniacal accuracy, of the finished vessels of reference, craft which include the sail training ship *Vespucchi*, which was built by Arrigo Chiavacci and rigged by Fabio Castiglia, the model makers of the local naval training school. Other exhibits of interest include a late 19th century model of the battleship *Lepanto*, reproductions of the Roman ships found in *Nemi*, various models of Venetian galleys and a model of *Kon-tiki*, the raft used by Norwegian explorer Thor Heyerdahl in his 1947 expedition across the Pacific Ocean.



37. Mezzi scafi modellati dai maestri d'ascia nella prospettiva di realizzare le imbarcazioni a grandezza naturale
 37. Half hulls built by master shipwrights prior to building the full-sized vessels

1.7. Ipotesi di nuove norme per l'accesso alla professione

Un intervento normativo per superare il circolo vizioso che impedisce, o quanto meno frena, la nascita di nuovi maestri d'ascia. Lo sollecita un profondo conoscitore del mestiere impegnato in prima linea nella trasmissione del sapere ai giovani. È Eugenio Moretti, già direttore del cantiere navale Beconcini all'epoca d'oro del *restyling* delle barche d'epoca e ora insegnante del *Cisita*. Dov'è l'inghippo? «Attualmente il regolamento al codice della navigazione che disciplina l'accesso al mestiere prevede che per conseguire l'abilitazione professionale occorra, fra l'altro, aver lavorato per almeno 36 mesi, come allievo maestro d'ascia, in un cantiere o in uno stabilimento di costruzioni navali; solo successiva-

1.7. New regulations for accessing professional shipbuilding qualifications

"In order to qualify as a professional shipwright, Italian law currently requires all candidates to have been apprenticed to a master shipbuilder in a shipyard or shipbuilding facility for at least 36 months prior to taking the relative professional examinations, a requisite which is almost impossible to fulfil as the number of shipyards still building wooden vessels is close to nil and those which still pursue such undertakings generally outsource the building of wooden hulls to specialized companies (which obviously cannot certify the experience of trainees as they are not legally authorized to issue such documentation) on a contracting basis", this is the vicious circle which Eugenio Moretti, former Director of Cantiere Beconcini and

mente si può sostenere l'esame abilitante. Ebbene tale requisito è quasi impossibile da ottenere perché i cantieri che costruiscono imbarcazioni in legno sono pressoché scomparsi ed alcuni di quelli ancora esistenti utilizzano ditte esterne alle quali affidano i lavori di costruzione degli scafi in subappalto; queste ditte non possono evidentemente rilasciare la dichiarazione richiesta, non avendo la ragione sociale di cui alla legge». Che fare, allora? «Occorre facilitare il conseguimento del titolo da parte del personale dipendente dalle ditte in questione e cogliere le opportunità formative in essere, quelle del Corso triennale per Operatore del legno e dell'arredamento gestito dal *Cisita* (già alla settima edizione)». Quali iniziative? «Occorre esperire, attraverso i canali istituzionali (Comune, Provincia, Regione, Parlamento) ogni possibile azione per modificare quella regola che tarpa le ali». Come articolare la nuova norma? «La nuova formulazione dovrebbe prevedere, per l'accesso all'esame, la condizione di aver lavorato 36 mesi, come allievo maestro d'ascia, non solo in un cantiere ma presso ditte che abitualmente effettuano lavori di riparazioni e costruzioni navali presso i cantieri. La norma dovrebbe poi prevedere che gli allievi frequentatori dei corsi professionali riconosciuti dalla legge, potessero far valere, ai fini del conseguimento del periodo di lavoro richiesto, le annualità trascorse presso le scuole fino ad un massimo di due. Poiché per accedere all'esame di maestro d'ascia occorre essere iscritti, quali allievi, negli appositi registri tenuti dalle Capitanerie di Porto, le scuole professionali potrebbero provvedere alla bisogna alla fine del primo anno di corso, per gli studenti ammessi a frequentare il secondo anno. In accordo con i programmi regionali, si potrebbe consentire agli allievi

member of the teaching staff of *Cisita*, hopes will be overcome with the issuing of new legislation designed to facilitate the training and qualification of new shipbuilders. A connoisseur of the art of shipbuilding and a firm believer in the hands-on transmission of knowledge to young people, Eugenio Moretti believes it is necessary to "facilitate the awarding of qualifications by the staff of the companies in question and increase participation in training opportunities such as the three-year training course for woodworkers and cabinet makers organized by *Cisita* (now in its seventh year) [...] by implementing initiatives which use all available institutional channels (such as municipalities, provinces, regions and parliament) to modify the extremely restrictive legislation currently in force". Indeed, he suggests that the "new law must provide that in order to qualify as a professional shipwright, candidates will have to have been apprenticed to a master shipbuilder for 36 months in a shipyard or in a company which regularly performs repairs and shipbuilding work in shipyards, similarly enabling students who attend legally recognized professional training courses to equate up to two years of their studies with professional work experience. Furthermore, as all candidates wishing to take the examination necessary to qualify as a master shipbuilder must be registered as students of shipbuilding in the Register of the Port Authorities, the professional training schools in which they train should be able to register those students who have qualified to attend the second year of the training course at the end of the first year of study. Similarly, in agreement with the regional programmes of reference, the examination necessary to qualify as a master shipbuilder should be taken by students on professional training courses (of a dura-



38. Gli studenti e gli insegnanti del corso triennale per Operatore del legno e dell'arredamento gestito dalla scuola di formazione professionale *Cisita* all'interno dell'Arsenale della Spezia. La foto è stata scattata il 21 dicembre 2012 alle 12,12: della serie ... il mondo continua ... così come il mestiere del maestro d'ascia!

38. Students and teachers of the Three-year Training Course in Woodwork and Cabinetmaking organized by the professional training school *Cisita* at the Naval Training School of La Spezia. The photo was taken on 21 December 2012 at 12:12 ... the world continues as does the art of the master shipwright

dei corsi professionali (almeno triennali) di sostenere l'esame per l'ottenimento del titolo assieme agli esami finali del corso stesso. Poiché si tratta di una modifica di un Decreto Presidenziale (Dpr 15.2.1952, n. 328), non è necessaria una valutazione del Parlamento ma soltanto un decreto da parte del ministro competente e quindi l'iter potrebbe essere molto veloce». Lo sperano Moretti e gli altri insegnanti del *Cisita* che, nell'officina "Lance e remi" dell'Arsenale, stanno conducendo i corsi per carpentieri in legno: Franco Bertelà, Giovanni Baldiera, Francesco Buttà, Alberto Chella.

tion of at least three years) at the same time as the final exams of their training course. As this new legislation merely requires the amendment of a Presidential Decree (Decree of the President of the Republic N° 328 of 15.2.1952), is it not necessary for the bill to be approved by parliament but merely sanctioned by the issue of a decree by the minister of reference", this being the case, Eugenio Moretti and the entire teaching staff of the Dinghies and Oars Workshop of the naval shipyard – Franco Bertelà, Giovanni Baldiera, Francesco Buttà and Alberto Chella – hope that the procedure will indeed be quick and simple to implement.

1.8. La stirpe eletta nel Golfo della Spezia

Ecco l'elenco dei maestri d'ascia (l'abilitazione viene rilasciata dopo un esame al termine di un tirocinio di almeno tre anni in un cantiere navale) e dei costruttori navali (diplomati nello specifico corso dell'Istituto Nautico, con due anni di tirocinio in un cantiere) iscritti nei rispettivi registri gestiti dalla Capitaneria di Porto della Spezia. Ce li ha gentilmente forniti il responsabile dell'Ufficio "Gente di mare", il Capitano di corvetta Antonio Somma. Nel caso dei maestri d'ascia, dopo il nome è riportato l'anno di nascita, quello di iscrizione all'elenco degli allievi e poi quello di iscrizione nel registro; in qualche caso c'è chi è stato perennemente allievo, per il semplice fatto di non aver voluto sostenere l'esame. Nel caso dei costruttori navali, è riportato l'anno di nascita e quello di iscrizione all'omonimo registro. «Può essere – dice il comandante Somma – che qualcuno, per età, non sia più in questo mondo ma attuale è la sua lezione di amore per un lavoro intriso di arte ... per questo è idealmente fra noi. E continua a vivere nell'elenco, insieme ne perpetra ingegno e valori alla base del mestiere». Esistono poi alcuni lavoratori che sul campo furono e sono maestri d'ascia ma non sono compresi nel registro. Questione di refrattarietà alla burocrazia, che li ha frenati nel chiedere il titolo formale: non era quello che faceva la differenza. Due nomi per tutti, memorie viventi della stirpe eletta: Pietro Ricci e Aldo Carassale.

Maestri d'ascia

Luigi Pasquali (1921, 1954); Ercole Vaccarino (1900, 1955, 1956); Dino Schiaffino (1935, 1959, 1962); Rino Rozzi

1.8. The shipwrights and shipbuilders of the Gulf of La Spezia

The list of master shipwrights (qualification awarded by examination following completion of a three-year apprenticeship in an authorized shipyard) and shipbuilders (graduates of a specific course of the Nautical Institute of La Spezia and two years apprenticeship in a shipyard) registered with the Port Authorities of La Spezia has been supplied by Captain Antonio Somma of "Gente di Mare". In the case of master shipwrights, each name is followed by the date of birth, the date of enrollment in the roll of students and the date of enrollment in the register of master shipwright, although some experienced shipwrights are listed as students as they have never taken the relative examination. In the case of shipbuilders, each name is followed by the date of birth and the date of enrollment in the register of shipbuilders. According to Captain Somma, "in some cases, age has meant that the person in question is no longer with us, but his love of the art of shipbuilding nevertheless lives on today ... and thus, in some kind of way, he is still with us and so continues to be included in the register together with his knowledge and values". Of course there are also several shipwrights – such as Pietro Ricci and Aldo Carassale – who, despite having worked all their lives in the shipyards, have never registered with the authorities and thus for bureaucratic reasons are not officially considered master shipwrights: it makes no difference to the quality of the art.

Master shipwrights

Luigi Pasquali (1921, 1954); Ercole Vaccarino (1900, 1955, 1956); Dino Schiaffino (1935, 1959, 1962); Rino Rozzi (1921,

(1921, 1962); Giovanni Carassale (1913, 1962, 1963); Francesco Foggiani (1939, 1963, 1963); Enzo Canaletti (1924, 1963, 1963); Pierino Secchi (1914, 1963, 1964); Domenico De Giorgio (1920, 1964, 1965); Sergio Bello (1929, 1964, 1966); Luigi Bello (1927, 1964, 1966); Giuseppe Bello (1930, 1964, 1966); Rino Mori (1934, 1964, 1967); Salvatore Barone (1931, 1964); Eros Ghiribizzi (1928, 1965, 1966); Porano Fascio (1903, 1967, 1967); Mario Pescheto (1924, 1966); Bruno Cinto (1914, 1967, 1967); Giovanni Bragagna (1943, 1968, 1968); Giuseppe Carpena (1907, 1968, 1970); Gildo Firpi (1909, 1968, 1968); Fulvio Coroni (1934, 1969); Silvano Paci (1935, 1970, 1970); Antonio Frassineto (1946, 1971, 1971); Franco Bertelà (1941, 1976, 1980); Ubaldo Ceccarelli (1924, 1976, 1980); Antonio Borinato (1950, 1983); Michele Balistreri (1949, 1983, 2004); Antonio Tomasini (1962, 1999); Antonio Amalfitano (1948, 2002); Mauro Carozzo (1970, 2002, 2004); Renato Fortunato (1974, 2002, 2004); Francesco Butta (1971, 2002, 2004); Giovanni Baldiera (1944, 2002, 2009); Andrea Balistreri (1979, 2002, 2008); Marco Lertora (1980, 2002); Roberto Canaletti (1955, 2004); Nicolas Canaletti (1983, 2004); Carlo Basso (1975, 2005); Andrea Moroni (1974, 2008, 2008); Alberto Chella (1950, 2008, 2008); Giovanni Bellavigna (1969, 2009); Riccardo Salvi (1964, 2009); Luigi Battolla (1950, 2009, 2010); Giorgio Longoni (1948, 2011); Giovanni Lanotte (1961, 2012); Leonardo Frau (1984, 2012); Lorenzo D'Imporzano (1971, 2012).

Costruttori navali

Pellerano Elio (1929, 1957); Sergio Carmignani (1932, 1957); Enzo Pagano (1945, 1973); Umberto Perotto (1946,

1962); Giovanni Carassale (1913, 1962, 1963); Francesco Foggiani (1939, 1963, 1963); Enzo Canaletti (1924, 1963, 1963); Pierino Secchi (1914, 1963, 1964); Domenico De Giorgio (1920, 1964, 1965); Sergio Bello (1929, 1964, 1966); Luigi Bello (1927, 1964, 1966); Giuseppe Bello (1930, 1964, 1966); Rino Mori (1934, 1964, 1967); Salvatore Barone (1931, 1964); Eros Ghiribizzi (1928, 1965, 1966); Porano Fascio (1903, 1967, 1967); Mario Pescheto (1924, 1966); Bruno Cinto (1914, 1967, 1967); Giovanni Bragagna (1943, 1968, 1968); Giuseppe Carpena (1907, 1968, 1970); Gildo Firpi (1909, 1968, 1968); Fulvio Coroni (1934, 1969); Silvano Paci (1935, 1970, 1970); Antonio Frassineto (1946, 1971, 1971); Franco Bertelà (1941, 1976, 1980); Ubaldo Ceccarelli (1924, 1976, 1980); Antonio Borinato (1950, 1983); Michele Balistreri (1949, 1983, 2004); Antonio Tomasini (1962, 1999); Antonio Amalfitano (1948, 2002); Mauro Carozzo (1970, 2002, 2004); Renato Fortunato (1974, 2002, 2004); Francesco Butta (1971, 2002, 2004); Giovanni Baldiera (1944, 2002, 2009); Andrea Balistreri (1979, 2002, 2008); Marco Lertora (1980, 2002); Roberto Canaletti (1955, 2004); Nicolas Canaletti (1983, 2004); Carlo Basso (1975, 2005); Andrea Moroni (1974, 2008, 2008); Alberto Chella (1950, 2008, 2008); Giovanni Bellavigna (1969, 2009); Riccardo Salvi (1964, 2009); Luigi Battolla (1950, 2009, 2010); Giorgio Longoni (1948, 2011); Giovanni Lanotte (1961, 2012); Leonardo Frau (1984, 2012); Lorenzo D'Imporzano (1971, 2012).

Shipbuilders

Pellerano Elio (1929, 1957); Sergio Carmignani (1932, 1957); Enzo Pagano (1945, 1973); Umberto Perotto (1946,

1974); Romano Filiberto (1934, 1981); Eugenio Moretti (1941, 1981); Domenico Canaletti (1950, 1982); Mario Simonelli (1944, 1985); Pietro Camilli (1955, 1988); Alberto Gottardo (1963, 1989); Fabrizio Grossi (1964, 1990); Marco Anselmo (1958, 1991); Lorenzo Santucci (1956, 1993); Pietro Moisè (1965, 1994); Andrea Cuffini (1967, 1998); Egidio Bisson (1970, 1999); Attilio Saccone (1959, 2000); Lombardo Massimo (1976, 2002); Fabio Nalom (1962, 2005); Alessandro Brancaleone (1982, 2008).

1974); Romano Filiberto (1934, 1981); Eugenio Moretti (1941, 1981); Domenico Canaletti (1950, 1982); Mario Simonelli (1944, 1985); Pietro Camilli (1955, 1988); Alberto Gottardo (1963, 1989); Fabrizio Grossi (1964, 1990); Marco Anselmo (1958, 1991); Lorenzo Santucci (1956, 1993); Pietro Moisè (1965, 1994); Andrea Cuffini (1967, 1998); Egidio Bisson (1970, 1999); Attilio Saccone (1959, 2000); Lombardo Massimo (1976, 2002); Fabio Nalom (1962, 2005); Alessandro Brancaleone (1982, 2008).

NOTE

¹ Cartulario di Giovanni di Giona custodito negli archivi del Comune di Porto Venere

² *Lerici e la cantieristica navale nel golfo della Spezia*, Ponzano Magra (SP), 2008

³ *Sessant'anni di istruzione post elementare alle Grazie*, Le Grazie, 1998.

⁴ Archivio parrocchiale della chiesa di Nostra Signora delle Grazie.

⁵ F. POGGI, *Lerici e il suo castello*, Genova, 1909.

⁶ Memorie di viaggio del capitano Federico Rosa delle Grazie.

⁷ M. STAMEGNA, *La fabbrica delle navi grigie*, La Spezia, 2002.

⁸ *L'Arsenale della Spezia nei ricordi di un antico allievo operaio (1888-1945)*, La Spezia, 1948.

NOTES

¹ Map of Giovanni di Giona conserved in the archives of the Municipality of Porto Venere.

² *Lerici e la Cantieristica Navale nel Golfo della Spezia*, Ponzano Magra (SP), 2008

³ *Sessant'anni di Istruzione Post-elementare alle Grazie*, Le Grazie, 1998.

⁴ Parish archives of the church of Nostra Signora delle Grazie.

⁵ F. POGGI, *Lerici e il suo Castello*, Genova, 1909.

⁶ Memorie di viaggio del capitano Federico Rosa delle Grazie.

⁷ M. STAMEGNA, *La Fabbrica delle Navi Grigie*, La Spezia, 2002.

⁸ *L'Arsenale della Spezia nei Ricordi di un Antico Allievo Operaio (1888-1945)*, La Spezia, 1948.

2. VIAREGGIO.

QUANDO I BASTIMENTI AVEVANO IL “SOFFIO DELLE ANFORE GRECHE”

2. Viareggio. Classic yachts blown by the winds of Ancient Greece

Paolo Fornaciari

Viareggio ha origine da un castello che lucchesi e genovesi, alleati contro Pisa, edificarono, nel 1172, sulla riva del mare a difesa della costa e del territorio circostante. Il fortilizio, di imponenti dimensioni, fu denominato “Castrum de Via Regia”, perché costruito al termine di una strada – chiamata appunto Via Regia, posta sotto la protezione dell'imperatore Federico Barbarossa – che lo collegava con l'entroterra.

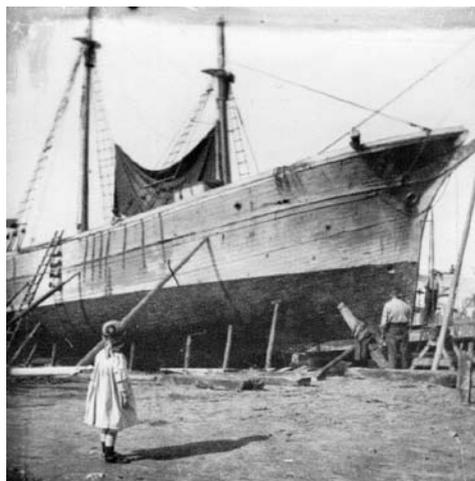
Comunque, Viareggio iniziò ad assumere importanza quando Lucca, nel 1441, perse definitivamente il castello di Motrone ed il relativo approdo marittimo. Allora il castello di Viareggio e la modesta foce del canale Burlamacca rappresentarono l'unico approdo marittimo dello Stato lucchese e, pertanto, cessò lo stato di abbandono in cui si trovava il territorio. Così ebbe inizio una serie di provvedimenti per bonificare la palude circostante, favorire lo sviluppo urbano e demografico del piccolo borgo ed incrementare il traffico alla foce del Burlamacca. La storia di Viareggio non è tessuta di battaglie, di conquiste, di prepotenze di re o di principi, non è fatta di saccheggi e di congiure, è una storia di uomini dalle origini umili, che hanno saputo con il duro lavoro e con l'ingegno trasformare una landa paludosa e malarica, battuta dal vento di libeccio e dai rigori della tramontana, in una città ridente, laboriosa e nota in tutto il mondo.

Una storia di lavoro, di lotte contro le avversità della natura, di ingegno e di tenacia. In questa storia si inseriscono, con onore e

Viareggio takes its name from a castle built by the allied forces of Lucca and Genoa in 1172 in order to defend the coast and surrounding territory against invasion from Pisa. Known as *Castrum de Via Regia*, as it was built at the end of a road protected by Emperor Frederick Barbarossa (the Via Regia), the imposing fortress was intended to provide the Republic of Lucca with an additional coastal landing stage and further access to the Mediterranean Sea.

The importance of the castle of Viareggio grew considerably in 1441 when Lucca lost possession of Motrone Castle and its landing stage and the Burlamacca Canal at whose mouth the fortress of Viareggio was strategically positioned became the only Mediterranean outlet of the Republic of Lucca. This new logistic importance immediately increased the flow of traffic at the mouth of the Burlamacca Canal and soon led to the implementation of a series land reclamation and marsh drainage schemes and the urban and demographic development of the village of Viareggio.

However, far from being a story of battles, conquests, royal power struggles, sackings and conspiracies, the history of Viareggio recounts how the hard work and quick minds of men of humble origins have transformed a series of soggy, malaria ridden marshes, beaten by the



39. Brigantino tirato a terra per riparazioni nella Darsena Nuova, oggi Darsena "Toscana"
 39. Brigantine on the quayside for repairs in Darsena Nuova (now known as Darsena Toscana)

nobiltà, le attività legate ai settori della marineria e della cantieristica, che mossero i primi passi a partire della seconda metà del Settecento ed ebbero il momento di massimo sviluppo nel corso dell'Ottocento.

Quando è iniziata l'attività marinara dei viareggini? Quando i pochi abitanti di quella terra passarono dall'attività esclusivamente agricolo-pastorizia e da quella di una pesca primitiva svolta sulla spiaggia, a quella propriamente marinara?

Dagli elementi a disposizione si può affermare che il processo dovette essere abbastanza lungo.

Da una notizia riportata in un documento del Seicento, esistente presso l'archivio di Stato di Lucca, si può desumere che fino a quel tempo, i viareggini non praticassero il mestiere del marinaio. Infatti, nel documento si afferma che il 23 settembre 1631, le autorità della Repubblica lucchese, dalla quale Viareggio dipendeva, decisero di inviare nel paese, per l'insegnamento

west winds in summer and frozen by the north wind in winter, into a flourishing, hardworking city which is now famous throughout the world.

Obviously, the same features which distinguish the history of Viareggio – hard work, struggles against the adversities of nature, intelligence, tenacity, honour and noble actions – have also shaped the development of the local seafaring and shipbuilding sectors, which, established in the second half of the 18th century, reached their moment of maximum glory in the mid-19th century.

But when exactly did the people of Viareggio start focusing on the sea? When did the local inhabitants abandon their agricultural and pastoral lifestyle to start fishing from the beach and taking to the waves?

The historic evidence indicates that the process was probably long and very drawn out.

According to 17th century documentation conserved in the State Archive of Lucca, the people of Viareggio were neither sailors nor fishermen. In order to rectify this situation, on 23 September 1631, the authorities of the Republic of Lucca sent Giuseppe da Melora to teach the inhabitants of Viareggio the arts of navigation and fishing. Assisted in his teaching mission by Giuseppe di Martino and Marchetto Fagioni, both from Liguria, the Genoese man of the sea was supplied with a trawler, a boulder, a frigate, three boats and twenty-one men, of whom three were "commanding officers". The result was the setting up of a real and proper marine training school for professional sailors and fishermen.

Lucca was very keen to ensure the devel-

dell'arte della navigazione e della pesca agli abitanti di quella terra, il genovese padron Giuseppe da Melora con una sciabica, un palamito e una fregata. Insieme a padron Giuseppe vennero, per l'aiuto nell'insegnamento, tali Giuseppe di Martino e Marchetto Fagioni, ambedue liguri, con tre barche e ventun uomini, dei quali "tre da comando", cioè capitani di mare.

Si trattava insomma, di una vera e propria scuola nautica per quei viareggini che avessero voluto diventare marinai e pescatori di professione.

Lucca, infatti, teneva molto allo sviluppo marinaro di Viareggio, dato che la foce del canale e la spiaggia erano l'unico approdo marittimo rimasto allo Stato lucchese, dopo la perdita del porto di Motrone. Quindi, nel Seicento, almeno ufficialmente, nasce l'attività marinara, mentre l'arte della costruzione navale dovrà svilupparsi molto tempo dopo.

Ad affermare questa considerazione vi è un altro documento di archivio, dal quale si apprende che, il 21 marzo 1637, l'Offizio sopra la Foce di Viareggio (cioè l'ufficio governativo che sovrintendeva le attività pubbliche del piccolo borgo nascente), fece costruire nei cantieri di Pisa probabilmente nei cantieri Picchiotti di Limite sull'Arno – alcuni barconi a vela per il servizio dell'Offizio stesso.

Questo dimostra che a Viareggio, almeno in quel tempo, non vi erano attrezzature valide per costruire scafi anche modesti, come appunto quelli dei barconi.

Nel Settecento, invece, si parla già di sviluppo della pesca fatta con bilancelle o paranze, ma non si parla ancora di cantieri navali veri e propri. Esisteva, infatti, a fianco della Torre Matilde, una piccola cala di pochi metri quadrati che immetteva nel fosso della Burlamacca, ma niente più.



40. Calafati al lavoro lungo il canale Burlamacca, all'altezza della Darsena Vecchia, oggi Darsena "Lucca"
40. Caulkers at work at Darsena Vecchia (now known as Darsena Lucca) on the Burlamacca Canal

opment of seafaring in Viareggio as, following the loss of the port of Motrone, the mouth of the Burlamacca Canal had become the only Mediterranean outlet of the entire Republic. Thus seafaring activities commenced in Viareggio, at least officially, in the 17th century, although the art of shipbuilding was not to be developed until much later in history.

Another archive document confirms that, on 21 March 1637, the government office which supervised public activities in the village of Viareggio had ordered the building of a number of sailing boats in the shipyards of Pisa, probably at Cantiere Picchiotti in Limite sull'Arno, thus proving that Viareggio had no shipbuilding facilities suitable for the construction of even the most modest sailing vessels.

By the 18th century, although mention is made of fishing with nets, as far as shipyards go there is no documentary

La “Pianta di Viareggio anno 1748”, redatta dall’architetto Valentino Valentini, documenta per la prima volta che, a fianco della Torre Matilde, esisteva una piccola darsena di pochi metri quadrati intorno alla quale si rattoppavano gli scafi delle piccole bilancelle o dei “gozzi”.

Poi, dai documenti d’archivio sappiamo che il maestro d’ascia Valente Pasquinucci, già nel 1809 costruì, insieme al calafato Pasquale Bargellini, la tartana *San Pietro*, per conto di Giovanni Giuseppe Baroni.

Comunque, la nascita di una vera e propria industria cantieristica navale risale alla prima metà dell’Ottocento, quando cioè Maria Luisa di Borbone, Infanta di Spagna e Duchessa di Lucca, rivolse la sua attenzione all’attività di mare della gente di Viareggio.

Infatti, il 2 ottobre 1819, la sovrana decretò la costruzione di una darsena, l’attuale darsena Lucca, che doveva sostituire la modesta cala adiacente la Torre, considerando – così è detto nel decreto – «le molteplici istanze presentateci per costruzione dei bastimenti nel porto di Viareggio e per la facilità di vararli», e convinta che in quel porto mancavano assolutamente le attrezzature per «una mano d’opera così rispettabile e di tutto interesse per quella numerosa popolazione».

Nel decreto si legge: «È incaricato l’Architetto Regio di presentarci al più presto un progetto e dettaglio estimativo per la costruzione di una Darsena, che ci siamo proposte di far costruire nel punto più adatto della Burlamacca inferiormente al Ponte di Pisa con i suoi Capannoni all’intorno per comodo dei Costruttori dei Bastimenti».

La «mano d’opera così rispettabile» era costituita principalmente da maestri d’ascia e calafati.

I maestri d’ascia erano veri e propri costruttori navali capaci di impostare lo

evidence of the existence of anything more than a small quayside next to Torre Matilde on the banks of the Burlamacca Canal.

A “Map of Viareggio of 1748” by Valentino Valentini offers the first documentary evidence of the existence of a small quayside next to Torre Matilde dedicated to the repair of small trawlers and fishing boats, while another archive document dated 1809 confirms the building of the fishing boat *San Pietro*, on behalf of Giovanni Giuseppe Baroni, by the master shipwright Valente Pasquinucci and the caulker Pasquale Bargellini.

However, the real and proper establishment of the shipbuilding industry of Viareggio dates back to the first half of the 19th century when Infanta Maria Luisa of Spain, the Duchess of Lucca, turned her attention to the seafaring activities of the people of the area.

With a decree issued on 2 October 1819, the Infanta ordered the construction of a new quayside – still known as Darsena Lucca – in place of the small quayside next to Torre Matilde in order to satisfy “the many requests for the building of ships in the port of Viareggio and [exploit] the facility with which they may be launched”, convinced that the facilities available in Viareggio were unsuitable for “such a respectable workforce and of interest to all the inhabitants” and thus appointing “the Royal Architect to present a project and cost estimate for the construction of a quayside at the most suitable place on the Burlamacca Canal below Ponte di Pisa and workshops to accommodate the builders of ships”.

The “respectable workforce” of master shipwrights and caulkers mentioned in



41. Darsena "Toscana", cantiere di Fortunato Celli: brigantino goletta *Maria Siria* in costruzione, 1914
41. Construction of the brigantine schooner *Maria Siria* at Cantiere Fortunato Celli on Darsena Toscana in 1914

scafo e di risolverne i problemi tecnici grazie all'intuizione, oltre che all'abilità e all'esperienza che si scambiavano fra loro. Ingegneri senza laurea che pur operando con strumenti rudimentali riuscivano a raggiungere ottimi risultati. Una volta tracciata la sagoma in legno, che nella forma riproduceva la mezza sezione maestra della barca, tutto il resto veniva realizzato secondo regole applicate seguendo un progetto suggerito dall'uso a cui doveva essere destinata.

I calafati avevano il compito di rendere stagna l'imbarcazione, sigillando le numerose giunzioni tra le diverse tavole della struttura. Il commento tra tavola e tavola veniva riempito con stoppa incatramata adoperando speciali "ferri" e completando il lavoro con una stagnatura fatta con catrame e pece.

La marineria si stava sviluppando in maniera consistente. I viareggini avevano

the decree was required to build hulls and resolve any technical problems which might arise in such a way as to make the finished vessel perfectly suited to its purpose. Thanks to their intuition, ability and combined experience, the master shipwrights achieved excellent results using rudimentary tools to trace the half section of the hull on the timber before completing the construction of the vessel according to the specified requisites. The job of the caulkers was to make the vessel waterproof, using special 'irons' to seal the seams between the planks of the hull by filling them with oakum seeped in tar and then completing their work with a layer of tar and pitch.

In confirmation of the satisfaction with which the people of Viareggio embraced the activities of seafaring, a sector which

così dimostrato di aver trovato la loro attività congeniale, quell'attività che li renderà famosi nel mondo. L'incremento fu subito veramente importante, tanto che la Duchessa fu costretta ad emanare, in data 6 agosto 1821, "Il Regolamento per la marineria mercantile e da pesca del Ducato di Lucca", che comprendeva le norme per la concessione delle patenti e dei brevetti di comando, per le matricole dei capitani, per i ruoli degli equipaggi, per la polizia della navigazione e per la Cassa della marina mercantile, ossia l'istituzione di un fondo per le pensioni ai marinai che non potevano più navigare a causa di malattie o per vecchiaia e dettava, per la prima volta, le norme per la costruzione dei bastimenti. Poiché le indicazioni fornite da questo provvedimento regolamentarono l'inizio delle attività della cantieristica viareggina, riteniamo interessante pubblicarle integralmente:

«Chiunque vorrà costruire bastimenti nella Città di Viareggio e suo Littorale dovrà darne avviso al Comandante della Regia Marina, indicando la portata, la specie del legno, il nome del costruttore, ed i patti a cui sarà stabilita la costruzione.

Non si potrà varare alcun bastimento, se non col consenso del proprietario, alla presenza del costruttore, e dopo averne dato avviso al Comandante della R. Marina.

Il capo maestro costruttore di bastimenti si prevarrà degli artefici a norma delle costituzioni dell'arte loro, impiegando a preferenza gli artefici dello Stato; questi dovranno essere sempre dipendenti del capo maestro costruttore medesimo, per l'esatta esecuzione dell'opera a lui commessa.

Non potrà il costruttore abbandonare la convenuta fabbricazione, e così pure i proprietari non potranno levare dalle mani di esso costruttore l'opera a lui affidata, se non che per una manifesta imperizia o frode provata; oppure di concorde volontà delle parti.

they found so congenial as to make them famous throughout the world, the local industry developed to such an extent that, on 6 August 1821, the Infanta was forced to issue a set of "Regulations for fishing and commercial shipping fleets of the Dukedom of Lucca" which included regulations for the issuing of licences and the registration of captains, regulations outlining the roles of crew members, rules for the policing of shipping, regulations governing the setting up of a merchant navy pension fund for sailors who could no longer sail as a result of illness or old age, and the first ever set of shipbuilding regulations.

Thus the activity of the newly built shipyards of Viareggio was regulated by the following rules:

Whomever intends to build ships in the City of Viareggio and on its coast must give notice to the Commander of the Royal Navy, indicating the size of the ship, type of wood of which it will be built and the name of the shipbuilder as well as details of the agreements regulating the building of the vessel.

No ship may be launched without the approval of the owner or the presence of the shipbuilder and without the serving of notice to the Commander of the Royal Navy.

The Shipbuilder shall employ all the craftsmen he needs pursuant to the shipbuilding regulations, preferring employees from the Republic of Lucca wherever possible; these workers shall be directly employed by the Shipbuilder in such a way as to ensure the exact execution of the work commissioned.

The Shipbuilder may not abandon the shipbuilding project and the owners may not seize the building work from the hands of the Shipbuilder appointed to complete it, except in cases of manifest incapacity or proven fraud or when agreed by both parties.

The Shipbuilder shall build any special features agreed with the owner without any alteration, and without either increasing or decreasing their

Dovrà il costruttore eseguire le convenzioni pattuite con il proprietario senza alcuna alterazione, e senza diminuzione o accrescimento delle stabilite misure; e quando mai commettesse il medesimo una qualche alterazione da potersi riparare a tempo, egli sarà in dovere di farla a tutte sue spese; in caso di rifiuto spetterà al Giudicante locale di costringerlo al rifacimento dei danni da liquidarsi mediante giurata perizia.

Se la costruzione del bastimento avesse tale difetto che lo rendesse incapace alla navigazione, il proprietario potrà pretendere il risarcimento d'ogni danno, previa però sempre una giurata perizia di due abili costruttori che attestino l'incapacità, e quando essi fossero di parere discorde si deverrà all'elezione del terzo a termini di legge, e la questione sarà decisa in via sommaria e definitivamente del Giudicante locale.

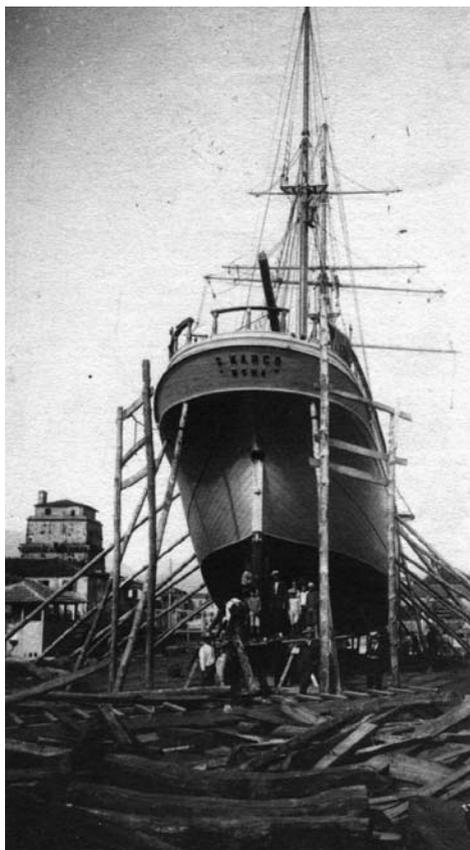
Sarà dovere del Comandante della marina verificare se la qualità del legname, dei feramenti, ed altri generi inservienti ad una determinata costruzione siano conformi al convenuto, e tali da procurarne il miglior esito; sarà parimenti cura d'invigilare alla esecuzione di tutti gli altri patti convenuti per la costruzione medesima.

Prima di operare la varatura di un bastimento si procederà alla di lui misura da uno Stazzatore (il quale sarà scelto dal Comandante della marina) coll'intervento del proprietario, di due testimoni e del Comandante della marina. Questo compilerà un processo verbale nel quale dovrà enunciare le capacità del Legno in tonnellate; sarà questo da esso sottoscritto, dallo stazzatore, dal proprietario e dai due testimoni.

La stazzatura dei bastimenti si calcherà a piedi di Francia per facilitare la misura di capacità nel numero delle tonnellate. Questa misura, e la regola proporzionale per stabilirla, sarà presa al Burò del Comandante della R. Marina, dove sarà insegnato il metodo della misurazione.

Lo stazzatore o misuratore dei bastimenti percepirà l'emolumento di soldi quattro per tonnellata, e questo premio o mercede sarà pagato dal proprietario d'ogni legno stazzato.

Volendosi costruire nello Stato qualche bastimento per conto di proprietario



42. 1919, Darsena "Lucca", il brigantino goletta *San Marco* prima del varo nei cantieri Società Anonima Costruzione e Navigazione Velieri, per conto dell'armatore Edoardo Alessandro Tomei

42. Cantieri Società Anonima Costruzione e Navigazione Velieri on Darsena Lucca prior to the launch of the *San Marco*, a brigantine schooner owned by Edoardo Alessandro Tomei, in 1919

size; should the Shipbuilder make alterations which need repair in the future, these repairs shall be completed at his own expense; should he refuse, the local Judge shall force him to pay damages, immediately, in the form and to the extent established by a legally appointed expert.

Should the ship built have any defect which makes it unable to sail, the owner may demand compensation for damages; the incapacity of the vessel shall be established by a two legally-appointed expert shipbuilders; should these shipbuilders fail

estero, dovrà farsene la dichiarazione al Comandante della marina, presentando ad esso un certificato del Console della Nazione a cui appartiene».

Nel 1823 terminarono i lavori di escavazione della nuova darsena e vi installarono i loro cantieri Carlo Pasquinucci, figlio di Valente, Stefano e Giovanni Bargellini, Carlo e Francesco Bergamini, che possono essere considerati fra i primi costruttori navali di Viareggio.

Nei loro cantieri si costruirono paranze, bilancelle, tartane, navicelli ed altri piccoli scafi non superiori di 80 tonnellate di portata.

Nel 1837 la marineria conta 136 bastimenti e gli addetti alle costruzioni navali sono circa 300 su una popolazione di 5615 anime.

Poi, in una statistica delle varie attività lavorative svolte a Viareggio, compilata nel 1850, si apprende che erano operativi 34 maestri d'ascia.

Quale era la consistenza della flotta mercantile viareggina nell'Ottocento?

Nel 1841, si contavano 136 velieri, il maggiore dei quali era un "bovo" di 58 tonnellate. Nel 1843, si contavano già 150 bastimenti per la portata di oltre 2.000 tonnellate e nel 1860 si arrivò a 196 scafi per un totale di 9.716 tonnellate.

Nel 1848, il gonfaloniere di Viareggio presenta al governo granducale una relazione sullo stato della marineria viareggina. Da questo documento si ricava:

«Questa marina ha in acqua n. 138 bastimenti di varia grandezza, dalla portata complessiva di tonnellate 3759, secondo l'antica saggiatura lucchese. Ha inoltre sei bastimenti in costruzione della portata complessiva di tonnellate 306... Passando a parlare dei bisogni e provvedimenti di che abbisogna questa marina, dirò che sarebbe

to agree, a third shipbuilder shall be appointed pursuant to the law in force and the question shall be quickly and definitively settled by the local Judge.

It is the duty of the Commander of the Royal Navy to verify whether the quality of the timber, the ironwork and any other features and fittings necessary for the building of determined vessel conforms with the agreements, and will thus ensure the best possible result; he shall also be responsible for supervising the execution of any other special features agreed in relation to the construction of the vessel.

Prior to launching, all ships must be measured by a tonnage measurer (who shall be chosen by the Commander of the Royal Navy) together with the owner, two witnesses and the Commander of the Royal Navy; this latter shall compile a report confirming the capacity of timber in tons which shall be signed by himself, the tonnage measurer, the owner and the two witnesses.

The tonnage shall be expressed in French feet in such a way as to facilitate measurement of the capacity in tons. This measurement, and the rules by which it is established, shall be taken to the Office by the Commander of the Royal Navy, where the method of measurement is taught.

The tonnage measurer shall receive a consideration of four pennies per ton; this consideration shall be paid by the owner of each vessel measured.

Should the shipbuilder be approached with a view to building a number of vessels on behalf of a foreign owner in the Republic of Lucca; a declaration of intent must be presented to the Commander of the Royal Navy together with a certificate signed by Consul of the nation of origin of the owner.

The construction of the new quayside was completed in 1823 and Carlo Pasquinucci, Stefano and Giovanni Bargellini and Carlo and Francesco Bergamini were first shipbuilders to commence the building of fishing boats, trawlers, small sailing craft and various other vessels of no more than 80 tons in Viareggio.

By 1837 local fleet was composed of 136 vessels and the shipyards employed 300 men out of a total popu-

necessario un locale coperto in una forma qualunque ove eseguire il disegno dei bastimenti che costantemente si costruiscono in questi cantieri anche per l'estero, e senza di cui tal costruzione non può aver luogo con quella regolarità ed esattezza. Molti sono gli individui che si sono dedicati al mestiere di maestri d'ascia, non indifferente è il lucro che produce questo ramo d'industria. Per l'addietro serviva a ciò un capannone che è stato destinato ad altro uso. Non vi ha difetto di terreno di proprietà pubblica presso il luogo assegnato alla costruzione dei bastimenti».

Nel 1850, in una statistica delle varie attività svolte si legge che i maestri d'ascia sono 34 e 4 i segantini.

L'illustre studioso lucchese Salvatore Bonghi, autore di diversi volumi di storia locale, in una pubblicazione del 1865 così scriveva:

«La navigazione e la pesca sono le principali occupazioni degli abitanti di Viareggio. Ma la naturale angustia ed il poco fondo del canale, come pure la bassezza delle acque per lungo tratto entro mare, impediscono l'approdo a detto scalo dei legni di qualche grandezza. Nulla di meno, anche con le loro piccole navi, gli audacissimi e valorosi marinai di Viareggio, si conducono in qualunque parte del Mediterraneo, e non manca l'episodio di qualche barca viareggina che abbia osato affrontare l'oceano e spingersi fino all'estrema America».

Ricordiamo gli Antonini, i Bertuccelli, i Fornaciari, i Tomei, ecc...

Continua il Bonghi:

«Così, come la popolazione, anche il numero dei legni, che tutti si fabbricano in Viareggio, da abili artefici, è in via di notevole accrescimento. Spesso accade però che le navi fabbricate a Viareggio ed a stento gettate in mare da quella strettissima bocca, di rado o mai facciano ritorno;



43. Darsena "Lucca", varo della nave goletta *Corrado* nel cantiere di "Tistino" Codecasa

43. Launch of the schooner *Corrado* from Cantiere 'Tistino' Codecasa on Darsena Lucca

lation of 5,615 inhabitants, while statistics regarding the various areas of employment in 1850 confirm that there were 34 master shipwrights active in the area in 1850.

How big was the merchant fleet of Viareggio in the 19th century?

In 1841, it was composed of 136 sailing boats, the majority of which were 58 ton lateen-rig fishing boats, although by 1843, there were 150 sailing ships amounting to a total tonnage of over 2,000 tons and by 1860 there were 196 vessels with a total tonnage of 9,716 tons.

In a report on the state of the local fleet in 1848, the Gonfalonier of Viareggio informed the Grand Duke of Tuscany:

This marina has 138 vessels of various sizes in the water accounting for a total tonnage of

ed in generale Viareggio è da considerarsi, piuttosto che un vero porto di mare, un semensaio di marina».

Dopo il 1860, i cantieri si moltiplicarono, specialmente per l'opera di Achille ed Alessandro Raffaelli, di Lorenzo Bargellini, di Lorenzo Benetti e dei fratelli Codecasa. In seguito, la costruzione dei velieri si sviluppò, con grandissimo prestigio, grazie all'opera intelligente ed all'estro creativo di Gino Benetti e Fortunato Celli, il popolare "Natino".

Raffaello Celli, figlio di Fortunato ed anch'esso valente maestro d'ascia, ha pubblicato nel 1973 un prezioso volume *Con l'ascia e con la vela*, oggi già alla terza edizione grazie all'impegno della Lega Maestri d'Ascia e Calafati di Viareggio ¹, che fornisce utili contributi alla conoscenza della storia della cantieristica viareggina e che descrive le condizioni di vita e mette in luce l'ingegno di quei primi artigiani:

«I maestri d'ascia lavoravano molto scomodi e scafi più grandi non se ne poteva fare. Per il disegno, non conoscendolo, rimediavano a pratica, con un sistema chiamato da essi a "tavoletta", oppure, dopo aver messo sulle taccate le ciglia e le ruote di prora e di poppa, mettevano su questa le staminate del centro disegnate, su un tavolato, a loro piacimento, ma certo abbastanza bene. Poi fra queste e le ruote mettevano diverse staggiole, le righe di legno, abbastanza flessibili, la più alta veniva fissata alle ruote all'altezza dovuta, passando per le ordinate di centro e dava il cavallino. A Viareggio si diceva la "gallettatura". Questa riga veniva sfiancata come più a loro piaceva, così che dava la rotondità alla cinta, cioè la prima tavola alta, poi mettevano le altre righe più in basso, e quando pareva che andasse bene, cominciavano a fare qualche sesta "garbo" e prendevano le quartabonate, cioè i sotto squadra da dare

3,759 tons (calculated according to the ancient method of assaying of Lucca) as well as six vessels under construction for a total tonnage of 306 tons [...]. As far as the needs of this marina are concerned, I believe the most urgently needed facility is a covered venue of any form in which to design the vessels which are constantly built in these shipyards for local and foreign use, without which the shipbuilding activities cannot be perfectly constant and accurate. The marina employs many individuals dedicated to the trade of the shipwright as the earnings generated by this branch of industry are good. For this reason they have taken over a boathouse which was previously used for another purpose. There is no publicly owned land at the place assigned to the building of ships.

According to statistics published in 1850, the number of shipwrights employed in Viareggio stood at 34 while the number of sawyers was just four. According one of Lucca's most illustrious scholars, Salvatore Bongi, the author of various volumes of local history, although the main occupations of the inhabitants of Viareggio in 1865 were sailing and fishing,

[...] the natural narrowness and shallowness of the canal, as well as the shallowness of the waters along the coast, prevent the landing of timbers of a certain size at this quayside. No less important are the brave and valiant sailors of Viareggio who sail their small ships all over the Mediterranean, and there have been several occasions on which a boat from Viareggio has dared to cross the ocean and sail as far as the extremes of America.

Remembering the Antonini, Bertuccelli, Fornaciari, Tomei families, Bongi continues:

Thus, just like the population, the number of timbers processed in Viareggio by its able craftsmen has increased considerably. However, it is often so hard for ships built in Viareggio to get to the sea via the narrow mouth [of the Burlamacca Canal]



44. Veduta aerea del porto e della spiaggia di Viareggio
44. Aerial view of Viareggio marina and beach

alle diverse ordinate (staminare). E così facevano lo scheletro della barca, che poi risultava abbastanza bella».

Fortunato Celli, in particolare, si fece notare per l'eleganza dei suoi scafi; la sua fama è tutt'oggi viva ed i suoi bastimenti sono entrati nella leggenda. Ne è rimasto suggestionato anche lo scrittore Mario Tobino che nel suo libro *Sulla spiaggia e di là dal molo* gli dedica un racconto, preceduto da questi bellissimi versi:

«Costruisti, Natino, i bastimenti più belli, freschi e superbi in ogni mare, avevano il soffio delle anfore greche»².

In primo tempo, i nostri costruttori navali si ispirarono, nella tecnica e nelle linee, agli scafi sorrentini, poiché questi bastimenti di modesto tonnellaggio, a confronto con quelli liguri, erano universalmente apprezzati per la loro velocità e per le straordinarie doti nautiche. Più tardi i costruttori viareggini, e principalmente "Natino" Celli, crearono un tipo di barca completamente nostrano, sia per la forma dello scafo, più snello ed elegante, quanto per la superficie velica, ottenendo un ottimo risultato d'insieme, tanto che molti armatori di centri velici di grande importanza, sia italiani che esteri, commissionarono bastimenti nei cantieri viareggini. A conferma di quanto abbiamo detto portiamo un esempio che ci dà la prova del valore dei costruttori navali:

«Una goletta viareggina entrò in un porto inglese per scaricare merce commissionata in quella nazione. Dopo aver mollato l'ancora e predisposto per l'attracco, il capitano vide salire a bordo due signori che domandarono a chi appartenesse il bastimento e chiesero, senza indugio, di acquistarlo. Il capitano rispose che la goletta era di pro-

that they rarely or never return there; in general Viareggio is to be considered more of a 'sower of fleets' than a seaport.

Following the unification of Italy in 1860, the number of shipyards in Viareggio increased considerably – especially as a result of the work of Achille and Alessandro Raffaelli, Lorenzo Bargellini, Lorenzo Benetti and the Codecasa brothers – and the prestige of the sailing ships built in Viareggio was consolidated thanks to the intelligence and creative inspiration of Gino Benetti and Fortunato 'Natino' Celli.

According to a precious volume entitled *Con l'Ascia e con la Vela*, written by Fortunato's son, Raffaello Celli, a skilled shipbuilder in his own right, and published in 1973 by the Federation of Master Shipwrights and Caulkers of Viareggio¹, so cramped were the conditions in which the master shipwrights worked that they could not make bigger vessels.

Unable to draft designs and projects, they used their practical experience and a system known as the "board" system by which, having put the keel on the keel block and the bow and stern wheels in their wheelhouses, they sketched the ribs between them on a board. Then, between the ribs and the wheels they put several flexible wooden lattices, the highest attached to the wheels, which lay on the central ribs and gave the sheer of the hull. In Viareggio this was called the "gallettatura". The lattice could be pulled to shape as they liked, to give a certain roundness to the gunwales [...] and then, when it seemed that they were right, to make the sixth garboard [...] and the other ribs. Thus they made the skeleton of the boat, which turned out rather beautiful to the eye.

Fortunato Celli was famous for the elegance of his hulls and, indeed, so legendary were the lines of his sailing ships

prietà di un armatore viareggino e volle conoscere il motivo che aveva indotto i due signori a proporre l'acquisto immediato della barca. I due replicarono dicendo che avrebbero avuto desiderio di tenere la goletta in Inghilterra, quale esempio di perfezione cantieristica, di eleganza nelle linee e di efficienza marinaresca. Il capitano, dopo aver preso contatto con l'armatore, fu autorizzato alla vendita. La goletta viareggina rimase così in Inghilterra a testimonianza dell'abilità e del valore dei nostri costruttori navali».

La caratteristica più evidente dei nostri velieri era quella di avere la prua più alta della poppa, la quale ultima era invece sottile e slanciata nella sua elegante rotondità ovale.

I viareggini erano orgogliosi di questo nuovo stile, ideato dal già citato "Natino" Celli, tanto che presto nacque un detto che, con spirito popolaresco, così affermava «Se vuoi una barca da cammino, testa grossa e culo fino», cioè la classica barca viareggina.

Fino al 1840, i tipi dei bastimenti costruiti a Viareggio erano stati, per la maggior parte: paranze, navicelle, bovi, e tartane (quelle gloriose tartane, veri muli del mare, sulle quali si forgiarono i migliori marinai, ma che causarono il maggior numero di naufragi, data la loro facilità a rovesciarsi con il mare in tempesta). In quel tempo furono rare le golette ed erano assenti sugli scali i brigantini e le navi goletta, qui chiamate "barcobestia". Si dovrà arrivare al 1860. Da questa data e fino ai primi anni del Novecento, la flotta mercantile viareggina si affermò e si accrebbe notevolmente. I cantieri producevano mediamente 10 o 12 velieri all'anno, tra i quali i brigantini, i barcobestia ed i brigantini goletta, chiamati anche "scuneri".

Gli ambienti delle darsene, al di là del canale Burlamacca, rappresentavano una re-

that Mario Tobino dedicates a whole chapter of his novel *Sulla Spiaggia e di là dal Molo* to this master shipwright, preceding his tale with the following words:

Natino, you built the most beautiful boats, fresh and superb in all seas, they were blown by the winds of Ancient Greece ².

Initially inspired by the lines and construction techniques of the sailing boats of Sorrento, whose modest tonnage, speed and extraordinary ease of handling gained them recognition throughout the world, the shipbuilders of Viareggio – and especially Natino Celli – designed a new type of boat, whose slim, elegant hull and huge sail area ensured such excellent overall results that commissions for new vessels arrived from sailing centres all over the world.

A sailing ship from Viareggio entered a British port in order to unload a cargo of goods commissioned by that nation. After having cast anchor and got ready to moor, the captain saw two gentlemen coming on board, asking to whom the ship belonged and offering to buy it on the spot. The captain told them that the ship was the property of a man from Viareggio and wanted to know why the two gentlemen wanted to buy the boat immediately. The two gentlemen answered that they wanted to keep the ship in England, as an example of perfect shipbuilding, elegance of line and seafaring efficiency. The captain immediately contacted the owner and was authorized to sell the ship. The ship thus remained in Great Britain as testimony of the skill and value of the shipbuilders of Viareggio.

The most obvious feature of the sailing ships of Viareggio was the fact that their bows were higher than their sterns, which were slim, rounded and elegantly streamlined.

The people of Viareggio were so proud of Natino Celli's new design that they

altà originale nel contesto del tessuto urbanistico, sociale e culturale di Viareggio. Lo scrittore Pietro Ghilarducci, nel suo romanzo *Metafisica di una città*, ne fornisce una descrizione densa di poesia:

«Superato il ponte, sfociavamo nella darsena. Papà c'era di casa più che nella propria. Avevamo intorno tutta gente nostra, chi costruiva le barche e chi le navigava. Un'unica schiatta, viareggini i costruttori impegnati a fabbricare velieri sempre più belli che si lasciassero ammirare nei porti di tutto il mondo, viareggini i marinai che ne valutavano con occhio esperto la linea, la portata, la tenuta in mare. C'era un affratellamento fra maestri d'ascia, calafati, carpentieri, da una parte ed armatori, padroni, marinai dall'altra, perché l'esperienza del mare di quest'ultimi aiutava gli altri a progettare barche più veloci e sicure, mentre l'abilità dei primi era garanzia di affidabilità e durata per i secondi: Spesso, la fratellanza era reale, correndo fra costruttori e naviganti vincoli di sangue».

Verso la fine dell'Ottocento sorsero anche a Viareggio alcune "società di mutuo soccorso" con l'intento di sopperire alle mancanze di adeguate leggi protettive della previdenza economica e sociale e a stabilire una mentalità di solidarietà, di mutualità e di crescita culturale. Prima fra queste a Viareggio sorse anche la società di "Mutuo Soccorso fra Maestri d'Ascia e Calafati"³, una categoria che aveva assunto particolare importanza nel contesto dell'economia e della produzione legata alla cantieristica navale.

La nascita di questa società è datata intorno al 1895 con un numero iniziale di circa 120 iscritti. Poi, per un'evoluzione comune a tutte le società di mutuo soccorso, anche quella fra "Maestri d'Ascia e Calafati" si trasformò in "Lega".

Il 26 marzo 1901, le "leghe" si riunirono in un organismo di coordinamento e diedero

coined a popular saying: *a boat which sails fast has a large head and slim arse*.

Before the 1840s, the majority of boats built in Viareggio were small sailing boats, lateen-rig fishing boats, trawlers and other local fishing boat designs (real and proper packhorses of the sea, whose crews were among the best sailors in the area, but which often capsized in stormy seas), to which could be added the odd sailing ship but no brigantines or best boats. Indeed, it was not until 1860, that the merchant fleet of Viareggio increased to the point that local shipyards were building 10 or 12 sailing ships (brigantines, best boats and schooners) per annum.

As Pietro Ghilarducci illustrates in his novel *Metafisica di una Città*, the quaysides beyond the Burlamacca Canal were exemplary of the urban, social and cultural weave of Viareggio.

After the bridge, we reach the quayside. Father was more at home there than in his own house. We were surrounded by people of our own ilk – boatbuilders and sailors – all descended from the same families of Viareggio. The shipbuilders now make even more beautiful sailing ships, which are admired in ports throughout the world, while the sailors of Viareggio assess their lines, tonnage and sea-handling with expert eyes. There is a kind of brotherhood between shipwrights, caulkers and carpenters, on one side, and between owners, masters and sailors on the other, as the latter's experience of the sea helps the former design faster and safer boats, while the skills of the former ensure the latter of the trustworthiness of their vessels. Often the shipbuilders and sailors really are blood-brothers, members of the same family.

Towards the end of the 19th century, Viareggio saw the founding of a number of "mutual benefit societies" whose aims were to make up for the lack of laws



45. Via Coppino, un cantiere nell'area davanti alla Darsena Nuovissima, oggi Darsena "Italia"
 45. A shipyard in the street – Via Coppino – leading to Darsena Nuovissima (now known as Darsena Italia)

vita alla Camera del Lavoro di Viareggio. Fra tutte le categorie, la Lega dei Maestri d'Ascia e Calafati è stata tra le più attive e consapevoli e dopo essere stata per molti anni protagonista di lotte e di rivendicazioni nel mondo del lavoro delle darsene viareggine, attualmente è ancora un'associazione importante nel mondo del lavoro e nel panorama culturale cittadino per le finalità che essa ancora oggi persegue circa l'affermazione dei principi di uguaglianza, di solidarietà e di mutuo soccorso e di promozione e diffusione della cultura storica, difendendo e promuovendo i valori morali e materiali espressi dal mondo della marineria e cantieristica viareggina. Con la prima guerra mondiale, iniziò il declino della gloriosa e fiorente marineria velica viareggina. Nel corso del conflitto, su 180 bastimenti iscritti nel Compartimento Marittimo

protecting economic and social welfare and to establish a mentality of solidarity, mutuality and cultural improvement. The first cooperative to be founded in Viareggio – the Society of Mutual Aid between Shipwrights and Caulkers³ – was established in 1895 with approximately 120 members.

Joining forces with all the other mutual benefit societies of the local area on 26 March 1901, this society – which had since become a federation – became a founding member of Viareggio Chamber of Commerce.

The Federation of Shipwrights and Caulkers has always been one of the most active trade unions. Having been a protagonist in the struggles to protect workers from the demands of the labour market on the quaysides of Viareggio, it is still an leading player in the economic

di Viareggio ne furono silurati ben 63: la flotta fu quasi dimezzata nel tonnello, con gravi ripercussioni sull'economia della città, se si considera che i marinai erano circa 6.500 su una popolazione di 24.000 abitanti. Ai marinai vanno inoltre aggiunti coloro che svolgevano attività legate alla costruzione navale (calafati, maestri d'ascia, funari, bozzellai, velai, fabbri, falegnami, ecc.).

Il declino della vela si accentuò nel 1919, quando dal Nord Europa la società SVAM importò a Viareggio i primi motovelieri che affidò nel comando a marinai viareggini. I primi di questi furono: Francesco Tomei, Vincenzo Lazzarini e Leopoldo Oriandi detto il "Germanese".

«in un primo tempo – ha raccontato un capitano di mare – i vecchi armatori sottovalutarono questi nuovi mezzi a propulsione meccanica, poiché nessuno vedeva di buon occhio queste navi, che avevano gestioni diverse, problemi diversi da quelli delle tranquille navi a vela. Ben presto però si accorsero che i motovelieri erano terribili concorrenti nei trasporti di piccolo cabotaggio. Infatti, i traffici si spostarono paurosamente verso i nuovi mezzi a vapore. Ed allora, i tradizionalisti della vela dovettero, a malincuore, motorizzare i loro superbi velieri, ridurre le maestose alberate e le enormi superfici veliche, e sistemare dei motori che dessero maggiori garanzie nella condotta del viaggio e nel tempo in cui si poteva compierlo. La motorizzazione della nostra marina avvenne, quindi, per necessità economica e non per ripudio della vela, poiché i nostri armatori ed i nostri equipaggi ne portavano la tradizione e la poesia nel cuore».

La motorizzazione dei bastimenti influì anche sulla cantieristica navale, che si trovò in crisi, poiché, preferendosi grossi scafi da motorizzare, in quanto era più economico, e non avendo i cantieri le strutture

and cultural life of the city, pursuing its aims with a view to promoting equality, solidarity, mutual aid, local history and the moral and material values of the shipyards of Viareggio.

The start of the first world war inevitably signalled the decline of both the glorious age of sail and classic shipbuilding in Viareggio. During the war sixty three of the 180 ships enlisted by the Naval Department of Viareggio were torpedoed and the fleet was almost halved in terms of tonnage, a result which had serious repercussions on the economy of the city, whose 24,000 inhabitants included approximately 6,500 sailors and many others who earned their livings in the shipbuilding industry (caulkers, shipwrights, rope makers, block makers, sail makers, smiths and carpenters).

The decline of the golden age of sail was further hastened in 1919 when the Northern European company SVAM entrusted the sailors of Viareggio – Francesco Tomei, Vincenzo Lazzarini and Leopoldo Oriandi – with the first motor sailors to be imported to Italy.

At first [...] the old ship owners underestimated these new, mechanically driven boats: no one viewed these new fangled ships in a good light, they had different handling systems and different problems to be overcome. However, it did not take long for the merchant shipping sector to realize that these motor sailors were extremely competitive in the transportation of small cargoes and swiftly shift its point of view in favour of these new steam-powered craft. Then, the sailing traditionalists had no choice but to motorize their superb sailing ships, reducing the height of their majestic masts and their enormous sail areas and installing engines to guarantee that their voyages would be completed on time. However, our fleet was motorized out of economic need rather than to repudiate sail and our ship owners and crews still carry tradition and poetry in their hearts.

idonee per l'allestimento di queste grosse barche, gli armatori cominciarono ad ordinare i loro bastimenti in altri centri cantieristici.

Tuttavia, nel 1920, su 196 bastimenti, se ne contavano ancora 185 con propulsione a vela.

Il conflitto mondiale dette il colpo di grazia non solo ai velieri, ma a tutta la flotta mercantile viareggina. Il bilancio delle perdite fu pauroso, su circa 30.000 tonnellate di portata, la marina viareggina si ridusse a sole 7.000 tonnellate e i bastimenti furono irrimediabilmente perduti.

Fu questo l'amaro epilogo di una gloriosa marineria velica che era stata considerata, in Italia e all'estero, fra le più abili ed importanti della sua epoca.

L'esperienza di lavoro delle maestranze dei cantieri navali è determinante anche per il carnevale di Viareggio, per l'evoluzione costruttiva dei suoi "carri", ed è ancora alla base delle soluzioni tecnico-strutturali che vengono messe a punto nella realizzazione dei colossi di cartapesta, veri capolavori d'arte e di ingegneria dinamica e statica.

Infatti, un tempo era lo stesso artigianato dei cantieri navali che realizzava i carri.

«A quel tempo – ha scritto Silvio Micheli – il carro nasceva odoroso di rafia e di pece, a colpi d'ascia e a colpi di mazzetta, come durasse là dentro a notte alta il lavoro. La pasta e i giornali verranno poi. Un colpo d'ascia e una carezza a palmo aperto perché la mano sfiorasse il disegno, perché l'occhio potesse seguirne le linee come a bordo. Marinai e calafati, sbizzaristi e carpentieri, qualche imbianchino segretamente iniziato all'arte del pittore o per dir meglio alla decorazione e sbizzaristi e intarsiatori: erano questi, ciascuno a modo suo, a dare l'opera dopo il travaglio giornaliero a bordo o nei cantieri. Così nasceva il carro, dallo stesso estro, dalla medesima maestria con i quali gareggiavano,

Motorization also plunged the shipbuilding industry into difficulty with its preference for large hulls – which were more economical once motorized – causing great problems in the shipyards of Viareggio which did not have sufficient space to fit such large boats.

Although the consequence was that ship owners started to order their new vessels from other shipbuilding centres, in 1920, the shipyards of Viareggio built 196 vessels, of which 185 were still powered by sail.

The final blow came to the entire merchant fleet of Viareggio in the second world war, a conflict which reduced the tonnage of Viareggio from approximately 30,000 tons to just 7,000 tons and destroyed all the sailing ships in the local area, a bitter epilogue to the history of a glorious fleet which was once the most agile and numerous of its time.

The skills of the craftsmen of the shipyards of Viareggio have also played a determining role in the history of the carnival of Viareggio, in the construction of its floats and the design of the technical structures necessary to create the huge fibreglass and papier-mâché puppets which animate this lively event. Indeed, in times gone by, the floats were made exclusively by the craftsmen of the shipyards of Viareggio.

At that time the floats were made of resin and pitch, with hammers and axes working long into the night to get them finished. Then came the paste and newspaper. The stroke of an axe and the caress of an open palm smoothing the cut to allow the eye to follow its line. Sailors and caulkers, sawyers and carpenters, fitters secretly initiated into the art of painting and decoration, block makers and inlayers: these were the men who worked night after night, af-

insuperabili, nell'arte delle costruzioni a vela, avviate da una dote di sanissimo umore, se-tacciato nei caffè insieme a qualche brancata di lire oltre all'opera gratuita di ciascuno».

Il Carnevale, nell'arco di poco tempo, era diventato una caratteristica peculiare di Viareggio, uno scherzo assurdo a cosa seria, una sfida al tempo, un'anticipazione alla stagione estiva, un momento di spensieratezza e di colore per interrompere il lungo grigiore dell'inverno. Ma non era ancora un'"industria". Una realtà che non poteva essere contenuta nel percorso ristretto della vecchia via Regia ed allora, nel 1905, si spinse verso i viali a mare, fece il suo primo ingresso, anche se non ancora definitivo, sulla "Passeggiata", il "salotto" della città.

I corsi mascherati ebbero così, come nuovo e stravagante fondale, le bizzarre e colorate costruzioni degli stabilimenti balneari e degli chalet e dei negozi della Passeggiata, acquistando certamente una nuova e fantastica dimensione scenografica, un rapporto più intimo con il mare, assumendo sempre più il ruolo di promozione della realtà turistica cittadina, ma perdendo, quasi sicuramente, un po' di "cultura popolare". Dal 1915 al 1920 si ebbe la prima interruzione delle manifestazioni carnevalesche. La guerra, che infiammava la vecchia Europa, impose al carnevale di Viareggio una pausa "forzata", dovuta alla gravità dei tempi che, comunque, servì al Carnevale per organizzarsi, per ripresentarsi nel 1921, con nuovo slancio, maggior impegno finanziario e nuove idee.

Così, nel 1921, fu deciso di ridare vita ai corsi mascherati e il Carnevale, abbandonato definitivamente il percorso della via Regia, sfilò con alle spalle una quinta diversa, forse meno bizzarra e spontanea. La tradizione fu ripresa grazie all'intelligente opera di un comitato carnevalesco costitui-

ter a long day on board or in the shipyard, to create the floats [of the carnival of Viareggio] with the same inspiration and skill with which they worked on their boats and the same healthy dose of humour with which they passed their time in the bar.

It did not take long for the carnival of Viareggio to establish its place in the yearly calendar of events: its satirical approach to serious matters, its anticipation of the summer season, its gaiety and colour in the long grey months of winter all helping to confirm its popularity. Initially winding its way along the narrow Via Regia, in 1905, the parade changed its route to include the Passeggiata and enjoy a new and extravagant backdrop – the bathing chalets, beach huts and shops of the promenade – a new atmosphere, a more intimate relationship with the sea, and a new importance in the promotion of the tourism in the city, although there can be no doubt that it inevitably lost a little of its popular appeal.

Although the carnival of Viareggio was suppressed between 1915 and 1920 in respect of the seriousness of the times, the enforced pause nevertheless enabled the carnival committee to improve its organization and return to the streets of Viareggio in 1921 with new verve, new financial backing and new ideas. Thus the costume parades definitively abandoned the old route along Via Regia and the whole world was told to come and see the beauties of Viareggio, the "Garden of Eden" of Italy.

In 1923, the inventiveness of the float builders generated the first huge puppet to appear on the carnival route, a fine Pierrot with moving head and eyes, designed and built by Umberto Giampieri,

to per richiamare tutto il mondo a vedere e godere le bellezze di questo “meraviglioso Paese” e per far di Viareggio “un Eden”.

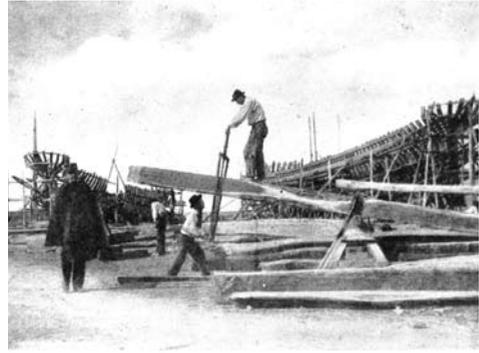
Nel 1923, la fantasia e l’inventiva dei costruttori dei carri, realizzarono il primo movimento dei grossi mascheroni. Nel corso fece l’apparizione il bel “Pierrot” di Umberto Giampieri che muoveva la testa e gli occhi. Dopo questo esperimento, i costruttori fecero a gara nell’escogitare nuovi e sempre più spettacolari movimenti giungendo a soluzioni originali che non mancavano mai di lasciare incantato e stupefatto lo spettatore.

L’animazione dei mascheroni determinò un nuovo modo di costruire i carri ed importante e decisivo fu l’uso di un nuovo tipo di materiale, quello della carta impastata.

Anche se dobbiamo dire che l’uso della carta – cosiddetta “pesta” – non fu un’invenzione dei carristi viareggini, bisogna riconoscere che loro fu il merito di aver subito intuito le enormi potenzialità offerte dal nuovo materiale che, per leggerezza e per docilità di lavorazione, favoriva la realizzazione di strutture sempre più grandi, agili e dinamiche.

Ma più che gli intenti degli organizzatori ed il ruolo che, nel frattempo, aveva assunto Viareggio nel panorama turistico nazionale, furono alcune circostanze, per altri versi negative, che fecero sì che Viareggio superasse Nizza e Venezia nel cimento carnevalesco.

La crisi che investì in quegli anni il settore della cantieristica cittadina, causata dalle perdite che la marineria locale aveva subito durante il conflitto mondiale, e acuita subito dopo dall’avvento del motoveliero, che sostituì e soppiantò le imbarcazioni a vela, generarono una grave disoccupazione nelle maestranze delle darsene che, non più solo per passione, riversarono le loro capaci-



46. Segantini al lavoro nel cantiere di Fortunato Celli nella Darsena “Toscana”

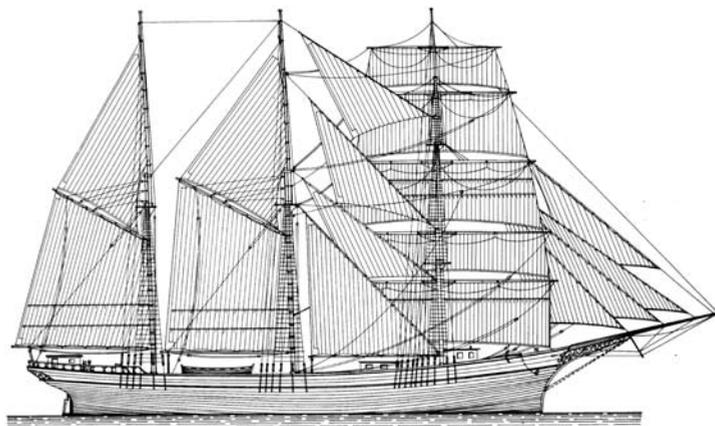
46. Sawyers at work in Cantiere Fortunato Celli on Darsena Toscana

and, since then, the float builders have competed every year to dream up new and increasingly spectacular puppets which never fail to leave the public enchanted and amazed.

The need to animate the puppets soon led to a new approach to float building in which papier-mâché was to play an important and decisive role. Although papier-mâché was not invented by the float builders of Viareggio, it is thanks to their creativity that the enormous potential of this light, malleable material has found expression in the creation of increasingly agile and dynamic figures.

However, the fact that the carnival of Viareggio has become more popular, in terms of national and international tourism, than the carnivals of both Nice and Venice is not just due to the promotional efforts of the carnival committee: the crisis endured by the city’s shipbuilding sector, induced by the losses of the two world wars and worsened by the invention of the motor sailor, which made so many of the skilled craftsmen of the quaysides of Viareggio redundant, meant that the shipwrights and caulkers who had

NAVE GOLETTA



47. Nave goletta, il "barcobestia" viareggino, disegno litografico di Silvio Micheli
47. Lithographic drawing of a Viareggio "best boat" schooner by Silvio Micheli

tà artigianali, a tempo pieno, nella "fabbrica" del carnevale. Questa nuova disponibilità di energie e di ingegno diede subito i suoi frutti: il carnevale viareggino, nella tradizione di una cultura tipicamente locale, varcò i confini e si avviò a conquistare più ampi orizzonti.

Oggi l'eredità marinara viareggina è stata acquisita dai moderni cantieri, che hanno raggiunto un altissimo livello qualitativo nella costruzione navale da diporto, pregevole e ricercata in tutto il mondo e in quella di scafi altamente specializzati quali pescherecci d'altura, rimorchiatori d'alto mare e navi da trasporto, imbarcazioni tutte frutto di una continua ricerca della perfezione stilistica e di una sempre più avanzata tecnologia.

Elenco dei maestri d'ascia e costruttori navali iscritti nei registri della Capitaneria di Porto di Viareggio

Ecco l'elenco dei maestri d'ascia e dei costruttori navali iscritti nei registri dell'Ufficio Armamento e Spedizioni/Gente di Mare della Capitaneria di Porto di Viareggio. Ce li ha gentilmente forniti il

originally spent their nights working on the creation of carnival floats for fun, now employed their skills in the carnival 'factory' full time, bringing a new energy and touch of genius which produced immediate results as the carnival of Viareggio conquered new horizons.

Today, the shipbuilding industry of Viareggio is in the hands of state-of-the-art shipyards, which have achieved the highest levels of quality in the building of pleasure craft or are famous throughout the world for their highly specialized deep-sea fishing boats, tugs and cargo ships, all of which are the result of a ongoing search for stylistic and technological perfection.

Master shipwrights and shipbuilders listed in the Registers of the Port Authorities of Viareggio

The following list of master shipwrights and shipbuilders enrolled in the registers of the *Gente di Mare* Arsenal and Shipping Office of the Port Authorities of Viareggio has been kindly supplied by Captain

Capitano di corvetta Federico Giorgi. È riportato, tra parentesi, l'anno di nascita, e quello di iscrizione nel registro.

Maestri d'ascia

Giuseppe Maremmanni (1920, 1951); Marco Pezzini (1933, 1955); Gianfranco Cecchi (1933, 1961); Francesco Del Carlo (1927, 1962); Raffaello Cinquini (1931, 1965); Raffaello Bergamini (1942, 1966); Guido Desideri (1942, 1968); Attilio Pezzini (1935, 1977); Antonio Giuseppe Biagini (1928, 1980); Vito Figliomeni (1931, 1980); Giovanni Del Carlo (1919, 1980); Guido Del Carlo (1955, 1981); Marco Del Carlo (1961, 1984); Oreste Iavazzo (1952, 1984).

Costruttori navali

Francesco Cozzani (1945, 1969); Maurizio Benetti (1953, 1971); Shelley Caprili (1946, 1971); Girolamo Galassini (1912, 1972); Mario Billet (1955, 1981); Marco Gabbrielli (1970, 1992); Giovanni Benetti (1966, 1993); Nicola Romani (1968, 1994); Roberto Dalle Mura (1970, 1997); Marco Giacometti (1961, 2000); Luca Sandrelli (1974, 2000); Massimiliano Ranfagni (1972, 2001); Irene Zucconi (1969, 2002); Andrea Biava (1966, 2002); Laura Maria Giulia Arminio (1978, 2007); Mirco Accorsini (1976, 2007); Nelusco Dinelli (1982, 2008); Alessandro Freschi (1973, 2008); Iacopo Lazzarini (1977, 2009); Giovanni D'Aloia (1969, 2012); Alessio Altemura (1978, 2012).

Federico Giorgi. Each name is followed by the date of birth and the date of registration in brackets.

Master shipwrights

Giuseppe Maremmanni (1920, 1951); Marco Pezzini (1933, 1955); Gianfranco Cecchi (1933, 1961); Francesco Del Carlo (1927, 1962); Raffaello Cinquini (1931, 1965); Raffaello Bergamini (1942, 1966); Guido Desideri (1942, 1968); Attilio Pezzini (1935, 1977); Antonio Giuseppe Biagini (1928, 1980); Vito Figliomeni (1931, 1980); Giovanni Del Carlo (1919, 1980); Guido Del Carlo (1955, 1981); Marco Del Carlo (1961, 1984); Oreste Iavazzo (1952, 1984).

Shipbuilders

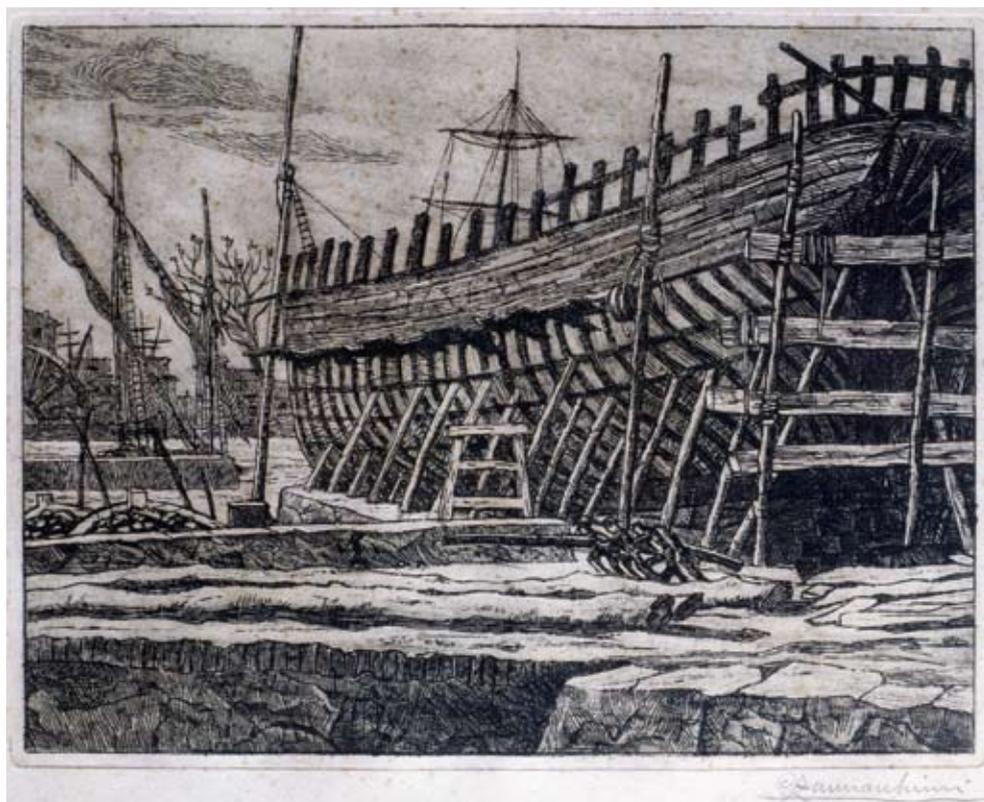
Francesco Cozzani (1945, 1969); Maurizio Benetti (1953, 1971); Shelley Caprili (1946, 1971); Girolamo Galassini (1912, 1972); Mario Billet (1955, 1981); Marco Gabbrielli (1970, 1992); Giovanni Benetti (1966, 1993); Nicola Romani (1968, 1994); Roberto Dalle Mura (1970, 1997); Marco Giacometti (1961, 2000); Luca Sandrelli (1974, 2000); Massimiliano Ranfagni (1972, 2001); Irene Zucconi (1969, 2002); Andrea Biava (1966, 2002); Laura Maria Giulia Arminio (1978, 2007); Mirco Accorsini (1976, 2007); Nelusco Dinelli (1982, 2008); Alessandro Freschi (1973, 2008); Iacopo Lazzarini (1977, 2009); Giovanni D'Aloia (1969, 2012); Alessio Altemura (1978, 2012).

NOTE

- ¹ R. CELLI, *Con l'Ascìa e con la vela*, Viareggio, 1973.
- ² *Costruisti, Natino, i bastimenti più belli, freschi e superbi in ogni mare, avevano il soffio delle anfore greche*. M. TOBINO, *Sulla Spiaggia e di là dal Molo*, 1966.
- ³ Società di Mutuo Soccorso fra Maestri d'Ascìa e Calafati.

NOTES

- ¹ R. CELLI, *Con l'Ascìa e con la vela*, Viareggio, 1973.
- ² *Costruisti, Natino, i bastimenti più belli, freschi e superbi in ogni mare, avevano il soffio delle anfore greche*. M. TOBINO, *Sulla Spiaggia e di là dal Molo*, 1966.
- ³ Società di Mutuo Soccorso fra Maestri d'Ascìa e Calafati.



48. Giovanni Zannacchini, *Nave in cantiere*, 1926, acquaforte, mm 230x304, Collezione Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno

48. Giovanni Zannacchini, *Nave in Cantiere*, 1926, etching, 230 mm x 304 mm, Collection of Fondazione Cassa di Risparmi di Livorno

3. LIVORNO. I MAESTRI D'ASCIA NELLA DARSENA, SEC. XVI-XVIII

4. The Master Shipwrights of Leghorn

Clara Errico, Michele Montanelli

Per sfatare una vecchia credenza va detto che a Livorno non furono mai costruite le galere e altri legni veloci a remi, impiegate nella guerra ai pirati barbareschi e per il controllo del mare Mediterraneo sotto le bandiere del Granducato e dell'Ordine di S. Stefano, ma solo allestite e armate, dopo che uscite dall'Arsenale delle Galere di Pisa, venivano trainate sull'Arno fino al mare e da qui al porto di Livorno. Gli scafi nudi e senza *apposticcio*, ovvero la sovrastruttura su cui erano montati i banchi dei rematori, gli alberi e ogni altra parte mobile, venivano rifiniti in Darsena, e preparati di tutto punto per la navigazione. Per questo, a Livorno, almeno fino a quando il nerbo della marina granducale fu composta dalle galeazze, galere, mezze galere, fuste e brigantini e altri simili legni, i lavoratori del settore furono soprattutto calafati e peciaioi, remolari, cordai e velai, ovvero specialisti delle sovrastrutture e della manutenzione delle navi, oltre ad alcuni maestri d'ascia di servizio sulle galere o a terra per riparazioni e modifiche. Solo con l'avvento dei galeoni, navi esclusivamente a vela di derivazione nordica ed oceanica, alti di bordo e con più ponti armati, anche a Livorno si iniziarono ad allestire e costruire di sana pianta queste navi.

Questi maestri costruttori di navi predisponavano delle tabelle come quella che presentiamo e che risale agli inizi del Cinquecento, sulle quali annotavano graficamente le dimensioni in larghezza e grossezza dei pezzi di tavole che dovevano servire per costruire le varie parti dello scafo, con annotate le

Contrary to common belief, the galleys and other ships propelled by banks of rowers commissioned by the Grand Duke of Tuscany and the Order of St Stephen to fight off pirate invaders and ensure control of the Mediterranean were not built in Leghorn, but only fitted and rigged there. Indeed, the hulls were built in Pisa and then towed down the River Arno to the sea and the port of Leghorn, where they were fitted with all the superstructures necessary to support the oarsmen's benches, the masts and all the other removable parts. For this reason, as long as the fleet of the Grand Duke of Tuscany was composed of galleys, brigantines and other wooden warships, the workers of the shipyards of Leghorn were mainly caulkers, oar makers, rope makers and sail makers, specialists in the construction of naval superstructures and ship maintenance, with master shipwrights only being employed on board or on land in repairs and modifications. Indeed, only with the development of high-sided, open-seafaring sailing galleons, did the shipyards of Leghorn start to build ships from scratch.

Using special charts (Fig. 49) to note the widths and thickness of the planks of timber necessary to build the various parts of the hull, as well as the length of each plank (in armslengths) and the number of planks required, by the 16th century,

questa e la larghezza del paramesale	bisognano 4 pezzi di braccia 16 il pezzo
questa e la grossezza	
questa e la larghezza delle matce et tanto vogliono esse l'estimare	l'omate sono 104 l'estimare 208
questa e la larghezza dell'istibole	l'istibole sono 28 dignita a. o. braccia 16
questa e la grossezza	
questa e la larghezza dell'ibidario di sotto	l'ibidario sono 4 di braccia 16 luno
questa e la grossezza	
questa e la larghezza de' cordoni	l'istibole sono 10 di braccia 16 luno
questa e la grossezza	
questa e la larghezza delle lance	60 col braccia e 60 bastarde
questa e la larghezza de' contra paramonchi	sono pezzi 10 di lunghezza braccia 16
questa e la grossezza	
questa e la larghezza di ogni uscio delle corde	sono pezzi 10 Lunghe braccia 16 luno
questa e la larghezza di illo feto ugho	sono pezzi 10 Lunghe braccia 16 luno
questa e la grossezza	
questa e la grossezza delle tavola de' cofano di fuori	vogliono esse larghe 1 mezzo braccio et lunghe braccia 16 o piu intutto pezzi 60
questa e la grossezza delle tavola de' cofano di dentro	di fuori vogliono essere pezzi 140. Larghe 1 braccio lunghe braccia 16 apine
questa e la grossezza delle tavola de' cofano di dentro	vogliono esse pezzi 60 Larghe 1 braccio lunghe braccia 16 apine
10 pezzi gli conti 10 pezzi polti umanti e 10 pezzi gli fare l'ordice della cocha di fuori 16	
questa e la larghezza delle cinte	pezzi 12 di lunghezza braccia 16 o piu
questa e la grossezza	
pezzi da riempire a poppa e prua 2 braccia	
anchoni	5 in trapice di quercia uno a prua uno
forchacci	una feola di quercia una a prua una
pin	sono treugante e due catere a poppa
bachalari doimo	due sproni e legate apina
olmi e pistolici	due sproni e conti apina
olmi e hiermoni intini	ue sproni da alto
alcofe doimo	uno albero et tre antenne di berto e l'antenne
olmi e fare letaglie	uno albero e l'antenne e 2 antenne
olmi e fare umoni bacineti	due antenne e l'istibole
anchacci dalbero e l'istibole	

49. Una tabella degli inizi del Cinquecento dove è annotato il numero e le dimensioni delle tavole occorrenti per costruire le varie parti dello scafo
 49. Chart from the early 16th century showing the number and size of the planks necessary to build the various parts of the hull

lunghezze in braccia di ciascun pezzo e il numero dei pezzi occorrenti (Fig. 49).

A Livorno operavano alcuni maestri d'ascia, e infatti nel 1527 era attivo un Giovanni Battista maestro d'ascia. Nel 1576, quando l'Arsenale già era operante, c'era un altro maestro d'ascia, mastro Antonio d'Orbizziola, e un maestro dei cavi da navigli, chiamato Niccolò d'Aste genovese. Nel 1590 il granduca, con una provvisione, accordava privilegi e esenzioni fiscali a quanti fossero andati ad abitare e lavorare nella città e porto di Livorno, facendo riferimento proprio alle categorie professionali dei: manifattori di sartie, calefati, maestri d'ascia, marinai ecc. Così, nel 1598 sono attivi a Livorno dei costruttori di navi come i fratelli Graffigna e nel 1609 i fratelli e figli di Vittorio Puntormi, già attivi come costruttori di navicelli e altri legni piccoli a Pisa, chiedevano al granduca di potersi trasferire a Livorno per intraprendervi la loro attività. Solo quattro anni dopo un Lorenzo di Vittorio Puntormi era ben inserito nella comunità dei mastri che lavoravano nel porto di Livorno tanto da ricoprire un incarico di rilievo nella compagnia laicale che riuniva i calefati livornesi. Nel 1620 Lorenzo sarà anche Guardiano del Porto pur rimanendo costruttore di vascelli.

Nel 1648 un costruttore di vascelli a Livorno era mastro Niccolò d'Antonio da Renzano (da Arenzano) mentre un altro maestro d'ascia attivo in quegli anni si chiamava Giò Batta di Michele Pinelli. La tradizione di mastri d'ascia provenienti da varie località sia del granducato che estere, si conferma nel 1672 con Innocenzo di Paolo Bini nativo di S.Croce sull'Arno, che ha bottega in Livorno, che lavorava al tempo in cui era attivo anche un mastro Marco Giovannelli, e il messinese Giuseppe Secoli, che nel 1680 stava costruendo nel porto di Livorno, una tartana da pesca e un vascello contemporaneamente. Solo tre anni dopo, il Secoli,

several master shipwrights worked in Leghorn, including a certain Giovanni Battista, master shipwright, who was active in 1527, another master shipwright, Master Antonio d'Orbizziola who worked in the naval dockyard in 1576, and a master cablemaker, known as Niccolò d'Aste, the Genoese. In 1590, the Grand Duke of Tuscany endowed various privileges and tax relief on members of the shroudmaking, caulking and shipbuilding professions who moved to Leghorn for work purposes. In 1598 the shipbuilders of Leghorn included the Graffigna brothers and in 1609 Vittorio Puntormi and his brothers, a family of shipwrights active in the building of two-masted sailing boats and other small wooden vessels in Pisa, were granted permission by the Grand Duke to move to Leghorn in order to continue their trade there, with Lorenzo Puntormi being so well integrated into the local shipbuilding community that by 1613 he held an important position in the lay company of caulkers and by 1620 he was warden of the port of Leghorn, despite the fact that he was a shipbuilder by profession.

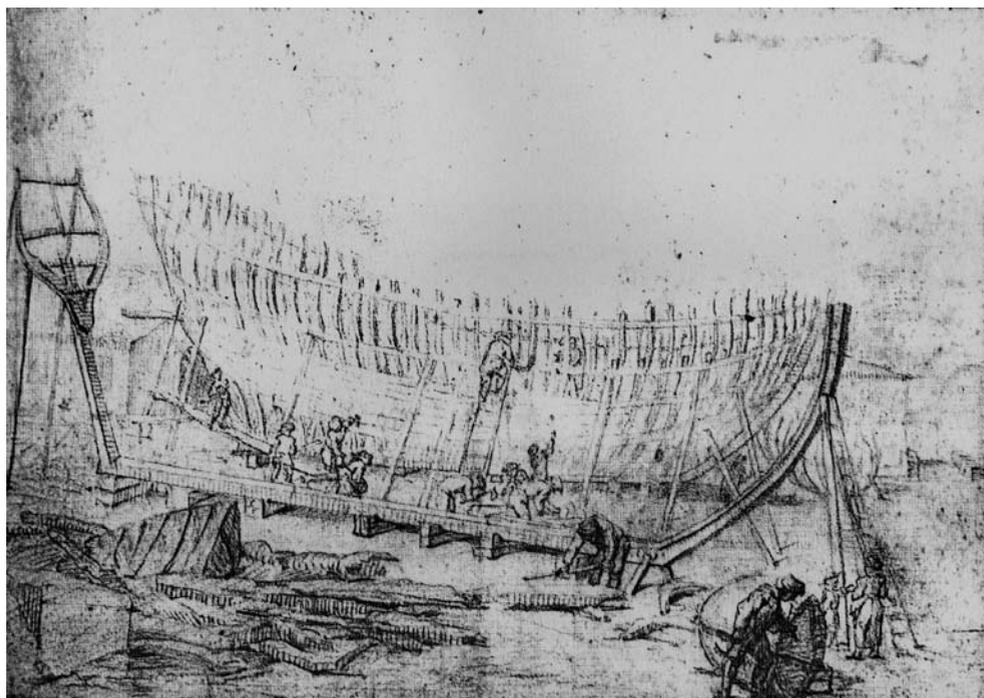
In 1648, the shipwrights of Leghorn included newcomers to the area such as Master Niccolò d'Antonio da Renzano (from Arenzano) and Giò Batta di Michele Pinelli and by 1672 the port was also home to Innocenzo di Paolo Bini (from Santa Croce sull'Arno) and Master Marco Giovannelli. In 1680, Giuseppe Secoli from the Sicilian port of Messina was simultaneously building both a fishing boat and a sailing ship in the port of Leghorn and three years later was appointed Head Shipwright of the Shipyard of the Grand Duke of Tuscany, a position he still held in 1695.

evidentemente molto apprezzato per le sue capacità, veniva proposto per l'importante ruolo di capo mastro d'asce delle Galere di S.A., carica che ricopriva ancora nel 1695. Tutte queste attività cantieristiche si svolgevano all'interno della Darsena di Livorno, in un'area divenuta ben presto troppo angusta per accogliere tutti i cantieri, magazzini e botteghe dei vari costruttori e riparatori navali, creando spesso motivi di attrito e favorendo le speculazioni. Lo testimoniano diverse controversie sorte fra il 1662 e il 1770 fra i vari aspiranti al possesso o all'occupazione di aree da destinarsi alle attività cantieristiche, a magazzini di materiali da costruzione navale, come le *antenne*, ovvero alberi da velatura delle imbarcazioni, che per la loro lunghezza esigevano depositi sempre più lunghi. In altri magazzini si conservavano: catrami, pece e altri materiali per servizio di navi e bastimenti. Questa attività, su licenza di S.A.S. era gestito dalla famiglia Ferrieri. Le categorie professionali dei calafati e dei maestri d'ascia operanti nella darsena furono regolamentate nelle loro attività da un bando, emesso nel 1723 all'epoca del governatore Barone Alessandro Del Nero, teso a mettere un freno agli abusi e dettare delle chiare norme relative all'orario di lavoro, alle incombenze e alle competenze di ciascuno. Allora in darsena c'era come maestro d'ascia e costruttore di bastimenti l'anziano Giò Rubelli che forte del prestigio e della considerazione di cui godeva, nel 1727 chiedeva in affitto l'Arsenale, proponendo che maestro Tommaso Madiola di origine maltese, gli subentrasse nella gestione del magazzino che al momento occupava. Nel 1739 Rubelli era ancora attivo, tanto da chiedere l'esenzione della gabella sui legnami che acquistava per uso navale nei boschi del contado di Pisa. Negli stessi anni si ha notizia di un altro maestro d'ascia,

The fact that all the shipyards, warehouses and workshops of Leghorn were located on the quayside made the working conditions very cramped and often led to arguments and the stealing of ideas. Indeed, various controversies were recorded between 1662 and 1770 as aspiring owners or occupants of the areas of the quayside assigned to shipbuilding, warehousing and rigging (which required long boatsheds in order to house the huge yards and masts used by the sailing ships of the time) contested the allocation of these premises. Other warehouses, such as those dedicated to the storage of tar, pitch and other materials for the serving of ships and vessels were managed under royal licence. The work of the caulkers and master shipwrights of Leghorn was regulated by a Royal Order issued in 1723 by Baron Alessandro Del Nero which set forth clear rules regarding the working hours, responsibilities and skills of each worker. By 1727, such was the prestige and consideration with which one of the master shipwrights of Leghorn, Giò Rubelli, was regarded that he was able to rent the entire naval dockyard, appointing a Maltese shipwright *Master Tommaso Madiola* to take his place in the management of the warehouse. By 1739 Rubelli was successful enough in his enterprise to request exemption from payment of taxation on the timber he bought for shipbuilding in the woods around Pisa. Another master shipwright of Maltese origin, Claudio Cautieri, is recorded as working in 1726, 1727 and 1728 on the building of a number of ships including one for Captain Daniello which was owned by a company of entrepreneurs

Claudio Cautieri operante a Livorno, e in quanto al maltese è certo che operasse negli anni 1726, 27 e 28 alla costruzione di alcune navi fra cui una per il capitano Daniello, di proprietà di una compagnia di imprenditori fra cui l'avvocato Boasi, Gasparo Delespon, Girolamo Franceschi ed altri. Nelle lettere inviate ai vari soci nell'affare, Boasi narra le vicende dell'allestimento dei materiali per la costruzione e in particolare dei legnami che il maltese andava a scegliere direttamente nei boschi alle spalle di Viareggio e in altri luoghi. Nel '700 le aree di provenienza di questi legnami erano le foreste e le abetine del Casentino, di proprietà dei Camaldolesi, dell'Opera di Santa Maria del Fiore di Firenze, e a Vallombrosa degli omonimi frati. Addirittura questi frati tenevano a Livorno un loro agente che gestiva i rapporti con i costruttori di bastimenti in darsena ed erano esentati dal pagare la gabella d'ingresso dei legnami in Livorno. In particolare i legni d'abete detti *tondi*, destinati alle alberature delle navi, sia che fossero alberi di maestra o antenne e quelli chiamati *quadri* perché ridotti all'origine in travi squadrate, furono sottoposti a un rigoroso tariffario emanato il 24 ottobre 1743 dal Consiglio di Finanze granducale. In pratica si volle imporre una lista di prezzi per evitare gli abusi e le speculazioni e nel contempo obbligare i proprietari dei boschi a rispettare le quantità di legnami da tagliare ogni anno in funzione dei bisogni e della richiesta mirata dei costruttori. Questi legni venivano fluitati in Arno, legati fra loro in grandi chiatte chiamate *foderi*, dai luoghi di taglio fino a Pisa e poi attraverso il canale navigabile giungevano a Livorno. La loro vendita avveniva per pubblico incanto davanti alla porta dell'ufficio de' Fossi di Pisa nel giorno stabilito dal bando, previa affissione del bando nei luoghi deputati in città, fra cui la piazza d'Armi e in Darsena.

whose partners included Boasi, Gasparo Delespon and Girolamo Franceschi. The correspondence between the partners in this company sees Boasi narrating the sourcing of the materials necessary to build the ship and especially the fact that the timber chosen by the Maltese shipwright came directly from the forests of Viareggio. In 1700, the majority of the timber used for shipbuilding in Leghorn came from the deciduous and fir forests of Casentino, owned by the Camaldolite monks of the church of Santa Maria del Fiore in Florence, and the forests of Vallombrosa, which were owned by the same monks, who kept an agent in Leghorn to manage relations with the shipwrights of the quayside. The fir trunks used to make the masts and yard arms of the sailing ships built in Leghorn, known as *tondi*, and the square planks delivered to the port already sawn, known as *quadri*, were subjected to heavy taxation on the basis of a list of tariffs issued on 24 October 1743 by the Financial Council of the Grand Dukedom whose purpose was to prevent abuse and speculation whilst simultaneously obliging the owners of the forests to respect the quantities of timber they were permitted to fell each year, although many of the shipwrights of Leghorn were exempt from payment of this duty. Once felled, the timber was floated down the River Arno to Pisa in large rafts known as *foderi* and then transported along a navigable channel as far as Leghorn where it was sold by public auction outside the office of the timber merchant Fossi di Pisa. The dates of the auctions were communicated via notices displayed in various ap-



50. In un disegno della prima metà del Settecento, la Darsena di Livorno con due navigli in costruzione
 50. Early 18th century drawing showing two ships being built on the quayside of Leghorn

Il legname di quercia e in particolare quello della varietà farnia, veniva importato dalla Versilia, zona di Pietrasanta; dalla Maremme di Capalbio e grossetane e oltre, fino ai territori di Pitigliano, Sorano e Manciano. In un disegno del viaggiatore sassone Georg Christhof Martini, che visse in Toscana fra il 1725 e il 1745, ecco rappresentato un angolo della Darsena di Livorno dove si stanno costruendo due navigli: il primo è solo impostato con la chiglia, la ruota di prua e poco più, l'altro in secondo piano ha già tutta l'ossatura montata e parte del fasciame. Attorno si danno da fare numerosi lavoratori fra cui si notano alcuni maestri d'ascia intenti a sgrossare delle tavole (Fig. 50).

proved areas of the port which included Piazza d'Armi and the quayside. The oak – especially farina oak – preferred by the shipwrights of Leghorn came from Versilia, Pietrasanta, the countryside around Capalbio and Grosseto and the territories of Pitigliano, Sorano and Manciano. A drawing by a Saxon tourist, Georg Christhof Martini, who lived in Tuscany between 1725 and 1745, shows the building of two ships on the quayside of Leghorn: one has only a keel and a bow wheel, while the other is already at the planking stage, although both are surrounded by numerous workers including shipwrights cutting planks of timber with their axes (Fig. 50).

4. LIVORNO. TECNICA E LITURGIA DELLA COSTRUZIONE NAVALE

4. Leghorn. Shipbuilding Techniques and Practices

Enrico Campanella

Nella costruzione navale tradizionale, raffinatezza estetica e rigore funzionale si amalgamano in armonia grazie all'opera generosa che sgorga dalla razionale creatività di un artigiano speciale quanto affascinante: il maestro d'ascia.

Per lui ogni barca è una sfida, lanciata come un guanto contro l'enigma della natura.

Ma la barca richiama anche profondi significati ancestrali. Contenitore piacevole e protettivo, come il grembo materno. Contenitore salvifico come la biblica Arca di Noè, il maestro d'ascia più famoso della storia.

Spesso la costruzione dello scafo è accompagnata dal cerimoniale religioso. Dal piccolo crocefisso fissato sul naso della prua, fino al varo "in nome di Dio" e al battesimo della barca, nel terrore che la bottiglia non si rompa al primo colpo... O da un santino sulla prua... un ramo di alloro sulla chiglia ...una moneta sotto il piede dell'albero.

In molte religioni alla barca viene attribuito il compito di contenere e trasportare le anime dalla dimensione materiale a quella spirituale; pensiamo alle "navicelle dei morti" degli antichi egizi, ai "drakkar funebri" dei vichinghi, ed ai più conosciuti traghettatori Caronte e Flegias, rimati dall'Alighieri.

Anche nella simbologia cristiana l'immagine della barca è ricorrente. Simbolo di "vita terrena", numerose scene religio-

The perfect balance of aesthetic refinement and functionality which distinguishes the classic yachts of yesteryear is the finest expression of the rational creativity of a craftsman who is as special as he is curious: the shipwright.

Every vessel is a challenge, a chance for the shipwright to pit his wits against the enigmas of nature. Yet every boat is a pleasant and protective container, like a maternal womb or the biblical ark of the most famous shipwright of all history.

The building of a new hull is often accompanied by a religious ceremony, the fixing of a small crucifix or saint's effigy on its bow, the embedding of a laurel branch in the keel, the placing of a coin under the mast head and every launch "in the name of God" induces the fear that the bottle will not break.

Many religions allocate the task of transporting the souls of the dead from the material to the spiritual world to sailing craft such as the funerary boats of Ancient Egypt, the funeral *drakkars* of the Vikings and the famous ferries of Charon and Phlegyas.

Christian symbolism also uses the boat as a symbol of "earthly life" and sailing vessels often form part of the background of important religious scenes, especially when such images regard saints such as the patron saint of Leghorn, Saint Julia.

The seductive nature of sailing and the mysteries of the sea pervade many of the world's most famous works of literature:

se la propongono mentre accompagna i santi cristiani, come la stessa patrona di Livorno, Santa Giulia.

Unico oggetto al quale viene attribuito un nome proprio, anche la letteratura non resta insensibile al suo fascino, alla seduzione della navigazione, al mistero del mare.

«Gli diede una gran scure, ben maneggevole, di bronzo, a due tagli: e un manico c'era molto bello, d'ulivo, solidamente incastrato.

Gli diede anche un'ascia lucida, e gli insegnava la via verso l'estremo dell'isola, dov'erano gli alberi alti, ontano e pioppo e pino che al cielo si leva, secchi da tempo, ben stagionati, da galleggiare benissimo.

Quando gli ebbe mostrato dov'erano gli alberi alti, lei tornò a casa, Calipso la dea luminosa; lui prese ad abbattere i tronchi; rapidamente gli veniva il lavoro.

Venti in tutto ne buttò giù, li sgrossò con il bronzo, li levigò ad arte, li fece dritti a livella.

Portò intanto trivelle, Calipso, la dea luminosa, e lui tutti li trivellò, li adattò gli uni agli altri, e con chiodi e ramponi collegò bene la zattera.

E quanto pescaggio segna su scafo di nave da carico, larga, un maestro dell'arte; altrettanto segnò sulla zattera larga Odisseo. Poi, alzato il castello, ben connesso lo fece con saldi puntelli: lo rifinì con assi lunghe, inchiodate.

E l'albero faceva e l'antenna attaccata; e fece anche il timone, per poterla guidare.

Tutt'intorno la chiuse con gratucci di salice, riparo dall'onda; e sopra versò molta frasca. Teli portò allora Calipso, la dea luminosa, per fare la vela: e lui fabbricò bene anche quella.

Tiranti e drizze e scotte vi legò finalmente e con argani trasse nel mare divino la zattera.

Il quarto giorno era, e aveva tutto finito»¹.

Da questo brano dell'Odissea di Omero, possiamo trarre gran parte delle caratteristiche che fanno del maestro d'ascia una

First she gave him a great axe of bronze. Its double blade was sharp, and the shapely handle of olive-wood fixed firmly to its head was comfortable to hold. Next she handed him an adze of polished metal, and led the way to the farthest part of the island, where the trees grew tall, alders and poplars and towering firs, all dry timber that had long since lost its sap and would make buoyant material for his raft. When she had shown him the place where the trees were tallest, the gracious goddess went home, and Odysseus began to cut down the trees. He worked fast and felled twenty in all and lopped their branches with his axe, then trimmed them in a work-manlike manner and with a line made their edges straight.

Presently Calypso brought him boring-tools. With these he drilled through all his planks, cut them to fit each other, and fixed this flooring together by means of dowels driven through the interlocking joints, giving the same width to his raft as a skilled shipwright would choose in rounding out the hull for a broad-bottomed trading vessel. He next put up the decking, which he fitted to ribs at short intervals, finishing with long gunwales down the sides. He made a mast to go in the raft, and constructed a half-deck and a rudder to keep it on its course. And from stem to stern he fenced its sides with plaited osier twigs and a plentiful backing of brushwood, as some protection against the heavy seas. meanwhile the goddess Calypso had brought him cloth with which to make the sail. This too he skillfully made; then lashed the braces, hal-yards and sheets in their places on board. finally he dragged it down on rollers into the bright sea, by the end of the fourth day all his work was done¹.

This extract from Homer's *Odyssey* illustrates many of the features which make the shipwright such an intriguing figure and offers a detailed description of various technical aspects of his craft:

- the tools: *a great axe of bronze. Its double blade was sharp [...] an adze of polished metal [...] boring-tools [...] cut them [the planks] to fit each other and fixed this flooring together by means of dowels driven through the interlocking joints;*

figura seducente, ma anche la descrizione di elementi tecnici rimasti inalterati nel tempo:

- gli utensili: una gran scure, ben maneggevole, di bronzo, a due tagli...e un'ascia lucida... trivelle..., li adattò gli uni agli altri, e con chiodi e ramponi collegò bene la zattera;
- le essenze: ontano e pioppo e pino che al cielo si leva, secchi da tempo, ben stagionati, da galleggiare benissimo;
- la metodologia: abbattere i tronchi...li sgrossò con il bronzo, li levigò ad arte, li fece dritti a livella;
- il titolo: un maestro dell'arte...Odisseo;
- le attrezzature: ...e l'albero faceva e l'antenna attaccata; e fece anche il timone, per poterla guidare...Teli per fare la vela: e lui fabbricò bene anche quella... tiranti e drizze e scotte... (Fig. 51).

Se possiamo solo ipotizzare la presenza di una forma larvale di carpenteria navale all'epoca in cui Livorno era un villaggio, certamente possiamo sostenere che questa si sviluppa e si consolida dal momento in cui Cosimo I scorge nelle potenzialità di Livorno un importante interesse logistico, militare e commerciale.

A quel punto, infatti, la "produzione" nautica livornese subisce un incremento qualitativo; e ciò si verifica molto tempo dopo il crollo del dominio pisano, che inizia con la battaglia della Meloria ² e si conclude con la definitiva distruzione del Porto Pisano ³. Di conseguenza il fiorire del nuovo porto livornese determina un impulso anche per la carpenteria navale. In seguito all'apertura del Canale dei Navicelli ⁴, Livorno diviene il centro nevralgico delle attività marittime e fluviali del Granducato, di conseguenza oltre al progredire dei traffici assistiamo allo svi-



51. La tecnica della costruzione navale è un'arte che proviene da lontano ma ancora ricca di fascino e di poesia

51. Despite its ancient origins, shipbuilding is still a bewitching and poetic art

- the timber: *alders and poplars and towering firs, all dry timber which had long since lost its sap and would make buoyant material;*
- the method: *cut down the trees [...] felled twenty in all and lopped their branches with this axe, then trimmed them in a work-man-like manner and with a line made their edges straight;*
- the job title: *shipwright;*
- the chandlery: *He made a mast to go in the raft and constructed a half-deck and a rudder to keep it on its course [...] cloth with which to make the sale. This too he skillfully made; then lashed the braces, halyards and sheets [...] (Fig. 51).*

Assuming that some simple form of shipbuilding already existed when Leghorn was little more than a small fishing village, there is no doubt that the development of this initial enterprise into a consolidated 'industry' commenced with Cosimo I's identification of Leghorn as a place of strategic logistic, military and commercial interest. Indeed, a considerable increase in the quality of shipbuilding in Leghorn was verified following the

luppo di un complesso sistema “cantieristico” e delle figure professionali che lo caratterizzano: carpentieri calafati, velai, bozzellai, funaioli e soprattutto maestri d’ascia (navalestro).

Tuttavia, contrariamente a quanto saremmo spinti a supporre, lo sviluppo della carpenteria navale in questo territorio non è del tutto autoctono, come del resto la maggior parte delle attività, delle tradizioni e dei costumi labronici.

Resta comunque misterioso e sotto certi aspetti contraddittorio, il motivo per il quale una produzione cantieristica di alto livello abbia trovato fertile sviluppo nell’entroterra, lungo le sponde dell’Arno, a quasi settanta chilometri dal mare.

Una delle principali cause di questo fenomeno potrebbe essere attribuita ad esigenze di sicurezza militare; infatti, a causa delle frequenti scorribande piratesche cui erano soggette le coste, la soluzione di allontanare dal mare un arsenale avrebbe evitato che “segreti militari” potessero cadere in mani nemiche. Non possiamo sottovalutare, comunque, la concomitanza di cause propizie: la favorevole conformazione del fiume in un determinato tratto, la facile reperibilità di vari tipi di legname, la disponibilità di maestranze capaci di conoscere il legno in pianta e di lavorarlo in bottega.

Su queste premesse si fonda l’evoluzione di un mestiere che già in epoca antica, in questa zona, si caratterizza per la simbiosi con la cantieristica militare (Fig. 52).

Il fatto che maestranze specializzate provengano da fuori Livorno, lascia sottendere che in città non esista una vera e propria cantieristica dedicata all’Arsenale (Fig. 53).

Solo verso la metà dell’Ottocento, la città vive un sensibile sviluppo della tec-

destruction of Porto Pisano ² and the end of the domination of the city of Pisa which had commenced with the Battle of Meloria ³.

The new port further flourished with the opening of Canale dei Navicelli ⁴ and Leghorn became the neuralgic centre of all the seafaring and river-based activities of the Grand Dukedom. Inevitably this increase in naval traffic was flanked by the development of a complex system of shipyards and Leghorn became home to large number of professional craftsmen: carpenters, caulkers, sail makers, block makers, rope makers and shipwrights.

Although, contrary to common belief, the development of shipbuilding in Leghorn was not entirely autoctonous, it is still hard to explain why a high quality shipbuilding industry should develop inland on the banks of the River Arno, almost seventy kilometers from the sea.

One of the main reasons for this phenomenon was military security – by moving the dockyards inland it was possible to prevent “military secrets” falling into enemy hands during pirate incursions which were a regular occurrence along the coast of Tuscany – although the favourable conformation of the river, the vicinity of forests planted with various types of timber and the availability of highly skilled craftsmen undoubtedly had an influence on both the location of the new port and the development of an industry characterized by a high level of symbiosis with military shipping (Fig. 52).

Many of the specialized shipwrights came from outside Leghorn and there was no real and proper naval shipyard in the town (Fig. 53) until the mid-19th century when the opening of the Leopolda railway from Florence to Leghorn ⁵ effectively



52. Porto di Livorno, XVII secolo. Anonimo, Archivio di Stato di Pisa. Si possono notare le diverse attività tipiche della costruzione navale: dal calafataggio all'approntamento dei remi

52. Anonymous, *Port of Leghorn*, 17th century, Pisa State Archive. Note the various shipbuilding activities in progress on the quayside (from caulking to the finishing of oars)

nologia navale. Quando l'attivazione della "Leopolda", la strada ferrata di collegamento tra Firenze e Livorno⁵, inflisse un durissimo colpo alla cantieristica dell'entroterra, la categoria che risentì maggiormente di questa radicale trasformazione fu quella dei navicellai che in parte scomparvero e in parte furono spinti ad una prima migrazione verso la costa.

Questo è il secolo in cui la bottega del maestro d'ascia si trasforma adeguandosi alla produzione moderna.

Agli inizi del Novecento la situazione industriale del territorio livornese mette in evidenza una sensibile accelerazione. Fiore all'occhiello del panorama industriale livornese è il Cantiere Navale Orlando che offre lavoro a più di duemila dipendenti, e rappresenta uno dei principali fornitori della Regia Marina.



53. Anno 1765: elenco dei maestri d'ascia convocati a Livorno per i lavori di restauro alla nave "la Sovrana". Archivio di Stato, Livorno, Governatore 1

53. List of shipwrights called to Leghorn to work on the restoration of *La Sovrana* in 1765, Leghorn State Archive

transferred the shipbuilding industry and all its employees to the coast. Obviously the simultaneous modernization of the industry meant that many small boat builders disappeared or migrated towards smaller villages on the coast.

The early 20th century saw a rapid growth in the industrial output of Leghorn, the jewel in the crown of the local shipbuilding industry being Cantiere Orlando, a shipyard which employed over two thousand workers and was one of the main suppliers of the Italian Royal Navy.

In order to respect delivery times, Cantiere Orlando was often forced to outsource some of its work to smaller shipyards, one of which was Cantiere Picchiotti in

Per rispettare i tempi di consegna concordati con i militari, il Cantiere Orlando deve necessariamente ricorrere alla collaborazione di cantieri minori ai quali affida lavori in subappalto. Tra questi il Cantiere Picchiotti di Limite sull'Arno che insedia una succursale a Livorno arricchendo la città di un'altra eccellente scuola cantieristica.

Nel 1932 si costituisce la "Società Anonima Cooperativa Carpenteri e Calafati del Porto di Livorno". La denuncia, presentata il 21 dicembre 1931, viene registrata il 4 gennaio 1932, al numero 7846 del Registro del Tribunale di Livorno. L'iscrizione in Camera di Commercio viene protocollata come "Società numero 1668" in data 15 aprile 1932. La Cooperativa, che ha sede al numero 1 di Trivio del Bertolla ⁶, si dichiara preposta alla «costruzione di navi, velieri e piroscafi, alla loro riparazione ed a tutti i lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria ad essi correlati».

Il patrimonio sociale ammonta a 100 lire per azione. La Società è retta da un Consiglio di Amministrazione composto da: Presidente: Ezio Garfagnoli; Cassiere: Pilade Barbetta; Segretario: Antonio Lucetti; Consiglieri: Attilio Botteghi, Marino Carmignani, Antonio Fastame (detto Piombo) e Corrado Chesi (detto Cacione); Soci: Alfredo Penco, Pietro Martino, Giuseppe Favilla, Gino Maggini, Olindo Canessa, Virgilio Falorni, Remo Carmignani, Manlio Fastame (detto Nicchio), Giovanni Fastame (detto Spardegna), Giovanni Cecchi, Antonio e Guido Zani, Pietro Marchetti, Renato Romoli (detto Ballotta), Duilio Pucci, Gino Orsini, Ameleto Bertolini, Guido Di Rocca, Pietro Ceselli, Agostino Nannetti, Raul Del Moro, Giovanni Revello, Marino Marinai, Aramis Guelfi, Marcello Braccini,

Limite sull'Arno which soon set up operating facilities in Leghorn.

Established following the presentation of relative documentation on 21 December 1931, the Anonymous Cooperative Society of Carpenters and Caulkers of the Port of Leghorn was registered in Leghorn Trade Register on 4 January 1932 with Registration Number 7846 and in the Register of Leghorn Chamber of Commerce on 15 April 1932 as Society Number 1668. The Cooperative's head offices were at 1, Piazza Trivio del Bertolla ⁶ and its business purpose was the "building of ships, sailing boats and steamers, their repair and all the related work of ordinary and extraordinary maintenance". With a share capital of 100 lire per shareholder, the company was directed by a Board of Directors composed of Ezio Garfagnoli (Chairman), Pilade Barbetta (Treasurer), Antonio Lucetti (Secretary) and Attilio Botteghi, Marino Carmignani, Antonio Fastame and Corrado Chesi (Members of the Board), while its shareholders were Alfredo Penco, Pietro Martino, Giuseppe Favilla, Gino Maggini, Olindo Canessa, Virgilio Falorni, Remo Carmignani, Manlio Fastame, Giovanni Fastame, Giovanni Cecchi, Antonio and Guido Zani, Pietro Marchetti, Renato Romoli, Duilio Pucci, Gino Orsini, Ameleto Bertolini, Guido Di Rocca, Pietro Ceselli, Agostino Nannetti, Raul Del Moro, Giovanni Revello, Marino Marinai, Aramis Guelfi, Marcello Braccini, Arturo Spinelli, Bruno Castelli, Egidio and Dino Fabbri, Vittorio Pieracci, Mario Braccini and Giovanni Pugliesi.

Apart from Gino Maggini, Giovanni Cecchi, Antonio and Guido Zani, who were born in Limite sull'Arno, and Pietro Marchetti who was born in Viareggio, all the members of



54. La sede della Cooperativa Carpentieri e Calafati (CCC), fondata dai maestri d'ascia, carpentieri e calafati livornesi nel 1932

54. Head office of the Carpenters and Caulkers Cooperative, a trades union founded by the shipwrights, carpenters and caulkers of Leghorn in 1932

Arturo Spinelli, Bruno Castelli, Egidio e Dino Fabbri, Vittorio Pieracci, Mario Braccini e Giovanni Pugliesi.

Esclusi Gino Maggini, Giovanni Cecchi, Antonio e Guido Zani, nati a Limite sull'Arno, e Pietro Marchetti nato a Viareggio, tutti gli altri sono nati a Livorno. Tutti sono domiciliati a Livorno (Fig. 54).

Il 28 ottobre del 1945 durante un'assemblea plenaria viene eletto il nuovo Consiglio. Sono presenti 38 soci. Vengono ammessi alla cooperativa come nuovi soci: Attilio Chesi (detto Schiaffeggio), Angelo Geri, Danilo Biagi, Marcello Braccini e Antonio Ageno, mentre il socio Alfredo Botteghi viene receso perché emigrato in Francia. Dal verbale dell'assemblea del 3 febbraio del 1946 sappiamo che i soci aventi diritto al voto sono 66, tra i quali: Dario Carnieri, Olinto Vanessa (detto Cicoria), Bruno Castelli, Felice Chesi (detto Cice), Renato Cecchi, Marino Carmignani, Pietro Ceselli, Bruno Cecchi, Secondo Cecchi, Vinicio Cecchi, Ivo Cecchi, Giuseppe Cantini, Augusto Canessa (detto Groppone), Giovanni Cecchi, Mario Cecchi, Pietro Martino, Umberto Falorni, Gino

the cooperative were born in Leghorn and all were resident in the city (Fig. 54).

During the plenary meeting of 28 October 1945 in which the new Board of Directors was elected, the 38 shareholders present at the meeting admitted the following new shareholders: Attilio Chesi, Angelo Geri, Danilo Biagi, Marcello Braccini and Antonio Ageno, while the name of Alfredo Botteghi was withdrawn from the list of shareholders as he had emigrated to France. According to the minutes of a meeting held on 3 February 1946, the 66 shareholders with voting rights included Dario Carnieri, Olinto Vanessa, Bruno Castelli, Felice Chesi, Renato Cecchi, Marino Carmignani, Pietro Ceselli, Bruno Cecchi, Secondo Cecchi, Vinicio Cecchi, Ivo Cecchi, Giuseppe Cantini, Augusto Canessa, Giovanni Cecchi, Mario Cecchi, Pietro Martino, Umberto Falorni, Gino Fiori, Giovanni Revello, Giuseppe Tesserini, Manlio Ageno, Alessandro Rusca, Armando Fontana, Antonio Lucetti, Marino Marinai, Pilade Barbetta, Alvaro Paoletti, Alfredo Penco, Enzo Fanfani, Gino Gambogi, Vasco Gambogi, Mario Baccheretti, Giuseppe Romoli, Marino Pucci, Antonio Fastame, Gino Orsini, Agostino Nannetti, Bandino Martelloni, Silvano Giusti, Nello Piazza, Luigi Germani, Vittorio Vannucci, Vittorio Pieracci, Giovanni Porcelli, Santi Disorco, Pietro Marchetti, Guido Di Rocca, Dino Mazzantini and Verzoni.

Between 1940 to 1945, there were 672 air raid warnings in Leghorn, while 886 (approximately 60%) of the 1475 vessels registered by the Port Authorities of Leghorn between 1906 and 1945 had been destroyed or lost by the end of the war. All the shipyards of Leghorn were seized by the first the German and then the Allied military authorities un-

Fiori, Giovanni Revello, Giuseppe Tesserini, Manlio Ageno (detto Gallina), Alessandro Rusca, Armando Fontana, Antonio Lucetti, Marino Marinai, Pilade Barbeta, Alvaro Paoletti, Alfredo Penco, Enzo Fanfani (detto Pomata), Gino Gambogi, Vasco Gambogi, Mario Baccheretti, Giuseppe Romoli, Marino Pucci, Antonio Fastame, Gino Orsini, Agostino Nannetti, Bandino Martelloni, Silvano Giusti, Nello Piazza, Luigi Germani, Vittorio Vannucci (detto Tavolone), Vittorio Pieracci (detto Gaino), Giovanni Porcelli, Santi Disorco, Pietro Marchetti, Guido Di Rocca, Dino Mazzantini e Verzoni.

Dal 1940 al 1945 a Livorno si verificano 672 allarmi aerei. Su 1475 barche immatricolate dalla Capitaneria di Livorno dal 1906 al 1945, 886 (circa il 60%) risulteranno, alla fine del conflitto, distrutte o disperse per "fatto bellico".

Tutti i cantieri sono sotto il controllo delle autorità militari, tedesche prima, Alleate poi. Il 19 luglio 1945 le avanguardie della V Armata americana e i partigiani della Brigata Garibaldi entrano in città, dopo un mese (19 agosto) arriva Winston Churchill. Tutte le attività marittime, cantieristica compresa, sono sotto il controllo della Marina britannica; e Livorno mantiene il ruolo di protagonista nel traffico mediterraneo con l'appellativo che passerà alla storia: "Decimo Porto".

La ripresa della produzione artigianale riguarda principalmente piccole imbarcazioni da pesca, da traffico e da diporto.

Dei piccoli cantieri artigianali che hanno reso Livorno famosa nel mondo non esiste più niente e presto cesseranno definitivamente la loro attività. Tra questi ricordiamo: Cantiere Carlesi, Cantiere Foggi & Agretti, Cantiere Gallinari, Cantiere Garfagnoli, Cantiere Lanza & Dello Strologo.

til 19 July 1945 when the advance parties of the Fifth US Army and the partisans of the Garibaldi Brigade entered the city. With the arrival of Winston Churchill in the city on 19 August 1945, all naval activities, including shipbuilding, were put under the control of the British Royal Navy and Leghorn earned itself the nickname, Decimo Porto, for the its leading role in the management of shipping in the Mediterranean.

Despite focusing on the building of small fishing vessels, ferryboats and pleasure craft, many of the small shipyards which had made Leghorn famous throughout the world - Cantiere Carlesi, Cantiere Foggi & Agretti, Cantiere Gallinari, Cantiere Garfagnoli, Cantiere Lanza & Dello Strologo - ceased trading soon after the end of the war, although the experience of their craftsmen continued to drive the shipbuilding industry of Leghorn (Fig. 55). Although just 12 new vessels were built in Leghorn in 1945, the number rose to 98 in 1946, an economic recovery which was supported by the setting up of a Post-war Assistance Scheme to which all those who had suffered damage to property or trade as a result of the war could turn for financial aid.

The postwar work of the shipyards mainly focused on adapting and converting war ships for civic use and several specialized companies, including I Quattro Mori, Società Cooperativa Marittima di Produzione e Lavoro and ARAR - Azienda Rilievo Alenziamento Residuati, were set up to answer this demand. Simultaneously many of the carpenters who had participated in the Shipwrights and Caulkers Cooperative⁷ joined together to form a new trade union, the Carpenters and Caulkers Cooperative⁸ (see image), while the new generation of shipwrights included such men as

Tuttavia la loro esperienza contribuirà a fornire un nuovo impulso alla nautica livornese che manterrà florida e competitiva la propria tradizione (Fig. 55).

Nel 1945, 12 nuove immatricolazioni indicano un buon segnale per la piccola cantieristica che l'anno successivo segnala un picco a quota 98, ed alla ripresa della produzione contribuisce l'istituzione del Ministero dell'Assistenza Post-Bellica, al quale si rivolgono coloro che hanno subito danni alle proprietà ed alle attività, per "fatto bellico", anche in campo nautico.

L'artigianato nautico si orienta prevalentemente alla ristrutturazione ed alla modifica di residuati bellici convertiti all'uso civile, ed il settore è talmente florido che nascono aziende specializzate. Tra queste ricordiamo "I Quattro Mori", Società Cooperativa Marittima di produzione e lavoro e "ARAR", Azienda Rilievo Aleniazione Residuati.

Contemporaneamente, sulle ceneri delle Corporazioni rinascono i Sindacati e molti carpentieri che avevano partecipato a formare la CMAC ⁷ danno vita alla "Cooperativa Carpentieri e Calafati" (CCC) ⁸. (vedi figura).

I maestri d'ascia della nuova generazione sono: Bruno Cecchi, Alfredo Salvatori, Marcello Catanzano e Piero Marchetti (Fig. 56).

Il 16 luglio del 1949 a Villa Letizia all'Ardenza viene inaugurata dall'on. Gronchi la seconda Mostra Interprovinciale del Tirreno. Così scrive Unico Filippi, uno dei titolari del Cantiere Ezio Carlesi il 28 maggio 1949:

«Carissimo Sig. Giulio Zucchelli
Abbiamo ricevuta la circolare per la mostra che sarà fatta a Villa Letizia. Noi si verrebbe volentieri incontro per la riuscita della mostra stessa, ma abbiamo osservato che per una ditta come la nostra che pur esponendo poco



56. Piero Marchetti, (detto Lo squalo) ritratto nella veste di maestro d'ascia

56. Piero Marchetti in his capacity as a shipwright

Bruno Cecchi, Alfredo Salvatori, Marcello Catanzano and Piero Marchetti (Fig. 56).

On 16 July 1949, the Second Interprovincial Exhibition of the Tyrrhenian Sea was inaugurated at Villa Letizia in Ardenza by the Hon. Gronchi, an event about which Unico Filippi, a partner of Cantiere Ezio Carlesi, wrote to Giulio Zucchelli on 28 May 1949.

Dear Mr. Giulio Zucchelli

Having received your memorandum regarding the exhibition to be held at Villa Letizia, we would like to confirm that, although we would like to participate in the success of the exhibition, even if we were to reduce our exhibits to the minimum, a company such as ours would need an exhibition area of at least 8m x 2m, whose cost would not be sustainable as our company is already known throughout the world. If we can come to an arrangement, we will willingly do what we can, but always pursuant to the above conditions. Thank you and we look forward to hearing from you.

Yours sincerely ⁹.

The demographic decline caused by the war led to a disastrous reduction of the working population, a phenomenon which encouraged a consistent flow of migration from the south of Italy. One of

occorre sempre uno spazio di m. 8x2 la spesa non è sostenibile tanto più che la nostra industria è ormai conosciuta in tutto il mondo. Se può essere una cosa conciliabile, come siamo a ripetere, ben volentieri faremo quello che ci sarà possibile. Sempre ai prescritti ordini. La ringraziamo e speriamo avere qualche notizia in merito. Cordiali saluti»⁹.

Il calo demografico dovuto alla Guerra determina una disastrosa riduzione della popolazione produttiva. Il fenomeno favorisce un consistente afflusso immigratorio, soprattutto dal Meridione, che introdurrà nel naviglio livornese prodotti dalle caratteristiche diverse da quelle autoctone, primi tra tutti i famosi "Pozzolani".

I pescatori arrivano dal Meridione con barche costruite nella loro terra, ed al loro seguito anche gli artigiani che le hanno costruite. Tra questi ricordiamo: Ippolito Girolamo e Luigi Loffredo.

Contemporaneamente cresce l'interesse per la nautica da diporto; ed il fenomeno è alimentato dalla divulgazione mediatica e dal crescente benessere economico che vede rinascere il Paese.

Tuttavia, paradossalmente, già in questo periodo in contrapposizione all'espansione nautica si preannuncia una crisi che coinvolge i maestri d'ascia:

«Tempi difficili per i maestri d'ascia ma immutate capacità e passione. I loro fratelli calafati ridotti ormai ad una piccola schiera non sono meno tenaci. Secoli di nobile tradizione. Dagli scali Novi Lena alla Venezia»¹⁰ (Fig. 57).

Sono questi i primi segni di una crisi che non troverà fausta risoluzione e porterà alla scomparsa di un artigianato che per anni è stato il vanto della città.

Sul mercato industriale s'impongono le costruzioni di nuova generazione prodotte dai

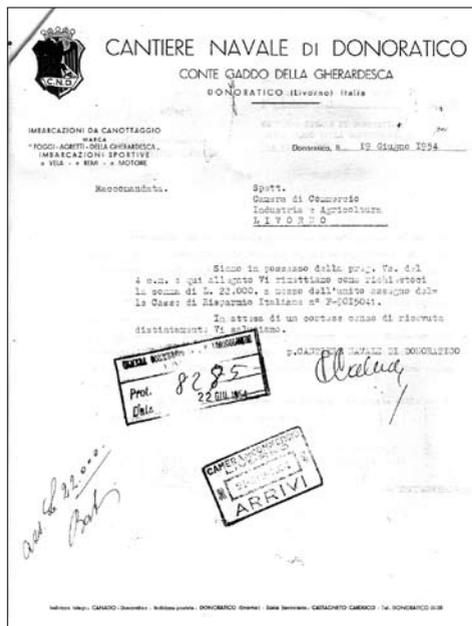
the consequences of the employment of skilled workers from central and southern Italy was the diversification of local shipbuilding to include new types of vessel, including the famous *pozzolano*, and the introduction to the area by migrant fishermen and craftsmen – such as Ippolito Girolamo and Luigi Loffredo – of boats built in their own areas or origin. The simultaneous increase in interest in pleasure yachting, fuelled by the media and the increasing economic wellbeing of the public at large, led to a welcome revival of shipbuilding in Leghorn, although, paradoxically, the expansion of the pleasure yachting sector coincided with a crisis which was to affect shipwrights all over Italy.

*Difficult times for shipwrights whose skills and passion remain unaffected and their brothers-in-arms, the caulkers, who, although now just a few in number, are equally tenacious [representatives of] centuries of noble traditions from the slipways of Novi Lena to [the quaysides of] Venice*¹⁰. (Fig. 57).



57. Con l'avvento delle nuove tecnologie, anche mestieri antichissimi come quelli del maestro d'ascia e del calafato iniziano a declinare

57. New technologies eventually forced the disappearance of the traditional skills of the shipwright and the caulker



58. a) 19 giugno 1954, il cantiere Della Gherardesca partecipa alla Mostra d'oltremare di Napoli. Archivio Storico Camera Commercio Livorno, Fondo Fiere e Mostre; b) 1962 carpentieri al lavoro nel Cantiere Della Gherardesca, nato da una costola del Cantiere Carlesi. Per gentile concessione Gian Carlo del Corso 58. a) 19 June 1954, Cantiere Della Gherardesca at Mostra d'Oltremare boat show in Naples. Trade Shows and Exhibitions Fund of the Historic Archive of Leghorn Chamber of Commerce; b) Carpenters at work in Cantiere Della Gherardesca (originally part of Cantiere Carlesi) in 1962. Thanks to Gian Carlo del Corso for use of the photograph

cantieri emergenti, primo fra tutti il Cantiere di Donoratico Gaddo della Gherardesca. Nel maggio del 1954, all'Esposizione Internazionale della Navigazione di Napoli partecipano il Cantiere Luigi Orlando SpA, il Cantiere Ezio Carlesi e il Cantiere Navale di Donoratico (Fig. 58).

Nel 1959 il Cantiere del conte Gaddo della Gherardesca, famoso in tutto il mondo per la costruzione di scafi da canottaggio, presenta il primo catamarano costruito in Europa. L'avvento dei nuovi processi produttivi e l'ingresso di nuovi materiali sul mercato, se da un lato porta il vantaggio di una larga diffusione, dall'altro prepara il terreno ad una crisi che colpirà il settore dell'artigianato tradizionale. Così nel giro di pochi anni, scompaiono rapidamente quelle figure professionali che poco si conciliano con l'alta produttività richiesta dal mercato; e specialmente nelle città vanno esaurendosi quei mestieri tramandati

Unfortunately these first signs of crisis were not to find propitious solution and the building of boats which had once been the pride and joy of the city soon ceased for ever. From an industrial point of view, new shipyards such as Cantiere di Donoratico Gaddo della Gherardesca began producing new generation vessels and in May 1954 Cantiere Luigi Orlando SpA, Cantiere Ezio Carlesi and Cantiere Navale di Donoratico all participated in the International Boat Show of Naples (Fig. 58).

In 1959, Cantiere di Donoratico Gaddo della Gherardesca, world famous builder of racing shells, presented the first European-built catamaran. Although the invention of new production processes and the availability of new materials undoubtedly led to a wider appreciation of yachting, they also sig-

per generazioni, e tra questi i calafati prima ed i maestri d'ascia poi. I quotidiani non rimangono insensibili a questo fenomeno e si occupano di quelle attività che passeranno alla storia della società moderna col nome di "vecchi mestieri".

«Peccato che tutto questo sia destinato a scomparire ma il lavoro, almeno per me, non manca perché alla gente piacciono ancora le "vere" barche, quelle di legno, fatte come si deve e con tutto il nostro sentimento. Purtroppo la plastica ci ha portato via una buona fetta di mercato, il settore delle imbarcazioni più piccole, ma chi vuole avventurarsi in alto mare si fida di più, e con ragione, del legno tradizionale. Il mio problema è lo spazio, mi occorrerebbe un cantiere più vasto per lavorare meglio e più razionalmente. Ho già fatto varie richieste – ha concluso Gerolamo Ippolito – per potermi trasferire nella zona portuale ma purtroppo ho sempre ottenuto risposte negative»¹¹.

In conclusione dall'analisi del naviglio livornese possiamo riscontrare la registrazione di 6260 immatricolazioni dal 1906 al 1971. Di queste 4018 sono relative ad imbarcazioni da diporto.

Esaminando l'attività dei principali artigiani livornesi possiamo definire la seguente mappatura produttiva:

- Cantiere Bassini, 49 registrazioni dal 1947 al 1968;
- Cantiere Bastiani, 61 registrazioni dal 1934 al 1967;
- Cantiere Bendinelli, 67 registrazioni dal 1952 al 1971;
- Cantiere Cecchi, 108 registrazioni dal 1950 al 1971;
- CMAC, 41 registrazioni dal 1948 al 1967;
- Cantiere Garfagnoli, 238 registrazioni dal 1906 al 1971;
- Cantiere Girolamo, 147 registrazioni dal 1951 al 1971;

nalled the beginning of the end for traditional shipbuilding. Indeed, within the span of just a few years, the professional craftsmen who had little to do with the high-yield productivity models of the modern market hung up their tools and the skills which had been handed down from generation to generation of local caulkers and shipwrights died out, although the press did not remain insensitive to this phenomenon and made great efforts to highlight many of the activities which modern society now considers "old-fashioned crafts".

*It's a pity that all this is destined to disappear. [Fortunately,] some people still like "real" wooden boats, properly made with skill and passion, and so at least I have plenty to do. Plastic has taken away a huge chunk of the small boat market, but those who want to take to the high seas still feel safer, and quite rightly, in a traditional wooden vessel. My problem is space: I need a big shipyard to be able to work well and rationally. I have already made several applications for premises in the port area, but so far have only received negative responses*¹¹.

The shipping registers of Leghorn show the registration of 6260 new vessels between 1906 and 1971, of which 4018 were pleasure craft. These boats were built by the following shipyards as follows:

- Cantiere Bassini: 49 vessels registered from 1947 to 1968;
- Cantiere Bastiani: 61 vessels registered from 1934 to 1967;
- Cantiere Bendinelli: 67 vessels registered from 1952 to 1971;
- Cantiere Cecchi: 108 vessels registered from 1950 to 1971;
- CMAC: 41 vessels registered from 1948 to 1967;
- Cantiere Garfagnoli: 238 vessels registered from 1906 to 1971;

- Cantiere Loffredo, 69 registrazioni dal 1949 al 1970;
- Cantiere Mengheri, 164 registrazioni dal 1948 al 1967;
- Cantiere Renda, 36 registrazioni dal 1953 al 1970;
- Cantiere Rossi, 33 registrazioni dal 1951 al 1971.

Alle quali devono essere aggiunte le imprecisate costruzioni dei seguenti "marchi": Arlacchi Antonio, Carlesi (Ezio e Leonetto), Carmignani (Marino e Remo), Catanorchi, Di Rocca Guido, Guelfi Aramis, Lupidi, Muccolo, Nerbi Giovanni, Penco Alfredo, Romoli (Giuseppe e Renato), Salani, Tuccoli Ivano, Verzoni.

Ritratti

Cantiere Carlesi

Dei cantieri che con la loro attività avevano reso famosa la cantieristica livornese in tutto il mondo, Foggi-Agretti, Lanza e Dello Strologo, Gallinari e Carlesi, solo quest'ultimo sopravvive al Secondo Conflitto Mondiale ¹². Rilevato nel 1924 dai quattro soci: Dino Piombanti, Unico Filippi, Gino Pasetti e Amleto Ribecai, il marchio Ezio Carlesi fornisce barche da canottaggio a gran parte delle Società italiane, alle sezioni di canottaggio della Marina, ed ai più blasonati Club del mondo. Tuttavia anche il marchio Carlesi non esce indenne dal Conflitto e pur mantenendosi attivo per i primi anni del Dopoguerra andrà a formare la spina dorsale dell'illustre Cantiere Della Gherardesca di Donoratico al quale apporterà un contributo fondamentale (vedi figure).

Sotto questo aspetto possiamo ritenere il cantiere Della Gherardesca di Donoratico

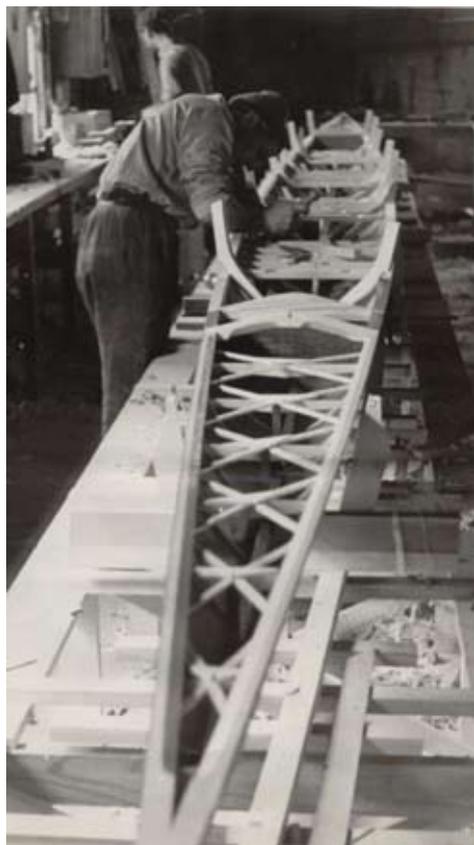
- Cantiere Girolamo: 147 vessels registered from 1951 to 1971;
- Cantiere Loffredo: 69 vessels registered from 1949 to 1970;
- Cantiere Mengheri: 164 vessels registered from 1948 to 1967;
- Cantiere Renda: 36 vessels registered from 1953 to 1970;
- Cantiere Rossi: 33 vessels registered from 1951 to 1971.

The shipping registers also include vessels built by the following shipwrights: Antonio Arlacchi, Ezio and Leonetto Carlesi, Marino and Remo Carmignani, Catanorchi, Guido Di Rocca, Aramis Guelfi, Lupidi, Muccolo, Giovanni Nerbi, Alfredo Penco, Giuseppe and Renato Romoli, Salani, Ivano Tuccoli and Verzoni.

The Shipyards of Leghorn

Cantiere Carlesi

The only shipyard of the many who made Leghorn world famous for the quality of its shipbuilding (including Cantiere Foggi-Agretti, Cantiere Lanza e Dello Strologo and Cantiere Gallinari e Carlesi) to survive the second world war, Cantiere Carlesi was bought from its founding partners – Dino Piombanti, Unico Filippi, Gino Pasetti and Amleto Ribecai – in 1924 and has since supplied racing shells to various Italian rowing clubs, the rowing teams of the Italian Navy and the world's most prestigious rowing associations ¹². However, Cantiere Carlesi did not come out of the war completely unscathed, working together with Cantiere Della Gherardesca di Donoratico in the first years after the war to provide a fundamental contribution to the revival of the local shipbuilding industry (see figures).



59. a) Ezio Carlesi, fondatore dell'omonimo Cantiere: uno dei più prestigiosi del mondo per la costruzione di scafi da canottaggio; b) Il marchio; c) Carlesi all'opera in un cantiere svizzero; d) e accanto ad un Vaurien (per gentile concessione Marina Carlesi)
 59. a) Ezio Carlesi, founder of Cantiere Carlesi, one of the world's leading builders of competitive shells; b) The logo; c) Ezio Carlesi at work in a Swiss shipyard; d) Ezio Carlesi standing next to a Vaurien. Thanks to Marina Carlesi for use of the photograph

un importante anello di giunzione nello sviluppo della nautica livornese; nasce infatti sulle ceneri di importanti professionalità e darà a sua volta vita ad importanti e valenti artigiani primo tra tutti Luciano Gavazzi. Tra i nomi più importanti che hanno contribuito a gettare le basi del Cantiere

From this point of view, Cantiere Della Gherardesca di Donoratico must be considered an important link in the chain of development of shipbuilding in Leghorn being, indeed, the first shipyard to employ the professional skills of such craftsmen as Luciano Gavazzi and Leonetto Carlesi after the war.

di Donoratico troviamo senz'altro quello di Leonetto Carlesi.

Unico nipote ed erede di Ezio Carlesi (vedi figure), si forma professionalmente alla scuola dello zio. Dopo il Conflitto Leonetto emigra in Svizzera, dove collabora con uno dei Cantieri più importanti del mondo. Tornato nella sua città natale, rimarrà legato alla manutenzione ed al restauro di piccole imbarcazioni che effettuerà in un piccolo laboratorio; ma muore prima di assaporare l'ultima e forse una delle sue più grandi soddisfazioni: l'invito da parte dell'Università di Cambridge a partecipare all'anniversario della sua fondazione, in qualità di rappresentante del famoso marchio livornese (Fig. 59).

Cantiere Garfagnoli

Abbiamo visto come le imbarcazioni immatricolate dal Cantiere Garfagnoli sono nel loro insieme 238; una produzione considerevole, se comparata a quella degli altri costruttori, ma anche una produzione di altissima qualità in ogni genere di costruzione che ha rappresentato una chiave di volta, nella storia della cantieristica livornese.

Quella del Cantiere Garfagnoli è una presenza unica poiché affronta molti temi della carpenteria navale, ma tutti, e sempre, con lo stesso spirito di sfida, di confronto, di perizia e soprattutto di umiltà. Non a caso a Giuliano Garfagnoli sarà riconosciuto il titolo di Cavaliere della Repubblica (Fig. 60).

Cantiere Gavazzi

Fondato nel 1955, si è sempre fatto apprezzare da un vasto pubblico di appassionati, soprattutto con i celebri *Vaurien* che ha prodotto e distribuito in esclusiva sul territorio nazionale (vedi figura).

Con il *Vaurien*, Gavazzi partecipa perso-

The sole nephew and heir of Ezio Carlesi (see figure), Leonetto Carlesi trained with his uncle before emigrating to Switzerland, where he worked for one of the most important shipyards in the world. On his return to Leghorn, he focused on the maintenance and restoration of small wooden boats and, before he died, was able to appreciate perhaps the greatest satisfaction of his life: an invitation to participate in the celebrations of the anniversary of the founding of University of Cambridge Boat Club as a representative of the famous Leghorn shipyard (Fig. 59).

Cantiere Garfagnoli

With a total of 238 vessels registered in the shipping registers of Leghorn, Cantiere Garfagnoli is undoubtedly one of the most prolific shipyards in the area. Yet it is also a manufacturer of the highest quality vessels, unique in its ability to address many areas of interest with the same spirit of defiance, confrontation, attention to detail and, above all, humility. Indeed, it comes as no surprise to know that Giuliano Garfagnoli has been awarded the Order of Merit of the Italian Republic (Fig. 60).

Cantiere Gavazzi

Founded in 1955, Cantiere Gavazzi has always attracted the attention of a vast yachting public. Yet it was the world famous *Vaurien*, a dinghy manufactured and distributed in Italy exclusively by the shipyard (see figure) which made the Gavazzi name synonymous with success. Luciano Gavazzi has personally participated in thirteen *Vaurien* World Championships and numerous Italian Championships, winning the 1965 com-



60. a-b) Il maestro d'ascia Giuliano Garfagnoli (per gentile concessione Fabrizio Ceccarini); c) anni Cinquanta, consegna di una piccola lancia, sul barroccio, ai bagni Pancaldi, naturalmente a piedi. Sono ritratti: Giuliano Garfagnoli, Eros Pupi e Carlo Pupilli (per gentile concessione Anna Pupi)
 60. a-b) Master Shipwright Giuliano Garfagnoli. Thanks to Fabrizio Ceccarini for use of the photographs;
 c) Delivery of a small launch to Bagni Pancaldi, 1950s. The delivery cart is powered manually by Giuliano Garfagnoli, Eros Pupi and Carlo Pupilli. Thanks to Anna Pupi for use of the photograph

nalmente a tredici Campionati Mondiali ed a numerosi Campionati Italiani, dove conquista il titolo tricolore nell'edizione del 1965 a Castiglioncello ed in quella del 1971 a Domaso.

Le barche firmate Gavazzi conquistano sei volte il podio iridato:

- nel 1955 negli Stati Uniti, nella Classe "Beccaccino", con *Miss K*;
- nel 1966, 1989 e 1990 nella Classe "Vaurien";
- nel 1978 e nel 1979 nella Classe "Mini Tonner" con *Wahoo*.

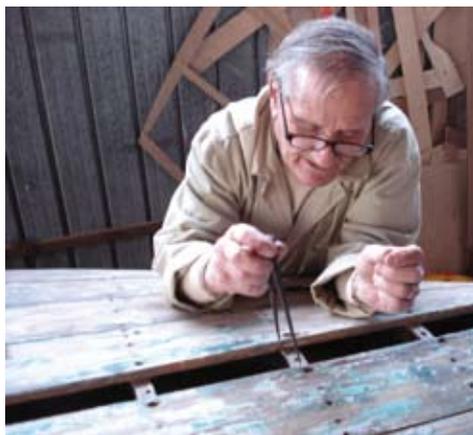
La carriera di Gavazzi è costellata da numerose soddisfazioni sportive e profes-

petition in Castiglioncello and the 1971 championship in Domaso.

Gavazzi *Vauriens* have won the top world championship podium position six times:

- 1955, United States, in the Beccaccino class, with *Miss K*;
- 1966, 1989 and 1990, in the Vaurien class;
- 1978 and 1979, in the *Mini Tonner* class, with *Wahoo*.

Despite the many sporting and professional awards collected by Luciano Gavazzi in his far-reaching career, he considers the best years of his life to be



61. Il maestro d'ascia Luciano Gavazzi. b) «Oltre all'eccezionale competenza nelle costruzioni classiche, dobbiamo riconoscere al cantiere Gavazzi il merito di aver saputo applicare, anche alle moderne tecnologie, lo spirito di vigile riflessione tipico di un artigianato di altri tempi», da «Nautica», ottobre 1963
 61. a) Master Shipwright Luciano Gavazzi; b) "As well as showing exceptional skill in the building of classic yacht designs, Cantiere Gavazzi approaches modern technologies with the spirit of wary reflection typical of the craftsmen of yesteryear", *Nautica*, October 1963

sionali, ma il periodo più alto della sua carriera può essere considerato quello legato agli anni d'oro del turismo, quando personaggi famosi trascorrevano periodi di vacanza a Castiglioncello ed apprezzavano le barche modellate dalle sue mani; come *Usodimare II*, per fare un nome su tutti, commissionato dall'attore Paolo Panelli.

Ma oltre all'eccezionale competenza nelle costruzioni classiche, dobbiamo riconoscere al cantiere Gavazzi il merito di aver saputo applicare, anche alle moderne tecnologie, lo spirito di vigile riflessione tipico di un artigianato di altri tempi.

La saggezza artigianale e la capacità di sviluppare nuovi processi senza trascurare l'attenzione verso i restauri filologici, hanno permesso all'abile Maestro di Castiglioncello, di mantenere saldo, fino ad oggi, il timone di uno dei cantieri più apprezzati sul territorio nazionale (Fig. 61).

those of the golden age of tourism, when Castiglioncello was the favourite holiday destination of the international jet set and celebrities regularly expressed their appreciation of such beautifully hand-finished yachts as *Usodimare II*, the classic yacht commissioned by the actor Paolo Panelli.

However, in addition to its skill in the building of classic vessels, Cantiere Gavazzi is also famous for the spirit of wary reflection, typical of old school craftsmen, with which it approaches modern technologies. Indeed, it is Luciano Gavazzi's traditional wisdom and ability to develop new processes without ever ignoring the principles of shipbuilding which have enabled the "Master of Castiglioncello" to keep both hands firmly on the tiller of one of Italy's most successful shipbuilding enterprises (Fig. 61).

The master shipbuilder is a professional figure authorized to build and repair

Il maestro d'ascia è una figura professionale abilitata alla costruzione ed alla riparazione di navi e galleggianti in legno di stazza lorda non superiore alle 150 tonnellate. Con l'evoluzione delle tecnologie costruttive e il quasi totale abbandono delle costruzioni in legno le figure professionali oggi presenti sul territorio rivestono un ruolo diverso da quello tradizionalmente inteso; pertanto possiamo ritenere rappresentative di una "scuola" ormai praticamente scomparsa solo i seguenti Maestri d'Ascia tutt'ora operanti iscritti nel personale tecnico del Compartimento Marittimo di Livorno: Luciano Gavazzi, Giovanni Nerbi e Fulvio Pacitto.

wooden ships and boats of a gross tonnage not exceeding 150 tons. As a result of the development of new shipbuilding technologies and the consequent abandonment of wooden shipbuilding, the professional figures who still work in the territory now play a different role to that of their forefathers, whose "school" has now almost completely disappeared. Indeed, the only real master shipwrights of today are those registered in the Register of Technical Staff of the Naval Department of Leghorn: Luciano Gavazzi, Giovanni Nerbi and Fulvio Pacitto.

NOTE

- ¹ Omero, *Odissea*, Libro V verso 234, traduzione di R. CALZECCHI ONESTI, edizione CDE su licenza Einaudi Editore.
- ² Anno 1284.
- ³ Anno 1290.
- ⁴ Anno 1575.
- ⁵ Stazione Leopolda Firenze-Stazione San Marco Livorno, inaugurata il 12 giugno 1848.
- ⁶ La piazza prende il nome da un antico palazzo appartenente alla famiglia Bertolla. Prima di questo nome la piazza era denominata Piazza Nettuno, perché nel 1789 la stessa famiglia Bertolla volle arricchire la fonte situata al centro della piazza con una statua di marmo raffigurante il dio del mare, e prima ancora era chiamata Piazza della Dogana Vecchia. Insieme alla Piazza Galli-Tassi, comunicante con Via S. Giovanni, e la Piazza Vecchia, che si apriva di fronte alla chiesa di S. Antonio, Piazza Bertolla contribuiva alla costituzione di un trivio detto appunto Trivio del Bertolla. Questa struttura urbanistica scomparve a causa delle demolizioni di risanamento, spesso impietose, effettuate dall'amministrazione nel 1939.
- ⁷ CMAC (Cooperativa Maestri d'ascia e Calafati).
- ⁸ CCC-Cooperativa Carpenteri e Calafati
- ⁹ ASCC, Fondo Mostre e Fiere.
- ¹⁰ «Il Tirreno», 2 Settembre 1952.
- ¹¹ «Il Telegrafo», 2 Settembre 1970, intervista al maestro d'ascia Ippolito Girolamo.
- ¹² Ricordiamo inoltre che Ezio Carlesi aveva avuto importanti trascorsi sportivi nel canottaggio: esempio medaglia d'argento nel quattro con a Pallanza nel 1897.

NOTES

- ¹ HOMER, *Odyssey*, Book 5, Verse 234, translated by E.V. RIEU, revised by D.C.H. RIEU, London, 1991.
- ² 1290.
- ³ 1284.
- ⁴ 1575.
- ⁵ The Leopolda railway from Florence to Leghorn was inaugurated on 12 June 1848.
- ⁶ Piazza Trivio del Bertolla takes its name from the palazzo owned by the Bertolla family which stands in this square although it has also been known as Piazza Nettuno (when, in 1789, the Bertolla family decided to decorate the fountain in the centre of the square with a marble statue of the sea god Neptune) and Piazza della Dogana Vecchia. Together with Piazza Galli-Tassi, onto which opened Via S. Giovanni, and Piazza Vecchia, which stood in front of the church of Sant'Antonio, Piazza Bertolla was part of a three-way crossroad known as the Trivio del Bertolla. This urban structure was demolished in 1939 according to a clearance scheme implemented by the administration of the time.
- ⁷ CMAC-Cooperativa Maestri d'Ascia e Calafati.
- ⁸ CCC-Cooperativa Carpenteri e Calafati
- ⁹ ASCC, Exhibitions and Trade Fairs Fund.
- ¹⁰ *Il Tirreno*, 2 September 1952.
- ¹¹ *Il Telegrafo*, 2 September 1970: interview with master shipwright Ippolito Girolamo.
- ¹² Ezio Carlesi won the silver medal in the Men's Four Rowing Finals in Pallanza in 1897.

Finito di stampare in Italia nel mese di aprile 2013
da Pacini Editore Industrie Grafiche - Ospedaletto (Pisa)
per conto di Edifir-Edizioni Firenze

Printed in Italy in April 2013
by Pacini Editore Industrie Grafiche - Ospedaletto (Pisa)
on behalf of Edifir- Edizioni of Florence