

“LA MAGGIOR PARTE DEL POPOLO PISANO VIVE
DAL FARE IL NAVICELLAIO E TIRARE L’ALZAIA”



Mapa del fiume Arno, acquerello di Carlo Quercioli, 2009.

Le località che sono state prese in considerazione per questa ricerca sono quelle in cui si è avuta una maggiore diffusione del mestiere del navicellaio: questo non solo per la loro posizione lungo il corso dell’Arno, ma anche per la presenza di cave e fornaci per la produzione di mattoni e calce, in un contesto molto povero che aveva come alternativa solo il lavoro nelle campagne.

Così partendo da *La Rotta di Pontedera* troviamo *Calcinaia*, il luogo maggiormente interessato, dove tale attività ha continuato a trasmettersi di padre in figlio per molto tempo, per poi proseguire per *Fornacette*, *Cucigliana*, *Lugnano*, *Uliveto Terme* e *San Frediano a Settimo*. Ognuna di queste località si è specializzata nel trasporto di merci prodotte sul territorio e ha sviluppato un linguaggio specifico, diverso da luogo a luogo, a seconda della tradizione marinairesca o dell’utilizzo di maestranze provenienti da altre città d’Italia, in particolare Genova e Venezia.

CALCINAIA: PATRIA DI NAVICELLAI



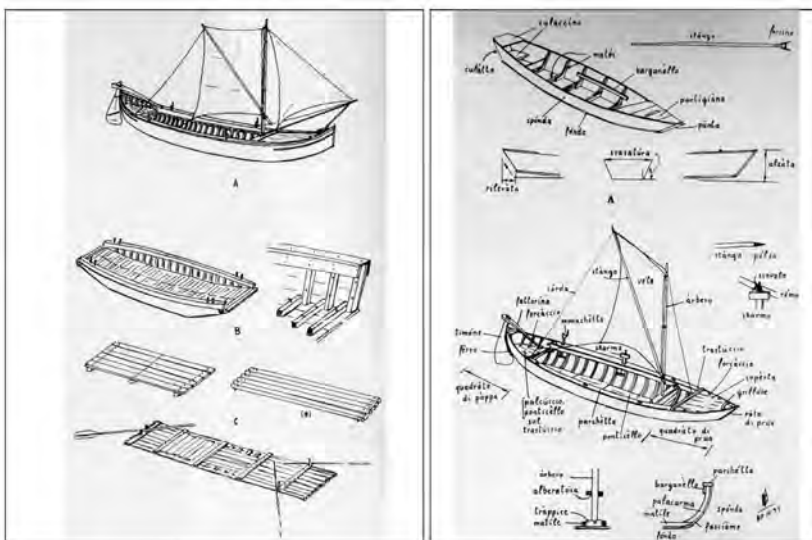
Panorama di Calcinaia (Pisa),
Lungarno Mazzini, acquerello
di Carlo Quercioli, 2009.

Il mestiere del navicellaio è stato fondamentale per l'economia di molti paesi del Valdarno pisano e, in particolare, per Calcinaia.

Molti calcinaioi, infatti, già nel XVI e XVII secolo, cominciarono ad esercitare questa attività e un documento del 1767 attesta che, su 623 persone che lavoravano, vi fossero in Calcinaia 86 *navicellai* e più di 60 *bardotti*, come venivano chiamati i *tiratoi d'alzaio*, cioè coloro che trascinavano con una fune le barche a riva. I navicelli erano quasi sempre di proprietà delle famiglie (tutti venivano costruiti a Limite sull'Arno): non era facile mettere insieme i capitali per acquistare il navicello, assai costoso, ma chi riusciva a farlo e diventava navicellaio aveva il pane assicurato.

Il mestiere si trasmetteva di padre in figlio, tant'è che, general-

STRUTTURA DEL NAVICELLO



Schema di navicello.

A: Schema di navicello.

B: Schema di barca traettizia o nave da traghetto fluviale dell'Arno.

C: Schema di zattere fluviali, ricorrenti anche in Arno nel '700 e nell'800 per il trasporto di legname.

A: Parti costruttive e termini di imbarcazione fluviale denominata barchino.

B: Parti costruttive e termini di navicelli d'Arno in dimensioni ridotte.²

La lunghezza tipica del *navicello* variava tra i 16 e i 20 metri, con una stazza lorda inferiore alle 50 tonnellate; il *fondo* era *piatto*, le *sponde* o *bande* erano arrotondate e il timone era molto grande. I navicelli venivano costruiti a Limite sull'Arno, la cui attività cantieristica era favorita sia dalla presenza del fiume che da quella dei grandi boschi di Montalbano.

Le tecniche di costruzione di queste imbarcazioni rimasero, fino al Novecento, quelle tradizionali: dopo aver dato al fondo fatto in

² Mugnaini Umberto, *Approdi, scali e navigazione del fiume Arno nei secoli*, Pisa, Felici, 1999.

sufficiente ai bisogni della popolazione e quindi doveva essere acquistato in altri comuni. I Medici potenziarono anche la “*Vena di ferro*”, cioè il trasporto del ferro dall’Isola d’Elba per la produzione delle armi necessarie alle guerre. Il ferro, dopo una prima lavorazione sulla costa maremmana, veniva avviato con i navicelli fino a Bocca d’Arno e da qui portato sull’Appennino Pistoiese.

Il legname, che proveniva dai boschi del Casentino e dalle Cerbarie, arrivava fino a Pisa agli Arsenali Medicei; verso il mare transitavano i materiali da costruzione: pietre, ghiaie e laterizi destinati anche alle opere pubbliche.



Porta a Mare (1920 ca.). Scarico della sabbia da un navicello. Darsena del Canale dei Navicelli nel centro di Porta a Mare, il ponte di pietra è quello detto “dei moccoli” sotto la mole in ferro della passerella del trammino per Marina.

Negli anni 1920-’30 il lavoro prevalente per i navicellai divenne quello dell’escavazione e del trasporto della rena o sabbia, prelevata in gran parte nella zona detta delle *Piagge* a Pisa, ove il fiume crea ampi depositi, e trasportata fino a Livorno attraverso il Fosso dei Navicelli. Se il navicello poteva avvicinarsi a riva, venivano predisposte delle rampe, attraverso le quali gli uomini portavano la rena a spalla con le ceste (*còffe*); altrimenti rimaneva ormeggiato verso il centro del fiume e la rena vi veniva portata con i *barchétti* (di struttura simile a quella dei navicelli ma più piccoli). Un navicello poteva caricare fino a una quindicina di metri cubi di rena.

IL CANTIERE DELLE NAVI ANTICHE

Copia del Barchino F, in scala 1:1; la copia, perfettamente identica all'originale, attualmente in restauro presso lo CANAP - CRLB, è stata restituita attraverso la scansione 3D effettuata sul relitto originale.



Nei primi giorni del dicembre 1998, nel corso dei lavori di scavo per la realizzazione di un nuovo centro direzionale delle Ferrovie dello Stato nei pressi della stazione di Pisa-San Rossore, è stata fatta un'eccezionale scoperta archeologica relativa all'antico Porto pisano.

Sono stati ritrovati 16 relitti interi o parzialmente conservati nella struttura lignea, una palizzata frangiflutti, le strutture di una banchina e di un pontile e una ingentissima quantità di reperti. Nell'estate del 1999 si è giunti alla decisione di destinare il sito alla ricerca, sotto la piena responsabilità della Soprintendenza ai Beni Culturali di Pisa.

La collaborazione con più di trenta strutture di ricerca, italiane e straniere, ha inoltre trasformato il cantiere in un centro di interscambio di informazioni e dati della comunità scientifica, che si occupa da

PISA E GLI SCALI FLUVIALI



Bassorilievo presente sul piedistallo del monumento a Pietro Leopoldo I, Piazza Martiri della Libertà a Pisa. Opera dello scultore Emilio Santarelli, raffigurante "il Commercio" per via fluviale, 1833 ca.

Fin dall'antichità nella storia pisana ebbe un ruolo centrale la navigazione, che determinò molti aspetti della vita cittadina.

Durante tutto il periodo Repubblicano, quando Pisa conseguì una posizione di rilievo nell'intero bacino mediterraneo, la città sviluppò una fitta rete di approdi marittimi e fluviali tra loro connessi. Fiumi e canali, che rappresentavano importanti vie di comunicazione, spesso più agevoli e sicure delle direttrici stradali, erano percorsi dalle imbarcazioni in viaggio tra la pianura pisana e le alte valli del Serchio e dell'Arno, con i loro carichi di merci e persone.

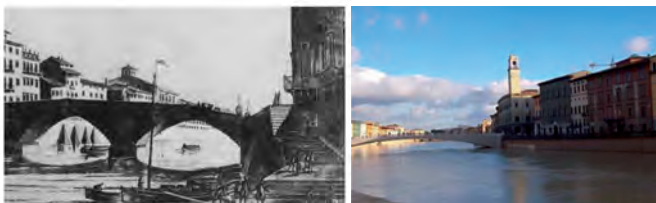
La frequentazione assidua dell'Arno e la necessità di un contatto diretto in funzione delle molte attività commerciali e dei prodotti che giungevano in città avevano moltiplicato i punti e gli elementi di collegamento tra città e fiume.

Già nella seconda metà del '200, nel "*Breve pisanis communis*", veniva fissato il numero e l'ubicazione delle scale di pietra che scendevano sul greto, di ampiezza pari a quella della strada, al massimo una canna.

Gli scali più importanti erano quelli situati sulla riva destra dell'Arno e collegati ad uno spazio di mercato: ogni scalo era adibito a particolari settori merceologici: così i legni, che venivano dalla Riviera, dovevano essere scaricati fra San Vito e la porta Degazia, mentre il ferro, proveniente dalla vicina Isola d'Elba, veniva scaricato a

Scalo della Dogana. G. Pera, Acquainta, 1801. Nell'immagine: molto evidente sulla destra del Ponte di Mezzo è lo scalo della Dogana e lo scarico dei barilli dai navicelli in Arno.

Scalo della Dogana, fotografia, 2009.



Questo scalo, situato di fronte a Palazzo Gambacorti, era uno dei più importanti perché collegato alla piazza dove i Medici fecero costruire l'edificio pubblico detto di "Banchi", dove fu concentrata una certa attività mercantile della città.

Scalo della Rena, fotografia, 1930 ca. Nell'immagine: renaioli al lavoro su barche e navicelli.

Scalo della Rena, fotografia, 2009.



Situato sul Lungarno Galilei, insieme all'opposto scalo Roncioni, è uno dei due scali superstiti. Fu ristrutturato nel 1849 su progetto dell'ing. Materassi, che prevedeva la costruzione di uno scalo più razionale per il deposito e lo scarico della rena al di sotto del ponte della Fortezza con la rettifica della sponda.

Scalo delle Conce, Bilmak, stampa, 1838. Nell'immagine: possiamo osservare in Arno, al centro, un navicello con fiocco tangonato che discende la corrente verso il Ponte a Mare.

Scalo delle Conce, fotografia 2009.



Situato nella parte di Mezzogiorno, davanti all'attuale vicolo delle Conce, sul Lungarno Gambacorti, vicino alla Chiesa della Spina. Questo scalo, oltre che ricevere imbarcazioni cariche di pellami per le industrie ubicate nella zona, veniva anche utilizzato dalla "nave" per il traghetamento delle persone da una sponda all'altra del fiume.

IL SOSTEGNO

Il fosso dei Navicelli e il viadotto della ferrovia per Marina di Pisa, V. Alinari, 1909.



La struttura del Sostegno è situata nei pressi della Porta a Mare di Pisa nel punto dove aveva inizio il Canale dei Navicelli, prima che quel tratto venisse interrato.

Il 5 gennaio 1612 furono eseguiti interventi di consolidamento per riparare le sponde che franavano in Arno. Ma non furono opere risolutive, infatti il 5 luglio 1620 fu necessario intervenire di nuovo sulle fondazioni e sul letto del fiume con sei muri trasversali di rinforzo.

Nel 1787 infine furono restaurate la prima cateratta (o cateratta Maestra) e la tettoia della darsena per volere del Granduca Pietro Leopoldo I di Lorena, che provvide anche alla costruzione del “Sostegno” nel biennio 1788-89, secondo il progetto presentato nel 1786 dall’ing. Stefano Massai. I problemi erano sorti già con Francesco Lorena per il passaggio dei navicelli dal canale in Arno nei periodi di piena del fiume, quando la cateratta veniva chiusa per evitare che

IL CANALE DEI NAVICELLI

Il Canale navigabile, comunemente detto dei “Navicelli”, che collega Pisa al porto di Livorno, fu realizzato durante il regno di Cosimo I a partire dal 1560 e portato a compimento tra il 1575 e il 1576. L’idea era nata già a partire dal XV secolo dopo l’interramento dell’antico Porto Pisano, anche perché la foce dell’Arno mal si prestava a divenire approdo o via di collegamento a causa delle correnti e della particolare esposizione ai venti che rendeva la navigazione pericolosa in quel punto.

Il Canale cominciava dalla riva sinistra dell’Arno, utilizzando un antico fosso a San Giovanni al Gatano, poco fuori Porta a Mare, e proseguiva verso San Piero a Grado con un percorso quasi parallelo alla vecchia via livornese.



Mapa del Canale dei Navicelli, acquerello di Carlo Quercioli, 2009.

CURIOSITÀ



“PASTA DEL NAVICELLAIO”

Pasta cotta e scolata condita con sugo fatto di cime di rape sbollentate con aglio, olio, peperoncino e filetti di aringa tritati finemente.

“ZUPPA DI FAGIOLI ALLA NAVICELLAIA”

Fagioli lessati e insaporiti versati su delle fette di pane abbrustolite e condite con olio d'oliva.

NAVICELLAI NELL'ARTE
TESTIMONIANZE GRAFICHE E PITTORICHE



Mauro Da Caprile, *Navicellaio*, tempera su cartone, 1984.

INDICE

PRESENTAZIONE.....	3
<i>Silvia Panichi</i>	
PRESENTAZIONE.....	5
<i>Lucia Ciampi</i>	
INTRODUZIONE	7
<i>Umberto Mugnaini</i>	
PREMESSA	9
<i>Maria Giulia Letizia</i>	
“LA MAGGIOR PARTE DEL POPOLO PISANO VIVE DAL FARE IL NAVICELLAIO E TIRARE L’ALZAIA”	11
La Rotta (Pontedera)	12
Calcinaia	13
Fornacette	14
Uliveto Terme.....	16
Cucigliana	17
San Frediano a Settimo (Cascina)	18
CALCINAIA: PATRIA DI NAVICELLAI.....	19
STRUTTURA DEL NAVICELLO.....	23
L’ANTICO MESTIERE DEL NAVICELLAIO.....	27
IL CANTIERE DELLE NAVI ANTICHE.....	32
SCHEDA BARCHINO F.....	34
PISA E GLI SCALI FLUVIALI.....	35
IL SOSTEGNO.....	40
IL CANALE DEI NAVICELLI	43
CANALE DEI NAVICELLI: SVILUPPI FUTURI.....	48
CURIOSITÀ	51
“Pasta del navicellaio”	51
“Zuppa di fagioli alla navicellaia”	51
NAVICELLAI NELL’ARTE. TESTIMONIANZE GRAFICHE E PITTORICHE	52
BIBLIOGRAFIA	55