

sità di perfezionarsi nella difficile tecnica, tutta manuale, della costruzione navale induceva i più a scegliere la via del mare. Piuttosto che costruire preferivano governarle, quelle barche massicce.

I Bruni erano una grande famiglia: Giuseppe, il padre, un vero e proprio imprenditore, era coadiuvato da cinque figli: Serafino, Enrico, Sisto, Ruggiero e Pietro. Enrico, vissuto fino a due decenni fa, creò addirittura una grande impresa, con le petroliere ed i primi depositi di carburante.

L'altra famiglia di costruttori, i Mascaretti, considerati i perfezionisti della rifinitura, potevano contare su tre uomini: Giovanni, il padre, Giuseppe e Gregorio.

Erano gli armatori di tutta la costa che commissionavano la costruzione delle paranze a questi costruttori. Da P.S. Giorgio, fino a Giulianova tutti si rivolgevano ai Bruni e Mascaretti.

I pesanti tronchi di quercia trasportati dagli Appennini su carri attrezzati con maestria, a forma di contenitore ricurvo, trainati da numerosi buoi, venivano ammassati nella zona dei due cantieri, quella attualmente delimitata ad ovest dalla ferrovia ed a est dalla via L. Dari. Nello stesso spazio sabbioso erano stati costruiti il mercato del paese e la primordiale fabbrica di ghiaccio, per la conservazione del pesce.

Enormi seghe impugunate alle due estremità dagli operai più robusti, riducevano i tronchi odorosi di bosco a tavole e travi. La parte più integra del tronco serviva per la prora e la chiglia della paranza da costruire. Per intere giornate, dall'alba al tramonto inoltrato, le lame lucide affondavano i denti d'acciaio nella fibra secolare. Mirabile era il risultato: il filo del taglio non avrebbe avuto nulla da invidiare a quello che oggi si ottiene con l'uso delle seghe elettriche più sofisticate.

Quando lo scafo aveva preso forma ed il fasciame ricurvo era stato inchiodato,



Sopra: attrezzature moderne e sofisticate rendono oggi il lavoro meno faticoso nei cantieri navali. (Foto Sgattoni). Sotto: la donna anziana cuce la vela, mentre la giovane tesse la rete: un'immagine della vecchiaia di S. Benedetto scomparsa (Foto Traini)



entravano in azione i "calafà", incaricati di renderlo impermeabile.

Per chiudere le fessure tra una tavola e l'altra, nelle giunture veniva inserito un piccolo rotolo di stoppa speciale sapientemente preparato. Doveva essere non troppo ereto il rotolo, per evitare che l'operazione danneggiasse le tavole accostate, e nemmeno troppo esile, per non lasciare eccessivo spazio.

A misurare in lunghezza, gli spazi da chiudere nel corpo della paranza, sommarono molte centinaia di metri. Usando un attrezzo a forma di scalpello e la mazzola di legno l'operaio doveva inserire la stoppa negli stretti interstizi.

Settimane di paziente lavoro, ritmato dall'estenuante sequenza di colpi inferti dalla mazzola, tutti uguali in quanto a peso ed energia.

Terminato il lavoro con l'impiego della stoppa, si arrivava all'uso della pece. Preparata bollente, in enormi recipienti, venivano usati enormi pennelli da immergere nella maledorante "peola" e, quindi,