

scaretti. Il lavoro durissimo e pericoloso, il lungo tirocinio imposto dalla necessità 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 macstria, a forma di contenitore ricurvo, trainati da numerosi buoi, venivano ammucchiati 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 impugnate alle due estremità dagli operai più robusti, riducevano i tronchi odorosi di bosco a tavolame 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 risulta-



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)



to: 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, 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 erto, 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, sommavano 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