

Navicelli e navicellai

le polizze di carico



a cura di Pier Luigi Ciucci

collaborazione di Tommaso Carlo Turi

Questo semplice lavoro s'ispira ad una attività caratteristica di una parte della nostra regione e precisamente di quella che comprende i territori della cosiddetta Valle dell'Arno ed i suoi dintorni, oramai da anni abbandonata: quella dei navicellai.

Qualcuno si chiederà cosa hanno a che fare i navicellai con la filatelia, visto che questo fascicolo entrerà a fare parte, ancorché in una nuova veste editoriale, di quella serie di "Quaderni filatelici" da qualche tempo iniziata. È presto detto.

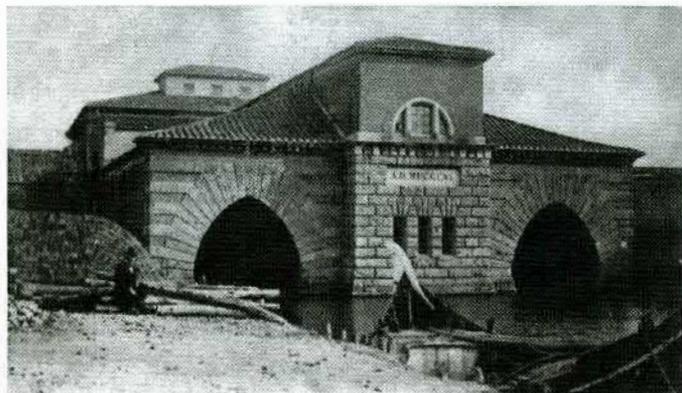
Un settore della filatelia è rappresentato dalla Storia Postale e proprio questa c'insegna che ogni carta scritta trasportata da terzi con ogni mezzo è da considerare "documento postale". Quando la Posta ancora non era organizzata, le missive erano affidate a coloro che, per la propria attività o per questioni familiari o religiose, si spostavano da un paese all'altro attraverso regioni e

nazioni, a piedi o a cavallo, oppure con nave od altri mezzi.

Nel periodo di Posta organizzata, fu permesso ai privati di portare in proprio la corrispondenza, a patto che essa fosse aperta. Potrei citare come esempio i famosi "Tagli A.Q.", molti dei quali accompagnavano le merci spedite per via fluviale per conto della Repubblica Veneta; essi sono considerati documenti postali a tutti gli effetti, catalogati e collezionati.

Le "polizze di carico", affidate ai capitani delle navi che trasportavano merci, così come ai vetturali, ai barrocciai, alle diligenze ecc., dal momento in cui erano consegnate a quando erano recapitate, erano anch'esse documenti postali e perciò da studiare e da collezionare come ogni altro pezzo di Storia Postale.

Anche i navicellai ebbero le loro polizze di carico, in questo periodo rare a trovarsi, ma esistenti.



DOGANA D'ACQUA.

Fatta erigere da Leopoldo II nel 1840, vi si svolgevano le operazioni daziarie per i navicelli che trasportavano merci attraverso il canale dei Navicelli.

Qua Di 10 = Luglio 1702 =

Senza indugio serva qto. di Pisa, et sino di Sabato scorso provvedemo la pezza
Cotonina et di Commestete e Mandammo al sig. Gio: Battista Orlandini
di Firenze con Barb. Cecchi Navajo: il quale quando tornera' e ci dara'
Nota della spesa n'andrete noi il Conto di qto. e di l'otto y accreditate
= cane. Mentre infine us' e offe: e Delle Dms. D. N. Inf. D. N. 3

1702
Cecchi Navajo
Dms. D. N. Inf. D. N. 3

Journal Giovanni B. A. 2
Dms. D. N. Inf. D. N. 3

10 LUGLIO 1702

DA PISA A FIRENZE, PER LA SPEDIZIONE DI UNA PEZZA DI COTONINA TRAMITE
CECCHI NAV(ICELLAIO)

Qua Di 10 = Luglio 1702 =

Senza indugio serva qto. di Pisa, et sino di Sabato scorso provvedemo la pezza
Cotonina et di Commestete e Mandammo al sig. Gio: Battista Orlandini
di Firenze con Barb. Cecchi Navajo: il quale quando tornera' e ci dara'
Nota della spesa n'andrete noi il Conto di qto. e di l'otto y accreditate
= cane. Mentre infine us' e offe: e Delle Dms. D. N. Inf. D. N. 3

A. N. Vernaccio & Danovratj
L. S.
Livorno

Pisa
1702
Cecchi Navajo
Dms. D. N. Inf. D. N. 3



Adi 31 Maggio 1796 In Pistoja

Signori mandiamovi con *Giov. Allegri Navicellaio*
gli appiè descritti Colli Merci di Marca, Numero, e Peso
come sotto, benissimo condizionati, che tali, ed in tempo
debito ricevendoli, pagherete al suddetto Conducente per
il porto *franca*

in difetto lo farete stare a conto di ogni pregiudizio, av-
visandone la ricevuta, e Dio vi felicit.

R
N

6 Casse d'Armi No. 2638 990.

" 264 " 962.

" 266 " 928.

" 267 " 1020.

" 269 " 956.

" 270 " 576.

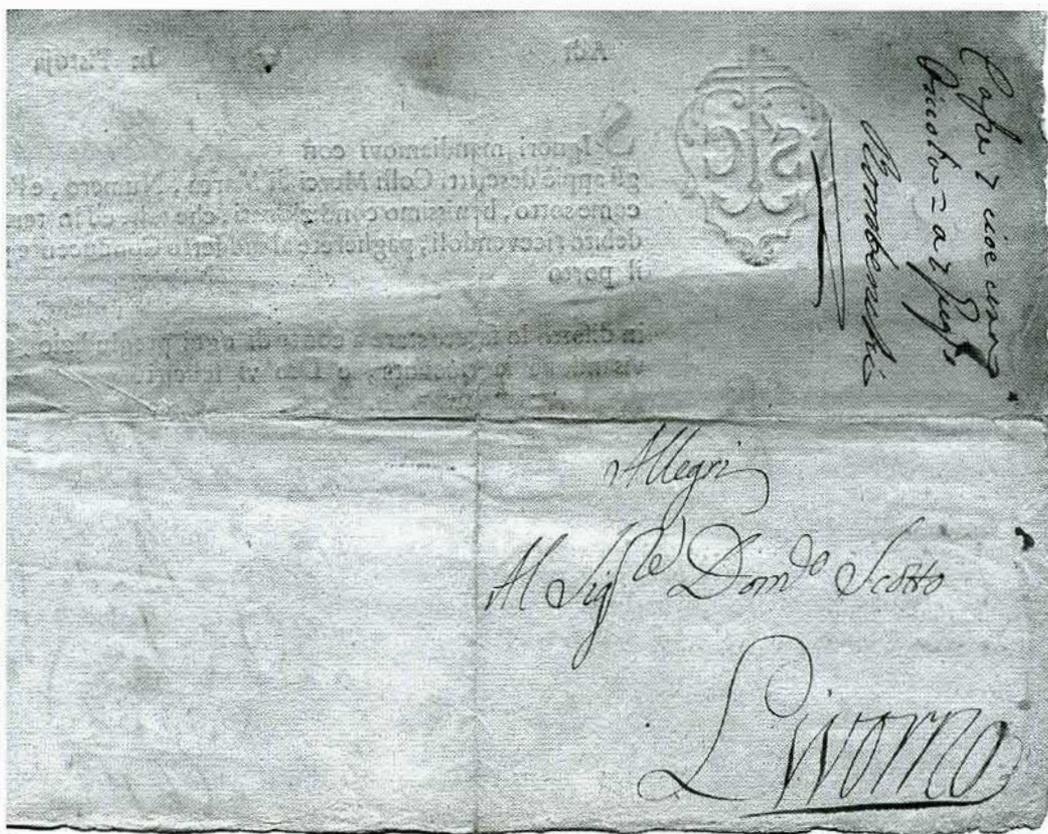
85432.

#

G. Valvetti et al. sig. l. m.

31 MAGGIO 1796

DA PISTOJA A LIVORNO PER IL TRASPORTO DI 6 CASSE D'ARMI TRAMITE
GIOV. ALLEGRI NAVICELLAIO.



Adi 6 di Aprile 1802 In Firenze.

F
FO
C

Autografo

Sigg. per condotta del Navicellaio *Nerico Pucci*
per caricare sopra del suo Navicello, e condurre in questo suo presente viag-
gio, ed in tempo di giorni *sette*
per la via di Pisa, e Fosso che conduce a Livorno, e non per altra strada,
vi mandiamo le sotto notate Merci segnate, numerate, e pesate come abbasso,
che procurerete ricevere giuste, asciutte, e ben condizionate, e tali essendo
gli pagherete per suo nolo *franco*
e non conducendole nel suddetto termine, e per la via suddetta, siccome se
avrà smossi, o disfatti i Colli dal primo suo essere, lo farete stare di tutto a
conto essendo così contento; E Dio vi guardi.

C. C. 4. Balle Gargiolo N. 49. 250. . . . 1065.

Francesco Orsini

6 APRILE 1802

DA FIRENZE A LIVORNO, SI TRASPORTANO 4 BALLE DI GARGIOLO (FIBRA GREGGIA DI CANAPA)
TRAMITE NAVICELLAIO NERICO PUCCI

Orsini de Livorno

6. apr. 1802

Mig. Carlo Chiefo
Livorno

LIVORNO a di 11 Ottobre 1843

G. M. Per Condotta del Navicellaio *Tramite Disperati*
 vi resta spedito Sacca 100 *Grano Navella*
 compreso gli Scandagli di Lib. 1450.166
 e procurate di riceverle giuste, di peso e misura con obbligo di rimet-
 tervele in tempo *Debito*
 mentre in caso diverso sarete stare a conto il detto Conduttore avvisan-
 docene la ricevuta per regola, e non succedendo questa il vostro silenzio
 mi servirà d'approvazione; E per suo Porto gli pagherete *Caric. Sic. d. 2*
100 Dico Sacca *100* *Grano Navella* di *1450.166*
 in perfetta *Condizione*

G. M. Montanelli
Luigi Stragoli

E più pagherete al detto Navicellaio Lire *cinquantadue* 52.8
 per spese occorse a ricevere dico . . . L. 52. 6. 8

L. 50
 52. 6. 8
 11. 12. 5
 114

11 OTTOBRE 1843
 DA LIVORNO A PESCIA PER IL TRASPORTO DI CENTO SACCHI DI GRANO,
 TRAMITE IL NAVICELLAIO DISPERATI

11. 3
G. M. Montanelli
11. 11. 1843
14

Sig
M. Montanelli
Pescia



LIVORNO 21 Febbrajo 1851

Sig. Carlo Della Bianca a' piedi Angelo Godi
Capitano
A Condotta del Navicellajo Pietro Belli
vi spedisco Sacca *Guinquanta Lupini di Napoli*

Aⁿ Pontedera
50. Lupini

compreso gli Scandagli sigillati di Libbre *cento cinquanta*
Sette

il Sacco, pesati
alla presenza di detto Navicellajo, dal quale ve ne farete render
conto al suo salvo arrivo, e sempre che ve ne faccia la consegna a
dovere in perfetta condizione e del suddetto peso, nel termine di
potrete pagargli il suo nolo convenuto di *grazie*

Quattro o Sarsa forte a Pontedera all'anno
altrimenti lo terrete a conto di qualunque danno, o pregiudizio.
E pregandovi a darmene riscontro per regola, vi saluto caramente.

*Ringraziate al Signor Navicellajo Delio Spina
avendo al ricevimento del sudd. ascendente
a Livorno il 18/2/51 Guinquanta Sacchi L. 18. 5.*

Pietro Belli

21 FEBBRAIO 1851

DA LIVORNO A PONTEDERA, PER IL TRASPORTO DI 50 SACCHE DI LUPINI,
TRAMITE IL NAVICELLAIO PIETRO BELLI

Per capire quanto quest'attività sia stata importante per lo sviluppo del commercio in Toscana, basta pensare a quanto fitta é, anche in questo periodo, la rete fluviale nel territorio compreso tra le città di Livorno, Pisa, Lucca, Pistoia e Firenze.

Fare la storia dei trasporti per via fluviale impegnerebbe un gran numero di pagine. Essa ha già fatto oggetto di vari studi da parte di storici e di tecnici.

Chi desidera approfondire l'argomento può leggere l'in-

teressante articolo che l'amico giornalista Roberto Riu ha scritto per la Camera di Commercio di Pisa edito dalla stessa sulla rivista "PISA ECONOMICA" (n° 3; 1997), dal quale sono tratte parte delle notizie riportate nel presente quaderno.

Andando alla fig.1, abbiamo la visione di quei navicelli che stazionavano nei fossi di "Venezia" o che vedevamo passare sotto la piazza Cavour o lungo gli Scali delle Cantine.



fig. 1

Essi erano tozzi barconi, neri per il catrame che ne copriva il fasciame e le ordinate, lunghi circa 16 metri che, mossi da una lunga stanga d'acero terminante con una punta metallica manovrata da prua a poppa dal navicellaio, a

volte trainati da vaporetto, percorrevano i fossi (fig. 2), provenendo dal porto ove avevano caricato merci spesso destinate alla zona industriale della nostra città.

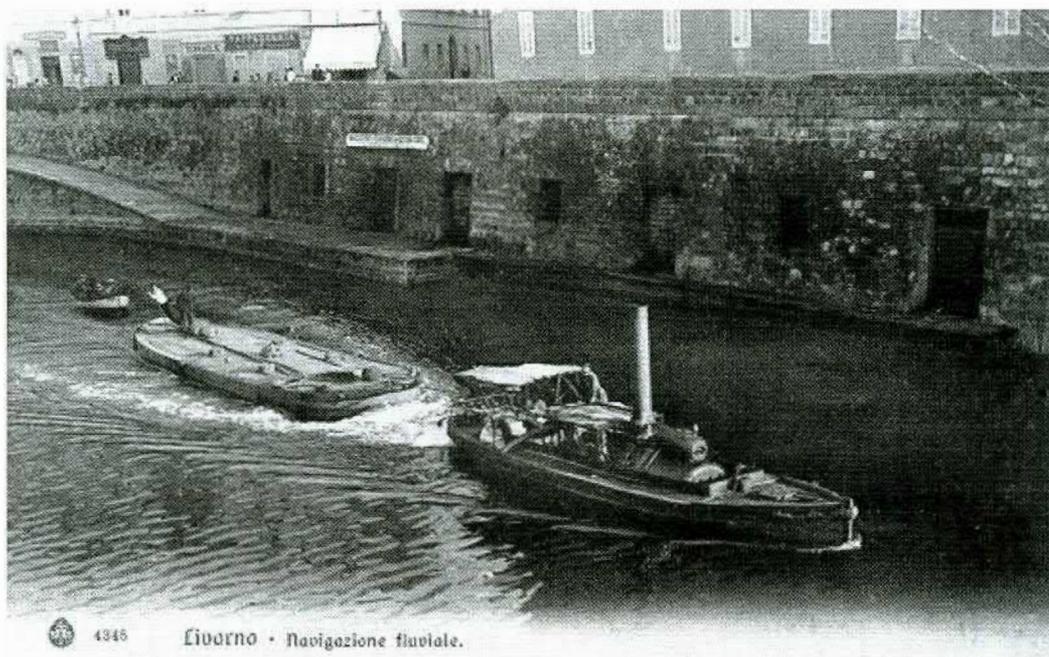
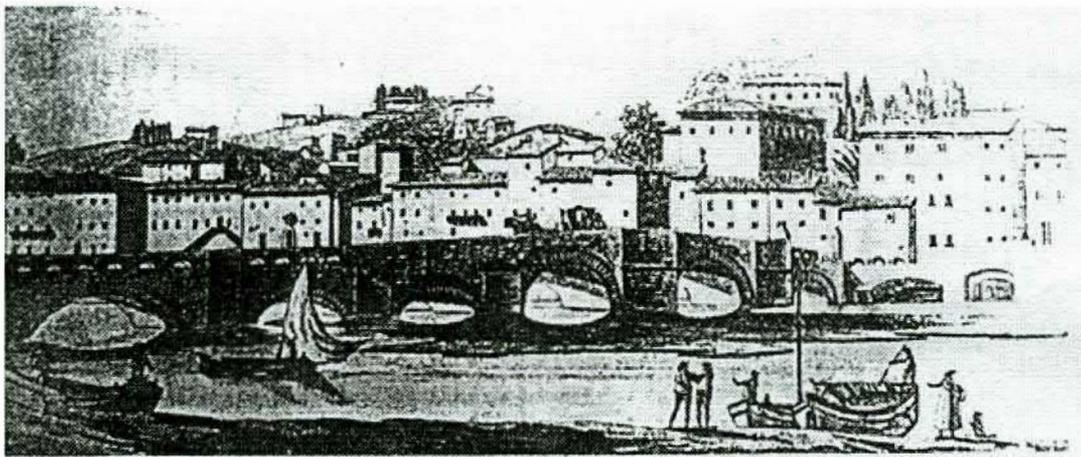


fig. 2

Non ci rendevamo conto di quanta attività stesse dietro a queste imbarcazioni ed alle loro antenate (fig. 3),

e quale importante ruolo avessero avuto nell'economia della nostra regione.



1802 - PONTE a SIGNA. Navicelli alla banchina (porto fluviale)

fig. 3

La rete fluviale adibita alla “navigazione interna” era molto vasta. I fiumi e i canali erano mantenuti puliti “affinché graticci e incannecciati non impedissero la na-

turale circolazione delle acque”, e subivano periodicamente restauri e approfondimenti (fig. 4).



fig. 4

Lungo i fiumi e i canali furono costruite in prossimità dei villaggi, banchine per il carico e lo scarico delle merci; ugualmente avvenne nei centri maggiori ove le attività commerciali erano più consistenti.

Nella sola Pisa si contavano nel 1700 ben otto scali, mentre nella valle dell’Arno, paesi come Capraia, Calcinaia, Cappiano, Cascina, Cortenuova, Castelfranco di Sotto, Bientina, Empoli, Fornacette, Limite, Lugnano, Pontedera, San Giovanni alla Vena, S.Croce, Signa, Sovigliana ed altri, ebbero uno o più scali commerciali (sul lago di Bientina vi erano ben cinque porti) tutti molto attivi.

Per renderci conto dell’entità dei trasporti fluviali basti dire che nel solo primo semestre del 1575 (uno dei pochi dati certi attualmente reperiti) transitarono tra Pisa e Firenze, nei due sensi, oltre 6.000 navicelli!

Questi dati sono riferiti alla sola valle dell’Arno ove si trovavano i laghi di Bientina e di Fucecchio.

Altre e diverse furono le vie d’acqua percorse da questi navicelli e da altre imbarcazioni minori (tra queste i famosi becolini) in Toscana: basta pensare al fiume Serchio, al lago di Massaciuccoli, al fiume Ozzeri, tutti più o meno collegati con l’Arno, al Canale Imperiale con il quale si raggiungeva Altopascio, alla Via Regia (Val di

Nievole) che congiungeva questa località con Pistoia, al lago di Asciano, ecc...

Altra importante via d'acqua fu il Canale dei Navicelli che tuttora congiunge Livorno con Pisa.

Esso fu ideato nella metà del 1400 durante la reggenza di Cosimo il Vecchio in previsione dell'imminente insabbiamento del Porto pisano che nel 1500 divenne completamente inutilizzabile.

Nel 1573 sotto Cosimo I de' Medici, la costruzione di

questo canale fu completata, e, benché necessitasse d'ulteriori lavori che furono compiuti nel tempo dai successori di questo granduca, fu aperto alla navigazione.

Il Canale dei Navicelli collegò Pisa dalla foce dell'Arno al Porto di Livorno con un percorso sinuoso e accidentato (fig. 5), attraversato da bassi ponti che spesso rendevano difficoltosa la navigazione a vela, lungo circa 23 chilometri con una larghezza di 9 metri era profondo 1,50 metri.

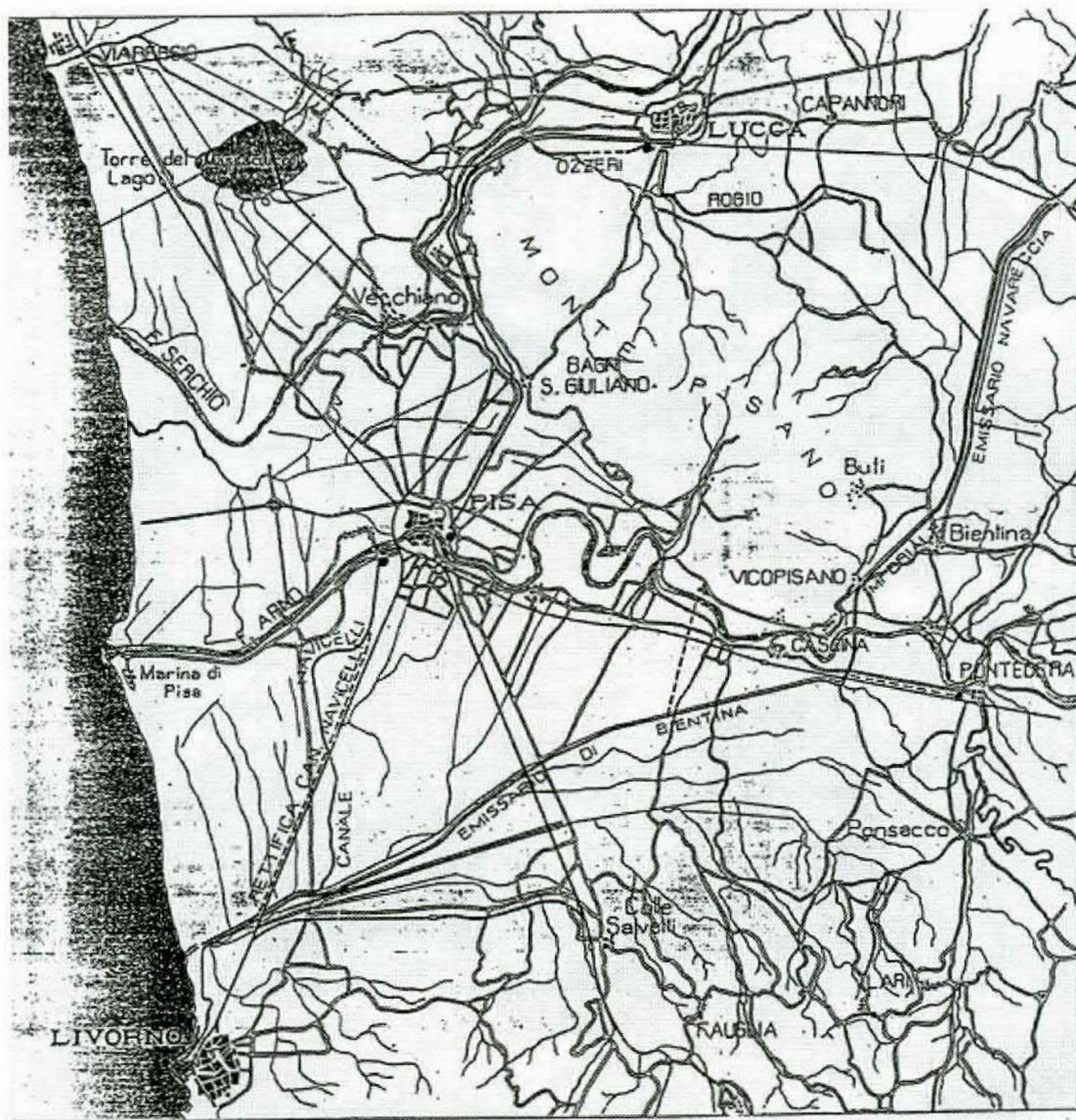


fig. 5

La scelta del percorso fu dettata dall'esigenza di seguire un territorio che avesse un livello uniforme (fig. 6).

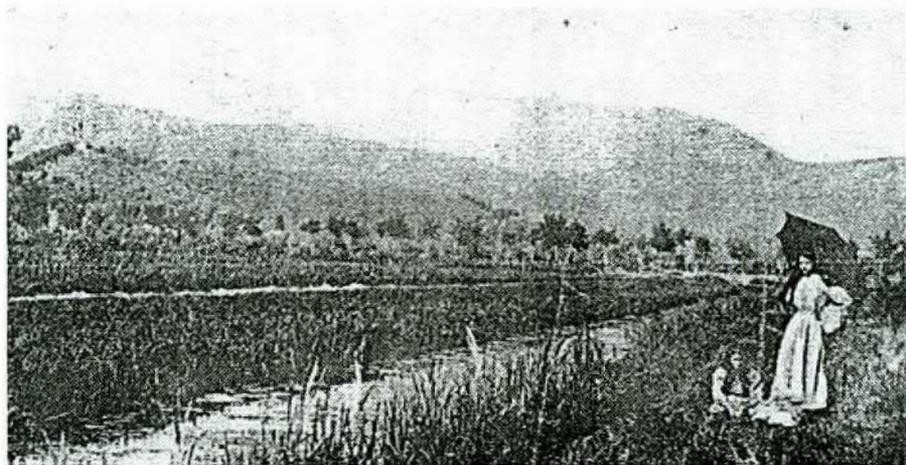


fig. 6

Nel 1910 fu presentato un progetto per rendere rettilineo, fiancheggiando la ferrovia Livorno Pisa, questo corso d'acqua abbreviandone la lunghezza a 17 chilometri, allargandolo in maniera uniforme e portando la profondità a 3 metri. I lavori iniziarono solo nel 1920 e si protrassero fino al 1938: furono costruiti ponti girevoli ed una banchina lunga 120 metri in prossimità dello scalo ferroviario di Tombolo.

Nel punto d'immissione del canale dei Navicelli in Arno (Incile) era stato inizialmente costruito un mu-

raglione per evitare che la massa delle acque del fiume, specie nei periodi di piena, si riversasse, in maniera non equilibrata nel canale. Su tale interrompimento furono costruiti due scivoli: uno verso il canale e l'altro verso il fiume, sormontati da un castelletto ove fu piazzata una gran ruota (fig. 7) che, avvolgendo e svolgendo grosse funi agganciate ai navicelli permetteva a questi, con il loro carico, di transitare alternativamente tra i due corsi d'acqua. Con questo meccanismo, nell'arco di un giorno, solo otto navicelli potevano varcare l'incile.



fig. 7

Nel 1871, Pietro Leopoldo di Lorena lo fece sostituire con il "Sostegno", ideato e progettato da Stefano Massa, consisteva in una serie di chiuse (cateratte).

Con tale innovazione si semplificarono le operazioni di passaggio delle imbarcazioni senza, tuttavia, aumentarne sensibilmente la quantità giornaliera.

I bombardamenti del 1943 distrussero sia questa costruzione che la Darsena coperta pisana, che nel 1603 il granduca Ferdinando I de' Medici fece costruire a Porta a Mare, a Pisa. Niente fu ricostruito di quanto distrutto e il tutto s'interrò. Ogni progetto di riapertura al traffico del Canale dei Navicelli è sempre stato bocciato.

Riguardo ai natanti che percorrevano queste vie fluviali, vi è da dire che essi, per adeguarsi alle esigenze tese a trasporti d'ingenti carichi in acque poco profonde, dovettero trasformarsi fisicamente variando le proprie strutture e misure.

L'editto granducale del 13 novembre 1851 prescriveva che le dimensioni massime di un navicello dovevano essere 3,64 metri di larghezza e 12,83 metri di lunghezza, per poter navigare tranquillamente nei due sensi ed immettersi nell'incile di Porta a Mare.

Con il tempo le dimensioni dei navicelli aumentarono, specialmente laddove vi era necessità di trasportare maggiori carichi.

In questi casi, i “maestri d’ascia” che costruivano queste ed altre imbarcazioni nei cantieri artigianali, per non appesantire il natante, ne assottigliarono le strutture rendendo ovviamente più fragile l’imbarcazione che, d’altronde, non avrebbe dovuto affrontare i rischi di una navigazione per mare.

All’iniziale attività di trasporto di sabbia, di pietrame e di laterizi si aggiunse quella delle derrate alimentari, grano, carbone e masserizie; in rari casi furono trasportate persone. I navicellai proprietari delle imbarcazioni operavano in proprio, vivendo, spesso con la famiglia, nel navicello che, a poppa e a prua, recava miseri alloggi coperti (fig. 8).

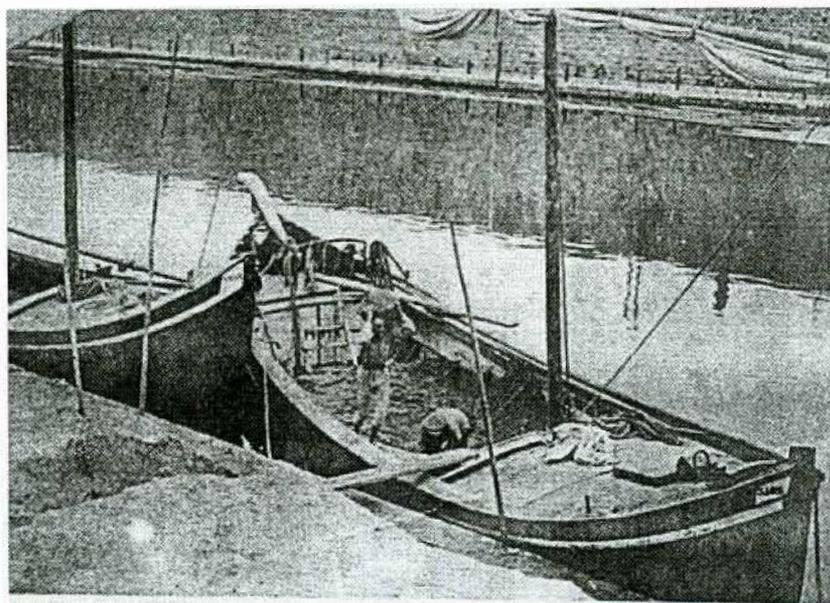


fig. 8

Rare erano le imprese che possedevano più di un navicello; esse erano per lo più “familiari”.

La navigazione fluviale non sempre era facile.

Si dovevano affrontare correnti contrarie e, mentre per le piccole imbarcazioni una persona spesso era sufficiente, per governare un navicello a volte ne occorrevano alcune in più.

Il navicello era fornito di una piccola vela di tela, sovente colorata; quando il vento era insufficiente a sospingere l’imbarcazione, si doveva ricorrere alla forza umana.

Spesso erano i familiari stessi del navicellaio a trainare la barca mediante una lunga corda issata alla prua, camminando e tirando lungo l’argine.

In mancanza di questi, si ricorreva agli “alzaioli” (i sentieri che costeggiavano il canale, spesso irti di canne e di fitta vegetazione erano detti alzaie da qui il nome di “alzatoli” dato a queste persone che, dietro compenso, trainavano i navicelli); in alcuni casi venivano anche utilizzati animali da traino (fig. 9.).

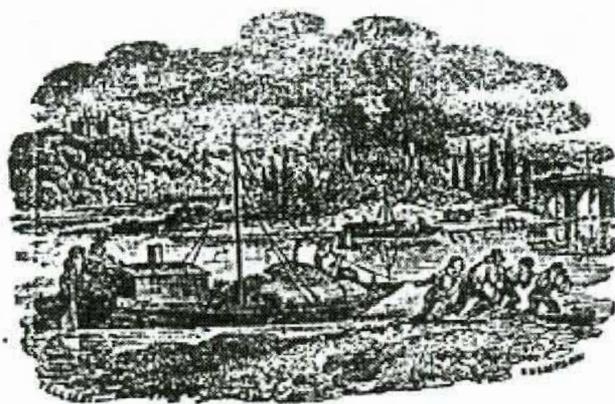


fig. 9

Di queste attività non esiste una statistica, ne' per quanto riguarda la quantità dei mezzi impiegati, ne' per quanto concerne il movimento delle merci trasportate. Ciò é dovuto principalmente alla mancanza di una registrazione obbligatoria delle attività fluviali.

I Magistrati degli Uffici dei Fiumi e dei Fossi si limitavano ad emanare regole e norme per la navigazione

interna e per il mantenimento di tutta la rete idrica, ma non avevano potere sulle attività commerciali, essendo queste demandate agli Uffici del Dazio e delle Gabelle che avrebbero dovuto archiviare gli "annali".

Qualche raro documento trovato custodito presso vecchi archivi ha fornito sporadiche notizie su quest'argomento (fig. 10).

Specchio dei Barchetti o Navicelli che servono alla navigazione del Fiume Arno nel 4 Circondario del Val d' Arno inferiore.

COMUNITÀ	Terra o Villaggio ove abitano i padroni dei Barchetti o Navicelli	N. dei Barchetti o Navicelli	OSSERVAZIONI
Montelupo	Samminiatiello	48	
"	Alla Torre	44	
Capraia	Capraia	23	
"	Limite	53	
Empoli	Empoli	47	
"	Tinaia	3	
"	Pagnana	4	
Vinci	Spicchio	64	dei quali 9 Navicelli
Fucecchio	S. Pierino	10	
Santa Croce	Santa Croce	25	
Castelfranco	Castelfranco	6	
Somma N.		264	

Per questo mezzo sono importate a Empoli ogni anno ragguagliatamente circa 240,000 sacca di cereali: N. 6,000 botti di vino, salacche, aringhe e acciughe: libbre 50,000 pelli scuche e libbre 500,000 ferro, oltre molte altre merci di ogni qualità. La esportazione si fa in biade in grano gentil bianco in legumi in granturco in stracci che qui si raccolgono in grandi masse da tutta la provincia, in legna da ardere in legname da costruzione proveniente dalla Strada ferrata centrale Toscana ec.

fig. 10

Non parliamo poi delle polizze di carico dei navicellai che sono pressoché introvabili; da esse avremmo potuto rilevare dati interessanti per uno studio, quali: percorsi,

date, nomi dei navicellai, degli speditori e dei destinatari, qualità e quantità delle merci trasportate ecc.

Per concludere una nota di colore: nel Fosso Reale e precisamente dagli scali di Piazza Cavour, nei primi anni del 1900, facevano servizio nel periodo estivo due "vaporetti" che trasportavano le persone ai "bagni" del Calambrone.

Uno di essi era l'Amica (fig. 11), che uscendo dai Fossi

e passando dalla Dogana d'Acqua, s'immetteva nel Canale dei Navicelli per introdursi poi nello scalmatore e raggiungere il Calambrone. Di questo ho una personale ricordanza. Dell'altro non ho notizie certe. Avrebbe potuto essere l'Etruria o il Mariella, anche se quest'ultimo, se non erro, proveniva da Pisa.

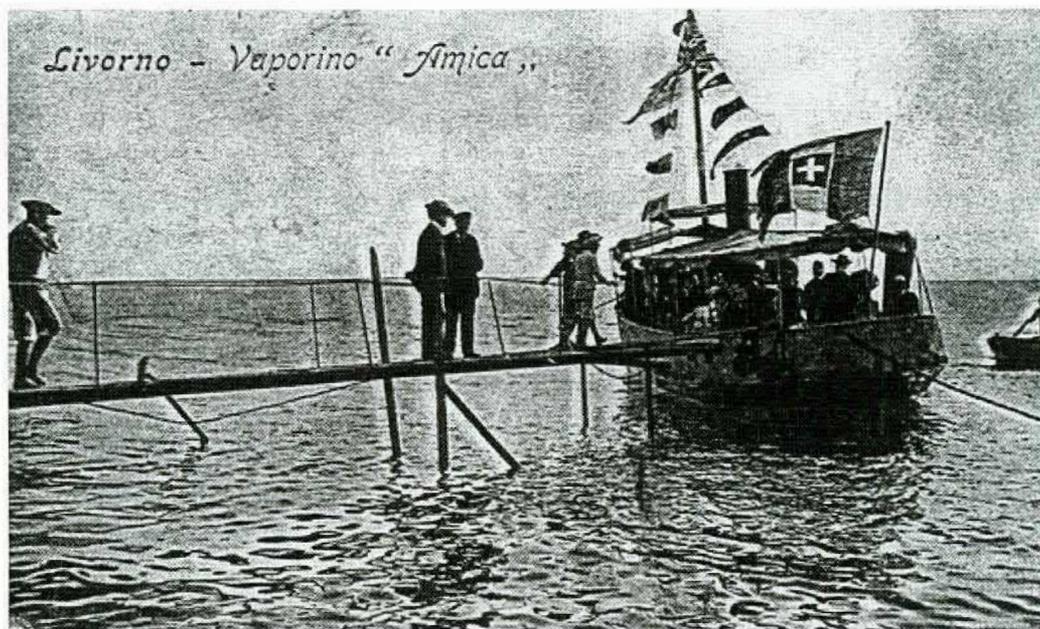


fig. 11