

MICHELE MARONI

L'ARSENALE DI ANCONA

REMINISCENZE STORICHE



Marconi

FANO

SOCIETÀ TIPOGRAFICA COOPERATIVA

1901

IL DÌ XI NOVEMBRE MCM I

FAUSTO E SOLENNE AD ANCONA

VARANDOSI IL PRIMO VAPORE COSTRUTTO NEI SUOI CANTIERI

REGINA ELENA

RICORDO DI PASSATE GLORIE

AUSPICIO DI NUOVE

I.

La navigazione e le arti, che ad essa si rapportano, ebbero in Ancona origine antica, quanto la città medesima. Erano navigatori i Siculi, che primi si fecero entro grotte ad abitare per i fianchi scoscesi del Guasco, e dal mare, scorrendo lungo le rive trassero il necessario alla vita. Ai Siculi in appresso si aggiunsero gli Umbri, e pur costoro alle industrie marinaresche volsero principalmente la loro attenzione.

Ma tra i popoli, che nei più remoti tempi, approdaronò alla punta estrema del promontorio cumerio, avuta forse cognizione della felice ubicazione della progrediente città, furono i Greci, che specialmente le diedero importanza. Essi la chiamarono Ancona dalla sua forma di gomito; dirozzarono gli abitanti; diffusero la lingua dorica, la cultura e i costumi; iniziarono il culto delle divinità, specialmente di quelle propizianti il mare, e sopra tutte Venere, invocata Euplea, la dea della navigazione; finalmente accrebbero gli studi e le arti, le industrie e i commerci, promovendo un periodo di prosperosa civiltà.

Non abbiamo notizie, nè, avendole, sarebbe qui il caso di farne una minuta esposizione. Ma non è temeraria cosa l'affermare, che i Greci dovettero rivolgere la loro operosità più alla cura del porto che ad altro, e dovettero provvedere a quanto era occorrente alla navigazione, e per conseguenza ai luoghi ed ai mezzi per la costruzione e la riparazione delle navi.

Naturale era il porto, formato dalle digradanti colline del Guasco e dell'Astagno, sporgentisi con le punte sul mare, quasi ad incontrarsi. E capace era, e comodo all'ancoraggio all'armamento ed al raddobbo dei legni, anche senza rilevanti opere d'arte; sicchè, quando Ancona divenne o colonia o municipio di Roma, la repubblica, essendo per la navigazione adriatica necessaria la difesa contro gl' Illirici, vi tenne a stanza una flotta di venti navi, divisa in due schiere, ciascuna di dieci, con due capitani o duumviri, l'uno incaricato di battere le acque sino ad Aquileia, l'altro sino a Taranto.

Ma dopo non lungo trascorso di tempo, stante il grande sviluppo commerciale, esso, nella sua natural condizione, corrodendosi dalle onde continuamente l'estremità delle due colline, più non rispose allo scopo, e non bastò ai bisogni.

Si vide la necessità di lavori di straordinaria mole; ed a questi provvide l'imperatore Traiano, che nella sua sagacia riconobbe l'importanza di Ancona, come centro di commerci e d'industrie, a fonte di prosperità per l'impero, e come posizione strategica nelle operazioni guerresche, a presidio del medesimo.

Il munificente principe aggiunse un porto artificiale a quello naturale, mercè un ampio molo, di forma sferica, a scaglioni di marmo, terminante in una torre per faro, attorniato di edifici dai superbi portici e dalle ricche colonne, con ogni dovizia di tutto quanto fosse di necessità e di vantaggio alle navi ed ai commerci. E fu opera in-

signe, riconosciuta di tanta pubblica utilità, che il senato ed il popolo romano, riconoscenti, eressero all'imperatore, sull'ingresso del molo, quell'arco, che ancora fa solenne testimonianza di perfezione artistica.

Allora, ai piedi del Guasco, del quale su per l'erta era stato condotto un muro solidissimo per volte e contrafforti, fu costruito il navale o luogo per il ricovero la edificazione ed il racconciamento delle navi, con i seni gli scali ed i magazzini; o almeno fu restaurato ed ampliato, perchè non può escludersi la supposizione ch'esso sorgesse a mano a mano nei vari tempi, secondo che le necessità richiedessero: sebbene si sappia che gli antichi, in ragione della semplicità dei mezzi e dell'opere usassero il lavoro allo scoperto lungo il lido.

Porto e canale durarono non breve tempo senza notevoli alterazioni, nel decadimento dell'impero e le invasioni barbariche. Gli Anconitani, anche nella più deplorabile condizione delle pubbliche cose, non cessarono dalle loro industrie marinarie. Ma nel secolo IX, nell'anno 839, la città fu presa e saccheggiata dai Saraceni; ed allora fu guasto il molo, distrutti i portici, atterrate le colonne, divelti dall'arco le statue e gli ornamenti di bronzo.

Nel luttuoso momento i cittadini, più esperti alle imprese marittime, e più atti al combattere, erano sulle loro navi, scorrendo l'adriatico, per tentare d'impedire il passaggio nel golfo ai temuti infedeli. E forse, insieme con i Veneziani, accorsi all'aiuto dell'imperator greco, presero parte alla battaglia, presso le acque di Taranto, con infelice successo combattuta.

I nostri al ritorno ritrovarono la patria ridotta a rovina; e tosto essi, ed i superstiti alla strage, per amore del suolo natio, si fecero a ricostruirla. Affrettarono il lavoro; e principal cura si diedero del porto, il quale, piuttosto che fornire di opere per il marittimo commercio, munirono di torri a difesa guerresca; nè mancarono di por mano alla

costruzione di navi ed al riattamento dell'esistenti, essendo necessaria la guardia del litorale.

In breve tempo ebbero in pronto un'armata, e così poterono liberarsi da ogni nuovo pericolo dei Saraceni, che più volte tornarono alle minacce. Il Leoni narra anzi di una vittoria dagli Anconitani e dai Genovesi riportata contro quei barbari, che ritornavano ai loro lidi, carichi di prede per un saccheggio dato a Genova; narra ancora di una vittoria riportata insieme con i Veneziani contro un bandito di Venezia, che, forte di sei navi, predava quanti più navigli poteva, con grave danno comune di Venezia e di Ancona. Quello che è certo però si è che Ancona assai presto si riebbe dalle passate sventure, ed accresciuta di genti, venute da vicine e lontane terre, principalmente per ragion di commercio, non tardò di salire di nuovo a floridezza e potenza, sempre in virtù della navigazione e delle industrie marinarie. Sicchè, quando il papa Urbano II proclamò la crociata, Ancona poté costrurre ed armare otto navi condotte alla santa impresa da Leopardo Bonarelli, con una scorta di due galee allestite a proprie spese dai fratelli Pompeo e Matteo Tommasi.

Altra durissima prova dovè sostenere Ancona, quando nel 1174 venne per terra assediata dall'arcicancelliere del Barbarossa e per mare dalle galee venete. Questa impresa guerresca è la più splendida pagina della nostra storia per gli atti maravigliosi di eroismo compiuti dai cittadini per la salute della patria. Ma di fazioni navali non si ha speciale ricordo; sicchè deve credersi o che navi nel momento non si avessero, o che, lontane per i traffici, non fossero in tempo richiamate ad opportuno ritorno.

Se non chè non tardasi molto ad avere notizia di navi qui costrutte ed armate; giacchè, quando a Venezia, per trattare della pace, dopo la lunga lotta fra i comuni e l'impero, nel 1177 convennero Federico I ed Alessandro III, Ancona vi mandò uno stuolo di galee con ambasciatori per

ossequiare il papa. E questi nel lasciare l'ospite città salì sopra una di esse, e fece il viaggio di ritorno, scortato dalle altre a dimostrazione di onore, insieme con parecchie della veneta squadra.

Ma, senza dire del fervido lavoro di costruzione o di racconcio di navi, per essere Ancona scalo dei viaggi in oriente, sia per le merci, sia per i pellegrini, e S. Francesco di Assisi nel 1219 in Ancona e su nave anconitana s'imbarcò per andare a predicar Cristo *nella presenza del Soldan superbo*; senza dubbio l'operosità più che mai grande dovè spiegarsi nel periodo dal 1276 al 1278 durante la guerra combattutasi tra Ancona e Venezia per la libertà della navigazione.

II.

Pretendevano i Veneziani che nessuna nave, che non battesse bandiera della repubblica, potesse attraversar l'adriatico senza pagar loro un tributo, quasi che avessero diritto di esercitarvi un assoluto dominio. Si opposero gli Anconitani all'ingiusta pretesa, e si fecero, come per lo innanzi a navigar liberamente. Da prima si ebbero navi in corso, scontri, puntaglie: poi scoppiò aperta la guerra. Venezia armò una flotta di ventisei legni, divisa in due squadre, una al comando di Giovanni Tiepolo, ed una al comando di Marco Michieli. Flotta non inferiore di numero e di potenza armò Ancona. E le due, preso il largo, vennero a battaglia non lungi da Senigallia, ed i Veneziani ebbero una solenne sconfitta, sicchè sei galee furono fatte prigioni, e le altre furono cacciate in fuga sino nella Dalmazia e nella Puglia. Non si smarrì d'animo Venezia, che pose in assetto nuovo e forte naviglio, con-

dotto da Giacomo Tiepolo. Nè si smarri Ancona, che pur essa mandò fuori le sue galee, pronte all'assalto e alla difesa. Dopo un vario aggirarsi di qua e di là, le due armate si trovarono di fronte, e il combattimento fu inevitabile. E gli Anconitani conseguirono una vittoria non meno splendida della prima, e fu di tanta importanza che quasi tutti i legni nemici poterono prigionieri condurre nel porto.

I cardinali, riuniti a conclave in Viterbo dopo la morte del papa Giovanni XXI, si rivolsero ad Ancona ed a Venezia, invocando la pace. Ma i loro autorevoli uffici non ebbero ascolto, specialmente dai Veneziani, i quali intanto preparavano una terza spedizione navale capitanata da Giovanni Dandolo. Anzi la guerra si accese più fiera, perchè i Veneziani, non contenti dell'assedio marittimo, vollero anche il terrestre, sommuovendo gl'invidi popoli delle vicine terre contro Ancona; a cui soccorso però venne Bologna, alla quale la questione della libera navigazione non era indifferente, sicchè, anche prima di Ancona, si era opposta all'arbitrio. I Bolognesi e gli Anconitani dispersero l'acozzaglia dei nemici dalla parte di terra in una battaglia al Poggio, collina non lungi dalla città; e la flotta anconitana disperse anco una volta la veneziana.

In questo stato di cose quello, che ai cardinali non fu possibile, fu facile al pontefice da essi eletto, Niccolò III, onde fra le due città, stanche omai dalla lunga lotta, assai dannosa agl'interessi di entrambe, fu conclusa la pace.

Le reiterate vittorie rinfrancarono Ancona della disfatta e dell'onta patita nel 1145. Essa, secondo narra il Leoni, legata di amicizia con l'imperatore greco, contro il quale Venezia si trovava in ostilità, strinse alleanza con alcune città dell'adriatico, e si fece a correre il mare in caccia dei legni veneziani. Ne derivò una guerra, nella quale Ancona e Venezia misero in pronto ciascuna una flotta di oltre cinquanta legni. Ancona ebbe la peggio, ed

i Veneziani ne fecero prigioniero il capitano Guiscardo Francafiamma, che, quasi fosse un corsaro, fecero morire appiccato.

I nostri marini avevano fama di valorosi, e tali erano veramente. Giovanni di Claudio, sebbene prete, era un palombaro; ed è nella storia celebrato per aver esso, gettatosi a nuoto, mentre le onde infuriavano, tagliata la gomina del galeone veneto, nel già ricordato assedio del 1172, il quale, urtando con le altre galee, e queste fra loro, fece sì che tutte andarono a picco nell'opposta spiaggia.

Meno noto, ma non meno degno è il fatto compiuto da un altro prete, del quale a noi non giunse il nome. Costui trovavasi, forse come cappellano, nella flottiglia anconitana, in difesa del papa contro il Malatesta; e il giorno 21 febbraio 1463, quando si venne con le navi nemiche a quella battaglia, che da Fano prese il nome, salito sul calcese della propria galea, allacciò con sottil catena alcuni fuochi artificiali ad una saetta, destramente balestrandola sul maggior legno avversario, proprio nel grembo della vela maestra. Al forte soffiare del vento, il fuoco divampò, e di fiamme, stridenti tra materie aride ed impegolate, avvolse vele e sartie, con tanta rapidità e voracità, che nessuno ebbe ardire di spegnerlo. Ciò produsse la necessità della resa, e le navi tutte andarono prigioniere. 1).

Di altro ardimentoso fatto pur giunse a noi il ricordo. Il 22 agosto 1255 una nave anconitana, carica di grano, salpava da Barletta, quando per derubarla l'assalsero quattro navi, una di Sicilia, una d'Ischia una di Sorrento, una di Pozzuoli. E la nave anconitana seppe così bene manovrarsi, ch'essa potè prendere il largo, e mettersi in salvo con meraviglia di tutti.

1) Di questo fatto si conserva una bella pittura in tavola nel museo di Cluny in Parigi, dove nella diritta fa di sè bella mostra la capitana d'Ancona a tre remi per banco.

Nè devesi dimenticare che, quando gli Anconitani vollero nel 1382 abbattere la rocca papale costrutta dall'Albornoz in vetta all'Astagno, essendo necessario un castello in legname, furono Pasqualino di Marcellino, Puciarello di Ghebeci, e Liviero di Bonolo, padroni di navi, i quali si presero la cura del medesimo, e fecero eseguire il lavoro da maestro Pasquale, maragone, in tali cose industrioso ed ingegnoso assai.

L'amore del mare rendeva solleciti ed esperti delle arti marinaresche anche coloro, che non ne facevano abituale professione; e l'amor della patria tutti muoveva a trarre dalle medesime mezzi ed espedienti per compiere, a comune difesa, ed a pubblico decoro, atti ammirevoli di coraggio e di valore!

III.

Dopo felici successi, costituita a libero reggimento, Ancona potè gareggiare con le più gloriose città marine d'Italia. Fu emula di Venezia, or amica or nemica; strinse trattati con Venezia stessa, con Pisa, con Genova, con Ragusa, con Zara; conchiuse patti commerciali con i Siciliani, i Lombardi, i Fiorentini, i Greci, i Catalani; ebbe amplissimi privilegi, specialmente dai pontefici, ed anche dal Sultano. Le sue navi scorrevano i mari, rispettate, perchè sperti i nocchieri, e valorosi, e pronti a rintuzzare ogni offesa ¹⁾; specialmente approdavano ai porti orientali,

1) Per le condizioni di poca sicurezza del mare, le navi dovevano essere fornite di armi. Così prescriveva la rubrica LXXVIII. della legge marittima: « ciascuna nave, che se partirà d'Ancona, per andare fuori dal golfo, se è da secento meste en su debia portare doi bombarde overo scoppi et dogiento verectoni per le diete bom-

dove a Costantinopoli, nella Soria, ed in Egitto, essa aveva fondachi e consoli.

All'importanza della navigazione e del commercio dovè certamente essere pari l'importanza dell'industria costruttrice e riparatrice dei legni. Distrutto il navale dai Saraceni, insieme col porto e la città stessa, quando questa risorse dalle sue rovine, le galee e le altre navi, occorse per la necessità dei traffichi e delle imprese guerresche, furono fabbricate lungo le rive. Il Guglielmotti osserva che sempre si sono costruiti, dall'ottavo secolo in giù, ad Ostia, a Roma, in Ancona, a Civitavecchia, dromoni, chelandrie, navi, galere, e bastimenti militari di ogni maniera, salvo la sola differenza del più e del meno nel numero, e delle maggiori o minori comodità del modo.

Ma quando fu al massimo sviluppo commerciale, Ancona rinnovò il navale, ed ebbe il suo arsenale, o terzenale, come i nostri lo dissero ²⁾, non famoso come quello di Venezia immortalato dai versi danteschi, ma pur ampio e sufficiente ai bisogni, dove i nostri uomini di mare, che meritano dall'illustre storico della marina pontificia la

barde overo scoppi, et diece balestre da staffa et doi migliara de boni verectoni, cinquecento lance, diece para de coraze, tre barcate de pietra, et trenta pavesi. Et omni mercante sia tenuto de portare uno paro de armature fornite et una balestra et uno pavese con cento verectoni; et omni marnaro d'Ancona sia tenuto de portare coraza gozale barbata o cervelliera pavese spada o coltello. Et le menore nave porte armadura per rata de meste ».

2) Arsenale è voce di greca origine, raccolta da Dante a Venezia, e in diverse maniere detta Arsanà, Terzenale, Terzenà, Tersaia, Adarsenale, e simili idiotismi fiorentini, veneziani ed anconitani, nei quali campeggia sempre grandiosa l'idea dell'arte. Così il Guglielmotti nel suo Vocabolario Marino e Militare. — L'arsenale fu la rinnovazione del navale; nel medio evo si ebbe soltanto diversa denominazione. Quelle parti dell'arsenale, che si chiamano darsena, scalo, cantiere, bacino, magazzino, erano ancora nel navale, e si chiamavano angiportus, textrinum, canterius, cellae, armamentarium.

lode di gente atta ad ogni cosa onorata e forte, nell'inverno 1) fecero i loro legni nuovi, rimpalmarono i non sani per i ripetuti viaggi, fecero remi, volsero sarte, e rintopparono vele.

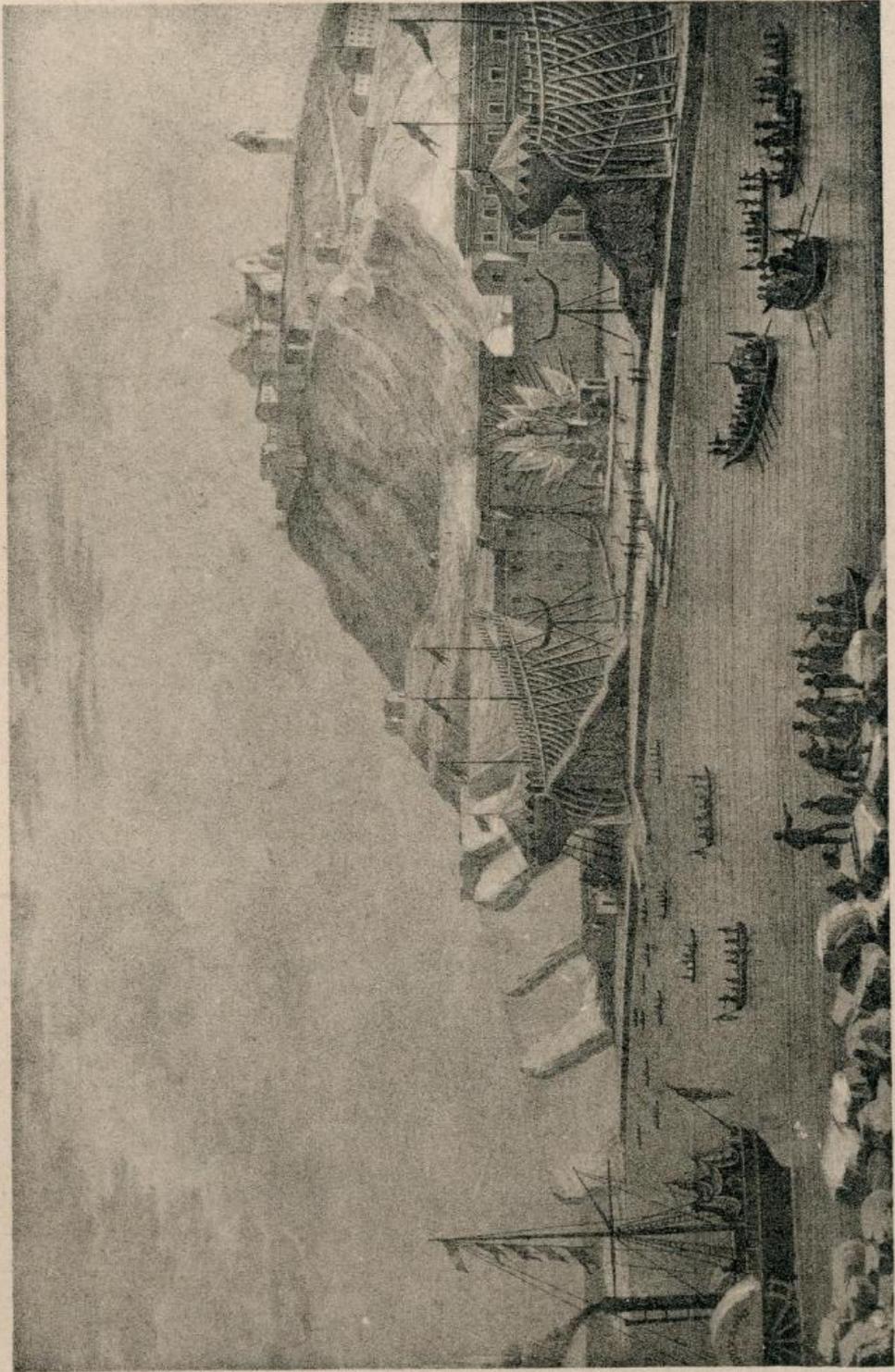
Questo terzenale sorse ov'era l'antico navale, a piè del Guasco; e fu edificato, secondo i cronisti, nel secolo XV, ma più probabilmente in questo secolo ebbe soltanto il suo compimento 2). Era composto di tre vaste tettoie contigue e parallele, formanti un grande quadrato, difeso all'intorno da un muro di cinta con grosse torri agli angoli. Aveva due piani inclinati, o scali, per il varo; e nel centro era un ingresso al mare per mezzo di un arco praticato sulla muraglia, donde le galee e le navi costrutte o racconciate uscivano all'aperto per essere condotte nel porto. Quivi la casa del capitano; quivi i magazzini per il bitume, per i cordaggi, per gli attrezzi, per tutto ciò che fosse occorrente alle maestranze. Due moli convergendo ad angolo formavano la darsena 3), che serviva di ricovero ai legni ed era di notte rinchiusa per difesa da una catena: non molto lontano era il mandracchio 4).

1) L'inverno era la stagione opportuna alla costruzione ed al racconcio dei legni, appunto perchè a motivo delle tempeste non opportuna alla navigazione. La legge marittima anconitana nella rubrica LXXVII stabiliva « a che tempo la nave se de' partire de li porti de levante », cioè, se si trovasse « a levante o in altra parte da mezzo di se debia partire de fino a diece di d'octobre; se se trovasse en Costantinopoli o en Romania o en Torchia infino in calende de novembre; et se se trovasse en Chiarenza o in Romania bassa a mezzo novembre. » — Il riposo invernale delle navi era detto scioverno, sioverno, covernatura.

2) Diamo il prospetto dell'arsenale o terzenale, quale si ha da una pianta di Ancona del secolo XVI. — E. D'ANCHISE - *Una pianta d'Ancona del secolo XVI*. Ancona, A Gustavo Morelli. MDCCCLXXXIV.

3) Darsena, parola di derivazione araba, significa la parte più comoda e sicura di un porto, dove i navigli si custodiscono galleggianti, ed è un accessorio dell'arsenale. — GUGLIELMOTTI.

4) Mandracchio vale luogo chiuso entro porto o darsena, ove si



Qui furono costrutte le due galere, che furono chiamate del papa, quella cioè che nel 1367 servi ad Urbano V per il viaggio da Avignone a Roma, e poco appresso da Roma ad Avignone, e quella che allo stesso scopo nel 1376 servi a Gregorio XI. Della prima il Bernabei lasciò scritto che era « una grande galea de tale et tanta longheza et grandeza, quale mai fo' veduta la simile, con celle et camere depente et ornate sotto coperta, come fossero stantie de palazi »; della seconda che era come l'altra « de bellezza et capacità. » 1)

Gregorio XI fu così soddisfatto degli Anconitani, che loro concesse molti privilegi, e tra questi la facoltà di far leggi per il commercio e la navigazione, come risulta dal seguente breve del 22 gennaio 1377, che, essendo inedito, pubblichiamo nella sua sostanza.

« Considerando la vostra costante devozione e fedeltà verso noi e la romana chiesa, siamo disposti a favorire quanto possa giovare alla pace ed alla tranquillità del vostro stato. Perciò non abbiamo difficoltà di accogliere le vostre suppliche per ottenere di fare liberamente pubblici statuti ed ordini quanto alle merci ai navigli ed ai marittimi negozii, purchè questi statuti ed ordini non sieno contro i diritti della romana chiesa e contro la libertà eccle-

radunano, quasi in mandra, i piccoli bastimenti a riparo dei venti. Il Guglielmotti osserva che la Crusca non ha questo vocabolo, usato dagli scrittori del cinquecento, e vivo ancora a Rodi a Malta a Livorno. Avrebbe potuto aggiungere anche ad Ancona.

1) La galera a disposizione di Urbano V fu comandata da Niccolò della Scala, e portò al papa un'ambasceria composta di Francesco di Rinaldo Fazioli, di Leonardo Marcellini, di Pinciarello di Guidone Bonaldi o Bonovaldi. Quella a disposizione di Gregorio XI fu comandata da Niccolò Torriglioni, che in premio ebbe il titolo di conte del Cassero, e portò ad ambasciatori Francesco di Liverotto Ferretti, Ciuccio o Ciucciarello di Coluccio de' Boldoni, Angelo di Angeluccio delli Angeli.

siastica. Onde in virtù dell'autorità apostolica, per grazia speciale, vi concediamo piena licenza, volendo e comandando che cotesti statuti ed ordini debbano da coloro, che ai medesimi sono sottoposti, essere inviolabilmente osservati. Nessuno adunque voglia con temerario ardimento far atto di disobbedienza; e chi il facesse si ritenga incorso nell'indignazione dell'onnipotente Dio e dei beati apostoli Pietro e Paolo. »

Gli *Statuti del mare*, quali ora si conservano nei codici dell'archivio comunale, sono dell'anno 1397, e dello stesso anno forse sono gli *Statuti del terzenale*; le quali leggi costituiscono, direm così, il codice del commercio e della marina dell'antico comune anconitano. Sono in lingua latina gli *Statuti del terzenale*, che erano specialmente per uso dei pubblici ufficiali; sono in lingua volgare, ed a nostro avviso dettati originalmente e non tradotti, gli *Statuti del mare*, che erano per uso di tutti gli uomini della navigazione, sicchè ogni nave doveva averne un'esemplare. Ma cotesti statuti certamente non furono nel 1397 per la prima volta composti: furono soltanto dal 1377 al 1397, raccolti in un corpo, e ridotti ad ordinamento organico, in conseguenza della concessione pontificia; mentre in precedenza, e da tempo anche molto remoto, erano vari, senza vincolo di unità, decretati a volta a volta, secondo le circostanze. Infatti gli *Statuti del mare* si rapportano spesso alle antiche consuetudini, e dichiarano che rimangono annullati tutti i precedenti, che avessero prescrizioni contrarie. Si aggiunge che essi sono un monumento di sapienza giuridica, sicchè non possono essere che il portato di una lenta elaborazione. Il Pardessus, che li ha pubblicati nella sua collezione delle leggi marittime, afferma che sarebbe tradire la verità il disconoscere ch'essi per il complesso e la esattezza della compilazione sono superiori a quelli di Marsiglia, di Genova, di Pisa e di Venezia, i quali pur sono degni di un grande interesse.

IV.

Gli *Statuti del mare*, sebbene diretti specialmente all'ordine della navigazione, pure contenevano prescrizioni concernenti l'industria navale. 1) I *galafati* e i *marangoni* 2), quando lavorassero intorno ad alcuna nave o legno dell'arte loro, erano tenuti di lavorare dalla levata al tramonto del sole; ed avevano diritto soltanto alla corrispondente quota di mercede, se talvolta, o per cagion di festa o per altro motivo, non avessero atteso all'opera per tutta la giornata. Nessuno poteva cuocere pece o *por bruscha* o *abruschare* 3) nel tersenale o nella sua riva, perchè il comune non dovesse correre pericoli di danni; ciò era soltanto permesso di fare *de rieto* al tersenale od altrove in ogni parte della città 4). Nessuno poteva, senza il permesso del capitano, apportar cose nel tersenale; e chi ve le avesse poste doveva rimuoverle. E nessuno poteva togliere nel tersenale pietre o sabbie, perchè le fondamenta non avessero a risentirne guasti. I contravventori erano puniti con pene pe-

1) Rubriche LXVII e LXXII.

2) *Galafati*, calafati, da calafatare, il cui ufficio era propriamente quello di ristoppare le navi, di riscaldare le tavole, d'impiastrarle con pece e sevo. Il *marangone* era il maestro d'ascia, ed aveva l'ufficio di aver cura della carena dei navigli e di ripararne i danni. Gli operai addetti alla lavorazione dei bastimenti prendevano, come prendono, diversi nomi, secondo la diversità dell'opera loro. Così si avevano anche i carpentieri, cioè i legnaiuoli. Ma coloro che esercitano per mestiere le arti navali sono conosciuti in generale col nome di calafati.

3) Accendere fuochi, scaldare le tavole.

4) Di dietro. Dialettalmente dietro si dice anche *drio*; ed è viva ancora la voce *mandedrio*, mano o luogo di dietro, con la quale si

cuniarie di varia misura, e lo stesso capitano, se avesse tollerato alcuna delle suddette cose.

Gli *Statuti del tersenale* disponevano che in principio di ciascun anno si dovesse dagli anziani dai regolatori e dal generale consiglio eleggere un capitano, da durare in ufficio un anno, con lo stipendio di sessantacinque lire: esso doveva avere cura e custodia del tersenale, delle galere e del naviglio del comune, e di tutte le cose immesse e da immettersi nel tersenale stesso, delle quali doveva compilare l'inventario in presenza di due dei regolatori; doveva riscuotere i noli dei navigli e le tasse; doveva prendere i provvedimenti necessari per il mondare e l'escavare il porto, impedendo l'accumularsi delle materie, e facendo eseguire cloache, e quanto fosse all'uopo necessario.

Per favorire la costruzione, ordinavano che chiunque comprasse navi entro il golfo, e le caricasse in Ancona, dovesse pagare per il primo viaggio la dodicesima parte del nolo, se si trattasse di un anconitano, e la dodicesima parte per ogni viaggio, se si trattasse di un forestiero.

Non davano disposizioni intorno ai diritti da pagarsi per la costruzione di nuove navi, ma soltanto per le riparazioni e le concie. E chi avesse voluto riparare o conciare un suo legno doveva pagare dieci libre di anconitani piccoli, se il legno era superiore alle mille meste, se era inferiore, venti soldi per ogni centinaio di meste.

Permettevano che le navi, per buona stazione, potessero essere tratte a terra, o presso o dentro il terzenale, o lungo la spiaggia. E chi l'avesse tratte a terra avanti o dentro il terzenale doveva pagare un nolo da convenirsi col capitano; chi l'avesse tratte a terra dalla porta di S. Giacomo alla porta Cameranense doveva pagare trenta

denominava quel tratto a pietrame al di là della mura, che re'inge l'arco Traiano. Un tempo si usò anche la voce *fordedietro* per indicare la rupe presso il monte Marano, ove in antico era un lazzaretto.

soldi di anconitani piccoli. E chiunque mettesse nel terzenale per custodia alberi antenne e timoni doveva pagare dieci soldi per ciascun capo 1).

V.

La mancanza dei documenti vieta una storia completa del terzenale; sicchè soltanto è possibile l'accento di qualche notizia spigolata qua e là per le cronache e per i decreti consigliari.

Un Liverotto Ferretti nel 1350, essendo assai ricco e valente cavaliere, fece a sue spese costruire ed armare sei galee sottili in corso per purgare il mare dai pirati, ed egli stesso le capitanò, e condusse l'impresa con molta bravura.

Di un altro Ferretti si ha ricordo, che fece nel 1430 costruire una nave nella *galita* 2) del comune. Egli il 25 marzo si rivolse con un'istanza al consiglio, chiedendo che i marangoni e gli altri operai, i quali, durante la costruzione, fossero estratti dal bussolo per l'anzianato, venissero esonerati dall'esercitare l'ufficio, per non avere impedimento al lavoro; ed il consiglio accolse la domanda in conformità della consuetudine.

Un decreto consigliere del 1390 ordinava che si riparasse e si mettesse in punto di tutte le munizioni opportune la galea grossa del comune, affinchè si possano inse-

1) Rubriche I, II, VI, VIII.

2) Sembrerebbe si dovesse derivare *galita* da *galea*, luogo cioè per costruire riparare o custodire le galee. Questa medesima parola è usata negli *Statuti del terzenale*; e negli *Statuti del mare* si legge *garita*. Il Guglielmotti spiega *galita garita* per *garetta*, luogo dove nella nave sta al coperto la guardia, e quindi, per estensione, luogo chiuso, capanno, tettoia.

guire ed opprimere i pirati, che si fossero appressati alle rive. Si disponeva poi che questa galea grossa potesse navigare con i pellegrini 1), ed il guadagno fosse speso nelle riparazioni della stessa galea e nella manutenzione del terzenale. Un altro decreto consigliare del 1392 stabiliva che, ad ogni richiesta del capitano del porto, gli si pagassero cento ducati per compiere e perfezionare la galeotta nuova incominciata, acciocché potesse essere in pronto per tutti i casi, che in mare possono accadere 2): forse questa galea fu quella che nel 1404 condusse ai bagni di Pozzuoli il papa Bonifacio IX. E nel 1441, avendo il capitano del porto riferito che nel terzenale non eravi alcuna fusta buona o galera, il consiglio decretò che fossero tagliate alcune partite di legname per far trabuchi, 3) ed alcune per fare una galea completa e due fuste da venti a ventiquattro banchi.

Nel 1430 fu eseguita, per la necessità della dogana,

1) La rubrica VIII degli *Statuti del terzenale* stabiliva che qualunque padrone, o cittadino o forestiere, caricasse nella nave pellegrini, uomini e donne, dovesse pagare sei soldi per ciascun pellegrino o pellegrina, se si trattasse di viaggi nel golfo; e la rubrica XI stabiliva che dovesse pagare cinque soldi per ciascuno, se si trattasse di viaggi fuori del golfo.

2) Dal decreto si apprende che attendeva alla direzione dei lavori Marco Remulario da Segna, che nel terzenale faceva il *remigio* delle galere anconitane. Forse Remulario non è il cognome di Marco, ma è l'indicazione dell'arte, cioè del fare il *remigio*. Pur troppo non sono arrivati a noi i nomi dei costruttori navali anconitani, che dovettero essere molti e valenti. Il Guglielmotti fa menzione di un Jacopo d'Ancona, architetto costruttore, ai servigi del papa Callisto III.

3) Trabuchi, forse trabaccoli, o legni per la navigazione da costa; o legni per lanciare armi nella caccia ai pirati: perchè propriamente trabucco vuol significare la macchina di corde, simile all'antica balista, con la quale, durante il medio evo si lanciavano negli assedi pietre e materie incendiarie.

una stima delle navi anconitane, oltre le galee e le fuste del comune in numero maggiore di cinquanta 1).

Un vento terribilmente furioso il 22 giugno del 1485 fece naufragare presso il porto una fusta di Giovanni Marsarella patroneggiata da un certo Biagio, il quale richiese il comune di aiuto per ricostruirla, dichiarando che avrebbe navigato con bandiera anconitana. Il comune, mosso a pietà, gli donò mille fiorini sopra la dogana; e Biagio cominciò una nave di mole superiore ai suoi mezzi, onde non potendo condurla a compimento, chiamò a socio Giovanni di Dionisio cittadino di Ancona. La nave, come fu all'ordine, partì, ed andò a Costantinopoli. Dopo il ritorno, per un secondo viaggio in Barberia, carica di frumento, fu patroneggiata da Giovan Battista di Oddo. Ma ebbe sorte infelice, perchè, nel recarsi di nuovo in Ancona, per una grossa tempesta, affondò nello stretto di Messina il dì ventuno ottobre del 1491.

Forse questa nave è quella medesima, della quale si ha notizia nell'anno 1489, a cagione di un clamoroso avvenimento, giacchè parecchie sono le circostanze fra loro corrispondenti, quali facilmente appaiono dal raffronto. Era una nave nuova di Dionisio Benincasa, e fu fatta sequestrare dal comune e da altri creditori, ed il timone, in prova del sequestro, fu depositato nel terzenale e dato

1) Prospetto della stima: la nave grande nova di Dionisio Benincasa e compagni. Sc. 2000; la nave di Tomasso di Giovanni di Biagio Antici. Sc. 1200; la nave nova di Christofaro Allegretti e compagni. Sc. 900; la nave di Francesco di Giovanni de gli Angioli e compagni. Sc. 1300; la nave nova del conte Ferretti. Sc. 1000; la navetta del suddetto. Sc. 300; la navetta di Marccone di Marcello. Sc. 250; la navetta di Pasqualino Mucciarello. Sc. 200; la caracca patroneggiata da Marccone di Cola. Sc. 200. In complesso Sc. 7350.

La rubrica XX degli *Statuti del terzenale* dava le prescrizioni « de extimationibus navigiorum et de solutionibus pro extimatione ipsorum ».

in custodia al capitano. Il che saputo da Francesco Cinzio Benincasa, ritornato pochi giorni innanzi dall' Ungheria, egli presentò lettere del re Mattia, di cui era familiare, le quali gli davano incarico di comprare la nave per conto di lui. Gli Anconitani, dubitando che le lettere fossero false, stavano incerti sul da fare; quando di notte Girolamo Benincasa, in compagnia di Dionisio, di un tal Alessandro Ridolfi fiorentino, e di altri, a viva forza penetrò nel tersenale, e vi tolse il timone. E fu in città gran rumore e scandalo e sollevazione di popolo. I colpevoli furono puniti; il Ridolfi, raccomandato da Lorenzo de' Medici, fu soltanto bandito dalla città; ed il resto del successo fu accomodato con soddisfazione di tutti, ed anche di re Mattia.

VI.

Ma, lasciando queste minute notizie, che può dirsi abbiano soltanto il requisito della curiosità, notiamo piuttosto che l'importanza della navigazione e della industria marittima anconitana deve rilevarsi dalla partecipazione, che Ancona ebbe in tutte le imprese guerresche contro ai Turchi ed ai pirati, come ne fa splendida testimonianza nei molteplici volumi la classica storia della marina pontificia scritta dal padre Alberto Guglielmotti, onore e lustro degli studi nautici e dell'ordine domenicano.

Caduta Costantinopoli in potere di Maometto, Pio II con tutto vigore si fece a promuovere una lega dei principi cristiani per porre un argine all'oltracotanza turchesca. Ancona fu scelta per luogo di riunione dell'esercito e dell'armata, ed ebbe ordine dal papa di costruire e di ap-

prestare quattro galee: allora fu piena di genti accorse di ogni parte, e corse non lievi pericoli in quei tumultuosi momenti. Pio II vi si recò egli stesso, e vi giunse il due luglio del 1464, accolto con ogni dimostrazione di onore, ed incontrato, per pompa di straordinario festeggiamento, da una galea molto bene adornata, che, sdrucciolando su rote, facevasi camminare per virtù di uno speciale meccanismo, quasi simbolo delle navi, che per i mari dovevano correre alla vittoria; e fu questa una sorpresa, che riuscì graditissima all'ospite augusto. Il giorno 12 agosto giunse in porto la flotta veneta. Ma il pontefice non poté vedere coronati di successo i suoi voti ardenti; perchè, colto da grave malattia, morì, dopo avere appena benedette le navi e le genti dall'alto del Guasco, che doveva presentare, ai riguardanti la sottoposta marina gremita di antenne, uno spettacolo imponente. Ed allora il doge di Venezia, per seguir nell'impresa, ebbe in dono dai cardinali, oltrechè la somma di quaranta mila ducati, anche le quattro galee del papa, che in Ancona erano state costruite ed armate.

Poco appresso, nel 1471, Sisto IV, volendo soccorrere ai comuni pericoli, con breve del 17 settembre ordinò che per la vengente primavera dovesse allestirsi l'armata nel porto di Ancona, e perciò condonò al nostro comune la somma di cinquecento fiorini d'oro sopra i tributi, perchè fossero spesi nelle riparazioni del porto. Ed in premio agli Anconitani dell'opera loro, con altro breve del 23, li raccomandò per la navigazione ai principi cristiani, onde essi non fossero molestati nei traffici, anzi in ogni maniera favoriti. L'armata nella primavera fu pronta, forte di ventiquattro galee nuove, delle quali sei apprestate in Ancona. Tre furono al comando dei capitani anconitani, Niccolò Pedrelli, Clemente di Gaspero, Bartolomeo Marelli; alle quali per il trasporto delle vettovaglie si aggiunsero, la nave di Andrea degli Agli patroneggiata da Francesco

degli Agli, ed il *baleniere* 1) o galea grossa del comune patroneggiata da Francesco di Antonio Matarazzi. Questa flotta di Sisto IV nel 1480 fu alla ricuperazione di Otranto, cadde in potere dei Turchi, e nella circostanza le tre galee anconitane furono comandate da Francesco Ferretti, da Niccolò Bomanelli, e da Dionisio di Callisto Benincasa, che dicono fu il primo insieme con le sue genti ad entrare nella liberata città.

Tanto andava alta la fama delle galee anconitane, che Giulio II, quando volle avere in pronto una potente armata, per combattere i Turchi nella concordia dei principi cristiani, richiese la città nostra della costruzione di sei galee. Con breve del 15 gennaio 1509 egli scriveva: sapendo che in Ancona si possono costruire eccellenti galee, devono gli Anconitani allestirne sei, con ogni cura, delle quali tre saranno al governo di Gabriele Bonarelli, di Galeazzo Fanelli, e di Melchiorre Acquieri, oratori presso di noi. Sarà provveduto alle spese; intanto il tesoriere della provincia verserà immediatamente cinquecento ducati d'oro, ed i popoli di Montesanto, Santelpidio, Civitanova, e Castelfidardo, dovranno permettere il taglio ed il trasporto del legname.

Gli Anconitani, avendo compreso l'interesse della città e del porto, del commercio e della navigazione, si misero immediatamente all'opera; e perchè il lavoro potesse essere sollecitamente compiuto, cinque galee impostarono nel cantiere 2) del terzenale, che maggior numero non ne po-

1) Il *baleniere* o la *baleniera* è propriamente il legno per la caccia delle balene: ma qui con questa voce si vuol significare soltanto la forma grande e capace.

2) Cantiere è propriamente quella parte dell'arsenale, nella quale si costruiscono i navigli al coperto ed anche allo scoperto, e dove giù pel pendio dello scalo si lanciano in mare, ossia si varano. È voce antichissima della nostra lingua. Ma oggidì nell'uso comune diconsi cantiere o cantieri le officine o gli stabilimenti di grandi lavorazioni a macchina.

teva contenere, ed uno nello squero 1) o mandracchio, ossia nella spiaggia lungo il molo presso il rivellino, che allora con la torre del *fanò* 2) era l'estremo limite del porto. Nell'anno medesimo le sei galee erano fatte, varate, ed in pronto di tutte le cose, tranne il corredo mobile 3).

Perciò il pontefice con altro breve del 4 dicembre scriveva: avere saputo da Galeazzo Fanelli, ch'egli vedeva ed udiva sempre con gran piacere, e dall'arcivescovo Sispontino, generale uditore della Camera, tornato di Ancona, che le galere erano apprestate; approvare la diligenza e la sollecitudine; volere che l'opera si conducesse a perfezione con pari diligenza e premura; commettere pertanto il fornimento delle galee stesse, remi, ancore, vele, antenne, alberi, armamenti, e le altre cose necessarie alla navigazione, con la minor spesa, e la maggiore celerità; essere pronto a pagare le spese, sicchè intanto ordinava al tesoriere della provincia un acconto di mille ducati d'oro, e in avvenire avrebbe mandato liberalmente il resto che fosse necessario.

L'anno appresso, e cioè il 9 settembre 1519 Giulio II fu in Ancona ed una fusta fu messa a sua disposizione; e quando si partì per la guerra, ch'egli aveva contro i Veneziani, due fuste furono mandate a Ravenna, perchè potesse all'uopo servirsene: del che il papa molto fu grato.

Dell'eseguito lavoro si avvantaggiarono gli anconitani,

1) Squero, luogo dove allo scoperto si costruiscono o racconciano le navi, voce forse derivata da squadra misura di costruzione.

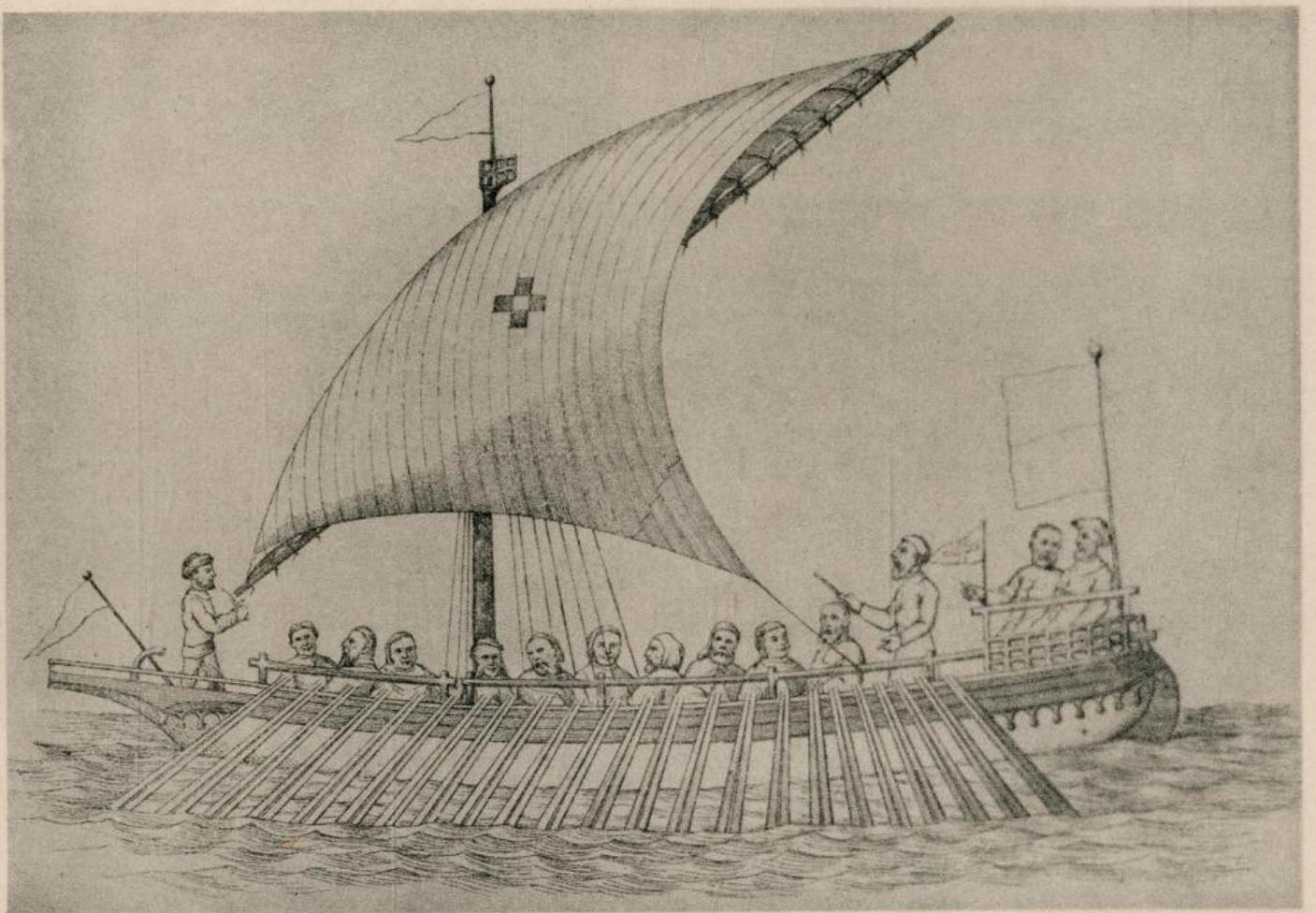
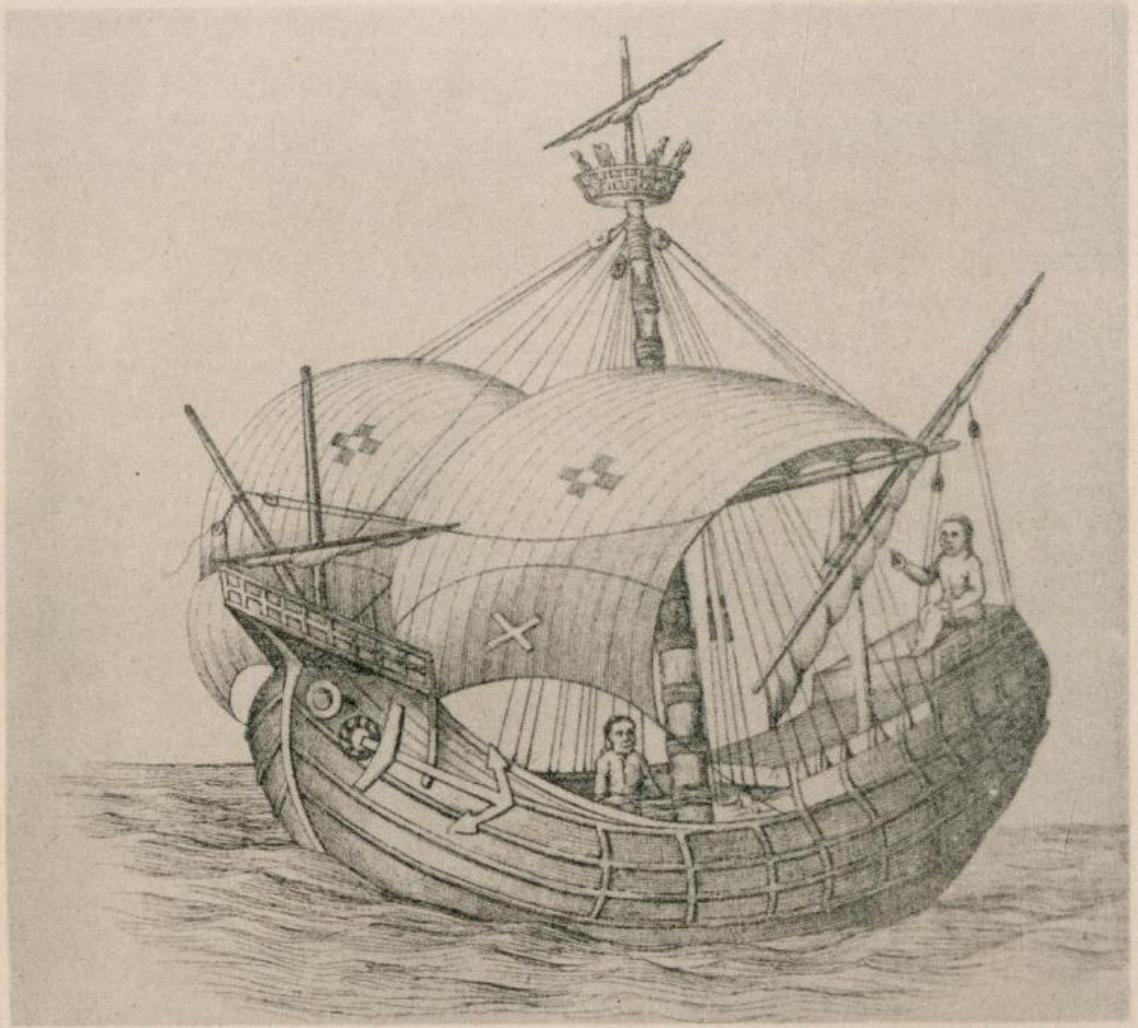
2) Torre del *Fanò*; *fanò* corruzione di faro, torre del faro. Alcuni hanno pensato che *fanò* possa nel medio evo essere derivato dall'antico *fanum*, o tempio, nel quale i naviganti con voti si propiziavano gli dei: ma sembra etimologia troppo sottile e ricercata.

3) Diamo il fac simile della bireme e della nave disegnate nella carta geografica di Grazioso Benincasa. Ancona 1482. — Rivista Marittima. Dicembre 1881. Le Triremi di L. Fincati. Roma. Tipografia Barbera. Anno XIV. Fasc. XII.

è se ne giovarono per la costruzione di un vasto rivellino o bastione, verso lo scoglio di S. Clemente, a difesa del terzenale 1).

1) Die 9 maij 1509. Congregato collegio suprascripto (collegio della balia sopra la buona custodia della città) fecit deventum ad infrascripta capitula et conventiones inter collegium praedictum et magistrum Petrum Amorosum super coptimo fabricae Revellini retro ad arsenalem. In primis che tutte prese abbattute, che sono appresso el loco de dicto revellino, et quelle se avranno ad abbattere, et tutte le prese che se trovassero in dicto loco sieno concesse a maestro Pietro Amoroso. Che il predicto maestro Pietro Amoroso per fare dicta fabrica possa togliere sabione et giara nel porto delante et de retro per dicta fabrica. Che il predetto possa levare lo terreno alla ripa della marina, cominciando appo le fornace fino alla justizia per empire la palata per detta fabrica. — (Fuori della porta di Capodimonte, poco lungi dalla chiesa di S. Giovanni decollato, era il luogo della giustizia, rimanendo le forche fatte di mattoni in un promontorio verso il mare). — Che si debba accommodare potendo la piatta, ovvero la barca, e schifi, per operare in detta fabrica. Che li debba dare li pali in su l'opera per fare la palata. Che li si debba dare le prete vive lavorate presso l'opera per i scarpellini per toccare le prete al componere dove bisognerà. Che li si debba dare lo albero et argano e tutti due li para delle tanaglie di ferro; che li si debba dare gli arbesi et piombo et maestria ad arbesi alle prete vive in opera. Et detto maestro sia obbligato ad fare dicta fabrica a tutte sue expense, cioè de canti, calcina, legnami, tavoli, acuti, bollette, conche, et maestria con tutte cose, che bisognerà. Et questo per pretio de' dodici fiorini la canna de tre teste, et al dicto conto li se paghi la volta, se farà de' canti buoni et recipienti, et la metà del voito per pieno. — Giovan Battista Honorio Canc. ».

Da Pietro Amoroso, valentissimo architetto militare, nel 1480 — fonno facti li rivelini, uno al porto appresso la torre de' fanò, l'altro alla porta da mare sotto le ripe de S. Marco. — Pietro Amoroso, di Ascoli, era — familiariter habitante in Ancona. — Così il Bernabei. Ricci, Memorie Storiche delle arti e degli artisti della Marca di Ancona. Macerata Tip. Mancini 1834.



VII.

Col mutamento di governo, quando nel 1532 Ancona dal libero reggimento comunale passò alla soggezione della sede pontificia, s' inizia il decadimento della nostra marina. Veramente da principio si ebbe una rifioritura; così lasciò scritto il Saracini: « nel 1549 venne in Ancona ad habitare gran gente forastiera. Di levante vennero Sciotti ed altri Greci diversi, Mercanti, Marani, Hebrei, Levantini, Turchi, Armeni; et dall'isole di Sicilia diverse famiglie, come anco dalla Dalmatia, d'Alemagna, di Francia, e di Fiandra. Onde per il concorso dei mercanti si faceva in essa città gran negotii, venendo di continuo nel suo porto navilij diversi, detti schirazzi, charavelle, et d'altre sorte e nomi chiamati, carichi di cori, cordovani, lane, sete, ciambellotti, droghe, reobarbari, zuccari, et di Fiandra piombi, carisee, et altre diverse mercantie ». Ma tutto ciò fu cosa del momento, come è solito avvenire quando di una qualche novità si tratta; e fu conseguenza dei privilegi concessi ad Ancona, per compensarla in qualche guisa della perduta libertà, dal pontefice Paolo III, che aprì il porto al commercio di qualsivoglia nazione, anche turca ed ebrea, od altra infedele 1).

Il cardinale Accolti, occupata la città, della quale aveva compro il possesso, nei giorni della sua feroce do-

1) Sciotti, abitanti di Scio. — Schirazzi, charavelle, come dromoni, chelandrie, e fuste, specie diverse di navi, a remi ed a vela, di foggia varia, o snelle, o rotonde, o a fondo piatto, piuttosto piccola che grandi. — Cori o cuoi; cordovani o pellami lavorati nella città di Cordova; ciambellotti o camellotti, tela fatta di pel di capra, ed anticamente di camello; carisee, forse cuoi o drappi provenienti da Carisa città della Spagna.

minazione, intento a far denari, quanti più potesse, fece distruggere le galee del comune anconitano, per risparmiare la spesa non lieve del mantenimento, e fece riporne gli avanzi nel terzenale.

Da indi in poi non si ha più memoria di costruzione di navi, ma soltanto di qualche armamento. Quando, sotto Pio V, si preparava la squadra pontificia, che nel 1570 doveva illustrarsi nella gloriosa battaglia di Lepanto, in Ancona per comando di Marcantonio Colonna alcune galee furono armate, e di una ebbe il comando il capitano Alessandro Ferretti. Il Colonna ebbe poi nel suo seguito, come venturieri e gentiluomini, Michelangelo Benincasa, Marcello Regi, il cav. Tommasi, e l'architetto Giacomo Fontana, che fu il capo dei bombardieri.

Di un altro armamento seguito in Ancona, parecchio tempo appresso, cioè nell'anno 1658, ci lasciò notizia il Saracini, il quale nella sua storia scrisse che per ordine di Alessandro VII furono armati cinque vascelli, per andare in levante ai danni del Turco. Il primo fu armato a spesa di D. Mario Ghigi generale di santa chiesa, chiamato Elettore di Colonia, e comandato da Giovanni Lipparelli di Cortona; il secondo fu armato a spesa del cardinal Barberini, chiamato Croce d'oro, e comandato da Lorenzo Adami di Fermo; il terzo fu armato a spesa del principe Camillo Pamfili, chiamato Sacrificio d'Abramo, e comandato da Luigi Corradini fiamingo; il quarto fu armato a spesa del principe Niccolò Ludovisi, chiamato S. Michele, e comandato da Gabriele Sampiero Bolognese; il quinto fu armato a spesa della Camera Apostolica, chiamato S. Margherita, e comandato da Gabriele Gabbuccini di Fano 1).

1) Il Guglielmotti, nel suo volume intitolato *La Squadra Auxiliaria della Marina Romana*, conferma la notizia, ma con alcune variazioni. Il vascello chiamato Croce d'oro dal Saracini, dal Gu-

Dopo non lungo volgere di tempo cessano ancora gli armamenti, e soltanto alcuni pochi nobili anconitani continuano le tradizioni egregie degli avi, dandosi alla professione marinaresca nella marina pontificia 1): Carlo Nappi, capitano di galea nel 1627; Galeazzo Fanelli, capitano di galea nel 1629, con un cavaliere Degli Agli e Francesco Terenzi, nobili di poppa 2); Francesco Ferretti nel 1655, che per i suoi meriti fu nominato governatore delle armi nella piazza di Civitavecchia; Camillo Ferretti nel 1689 governatore della squadra, e Francesco Maria Ferretti nel 1690 anch'esso governatore, entrambi uomini insigni, e perciò decorati di molte onorificenze, ed investiti dei più alti uffici. La triste condizione di cose si accentua nel secolo decimottavo, e fra gli ufficiali della marina romana troviamo soltanto i nomi, nel 1722 di Leonardo Ferretti e Guido-baldo Bonarelli, nel 1707 di Fabiano Ferretti, e nel 1753 di Giovanni Ferretti.

In tanto e generale abbandono nessuna meraviglia, se dagli atti consiliari si possono appena due notizie raccogliere, risguardanti l'arsenale, e l'una dall'altra per gran

glielmotti è invece chiamato Corona d'oro. Il capitano Luigi Corradini dal Saracini detto fiamingo, dal Guglielmotti è detto ravennate. Il S. Michele, secondo il Guglielmotti fu comandato da Vincenzo Maria (non Gabriele) Gabbuccini di Fano, e non dal Sampiero Bolognese, che fu invece il comandante di un altro vascello denominato S. Francesco; e la S. Margherita fu agli ordini di Galgano Della Ciaia. Cotesti vascelli furono acquistati o noleggiati qua e là, e dalla marina mercantile furono ridotti ai servigi militari. Il Guglielmotti riporta il testo del contratto per il noleggio del Sacrificio di Abramo concluso a Venezia il 2 marzo 1858.

1) Capitani in seconda, come oggi si dice.

2) Le più distinte nobili famiglie anconitane sempre negli antichi tempi figurarono nei fasti della marina: Acquieri, Agli, Benincasa, Bonaldi, Bonarelli, Fazioli, Ferretti, Guarnieri, Marcellini, Marchesini, Marelli, Mascioli, Matterazzi, Nappi, Pedrelli, Scala, Terenzi, Tommasi, Torriglioni.

tempo distante. Il 4 novembre 1556 il consiglio, desiderando con il divino aiuto di conservare la città e il popolo ed il contado illeso da ogni morbo contagioso, e salvo da ogni sospetto di peste; non avendo luogo più comodo, ove si possano collocare le robe e le mercanzie, che vengono da luoghi infetti, per curarle e governarle, fin tanto che si possano licenziare, che l'arsenale, il quale non è tutto coperto nè ben chiuso; decretò che fosse data autorità alle commissioni del porto, perchè debbano acconciare e coprire due navate dell'arsenale stesso, di modo che vi si possano mettere sicuramente le suddette robe e merci, spendendo del pubblico peculio quanto sarà necessario, e facendo pagare una cosa onesta ai mercanti, acciocchè la comunità possa col tempo rifarsi della spesa sostenuta 1). Nel 7 giugno poi del 1712 il consiglio decretò che si coprisse l'arsenale, essendo da un incendio stata distrutta quella parte, nella quale si suole riporre il cavafango; e che in seguito, quando questo per il racconcio si debba sottoporre alle fiamme, si avesse a compiere l'operazione nello squero, e non altrove.

1) Non aveva allora la città un lazzaretto, che era soltanto in costruzione del 1554 sotto le rupi dei Guasco verso lo scoglio di S. Clemente, per cura degli ufficiali della sanità. Questo lazzaretto nel 1572 fu restaurato dal Paciotto, difendendolo dalle escursioni barbaresche con un fronte bastionato, e nel 1602 venne ampliato, rimanendo tuttavia insufficiente ai bisogni, sicchè anche nel 1626 fu necessario occupare un salone dell'arsenale.

Questo lazzaretto, dopo che fu eretto quello monumentale del Vanvitelli, fu da Benedetto XIV donato al comune, che per abbandono lo lasciò andare in rovina. — (V. MICHELE MARONI *Lettere di Benedetto XIV all'arcidiacono Storani*. Archivio Storico per le Marche e per l'Umbria. Foligno, 1885, anno 2.^o Vol. 2.^o fasc. VII e VIII). Altri lazzaretti si ebbero in tempi più antichi: uno ne fu costruito sulla rupe di Capodimonte, che fu guasto dalle dilamazioni dell'Astagno, ed un altro nella stessa rupe, che non fu a lungo servibile, perchè non abbastanza segregato.

VIII.

I nobili, omai degeneri dagli avi, che seppero tenere alto l'onore del casato, esercitando la mercatura, trattando le armi, operando nei pubblici uffici, usando le ricchezze accumulate coi traffici per dare alla patria decoro con lo splendore delle arti; disusati da tempo alle dure prove cruento contro i nemici della cristianità, e compiacentisi per sollazzo delle innocue giostre al Taraino; nel fasto pomposo delle spagnolesche usanze, e nella vacuità delle cerimonie a rigida etichetta regolate, volsero lo sguardo all'arsenale; ma non più pensarono al lavoro sudato e fervoroso, ma sibbene alla comodità del luogo per campo di patetici divertimenti. E perciò molti di essi nel febbraio del 1650, desiderosi di dare alla gioventù occasione di esercitarsi in operazioni sceniche e virtuose, chiesero al consiglio di ridurre l'arsenale in teatro perpetuo, a forma di molti famosi in Italia, senza alcuna pubblica spesa, e senza impedire l'uso dell'arsenale stesso per le occorrenze delle soldatesche per il servizio del principe e per l'ufficio della sanità, dichiarando che sarebbero stati pronti a riparare in tale occasione quelle parti dell'edificio, che avessero presentato qualche pericolo d'imminente rovina. Ed il consiglio nella tornata del 1 marzo dello stesso anno, considerando che dall'ozio derivano tutti i mali, onde è necessario provvedere di sradicarlo dalla città, acciò la gioventù s'impieghi ad esercizi lodevoli, accolse la proposta dell'erezione del teatro, nel quale si possono rappresentare opere sceniche e farvi macchine ragguardevoli nella circostanza di passaggio di principi, ed in altre che occorressero.

Così l'antico e glorioso arsenale ebbe la sua profanazione dai discendenti di quei nobili cittadini, che tanto lo

avevano onorato. Nel 1664 il teatro fu compiuto, ed il 13 ottobre alla presenza del governatore, monsignor Odoardo Cibo dei principi di Massa, il quale aveva ordinato che per cagione di uniformità ciascun palco non dovesse avere altro ornamento che la balaustrata davanti lo stemma di sopra nel mezzo dell'arco e dentro soltanto la dipintura di colore turchino allattato, si fece tra coloro, che ne avevano sborsato il prezzo, l'estrazione dei palchi stessi o luoghi, o casini, che erano, oltre quelli destinati all'autorità, in numero di cinquantadue.

Non è qui il caso di esporre, ma nè anche di accennare la storia di questo teatro. Solamente, a titolo di curiosità, e per concludere, diremo che, durante il regno italico, il generale Lemarois, aiutante di campo di Napoleone imperatore e re, governatore delle provincie di Ancona Urbino Macerata e Fermo, con piglio soldatesco, ne chiese la distruzione. Il 19 novembre del 1807, egli diresse ai deputati ai pubblici negozi la seguente lettera:

« Sua Maestà l'imperatore e re avendo stabilito che saranno formati in Ancona dei considerabili stabilimenti marittimi, egli è d'importanza che tutti i fabbricati addetti al servizio della marina sieno rimessi al primitivo loro destino; e l'edificio, in cui esiste la sala degli spettacoli della città, trovandosi di questo numero, io vi prevengo che voi dovete da questo momento occuparvi a creare un altro locale, ovvero a far fabbricare in un luogo più comodo un teatro convenevole tanto per il rango, che la vostra città tiene nella provincia, quanto per la sua popolazione. Voi tanto più dovete portare la vostra sollecitudine sopra questo oggetto, giacchè Ancona avrà sempre una guarnigione numerosa di terra e di mare, e che l'attuale teatro sarà demolito fra sei mesi. Ho l'onore di salutarvi ».

I deputati ai pubblici negozi rimasero sbalorditi, e rapportarono la cosa al consiglio, il quale elesse una com-

missione composta del conte cav. Andrea Malacari, del conte Ludovico Sturani, e del comm. Antonio Passionei Camerata de' Mazzoleni, il quale, avendo rinunciato, fu sostituito da Marino Bonda. Si scrisse quindi al cardinale segretario di stato, per dargli avviso del fatto; e questi rispose che trattavasi di una innovazione contro l'espressa volontà del sovrano legittimo, disapprovata e non ammessa da lui; non sperabile quindi nè l'assenso per parte del governo nè alcuna sovvenzione per tale oggetto. Il Lemerois, avendo saputo di questo carteggio, volle avere copia della lettera del cardinale, e dopo averla avuta e letta, si limitò ad esclamare: va bene. Anche di questo incidente s'informò il cardinale, il quale replicò nulla dispiacergli che al generale fosse stata data copia della sua lettera, perchè egli aveva potuto per tal modo apprendere essere la cosa disapprovata dalla santità del pontefice, il quale dichiara costantemente che non riconosce nè vuol riconoscere alcun altro padrone fuor di sè stesso, e se non può opporsi alla forza, non può nè vuole manifestare alcun assenso in pregiudizio dei sacri ed inconcussi diritti della sua sovranità. Ed ecco un teatro, un umile teatro, non convenevole ad una città importante, elevato ad argomento di alta ragion di stato! Ma le circostanze non erano propizie; ed il rapido avvicinarsi degli avvenimenti fe' sì che la questione non potesse avere il suo corso.

IX.

A sollevare le condizioni commerciali e marittime, ridotte al colmo dell'infelicità, Clemente XII, con bolla del 14 febbraio 1732, secondo i principii economici del tempo, concesse la franchigia al porto ed alla città, ossia, come

si dice comunemente, concesse il porto franco. Il commercio così poté scuotersi dal suo stato di languore, rinascere e rifiorire. Grande fu l'esultanza dei cittadini, che con dimostrazioni festose vollero manifestare la loro gratitudine al provvido pontefice.

Il quale, volendo che la città fosse portata al punto da potere corrispondere con ogni comodità all'avvenire prospero, che nelle comuni speranze si vagheggiava, ordinò che fosse con un molo o braccio ampliato il porto, e che venisse costruito un grande lazzeretto, affidando gl'importanti lavori all'insigne architetto, Luigi Vanvitelli 1).

Il lazzeretto, la cui prima pietra di fondazione fu posta solennemente il 26 luglio 1733, di rimpetto all'Astagno, nel punto opposto all'ingresso del porto, fu compiuto circa il 1776, e riuscì un capolavoro, vincendo in perfezione quelli di Livorno di Genova e di Venezia 2).

Nel 1735 fu dato principio al grandioso lavoro del molo. Si dovettero superare grandi difficoltà; le opere, spesso guaste dall'impeto dei marrosi, rimasero interrotte per non breve tratto di tempo, e furono riprese dall'architetto Filippo Marchionni che le condusse a termine circa il 1781. All'ingresso del molo s'innalzò l'arco, tutto di ordine dorico, sopra disegno del Vanvitelli, che si chiamò Clementino, come il molo stesso o braccio; ed al limite estremo si costruì un baluardo, sormontato da una torre gigantesca per faro.

1) A questi doni aggiunse quello di una sua statua colossale, scolpita dal Cornacchini della scuola del Bernini, la quale fu collocata nella maggior piazza, oggi piazza del plebiscito; così egli liberò la città dalla spesa, che essa avrebbe dovuto sostenere per un qualche monumento a testimonianza di gratitudine verso il principe magnanimo a cagione dei ricevuti benefici.

2) Questo lazzeretto, per la troppa sua vicinanza alla terra, più che al proprio suo scopo, servì ad uso di caserma. Presentemente è stabilimento industriale per raffineria di zucchero.

L'influenza dei tempi nuovi, che stavano per sorgere, esercitò i suoi benefici effetti. Le cure pubbliche si rivolsero a miglioramenti edilizi. Per munificenza di Pio VI fu aperta un'ampia strada per decoroso ingresso alla città, e fu eretta la porta monumentale, che dal papa prese il nome di Pia.

Ma le vicende politiche, nell'infuriare della rivoluzione francese e nelle guerresche imprese durante il regno italico, fecero sospendere l'iniziato movimento. Dopo il 1815, avvenuta la restaurazione pontificia, nella sicurezza di una lunga pace, venne ripreso; ed Ancona ebbe nuove piazze, e quel teatro convenevole, che il Lemerois con spavento del civico magistrato aveva reclamato, come necessario.

Pio VII fece eseguire la fabbrica dell'ufficio di sanità sugli avanzi del rivellino, che in antico segnava l'ingresso del porto, conducendovi un piccolo molo per la sicurezza delle navi che vi dovessero accedere. Il lavoro fu compiuto nel 1821; e nello stesso anno fu confermata la franchigia di Clemente XII, che un decreto governativo riguardante alcuni generi di mercanzie aveva colpito a morte 1).

1) Grandi feste furono allora fatte in onore di Pio VII: messa cantata e *Te Deum*, suono di campane, spari delle artiglierie nei bastimenti in porto pavesati a gala, regate, corse di barberi, drappi alle finestre, illuminazione per più sere delle case e dei pubblici edifici, fuochi d'artificio, globi areostatici, accademie musicali, elemosine ai poveri, dimostrazione popolare per le vie, convegno nella Loggia, dove il consigliere commerciale Vincenzo Candelari lesse un discorso. Furono poi in onore dello stesso pontefice eretti due busti marmorei, uno a spese della Camera di Commercio e collocato nella Loggia, uno a spese del Comune e collocato nella sala maggiore del pubblico palazzo. — La franchigia, in conseguenza delle nuove condizioni politiche di Ancona dopo il 1860, cessò in virtù delle leggi 23 maggio 1869, N. 5514 e 19 agosto 1889 N. 5243.

X.

Ma per la navigazione e l'industria marittima più alti ed efficaci provvedimenti si riconoscevano necessari; e specialmente da tutti si richiedeva un più conveniente accesso al porto dalla parte di terra, ed un luogo più acconcio, che non fosse quello presso gli uffici di capitaneria e di sanità, denominato lo squero, per la costruzione e la riparazione delle navi.

L'accesso al porto era il più incomodo ed indecente, che mai essere potesse; giacchè era necessario per un viotolo della darsena entrare in alcune oscure stanze del vecchio arsenale, dalle quali, dopo alcune risvolte, si usciva sul molo. Fin dal 1838 l'ingegnere comunale, Michele Bevilacqua aveva compilato un disegno, tanto di una barriera, quanto di un arsenale. La barriera doveva sorgere, dov'era il muro di cinta fra il vecchio arsenale ed il baluardo di S. Primiano, mediante l'atterramento del medesimo, spiccandosi da essa un ponte sopra le acque diretto verso l'Arco di Traiano. L'arsenale doveva costruirsi presso a poco, dov'erano le rovine dell'antico, e doveva contenere, oltre il cantiere e gli scali e il bacino per ricevere le navi varate, grandiosi edifizi per officine e magazzini, per sale dei modelli occorrenti e degli uffici.

L'attuazione del disegno grandioso parve da prima non fosse facile a conseguirsi; ma le speranze si accesero, quando si ebbe la notizia che il papa Gregorio XVI si sarebbe recato in Ancona.

Allora per ordine del gonfaloniere, si atterrò il muro di cinta, secondo la proposta del Bevilacqua, e sotto la direzione del medesimo, si elevò in forma provvisoria la

desiderata barriera, e si spiccò il ponte, componendosi presso l'Arco Traiano una loggia assai riccamente decorata.

Gregorio XVI giunse in Ancona il 14 settembre 1841; e il giorno appresso, seguito dalla sua corte e dalle autorità cittadine, fra le acclamazioni del popolo, lo sparo delle artiglierie, e il suono delle campane, si recò al porto. Ed egli primiero oltrepassò la barriera, e per il ponte si condusse alla loggia, dalla quale assistè al varo di un bastimento costruito nel vicino squero 1). Il pontefice, cedendo alle preghiere rivoltegli, permise che la barriera dal suo nome papale si chiamasse Gregoriana, e che il bastimento dal suo nome di battesimo si chiamasse Mauro. Fu in questa occasione che, a proposito del varo in luogo ristretto e per ogni ragione non adatto, gli venne fatta presente la necessità di un arsenale rispondente a tutte le esigenze dell'arte.

Il pontefice trovò giusti i desideri esposti, e mostrò di prendere molto interesse alla cosa. Sicchè per suo invito,

1) Nei sodoni e nei piedistalli della barriera furono poste le seguenti iscrizioni dettate da Lorenzo Barili.

I. Il Comune allietato — per la faustissima — aspettazione del pontefice massimo — Gregorio XVI — diroccata una casa — rotto il muro — costruito ed ornato il ponte — in quindici giorni — al porto aprì questo ingresso.

II. Il varco ancora intatto — con ottimo augurio tragittate — o principe — e di temporaneo stanziandolo perpetuo — del vostro nome lo degnate — perchè Ancona — i termini del nativo suo cubito — là da Pio VI — qui da Gregorio onori.

III. Il porto anconitano — unico fra Venezia — e Brindisi — opportuno agli orientali commerci — celebrato per molte età — coi primi d'Italia — per la barriera gregoriana — il suo decoro ricolma.

IV. Entrate — o Gregorio — orrevolissimo socio — a Clemente XII a Pio VI — provvidi aggranditori — delle opere di Traiano — la cui mole — il tempo ed i flutti rispettarono — disdegnosi di sperdere — la memoria di civili virtù.

non molto tempo appresso, si recarono in Roma l'ingegnere Michele Bevilacqua, e per la Camera di Commercio i signori cav. Giuseppe Baluffi ed avv. Alessandro Braga. E rinnovata la preghiera, il papa, affidò lo studio del progetto, ad una commissione artistica composta di tecnici più apprezzati, e nominò una congregazione di stato formata dei cardinali Antonio Tosti, Mario Mattei, Giacomo Giustiniani, Giacomo Brignole, Luigi Lambruschini protettore della Camera di Commercio, e Lodovico Gazzoli protettore della città. Il voto di questa congregazione fu favorevole; ed in conseguenza il papa ordinò la esecuzione dell'opera e l'assegnazione di scudi ottantamila, secondo la spesa preventivata, da sborsarsi in rate di scudi quattromila nel corso di venti anni.

Ma perchè i lavori potessero tosto iniziarsi, e condursi a termine in tempo breve, lo che molto premeva a tutti, e specialmente alla gente di commercio e di mare, parecchi cittadini tra i più facoltosi si offersero di fornire immediatamente a prestito gratuito la somma occorrente 1). E fu questo esempio di patria carità degnissimo di ogni lode.

1) Ecco i nomi: Agi fratelli, Almagià David di S. V., Almagià e Servadio, Almagià fratelli, Almagià Mayer, Almagià M. P. e figli, Andreucci Agostino, Ascoli S.S., Aureli Ciriaco, Baldantoni di Clemente fratelli, Baluffi cav. avv. Giuseppe, Baluffi Niccola e figli, Barili Gregorio, Bausa Giorgio, Belcorpi Giuseppe, Belgiovane Vito, Benincasa marchese Cesare, Becnheiner Salomone, Beretta Daniele, Bevilacqua Michele, Bianchi Luigi Stanislao, Blumer et Ienny, Bonandrini Rinalducci Marianna, Boni Raffaele, Bonomi fratelli, Braga Alessandro, Brettauer, Brisi fratelli, Burattini Michele, Camerini Isach, Camiz Zaccaria, Candelari Agostino, Candelari Francesco, Casaretto Francesco, Casaretto Giacomo, Censi e Gulinelli, Colonelli Luigi, Costantini Benedetto, Cresci Erminio, De Marchis Leopolda, Di Michele Costantino, Dinner e C., Durusi Giorgio, Euseby fratelli, Fabiani Serafini Vincenzo, Fabretti Filippo, Ferretti Daniele, Foschi Leonardo, Gagliardi Gioacchino, Gallico Giacomo di Samuele, Gallico Gioacchino, Grandmann G. G., Gregori Gaudenzio, Lisandrelli Ange-

La prima pietra, con grande solennità, fu posta il 12 marzo 1843, ¹⁾ essendo festivo per l'onomastico del papa; e la cerimonia fu presieduta dal cardinal Antonio Tosti, protesoriere dello stato, recatosi appositamente in Ancona per soddisfare ai voti della cittadinanza espressigli dai deputati della Camera di Commercio. La funzione religiosa per la benedizione fu celebrata nella chiesa di S. Primiano; prossima alla barriera, riccamente per la circostanza addobbata, essendo presenti il vescovo Antonio Maria Cadolini, il delegato apostolico Enrico Orfei, il conte monsignor Giuseppe Milesi, i capitoli della cattedrale e della collegiata, tutti i parroci, tutto il clero secolare e regolare, il gonfaloniere e gli anziani, le autorità civili e militari, la camera e i tribunali di commercio, il magistrato di sanità, i consoli delle potenze. Compiuto il rito, si andò processionalmente al luogo, dove la pietra doveva collocarsi, e dove fu collocata, mentre la banda rallegrava l'aria di musicali concetti, le campane delle molteplici chiese suonavano a festa, e le artiglierie tuonavano dalla cittadella dai baluardi e dalle navi ormeggiate nel porto, fra le acclamazioni

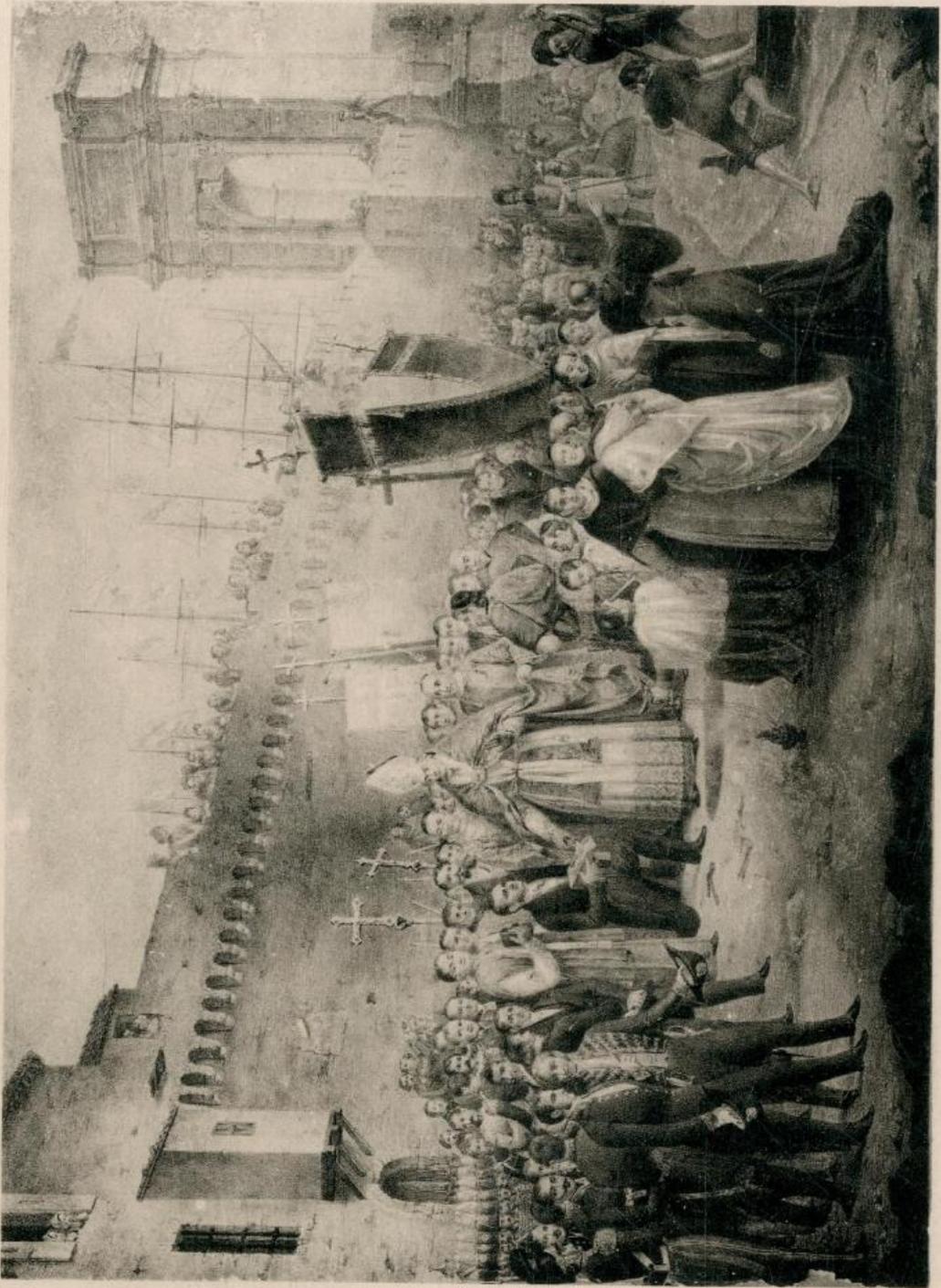
lo, Macerata eredi di Aba, Maggi Leonardo, Marinelli erede di Cesare, Marinelli Francescangelo, Martini Francesco, Mercatelli Alberto, Mereghi Paolo, Misturi Malacari Alessandro, Meroder fratelli, Morpurgo Leone Abramo, Nappi Antonio, Paccaroni Francesco, Pallini Luigi Antonio, Pappo M. A., Perugia S. R., Pichi Giuseppe Barnaba, Pichi Prospero, Pichi Giorgio, Ploner Mariano, Podesti Filippo, Ribighini Antonio, Rocchi Lodovico, Samadet Carlo, Salmoni Moisè, Senigaglia Leone, Sestilli Giovanni, Simonetti fratelli, Tartaglioni Antonio, Tartaglioni e Filipponi, Terni Giacomo e figli, Tomassini Antonio, Viterbo fratelli, Vivanti Sanson, Zanetti Andrea.

1) Il giorno 4 marzo 1841 era stato stipulato in Roma, a rogito Arlevati, l'istrumento di concessione, firmato dal cardinal Tosti, dai signori Baluffi e Braga, e dai signori Paolo Mereghi e Francesco Faberi in qualità di testimoni.

fragorose del popolo esultante accorso frequentissimo non ostante il tempo piovoso 1).

Insieme con la pietra fondamentale fu collocata una memoria scritta in pergamena, firmata da Francescangelo Marinelli, presidente della Camera di Commercio, e da Mariano Ploner ff. di segretario, che, come documento importante qui merita di essere allegata in disteso: « Ancona fra vicine lontane, antiche e novelle genti in bella nominanza per severo porto, frequenti commercii, sperti naviganti; a costruire rimpalmare e serbar navili, non aveva che povero lido, scanicata volta, ed in nome di squero uno spazzo angusto, sentiero a' passanti. Pure quivi al sole al gelo ai venti ed alle piogge, al modo delle eroiche età, facevansi qui legni, ove, attraversato l'atlantico, trapassata la linea, l'Anconitano portava a popoli dell'altro emisfero la novità del suo vessillo. Tanto poterono in lui le speranze nuove, l'industria crescente la vergogna temuta di tornar ultimo in queste arti, onde già un tempo gareggiava co' primi! Però all'attitudine e volontà, per sè forti a vincere impedimenti fortissimi, era pur tempo di crear condizioni conformi, e proporzionate a conseguirne il massimo esercizio, e progredimento. Quindi la Camera primaria di Commercio implorava dalla Santità di Gregorio XVI, nel dì della sua stanza in Ancona, la fondazione di un Arsenale Marittimo, pari all'alta intenzione. Il sovrano Pontefice trovato con gli occhi propri, all'operosità del lavoro loco disaccordante e contrario, veduto con la sua mente alla bontà del concetto rispondere l'utilità del fine, assentiva generoso al prego. Per la qual cosa, ritratto fedelmente tutto il futuro edificio, come nac-

1) Diamo riprodotta l'incisione, che della cerimonia fu fatta allora dal valente artista anconitano, il sig. Antonio Bedetti, tradotta anche in quadro ad olio dall'esimio pittore concittadino conte Go-deardo Bonarelli.



que nell'ingegno dell'anconitano Michele Bevilacqua, fatta la ragione del dispendio non disorbitante scudi ottantamila, e sopposto ogni cosa (da Giuseppe Baluffi, ed Alessandro Braga, a ciò deputati) al giudizio del consiglio artistico in Roma, l'autore e l'opera ebber lodatori assai, riprenditore nessuno. Dopo ciò la Congregazione ordinata dal Pontefice Sovrano a deliberare intorno alla cosa, stabilì il computato spendio farsi dal Governo, sopperente scudi quattromila per anno, dover la Camera proponente curar l'esecuzione dei lavori terminabili dopo otto anni, nè potersi cominciare l'impresa, se già per lo Comune non si facesse copia di acque salubri agli abitatori della città. La Camera accettava grata e plaudente; e Luigi Perozzi, che già aveva dimostrato come l'onore del Gonfalone sia peso, ma caro, a chi col senno e con l'opera volgesi al bene dell'universale, diede incontanente principio all'atto richiesto dal paterno ufficio. Fornito così ogni dover precedente all'atto solenne, oggi 12 marzo milleottocento quarantatre della cristiana salute, invocato il soccorso celeste, letiziante ogni ordine di cittadini, per mano dell'Eminentissimo Cardinale Antonio Tosti Pro-Tesoriere di Sua Santità vien posta la prima pietra fondamentale al grande edificio. E, Dio permettente, a coloro che potranno veramente chiamarlo monumento degli antichi, faccia fede come i presenti intendendo alla maggiore prosperità ed alla gloria del loco nativo, comprendevano anco loro nella previdenza del benevolo pensiero ». 1)

Il Cardinale Tosti era giunto in Ancona la sera del 10 marzo, e la sera del giorno successivo intervenne all'accademia di musica, che a cura del magistrato fu data nella sala comunale, vagamente decorata, dove accorse

1) Della cerimonia fu redatto istrumento lo stesso giorno 12 marzo 1843 dal Cancelliere Vescovile, Sig. Vincenzo Gariboldi.

il fiore della cittadinanza. 1) La sera del 12 ad altra accademia intervenne nella sala della società del Casino Do-

1) Fu cantato a più voci il seguente inno, parole del canonico Martelli, musica del cav. Malucci.

Di plausi risuona la Dorica sponda,
Un Grande cui l'ostro la fronte circonda
Di liete venture qui venne forier.

Il Prence supremo sua fida colonna,
Lo appella suo vanto del Tebro la donna,
Amico del dritto, del bello, del ver.

Ei venne, e per Esso d'un pegno novello
L'Augusto gran Padre fa lieto l'ostello,
Che dolce memoria nel petto gli sta.

Ei venne e dal cielo or prega che scenda
Influsso benigno sull'opra stupenda,
Che fama a GREGORIO perenne darà.

Là dove lo sdegno dell'onde rubelle
Ai piedi del Guasco si frange, alle stelle
Già veggo una mole la fronte levar.

Le ride del cielo l'aspetto sereno,
Il mare ne accoglie l'immagine nel seno,
E gode le mura novelle bacciar.

Di fabbri operosi tra un popolo folto
Assiduo di magli percuotere ascolto,
D'ardenti fucine discorde fragor.

Dai gioghi discesa d'alpine foreste
La rovere invitta qui l'ali si veste
E torna a sfidare dei nembi il furor.

Straniera bipenne non fia che rintroni
Più gl'itali boschi: son nostri, son doni,
Che al nostro terreno natura largì.

Ah! cessi una volta l'improvvido, insano
Consiglio di armare noi stessi la mano,
Che tante ferite già in petto ci aprì.

O Dori, quei giorni mi tornano a mente,
Allora che stanza d'indomita gente,
Famoso nel mondo tuo nome sonò.

rico, la quale fu sollecita di partecipare alla manifestazione della pubblica allegrezza. 1) Nella giornata del 12, dopo

Per alma incorrotta, per braccio gagliardo
Fur chiari i tuoi figli, e il patrio stendardo
Temuto per l'ampie marine volò.
Del tuo cavaliere più volte la lancia
Di bianca paura scurare la guancia
Al veneto Marte sui mari già fè.
E nobili palme, allor che al conquisto
Europa si mosse dell'urna di Cristo,
Sull'ardue triremi ferrate mietè.
Ma dove trascorri, mia fervida mente?
Acerbo martiro è a core dolente
I gaudj membrare d'un tempo che fu.
Ma scarso non fia conforto ai dolori,
Se un astro ancor brilla propizio su Dori
E sveglia nei petti la prisca virtù.
O patria t'allegra, dal Tebro ov'ha impero
Chi vigile guarda le chiavi di Piero,
Benigno a' tuoi lidi le ciglia drizzò.
E spiro di vita quel guardo discese
Su queste contrade; a nobili imprese,
Ad opre civili gli spirti infiammò.
O prence, deh! allora, che al soglio dinnante
Starai di quel Sommo, le auguste sue piante
Imprimi per noi del bacio d'amor.
Di noi Tu Gli parla, Tu narragli come
Nei Dorici fasti già scritto è il suo nome,
E meglio è scolpito nei memori cor.

1) Furono cantati i seguenti versi del canonico Martelli musicati dal maestro cav. Malucci.

Come un astro d'un baleno
Solca l'ombre, e si nasconde:
Tal l'aspetto tuo sereno
Ratto a noi si celerà;
Ma perenne in queste sponde
La memoria tua vivrà.

la funzione del collocamento della pietra, si fece nel porto la regata, cui il porporato assistè dalla Loggia de' Mercanti. E perchè il giubilo fosse anche dei poveri, furono con umanissimo consiglio distribuiti agl'indigenti quattordicimila libbre di pane, e fu assegnata la somma di scudi duecentocinquanta per dieci doti ad altrettante zitelle. Il giorno 13, nel mattino fu presente al varo della nave la Speranza di proprietà della ditta Antonio Pacetti e figli, e la sera lasciò la città, diretto a Bologna.

Di dove il cardinale, per far palese il suo compiacimento per le accoglienze lietissime ricevute, scrisse al gonfaloniere in data del 20 marzo la seguente lettera:

« Sento, e sentirò sempre, quanto debba per le dimostrazioni e cordialità usatemi da cotesta inclita città, vera gemma dello stato pontificio. Il mio cuore riconoscente mi farà sempre colpire le occasioni, che potrò nella mia pochezza, per promuovere e procurare i suoi vantaggi. Mentre esterno in modo particolare a V. S. questi miei sentimenti, la prego volerli comunicare a tutta la città ed agli ordini diversi dei cittadini, che nella fausta occasione della prima pietra da me posta del nuovo ospedale, mi hanno voluto tanto onorare, che n'è rimasta perfino commossa Sua Beatitudine, che non ha ignorate tutte le esquisite loro graziosità e cortesie. Offro intanto a V. S. la mia servitù; e con distinto ossequio ho l'onore ed il piacere vero di protestarmi servitore suo obbligatissimo, »

Deh! qualor starai d'innante
Al Supremo dei Pastori,
Tu per noi sulle sue piante
Stampa il bacio dell'amor;
Parla a LUI di quella Dori
Sì diletta al suo gran cor,

XI.

I lavori furono condotti innanzi, con la direzione del Bevilacqua, contemporaneamente tanto per la barriera quanto per l'arsenale. La barriera di stile dorico, assai lodata dagli architetti Poletti e Camporese, i quali ebbero per ordine del papa ad esaminare i disegni del nostro attivo ed intelligente ingegnere comunale, sorse svelta ed elegante, priva però di alcuni ornamenti, e senza il compimento di uno dei due edifici laterali, il quale pur troppo rimane ancora abbandonato.

L'arsenale anch'esso venne formandosi, a mano a mano, anno per anno: fu allargata di molto la piazza di S. Primiano, con l'atterramento di mura e di case, che servivano soltanto ad ingombro; fu colmato il tratto di mare dal molo al monte Marano; fu gettata una solida scogliera innanzi al cantiere ed agli scali per difenderli dalle maree e dalle tempeste; fu innalzata parte del fabbricato per uso di magazzini e di uffici.

Ma avvenimenti politici e circostanze diverse impedirono il compimento dell'opera; e resero l'arsenale non corrispondente, quale lo si desiderava, all'incremento, che ad un tratto aveva avuta la costruzione navale, e che si sperava dovesse conseguire ancora maggiore sviluppo. 1)

1) Ecco la nota in ordine alfabetico, che abbiamo procurato di compilare il più esattamente che fosse possibile, dei bastimenti di varia grandezza e forma costruiti nello squero dal 1835 circa sino a circa il 1850, senza tener conto di quelli, che furono tirati a terra per riparazioni, modificazioni ed accrescimenti di tonnello: Commercio, Conero, Consigliere Ienny, Dante, Enrichetta, Esino, G. M., Maria, Mauro, Nuovo Corriere, Roma, Rondine, San Michele, Sara, Speranza, Tommaso, Virginia,

In questo stato di cose venne in Ancona il 22 maggio 1857 il pontefice Pio IX. E questi il giorno appresso con grande apparato di festa disposto dal comune dalla camera di commercio e da alcuni armatori, si recò nell'arsenale, 1) e quivi ammirò e benedisse le due grandi navi in costruzione, l'Elvezia e l'Adria Dorica, di mole forse maggiore di quante erano state per lo innanzi costruite nei vari cantieri d'Italia. 2) Nel mezzo dello spazio fra le due suddette navi, nello sfondo, sorgeva una statua della speranza con intorno tronchi di legname, o greggi o già a varie foggie ridotti. 3) Quindi si dipartivano, col disegno di poppa e di prua, le aste di due altre navi, che fra breve si dovevano mettere in lavoro 4). Approfittava della felice circostanza

1) Riproduciamo da una incisione del tempo il prospetto dell'arsenale nel giorno della visita fattavi da Pio IX.

2) Furono armatori dell'Elvezia i signori Blumer e Ienny, dell'Adria Dorica i signori Montesi, Bruzzesi, Mengoni, Gabrielli, e fratelli Albertini.

3) Nel basamento era la seguente iscrizione dettata dal presidente della Camera, cav. Tarsetti: Ai fervidi voti di Ancona — rispondeva benigno il pontefice Gregorio XVI — corredando il suo porto di un arsenale — ma riservava al sommo pontefice Pio IX — il renderlo più adatto alla naval costruzione — imperituro monumento — della sovrana munificenza — a pro del commercio della marina — dell'industria dell'arte.

4) Di una armatori Blumer e Ienny, dell'altra i fratelli Pacetti.

Oltre l'Eleveria e l'Adria Dorica, i due principali, furono nell'arsenale dal 1852 circa a poco oltre il 1860, costruiti i legni seguenti: Fede, Fride, Lorenzo Valerio, Nettuno, Nuova Rondine, Rossina, Vincenzo, ed un bagno galleggiante..

Nelle nuove costruzioni specialmente si distinse per il disegno e la direzione il concittadino prof. Raffaele Cagliesi, venuto a stabile dimora in Ancona nel 1860, dopo aver esercitato la sua professione a Trieste nei cantieri Tonello. Egli fu l'inventore di un timone di riserva da applicarsi alla nave della coperta in occasione di sinistro per tempesta o per altro motivo, che fu molto apprezzato dagli intelligenti, e meriterebbe di essere ancora messo alla prova.



il presidente della Camera di Commercio, il cav. Pietro Tarsetti, per rappresentare al pontefice la necessità dell'ampliamento dello stabilimento, che nella condizione, nella quale trovavasi, era insufficiente agli accresciuti bisogni dell'industria navale. Pio IX, compresa la giustezza delle cose espostegli, immantinente dispose che all'uopo fosse concessa la somma di scudi quarantottomila, in rate annuali di scudi quattromila. 1)

Ma l'antivedere umano è fallace. Nel 29 settembre 1860 cessava il governo pontificio in Ancona, che in virtù di un plebiscito si annetteva al regno di Vittorio Emanuele II. L'arsenale veniva allora sede del dipartimento marittimo militare; e per i bisogni della marina mercantile si apprestava un'altra e non felice località, a guisa di squero, nella spianata dei pubblici giardini, non molto lungi dal lazzeretto. Se non che, per insperate circostanze, mentre il compimento dei destini italici poteva ancora ritenersi lontano, si acquistò Venezia nel 1866. Ed allora il dipartimento militare marittimo si trasportò in questa maggior città dell'adriatico. Il nostro arsenale rimase quasi abban-

1) Pio IX aveva prima della sua venuta in Ancona provveduto a lavori per il miglioramento del porto e la conservazione dell'Arco Traiano. Perciò durante la sua permanenza nella città fu posta tra gli altri ornamenti della piazza maggiore la seguente iscrizione: Con nuove e splendide opere — provvide all'ornamento — e alla conservazione del nostro arco traiano — il quale dopo XVII secoli — appare oggi per lui — più maestoso e più bello.

E nel muro sopra la porta d'ingresso dell'arsenale si può leggere ancora la seguente iscrizione latina incisa su lastra di marmo: Pius IX. P. M. — ruderibus sublatis muro extracto — portum tutiorem reddidit — arcum Traiani imperat — gradibus e marmo diectis et clathris munitum — in ampliore solo tuendum decrevit — curantibus — Iosepho Milesi ob. public, praef. — Camillo Amici praef. Aneon. — S. P. anno X.

donato, e l'industria della costruzione navale, che si era sperato potesse essere ognora crescente, cadde a poco a poco in languore, finchè cessò affatto 1).

L'arsenale, perchè una fonte di lucro si aprisse alla città, dalla Camera di Commercio e dal Comune, fu ceduto ad una società, denominata dal suo rappresentante l'ing. Catro, la quale v'impiantò uno stabilimento metallurgico 2). L'esperimento però non ebbe il risultato prosperoso, che ognuno si attendeva.

Si cadde per conseguenza nello sconforto il più desolante. Ma di un tratto, dopo reiterate ed inutili prove, la fortuna venne, quando omai di ogni fortuna si era sfiduciati. Una società ligure, energica di propositi, forte di capitali, chiese ed ottenne la cessione dell'arsenale, il quale divenne quelli, che ora diconsi cantieri liguri anconitani 3).

Sembrò agli Anconitani che la costruzione delle navi dovesse risorgere, quando nello stabilimento metallurgico, si diede mano al lavoro di alcuni piccoli galleggianti per uso della marina da guerra. Ma rimasero addirittura meravigliati, quando ebbero notizia che tre grossi vapori, secondo tutti i portati della perfezionata arte moderna, sarebbero stati costrutti nei nuovi cantieri; tanto pareva la cosa impossibile! Ma la meraviglia incredula si convertì in lieta certezza; e i tre vapori furono impostati, e creb-

1) Cessò la marina, che chiameremo anconitana; ma valorosi capitani, conducendo bastimenti a vela ed a vapore, non mancarono di onorare la città, fra i quali, oltre molti altri degni di lode, nomineremo Gaspare e Gioacchino Vecchini, Raffaele Ferroni, Agostino Fioretti, Cesare Tondu.

2) L'istrumento di cessione, a rogito Pratilli, è del 17 febbraio 1883.

3) L'istrumento di cessione, a rogito Daretti, è del 21 gennaio 1899.

bero rapidamente nelle loro forme inponenti; bello e nuovo e confortante spettacolo. 1)

E dei tre, uno scende oggi in mare, benedetto da Dio auspicato dal nome della regina d'Italia, 2) ed il varo, che si compie nella commozione di un popolo, è la festa del lavoro; è la festa di una città, che dal ricordo delle antiche glorie suscitato dal presente vagheggia le future; è la festa della nazione, che da ogni sorta d'industrie attende quella prosperità economica che è guarentigia di tranquillità e di grandezza.

1) Presentiamo il prospetto dell'arsenale riprodotto da una fotografia della ditta Andrea Vidau e figlio in Ancona.

2) Il piroscavo *Regina Elena*, proprietà della ditta Bonanno di Palermo, ha lo scafo completamente in acciaio. Lunghezza a le perpendicolari m. 102.110. Lunghezza fuori tutto m. 106.710. Larghezza massima m. 13.580. Altezza di costruzione al ponte superiore m. 9.010. Tonnellaggio di registro lordo tonn: 4000. Spostamento in tonn: metriche 8370. Portata in pieno carico tonn: 5800.

Macchina a triplice espansione, diametro dei cilindri m. 0.620 alta pressione, m. 1.000 media pressione, m. 1.650 bassa pressione, corsa dei stantuffi m. 1.200. Forza indicata 1900 cavalli. Condensatore a superficie con circolazione fatta da centrifuga con motore proprio. Inversione di moto a vapore. Distribuzione sistema Stephenson.

Caldaie N. 2 cilindriche a ritorno di fiamma, a semplice fronte con 4 forni ciascuna. Pressione di regime 13 Kg. Di più una caldaia a 2 forni per i verricelli. L'alimentazione è fatta da pompe ordinarie; vi sono ancora una pompa Weir, un riscaldatore, un filtro ed un evaporatore che ne assicurano un perfetto funzionamento.

Lo scafo è diviso in 8 compartimenti perfettamente stagni, ha un doppio fondo cellulare per tutta la lunghezza. Forti pompe fanno i servizi di prosciugamento del doppio fondo e della sentina, come pure di lavaggio e d'incendio.

L'intero piroscavo è illuminato a luce elettrica, ha un impianto per il riscaldamento a vapore degli alloggi degli ufficiali, equipaggio ed alloggio riservato agli armatori.

NOTA

degli autori, dai quali si sono attinte le notizie

Albertini Camillo. *Storia di Ancona*, manoscritto nella biblioteca comunale. — Bernabei Lazzaro. *Croniche Anconitane*. Ancona, Tip. del Commercio, 1870. — Bevilacqua Gustavo. *Gli allargamenti di Ancona dalle origini sino a noi. Nel volume intitolato « Ancona descritta nella storia e nei monumenti*. Ancona; Cherubini. 1870. — Bevilacqua Gustavo. *Sul porto e sull'arco Traiano di Ancona*. Ancona. Morelli, 1889. — Borioni Francesco. *Le feste anconitane del MDCCCXLI nella venuta e dimora di Gregorio XVI*. Ancona. Sartori Cherubini. 1841. — Ciavarini Carisio. *Gli statuti anconitani del mare del terzenale della dogana e patti con diverse nazioni*. Ancona. Morelli. 1896. — Guglielmotti Alberto. *Storia della Marina Pontificia*. Volumi nove. (Le Monnier, Voghera; Firenze Roma; 1872-1886). — Leoni Antonio. *Storia d'Ancona*. Ancona. Baluffi 1810. — Leoni Antonio. *Ancona illustrata*. Ancona. Baluffi. 1832. — Martelli Raffaele. *Relazione della sacra cerimonia onde fu inaugurato l'arsenale anconitano*. Ancona. Sartori e Cherubini. 1841. — Masi Evaristo. *Pio IX in Ancona nei giorni 22, 23, 24 maggio 1857*. Ancona. Aureli. 1857. — Montautti Rigoberto. *Descrizione dei monumenti visitati da Pio IX in Ancona nel maggio 1857*. Ancona. Aureli. 1807. — Peruzzi Agostino. *Storia d'Ancona*. Pesaro. Nobili. 1835. — Saracini Giuliano. *Notitie storiche della città d'Ancona*. Roma. Tinassi. 1675.

