

LIMITE NEL '600

Nel '600 l'attività dei costruttori limitesi appare molto sviluppata, soprattutto nelle attività dei navicellai d'Arno. La professione prevalente è, infatti, il lavoro del navicellaio e della costruzione delle imbarcazioni.

Il 22 luglio 1602 la "Magona del ferro", che cura ed ordina i trasporti della "vena del ferro" e del "ferro colato", chiama a Firenze Pietro e Andrea della Castellina e Domenico di Giovambattista di Limite. Pochi giorni dopo, il 13 Agosto 1602, ordina l'arresto di Filippo di Matteo e Pietro di Bastiano di Limite per non aver depositato, ad un mese dalla consegna il ferro "alla rimbocatura d'Ombrone".

Nel 1630 un certo Benedetto di Matteo, navicellaio di Limite, con altri due di Pisa ed uno di Calcinaia riescono a recuperare dopo un naufragio in Arno n° 45 sacche di grano del fornaio empolese Gio. Scarlini e ne rivendicano il compenso dovuto pari a un terzo del valore recuperato. Spesso, come nel passato, le figure di costruttore e di utilizzatore delle imbarcazioni fluviali coincidono e si sovrappongono. Una testimonianza ci informa al proposito che nel 1628 il navicellaio limitese Pietro di Chimenti Mazzantini detto "Frate Millanta" è specializzato nei trasporti "a fodero" dei legnami che servono per le costruzioni navali ed edili presso Limite. Nello stesso documento si legge anche parte del legname trasportato viene consegnato per lavoro a "Domenico detto Bechino" barcaiolo e segantino di Limite.

Nel 1688 si ha invece notizia di un certo "maestro Marco Berti calafato" che costruisce imbarcazioni in Limite insieme ai navicellai, dello stesso borgo, Antonio Gasparri, Pietro Paci, Santi Santini, Giuseppe e Lazzerò Bini.

'700: CANTIERISTICA, CARPENTIERI E MAESTRI D'ASCIA

Nel corso del '700 le fonti documentarie che rendono conto sull'attività e la consistenza degli "arsenali limitesi" risultano più consistenti e specifiche che nei secoli precedenti. Una precisa attestazione, sulla presenza di unità produttive locali, ormai considerevolmente organizzate, si rileva nel fondo delle "Decime Granducali" presso l'Archivio di Stato di Firenze dove si riscontrarono

numerosi accenni circa la presenza di locali adibiti alla produzione delle imbarcazioni. Sulla tipologia di queste, tuttavia, non si hanno notizie precise, ma si può supporre che già si costruissero imbarcazioni sia piccole per il trasporto fluviale, sia medie "per mandarsi in mare".



Nell'inchiesta Leopoldina del 1766 viene evidenziato che le imbarcazioni che si producevano nei cantieri locali non oltrepassavano mai le frontiere del Granducato, ma venivano commercializzate per uso interno. Un'ulteriore e precisa testimonianza relativa alla consistenza delle attività produttive locali nel XVIII secolo si rileva, con dovizia di particolari, dalle relazioni vicariali della fine del '700. Proprio in una di queste il Vicario Claudio Masini, dopo una ricognizione sugli usi e costumi della Comunità di Capraia e Limite, presenta un quadro piuttosto dettagliato della realtà economico-produttiva locale nella quale compaiono ben 5 arsenali dove si costruiscono "navicelli atti alla navigazione dell'Arno". In questa direzione non aiutano neppure le informazioni dell'inchiesta Leopoldina del 1766 che evidenziano soltanto che le imbarcazioni che si producevano nei cantieri locali non oltrepassavano mai le frontiere del Granducato, ma venivano commercializzate per l'uso interno. Le attività produttive locali nel XVIII secolo si rilevano, con dovizia di particolari, dalle relazioni vicariali della fine del '700. Proprio in una di queste il Vicario Claudio Masini presenta un



Una pianta del barco dell'epoca della riserva medica

quadro piuttosto dettagliato della realtà economico-produttiva locale nella quale compaiono ben 5 arsenali dove si costruiscono "navicelli atti alla navigazione dell'Arno ed ancora per mandarsi in mare". La realtà che emerge dall'intero quadro economico complessivo è quella di una sorta di polarizzazione produttiva, di un contrasto, tra l'antico borgo di Capraia e il piccolo agglomerato urbano di Limite: da un lato la tradizione ed il predominio produttivo quasi assoluto della

fabbricazione delle stoviglie e della maiolica in genere, dall'altro l'emergere progressivo di un mestiere e di un lavoro, anch'esso con radici profonde nel tempo che acquisirà con gli anni un'importanza superiore a tutte le attività economiche locali. Le famiglie che più contribuiscono a questa fase di crescita del settore cantieristico fino dal '700 sono pressoché le stesse che rimarranno professionalmente all'avanguardia, in loco o sul litorale tirrenico nel XIX secolo e in quello successivo come ad esempio i Picchiotti, i Bini, i Serafini e i Cecchi.

CANTIERISTICA '800



La sua storia inizia sul finire del 1860, quasi per caso. Operai e carpentieri del cantiere navale Picchiotti lavoravano alla costruzione di una draga alle Sieci località dell'Arno a monte di Firenze, quando in occasione di una festa paesana, fu organizzata una regata con barchetti. Ritornati in paese, entusiasti di questa esaltante esperienza, vollero dar vita, appena pochi mesi dopo, ad una società che si chiamò appunto Canottieri Limite. La passione per le gare sul fiume si propagò quasi subito in tutto l'Empolese, terra di renaioli e navicellai. I vogatori limitesi continuavano a vincere surclassando i rivali. Dopo la forzata interruzione per la prima guerra mondiale, nel 1922 la società riprese in pieno la sua attività e nel 1924, a Salò, vinse la sua prima regata nazionale con il due jole di Eliezer Cecchi e Settimo Michelucci; la giuria era presieduta nientemeno che da Gabriele D'Annunzio che coniò per i limitesi il motto " Limite senza limiti". Nel 1934 a Gardone Riviera, fu conquistato il titolo italiano, primo di una lunga serie. Ad aggiudicarselo fu un otto jole composto tutto da vogatori Limitesi. Durante la seconda guerra mondiale un incendio distrusse imbarcazioni ed archivi, ma i limitesi cominciarono subito a ricostruire le basi per nuove fortune, che ripresero ad arrivare nel 1962, quando il quattro con junior di Marco Antonini, Enrico Bianchi, Alessandro Goti, Lorenzo Bartolini e Flavio Mazzantini al timone andò a vincere tutte le gare a cui partecipò, compresi i campionati italiani al lago Patria ed il Pentagonale - allora una specie di campionato d'Europa giovanile - a Macon in Francia. Nel 1972 due atleti limitesi : Antonio Baldacci, capovoga e Alberto Cecchi timoniere, presero posto sul quattro senza che rappresentò l'Italia alle olimpiadi di Monaco, arrivando alla semifinale. Nel 1982 a Lucerna la Canottieri Limite conquista il suo primo titolo iridato, con Castiglioni Claudio, Borsini Renzo, Borsini Lanfranco e Salani Leonardo, dopo averlo sfiorato l'anno precedente. Quattro suoi atleti sono infatti sull'otto pesi leggeri che sale sul gradino più alto del podio mondiale. Antonio Baldacci partecipa ad altre due edizioni dei Giochi Olimpici. Arrivano poi altre vittorie internazionali con Fabrizio Arrighi e Giancarlo Bellucci. Il canottaggio cambia ed è sempre più difficile per una piccola società, anche se gloriosa e organizzata, portare nella squadra azzurra propri atleti. Rimane però la scuola. Vanno in azzurro Alessio Antonini, Elena Carmignato e Filippo Ammannati . Infine, ed è la cronaca di oggi, Lorenzo Carboncini . Nato e cresciuto alla Canottieri, è oggi un atleta di punta nella squadra azzurra dopo la entusiasmante prestazione a Sydney 2000 dove ha conquistato la medaglia d'argento olimpica sul 4 senza e mantiene vivo il valore della voga e della tradizione Limitese.