

# **“UN VIAJE POR LA HISTORIA DE CARRARA”**

**(Proyecto experimental de traducción directa)**

Relatore: Prof . Mara Morelli

Correlatore: Prof . Dilia Di Vincenzo

Enrico Galderisi

Alla mia famiglia,  
perché anche durante le situazioni difficili  
mi sostenne sempre.

## *PRESENTACIÓN*

Carrara es una ciudad rica en recursos y aunque todo el mundo pueda decir lo mismo de su propia ciudad, creo que por lo que se refiere a esta ciudad , no muy grande en territorio sino en historia, esta afirmación corresponde en pleno a la realidad.

Carrara, por su industria principal, el mármol, ha sido siempre una ventana abierta al mundo .

Fueron los miles de mineros y escultores quienes, durante los siglos pasados, a lo largo y ancho de toda Europa, el Mediterráneo y luego el Oriente y las Américas dejaron huellas más o menos profundas en nuestra cultura milenaria.

El mundo entero miraba con curiosidad hacia esta ciudad “peculiar”.

Este pequeño volumen intentará narrarla.

La finalidad de este fascículo turístico es la de explicar de forma sintética y con claridad los recursos histórico-artísticos , ambientales y económicos de esta ciudad dando espacio también a los lugares que los turistas y a veces incluso sus ciudadanos ignoran.

Vamos a empezar describiendo las canteras de mármol no sólo como “arquitecturas casuales” sino como el conjunto de relaciones económico-sociales que han marcado la historia moderna y la función del ayuntamiento como garante de los intereses de toda la ciudad.

Aunque estas canteras , durante estos últimos treinta años, hayan cambiado mucho en su fisonomía, el sacrificio de sangre y dolor, debido al progreso desordenado y poco respetuoso con el hombre, sigue siendo muy elevado. Luego pondremos la atención en los pequeños pueblos de montaña de raíces romanas y medievales y en los tesoros

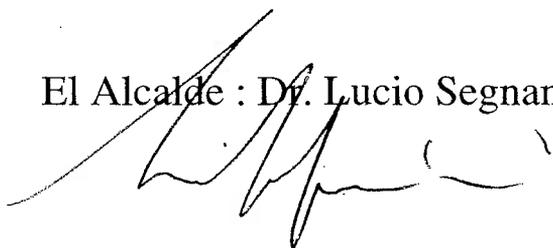
artísticos encerrados en pequeñas iglesias ricas en historia; luego la ciudad, con su estupendo casco viejo quizás el mas bello de toda la región “Apuo-Lunense” , la parte medieval con la estupenda catedral, el renacimiento y el barroco de las iglesias y de los palacios ricos en mármoles, esculturas y taraceas de gran fineza; las magníficas residencias del siglo XIX .

Esta última, racional y luminosa, sigue siendo hoy en día objeto de admiración de los urbanistas por su particular equilibrio y por su funcionalidad.

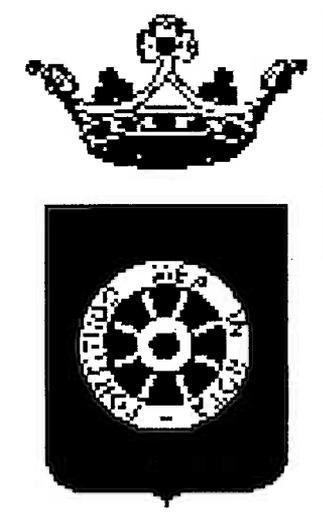
Terminaremos con la llanura Carrarese, envuelta al bajar las colinas hasta el mar, las playas, el puerto y las modernas infraestructuras de la feria.

Para los ciudadanos será una oportunidad para redescubrir su ciudad, para los turistas una herramienta para conocerla de manera más profunda.

El Alcalde : Dr. Lucio Segnanini

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Lucio Segnanini', written over the printed name of the Mayor.

# **El Ayuntamiento de Carrara**



**El Alcalde : Dr. Giulio Conti**

## ***PAISAJE DE LAS CANTERAS Y DEL TERRITORIO DE CARRARA***

Tanto al viajero de hoy como al de antaño le salta a la vista la estructura peculiar del paisaje.

Estos lugares, celebrados por Dante en el Drama Divino, por Petrarca en el *Itinerarium Syriacum* y miles de años antes por Estrabón, Tácito y Rutilio volvieron a ser, desde el Renacimiento, el centro de una industria milenaria que modificó y sigue modificando el aspecto exterior y también el alma de estas zonas.

Se trata de un paisaje profundamente modificado por las necesidades del hombre en varias etapas de la historia y que aún lleva equilibrios espaciales y geométricos claros.

Como si estuviera colocado en un marco preciso, sigue bajando desde las montañas hasta el mar; éste no es un paisaje que se pueda atribuir a los típicos lugares de Toscana ni tampoco a Liguria; es más bien un escenario que con ritmo se revela rápido a la mirada del espectador por imágenes alternadas casi como si fuesen cortinas escénicas que se abren hasta el repentino levantarse de estos duros e impetuosos Alpes Apuanos.

# ***LAS CANTERAS DE MÁRMOL DE CARRARA***

La explotación de las canteras de mármol se remonta a la Roma imperial, cuando Luni, que era el único llano entre estos duros lugares, se convirtió en una importante estación donde llegaban notables cantidades de mercancías que eran redistribuidas, junto al mármol de las canteras cercanas, a todos los dominios de Roma.

Esta industria a partir de la colonización Romana, hizo que Carrara fuese y siga siendo una ciudad famosa en el mundo.

Hoy en día, desde las canteras de Carrara, se extraen 1.500.000 toneladas de mármol cada año; el 35% en bloques rotos y el 65% en bloques sin formas; 2.000.000 son las toneladas de granulados de carbonato de calcio para la industria de la transformación.

La economía del territorio está, por lo tanto, enlazada a la industria del mármol y en general de las piedras; desde la extracción en la cantera hasta las varias etapas de elaboración en útiles para la construcción, la arquitectura, la urbanística, la restauración y el arte.

Otras 2.000.000 toneladas de bloques, granulados y granitos llegan a Carrara desde todo el mundo para que sean elaboradas y luego comercializadas en todo el mundo.

En torno a esta industria se articulan otros importantes sectores de la economía; el sector metal-mecánico para la producción de la maquinaria para la extracción y la elaboración del mármol; las actividades portuarias y cientos de empresas para proveer a la producción de servicios y productos.

## *LA EXTRACCIÓN DEL MÁRMOL*

Una vez establecido un plan de acción, primero se procede a la seguridad de la cantera, quitando del cuadro todo peñasco que podría perjudicar la elaboración de los mineros.

Luego se pondrá, por medio de detritos, una plaza para la libre circulación de la maquinaria de cantera; sólo de esta manera empieza la verdadera extracción.

Una maquina perforadora ejecutará orificios horizontales y verticales por los que pasa un hilo de diamantes y unos separadores; luego se conectará el hilo a un marco corredizo , que variando su eje, aserrará el bloque según el tamaño deseado, hasta la completa eliminación de la cantera por medio de la maquinaria mecánica.

La extracción desde los túneles funciona por medio de sierras diamantadas, dotadas de un brazo que permite un corte de tres metros en vertical y horizontal, siguiendo el mismo funcionamiento que las minas de carbón.

La combinación entre estas dos tipologías de elaboración, permite la extracción de mármol en cantidades medias durante uno o dos días de trabajo.

Finalmente, una vez separado el bloque de la montaña, se procede a su completa separación introduciendo, entre la pared y el bloque, cojinetes metálicos hinchables por agua para obtener la completa separación.

La elaboración sigue por medio de una pala neumática dotada de extractor.

Esta se utiliza después de que los canteros hayan roto el bloque, para su transporte hacia las serrerías y los laboratorios de la ciudad.

El mismo procedimiento se utiliza también cuando se haya decidido abatir toda la pared de una cantera; la única diferencia será la predisposición del cuadro de elaboración.

# ***VISITA A LA CIUDAD Y A LOS MONUMENTOS***

## **Plaza “Alberica” y los barrios del Renacimiento tardío**

Sin duda *Plaza Alberica* es el corazón de la ciudad; amplia y regular, rodeada por los bellos palacios del siglo XVII-XVIII está dominada por el monumento a “*Maria Beatrice D’Este*”, soberana afable y matrona que fue muy querida por los ciudadanos. El monumento, erigido en 1826, fue tallado por *Pietro Fontana*.

La soberana está presentada con rasgos clásicos; mientras una mano sostiene el cetro, la otra está tendida hacia la plaza.

Al lado del monumento, destaca por el color rojo sombrío el “Palazzo Del Medico”, edificado a finales de siglo XVII-inicio del siglo XVIII.

El palacio presenta una fachada que se articula en tres ordenes de ventanas marmóreas ricas en decoraciones escultóricas.

La familia “Del Medico” fue entre los siglos XVI y XIX la mas importante entre todas las familias que administraron el comercio del mármol y de su manufactura.

La familia tenía emisarios en todo el mundo para obtener pedidos.

En la plaza, claro ejemplo de fasto y elegancia durante los siglos XVII-XVIII se asoman la mayoría de los palacios nobles vinculados al comercio y a la extracción del mármol.

La plaza fue construida en 1550 por voluntad de “Alberico Cybo-Malaspina” en sustitución a la “*platea porcorum*” ante a las antiguas murallas medievales.

El primer palacio que se alzó fue “Palazzo Diana ”, familia de Génova, amiga de “Alberico Cybo” que también tenía orígenes griegos.

La familia consolidó su poder como gerente del comercio del mármol por el Príncipe.

Poco lejos de aquí la monumental “Porta della Lignola” construida por “Alberico” y destruida durante el siglo XIX.

En el portal dominaba una notable escultura del siglo XVI, “La Virgen de la Concepción ” que hoy en día está guardada en la iglesia de S.Francisco en Carrara.

Toda la historia de la ciudad moderna pasó por esta plaza.

Ante el lugar donde se alzaba la antigua puerta hacia el mar, se encuentra la iglesia de la “Madonna del Carmine” anexa al contiguo convento carmelita (hoy en día inutilizado).

La iglesia, concebida como fondo escenográfico de la antigua calle, con mucha probabilidad era el núcleo más antiguo de la ciudad.

El Gobierno Cisalpino, en 1789, suprimió el convento de los frailes carmelitas, al lado de la iglesia y con la iglesia fue transformado en la famosa “Galleria dei Carraresi” una exposición estable de esculturas , arquitectura y manufactura local.

Esta iniciativa marcó profundamente el destino de la escultura Apuana.

En la vasta plaza, adoquinada de mármol blanco, en julio de 1796, los jacobinos de Carrara con los Franceses, plantaron el árbol de la libertad.

Desde 1892 en el centro de la plaza se alza un monumento a “Giuseppe Mazzini” dedicado por los ciudadanos.

En esta plaza se sitúa la fortaleza de Malaspina que desde el 1815, por voluntad de “Maria Beatrice D’Este” se transformó en la actual “Academia de Bellas Artes ”.

## ***LA ACADEMIA DE BELLAS ARTES***

La academia alberga una rica colección de yesos como un calco de la “Nike de Samotracia”, el “Laoconte”, el “Ercole Farnese”, la “Venere di Milo”, “Giasone che conquista il vello d’oro” y muchísimos otros yesos del siglo XIX.

El núcleo principal de las colecciones aquí guardadas fue realizado por numerosas donaciones de profesores y socios honorarios .

La cantidad de objetos recogidos fue tal que la academia de Carrara llegó a ser una de las más famosas del país.

Otra gran cantidad de yesos llegaron por donaciones de nobles como la familia Dervillè y la familia Fabbricotti que promocionaron premios para los mejores alumnos y también hicieron que numerosos calcos de obras guardadas en los mayores museos de Europa (British Museum , los Museos del Vaticano y el Louvre) llegaran a la Academia.

A estas colecciones se juntaron pedidos desde Viena (Los Lorena) y desde Francia (Bonaparte).

Desde los primeros años del siglo XIX la Academia llegó a ser un museo público autogestionado.

## ***LA CATEDRAL Y LOS BARRIOS MEDIEVALES***

Poco debajo de la Academia encontramos la Calle S.Maria, corazón de la ciudad medieval que empieza con el palacio “Repetti” donde residió “Petrarca” y describió estos lugares en el “Itinerarium Syriacum”.

La construcción es el ejemplo práctico de los palacios medievales, la fachada en mármol está decorada por motivos geométricos, la Rueda con ocho rayos, que llegó a ser el actual símbolo del ayuntamiento de Carrara.

La calle sigue manteniendo su antigua estructura reforzada por una bella serie de elementos de mármol de gran valor que decoran los portales y las fachadas de los palacios (de varios siglos) integrados con armonía en una visión abierta hacia el corazón de la ciudad, el casco viejo.

La calle, superada la plaza de la catedral, se llama V.Finelli conduce a la “*Puerta del Bozzo*” la única, entre las cinco originales, que sobrevivió.

Plaza “Drent”, la plaza de la catedral, fulcro de la ciudad antigua, se abre de repente al final de calle S.Maria y sorprende por su tamaño reducido.

La plaza es el típico ejemplo de la urbanización medieval: la ciudad creciendo alrededor del edificio más representativo.

La primera noticia acerca de la “*Ecclesia Sancti Andrea de Carraria*” es de 9 de junio de 1035 y parece que a la catedral faltaba la actual fachada en mármol bicolor y el campanario.

La construcción del edificio se acabó en 1395 aunque durante la segunda mitad del siglo XIII ya estaba delineada la parte inferior de la fachada Románica.

Tercera y última etapa en la construcción de la catedral fue el rosetón central y de la galería.

El campanario, de 1242, construido en dos etapas, con sus cinco plantas y los 35 metros, se alza con majestuosidad al lado de la catedral y domina la plaza y todos los tejados alrededor del casco viejo.

En la plaza de la catedral se sitúa también el monumento al “Gigante ” es decir el “Nettuno” de Baccio Bandinelli. Este es el monumento más conocido por los ciudadanos y pertenece a la historia de la ciudad más que a la decoración arquitectónica.

Frente a la fachada de la catedral se alza el “*Palacio Sarteschi*”, en su ángulo está escrita la fecha del pasaje por la ciudad de “*Carlos V*” en 1525.

En la misma plaza se sitúa el “*Palacio Pelliccia*” donde “*Miguel Ángel*” residió durante sus estancias en Carrara.

## ***LOS BARRIOS POPULARES***

Los barrios populares de Carrara se desarrollan a lo largo del río Carrione y ocupan las extremidades del llano de la ciudad completando el proyecto edilicio hacia el antiguo hospital de San Jaime .

Estos aglomerados urbanos están nombrados en los documentos más antiguos de la ciudad.

El barrio del “Caffaggio”(1151), ”Grazzano”(cuyo arreglo es por la mayoría del siglo XIII) y “Broilo”(1260) aunque vivieron fuera de las murallas, están arreglados de manera evidente.

Tres son los puentes que conectan las orillas del río; *Puente de las Lagrimas*, *Puente Baroncino* y *Puente de las Mentiras*.

El *Puente de las Lagrimas* se construyó todo en mármol y es el único que mantiene la estructura reformada que se remonta al del siglo XVIII .

Bajando hacia el valle se sitúa el *Puente Baroncino* que conecta *Plaza Alberica* con los barrios populares y donde se pueden ver los residuosrestos de las murallas del siglo XIII que protegía el núcleo de la ciudad.

Finalmente el *Puente de las Mentiras* que durante muchos años representó la única conexión entre el núcleo de la ciudad, los barrios populares y los barrios en la montaña.

En este Puente, por la madrugada, se reunían los canteros para ir a trabajar en las canteras y bajar los bloques de mármol.

El hospital de “San Giacomo e Cristoforo” colocado en el barrio de Grazzano , desde 1901 hasta 1921 fue la primera cámara del trabajo de Carrara y de los pueblos de montaña, una entre las más animadas y combativas de Italia.

Al final de calle “Carriona”, se alzaba la “*Puerta de la Lugnola*” donde el 10 de mayo de 1557 se sentó la primera piedra para la construcción de las nuevas murallas de Carrara por voluntad de *Alberico Cybo*.

Subiendo por la calle (V.Carriona) hacia el “*Puente de Las Lagrimas*” se llega a la iglesia de “S.Maria delle Lacrime” que trae su nombre de la imagen pintada a mediados del siglo XVI por “Domenico Utens”, pintor de la ciudad con orígenes flamencos.

La iglesia, colocada en el corazón de la ciudad, en la orilla derecha del río Carrione es sin duda el mejor ejemplo de arquitectura religiosa del siglo XVII en ámbito local.

Poco más lejos, hacia arriba, se puede encontrar la estatua del “*Caballo*”, puesta en un nicho donde antes surgía la “*Puerta del Caballo*” que también fue destruida.

Pasando por estos lugares, más allá de la cantidad de elementos arquitectónicos y artísticos, lo que impresiona es la atmósfera que sobrevive y revela, mejor que muchas palabras, el significado de una cultura estrictamente relacionada con la industria del mármol.

Para que un turista pueda darse cuenta del verdadero espíritu de los ciudadanos, sólo hará falta observar la tenacidad de los artesanos del mármol que después de cinco siglos sobreviven a la historia de la ciudad.

Entre las riquezas histórico-artísticas del territorio es necesario subrayar las numerosas imágenes e iconos sagrados que decoran el casco viejo como los pueblos de montaña y como si fuesen un sermón para volver a llamar la atención del creyente, fueron objeto de mutación durante los siglos.

## ***LOS BARRIOS DEL SIGLO XIX***

Al dejar los barrios populares y subiendo por la avenida arbolada (V.le Potrignano) - excavada en las murallas de *Alberico Cybo* - se llega al “*Puente de Hierro*”; el primero de la estación ferrocarril para el transporte del mármol desde las canteras hasta el puerto (1875).

A la izquierda se puede encontrar la parte de la ciudad del siglo XIX, magníficamente diseñada por el Ing. Caselli y admirada por muchísimos arquitectos contemporáneos . Los tres palacios: el “Instituto Saffi”, el “Cuartel Dogali” y la “Guardería Garibaldi” se destinaron para a usos públicos.

La larga pared en bloques de mármol cuadrados, que sostiene el cerro del Jardín Ducal, hoy en día “*Plaza Gramsci*”, partía la ciudad Popular de la ciudad Burgués. (final del siglo XIX) .

Ese amplio pulmón verde es el jardín de Carrara.

En el centro se alza un balde que lleva una esfera de mármol girando; obra del escultor “*Keneth Davis*” y a lo largo de la cinta se sitúa el monumento al “Pellegrino Rossi” de “Pietro Tenerani”, el monumento a “Alberto Meschi”, sindicalista Anarquico muy querido por los ciudadanos.

Ahora también se alza el “*Palco de la Musica*” donde todos los días de fiesta la Banda “Giuseppe Verdi” con su historia centenaria, alegraba los paseos de los ciudadanos.

Entre las esculturas modernas ya mencionadas cabe recordar el monumento a “Pietro Tacca” de 1900 y la “*Estatua de Frine*”, mejor conocida por el nombre de “Venere” del “Buttini”, situada en la plaza limítrofe, cerca el imponente palacio de Correos (Largo XXV Aprile).

Este palacio, construido en 1930 en estilo “Littorio”, tiene una fachada en mármol blanco, con una amplia escalera y por sus lados guían dos gigantescas esculturas (El Cantero y el Escultor).

Para terminar la vuelta de la ciudad es necesario volver a la “*Plaza Alberica*” donde se puede admirar en lugar nombrado “*For d’porta*” otra puerta de acceso a la ciudad, el monumento a “*Giuseppe Garibaldi*” del escultor “*Carlo Nicoli*” (1889) puesto en el centro del jardín trasero el “*Teatro degli Animosi*” inaugurado el 26 de Diciembre de 1840 y diseñada por el arquitecto “*Giuseppe Pardini*”.

El Teatro desempeñó una función fundamental en la historia de la ciudad porque era muchísima la gente no comía para comprar las entradas y asistir a las obras.

Cuanto antes Carrara se ganó la reputación de plaza renombrada y difícil: obtener un éxito en Carrara suponía una garantía a nivel nacional.

Como recuerda Charles Dickens durante su visita a la ciudad en 1844, los canteros solían formar coros para cantar famosas obras de lírica en las bodegas o aprender de memoria los libretos de textos de obras; esta tradición sigue con vida pujante.

Esta pasión para el bonito canto de los ciudadanos dio vida a la construcción del “*Politeama Verdi*”, inaugurado en 1892 y dedicado al Maestro.

Entre las varias obras que representaron, se recuerda la memorable “*Tosca*” de 1901, dirigida por el mismo Maestro “*Puccini*”.

El *Politeama* se sitúa en “*Plaza Farini*” hoy en día “*Plaza Matteotti*” el nuevo núcleo urbanístico de final del siglo.

La plaza fue inaugurada en 1880 en el mismo suelo donde antes surgía el *Cementerio Napoleónico* que se volvió a colocar en localidad “*Marconiano*” después de la construcción del “*Cementerio Monumental*”.

La Carrara “*Liberty*” encontró también en sus numerosas actividades su expresión más álgida.

Los monumentos al gusto y a la estética dejaron espacio a las novedades comerciales y a una decoración más bien desaliñada, especialmente durante los últimos veinte años.

De toda forma se pueden encontrar algunas bodegas típicas donde los canteros iban para olvidar las fatigas del trabajo y dar vida a la cultura de la clase obrera y de las clases subalternas.

Gran interés histórico y artístico se atribuye a las villas y palacios de los nobles que rodean la ciudad y se ramifican hacia el mar.

En la ciudad se puede notar, entre el “Palazzo Civico” y la “Cámara de Comercio” la casa del “*Colombarotto*”, la actual comisaría de la Policía.

En “*Montia*”, muy cerca del centro de la ciudad se sitúa la “*Villa Fabbricotti*” construida en 1880-82 y en un estilo parecido la “*Villa Fabbricotti Bernardo*” después apodada “*La Padula*” (1890), ambas villas están rodeadas por jardines de rara belleza y decoración.

## ***LA CIUDAD FUERA DE LAS MURALLAS***

Hoy en día se enumeran una docena de Villas de los siglos XVII-XVIII, pequeñas casas para la caza que caracterizan el territorio de la ciudad en dirección del mar.

Un botón de muestra es la “*Villa dei Conti Del Medico*” en “*Fossola*” rica en mármoles y con capilla anexa.

En la decoración interna se puede ver una rara panorámica del siglo XVIII de la aldea de “*Moneta*”.

Poco lejos se encuentra, en la localidad “*Castelletti*”, el fortín de caza de la familia “*Del Medico*” que conserva dos torretas en las extremidades de la muralla y una gran balaustrada de mármol ya en ruinas. Especialmente destacado es el blasón puesto en la fachada que mira al este .

Desde aquí, un camino alternativo,(ahora poco transitable) permite subir hasta la pequeña iglesia de “*S.Luca*” donde se puede admirar un panorama excepcional que abarca desde el golfo de La Spezia hasta Livorno.

Dando la vuelta se podrá ver el pueblo de “Fontia”, una pequeña aldea que conserva sus orígenes y desde su iglesia (*S. Niccolò*) se pueden ver las canteras de mármol en toda sus belleza.

Siempre en “Fossola” se destaca la villa “Cucchiari” ya llamada “Baratta” con la capilla gentilicia rica en esculturas y taraceas.

De mayor valor es la “Villa Dervillè di Monticello” puesta encima de una colina con terrazas.

La villa tiene una grandiosa escalera de dos tramos y una galería para disfrutar de la vista del llano de la ciudad.

En el valle, más adelante, se sitúa la villa “Lazzoni di Cavajola” espléndido ejemplo de villa patricia edificada en 1720.

Finalmente la “Villa del Medico” sucesivamente llamada “Villa Ceci” y en la mancha arbolada de “Avenza” la “Villa Monzoni”.

Ambas fueron construidas durante los primeros años del siglo XVIII.

Contrariamente a la ciudad de “Massa” el llano de Carrara fue propiedad de las familias nobles que comerciaban el mármol y qué obtuvieron por “Cybo Malaspina” el dominio de estas tierras.

Sólo con la construcción de los primeros embarcaderos empezaría la expansión de la población, muy vinculada con la industria del mármol, en la costa marina.

## *El Museo Cívico del Mármol*

Este museo, por las obras que guarda, por la actividad paralela que sigue estando presente y que desarrolló, por sus numerosas exposiciones, reuniones y publicaciones sin duda es uno de los más importantes de la región.

Nació en 1982 por voluntad del Ayuntamiento y de otros entes en un palacio de valor.

Por su relevante carácter multidisciplinar alberga hallazgos arqueológicos de destacado valor, la “Statuetta Mutila di Artemide” hallada en “Fossacava” en 1928, qué testimonian la antigua actividad de extracción en los Alpes.

También cuenta con una colección de más de 300 muestras de mármoles italianos, del extranjero y de esculturas contemporáneas.

Todas las obras de arte antigua en exposición son calcos porque las obras originales están expuestas en la Academia de Bellas Artes en el centro de la ciudad.

La propia Academia posee la estela de “Fantiscritti” (II siglo D.C) donde pusieron sus firmas escultores insignes como el “Canova” y “Thovarldsen”.

De especial importancia es la sección dedicada a la arqueología del mármol, la única en Italia, que documenta los lugares de extracción, spazio con mapas y hallazgos de antiguas canteras romanas y también documentales sobre la maquinaria utilizada para el transporte del mármol en los años pasados, utensilios para el aserrar y elaborar del mármol.

Se pueden admirar también material documental y fotográfico del territorio y de la actividad del pueblo de “Luni”.

Hoy en día particular lleva particular valor la colección de obras que incluye los nombres de “Vatteroni, Guadagnucci, Carlo Sergio Signori”.

Recientemente la dirección del museo, con el patrocinio de la Región ha empezado un proyecto de catalogación y restauración de todos los iconos del territorio, los mismos que fueron frecuentemente objetos de descuido por el hombre.

## ***AVENZA Y LA ZONA DEL MAR***

Avenza se sitúa debajo de la localidad de Fossola y fue construida en la cercanías de las playas de embarque para transportar los bloques de mármol.

Fue el único agregado urbano de relieve en el valle durante el período entre la Edad Media y el Renacimiento.

La conquista de estos lugares fue obra de “Castruccio Castracani” (1322-1328) y reformulaba el plan de defensa del territorio de la ciudad de *Carrara* reunificando las estructuras que ya existían (Moneta, Ficola, Campiglia, Castellaro, Castelbaito).

Hoy en día, de toda esta instalación queda sólo una torre destripada, resultado de la demolición de 1867.

Durante el siglo XVII “Alberico II Cybo-Malaspina” dotó el castillo de artillero y lo transformó en punto de fuerza para la defensa del Principado.

El burgo alrededor al castillo se desarrolló inicialmente en dirección de las murallas y después en dirección este-oeste.

Los primeros testimonios documentales son del siglo XII y también la “*Tabula Peutingeriana*” menciona el “*Flumen Aventia*”, el río actual, que cruzaba estos lugares.

La iglesia de “S.Pietro” es la más antigua del territorio metropolitano y los documentales revelan que la construyeron por orden de los obispos de “Luni”.

Siempre en “Avenza”, localidad ya habitada en el período Romano, se hallaron despojos de un “*Horreum*” y de una necrópolis de edad imperial.

Hoy día, entre los monumentos recién construidos, se recuerda el “Giuseppe Mazzini” delante de la iglesia y el monumento al “*Partisano*” puesto en la orilla derecha del puente que cruza el río.

## ***MARINA DI CARRARA***

Aquella zona que hace muchos años fue “Marina di Avenza” hoy en día es un barrio moderno asomado a kilómetros de playas; una afamada meta turística para las vacaciones y la sede de un importante puerto comercial.

Geológicamente es el barrio más moderno porque hace ocho siglos la línea costera bajó dos kilómetros desde las montañas.

Este barrio nació a finales del siglo XVIII como pueblo de pescadores en las cercanías de la zona reservada al embarque de los bloques de mármol.

Sucesivamente se desarrolló sobre la base de un proyecto urbano típico de las Marinas Italianas, con un plan regular de viviendas bajas, pero aireadas, que se asomaban a calles rectas.

La parte vieja de “Marina di Carrara” está agrupada en el levante, cerca de la pequeña iglesia de “S. Giuseppe” (1776) y de la nueva iglesia en plaza “Gino Menconi”.

En el pasado entre estas calles florecían los huertos y los viñedos.

La expansión de la construcción de los años sesenta-setenta colmó las partes vueltas hacia el mar y quitó espacio a la vegetación .

Se recuerda qué cerca de la plaza “Menconi” se experimentó la construcción del primer puerto artificial, por iniciativa de los soberanos.

En 1851 fue edificado el primer muelle cargador por el ingeniero “Guglielmo Walton” y a este siguieron otros dos.

Finalmente en 1921 empezó la construcción de una estación de mercancías moderna que fue destruida durante la segunda guerra mundial.

A pesar de eso el ayuntamiento se ocupó de una construcción que fuese más moderna y más amplia en 1947.

El puerto de Carrara se ha convertido en uno entre los mayores y más dinámicos de Italia, primero en el mundo por embarques y desembarques de mármoles y granitos.

Una peculiaridad del puerto de Carrara es que les brinda tanto al turista como al ciudadano la posibilidad de dar un paseo de dos kilómetros por el muelle .

Desde allá se podrá disfrutar de un panorama espectacular de las canteras y de la costa.

Los grandes pinares que parten de los balnearios de la avenida litoral albergan el imponente conjunto expositor de la Feria Internacional de Mármoles y Maquinaria de Carrara donde todos los años se celebra una de las ferias más importantes en el mundo del sector del mármol y de la maquinaria de elaboración.

En otros meses del año se celebran otros acontecimientos como la *Septemberfest*, la fiesta de la cerveza más grande de Italia, que tiene sus raíces en el hermanamiento de Carrara con la ciudad bávara de Ingolstadt.

En las cercanías de la feria se sitúa también un planetario donde se realizan importantes actividades vinculadas al estudio de la astronomía.

Marina di Carrara mantiene muchas características propias de un centro marítimo del siglo XIX, el plan regular y espacioso en la disposición de las viviendas.

Si en el pasado Marina di Carrara era un lugar de férvida actividad debida al mármol y la mayoría preferían vivir en el llano de la ciudad, hoy en día la situación ha invertido y la población de la ciudad se ha trasladado a la costa.

# *LAS CASAS DE LOS ESCULTORES DE CARRARA*

Fue a partir de la primera década del siglo XIX, durante el dominio francés, entre 1807 y 1814, que la antigua costumbre de la escultura de Carrara, se hizo más eficiente y organizada.

También la Academia de Bellas Artes, que durante años de desorden político, encontró una decadencia, fue plenamente restablecida y bajo la dirección de Lorenzo Bartolini la escuela de escultura adquirió vigor.

La profesionalidad de la costumbre de *Carrara* se manifestó capaz de afrontar a los pedidos de la gran producción monumental de la celebración destinada al Imperio Napoleónico .

Escultores como Paolo Tricornia, Francesco Lazzarini, Pietro Marchetti, Leopoldo Vianelli, Bartolomeo Franzoni etc...tuvieron aquel perfil técnico y sensibilidad que les permitió traducir en mármol obras ajenas, dando a la materia aquel sentido necesario para que siempre tenga nobleza.

Fueron también artistas capaces de creatividad y por eso , en sus talleres, alternaban a los aspectos de una artesanía refinada, los de una actividad de propio invento.

Culturalmente se formaron todos en la Academia, practicando desde la adolescencia el estudio progresivo del diseño y de la construcción de modelos de creta.

Aquí se aprende la historia del Arte imitando a los ejemplos antiguos, se observa la naturaleza y lo auténtico en ella copiando en la escuela de desnudo, se estudia la historia civil, la costumbre religiosa, la mitología clásica.

Sobre estos temas se hacen composiciones de invento propio, en una complejidad siempre en crecimiento.

En la escuela de Arquitectura se aprenden todos los elementos, por la mayoría dirigidos al planeamiento de palacios monumentales o al invento de partes decorativas muy complejas.

Casi todas estas personas transfieren sus conocimientos en la práctica del mármol, que no es materia de aprendizaje en la Academia sino en los talleres.

Después de la unificación de Italia, en 1861, el restablecimiento de la economía, favorecida por la apertura de los mercados internos y extranjeros, no cogió a la ciudad desprevenida y Carrara pudo ofrecer, gracias a los cientos de talleres activos en los años setenta, una industria de artesanía de gran perfil, capaz de enviar manufactura a todo el mundo y satisfacer una clientela muy sofisticada.

Las casas inéditas en esta lista, donde los artistas vivieron, nacieron o abrieron un taller, constituyen el lugar de actividad de los escultores que estaba principalmente a lo largo del casco viejo de la ciudad.

Estos fueron personajes casi desconocidos pero de elevado perfil profesional, que durante todo el siglo XIX representaron aquella clase de elite que dominaba esta ciudad, junto con todos los otros colectivos profesionales de los picapedreros, los canteros, los lustradores...

Algunos entre estos, como Pietro Tenerani, adquirieron renombre a lo largo del siglo como también Benedetto Cacciatori, Carlo Finelli, Luigi Bienainè, Carlo Chelli y más adelante Carlo Fontana y Arturo Dazzi.

La mayoría vivieron en Roma como becarios de la Academia de Carrara; otros dejaron el País y se afirmaron en el extranjero, honrando con sus nombres la ciudad.

Otros abrieron grandes talleres de elaboración como: Lazzarini, Triscornia, Vincenzo Bonanni, Carlo Nicoli, Antonio Caniparoli, Giovanni Beretta.

Fue durante los últimos años de 1870 que la ciudad se identificaba con la escultura y la construcción de nuevos palacios con espacios dedicados a los talleres.

Es la sucesión de grandes inauguraciones que recuerda el uso de estas viviendas que hoy en día se pueden admirar en Via.Cavour, V. 7 Luglio y en los grandes palacios de Corso Rosselli, una calle pensada para este uso.

## ***EL CASTILLO Y LA ALDEA DE MONETA***

Los historiadores suponen que el Castillo de Moneta, situado en el valle del Carrione, tiene sus orígenes en el antiguo castillo de Campiglia, hoy día desaparecido, pero hace siglos situado en las cercanías de Moneta; construido para proteger con sus soldados el valle y el burgo de Carrara.

De hecho la documentación escrita se refiere al castillo de Moneta sólo a partir del siglo XIII cuando el castillo de Campiglia deja de existir en las fuentes históricas.

Sin embargo, según algunas interpretaciones, es probable que el sitio fue habitado muchos siglos antes.

Según los estudios de Augusto Cesare Ambrosi el topónimo podría estar relacionado con al culto de la divinidad Romana "Giunone" que como protectora de la ciudad tenía en Roma el apodo de Moneta .

Aunque no hay indicios de este culto a lo largo de la localidad es probable que este caso forme parte de los cultos Romanos y Prerromanos que dejaron huellas en la toponimia; ya durante el siglo XVII se hipotizaron orígenes Romanas del asentamiento.

La primera mención escrita sobre el castillo hoy en día conocida se remonta a 1235 el período de dominación en la zona de la señoría del obispo de "Luni" .

No se sabe a ciencia cierta si el castillo, durante el siglo XIII, fue absorbido en los territorios de Malaspina, pero durante los primeros veinte años del siglo XIV volvió a formar parte de las fortificaciones de "Castruccio Castracani de los Antelminelli".

Entre 1435 y 1455 la aldea y el castillo pertenecieron a la familia genovesa de "Campofregoso".

En este período la fortificación llegó a su máximo esplendor por la imponente obra de restauración de las estructuras que ya existían.

En 1473 “Iacopo Malaspina” compró Carrara, Avenza y Moneta añadiéndolas al feudo de Massa.

Para la expansión de Malaspina en la costa y la creación de los feudos de Massa y Carrara la función militar del castillo se reveló inútil.

Sin embargo la historia del castillo sigue siendo marcada por algunos ataques relacionados con las luchas internas de la familia Malaspina.

En 1483 “Agostino Campofregoso” expugna la fortaleza de Moneta ocupando Carrara e Avenza por voluntad de “Francesco Malaspina” , con el fin de reivindicar sus derechos a “Alberico II” , marqués de Massa y Carrara.

En 1546 fue “Antonio Bocca”, capitán del ejército de Florencia, quien asaltó y luego ocupó el Castillo de Moneta por orden de “Giulio Cybo Malaspina” en lucha con la madre “Ricciarda” por la posesión de los feudos que fueron de “Alberico II ” padre de “Ricciarda”.

La estructura militar se conservó durante los siglos XVII-XVII hasta cuando la población empezó a dejar la aldea prefiriendo vivir en el núcleo poblado cerca de Fossola.

Durante los primeros años del siglo XVII , en Moneta, residían establemente cien familias pero a finales del siglo XIX los habitantes se redujeron a sólo 45 unidades.

## *El Alcázar*

El centro del núcleo de defensa, construido seguramente por los genoveses sobre los despojos del antiguo castillo, constituye en una ancha estructura de plano cuadrangular, el fortín, caracterizada en la vertiente sureste por una alta muralla de defensa protegida por un foso.

Terminan el plano horizontal de la muralla dos estructuras semidesérticas, testimonio patente de los esquemas de la arquitectura de defensa del siglo XV.

Dentro el núcleo cuadrangular la estratificación de mural documenta la multiplicidad de usos mientras las huellas de cimientos y tabiques verticales testimonian que en el pasado existió una verdadera fábrica cuyos cuartos y la repartición interna dejaron geometrías indelebles en las paredes de la cortina.

El acceso estaba subordinado al pasaje entre varias puertas de defensa entre las cuales una, al reparo del fortín, con su monumentalidad separaba el núcleo militar del civil.

La puerta, de partición horizontal con bandas bicolors de arena y mármol, (con epígrafe que recordaba la edificación por los “Campofregoso” en 1455) estaba dotada de un puente levadizo para superar un foso hoy en día detectable en la muralla a noroeste del núcleo de defensa.

La parte de murallas a sureste conserva las huellas de un componente tecnológico a columna, un lavabo que está arriba de los servicios higiénicos, ambos dotados de un vertedero único que miraba hacia el foso, tal y como era la costumbre de la arquitectura castellana.

Otro servicio higiénico se encontraba en la pared a este donde realizaron una estructura saliente, con probabilidad un emplazamiento escondido para la defensa.

Pueden apreciarse los despojos de las murallas, del camino de ronda y las antiguas troneras, mientras que de los cuartos sótanos como las cisternas apenas se puede apreciar la existencia.

## ***LA ALDEA***

Moneta no fue únicamente un centro militar sino una aldea poblada con actividades económicas vinculadas al cultivo de viñedos y a la cosecha de castañas.

La aldea y el castillo estaban rodeados por un cerco mural extenso.

Con probabilidad la mayoría del circuito mural, todavía dotado durante el siglo XIX de seis torres, se remonta al siglo XV cuando “Spinetta Campofregoso” concluyó la edificación del núcleo militar de la fortaleza.

Interpretando la documentación cartográfica se comprende que la aldea originalmente tenía dos puertas principales; la primera giraba hacia el valle del “Carrione” y la segunda hacia la colina en dirección noroeste.

Fuera de la primera puerta se situaba una iglesia oficiada hasta en 1830 a “San Giovanni Battista” .

La capilla, no mencionada en los documentales medievales, dependía de la parroquia de “Sant’Andrea” desde la cual fue parcialmente independiente en 1569 y luego abandonada con consiguiente traslado de la decoración sagrada, pinturas, mármoles y altares en la iglesia de “San Giovanni” en Fossola (segunda mitad del siglo XVIII).

Por encima de los despojos de la iglesia empieza una cuesta que llega dentro el poblado.

Se denota la estructura de la primera puerta, en la actualidad derrumbada y la estructura de una segunda puerta con arco cimborrio,alzada arriba de los despojos de una cinta medieval, constituida por la disposición de las piedras según una técnica de construcción de los siglos XIII-XIV.

Dentro las murallas el adoquinado conduce hasta la parte alta de la colina.

Se notan los despojos de las antiguas viviendas abandonadas a partir del siglo XVIII.

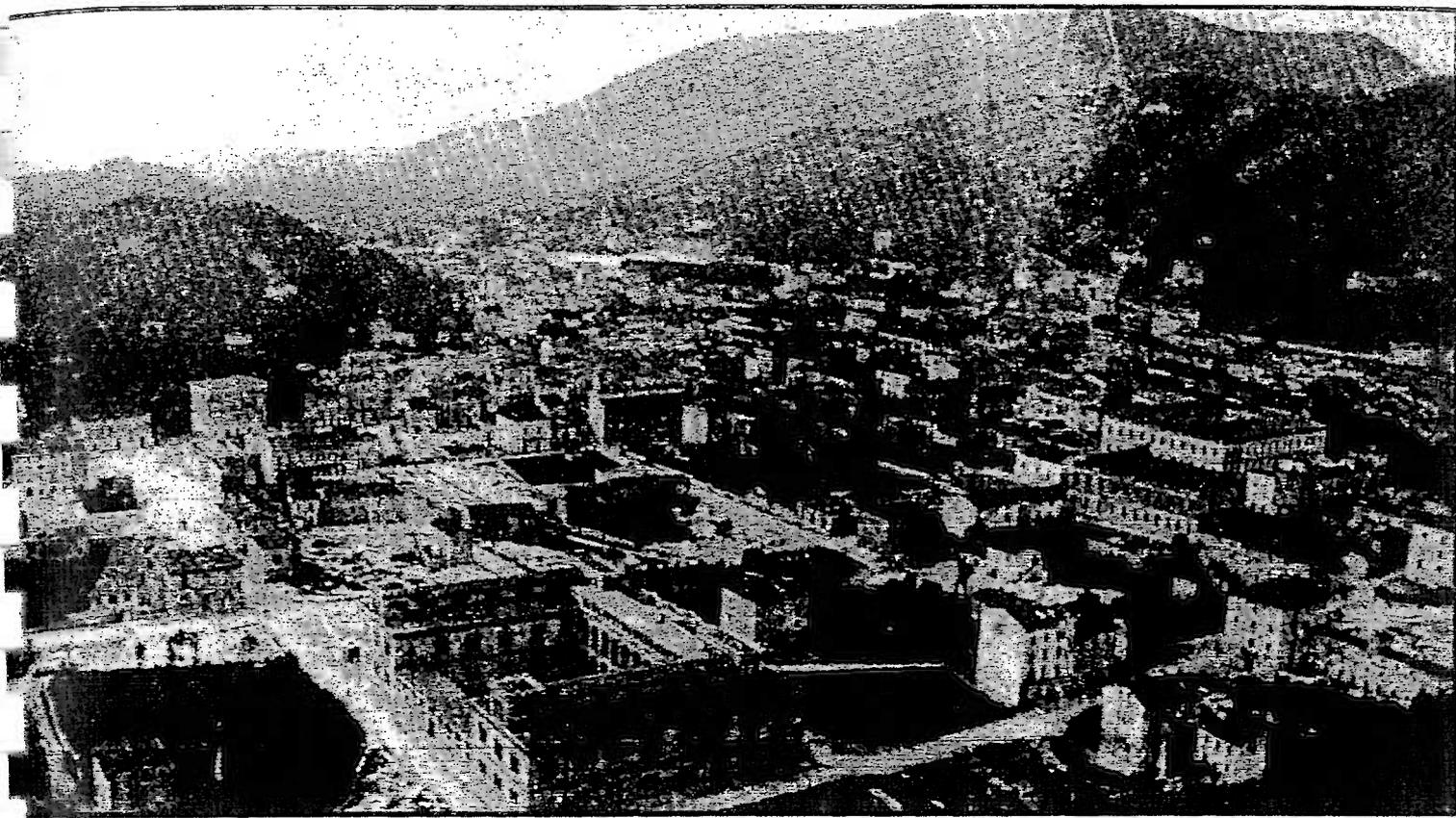
En 1740 la Duquesa de Massa, “Maria Teresa” emitió una sentencia que prohibía la demolición de edificios o murallas de Moneta y la remoción de material.

En la parte más alta del cerro se sitúan los despojos del campanario.

# ***CUANDO LAS PALABRAS NO BASTAN***

# *La città dei marmi*





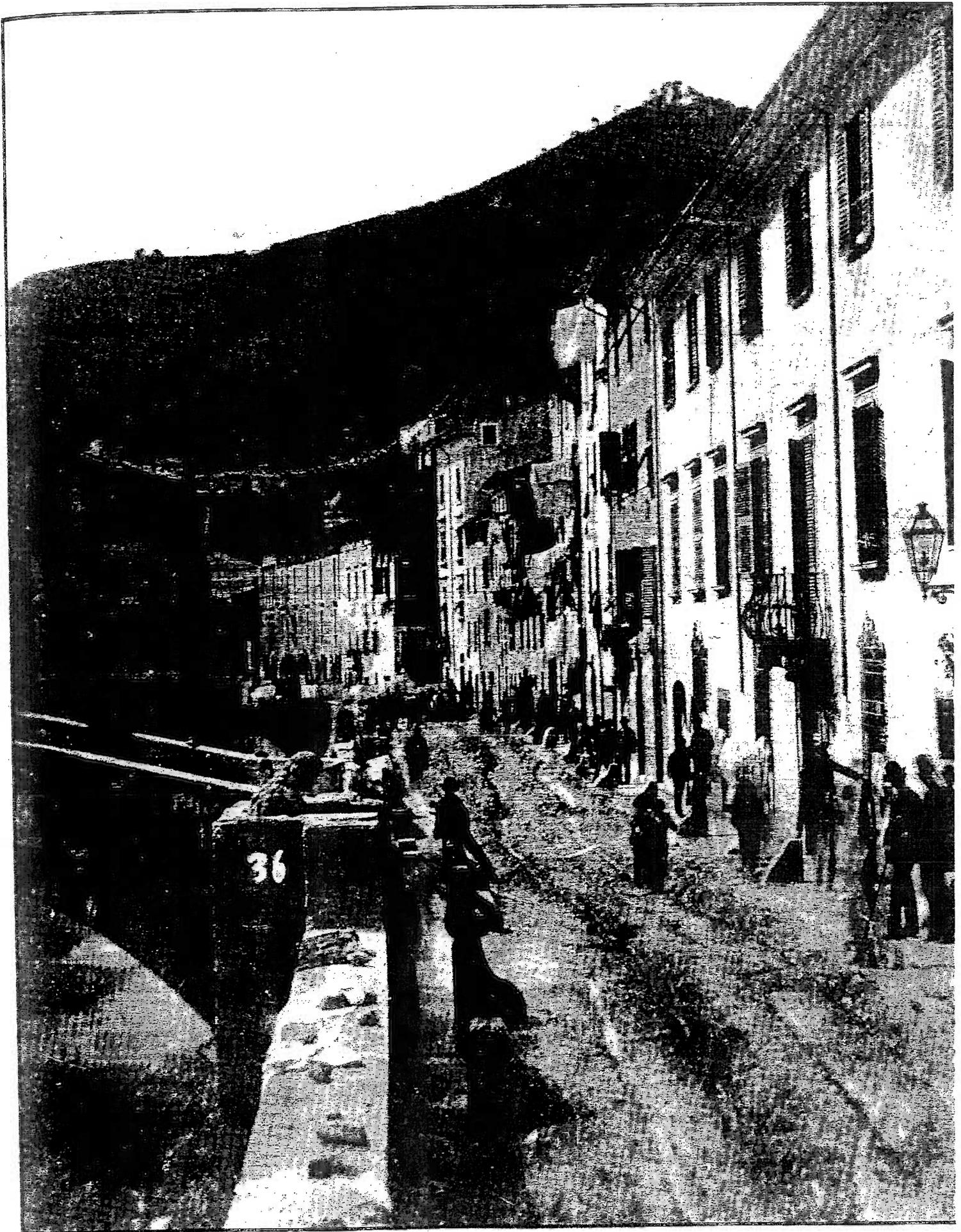
## L'erede di Luni

Per secoli, durante la gloria dell'impero romano, il marmo delle Apuane fu conosciuto come marmo di Luni. I candidi blocchi estratti dalle montagne erano infatti trasportati sul litorale, vicino alla foce di Magra, laddove i romani avevano fondato una città, munita di un ben attrezzato porto, che consentiva l'imbarco del marmo. Da Luni prendeva nome una vasta zona e quindi fu marmo lunense quello che, per la sua bellezza, vinse la concorrenza del marmo greco e arricchì di templi, di monumenti di statue, la capitale dell'impero. Poi, crollando l'impero, cominciò lentamente a decadere, e infine scomparve la bella Luni, di cui la terra peraltro conservò e tramandò le gloriose rovine. Anche il marmo lunense conobbe un lungo periodo di parziale oblio, ma allorché poté riacquistare l'antica celebrità, fu chiamato con un nome diverso. La storia ora conosceva Carrara, il «posto delle pietre», il «posto dei carri», comunque il posto dal quale, per secoli, erano passati i blocchi scavati dai «marmorarii», il posto ai piedi degli agri marmiferi, l'erede naturale della scomparsa Luni. Da quel tempo si disse «marmo di Carrara», e Carrara divenne sinonimo stesso del marmo, anche oltre i confini del nostro Paese. Prima del nascere e dello svilupparsi di altre industrie, questa capitale apuana, basò la propria economia essenzialmente sullo sfruttamento delle cave, e sulla lavorazione del materiale lapideo, e per lungo tempo, anche nel nostro secolo, il marmo fu un elemento visibile e caratterizzante del paesaggio cittadino, per la presenza nel centro urbano di numerosi depositi, studi e laboratori e per il transito dei carri che trasportavano i blocchi in città o ai pontili della Marina. In alto, una cartolina mostra quella che era l'espansione edilizia di Carrara all'inizio del nostro secolo.

Le foto, le cartoline, le riproduzioni di vecchie foto, pubblicate da pag. 100 a 115, ci furono cortesemente prestare da: cavalier Ilario Bessi; Biblioteca Civica di Spezia (albums di Ubaldo Mazzini); professor Valerio Micheli Pellegrini; professor Piero Aranguren, Felice Belli. Alcune fotografie sono dell'archivio Bessi. Alcune cartoline risultano editate da: Samuele Martini, S.P.M., M. Bruni, di Carrara; Menotti e Bassani, Vierther, di Milano.

## *Sulle rive del Carrione*





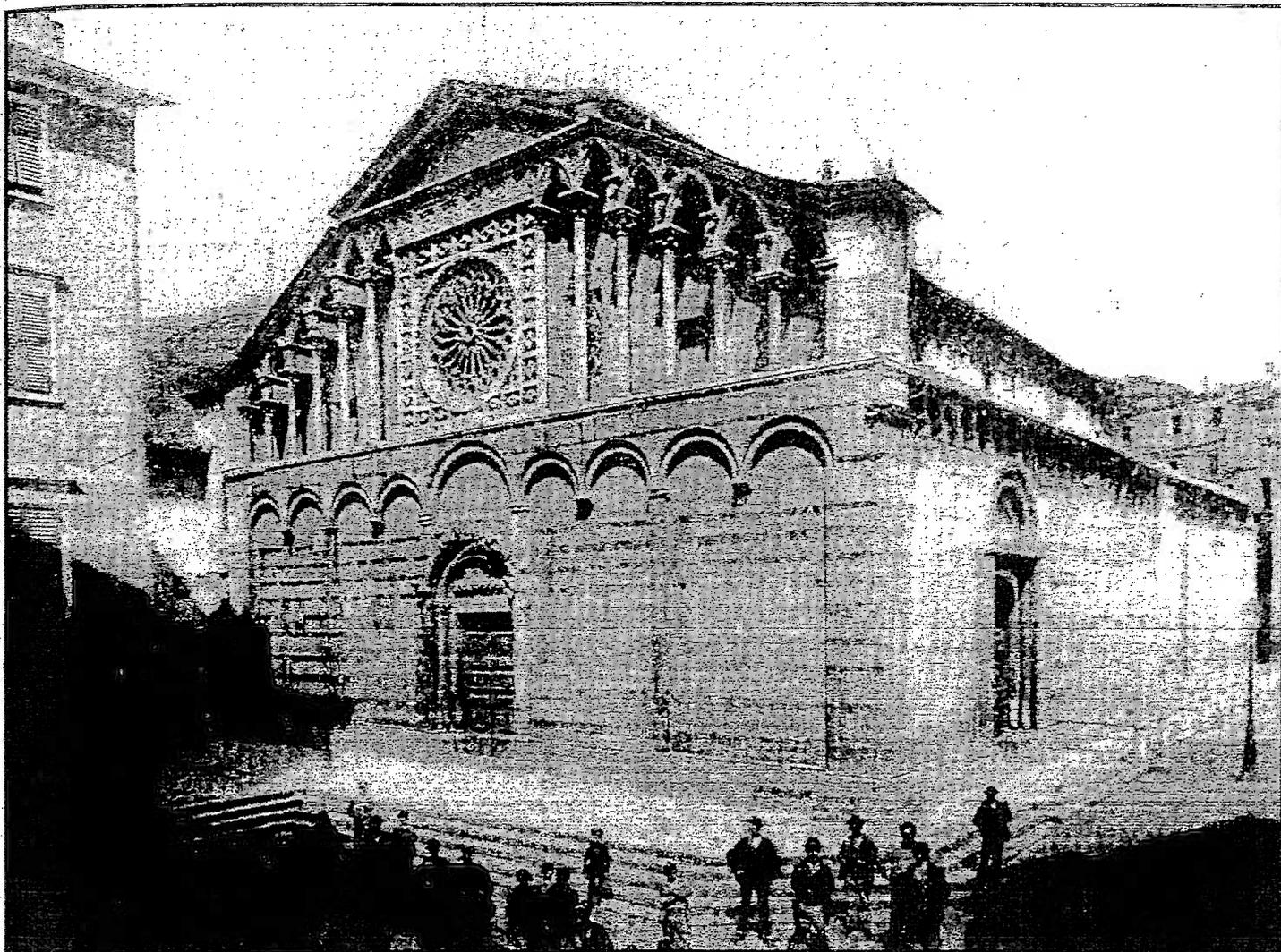
## Dodici chilometri di storia

Il Carrione non è un gran fiume: è un fiume che nasce e muore nel breve tragitto di circa dodici chilometri. Ha infatti le proprie sorgenti nel cuore dei giacimenti marmiferi, laddove esistono le cave più famose e i marmi di maggior pregio, riceve il contributo di altri modesti corsi d'acqua (come i canali di Bedizzano, di Torano, di Gragnana), scorre in un letto scavato con millenaria erosione, attraversa la città e quindi si avvia velocemente verso l'abbraccio del mare. Non è un gran fiume, ma intorno alle sue rive è stata scritta la storia del marmo, come ricorda D'Annunzio: «Dalla Grotta dei Corvi al Ravaccione - ferve la pena e l'opera indefessa - Scendono in fila i buoi scarni lung'h'essa - l'arsura del petroso Carrione». Intorno alle sue rive è stata scritta la storia di Carrara, e nel tratto urbano fanno compagnia al fiume le antiche case della via Carriona, la strada che ha visto passare, nei secoli, migliaia e migliaia di blocchi apuani. Vediamo questa storica strada nelle foto, che risalgono ai primi anni del secolo, pubblicate in questa pagina e nelle due precedenti. Nella veduta a pagina 103, un tratto della via nella quale sono in sosta numerosi carri con il loro candido carico: in primo piano a destra è il Ponte Baroncino che porta in Piazza Alberica: in primo piano a sinistra l'antico balcone, retto da cariatidi, della casa che fa angolo con la salita di Grazzano. Sullo sfondo s'intravedono la Chiesa della Madonna delle Lacrime e il Ponte delle Lacrime, che vediamo meglio, insieme alla cinquecentesca Fontana della Sirena, nella fotografia pubblicata qui accanto. In tale immagine, si vedono al centro della carreggiata i profondi solchi lasciati dalle ruote dei pesanti carri. Qui sotto, infine, è un altro punto caratteristico della Via Carriona, con l'antica scultura raffigurante il leggendario guerriero romano Curzio Marco che si lancia con il cavallo in una fiammeggiante voragine per salvare Roma: la scultura è chiamata popolarmente «Il Cavallo».



CARRARA

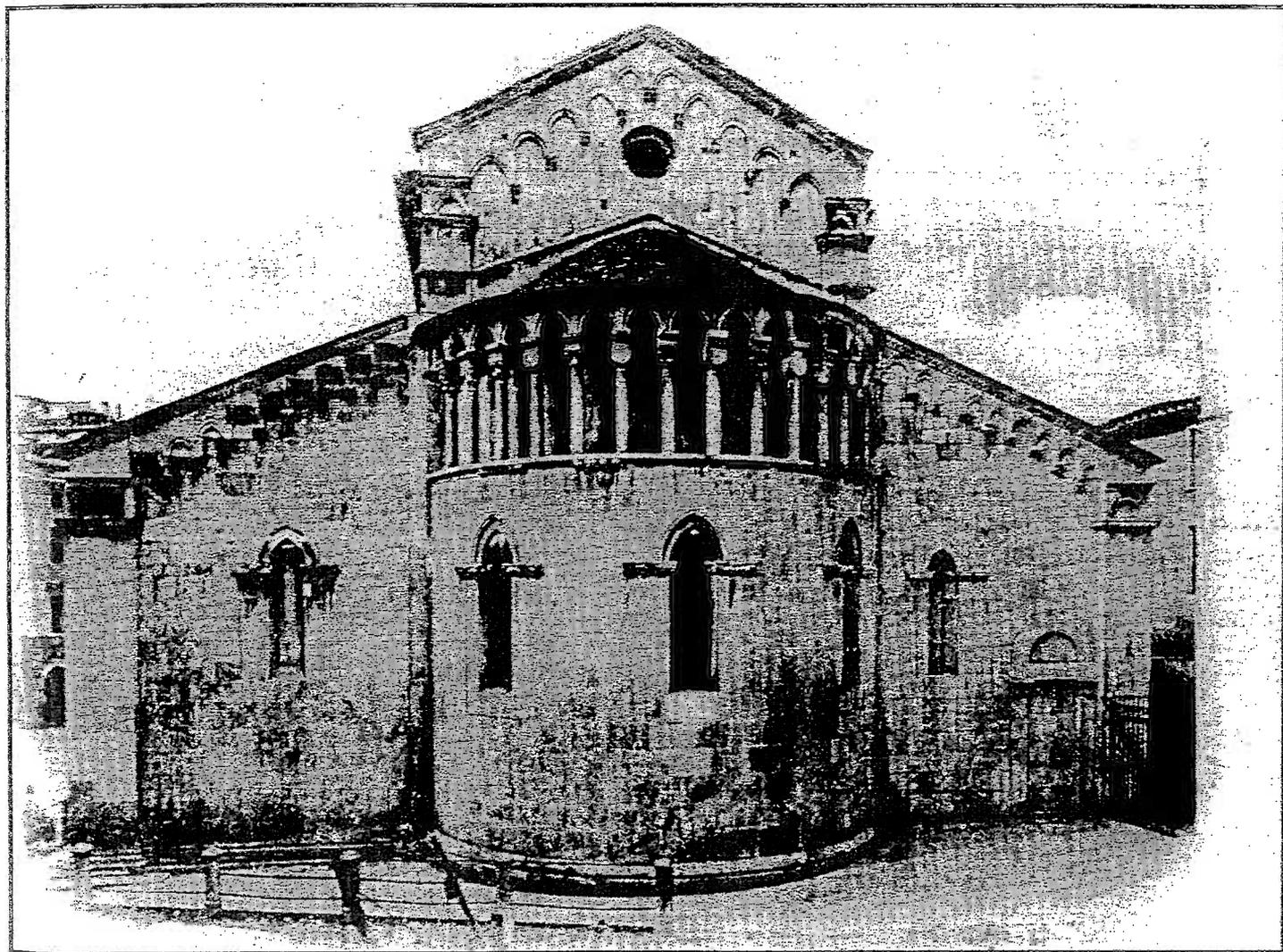
VIA CARRIONA

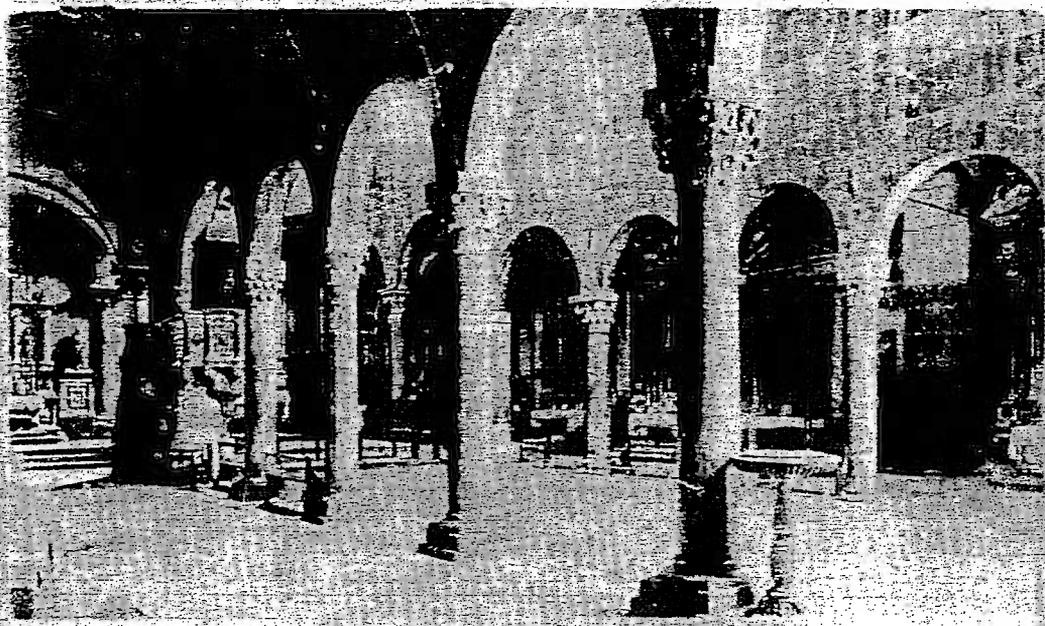


## La «ruota» più bella

«Fra i monumenti più rimarchevoli di Carrara — scrive il Repetti nel suo Dizionario Geografico Fisico e Storico della Toscana — è da visitarsi, per lo studio dell'arte, la sua Chiesa Collegiata fabbricata lentamente nel terzo secolo dopo il Mille e adornata di sculture nel secolo XV...». Infatti, a parte la complessa storia delle origini e dell'evoluzione del Duomo, oggetto di approfondite ricerche, e ovviamente qui non ripetibile, è indubbio che l'antichissimo edificio sacro è frutto del costante amore dei carrarini per la loro Chiesa e di una secolare opera di completamento e di abbellimento che hanno fatto della cattedrale il più ammirabile gioiello artistico della città. Il suo più prestigioso biglietto da visita. Come tale è stato, ed è tuttora, il soggetto preferito dei fotografi, ed anche il monumento cittadino maggiormente illustrato nelle cartoline.

Le due cartoline che pubblichiamo in queste pagine e la terza che appare nella pagina successiva furono stampate nei primissimi anni del '900. In alto a sinistra è la veduta della facciata del Duomo con l'impianto romanico della zona inferiore, l'impianto gotico della parte più alta, il bellissimo portale, il fantastico ricamo marmoreo del rosone, detto comunemente «la ruota» per un riferimento all'antico stemma cittadino. È comunque la «ruota» più bella che si conosca. Nella cartolina qui sotto vediamo la parte posteriore della cattedrale di marmo, e cioè l'abside con le sue monofore gotiche, la grazia degli archetti e dei capitelli, l'eleganza della loggia a colonne, mentre la terza e ultima cartolina (stampata nell'anno 1902) mostra l'interno del Duomo che in anni più vicini a noi ha subito interventi di restauro e di ripristino stilistico.





Saliti da Carrara

Interno del Duomo.

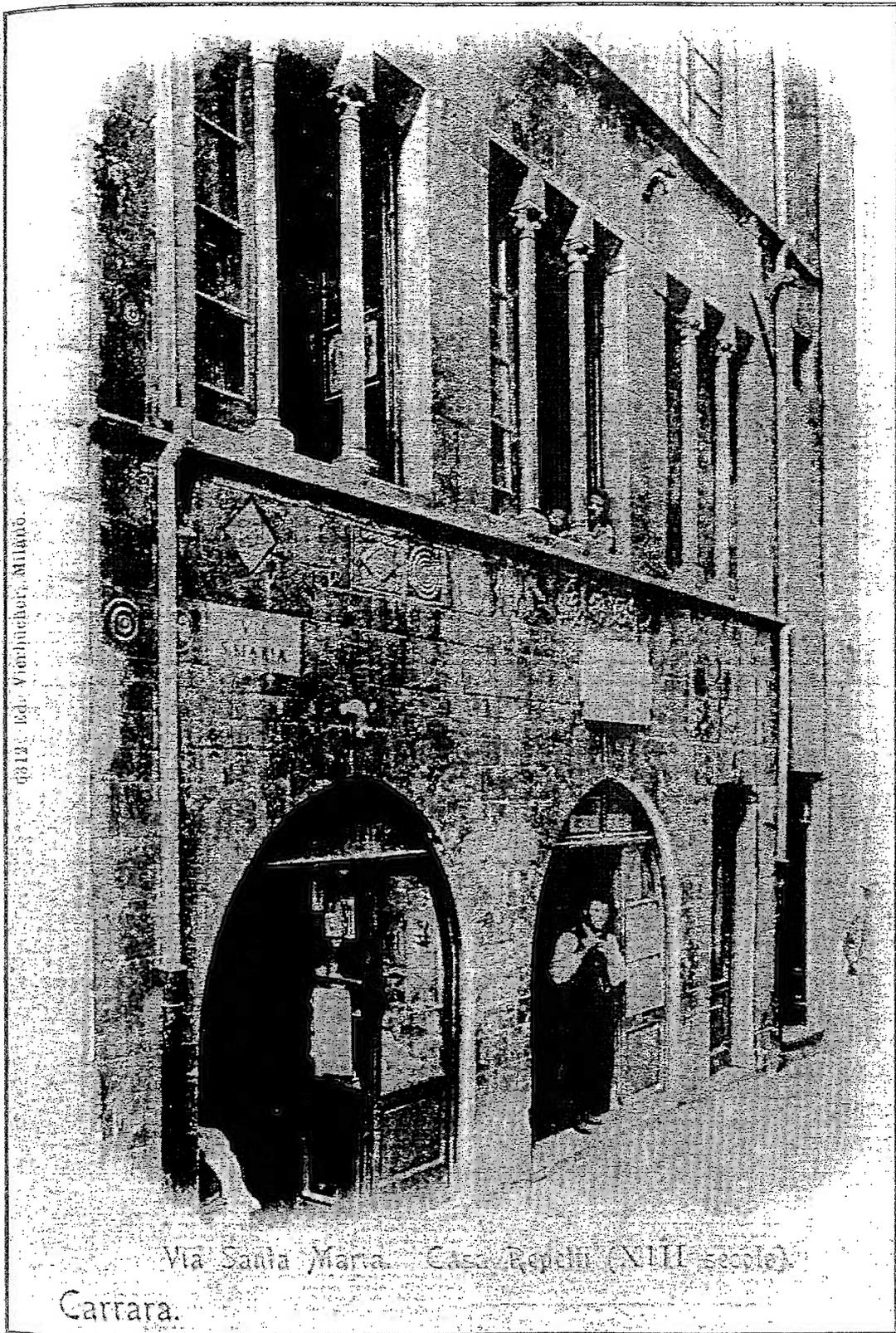
*Saluti ed auguri sinceri*  
*Luigi Maria Gori — Lamberto Goffi*

## Scalpelli celebri

La città del marmo fu in ogni tempo patria e maestra di pittori, architetti e soprattutto di artisti che raggiunsero gran fama nella scultura, che realizzarono statue, grandiosi monumenti, che ornarono chiese e palazzi, che operarono in Carrara, e in molte altre città italiane e straniere. Intere famiglie carraresi (come i Calamec, i Baratta, e altre) si dedicarono di generazione in generazione alla scultura, e tra di esse fa spicco la dinastia dei Tacca che dette all'arte il celebre Pietro, il non meno celebre Ferdinando, e altri virtuosi dello scalpello. Pietro Tacca nacque nel 1577, fu allievo e poi successore del Giambologna, visse a lungo a Firenze dove morì nel 1640, lasciò molte opere a Firenze (tra le altre, il popolare «Porcellino», ovvero la fontana bronzea col cinghiale alle Logge del Mercato Nuovo) a Livorno (i «Quattro Mori» del monumento a Ferdinando I), a Madrid (il colossale monumento equestre a Filippo IV in piazza d'Oriente), e fu sepolto nella chiesa della SS. Annunziata dove riposano altri celebri artisti. Nella sua città, Pietro Tacca è ricordato con una lapide apposta sulla facciata di una delle più antiche case di piazza Alberica che apparteneva alla sua famiglia. L'epigrafe rievoca che in quella casa lo «scolaro poi emulo di Giambologna» ebbe i natali. Altro ricordo è nel giardinetto davanti al Palazzo Principesco, sede dell'Accademia di Belle Arti, dove nel 1900 fu eretto un monumento a Tacca (opera di Carlo Fontana) che rivediamo nella cartolina qui accanto.



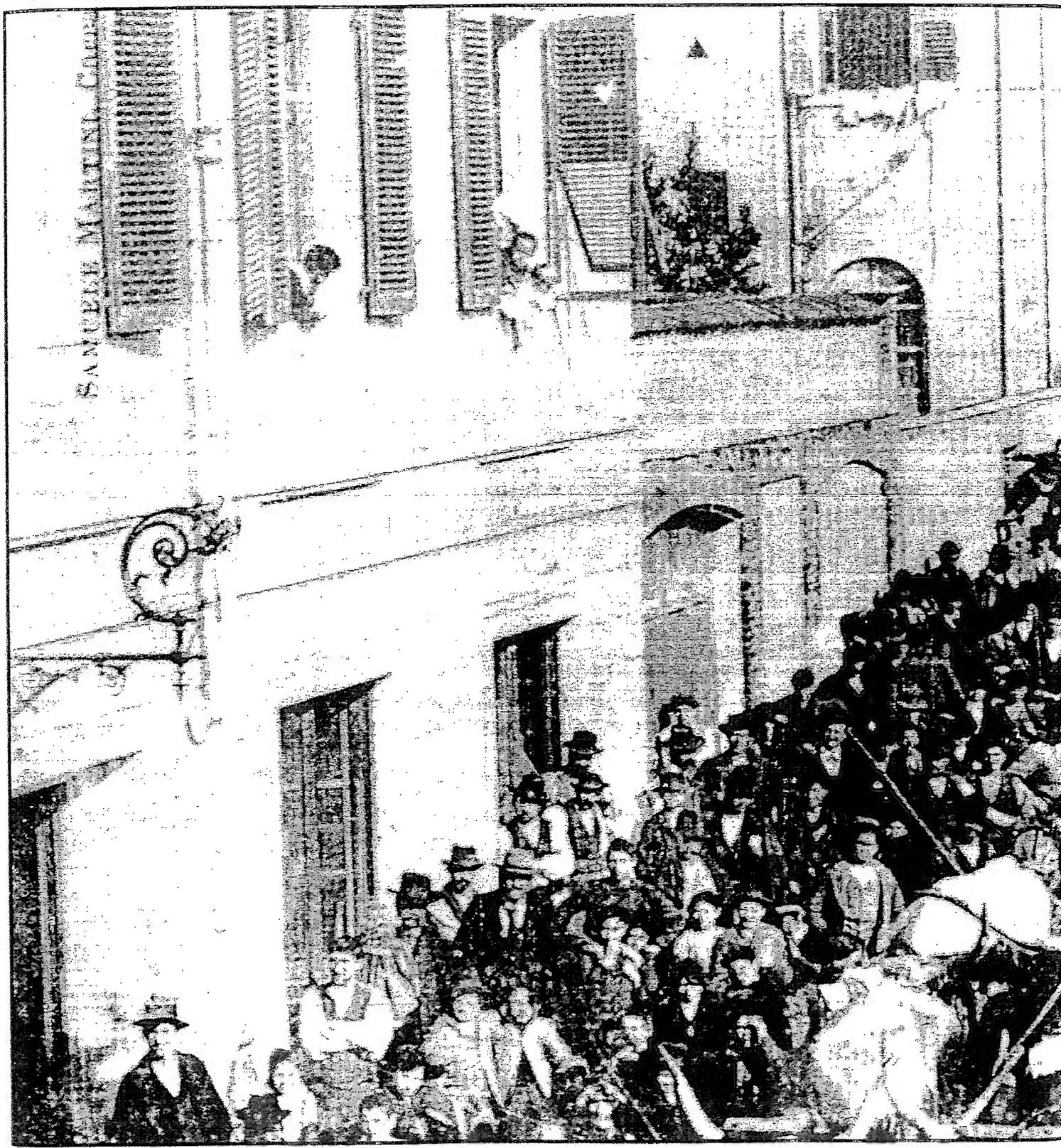
Monumento a Tacca CARRARA



4312. Ed. Vieuchet, Milano.

## Cosa dice il Repetti

Ancora oggi quando qualcuno vuol trovare determinate notizie di una città, di un paese, di una minuscola borgata, di una pieve, di un castello diruto, magari di un torrentello della Toscana, va a vedere, immancabilmente, «cosa dice il Repetti». Consulta, cioè, l'opera fondamentale di Emanuele Repetti, il coltissimo «farmacista» di Carrara (studiò farmacia a Roma, esercitò la professione a Firenze), versatile cultore delle lettere e delle scienze, operoso accademico dei Georgofili, prezioso collaboratore di Vieusseux, instancabile viaggiatore e profondo conoscitore delle contrade toscane, appassionato ricercatore di antichi libri e antichi documenti in biblioteche ed archivi, autore di dotte pubblicazioni, e soprattutto del *Dizionario Geografico Fisico Storico della Toscana* nel quale, a partire dal 1833, raccolse una massa incredibile di notizie. A Carrara l'erudito e benemerito studioso è ricordato da una lapide apposta nel 1892 sulla bellissima facciata marmorea di un'antichissima casa del centro storico, che fu abitata dal Repetti, e che si vuole sia stata sede del Comune ed anche abitazione del Petrarca durante una sua sosta nella città. La cartolina che pubblichiamo, e che risale ai primi anni del Novecento, mostra lo storico edificio di via Santa Maria, sulla cui facciata, al di sotto delle formelle marmoree scolpite a bassorilievo (e raffiguranti la ruota, l'agnello, segni geometrici, ornati floreali) si vede la lapide nella quale è scritto: «Fu questa casa - di Emanuele Repetti - della storia fisico geografica toscana - scrittore dottissimo». Al tempo della cartolina, al piano terra della Casa Repetti, si aprivano le vetrine di una cartoleria.

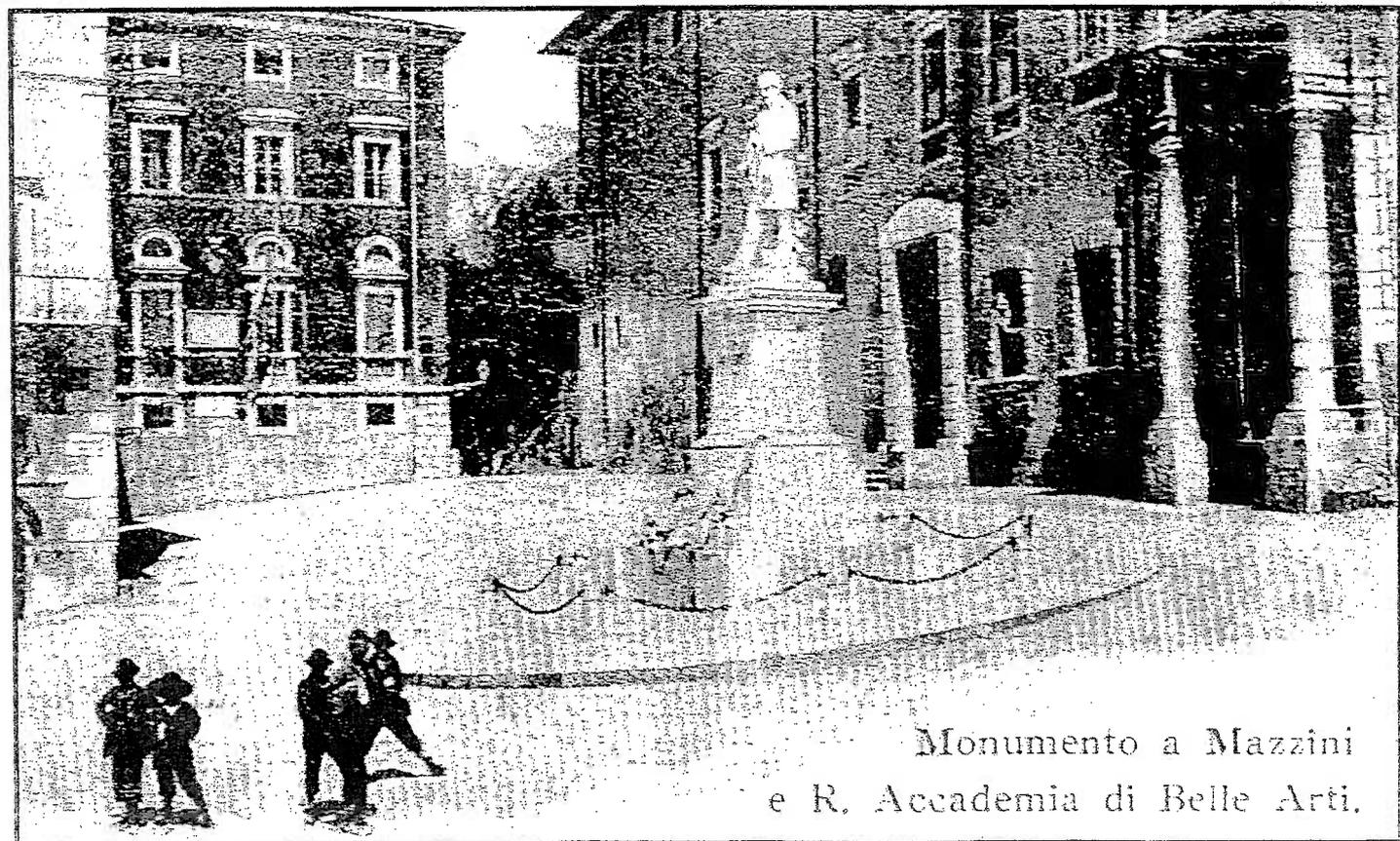




## La culla delle immagini

In questa vecchia cartolina stampata da Samuele

Martini, si riconosce un tratto di via Mazzini, affollata di curiosi che assistono al passaggio di un carro che trasporta un grande blocco di marmo e che è trainato da una decina di coppie di buoi. Alcuni bovari sono seduti in groppa agli animali da tiro e agitano le loro fruste, mentre altri sorveglianti camminano a fianco dei bovi: sul blocco, che sta transitando all'altezza dell'incrocio di via Mazzini con via Cavour, sono in piedi, in posa per il fotografo, cinque cavatori. Sullo sfondo si vede un edificio di via Verdi, con due archi al piano terra, che fanno parte attualmente di un negozio di mesticheria. L'edificio in primo piano a sinistra, ora contrassegnato con il numero civico 11, è da considerare la culla di molte delle vecchie immagini di Carrara. In quell'edificio era, infatti, un tempo lo studio fotografico (con ampie vetrate) di Vittorio Valenti che da giovane si era sperimentato nella scultura, ma che poi si era dedicato con passione e notevole successo all'arte fotografica, affermandosi nella ritrattistica, nella riproduzione delle opere di marmo, nelle vedute paesaggistiche. Nel 1905, il Valenti, che era anche un pioniere del motociclismo, restò vittima di un mortale incidente sulla strada tra Avenza e Sarzana, e alla sua morte, la vedova Giuseppina Ardito, assunse alcuni operatori e mandò avanti lo studio fotografico che lavorò per molti anni e che ebbe vasta risonanza per la bellezza delle immagini, sia a Carrara che in altri centri della provincia. Verso la fine degli anni Venti, lo studio Valenti (dove lavorarono altri bravi fotografi, come Gino Passerini e Michelino), fu rilevato — insieme al ricco archivio con innumerevoli immagini del passato — dal cavalier Ilario Bessi, al quale si devono com'è noto moltissimi documenti fotografici: dalle immagini dei monumenti e delle opere d'arte, a quelle delle città e dei vari centri della provincia, alle vedute paesaggistiche delle Apuane e del litorale, alle foto che tramandano l'ambiente delle cave e il lavoro dei cavatori, alle foto «d'attualità», ai ritratti, alle testimonianze dei vari aspetti della vita, del lavoro, del costume. Quello del cavalier Bessi era uno dei più ricchi archivi fotografici, e tale è rimasto nonostante le gravi perdite subite durante la guerra quando a causa dello spostamento d'aria provocato dalla caduta di bombe di aereo, alcuni scaffali dello studio caddero a terra provocando la rottura di numerose lastre fotografiche di vetro. Nel 1956 lo studio del cavalier Ilario Bessi fu trasferito negli attuali locali sotto la Galleria, ma nello stabile n. 11 di via Mazzini, lungo il cornicione tra il primo e il secondo piano è rimasta, un po' sbiadita dal tempo, la scritta «Fotografie» che vi fu dipinta tanti anni fa.



Monumento a Mazzini  
e R. Accademia di Belle Arti.

## Garibaldi e Mazzini

La cartolina in alto nella pagina accanto (che porta il timbro postale dell'11 aprile 1909) mostra la via già intitolata a Garibaldi ripresa dall'angolo di via Cavour. A destra nell'immagine è l'ingresso e il giardino dell'Albergo Cecchini, a sinistra, dopo un giardino, il palazzo Corsi e il campanile del Carmine, cioè della Chiesa della Madonna del Carmine, costruita all'inizio del XVII secolo, e restaurata alla metà del secolo scorso. Com'è noto, via Garibaldi fu ribattezzata via 7 Luglio, in memoria del coraggioso comportamento delle donne di Carrara che il 7 luglio del 1944 si sollevarono contro i tedeschi e fecero una dimostrazione di protesta davanti al loro comando, dissuadendo gli occupanti dall'attuare il proposito di far sgomberare la città e di deportarne la popolazione a Sala Baganza in provincia di Parma. Nella cartolina più in basso, è una veduta di piazza dell'Accademia con al centro il monumento a Giuseppe Mazzini, circondato da catenelle di ferro sorrette da pilastri. Il monumento, opera dello scultore Alessandro Biggi, con alta base disegnata dallo scultore Giuseppe Garibaldi, fu inaugurata solennemente il 25 settembre del 1892 con un discorso di Bovio. Dietro al monumento, si vede a sinistra il grande palazzo settecentesco che fu costruito per ospitare l'Accademia di Belle Arti, che fu poi sede del Comune, e che è attualmente sede della

Biblioteca comunale; al centro è l'imbocco di via dei Plebiscito; a destra la facciata (con il grandioso portale e i finestrini marmorei) del Palazzo Principesco voluto nel XVII secolo da Albertico I Cybo Malaspina, e divenuto in seguito (al tempo del principato di Elisa Baciocchi) la sede definitiva dell'Accademia.

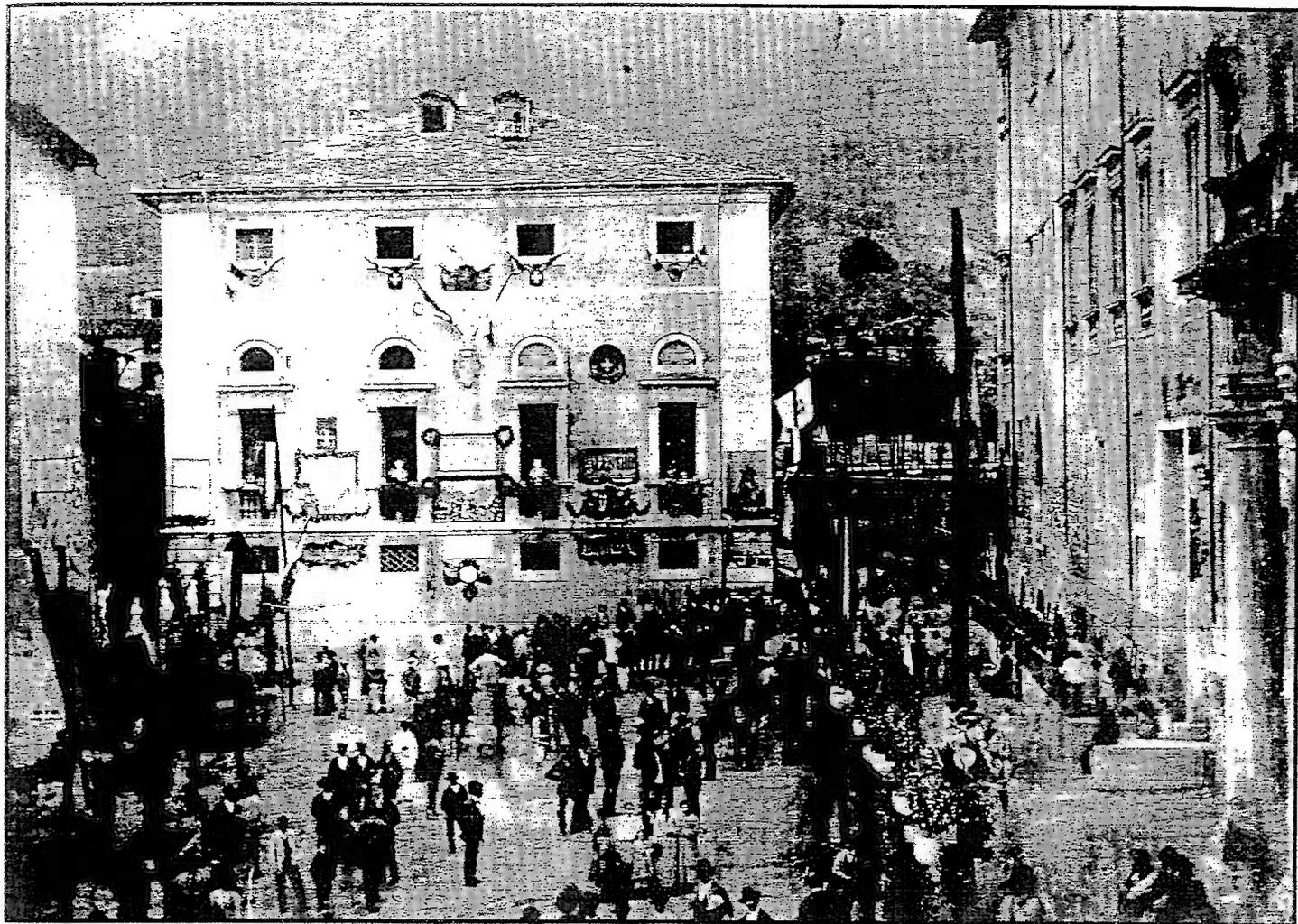
## Eleganza parigina

Nella cartolina in fondo alla pagina, un'altra veduta di piazza dell'Accademia, con l'ingresso del Palazzo Cybo Malaspina, il monumento a Mazzini, la facciata barocca della Chiesa del Carmine. Nell'edificio al di là del monumento, si riconoscono da sinistra a destra, una delle vetrine della Farmacia dell'Ospedale di via Verdi, il negozio di abbigliamento, merceria, chincaglieria, con l'insegna «All'eleganza parigina», il Caffè di Fausto Scapinelli. All'inizio del '900 il negozio di abbigliamento apparteneva al signor Andreucci, dal quale lo rilevò nel 1906 il signor Torquato Volpi, che fino ad allora aveva lavorato come preparatore nella vicina Farmacia dell'Ospedale, e che lo tenne per alcune decine d'anni, cedendolo durante la guerra. Nello stesso locale fu poi una pescheria e una macelleria.



Piazza Mazzini e Chiesa del Carmine

# Fotocronache



## Giugno del '77: Carrara onora i Caduti

L'immagine pubblicata sopra — uno dei più vecchi documenti fotografici della vita pubblica di Carrara — risale al 24 giugno del 1877, al giorno in cui con una solenne cerimonia e gran concorso di folla, fu scoperta in piazza dell'Accademia una lapide per onorare e tramandare la memoria dei carraresi che avevano sacrificato la vita nelle guerre d'indipendenza nazionale. L'epigrafe fu apposta sulla facciata del palazzo costruito nel XVIII secolo per ospitare l'Accademia di belle arti, divenuto in seguito palazzo del Municipio e infine sede della biblioteca civica, ed è tuttora ben conservata e leggibile: «Ai martiri carraresi caduti combattendo per l'indipendenza d'Italia — Baratta Ceccardo.

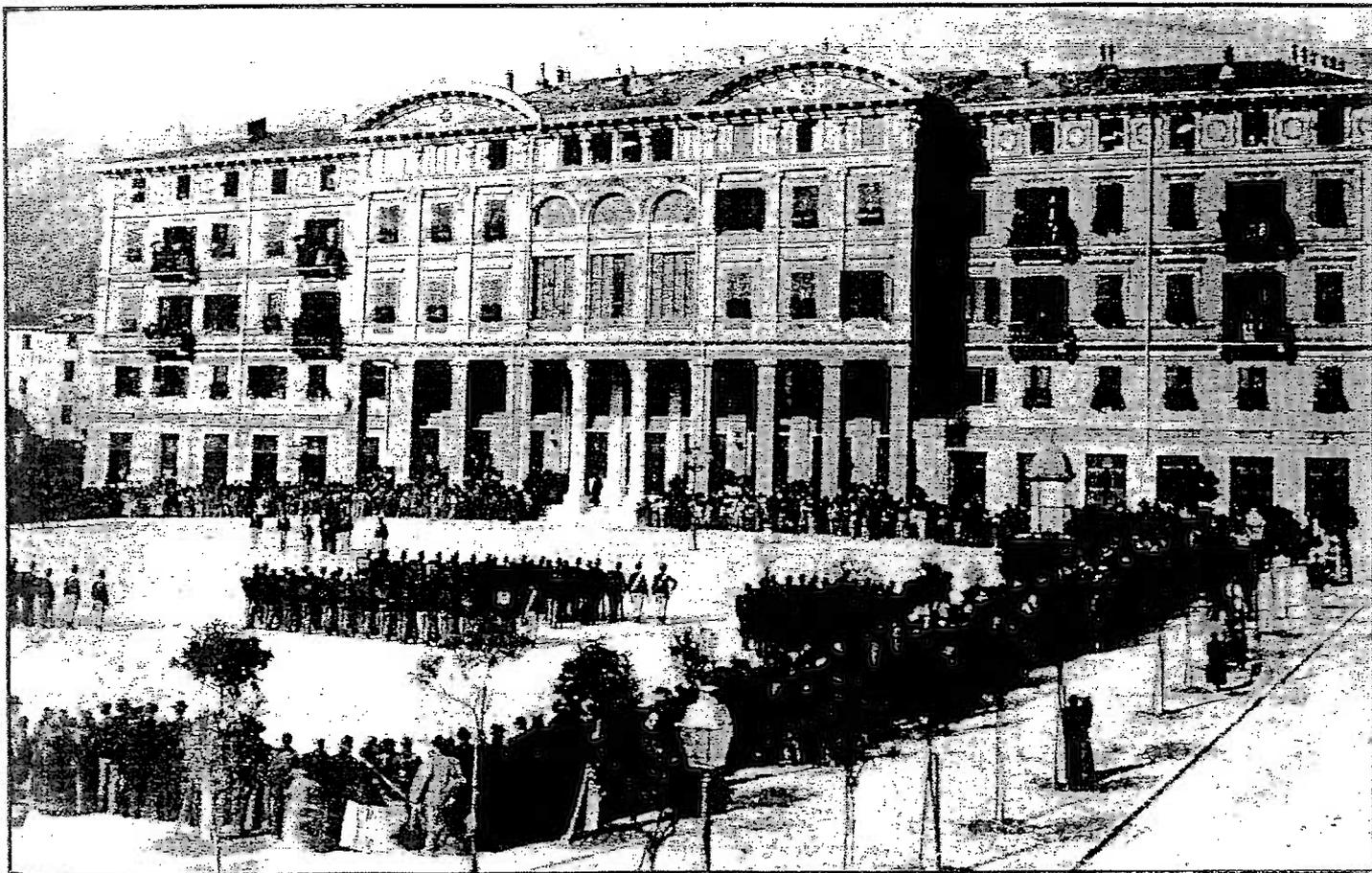
Piccioli Eugenio, Tavarelli Pacifico, Gemignani Giuseppe, Buzzi Raffaele, Castelpoggi Carlo, Del Monte Giovanni, Del Beccaro Francesco, Pelliccia Lorenzo, Giromini Ferdinando, Jardella Augusto, Colombi Gio Batta, Zambelli Ferdinando, Corsi Domenico, Marchi Antonio, Freccia Clearco — la Società dei reduci delle Patrie battaglie pose il 24 giugno 1877». Piazza dell'Accademia, ancora priva del monumento a Mazzini (eretto quindici anni dopo, nel 1892) appare riccamente addobbata con festoni floreali e lumi, così come la facciata del palazzo è adorna di trofei di bandiere, stemmi sabaudi, busti esposti alle finestre, corone floreali, grandi scritte incorniciate («Palestro», «Carlo Alberto», «Vittorio Emanuele II»). La folla che occupa la piazza è composta in prevalenza di uomini. Il lato destro della fotografia mostra com'era nel 1877 la facciata del Palazzo Principesco (sede dell'Accademia dai primi anni dell'800) quando, al piano terra, dalle grandi colonne del portale verso via del Plebiscito, l'edificio presentava un'altra porta e finestre varie, anziché gli attuali grandi finestroni.

# nell'Ottocento

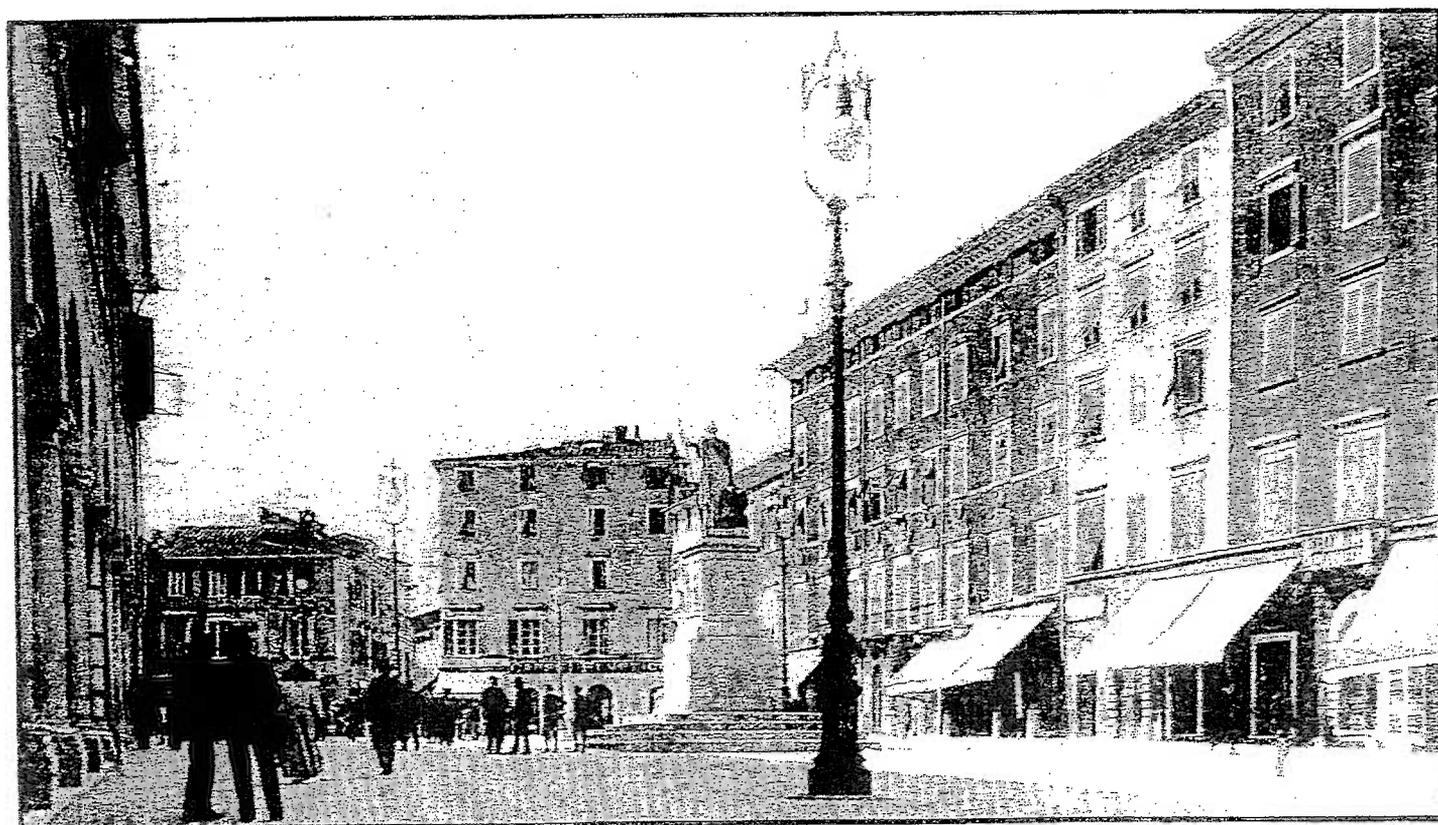
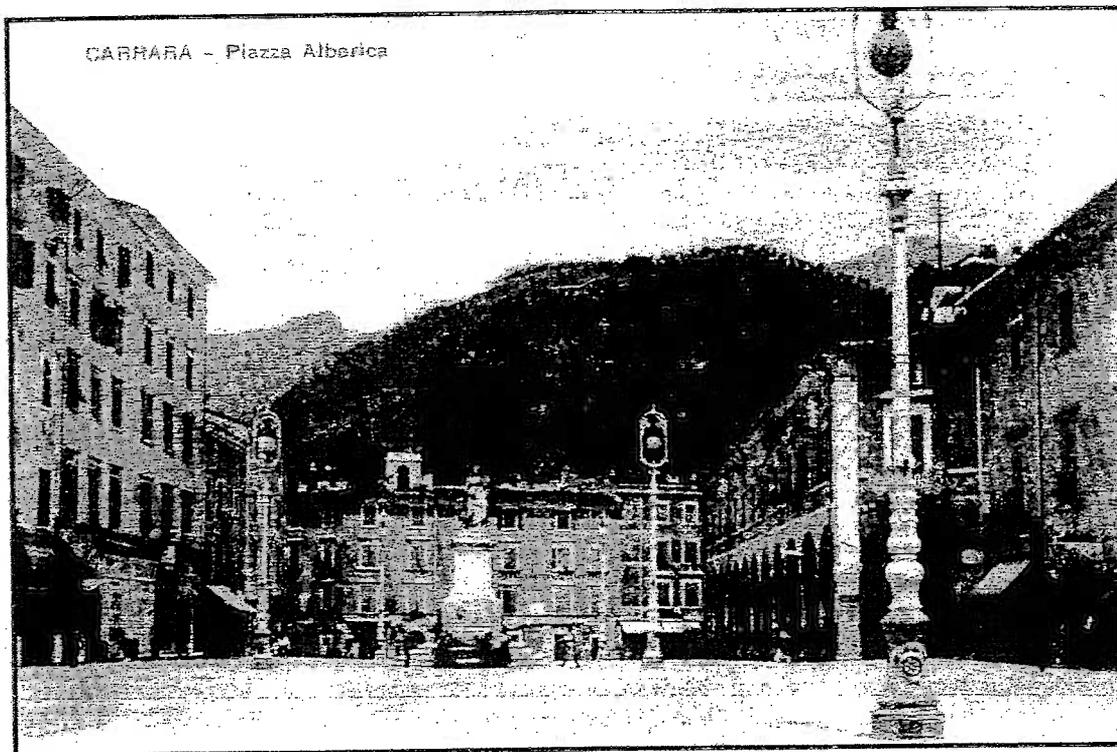
## Gennaio del '94: la città in stato d'assedio

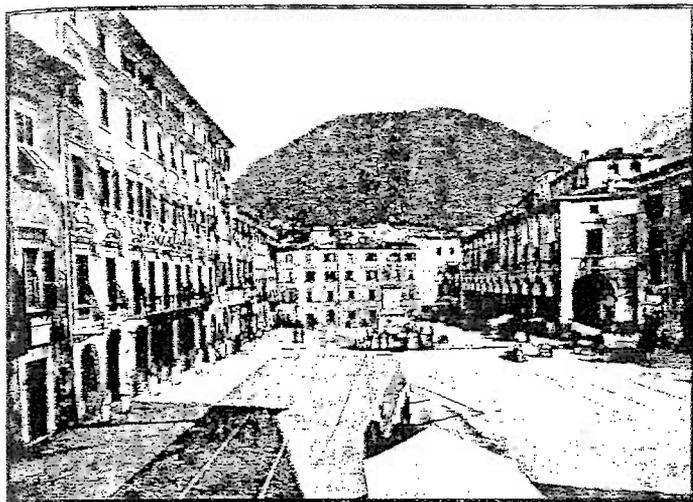
La foto in basso potrebbe sembrare il ricordo di una normale parata militare in un giorno di festività nazionale: reparti di soldati sono schierati in perfetto ordine in piazza Farini davanti al portico a pilastri del Politeama Giuseppe Verdi, osservati da una folla che ha fatto siepe su ogni lato del grande rettangolo della piazza, dove corre l'ancora giovane alberatura, alternata ai lampioni dell'illuminazione pubblica. La vecchia immagine è invece il ricordo delle drammatiche e dolorose giornate vissute dalla città nel lontano gennaio del 1894, quando numerosi reparti militari furono inviati a Carrara e nella provincia apuana, al comando del generale Nicola Heusch, per reprimere i moti popolari scoppiati nella città e applicare lo stato d'assedio decretato dal governo, allora presieduto da Crispi. La storia di questi moti (i cosiddetti «Moti di Lunigiana», «I fatti del '94»), così come quella della dura repressione, sono state oggetto di studi

e pubblicazioni, e sono ben note; basterà pertanto ricordare brevemente che la scintilla che infiammò le masse popolari scontente, i cavatori apuani, e fece esplodere una situazione già difficile e tesa per motivi sociali ed economici, scaturì dall'emozione provocata dai fatti di Sicilia dove in quei giorni si erano avuti sanguinosi scontri tra gli aderenti ai Fasci operai e le truppe incaricate di reprimere la sollevazione isolana. Il mondo operaio della zona apuana, già esasperato, entrò subito in fermento, manifestò la propria solidarietà ai lavoratori siciliani, affisse manifesti, fece tumultuose riunioni, e alcuni gruppi apparvero armati, mentre le autorità locali, pensando all'inizio di una vasta sommossa, e ritenendo insufficienti i militari di stanza a Massa e a Carrara, chiesero immediati rinforzi di truppe. Nel giro di pochi giorni ci furono assembramenti, tumulti, sparatorie, arresti, ci fu la proclamazione di uno sciopero generale, ci furono morti e feriti intorno alla caserma Dogali. Arrivarono squadroni di cavalleria, soldati di varie armi, reparti di truppe alpine, la città venne occupata militarmente, fu decretato lo stato d'assedio, fu istituito il tribunale militare, ebbe inizio la severa repressione con centinaia di denunce, perquisizioni, arresti, processi, condanne. Una pagina dolorosa della storia cittadina, che ebbe ripercussioni nel tempo, e che è rievocata dalla vecchia foto.



# *Tre piazze di Carrara*





## Un museo di memorie

Se nel XVI secolo fosse già esistita la fotografia, oggi potremmo pubblicare probabilmente l'immagine di un grande prato con degli animali al pascolo e scrivere «ecco com'era piazza Alberica nel '500». Ma Daguerre e Niepce fecero i loro primi esperimenti sulla tecnica fotografica molto più tardi e perciò possiamo soltanto vedere «com'era» piazza Alberica sul finire dell'Ottocento e sul nascere del Novecento. Il prato, d'altra parte, possiamo immaginarlo pensando al tempo in cui Carrara medievale era tutta racchiusa nel primo cerchio delle mura, all'esterno delle quali si svolgevano attività agricole e attività artigianali legate alla lavorazione dei marmi. Com'è noto, e come ricorda un'antica scritta di via Nuova, vicino alla piazza delle Erbe («*A di X di maggio MDLVII si cominciarono le muraglie di Carrara al ponte della Lungiola*») fu Alberico I Cybo Malaspina che decise di costruire una più ampia cerchia e di dare il via ad un'espansione della città che incluse nel nuovo centro urbano

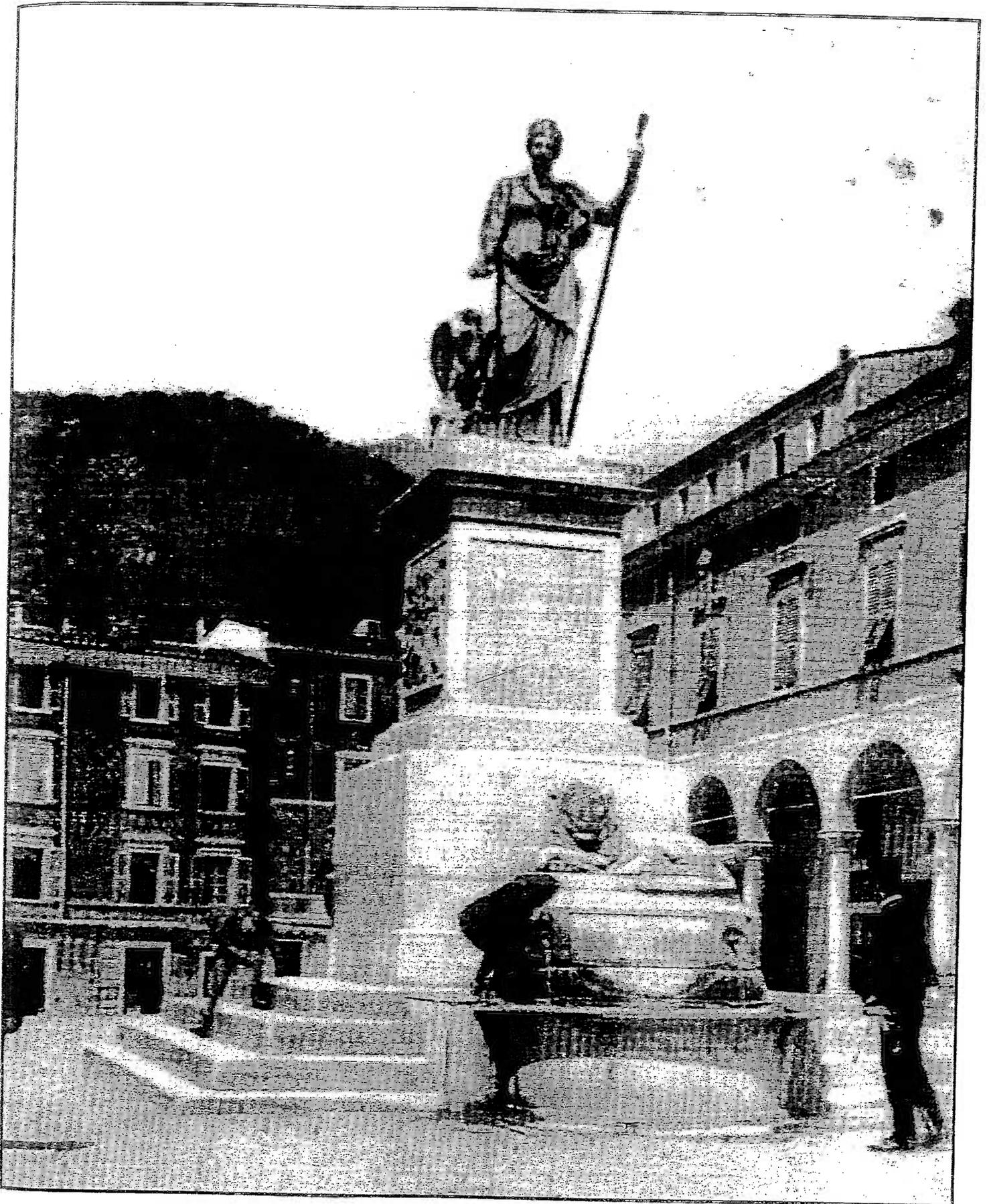


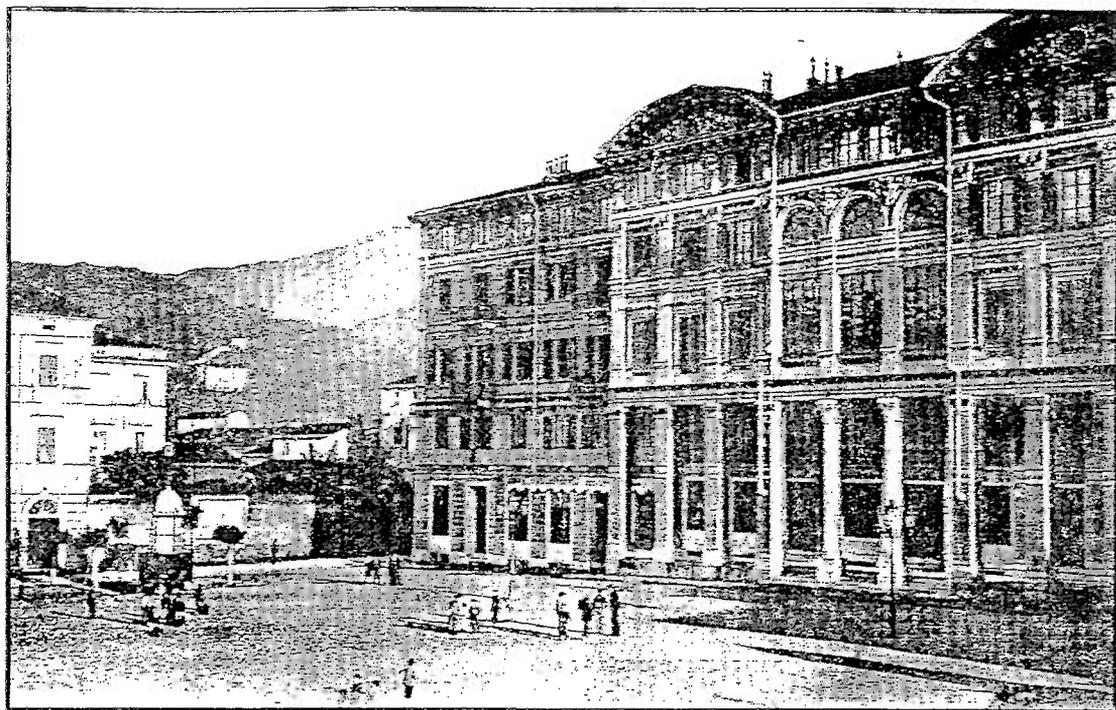
anche il prato di cui si diceva, aprendolo a nuove costruzioni. E intorno a quel prato sorsero, nel XVI e più ancora nel XVII secolo, palazzi e case che furono commissionate da importanti famiglie della città e che conferirono un volto nobile, e unitario, a quella che sarebbe poi divenuta la più bella e armonica piazza di Carrara, una delle più significative testimonianze dell'architettura civile seicentesca, una delle più splendide gemme urbane della regione e del Paese. E questa grande piazza, che giustamente ricorda nel nome il fondatore della più ampia e moderna Carrara, è anche una specie di museo all'aperto che espone — con i palazzi, gli stemmi, gli ornati di portali e finestre, le formelle marmoree, il monumento a Maria Beatrice, le scritte, le lapidi — ed altri segni del passato — le memorie di oltre quattro secoli. Memorie di ogni genere. Ecco l'antichissima casa dei Tacca dove nacque il grande scultore carrarese, il celebre Pietro, ecco la superstite memoria («*Qui si mettono le lettere e si danno*») dell'edificio dov'era la prima Posta, ecco il ricco barocco dell'ornatissimo Palazzo Del Medico, ecco il palazzo dei conti Orsini, quello dei marchesi Pisani, ecco la lapide che ricorda «*il martirologio operaio*», ecco le belle colonne, i pilastri marmorei, le ampie arcate del Palazzo delle Logge... La piazza piacque sempre ai visitatori della città, restò anche nel ricordo di quelli più frettolosi (Georg Christoph Martini, il «*Pittor Sassone*», viaggiatore del XVIII

secolo, pur avendo fatto due brevi soste a Carrara, ne ricordò la grande piazza, le buone strade, i bei palazzi: «*è una città piccola — scrisse — ma non mal costruita*») e quando vennero di moda le cartoline fu uno dei luoghi più illustrati di Carrara. Nelle vecchie cartoline pubblicate in una delle pagine precedenti sono due vedute di piazza Alberica con gli alti lampioni di un tempo, i bei palazzi, il monumento a Beatrice, le tende dei negozi, l'insegna del Caffè Elvetico. Nell'altra pagina, in alto a sinistra, la piazza con alcune bancarelle e in basso un'ampia veduta del Palazzo delle Logge. Qui sotto, infine, la bella piazza Alberica appare popolata di passanti in una giornata festiva dei primi anni del Novecento.

Le foto, le cartoline, le riproduzioni di vecchie foto, pubblicate da pag. 116 a 131, ci furono cortesemente prestate da: cavalier Ilario Bessi, professor Piero Aranguren, Biblioteca Civica della Spezia (albums di Ubaldo Mazzini), Foto Michelino, Fotocine Flavia Vatteroni, Felicità Belfiore. Alcune vecchie immagini sono dell'archivio I. Bessi. Alcune cartoline risultano edite da: Samuele Martini, Enrico Genta, L.B.C., Antonio Belloni, B.P.C., Grazzini e Pezzini, Menotti Bassani.



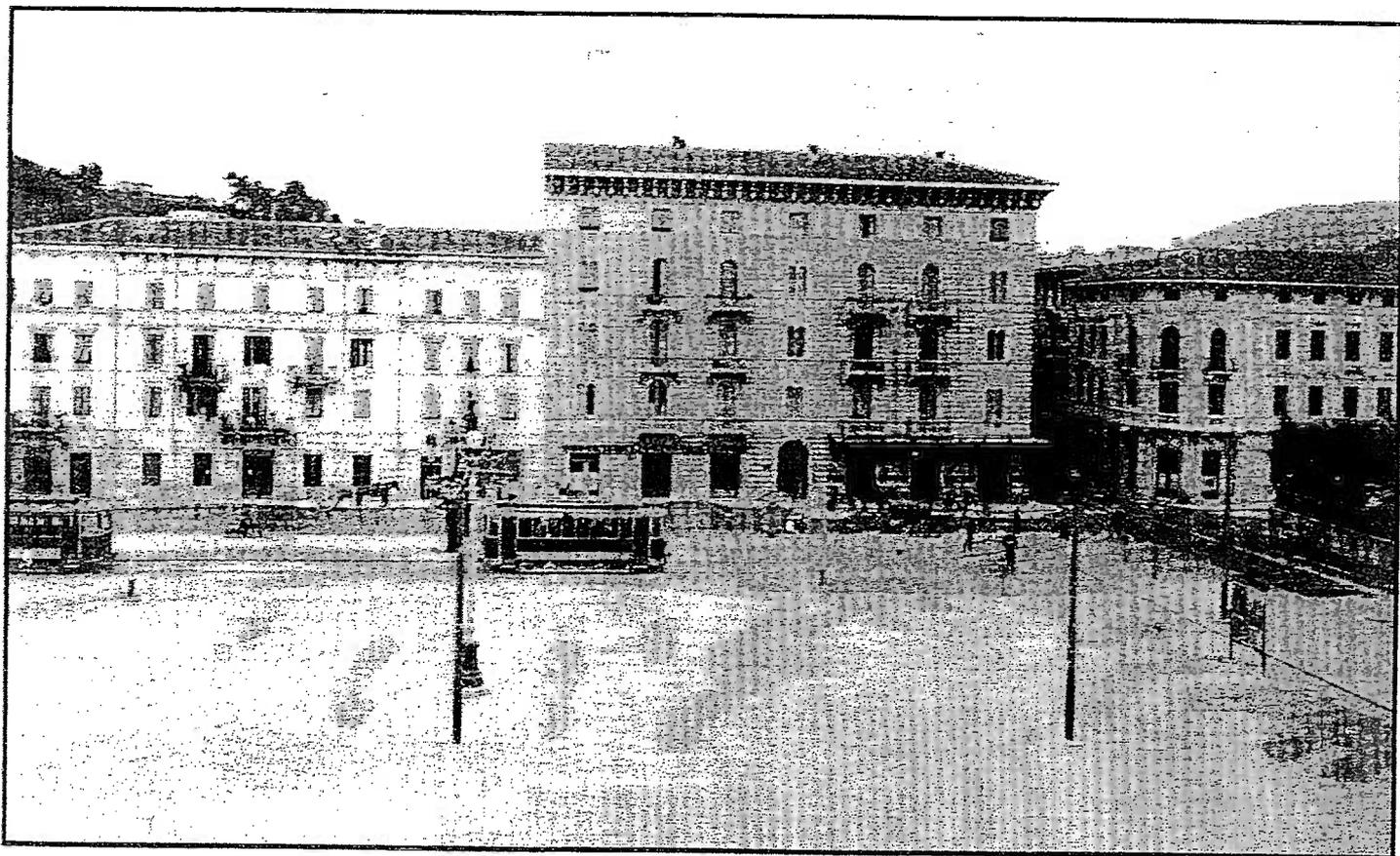
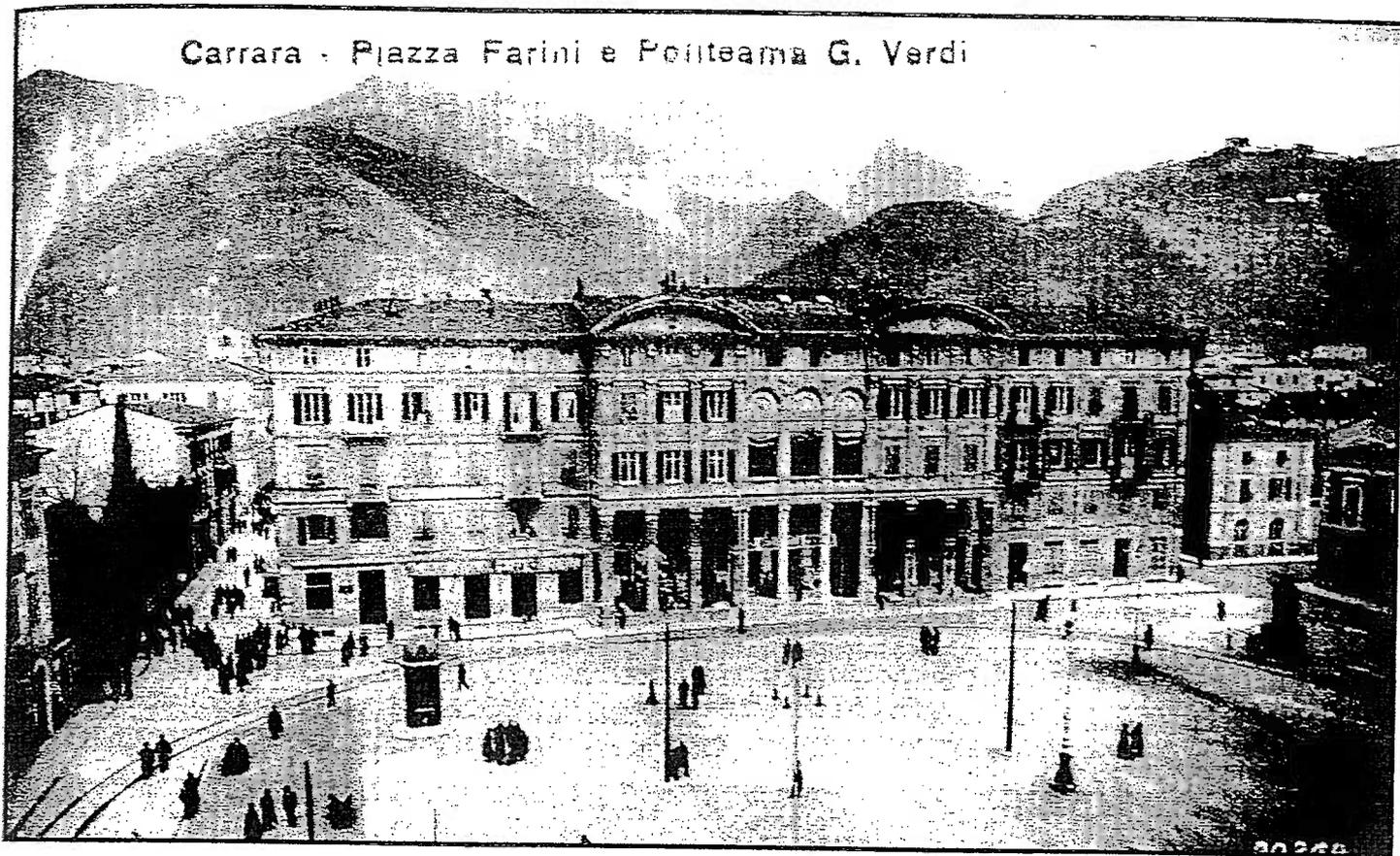




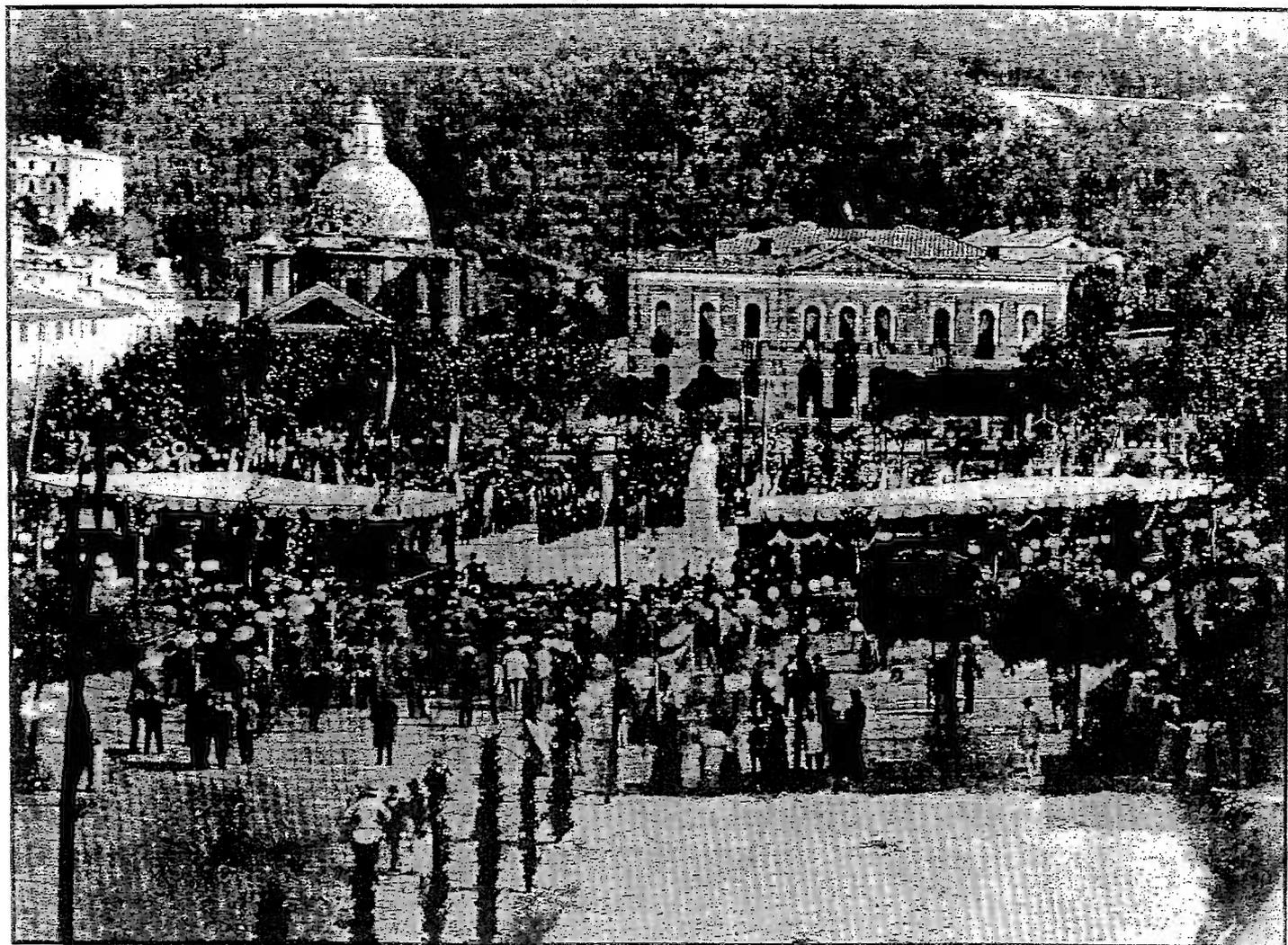
22-8-1909



Carrara - Piazza Farini e Porteama G. Verdi



# *Dove andò ospite diventò cittadino*



# *Ottocento e Novecento*



## Giornate di festa

La fotografia della pagina accanto ci riporta indietro di molti anni e ci mostra una strada di Torano, la più vicina frazione di Carrara, antichissimo centro abitato (vi sono state trovate lapidi sepolcrali romane) alle cui spalle si aprono ricchi bacini marmiferi. Si dice che Torano derivi il nome dai tori impiegati per il trasporto dei marmi, e una testa taurina appariva anticamente nello stemma del paese dove successivamente fu raffigurata una torre con tre stelle. Il fotografo ha colto una strada centrale del paese in una giornata di festa, la festa dell'Assunzione del 15 agosto, quando si svolge una solenne processione che parte dalla cinquecentesca chiesa parrocchiale di S. Maria Assunta. Si vedono edifici addobbati con festoni di fiori, e altri festoni e vessilli con simboli religiosi sono lungo la strada. La gente, dopo la processione, si dedicherà agli svaghi profani: uno striscione promette «Vini nostrali, birra e gazzosa». Ancora oggi sono numerose le feste religiose d'antica tradizione, spesso accompagnate da fiere, come la fiera di Sant'Andrea a Carrara, di San Giuseppe a Marina, di San Marco ad Avenza.

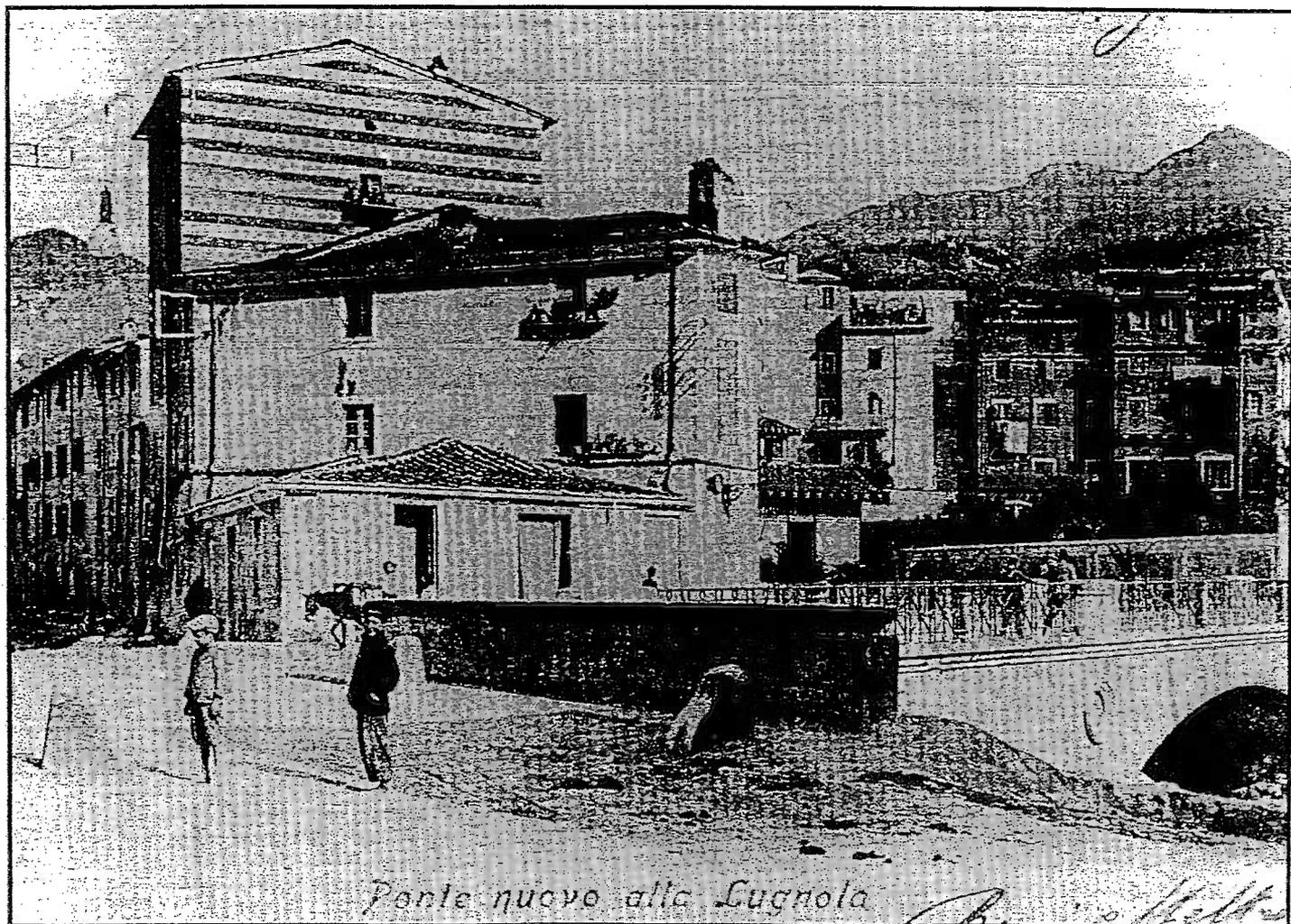
## «Ponte alle Lacrime»

La foto che pubblichiamo qui sotto inquadra il punto dove il torrente di Gragnana confluisce nel Carrione. In questa parte della vecchia città era un tempo la Porta della Lugnola, sulla quale si trovava l'immagine della «Madonna delle Lacrime», che nel XVII secolo fu trasferita nella Chiesa costruita dentro le mura in via Carriona, e fu allora che il ponte che scavalca il Carrione di fronte a quella Chiesa prese il nome di «Ponte delle Lacrime». La scena è molto animata, per il passaggio di carichi di marmo trainati da bovi.

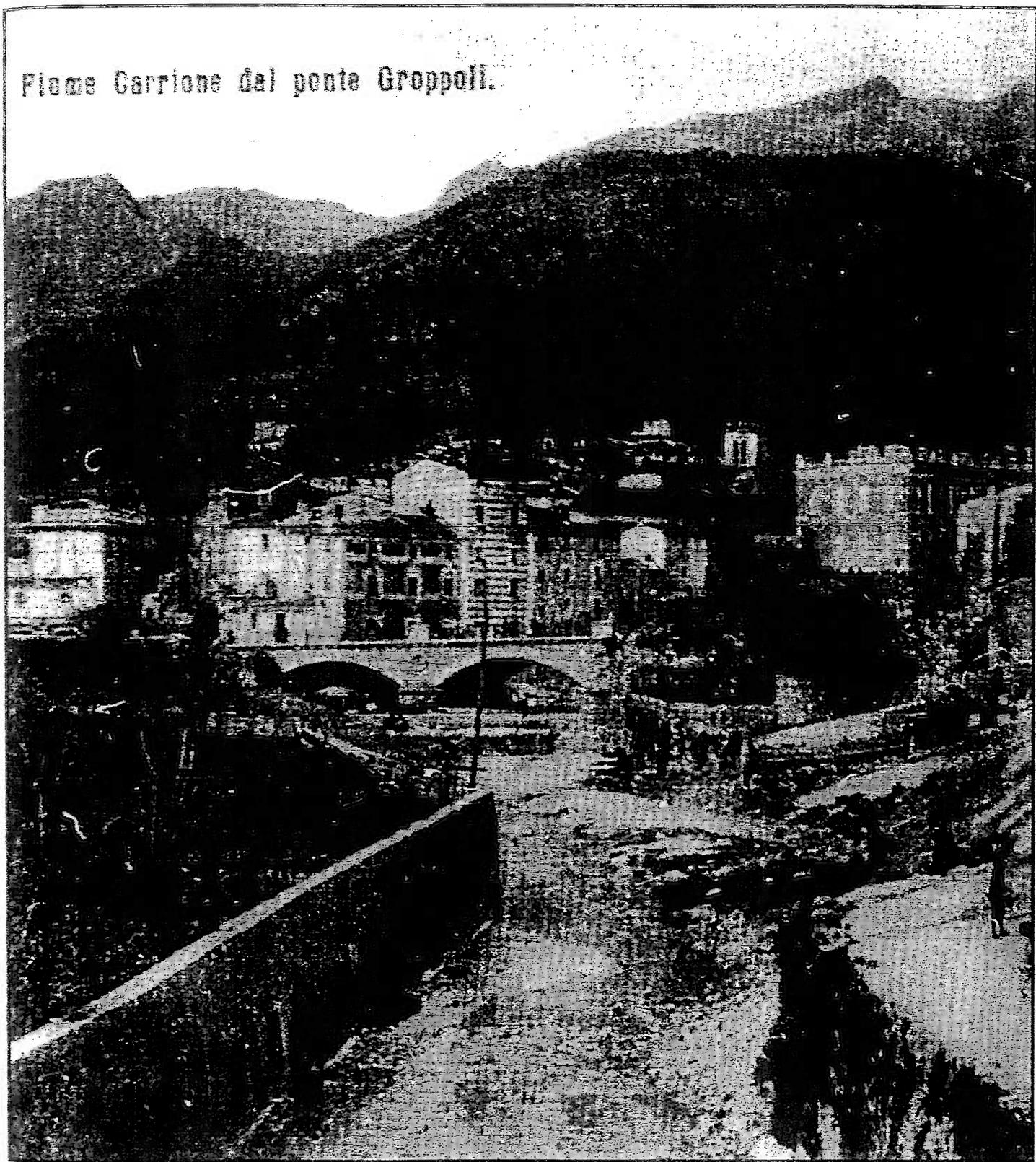


## Paesaggio della Lugnola

La bella cartolina che pubblichiamo in questa pagina (datata 25 giugno 1905) mostra, in primo piano, il ponte che scavalca il torrente di Gragnana alla sua confluenza con il Carrione. Le spallette del ponte sono difese da robusti paracarri per il frequente passaggio di carichi di marmi. Si scorge anche l'antico ponte dalle ampie arcate che scavalca il Carrione. L'immagine inquadra (guardando da sinistra a destra): l'imbocco della Via Carriona; una piccola costruzione (che ospitava una Cantina) in seguito demolita per lasciar posto a un più importante edificio, sede di albergo e ristorante; un «Vespasiano» in muratura poi abbattuto (nella demolizione risultò che le piastrelle di rivestimento erano marcate Capodimonte); il muro di cinta e il giardino retrostante il palazzo del Medico. Nella grande foto a destra un'ampia veduta del Carrione e del suo ponte.

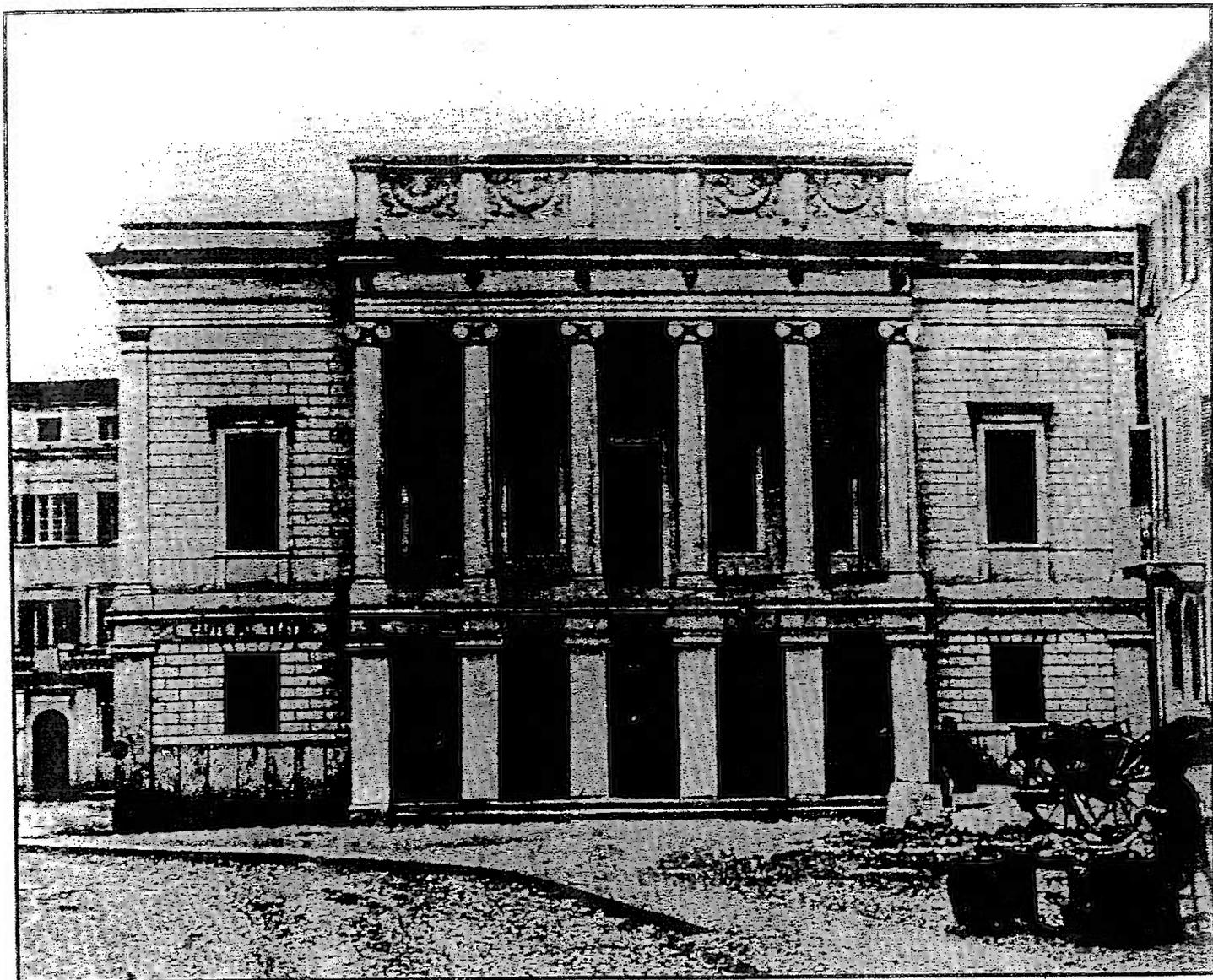


Fiume Carrione dal ponte Groppoli.



*«...I cittadini  
animosi  
erigevano...»*

La foto pubblicata in questa pagina mostra come si presentava un tempo quella che oggi si chiama piazza Cesare Battisti dove si trova il vecchio Teatro degli Animosi. Vediamo la bella facciata del Teatro con il portico a piano terra, il loggiato superiore scandito da sei colonne ioniche, il cornicione con maschere e festoni floreali con al centro l'epigrafe dettata da Andrea Micheli Pellegrini, che ricorda la costruzione dell'edificio («MDCCCXXXIX ad ingentilire i costumi - per l'arte - che più alletta e ammaestra - i cittadini - animosi erigevano»). Al piano terra, a sinistra, si riconosce l'insegna del «Caffè del Teatro»; a destra è un carro trainato da un mulo che ha trasportato alcuni blocchi di marmo: in primo piano, è una venditrice di caldarroste. La piazza è sterrata e coperta di ciottoli. Nella pagina che segue, in alto, una cartolina illustrata che fu stampata nel 1904 e tale immagine appare — nonostante la sua rispettabile anzianità — più «giovane» rispetto alla foto precedente: la piazza, infatti, risulta già pavimentata, tra gli edifici corrono i fili aerei dell'illuminazione elettrica pubblica (con grandi lampade a globo bianco), e





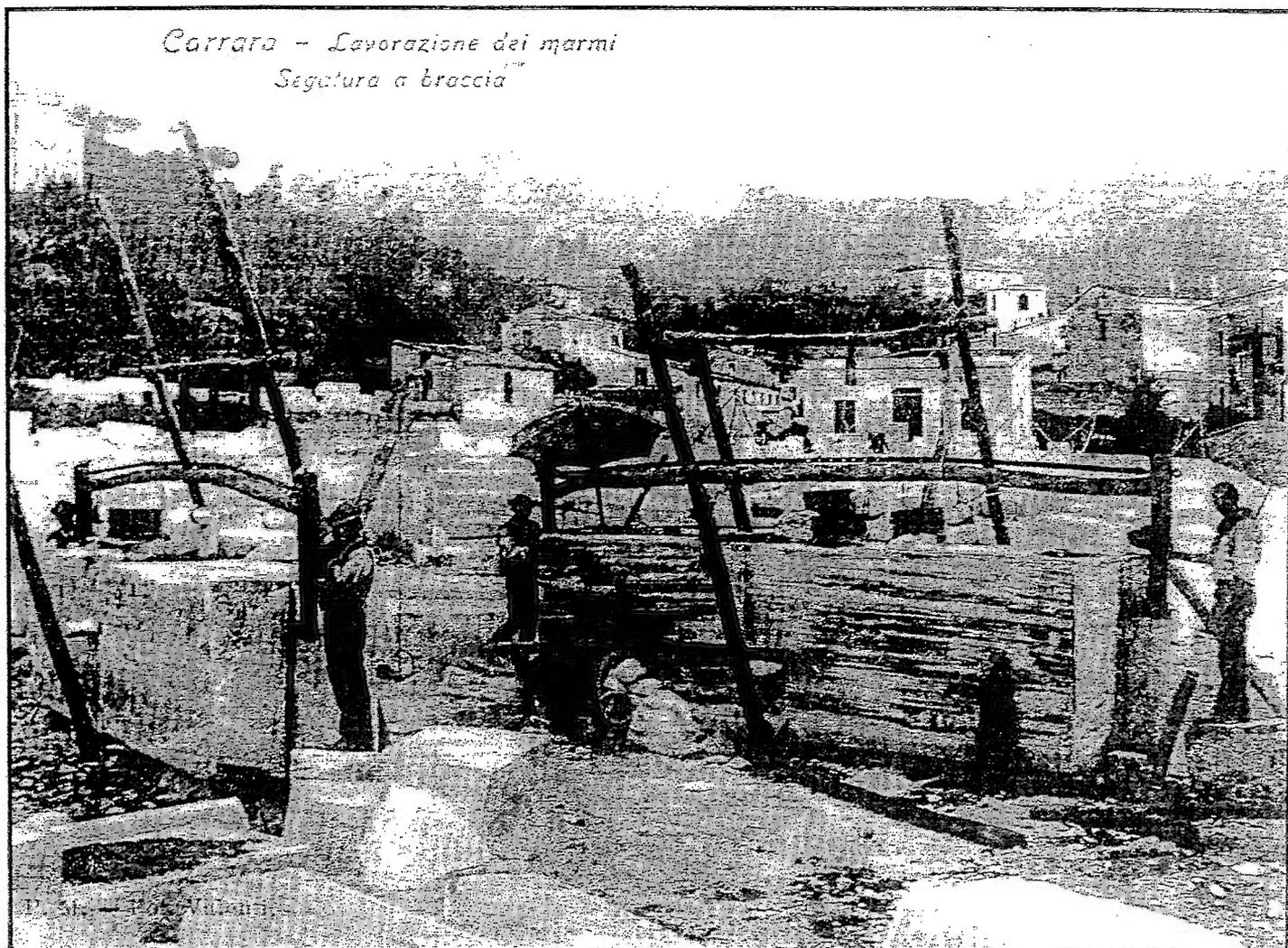
## *Avenza-Carrara: trenta centesimi*

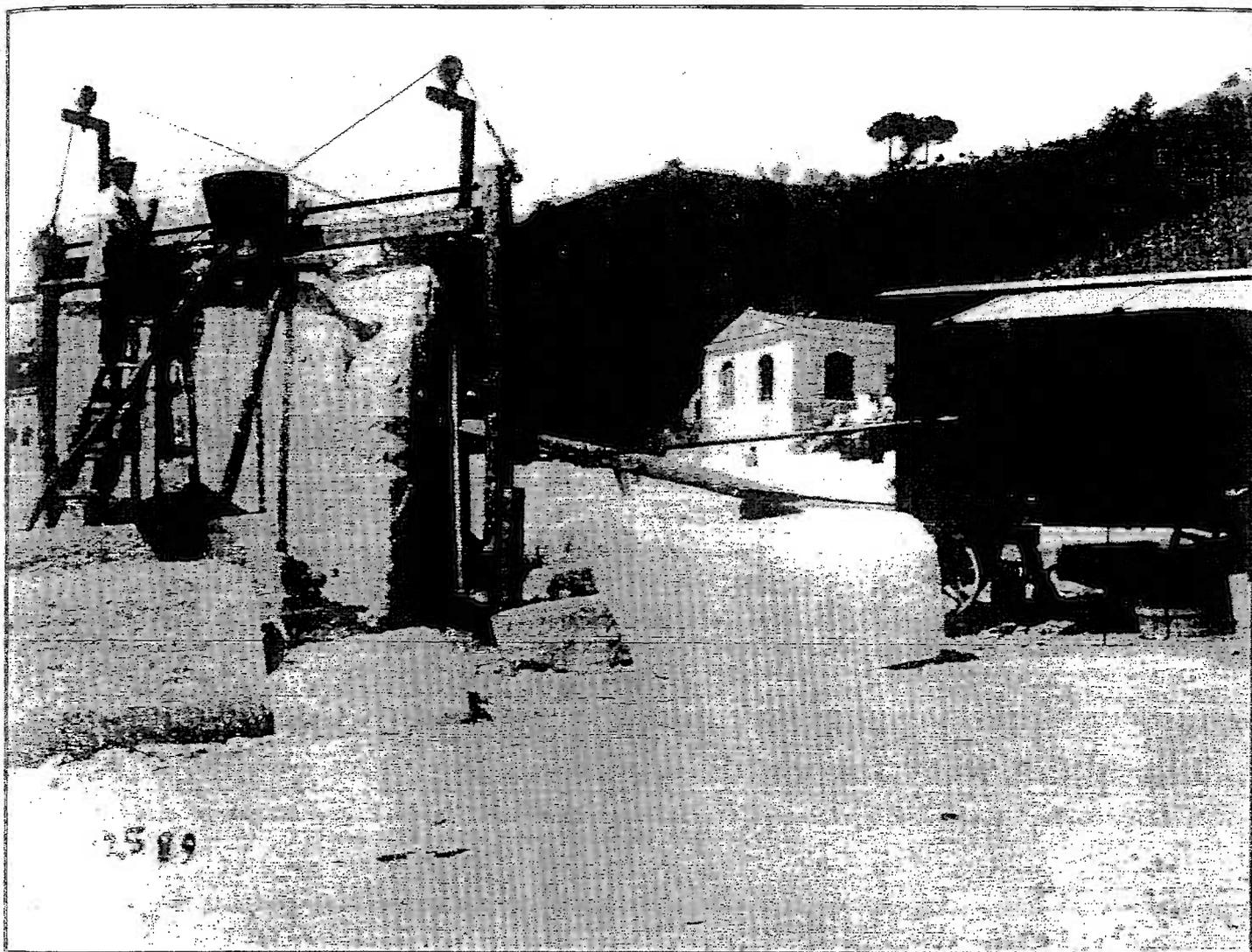
Carrara ebbe la ferrovia nel 1862, allorché la rete ferroviaria toscana fu allacciata a quella ligure con i lavori condotti dalla Società delle Strade Ferrate Livornesi (che entrò a far parte nel 1864, con altre società, della Compagnia delle Strade Ferrate Romane). Molti anni prima, ancora sotto il governo di Francesco IV, era stato fatto un progetto locale per costruire un tratto di binario che unisse le linee granducali della Toscana a quelle del Regno di Sardegna, ma l'iniziativa fallì per il mancato consenso del Duca, così come fallì successivamente la richiesta, appoggiata dal relativo progetto, che la ferrovia in costruzione da parte della società livornese sottopassasse in galleria la Foce, unendo più comodamente e rapidamente Massa e Carrara. I costruttori scelsero invece per ogni tratto la meno costosa via della pianura e, partendo da Pisa, i binari raggiunsero Viareggio (15 aprile 1861), Pietrasanta (12 dicembre 1861), Querceta (1

febbraio 1862), Massa (1 novembre 1862), toccando poco dopo Avenza, e quindi Sarzana il 15 maggio del 1863, e La Spezia il 4 agosto 1864. I carraresi pertanto, per usufruire del treno, dovevano recarsi ad Avenza con un percorso di circa cinque chilometri. Il viaggio da Avenza a Pisa richiedeva circa due ore, e una spesa di 4 lire e 50 in prima classe, di 3,75 in seconda, di 2,95 in terza. Con un'ora si andava alla Spezia (3 lire in prima, 2,35 in seconda, 1,70 in terza). La scomodità era costituita dalla lontananza della stazione ferroviaria, e i carraresi si dettero da fare, costituirono un comitato, e chiesero più volte la costruzione di un raccordo tra Avenza e Carrara, che infine fu concesso. La diramazione Avenza-Carrara vide la sua completa realizzazione il 10 di settembre del 1866 allorché fu inaugurato il nuovo braccio che si concludeva alla Stazione di San Martino, con un tragitto che richiedeva dodici minuti, e pochi centesimi di spesa per il biglietto (0,55 in prima, 0,40 in seconda, 0,30 in terza). Vediamo la Stazione di San Martino nella cartolina pubblicata sopra che risale ai primi anni del '900. Molti anni dopo, risultando più comodi e rapidi, per il servizio passeggeri, i mezzi automobilistici, il raccordo servì soltanto al trasporto delle merci; infine la linea venne abbandonata e smantellata e la stazione chiusa.

# *Nei regni dello scalpello*

*Carrara — Lavorazione dei marmi  
Segatura a braccia*





## Acqua, rena e sudore

Per secoli i marmi sono stati segati a mano, con grandi seghe, sul tipo di quelle usate dai boscaioli, e azionate da due uomini, uno di qua e uno di là dal blocco, con duro, estenuante, monotono, lavoro. Un lavoro interminabile, affidato alla lenta penetrazione nel blocco della lama, la quale come si sa non si avvale della dentellatura ma della miscela di rena e acqua versata via via nel solco del taglio. Questa primitiva e semplice operazione (già svolta in epoca romana dai cosiddetti «sectores serrarii», che avevano appunto l'incarico di ridurre gli informi macigni staccati dalle montagne nelle lastre dello spessore voluto) continuò per secoli, e non fu mai del tutto abbandonata anche quando, a partire dal '700, entrarono in funzione le segherie ad acqua — azionate da ruote mosse da energia idrica, e cioè da cadute d'acqua — e in tempi successivi le segherie azionate da motori a vapore e quindi da energia elettrica, e furono impiegati telai a segne multiple. Mentre le segherie beneficiavano di continue innovazioni tecnologiche, esistevano ancora dei marmisti che guadagnavano la giornata tagliando i blocchi con le seghe a braccia e trascorrendo in questo duro e stancante impegno, intere giornate. Un ricordo fotografico del vecchio e rudimentale metodo di segazione è nell'immagine del fotografo Valenti riprodotta sulla cartolina illustrata che pubblichiamo nella pagina accanto e che porta il timbro postale del 12 ottobre 1908. Nella foto qui sopra la segazione di un blocco con l'ausilio di un motore. Nonostante le numerose innovazioni tecniche introdotte nella lavorazione, il fattore umano fu e resta importante nelle cave, nelle segherie e nei laboratori, e il marmo ha sempre su di sé, come un nobile marchio, il segno dell'uomo.



## *Fu creata da un inglese*

Le segherie della società «Walton Goody e Cripps-London, Bristol e Liverpool». Si vedono carri trainati da coppie di buoi ed altri trainati da muli, che trasportano blocchi e lastre di marmo. Sopra l'edificio è la piccola campana che suonava le ore dell'inizio, degli intervalli e della fine del lavoro. Le segherie erano nella zona della stazione ferroviaria di San Martino, nei pressi del ponte sul Carrione (che una volta era detto «ponte Walton») e del palazzo ottocentesco dove una lapide ricorda il creatore di quella industria. Fu, infatti, il suddito inglese Guglielmo Walton, nato nel 1786 nella contea di York, che stabilitosi a Carrara (dove rappresentò come console il proprio Paese) si dedicò con

passione e intraprendenza all'industria e al commercio dei marmi, fondando una società la quale si acquistò larga clientela e larga fama. A tale società si deve anche se alla metà dell'Ottocento mutarono le condizioni di caricamento dei blocchi di marmo alla Marina, che presentavano notevoli difficoltà, risolte, appunto, da Guglielmo Walton il quale progettò e costruì a proprie spese un pontile di legno per consentire l'attracco dei navicelli. Dopo varie vicende relative alla proprietà, l'antica denominazione dell'industria è stata mantenuta dalla nuova società Walton Carrara, con sede commerciale ad Avenza, segherie a Monzone, cave di marmo a Equi e sul Sagro.

## *I «vip» passano da Carrara*

Tutti gli uomini e le donne importanti sono passati, e passano, prima o poi da Carrara: imperatori e imperatrici, re e regine, principi e principesse, pontefici e cardinali, celebri condottieri, eminenti statisti, audaci rivoluzionari, pensosi filosofi, illuminati scienziati, letterati insigni... Tutti o quasi tutti i «Vip» (very important person) sono passati in effigie da Carrara, all'apice della loro gloria, perché a Carrara gli hanno fatto il bassorilievo, il busto, la lapide, il monumento, la statua equestre. Questi omaggi marmorei sono andati in giro per il mondo: in Italia, in altri Paesi europei, nell'America del nord o del sud, in altri continenti.

Qualche monumento è andato distrutto, qual-

che altro è stato epurato, rimosso, abbattuto per mutate situazioni storiche e politiche, qualche altro ha resistito al tempo ed è ancora l'ornamento di una piazza, di un parco, di un edificio pubblico. Se i carraresi avessero conservato tutti i gessi, tutti i modelli, tutte le copie dei personaggi importanti che furono eternati nel marmo negli studi e nei laboratori della città, oggi potrebbero allestire un «museo dei Vip», unico al mondo. L'enorme e candido masso che vediamo nella foto in basso, porta la scritta «PTF Monumento Maria Teresa» e quel «PTF» è probabilmente la sigla della ditta «Paolo Triscornia di Ferdinando», perché nel laboratorio Triscornia fu scolpito un monumento equestre di Maria Teresa, inviato a Pressburg.



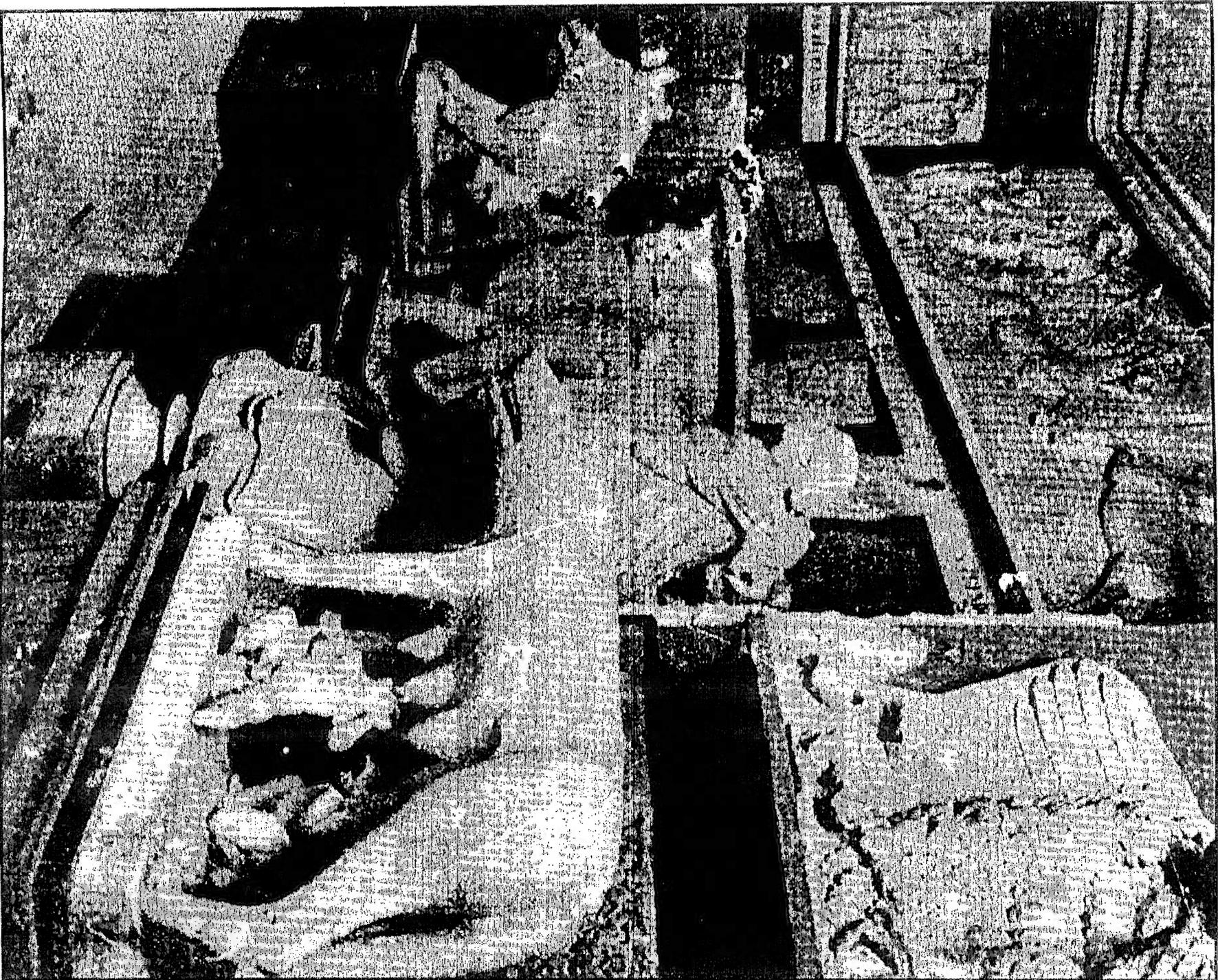
## Un popolo di artisti

Nella foto che pubblichiamo in basso, una veduta dell'interno del grande laboratorio della Marmifera Ligure; nella foto accanto un altro grande laboratorio dove si stanno lavorando alcune colonne. Al tempo di queste immagini, che risalgono ai primi anni del secolo, Carrara contava una settantina di laboratori, che lavoravano a pieno ritmo per soddisfare la continua richiesta, da parte di committenti italiani ed esteri, di sculture e soprattutto di strutture ed ornati architettonici per chiese, palazzi, grandi edifici pubblici. In tali laboratori erano impiegati centinaia di artigiani, eredi degli antichi «lapidarii», «pulitores», «sculptores» dell'epoca romana, discendenti di famiglie che, per generazioni e generazioni, hanno prodotto esperti lapidici, appartenenti ad un popolo che ha nel sangue la sensibilità artistica e l'estro artigiano, ad un popolo che ha usato per secoli lo scalpello, a un popolo di scultori. La lavorazione del marmo, pur con l'ausilio di sempre nuovi mezzi tecnici (vediamo anche nelle vecchie foto martelli pneumatici, torni, ed altri strumenti di lavoro) richiede cono-

scenze, esperienze, accorgimenti, che possono essere frutto soltanto di un lungo e specialistico tirocinio, come quello che viene fatto negli studi e nei laboratori dove gli anziani tramandano ai giovani i segreti dell'arte, la maestria raggiunta da un altissimo artigiano, e affidando loro il compito di mantenere viva una gloriosa e millenaria tradizione. Come altre volte è stato accennato, negli studi e nei laboratori carraresi nacquero colossali monumenti, poi trasportati in lontani luoghi di destinazione (e a volte si trattò di trasporti memorabili, di epiche imprese) come pure strutture ed ornamenti di grandi edifici di Paesi anch'essi lontani. Marmi scavati e lavorati a Carrara si trovano in Francia, come in Germania, in Austria come in Russia, in Europa come in America o in altri continenti. Un'opera spesso ricordata è la grande chiesa bulgara — la famosa cattedrale di S. Alessandro a Sofia — interamente costruita con marmi nei laboratori carraresi. Paolo Tricornia, Marmifera Ligure, Walton Goody e Cripps e alla cui realizzazione collaborarono i migliori scalpelli della città.







## Due secoli d'accademia

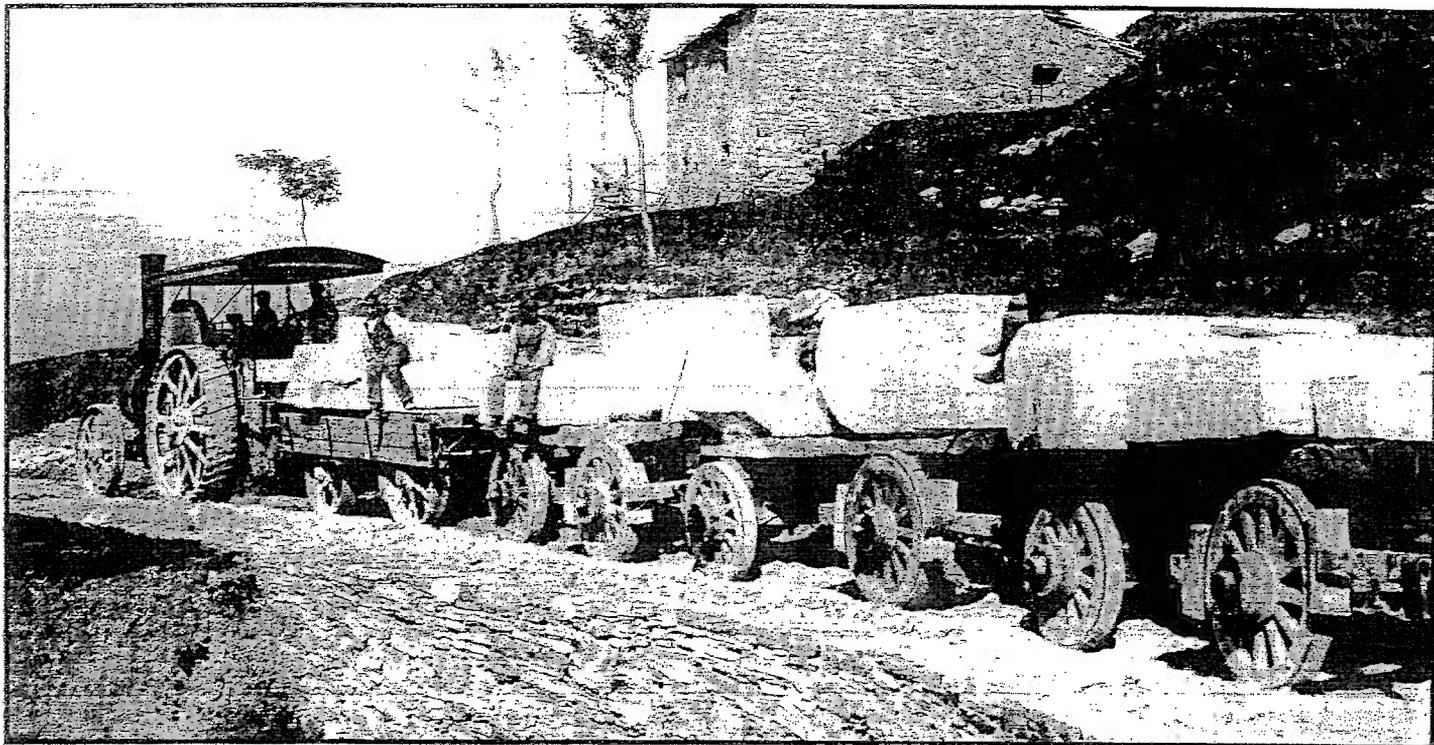
Accanto, in una vecchia immagine, la Sala degli Ornati dell'Accademia di Belle Arti: sotto, in altra vecchia fotografia, si vedono opere e copie conservate all'Accademia. A sinistra due copie (la statua di Pellegrino Rossi e «Psiche») dello scultore carrarese Pietro Tenerani (1789-1869) già allievo e poi professore onorario dell'Accademia; al centro la copia della statua equestre di Federico il Grande, opera di Cristiano Rauch, professore onorario dell'Accademia; a destra «Bagnante» e «Bacchino» del celebre scultore Lorenzo Bartolini (1777-1850) che lavorò e insegnò a Carrara. L'Accademia, che ha un notevole patrimonio di sculture, quadri, reperti archeologici, che vanta una ricchissima biblioteca, che dispone di numerose aule per l'insegnamento della scultura, del disegno, della pittura, dell'anatomia, della storia dell'arte, dell'incisione, del restauro, è sempre stata considerata una delle migliori istituzioni del genere, sia per gli illustri artisti che vi hanno insegnato, sia per quelli

che sono usciti dalle sue aule. È anche una delle più antiche scuole d'arte essendo stata fondata oltre due secoli fa (nel 1769) da Maria Teresa che due anni più tardi fece iniziare tra via dell'Arancio e via del Plebiscito la costruzione del palazzo che avrebbe ospitato la scuola e sul quale una lapide ricorda la posa della prima pietra («VI Kalendas Junii MDCCLXXI») Valenti professori furono chiamati a insegnare l'arte della scultura ai giovani allievi, e l'istituzione crebbe ancora d'importanza sotto il governo di Elisa Baciocchi, che decise di darle una sede più ampia e prestigiosa, trasferendola nel Palazzo Principesco, e istituendo anche un Pensionato di scultura.

Da quel tempo, in un continuo succedersi di trasformazioni e innovazioni, e in un crescente impegno di direttori e insegnanti, l'Accademia di Belle Arti ha sempre mantenuto alto il suo prestigio di attivissimo centro didattico, artistico e culturale.

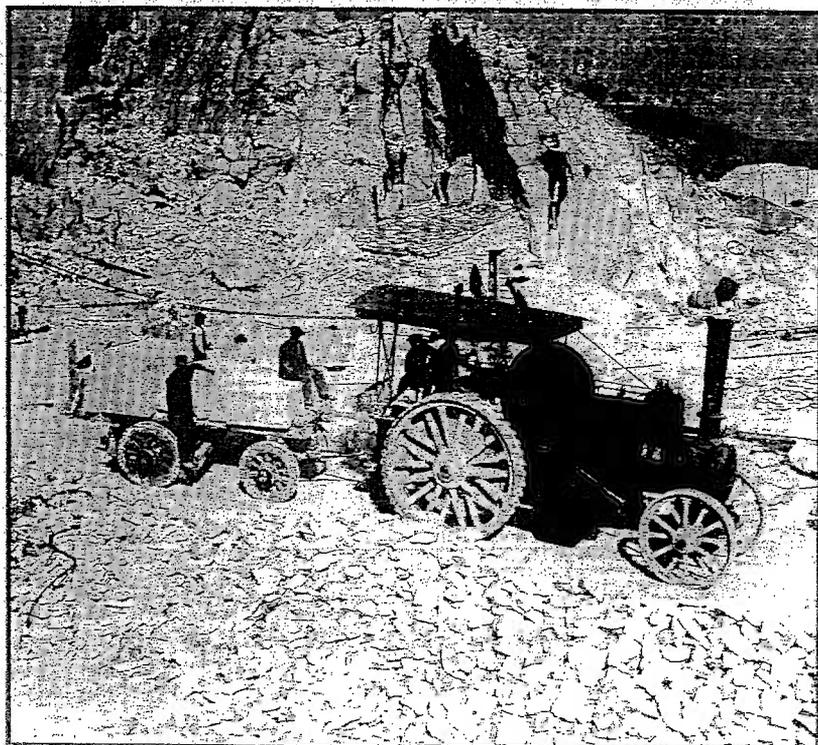


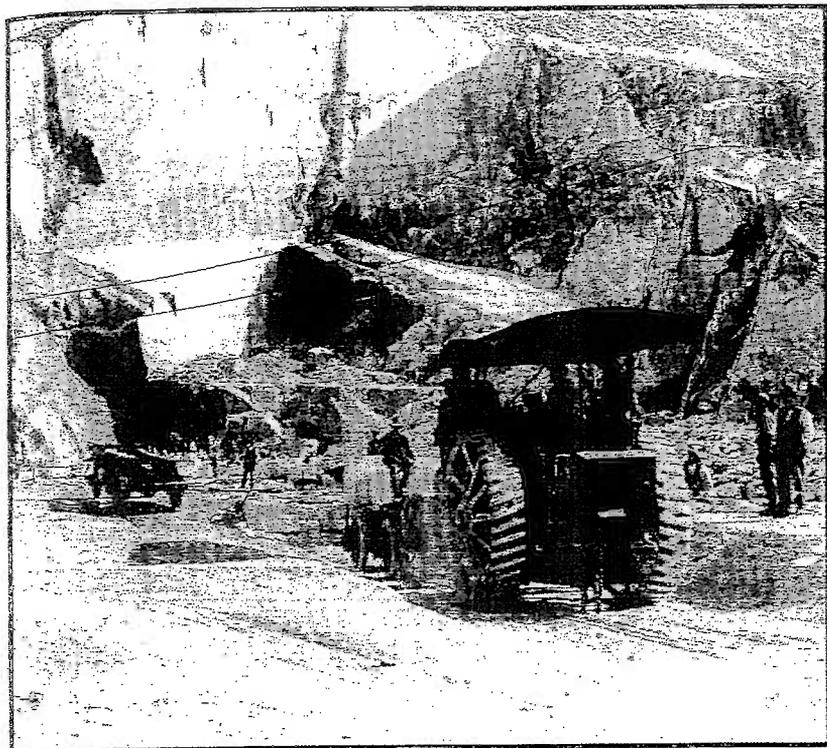
# Il viaggio dei marmi



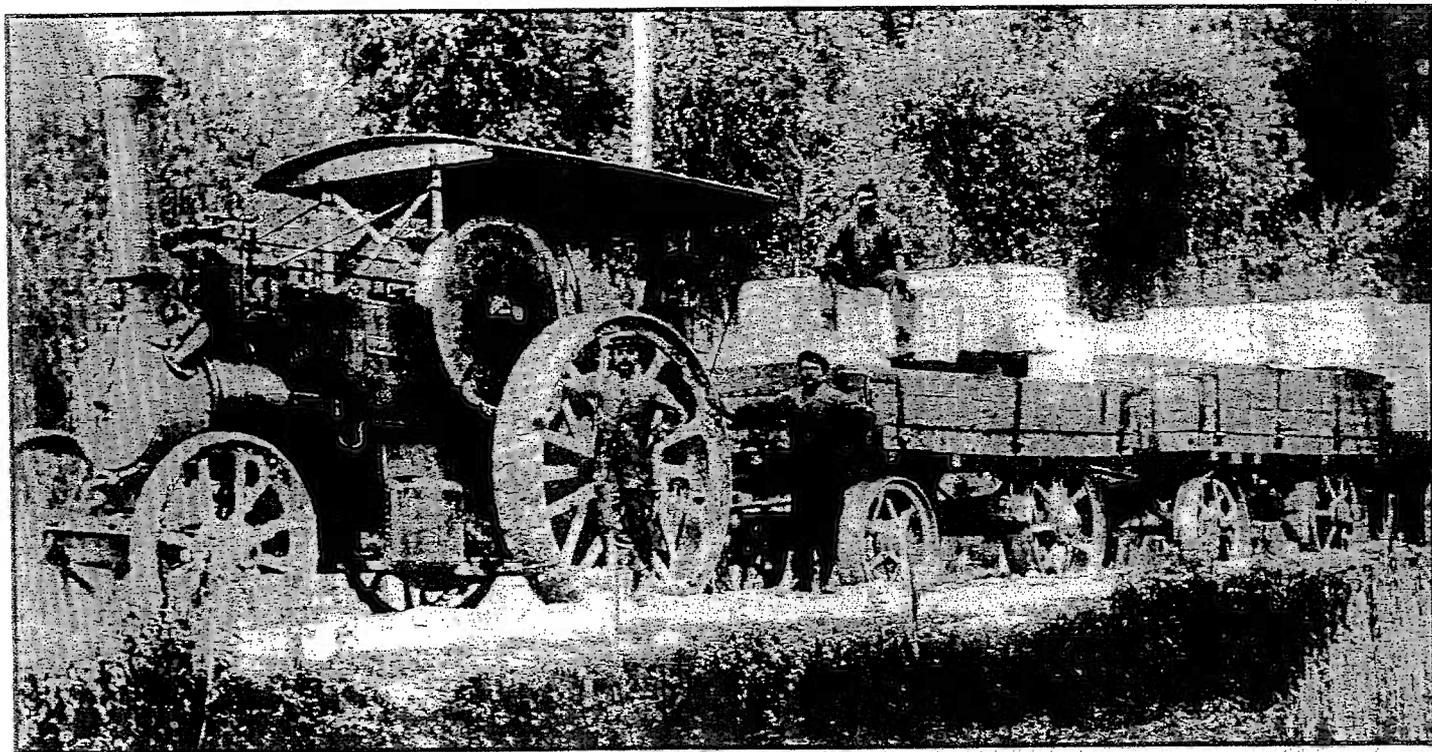
## Dopo i «buoi scarni» tocca alle ciabattone

«Dalla Grotta dei Corvi al Ravaccione — ferve la pena e l'opera indefessa — Scendono in fila i buoi scarni lung'h'essa — l'arsura del petroso Carrione — S'ode ferrata ruota strider forte — sotto la mole candida che abbaglia — e il grido del bovato furibondo...». Così D'Annunzio descrive il viaggio dei marmi dalle cave al piano e al litorale, un viaggio che per secoli fu effettuato a mezzo di carri robusti e cigolanti, trainati da numerose coppie di buoi, su strade sassose o fangose, solcate dai profondi segni delle ruote. Un viaggio che non era diverso ai tempi di Giovenale, anch'esso colpito da quello spettacolo («Ma vedi là come sparisce e geme — tutta la strada sotto il grave pondo — de' carrettoni, portatori enormi — di sconce travi e smisurate pietre...»). Nella seconda metà dell'Ottocento era sembrato per la verità che i buoi dovessero andare definitivamente in pensione: quei diavoli degli ingegneri erano infatti riusciti a portare nelle cave apuane i binari della ferrovia, le potenti locomotive, i vagoni capaci di trasportare blocchi di quaranta tonnellate. I «bovati» davvero «furibondi» temettero di perdere tutto d'un colpo il lavoro. E non erano pochi, se Antonio Stoppani, sacerdote geologo, letterato, autore del celebre libro «Il bel paese», accennando a

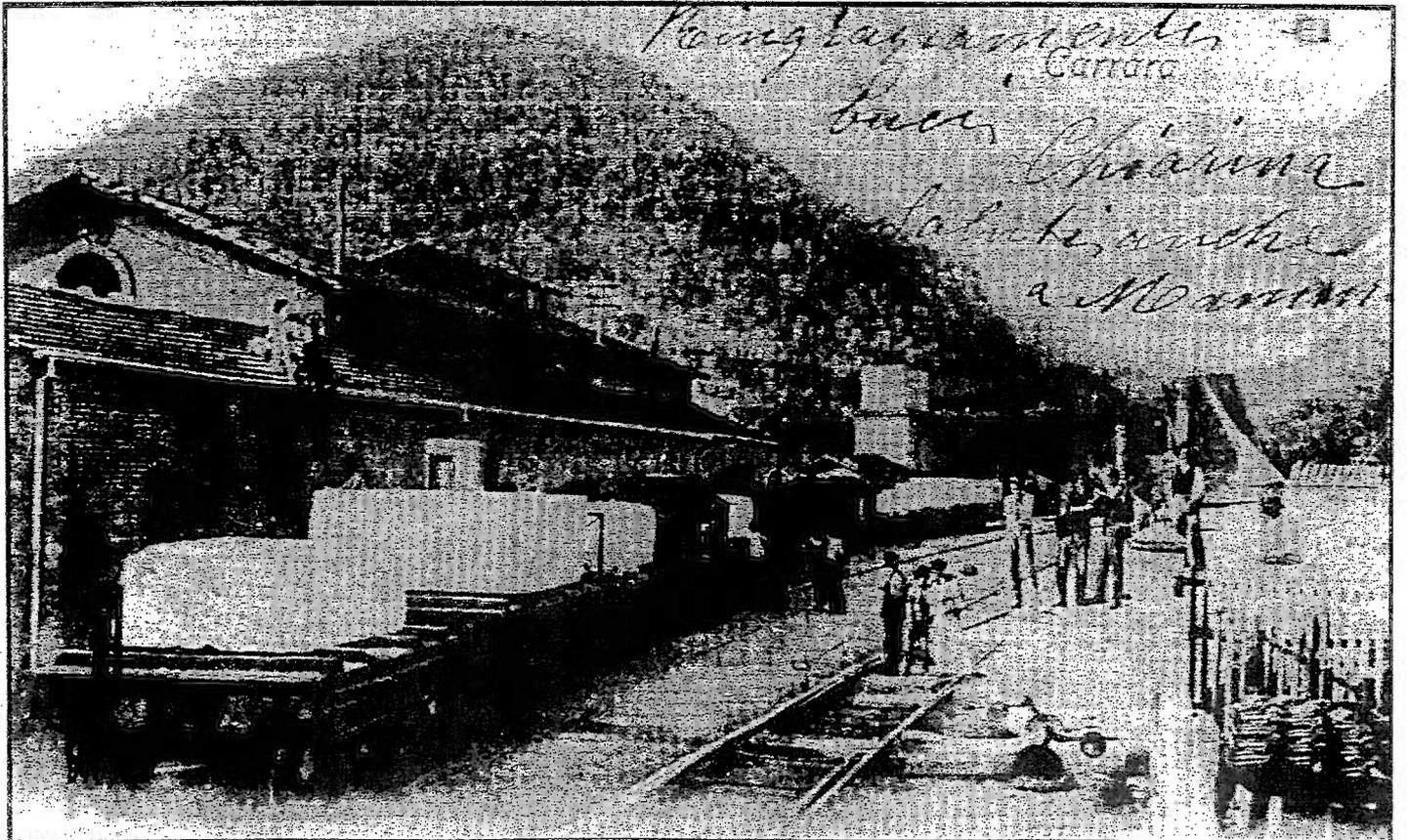
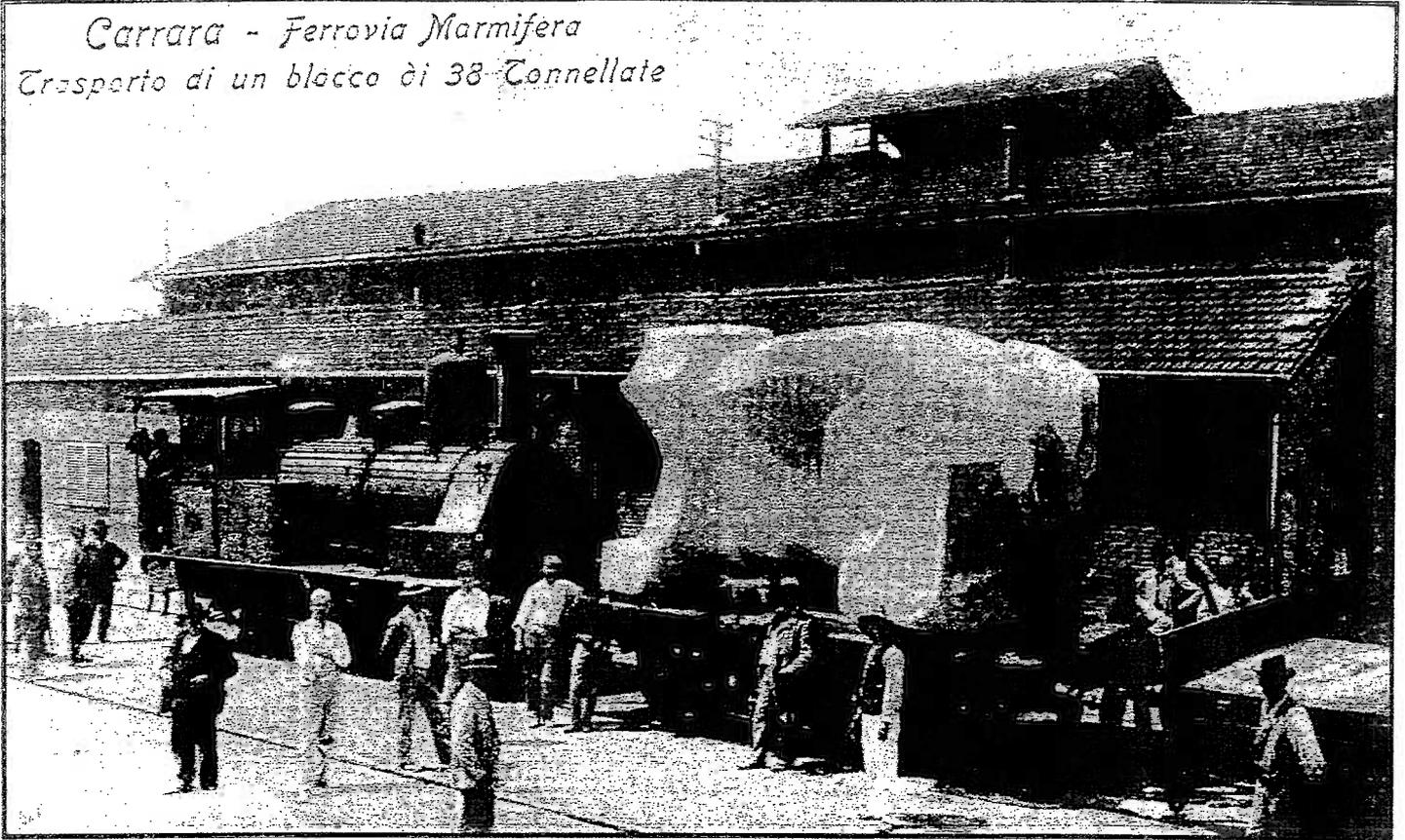




quanti carraresi lavoravano nelle cave, scriveva: «Aggiungetevi altre quattrocentocinquanta persone impiegate nel servizio di trasporto con trecento paia di buoi...». Ma bovini e buoi restarono in servizio: un po' perché la ferrovia non ce la faceva a smaltire tutto il lavoro del trasporto, un po' perché la portata dei carri della Marmifera arrivava a quaranta tonnellate, e se un blocco pesava cinquanta o sessanta tonnellate, bisognava ancora far ricorso all'esperienza dei bovini, alla forza dei «buoi scarni». Altro allarme ci fu nei primi anni del nostro secolo quando i piazzali di certe cave furono raggiunti dalle monumentali e possenti trattrici, che vediamo nelle fotografie di queste pagine. Le trattrici facevano un rumore infernale, lanciavano sbuffi di fumo, sobbalzavano sulle alte ruote, ma erano capaci di trainare veri e propri convogli di carri. Le chiamavano «zavatone» — le ciabattone — e i ragazzi, quando le vedevano arrivare sulla Carriona o su altre strade, le rincorrevano, le superavano, vi si aggrappavano, si facevano trainare, saltavano sui carri, suscitando «il grido del trattorista furibondo», come potremmo dire alterando un poco i bei versi del poeta. I carri dei buoi resistettero ancora alla concorrenza dei nuovi mezzi, ed ebbero ancora l'onore della cronaca (e della fotografia) ogni qualvolta si dovette portar via dalle cave qualche blocco di eccezionali dimensioni. Infine il progresso dette all'industria marmifera arditissime strade, nuovi modelli di trattori, potenti autocarri, trasformando in ricordi del passato non soltanto gli antichi carri dei buoi, ma anche le fumanti «ciabattone», e anche le infaticabili e preziose locomotive della Marmifera.

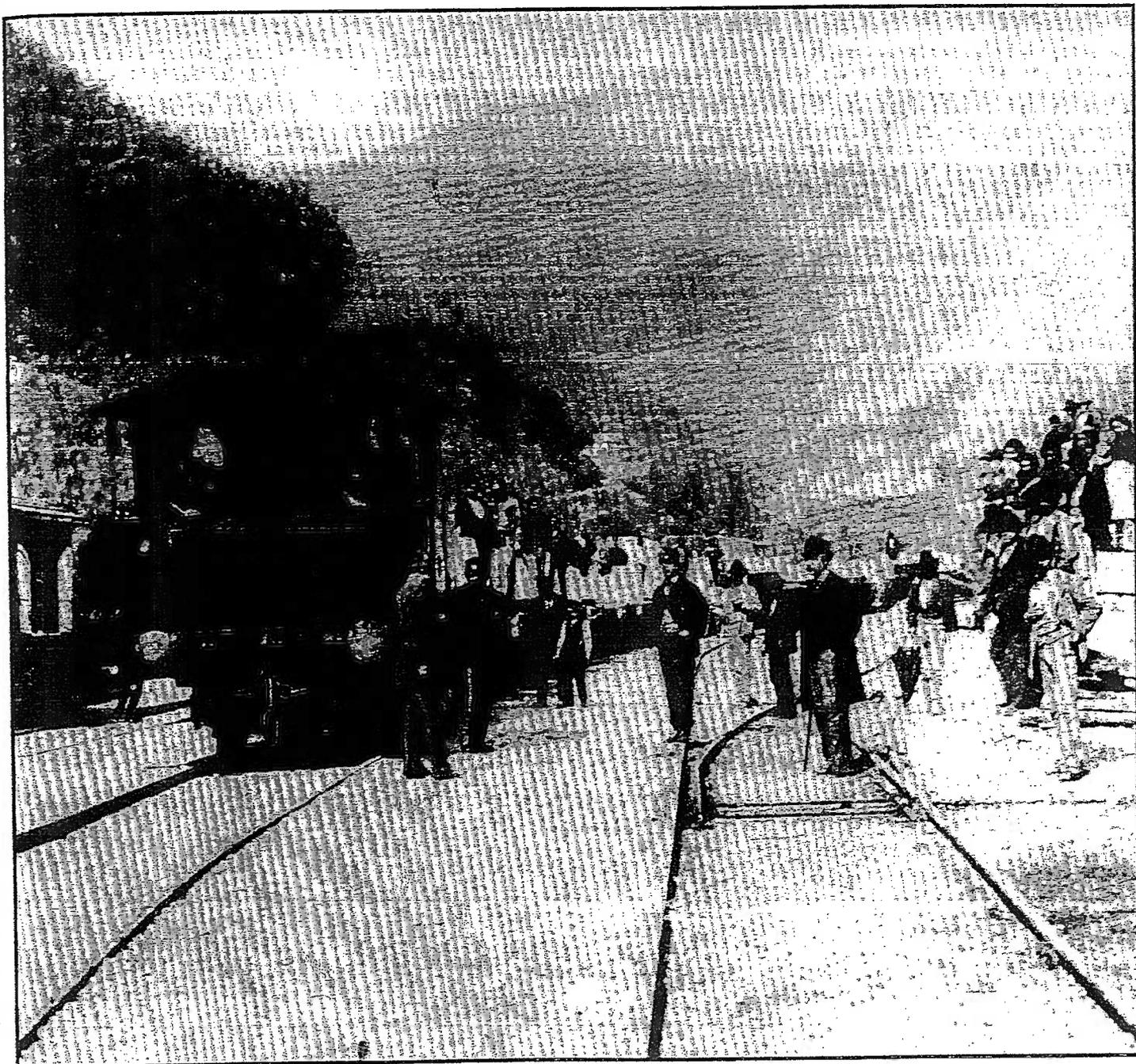


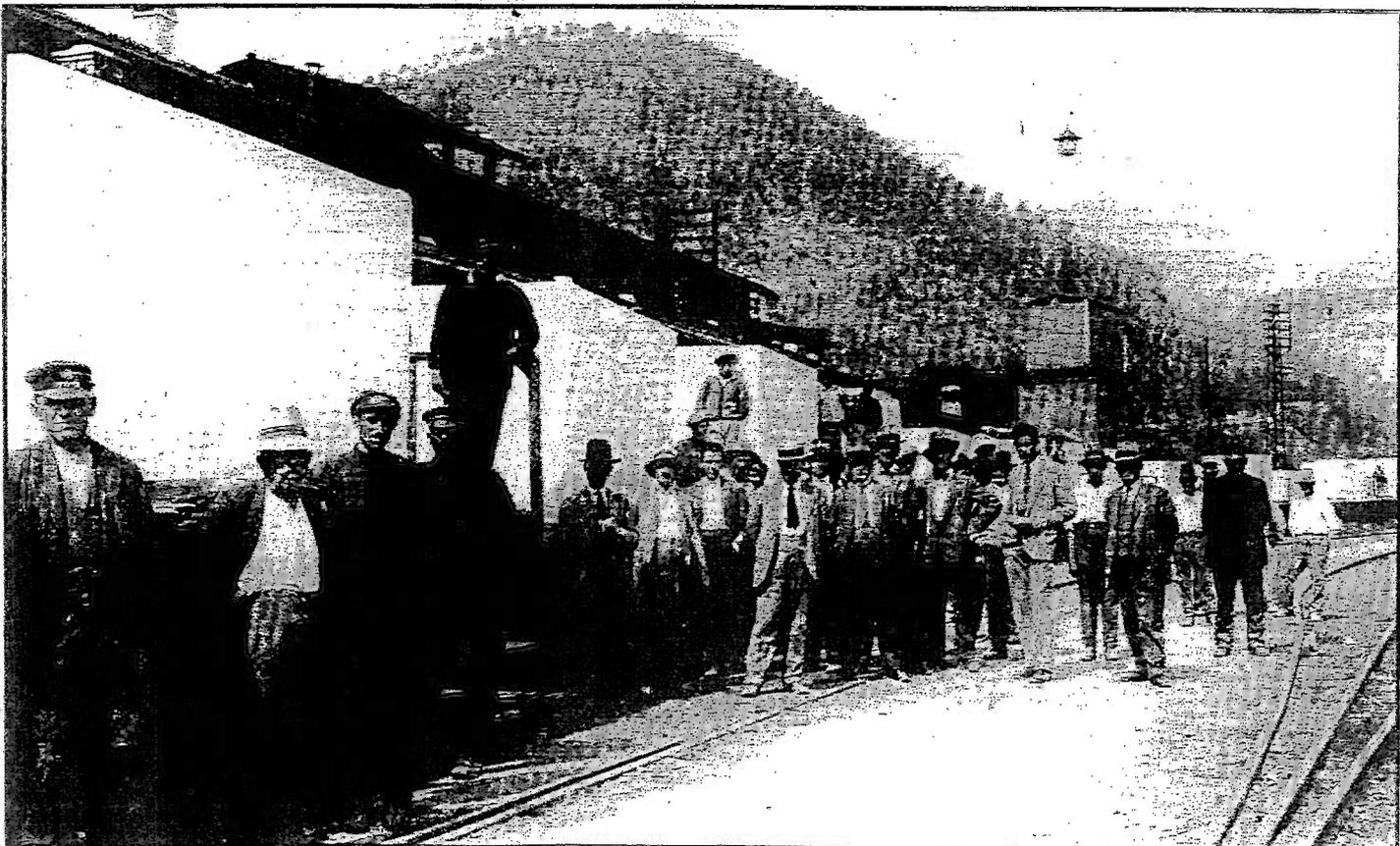
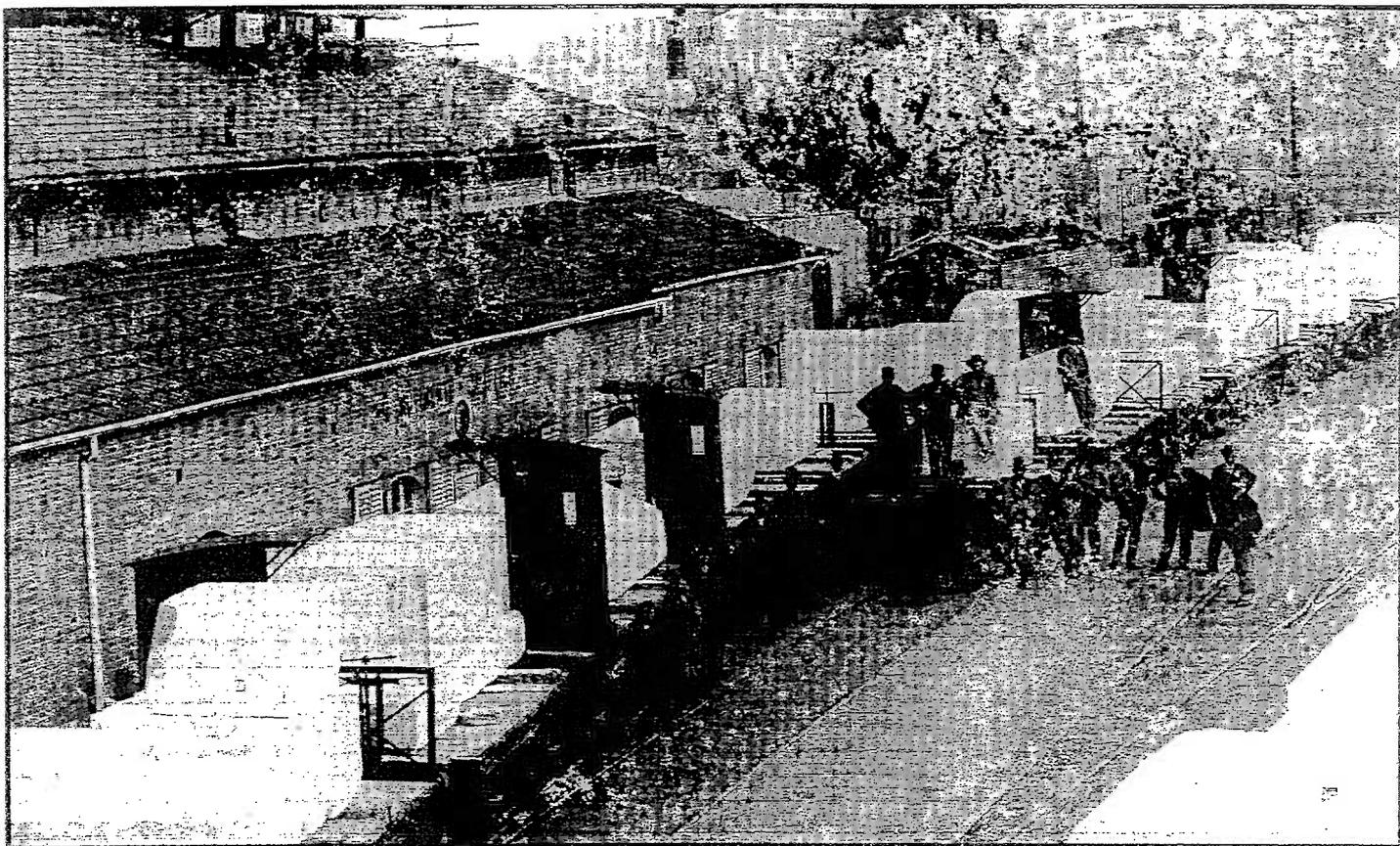
*Carrara - Ferrovia Marmifera  
Trasporto di un blocco di 38 Tonnellate*



# 1876: la Ferrovia Marmifera

Le foto, le cartoline, le riproduzioni di vecchie foto pubblicate da pag. 164 a 179, ci furono cortesemente prestate da: cavalier Ilario Bessi, Biblioteca Civica della Spezia (albums di Ubaldo Mazzini), Felicità Belli. Alcune immagini sono del fotografo Valenti; alcune cartoline risultano edite dallo stabilimento D. Sanguinetti, e da Garzini e Pezzini di Milano; alcune notizie sono state tratte dalla «Storia dei trasporti italiani» di Francesco Ogliaresi e Franco Sapi; per altre informazioni ringraziamo il signor Beniamino Gemignani.





## Le rotaie sui monti

Nelle due pagine precedenti, in queste e in quelle che seguono pubblichiamo una serie di vecchie immagini della Ferrovia Marmifera, costruita alla fine dell'Ottocento per facilitare il trasporto dei marmi dalle cave montane alle stazioni di San Martino e di Avenza delle ferrovie statali e ai porti d'imbarco della Marina. Una prima iniziativa per la creazione di una linea ferroviaria per le cave del marmo fu presa già alla metà dell'Ottocento dal conte Andrea Del Medico che ne ottenne la concessione dal Duca di Modena, ma che rinunciò a realizzare il progetto per varie difficoltà; altre proposte furono avanzate dal francese Léard nel 1866, e quindi dal signor Giuseppe Troyse Barba che stipulò una convenzione con il Comune nel 1867 e che presentò un progetto approvato dal ministero dei LL.PP.: dopo varie vicende, il 29 maggio 1874 fu costituita la «Società Anonima della Ferrovia Marmifera Privata di Carrara» con sede a Firenze, che, con finanziamenti della Banca Toscana, dette inizio ai lavori, realizzando nell'estate del 1876 i primi tronchi, quelli cioè che portavano le locomotive e i vagoni, da un lato fino a Miseglia e a Piastra, e dall'altro da Avenza a Marina (per il tratto Carrara-Avenza i convogli del marmo transitavano sul già esistente tronco statale). Completata questa prima parte dei lavori — con circa dieci chilometri di binari — furono affrontati, a partire dal 1883, gli studi per i tronchi superiori, quelli cioè che avrebbero portato la ferrovia nel cuore degli agri marmiferi, a Torano, Colonnata, Fantiscritti, Canalgrande, Ravaccione, affrontando note-

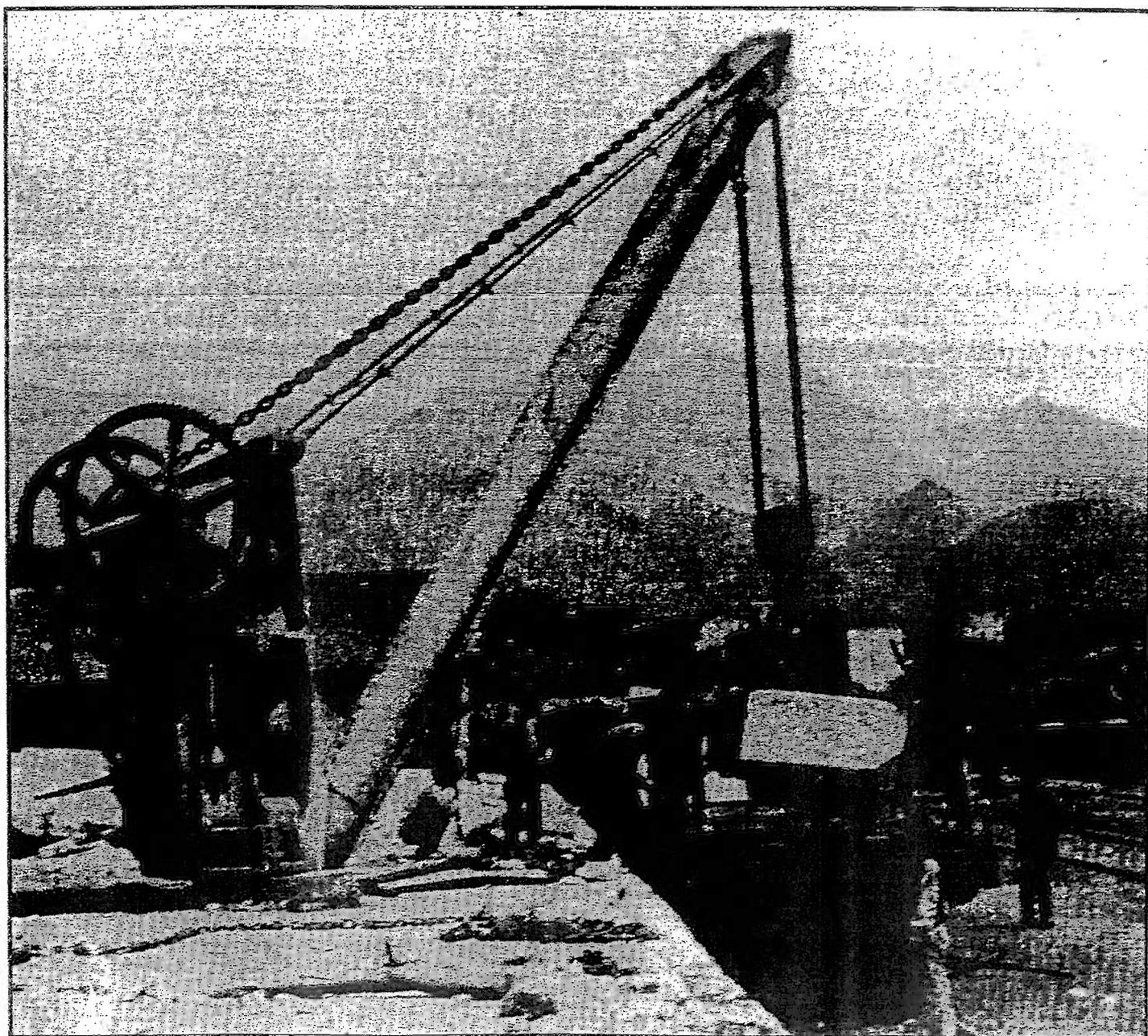
voli difficoltà tecniche e costruttive, con superamento di forti pendenze, apertura di lunghe gallerie nelle montagne, costruzione di ponti e viadotti.

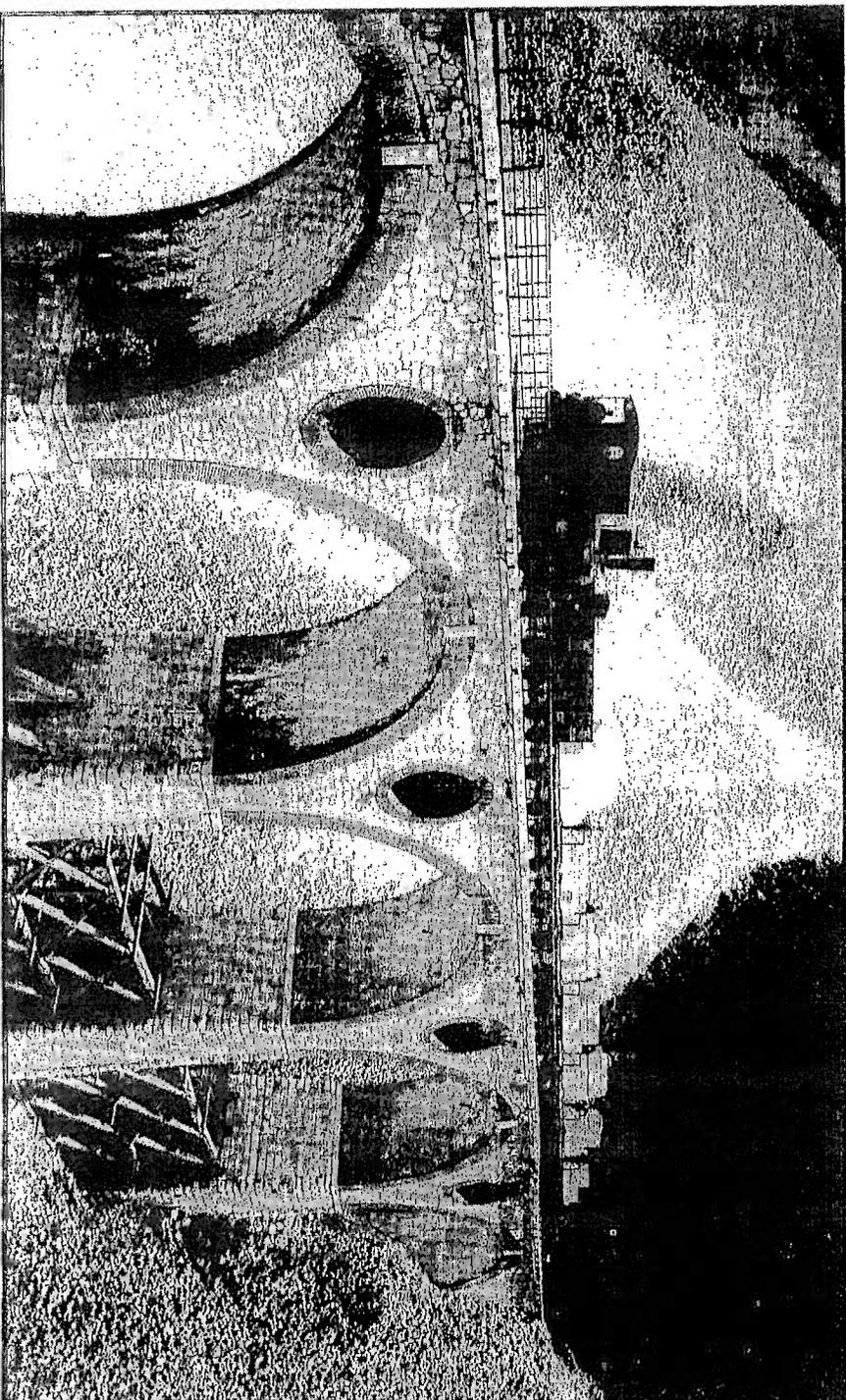
La mirabile opera tecnica fu portata a termine nel 1890, tra la generale ammirazione e il generale entusiasmo, e la Marmifera, raggiungendo con diversi chilometri di binari di raccordo cave, depositi, segherie, contribuì notevolmente allo sviluppo dell'industria carrarese. Per il trasporto dei blocchi e delle lastre la ferrovia dispose di locomotive a vapore, e di carri a due e tre assi, che via via aumentarono di potenza e di portata: negli anni Venti la Marmifera aveva in servizio otto locomotive e 184 carri della portata fino a 30 tonnellate (che salirono a 234 negli anni Trenta), contava numerosi tronchi di raccordo e binari di manovra, disponeva di stazioni (come quelle di Ravaccione e Fantiscritti) attrezzate con potenti gru per il carico dei marmi, e di officine di riparazioni adiacenti alla stazione di Monterosso. Oltre ai marmi, la ferrovia trasportava la rena silicea alle cave per il continuo estendersi dell'impiego del filo elicoidale, i materiali attinenti all'industria marmifera, merci destinate alle frazioni montane, ed anche passeggeri: fin dai primi tempi, infatti, la società aveva pensato ad acquistare una vettura a terrazzini, che agganciava ai convogli allorché qualche comitiva di gitanti, congressisti, eccetera, chiedeva di visitare le più interessanti cave carraresi. Sull'*Illustrazione Italiana* dell'ottobre 1881 è, ad esempio, il resoconto di un viaggio alle cave fatto da sessanta

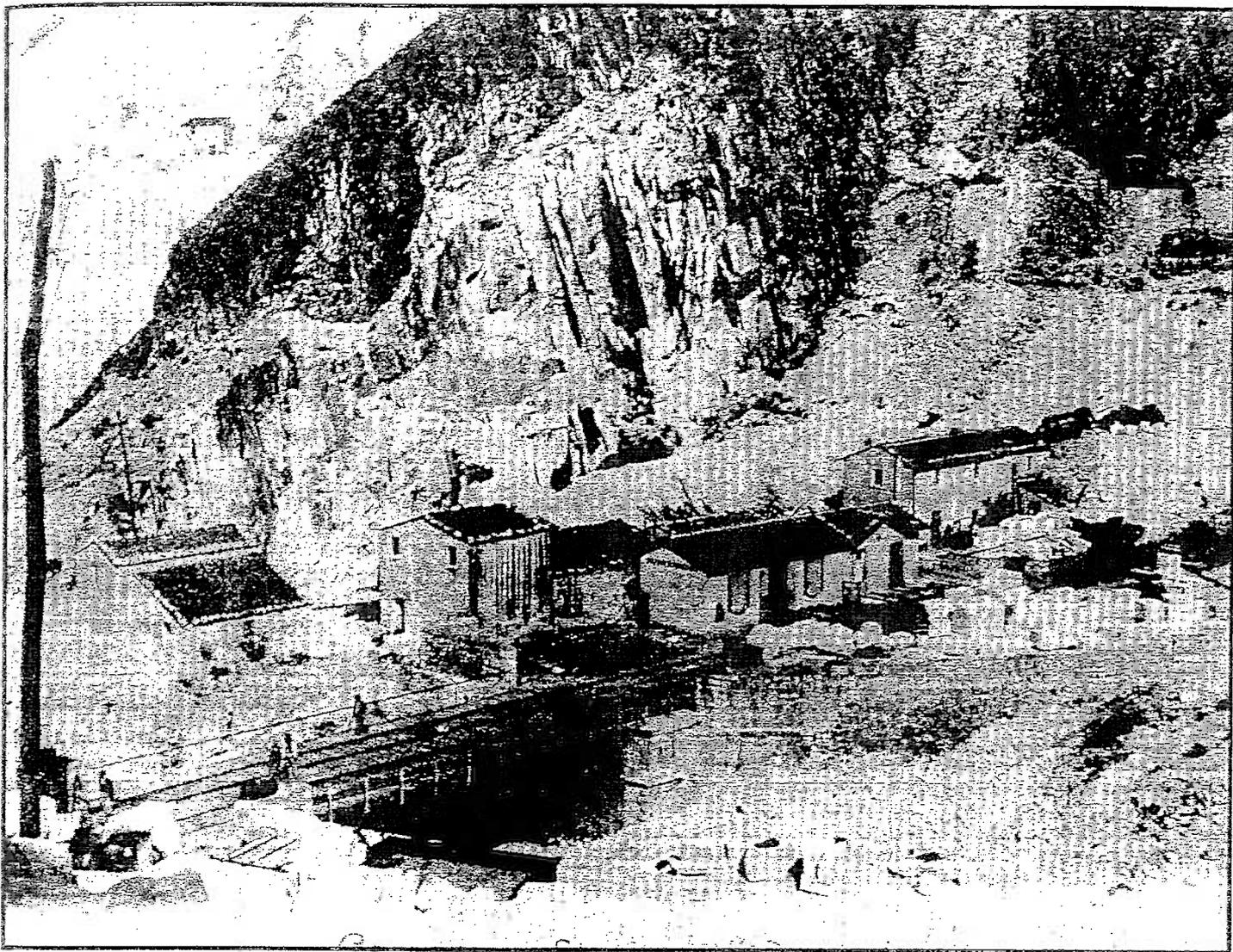


geologi, che partecipavano ad un convegno indetto a Carrara, i quali riunitisi alla stazione di Monterosso, addobbata con fiori e bandiere (e un arco di trionfo con la scritta «Onore alla Scienza») salirono sul vagone a terrazzini e raggiunsero Miseglia e Piastra, entusiasmandosi per lo spettacolare paesaggio montano. «*La locomotiva — si legge nel resoconto — alternando i suoi fischi con le allegre armonie della banda — salita pur essa in uno dei carri — ci portava su per quella ferrovia meravigliosa che adagio adagio inerpicandosi sulla cima dei monti pareva quasi ci tenesse sospesi nell'aria...*». La «ferrovia meravigliosa», dopo decenni di prezioso servizio, risultò superata allorchè, nell'ultimo dopoguerra, fu costruita con arditi tracciati una

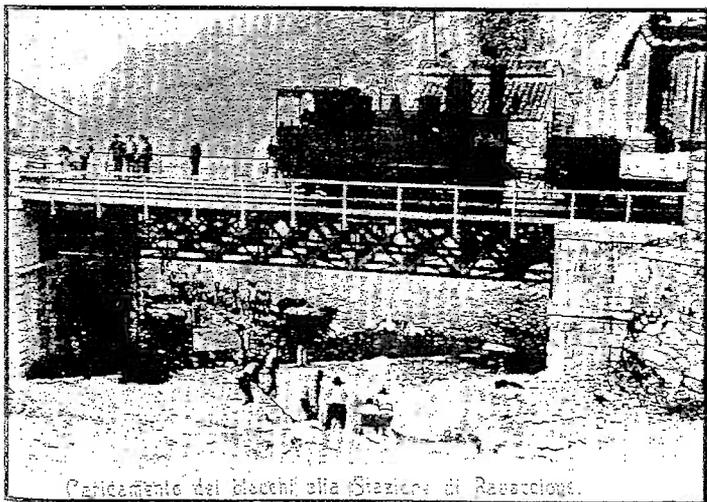
vasta rete viaria nei bacini marmiferi che consentì di effettuare il trasporto dei marmi per mezzo di trattrici e automezzi. La vecchia e gloriosa linea fu smantellata, e qui le rendiamo omaggio pubblicando una serie di significative immagini. Nelle pagine 166 e 167: cartoline e foto dei primi anni del secolo mostrano la stazione di Monterosso, punto di partenza della Marmifera. Nelle due pagine successive: altre vedute dello scalo di Monterosso e un gruppo di operai addetti al caricamento dei blocchi. Qui sotto, una gru installata alla stazione dei marmi. Nella pagina accanto, in alto, un ponte di ferro in allestimento e in basso un gruppo di dirigenti e tecnici addetti nel 1898 alla costruzione dei tronchi superiori della linea diretta alle cave.





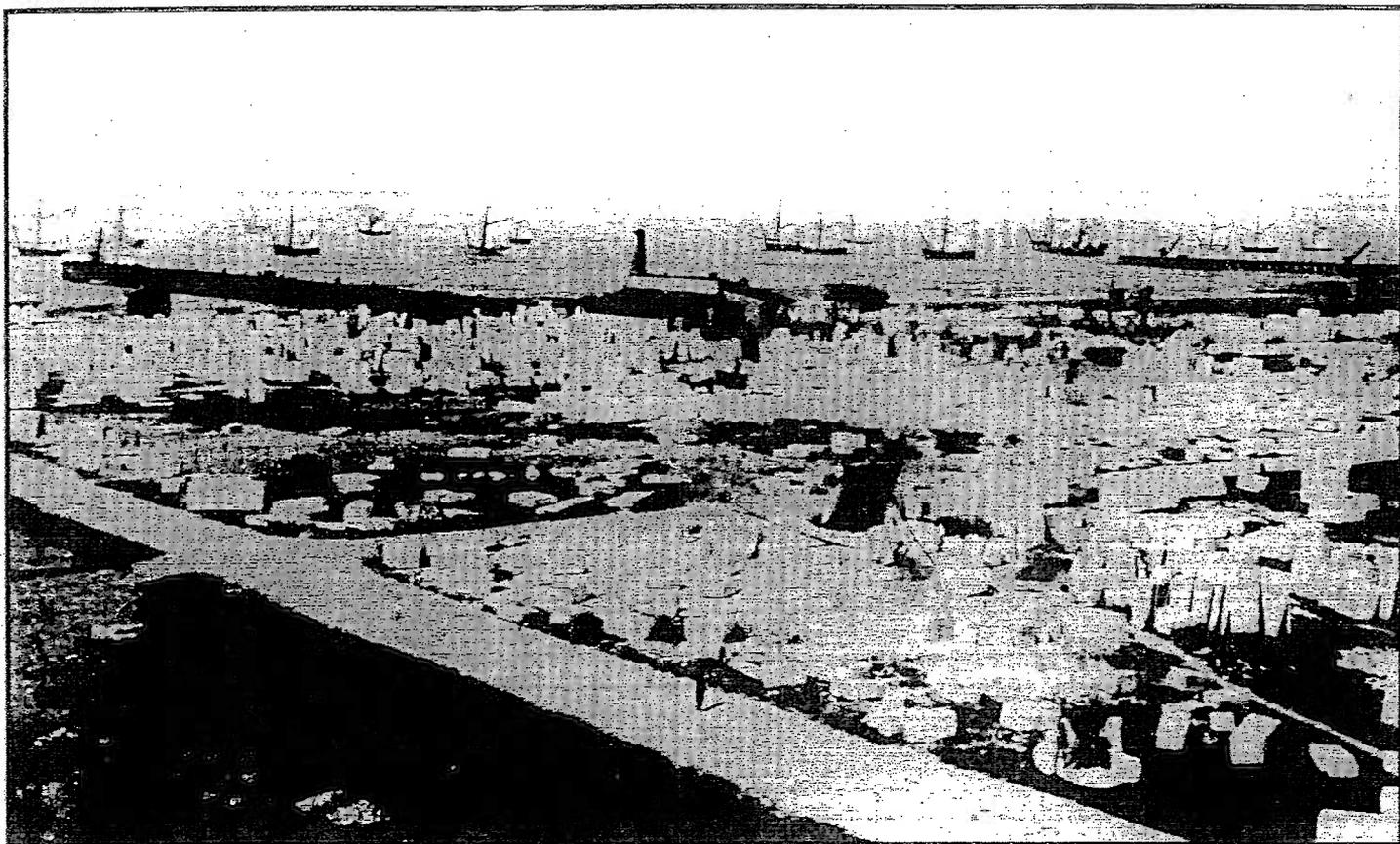


## *I binari alle cave*



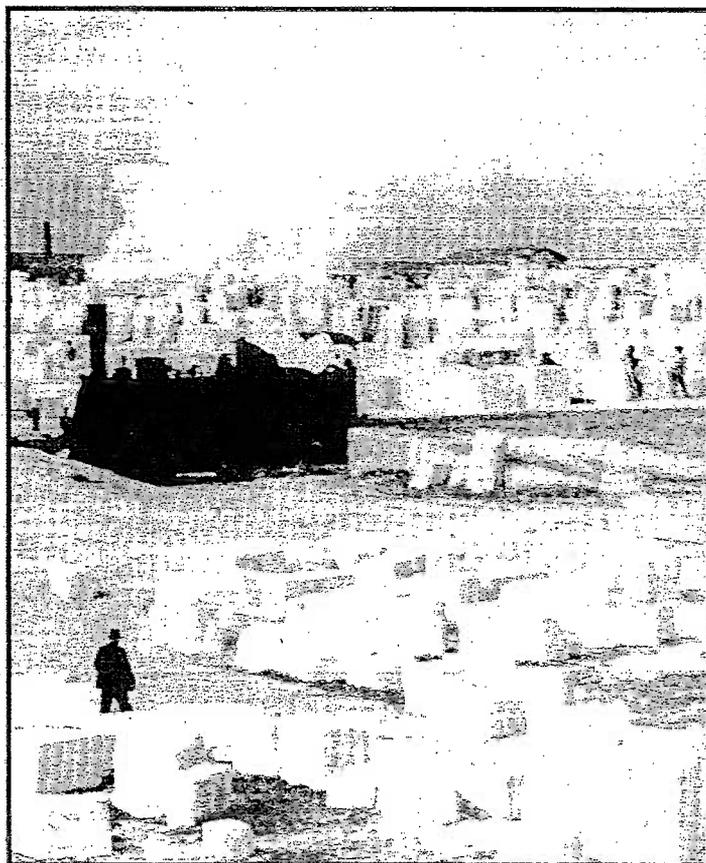
In questa pagina, due cartoline dei primi anni del Novecento che illustrano una delle stazioni montane della Ferrovia Marmifera, e cioè la stazione di Ravaccione. Nelle immagini della pagina accanto il Ponte di Vara, alto 38 metri nel punto di massima altezza dal fondo della valle attraversata, e con cinque arcate a tutto sesto, ognuna della luce di sedici metri. Come già accennato, per realizzare i tronchi superiori della Marmifera che portarono i binari a Tarnone, Colonnata, Fantiscritti, Ravaccione, nel regno delle cave, furono dovute affrontare e superare notevoli difficoltà tecniche, realizzando fra l'altro ben sedici ponti e viadotti, e quindici gallerie (per oltre quattro chilometri) di cui le più importanti furono quella tra la stazione di Tarnone e Fantiscritti, e quella tra Fantiscritti e Ravaccione. Il pietrame ottenuto nello scavo delle gallerie e delle trincee venne impiegato per la costruzione delle massicciate, dei muri di sostegno, dei viadotti.

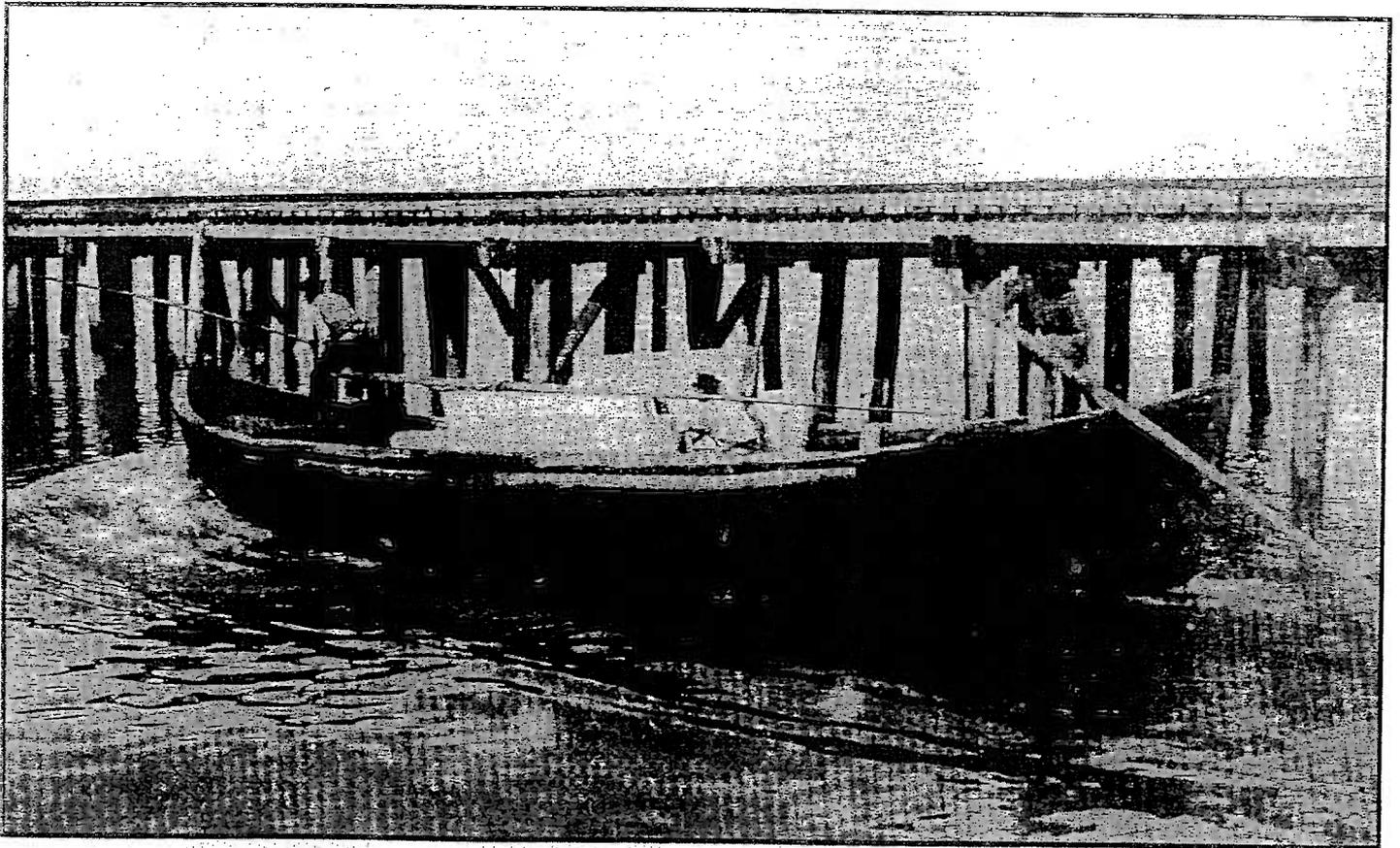
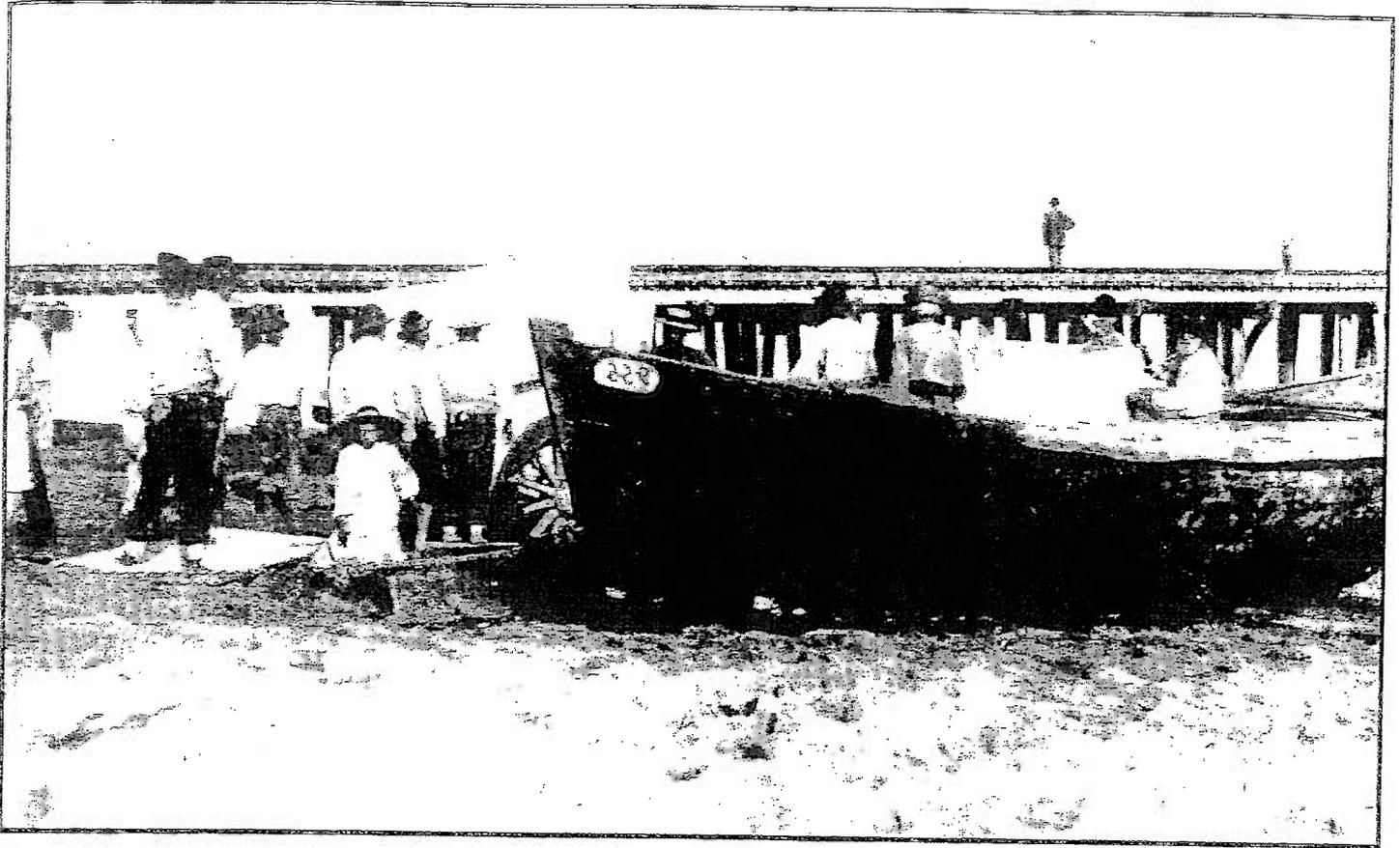
Nel suo sviluppo complessivo tra le cave e il litorale, la Marmifera superò i venti chilometri (ai quali se ne aggiunsero altri dieci per i numerosi tronchi di raccordo con gli stabilimenti industriali) e segnò una svolta nel trasporto dei marmi, di cui assorbì circa l'ottanta per cento.



## *Pronti a partire*

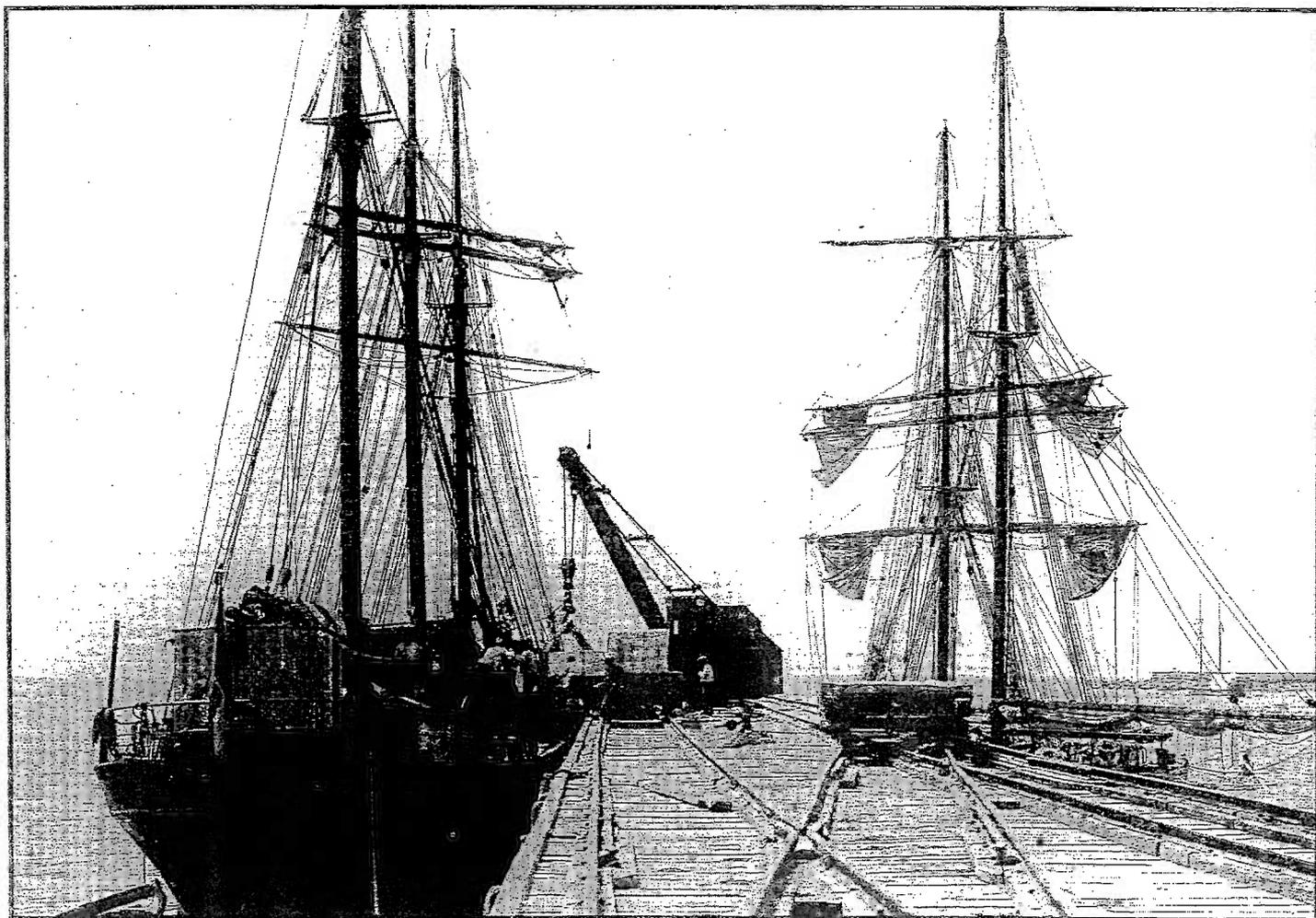
Sopra, un'antica e spettacolare immagine del litorale di Marina di Carrara, trasformato in un vasto deposito di blocchi e lastre di marmo in attesa di essere trasportati sul pontile e quindi trasferiti con la «mancine» a bordo dei velieri da carico. Nel deposito si vedono alcuni «ripassatori» i quali proteggendosi con tende dai cocenti raggi del sole, danno l'ultimo ritocco ai marmi, rifiniscono cioè a colpi di scalpello i blocchi destinati all'esportazione. A destra, un'immagine non meno vecchia e suggestiva della precedente: in mezzo al nitore del grande deposito marmoreo fa spicco uno sbuffante «mostro» nero, e cioè una locomotiva della Marmifera. Nella pagina accanto vediamo quelle che una volta erano le tradizionali operazioni d'imbarco del marmo, quando non disponendo il litorale di nessuna attrezzatura di tipo portuale, le navi da trasporto dovevano gettare l'ancora — mare permettendolo — a una certa distanza dalla costa e attendere che i marmi fossero portati loro da robusti barconi che erano tirati in secco sulla spiaggia, caricati di lastre e quindi spinti di nuovo in mare perché raggiungessero le navi ormeggiate al largo e vi trasferissero il carico. Più anticamente i romani disponevano di speciali imbarcazioni dal fondo piatto che si prestavano ad essere tirate a secco, caricate, e quindi «varate» a pieno carico. (Se erano dirette a Roma, le «naves lapidariae» risalivano il corso del Tevere e scaricavano i marmi in un tratto di sponda dove era stato creato un grande deposito, che ebbe la denominazione di Marmorata). Certi vecchi sistemi d'imbarco, praticabili naturalmente con il mare calmo, restarono in uso anche dopo la costruzione dei pontili, come si vede nelle due fotografie. Anche i vecchi sistemi di trasporto, del resto, ressero al tempo e al progresso. Per molti anni, nonostante l'introduzione delle trattrici e la realizzazione della Ferrovia Marmifera, taluni trasporti di marmo furono ancora effettuati come una volta, e cioè servendosi di carri trainati da coppie di buoi.



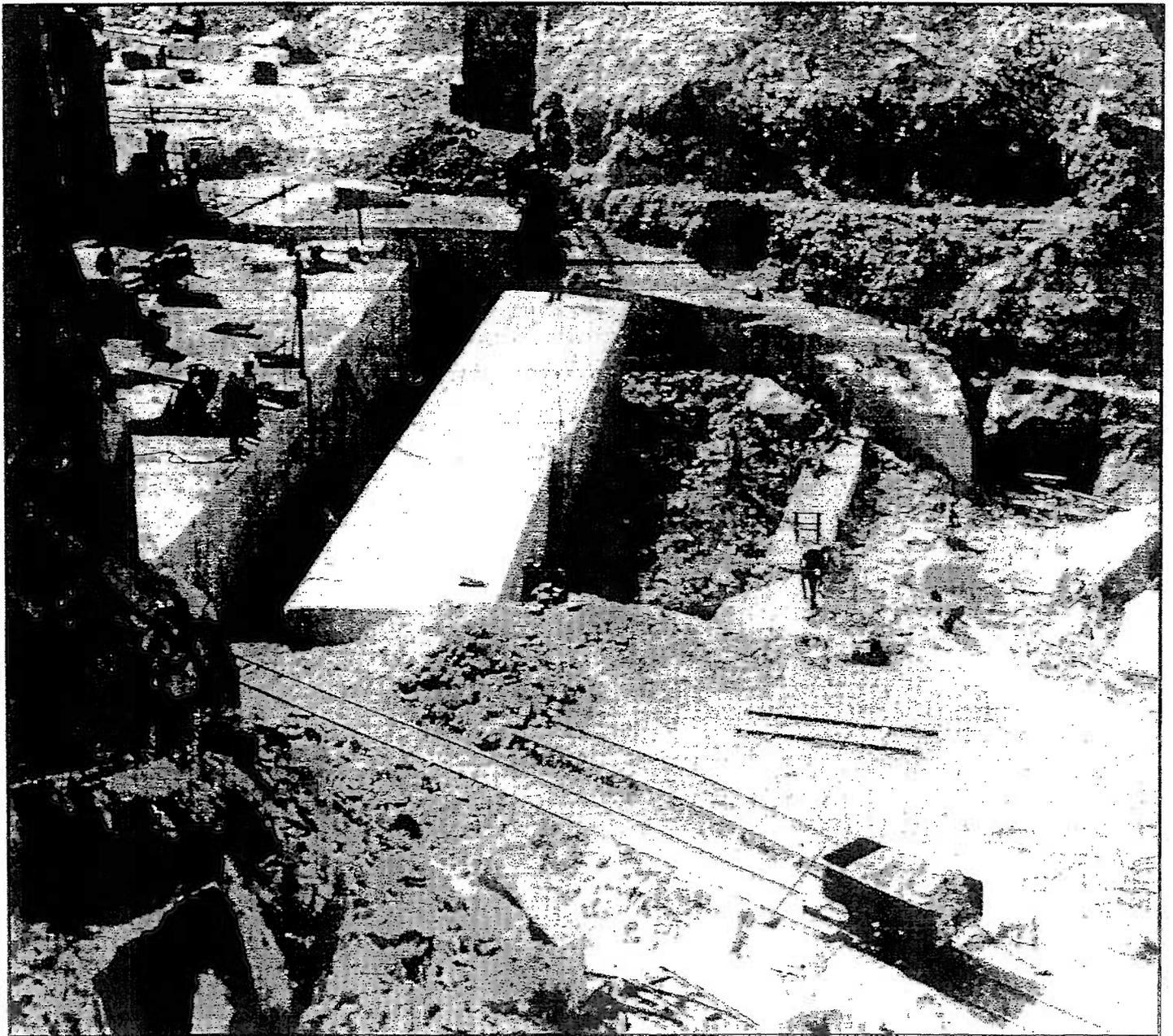


## Le ultime vele a Marina

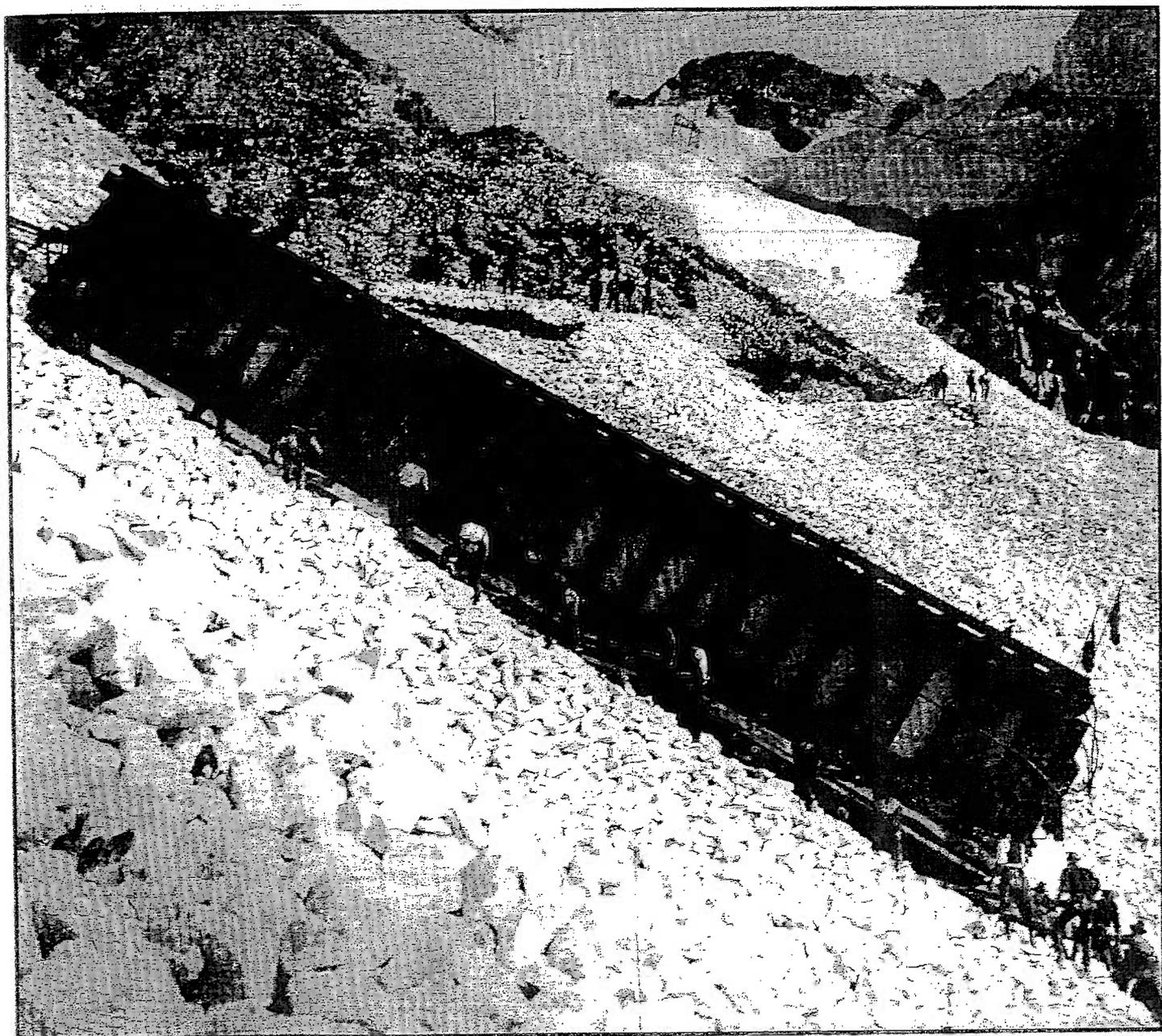
Qui sotto, velieri imbarcano blocchi di marmo. Nella pagina accanto due belle immagini di bastimenti a vela ormeggiati davanti a Marina di Carrara, dove era intenso in ogni periodo dell'anno, e particolarmente nella buona stagione, il movimento dei velieri che attraccavano a pontili per caricare il marmo e trasportarlo in vari porti del Mediterraneo, e anche oltre Gibilterra. Come si sa, qualche anno dopo la guerra mondiale 1915-18, i velieri scomparvero un po' da per tutto per cedere il posto ai bastimenti a vapore, ma a Marina di Carrara il «cambio della guardia» tra vela e vapore avvenne molto più tardi, e cioè con la costruzione del porto. Fino a che le possibilità di attracco furono offerte dai pontili, Marina ebbe bisogno dei velieri, gli unici che potessero caricare il marmo e trasportarlo ovunque, abbastanza velocemente ed anche economicamente. Perciò Marina fu uno degli ultimi regni della vela, e in certi periodi di mare calmo, davanti al litorale stazionava una vera e propria flotta composta dai tradizionali *navicelli* (ad un solo albero) dalle *golette* (a due alberi con rande), dai *brigantini* (due alberi a vele quadre), dai *brigantini-goletta*, o *schooner* (con albero di trinchetto a pennoni con vele quadre, albero di maestra con rande, bompresso con fiocchi), da *navi-goletta*, o *barcobestia*, (con albero di trinchetto a pennoni con vele quadre, alberi di maestra e di mezzana con rande, bompresso con fiocchi). Ancora dopo gli anni Venti, la «flotta» abituale di Marina di Carrara contava oltre novanta velieri, e probabilmente, in quell'epoca, nessun altro porto del Mediterraneo vide palpitare al vento così tante vele. Marina di Carrara fu anche una generosa culla di capitani espertissimi nella navigazione a vela, di leggendari marinai, i quali poi furono ricercatissimi per la formazione degli equipaggi delle lussuose imbarcazioni a vela da diporto.



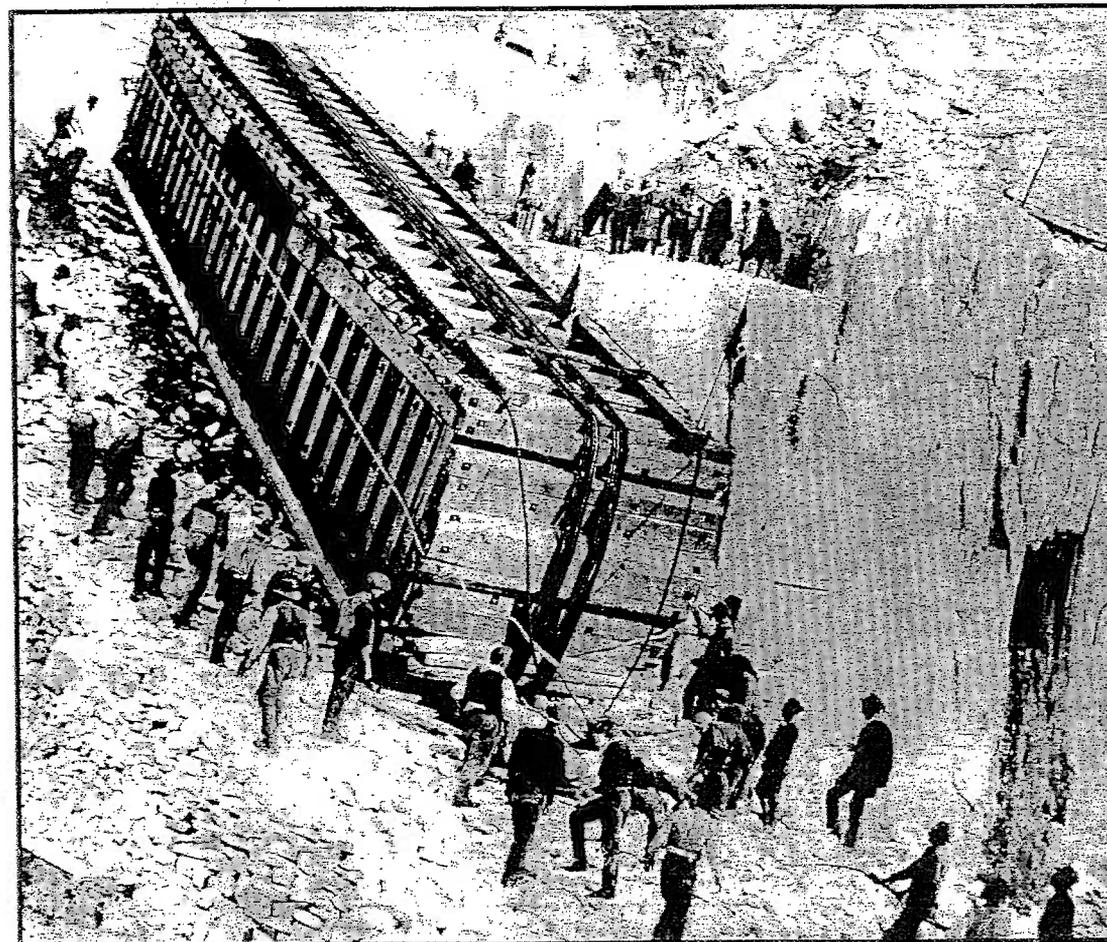
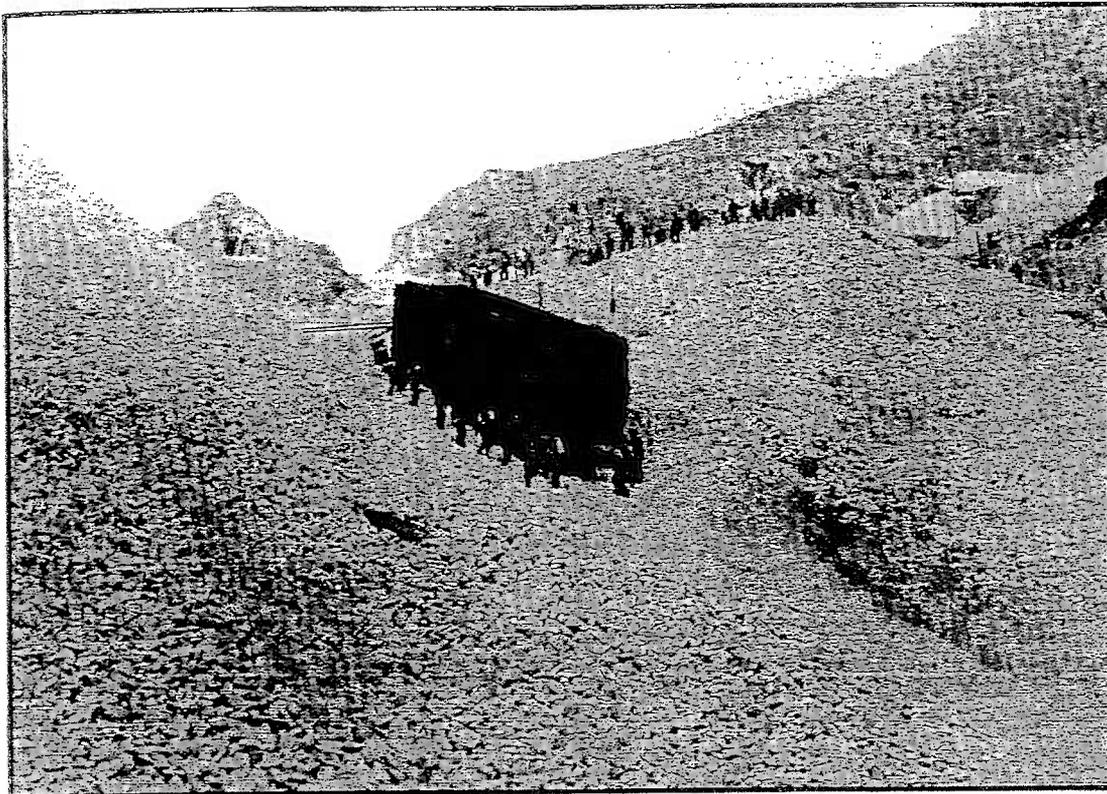
# *Il blocco*



# *più grosso*

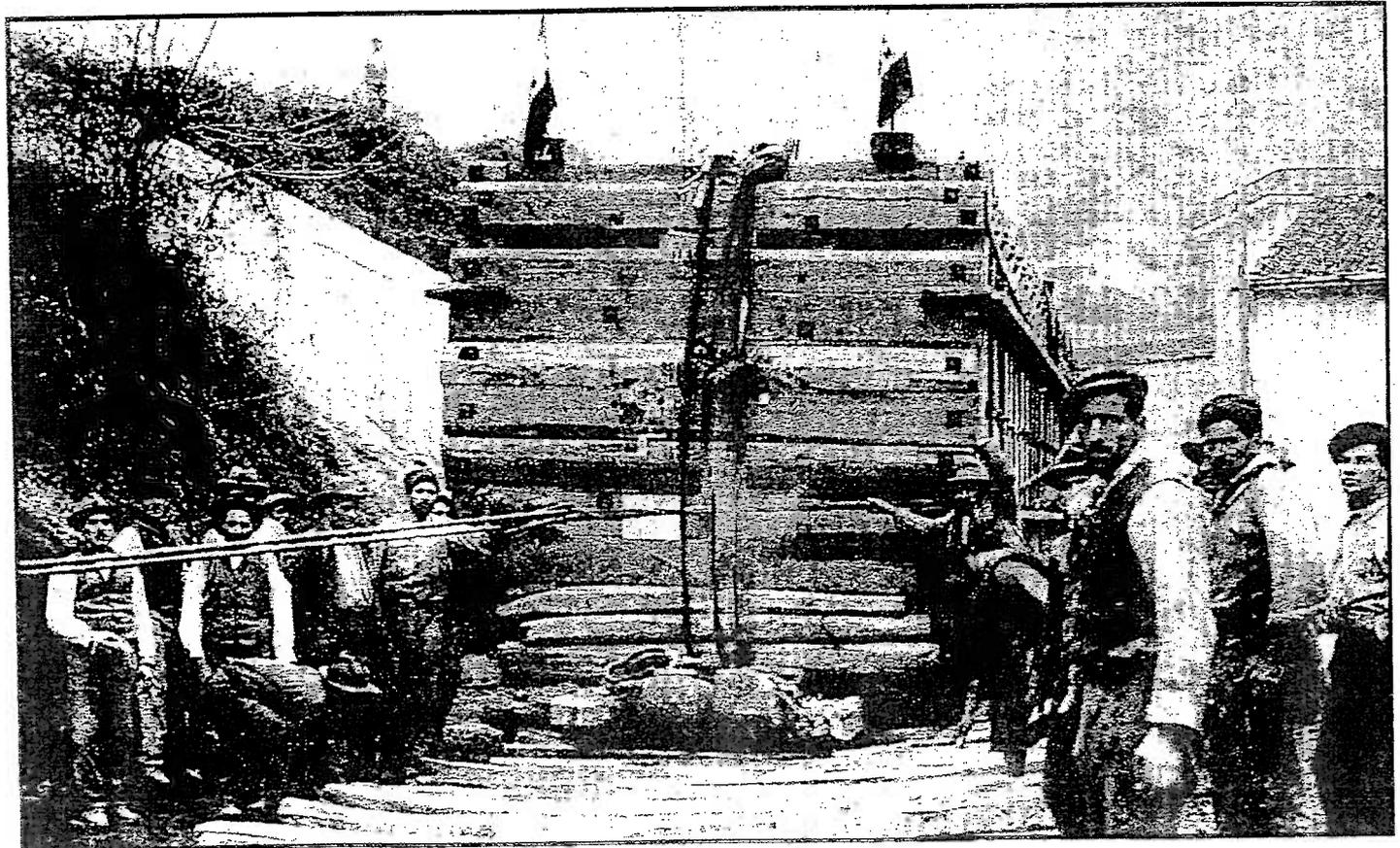
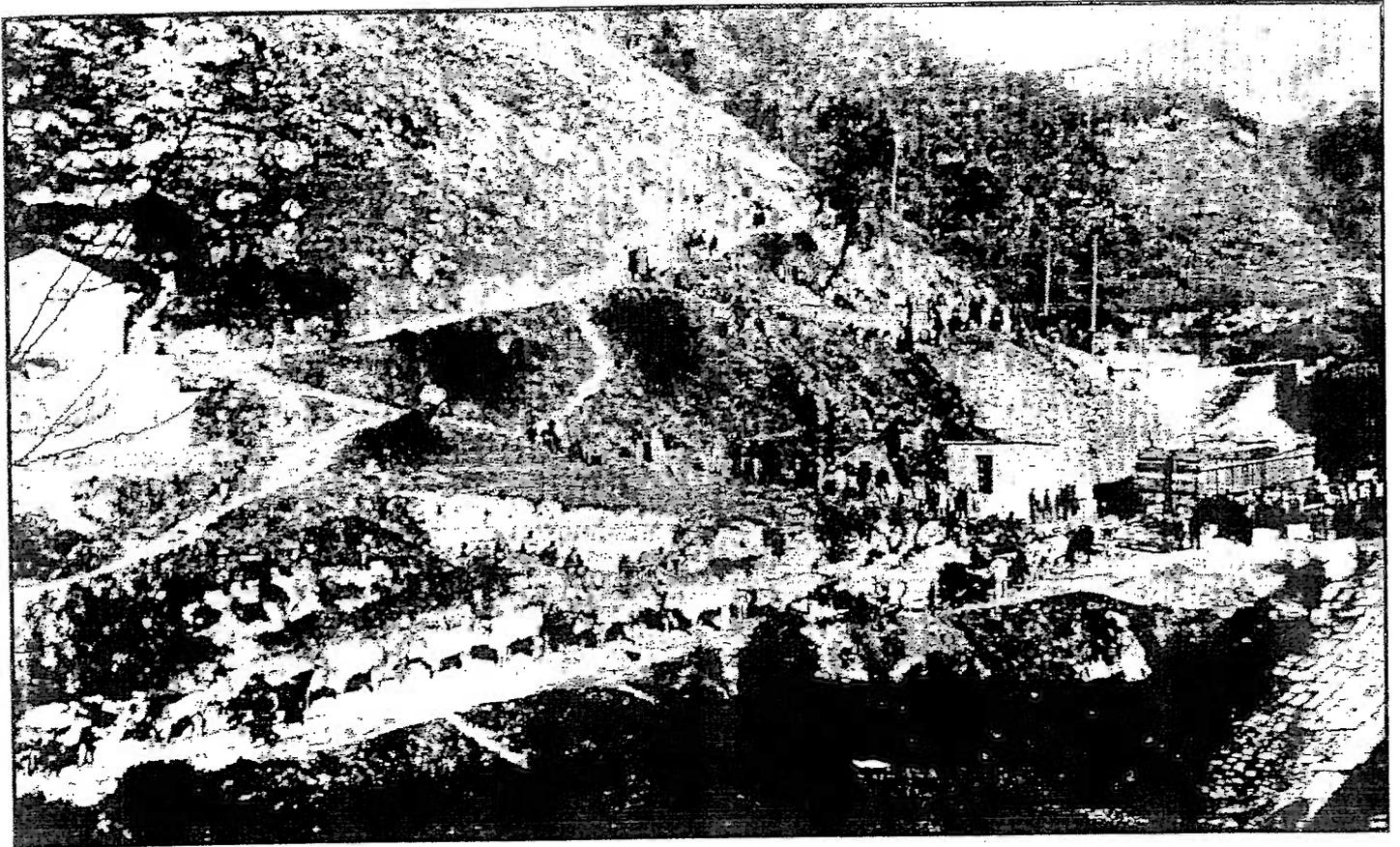


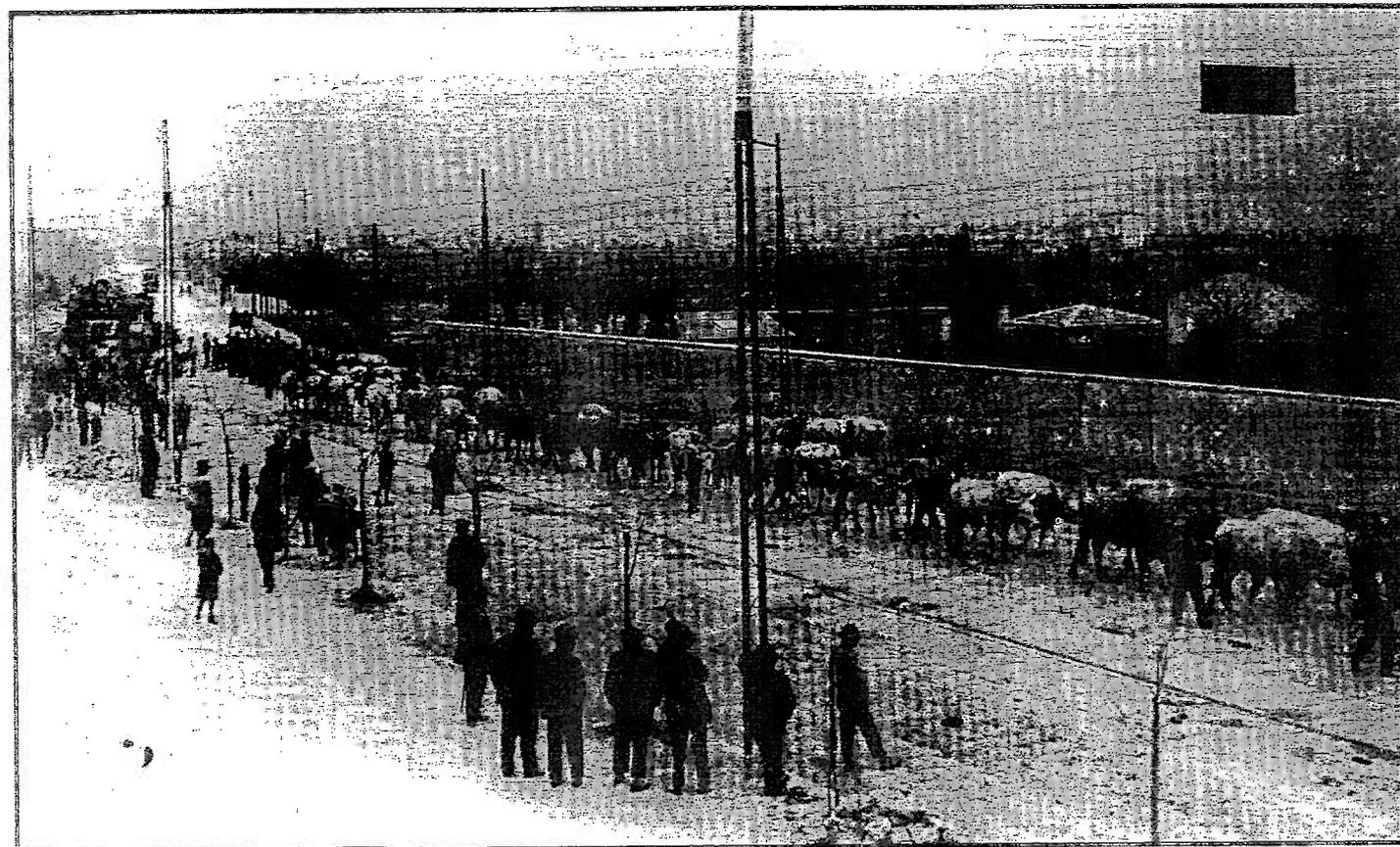




## Titanica impresa

Nel gennaio del 1929, un ciclopico masso di marmo, tagliato col filo elicoidale nella cava apuana della «Carbonera», calato a valle per le vertiginose vie di lizza, trainato da numerose paia di buoi per le strade della montagna, raggiunte e attraversò Carrara, quindi Avenza, infine Marina di Carrara dove, nel giugno dello stesso anno, fu imbarcato sopra uno zatterone in ferro che rimorchiatori della Marina militare condussero alla foce del Tevere. L'avvenimento fu celebrato con «vibranti» discorsi, secondo lo stile dell'epoca, ed ebbe entusiastica eco nei resoconti di stampa, poiché lo smisurato monolito di marmo (definito «il più grande del mondo») era destinato oltretutto ad una celebratissima «opera del regime», e cioè al cosiddetto Foro Mussolini, che fu costruito in quel tempo nella piana della Farnesina, e che il capo del fascismo voleva di una grandiosità degna della «Roma dei Cesari». Da quel 1929 sono passati quasi sei decenni, e oggi il lontano avvenimento — sganciato dal significato politicamente apologetico che gli si volle dare in quel tempo, e non più visto con l'ottica del regime allora imperante — può essere considerato soltanto sotto l'aspetto che lo rende davvero straordinario e memorabile: e cioè come una titanica impresa del lavoro umano, resa possibile dalla secolare esperienza e dall'eccezionale capacità di carare nell'escavazione e nel trasporto dei marmi, come una grande vittoria tecnica su difficoltà di ogni genere. Si trattò di un'operazione che non era mai stata tentata in precedenza, e che non fu ripetuta in seguito. L'escavazione e il trasporto del monolito restano, insomma, un fatto unico nella storia del marmo apuano — una storia intessuta di grandi fatiche e di duri sacrifici — e come tale lo rievochiamo, affidandoci alle vecchie fotografie (alcune pubblicate più volte, altre meno note), che siamo riusciti a reperire. Nelle pagine precedenti, in queste e nelle pagine successive vediamo il monolito appena tagliato nella cava «Carbonera», poi mentre discende per le vie di lizza trattenuto da canapi d'acciaio, quindi mentre transita per la via Carriona e il Viale XX Settembre, trainato da una interminabile fila di buoi.



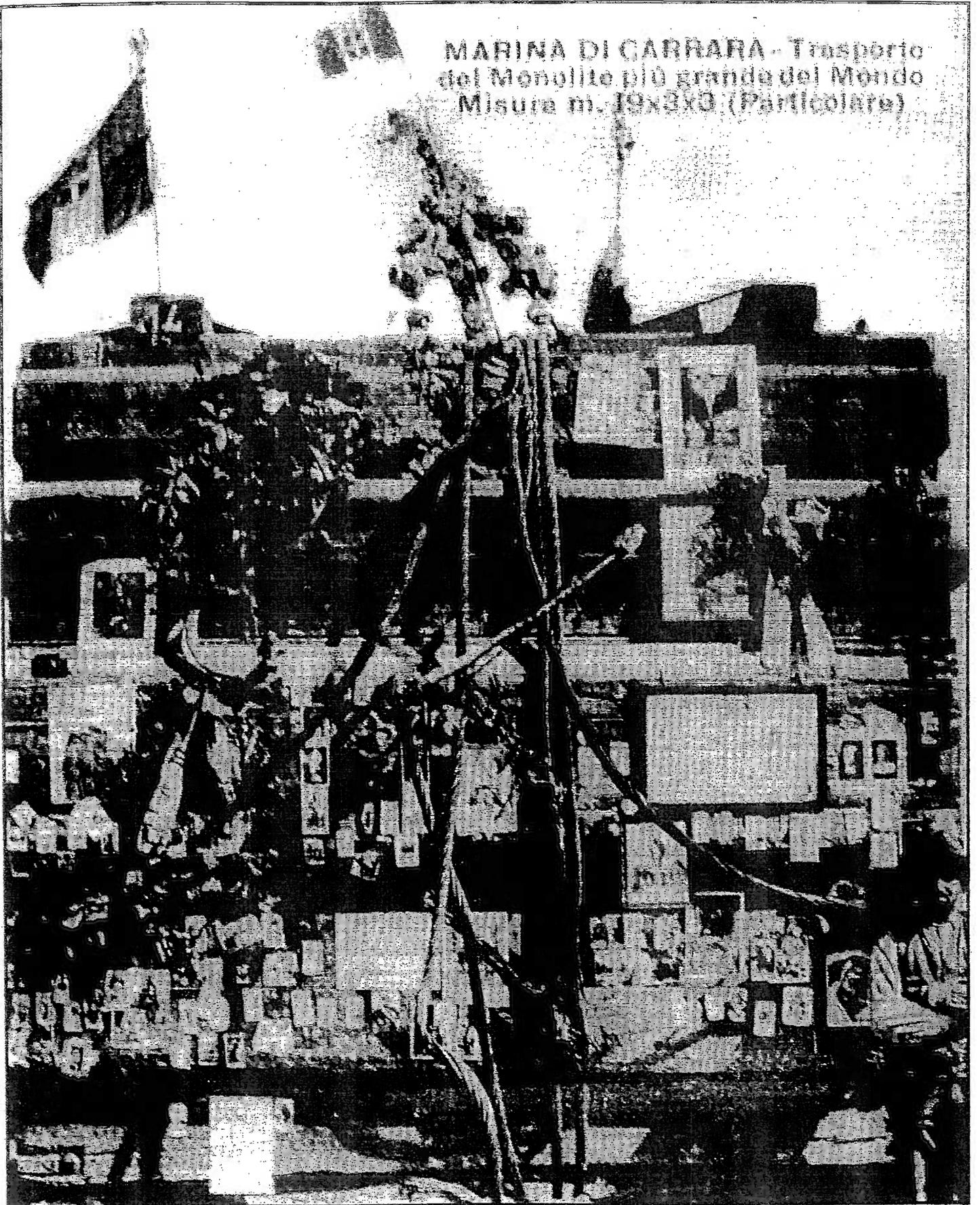


# Un colosso da 300 tonnellate

Le foto, le cartoline, le riproduzioni di vecchie foto, pubblicate da pag. 180 a 195, ci furono cortesemente prestate da: cavalier Ilario Bessi, professor Piero Aranguren, geometra Adriano Masnata, Flavia Vatteroni. Alcune immagini sono di Foto Bessi, Foto Michelino, Foto A. Bruni; altre sono state tratte dall'illustrazione italiana del luglio 1929. Alcune cartoline risultano edite da Guglielmo Paolini, Ed. L.B.C.



MARINA DI GARRARA - Trasporto  
del Monolite più grande del Mondo  
Misura m. 19x3x3 (Particolare)



# Ritratti di famiglia



## Un pioniere della foto

Abbiamo potuto sfogliare le pagine ingiallite degli album privati di un grande fotografo carrarese, Vittorio Valenti, che operò tra la fine dell'800 e i primissimi anni del nuovo secolo, raccogliendo nel suo studio di via Mazzini una vasta documentazione fotografica di Carrara e della sua gente. Come già abbiamo avuto occasione di ricordare, il Valenti, esperto e promettente scultore, appassionato e sensibile cultore dell'arte fotografica, nonché amante dello sport, dei motori, e pioniere del motociclismo, morì in ancor giovane età — il 23 luglio del 1905 — mentre pilotava sulla strada di Sarzana una delle prime motociclette. Dopo il fatale incidente, lo studio di via Mazzini fu gestito dalla vedova Giuseppina Ardito che assunse diversi collaboratori. Durante la sua attività di artista fotografo, il Valenti, oltre a puntare l'obiettivo su luoghi, fatti e persone della città, di cui lasciò preziose testimonianze, amò ritrarre anche i propri familiari, e c'è sembrato opportuno, sfogliando i suoi album, scegliere e pubblicare alcune di queste foto non destinate al pubblico, che però appaiono ugualmente interessanti e preziose rievocando persone note e il costume di un'epoca lontana. Vediamo, intanto, in alto a sinistra, in un ritratto del 29 dicembre 1904, lo stesso Valenti in abito sportivo e appoggiato ad una bicicletta. Nell'immagine accanto vediamo a sinistra la moglie del Valenti, signora Giuseppina Ardito, e a destra la signora Emma Valenti Spinola. Segue quindi una fotografia che Vittorio Valenti fece al figlio primogenito Gigi (a sinistra) e al secondogenito Cesare, i quali indossano l'uniforme sportiva della società carrarese «Pro Patria». Gigi Valenti, nato nel 1887, studiò medicina, divenne veterinario, ed emigrò in Argentina, dove trascorse l'intera vita: Cesare, nato nel 1889, dopo aver studiato a Carrara, partecipò alla prima guerra mondiale come ufficiale d'aviazione, e quindi si trasferì a Livorno dove creò la Genepesca. L'immagine qui accanto (che si pensa ottenuta con uno dei primi sistemi di scatto ritardato, o autoscatto) mostra l'intera famiglia Valenti riunita intorno ad un tavolo nella casa di via Mazzini; si



riconoscono da sinistra, il figlio primogenito Gigi, il terzogenito Andrea, il padre Vittorio Valenti con in braccio la piccola Giulia (poi sposata Casoni), la madre Giuseppina Ardito, il secondogenito Cesare. Le due belle istantanee che appaiono nella pagina successiva furono scattate dal fotografo ai due figli Gigi e Cesare mentre giocavano in una strada di Carrara. Sul dietro dei cartoncini delle vecchie foto è stampato un elegante disegno in stile liberty con la scritta: «Stabilimento Artistico Fotografico dello scultore Vittorio Valenti - Via Mazzini, Palazzo del Politeama - Processo istantaneo - Novità Fotografiche».

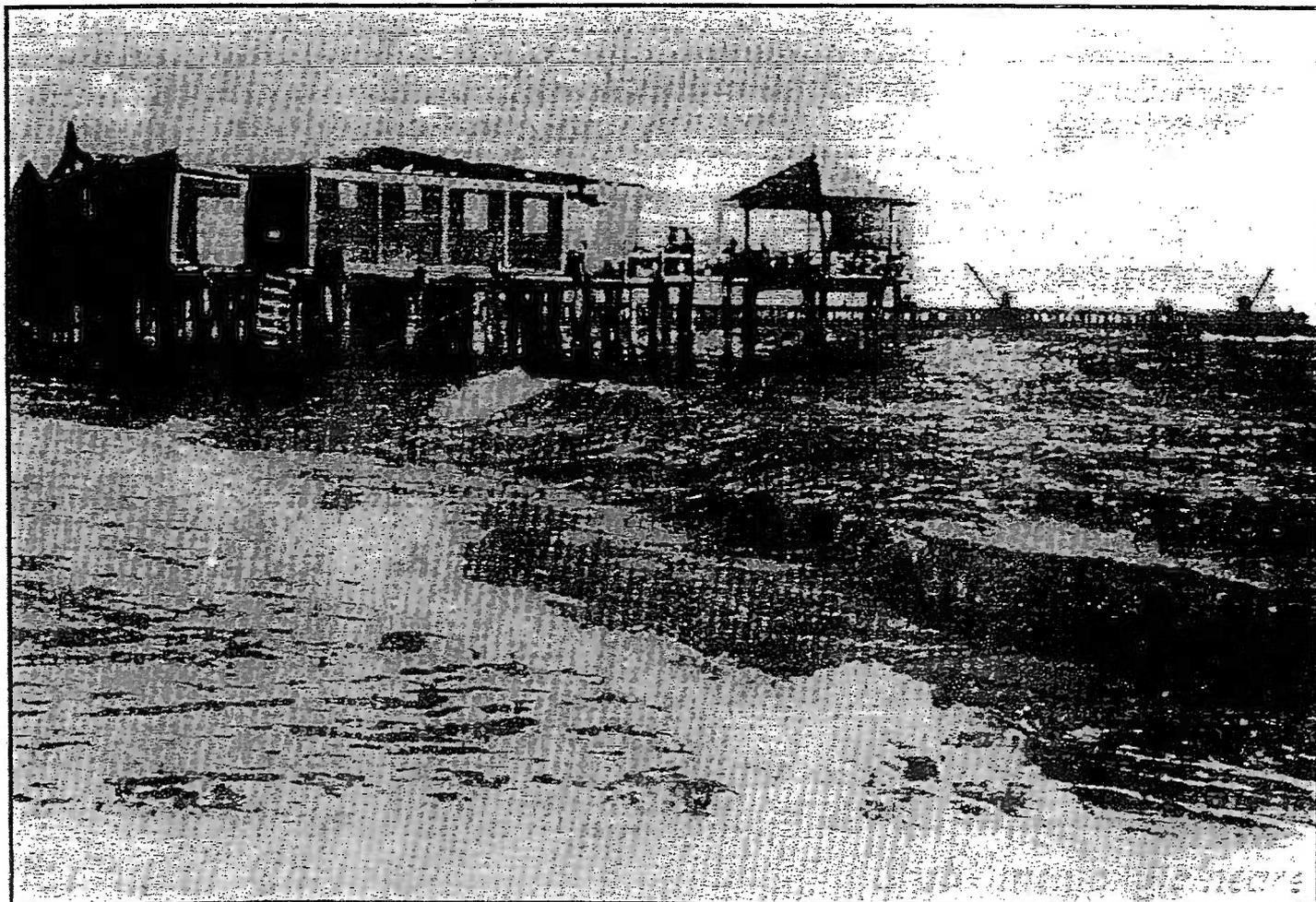




## Molti in visita

Nella foto in alto vediamo un folto gruppo di distinte signore e di compassati signori, la cui ricercata eleganza cittadina sembra stonare con l'aspro palcoscenico delle cave quotidianamente frequentate da ben diversi personaggi — cavatori, tecchiali, lizzatori — indossanti i modesti abiti della fatica. La vecchia fotografia è il ricordo di una visita, di una gita alle cave di marmo, una delle tante fatte nel tempo da comitive di ogni tipo e di ogni provenienza: studiosi, congressisti, artisti, studenti, ospiti italiani e stranieri delle vicine spiagge. In ogni epoca, infatti, anche in epoche lontane, le cave apuane attirarono visitatori anonimi e illustri, isolati o in comitiva, gli uni e gli altri affascinati dalla bellezza solenne degli agri marmiferi, ed anche dallo straordinario spettacolo offerto dai carraresi nel loro titanico, tenace e rischioso lavoro. Questo particolare «turismo», già attivo allorché i bacini del marmo dovevano essere raggiunti a piedi, a dorso di mulo, sui carri, ricevette un notevole incremento allorché i binari della Ferrovia Marmifera si spinsero nel cuore delle montagne offrendo agli aspiranti visitatori un interessante e confortevole viaggio. E c'è già capitato di rievocare una delle prime gite ferroviarie, quella effettuata nel 1881 da sessanta geologi, riuniti a congresso in Carrara, che ricevettero dalla visita alle cave «una impressione sovranamente bella» come ebbe a tramandare un cronista dell'epoca. Ugualmente abbiamo ricordato, in precedenza, la visita alle cave di un illustre personaggio, Gabriele D'Annunzio, che nel luglio del 1907 fu invitato ad assistere all'esplosione di una potente mina a Colonnata (anzi a dar fuoco alla miccia della mina che avrebbe provocato la varata) e di tale visita abbiamo trovato un ulteriore documento fotografico. Le foto di quel giorno furono infatti numerose perché D'Annunzio fu preso di mira da fotografi dilettanti e professionisti come ricorda una cronaca apparsa su «La Nazione» del 14 luglio 1907: «Molti dilettanti fotografi furono qui. D'Annunzio è stato ieri fotografato nei più vari modi: nel treno, affacciato allo sportello, nel piazzale di fronte alla Chiesa di Colonnata, solo ed in gruppo con vari amici. Mario Nunes Vais, il sovrano dei dilettanti fotografi, che era venuto da Viareggio, ha preso grandissimo numero di fotografie». Nella stessa cronaca si leggono i seguenti particolari del soggiorno del poeta a Carrara: «Gabriele D'Annunzio giunse da Firenze a Carrara sabato notte circa le 23 nella bella automobile del noto sportman fiorentino signor David Costantini. Appena riconosciuto fu accolto al suo arrivo da strepitosi evviva. Egli fu ospite di uno tra i più ragguardevoli cittadini di Carrara, l'avvocato Cucchiari proprietario di cave e già condiscipolo del poeta nel Collegio Cicognini... L'ingegner Ceci, proprietario della Marmifera aveva gentilmente messo a disposizione degli invitati un lungo treno. E il viaggio fu ammirevolmente ordinato dal signor Trombetta, lo zelante direttore della Marmifera...». La foto che pubblichiamo (al centro) mostra proprio D'Annunzio che passeggia tra la curiosità della gente in mezzo a due accompagnatori che sono l'avvocato Cucchiari, sindaco della città e l'ingegner Trombetta. Ed ecco infine un'altra immagine che ricorda i frequenti contatti di D'Annunzio con amici carraresi: qui Gabriele è ritratto mentre tiene sottobraccio un altro grande personaggio, il letterato Ceccardo Roccatagliata Ceccardi, creatore della «Repubblica di Apua», direttore de «Lo Sveglarino», autore di prose e poesie ispirate al mondo carrarese, da lui amatissimo.

# *Primi amici di Marina*



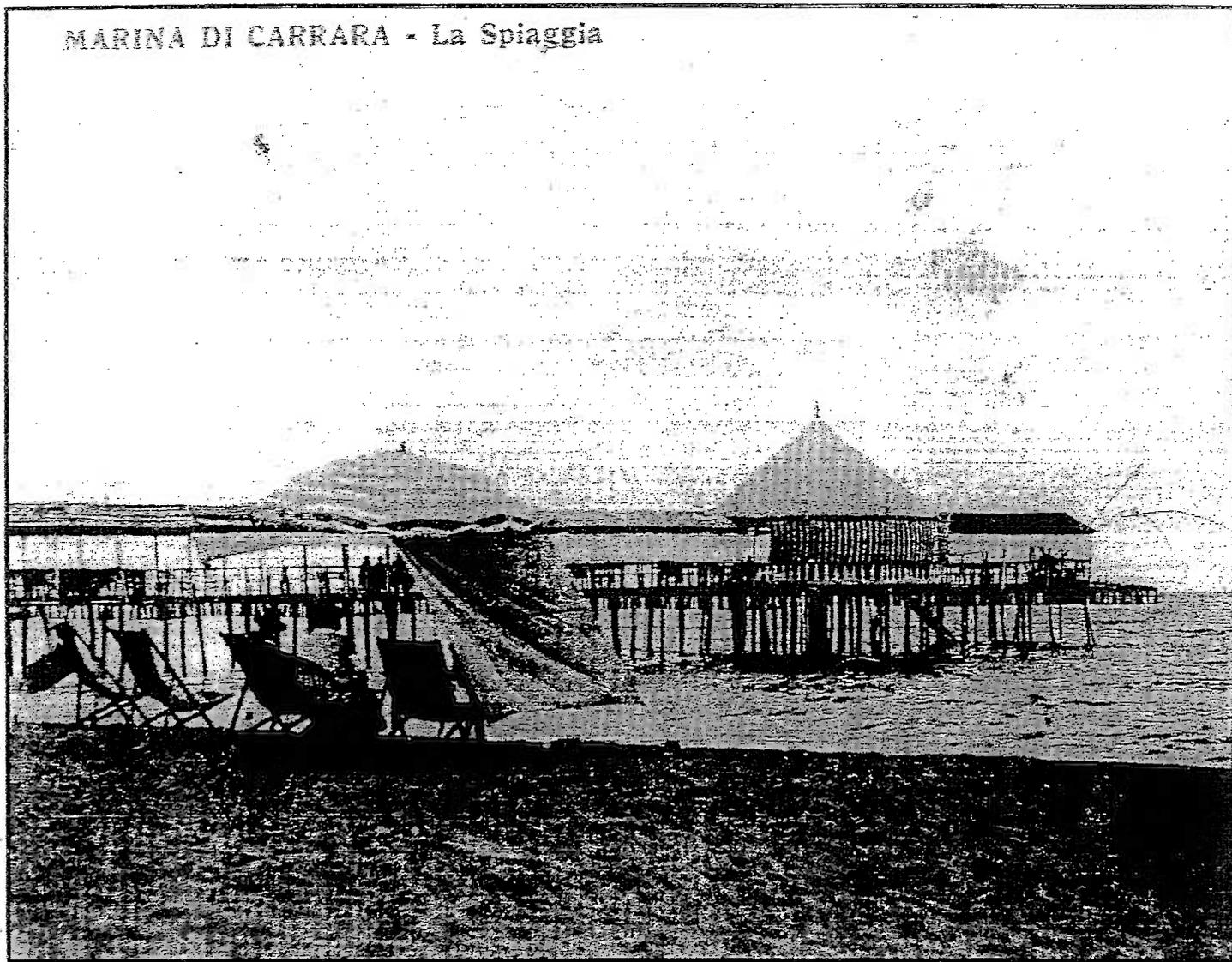


## Una rotonda sul mar...

Sembra di sentire la voce di Fred Bongusto e la sua dolce canzone: «Una rotonda sul mare / il nostro disco che suona / vedo gli amici ballare...». Oggi di rotonde ce ne sono ancora, su qualche spiaggia italiana o straniera, ma difficilmente ne potremmo conoscere una così affascinante e romanti-

ca, come quella che vediamo nella vecchia cartolina di Marina di Carrara (pagina accanto) e che non era l'unica esistente sulla bella spiaggia. La cartolina ci riporta infatti indietro nel tempo, all'inizio del nostro secolo, proprio nel momento in cui stava esplodendo il boom della rotonda: una costruzione di sapore artigianale, tutta di legno, sorretta da un vero bosco di palafitte, alta sull'arenile e sulle onde; una costruzione complessa, un piccolo edificio articolato nelle cabine (per uomini, per donne, per famiglie), nei locali di ristoro, di ritrovo e magari da ballo, e infine nel belvedere circolare protetto dai raggi del sole e proteso nel mare. Un mondo riservato e confortevole per i bagnanti che si avventuravano tra le onde scendendo cautamente apposite scalette, un luogo di mondani incontri, di conversazione, di riposo, anche per signore e signori vestiti di tutto punto, che del resto non mancavano nemmeno sull'arenile come mostra la cartolina in alto nella quale vediamo, in mezzo ai bagnanti che indossano i castigatissimi costumi del tempo, anche un signore con tanto di cravatta. A parte il pudore che imponeva di scoprire il proprio corpo il meno possibile, in realtà a quel tempo si andava al mare soprattutto «per fare le bagnature» e un po' meno per abbronzarsi; anzi la moda dell'abbronzatura era scarsamente diffusa e i frequentatori della spiaggia cercavano piuttosto il refrigerio dell'ombra. Le signore, ad esempio, che ci tenevano a conservare il candore niveo della pelle avevano sempre un ombrellino di scorta. (Ne vediamo uno, di riserva, infilato nella rena, sotto il tradizionale ombrellone). Tornando alle rotonde, occorre aggiungere che tra le caratteristiche di questi stabilimenti era la presenza di una grande bilancia da pesca che i frequentatori affittavano per qualche ora, assicurandosi un po' di divertimento ed anche di pesce quanto mai fresco per una gustosa frittura.

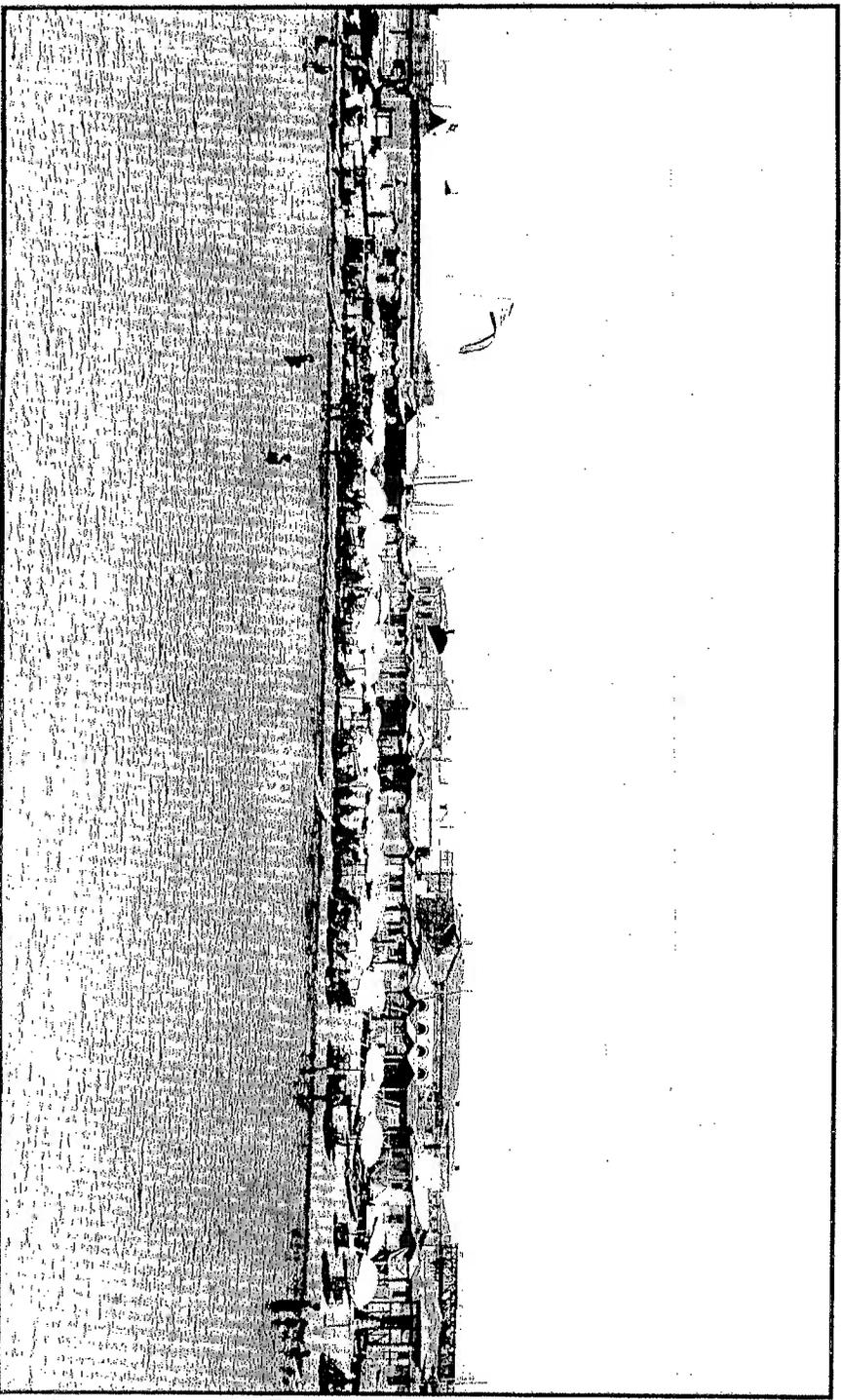
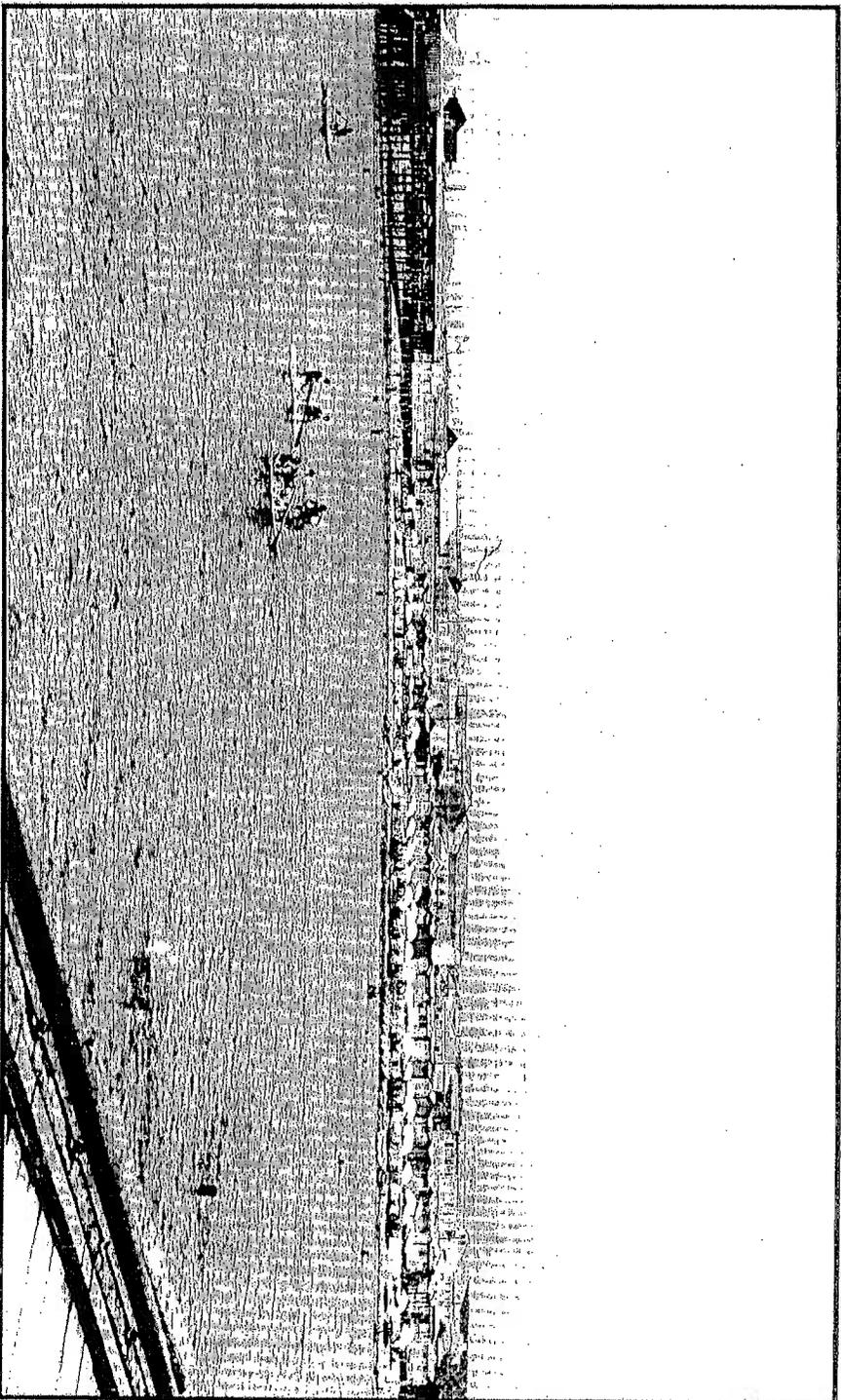
## MARINA DI CARRARA - La Spiaggia

**Tra i pontili**

Le cartoline e le vecchie fotografie di queste pagine e della pagina successiva mostrano lo stabilimento balneare Dodàn con la sua rotonda, le cabine di altri bagni, la sede dei Canottieri, la fungaia degli ombrelloni, e il pullulare dei bagnanti sulla spiaggia, nel tratto di arenile tra il pontile caricatore Petti (il più a nord) e il pontile Walton. All'inizio delle fortune balneari di Marina di Carrara, gran parte degli stabilimenti (come il Dodàn, ad esempio, il Bagno Lidia, il Nettuno, l'Unione e altri) erano ubicati nei tratti di spiaggia compresi fra i tre pontili caricatori (il pontile Petti in legno, il pontile Walton in legno, il Pontile Nuovo su palafitte di cemento) per poi spostarsi in altre zone. Naturalmente le fotografie, pur consentendoci di tornare indietro nel tempo per decine e decine d'anni, non permettono di documentare il periodo in cui Marina di Carrara ebbe i primissimi villeggianti, contrasse le prime amicizie con gli ospiti dell'estate. Tra l'altro non esiste, in proposito, una data precisa, né potrebbe esistere, visto che fenomeni come quello dell'affermarsi di una località in campo

turistico, non avvengono per un atto amministrativo con tanto di data, ma si verificano naturalmente e gradualmente. Certo è che già nel secolo scorso — quando Marina di Carrara si avviava a divenire sempre più importante per i suoi traffici marittimi — molta gente si accorse delle naturali e straordinarie doti del litorale carrarese, che non soltanto vantava un bel mare, ma anche una magnifica corona di monti e quindi un invidiabile clima. Fu così che da prima alcuni abitanti delle zone vicine, e quindi un sempre maggior numero di villeggianti provenienti da zone lontane presero a frequentare Marina di Carrara nella stagione delle bagnature, e a innamorarsi di quella spiaggia. Le prime amicizie si consolidarono e altre ne nacquero, mentre si accrescevano le capacità ricettive e i comforts offerti dalla stazione balneare con la nascita di eleganti stabilimenti balneari, di pensioni, di ristoranti, di negozi. È anche da considerare che Marina di Carrara fu preferita ad altre località, per la tranquillità che offriva, per la possibilità di interessanti gite nel retroterra, e soprattutto per la cordialità e la familiarità dell'accoglienza.





## Tre momenti

Nella cartolina in basso, che risale al 1928, alcuni bagnanti sulla spiaggia di levante, a sud del Pontile Nuovo, di cui si riconosce la «mancina» elettrica. Nella pagina seguente, in alto, una cartolina che porta la data del 14 luglio 1906 con un'altra veduta della spiaggia di levante, che consente di riconoscere anche il parco della Villa Orlandi. Nella stessa pagina, in basso, un gruppo di gitanti, fotografati durante un picnic sulla spiaggia. Grosso modo si possono distinguere tre momenti dello sviluppo dell'attività balneare di Marina di Carrara. In un primo tempo, come si è accennato, gli stabilimenti balneari erano accentrati per lo più tra i pontili caricatori, ma successivamente con l'inizio dei lavori portuali, i bagni si spostarono a levante del Pontile Nuovo (nella zona tra il Carrione e il Lavello) dove si trovavano in quel periodo frequentatissimi stabilimenti come il Bagno Universo di Adele e Andrea, come il Nettuno, e dove fu per un certo periodo anche lo stabilimento cosiddetto dei «Milanesi». In seguito, negli avanzati anni Venti, si verificò un ulteriore mutamento, e i marinelli organizzarono la loro definitiva spiaggia nel tratto di litorale tra la diga di ponente del porto e la Parmignola, dove erano (o si trasferirono, o nacquero) numerosi bagni, tra i quali, ad esempio, il Bagno Elia, il Veneziano, l'Amelia, il Doride, il Nettuno, l'Universo, l'Unione, il Bagno Lidia, Sirena, il Bagno di Sandro Telara, il Bagno e Ristorante Paradiso, il Bagno Giocondo, Paris, Marino, Graziella, Nuova Italia, e dove a ridosso della spiaggia erano caratteristici locali come la Baracca di Papin, la Baracca dell'Ersi, la Tenda Rossa di Pezzini. In tempi più vicini a noi l'attività balneare di Marina ha conosciuto un ulteriore sviluppo e attualmente la bella spiaggia conta ben trentacinque attrezzatissimi stabilimenti.

MARINA DI CARRARA - La Spiaggia



## *COMENTARIO*

Durante mi proyecto de traducción no pocas fueron las dudas y problemas que tuve. Principalmente fue porque mi trabajo trataba de traducir hacia mi L2 (Español) y también porque traducir un paquete turístico comprende un conjunto de dificultades de vario carácter.

Según afirma Salmon (2003) la competencia del traductor profesional se basa, entre otras cosas, en un alto nivel de bilingüismo, conocimiento del papel del traductor en cada situación y la capacidad de pasar de un sistema lingüístico a otro.

Durante mi carrera y este trabajo me di cuenta de la necesidad de establecer un proyecto de traducción, establecer cómo traducir y de hecho eliminar las opciones no compatibles con las finalidades establecidas.

Si el proyecto está bien articulado la operación resulta coherente, sin embargo si las variables son demasiadas y muy imprevisibles la coherencia no es garantía de éxito.

Como explica el neurólogo Damasio, “el razonamiento y la decisión son tan enlazados que frecuentemente se alternan” (1995: 233).

La planificación de un proyecto y de las estrategias ejecutivas permiten automatizar las respuestas en situaciones previsibles y no.

El entrenamiento y la iteración de las operaciones aceleran el razonamiento y las capacidades de decisión, hacen que el traductor prevea con rapidez todas las consecuencias vinculadas a cada opción.

Por medio de ejercicio la velocidad de reflexión supera la de la conciencia.

De hecho la traducción, también si se desarrolla con inconsciencia, es el resultado de valoraciones y de decisiones, condicionadas por el sistema inestable de las emociones.

No se puede ignorar que la emoción del traductor, leyendo por primera vez el texto, se haya modificado, y lo mismo durante la segunda y tercera lectura.

Este hecho sirve al traductor para mantener un control consciente del proyecto y del producto.

El traductor sólo puede medir su proyecto, la realización y la recepción del destinatario en sí mismo, luego serán las reacciones de los destinatarios a confirmar o no sus elecciones.

Cuando el traductor tiene las competencias preliminares (alto nivel de bilingüismo y la óptima competencia en su lengua materna) tendrá que entrenarse a proyectar, establecer la jerarquía decisional; individuar las posibilidades disponibles y coherentes frente al proyecto; prever los resultados que cada respuesta podrá revelar.

El papel más duro será establecer un orden jerárquico.

Otra estrategia que le pertenece al traductor es la compensación.

Esta técnica se utiliza cuando la información de un segmento del texto no se puede traducir enteramente.

El traductor podrá compensar de diferentes maneras: introducir la información dentro de otro segmento o modificar el mismo segmento.

El primer caso se define desplazamiento (el método más común es poner notas).

La capacidad de dosificar las estrategias de traducción equivale a la capacidad de conseguir nuestro propio estilo de traducción.

La diferencia entre el trabajo de un profesional y de un diletante sujeto no experto es que el primero además de conocer bien lenguas, sabe cómo utilizarlas.

Utilizar bien dos lenguas significa saber como pasar de una a otra, tomando decisiones con una rapidez superior al tiempo necesario para una maniobra consciente.

El traductor profesional, en su mente, realiza una conmutación continua; leyendo una frase, por medio de la vista, en su mente se activan las situaciones y los contextos en los que se realiza aquella frase.

“Entender” un texto y volver a escribirlo para que también el lector lo entienda es la doble apuesta del traductor.

Este proceso será más rápido cuando el traductor disponga de numerosos datos y la velocidad necesaria para recordarlos y elaborarlos.

Todo lo que sirve al traductor – la conciencia lingüística, las nociones de teoría, la familiaridad con los textos y el automatismo debe ser aprendido antes de una prestación.

La capacidad de traducir es el resultado de la experiencia lingüística junta a la habilidad de conmutar con rapidez la propia mente de una identidad a otra.

Las competencias de la traducción se pueden resumir en tres macrohabilidades que se integran la una a la otra sin superponerse completamente.

Estas competencias son: lingüística, planeamiento y conmutativa.

En mi carrera universitaria tuve que aprender todo eso y el resultado lo van a ver en mi trabajo.

Según Lorenzo (2000) la dependencia en la actividad traductora de especialización en determinados tipos de textos, reproduciendo patrones y reglas fijas no fue de gran ayuda en mi trabajo.

Durante el trabajo tuve que buscar documentación de varios ámbitos: de arte para las traducciones de monumentos, catedrales y castillos; arquitectura para la decoración de las obras presentes en el territorio y mecánica para explicar como funciona la industria del mármol.

Como podrán ver estas traducciones se basan, parcialmente, en el análisis del trabajo en las Canteras de mármol de Carrara y como este tipo de trabajo es algo raro o mejor dicho único en el mundo existen pocos recursos útiles en las traducciones especializadas.

Para solucionar el problema tuve que buscar a fuentes especializadas en el sector del mármol, tanto en italiano como en español y luego enfrentarme con un pasaje de sentido entre las dos lenguas.

Otra realidad que encontré en el desarrollo de mi proyecto de fin de carrera fue la parte de traducción que pertenecía a la descripción de la ciudad, muchos fueron los desafíos en la elección de la terminología de Arte y Historia.

Fue cuando tenía dudas que tuve que enfrentarme con el miedo a elegir, cuando mi papel de traductor ya se había convertido en el de receptor.

En este caso, como afirma Hönig “el oportunismo fue fundamental, sacar el mejor partido de cualquier situación contando en todos los medios posibles porque la situación ideal no existe” (1995: 114ss) .

Por otro lado todas mis elecciones no fueron, como decía Krings (1986), estrategias de reducción, sino de selección de la forma más adecuada. No tuve miedo frente a la posibilidad de cortar pequeñas partes de frases o explicando en español palabras técnicas que traducidas desde el italiano dejarían dudas en el lector del texto meta.

Contrariamente a muchas teorías sobre la dificultad ende controlar el impacto de mi trabajo en el receptor no tuve miedo a ser malentendido.

Hubo teorías sobre la evaluación de la TI, McAlester (2000) que proponía el tema de la revisión de las traducciones para aceptar la calidad de la TI.

El hipotizaba que después que un estudiante o un profesional hubiese traducido hacia su L2, un grupo de traductores de lengua madre se encargara de revisiar las traducciones y eventualmente modificarlas.

Finalmente la dificultad más relevante fue la de mi ubicación en la traducción.

Traduciendo hacia el español no tuve muchos problemas de léxico y gramática, entendía el sentido del mensaje que transmitir, el desafío más grande fue hacer de modo que el receptor entendiese el mensaje de la misma manera que lo entendía yo.

Como confirman Sánchez y Nobs (2000), el desafío de la traducción directa es que el traductor se ubica a lado del texto meta, del receptor.

Este proceso se llama direccionalidad de la traducción que no se puede resumir simplemente en cuestiones de capacidad expresiva del traductor en la lengua término, sino en aquel conjunto de circunstancias profesionales, culturales, políticas, lingüísticas y personales.

Al lado de la direccionalidad se pone la competencia traductora y en el caso de la traducción directa, el objetivo fundamental es incrementar el proceso de traducción del alumno hasta el producto óptimo.

A esta práctica traductora le pertenece también la competencia cultural y como decía *Witte* (2000) la competencia cultural tiene que ser considerada como un elemento clave que está presente en toda la actividad traductora profesional.

Eso es lo que aprendí traduciendo las páginas sobre los castillos de mi ciudad; me di cuenta que en realidad no estaba informado sobre el funcionamiento y los componentes de un castillo y tuve que aprenderlo.

Para acabar este comentario quería decir que el desafío más grande para mi fue el de traducir algo que pertenece a mi cultura, a mi ciudad, a mi vida hacia una lengua extranjera como el español, y el miedo que sentía no era, en la mayoría de los casos, debido al traducir, sino al sentirme capaz de ser el portavoz de mi cultura.

Este proyecto experimental de traducción tendrá valor cuando un turista de viaje a mi ciudad, tenga el mismo placer a visitarla que yo siento todos los días al salir de mi casa.

## ***Bibliografía***

Salmon, L. (2003) *Teoria della traduzione* , Milano, Vallardi

## *Ringraziamenti*

Dr. Giulio Conti, Massimiliano Bernardi (Assessore all'ambiente), Dr. Paola Pitanti (Unità Operativa Turismo), Mario, Antonella, Lorenzo, Anna, Libera, Silvana, Paolo, Maura, Pietro, Stefania, Tino e alle persone che hanno reso tutto questo possibile.