



Il porto fluviale di Sipicciano



Tratto odierno del Tevere subito dopo la confluenza del torrente Rigo nei pressi di Sipicciano

sitare barche di grosse dimensioni, ma solamente imbarcazioni di modesto pescaggio, facilitate nella discesa verso Roma dalla corrente del Tevere, ma presentando difficoltà nel percorso inverso verso nord. Uno degli ostacoli maggiori era la fitta vegetazione spontanea che cresceva lungo le sponde e che spesso ostacolava il passaggio delle funi che univano l'imbarcazione ai bufali adibiti al traino delle imbarcazioni nella risalita. Antichi documenti orvietani registrano il trasporto di marmi giunti a Orvieto, per via fluviale, per la costruzione del duomo iniziato nel 1260, con attracchi nei porti di Orte, Attigliano, Sipicciano, San Valentino

In epoca medievale il tratto del Tevere che dal territorio orvietano scendeva verso Roma era in buona parte navigabile, non solo per il traghettaggio di persone e cose da una sponda all'altra, ma anche per il trasporto di materiale da e verso la città eterna. Varie fonti documentano infatti che, in via eccezionale, quando i fondali erano più profondi, era possibile anche risalire il corso del fiume spingendosi da Roma fino a Città di Castello. In ogni caso il Tevere era la via di comunicazione più veloce per trasportare a Roma prodotti agricoli, laterizi, materiale da costruzione, legname per il riscaldamento.

Diversi sono i documenti che attestano tale attività fluviale, confermati soprattutto dalla presenza di un *portus* frequentato da *naves* nelle acque in prossimità di Orte, dove il Tevere aumentava la sua portata con l'immissione del fiume Nera, e da altri piccoli attracchi dislocati più a nord, dei quali ancora oggi i toponimi sono una testimonianza e una indicazione precisa della loro localizzazione. Troviamo ancora la *Barca di Baschi* in prossimità del paese umbro, la *Barca del Renaro* a Castiglione in Teverina e la *Madonna del Porto* a circa 3,5 km da Guardea e a 5 km da Civitella d'Agliano, il *porto di Pupigliano*, tra Guardea e Alviano e poi ancora, più a sud, il *porto di San Valentino*, localizzato a circa 4 km da Graffignano sulla sponda sinistra del Tevere di fronte al *Pian della Nave*, il *porto vecchio di Sipicciano* dirimpetto a quello di Lugnano, sulla sponda opposta, sino ad arrivare al *porto di Attigliano* e a quello di *Mugnano*, ultimo approdo prima di arrivare ad Orte (vedi cartina a fianco).

In questo tratto di fiume che presentava, prima della costruzione della diga di Alviano del 1963, diversa pendenza e profondità delle acque, non potevano certo tran-

siare barche di grosse dimensioni, ma solamente imbarcazioni di modesto pescaggio, facilitate nella discesa verso Roma dalla corrente del Tevere, ma presentando difficoltà nel percorso inverso verso nord. Uno degli ostacoli maggiori era la fitta vegetazione spontanea che cresceva lungo le sponde e che spesso ostacolava il passaggio delle funi che univano l'imbarcazione ai bufali adibiti al traino delle imbarcazioni nella risalita. Antichi documenti orvietani registrano il trasporto di marmi giunti a Orvieto, per via fluviale, per la costruzione del duomo iniziato nel 1260, con attracchi nei porti di Orte, Attigliano, Sipicciano, San Valentino





In quel periodo, ad esclusione del tratto fluviale tra Orte e Roma dove la portata d'acqua era di gran lunga superiore e quindi dava la possibilità di utilizzare anche imbarcazioni più grandi, quelle più usate erano i *navicelli*, i *barchettoni*, le *ciarmotte*, le *barchette*, le *bastardelle*, o le *chiode*, tutte di dimensioni modeste e con caratteristiche diverse, adattate soprattutto a fondali che in alcuni punti e in alcune stagioni dell'anno potevano essere inferiori anche al metro d'acqua, come nel caso di Sipicciano. La *ciarmotta* e la *chioda* rispondevano benissimo a queste esigenze, in quanto costruite a chiglia piatta, con la due estremità rialzate, dove a poppa era fissato il timone, e adatte particolarmente al trasporto di grandi carichi di legname anche per lunghi percorsi. Così è stato almeno sino alla fine del secolo XVII, quando il barcarolo Sebastiano Portinaro al servizio dei marchesi Costaguti afferma "che mi ritrovo qui ad esercitar l'ufficio mio di dar Chiode da legnami per trahetarle alla volta di Roma".

Molti anni prima invece, esattamente nel 1493, nel territorio di Mugnano in Teverina, a monte di Orte, venivano utilizzati un *burchio* ed una *burchiella* forniti dal signore del luogo Ulisse di Matteo Orsini che, insieme a mastro Giuliano di Pietro Pusco e Simone di Antonio Pusco da Orte, utilizzavano per il trasporto di derrate via Tevere da e verso Roma (vedi immagine in apertura).

Nella metà del 1500 a Sipicciano veniva invece utilizzata la *cimba*, un'imbarcazione di modeste dimensioni dal fondo piatto, come risulta in un documento datato 16 settembre 1538 nel quale gli uomini del castello di Sipicciano, a quel tempo vassalli del conte Pirro I Baglioni, utilizzavano una "barcam per fluminem trahendo homines lugnani", imbarcazione che in altro documento del 14 maggio 1542 veniva espressamente chiamata "barcha seu cymba".

Il servizio di trasporto via fiume dal territorio di Lugnano a quello di Sipicciano, e viceversa, si era intensificato dopo la costruzione del mulino a grano per opera di Fierabraccio Baglioni padre di Pirro I avvenuta nel 1502, e che serviva molte Comunità limitrofe come Bomarzo, Montecalvello, Civitella e Lugnano in Teverina. Da quest'ultima cittadina arrivavano poi tutti coloro che dovevano raggiungere Viterbo, e il fiume diventava via obbligata per trasportare ogni sorta di carico, oltre che di persone.

Ma i porti di Sipicciano e di Lugnano avevano bisogno di manutenzione continua, di persone addette al carico delle merci, alla conduzione e al traino delle barche, che avveniva con l'ausilio di lunghi canapi detti volgarmente *funicchi*, fissati da una sponda all'altra del Tevere e attraverso i quali gli addetti le facevano muovere. Il servizio e la manutenzione venne regolamentata da norme concordate e con il pagamento di una gabella, applicata sia alle persone che agli animali.

Uno dei primi incontri tra i rappresentanti delle due Comunità è documentato nel consiglio comunale di Lugnano in Teverina del 3 giugno 1537, nel quale si asserisce che "a parte Domini pyrrij et suorum vaxallum non observantur de solvendo pedagium sive Gabellam", e che quindi non rispettano i patti già stabiliti in un accordo precedente fatto con lo stesso Pirro I Baglioni e sua moglie Caterina de Medici, stipulato a Lugnano alla presenza del cardinale Ridolfi, governatore della cittadina umbra.

Gli accordi non sembrano portare però i benefici desiderati se nel 1574 troviamo ancora le due Comunità alla ricerca di una soluzione condivisa e accettata soprattutto da Lugnano che, nel consiglio del 28 agosto di quell'anno, riporta: "Sono venuti Capitula dall'Ill.mo Signor Alberto Baglione - subentrato nel governo di Sipicciano a Pirro I - sopra le cosa della barca si leggeranno in consiglio, si domandano le Signorie Vostre se si devono accettare". Le decisioni del consiglio non tardano ad arrivare, deliberando che le spese siano tutte a carico di Alberto Baglioni di Sipicciano e che lo stesso possa incamerare la gabella istituita per il passaggio sul Tevere, consentendo in cambio il libero passaggio dei cittadini lugnanesi.

Percorso del Tevere nel tratto San Valentino - Ramici (Lugnano in Tev.) - Sipicciano (sec. XVIII)



Successivamente Pirro II e Federico Baglioni, figli di Alberto, riescono finalmente a stipulare un accordo con la Comunità di Lugnano definendo una serie di capitoli in data 5 marzo 1586, e confermati successivamente dal governatore cardinale Alessandro Farnese. Questi capitoli sono importanti, non solamente per i termini dell'accordo, ma soprattutto perché viene evidenziata per la prima volta l'ubicazione del vecchio porto di Sipicciano, localizzato presso le "morre di Santa Natoglia di la da questo Fiume oggi Territorio di Sipicciano lontane dal medesimo Fiume dove il presente corre un quarto di miglio in circa", proprio di fronte al porto di Lugnano.

Pirro II e Federico "sono tenuti e obbligati fare detto Porto e Barca, e mantenerlo continuamente a tutte loro spese etc. Item che li frutti e proventi che si caveranno dal sudetto Porto, e passaggio, siano delli detti Illustrissimi Signori".

Nel 1626 il feudo e tutti i beni di Sipicciano passano dai Baglioni a Pietro d'Altemps, duca di Gallese. Nell'inventario dei beni elencati nell'atto di acquisto e consegnati all'agente del duca troviamo "una barcha per il porto di lugnano e Sipicciano navicabile con catena de ferro de libre sessanta in circa Canapo che attraversa il fiume con sua girella, frenetto e remo".



Ubicazione vecchio porto di Sipicciano (Catasto Gregoriano, 1850)



Il fiume modificò negli anni il suo percorso spesso in modo naturale, ma talvolta anche in seguito all'intervento dell'uomo, come nella metà del secolo XVII quando vennero erette alcune palizzate per volere del principe Taddeo Barberini, signore del feudo di Sipicciano, pensando di poter così salvaguardare la stabilità e la sicurezza del porto che era stato dato in affitto ai nobili viterbesi Tommaso Malvicini e Andrea Maidalchini, fratello di donna Olimpia. Nel 1633 viene stipulato un contratto con il capo mastro Francesco Migliorati di Orte per la costruzione di un barcone "pro servitio Castris Sipicciani", da realizzare e consegnare entro il mese di maggio. Nell'atto non viene specificato il costo totale dell'opera, ma solo un acconto di 30 scudi da versare a inizio lavori, con le misure e le dimensioni dell'imbarcazione: "un fondo di 9 palmi (pari a circa due metri), con una lunghezza di 37 palmi (pari a circa 8 metri), una banda di cinque palmi et due dite (circa 1,20 metri) conforme all'arte et a proporzione della barca, con legnami buoni et finimenti, et a tutte sue spese. Che detta barca debba darla finita et condotta nel porto di Sipicciano per tutto il mese di maggio prossimo, et che per condurre detta barca detto signor Malvicini debbia dargli quattorze uomini per aggiutare a condurre detta barca".

Un secolo dopo, nel 1735, il porto di Sipicciano è ancora in piena attività con la gestione di un barcarolo locale, affittuario dei marchesi Costaguti che avevano riacquisito il feudo nel 1644 dai Barberini. La sua testimonianza fornita in un processo verbale è preziosa per determinare la corretta posizione geografica del porto, spostata verso sud rispetto a quella precedente: "nel detto fiume vi è la Barca per passare da un territorio all'altro, la quale stava prima in sito più sopra in contrada detta l'Acqua Santa e sono molti anni che gli è stato mutato il sito non sapendo il tempo preciso, e presentemente è situato in luogo detto Ramici, e fu mutata, perché vi era poca acqua e toccava il fondo".

E' quindi evidente che le morre di Santa Natoglia si trovavano più a nord e di fronte al tratto di fiume che sul versante umbro era identificato con la contrada detta dell'Acquasanta o Pianeto ancora oggi esistente.

Era questo il porto vecchio, segnato con questo nome nel Catasto Gregoriano del 1850, poco più a sud della confluenza del torrente Rigo con la sponda sinistra del Tevere, indicato nel territorio di Sipicciano con il toponimo *Pascolaro de' Bovi*. Sempre nelle mappe del Catasto Gregoriano troviamo la segnatura *porto nuovo* in località *Iso-lone*, poco più a sud e sempre nel territorio di Sipicciano, chiamato così perché in quel tratto il corso del Tevere si divideva in due rami, lasciando al centro un'isola di terra emersa ricoperta di ghiaia e vegetazione spontanea. E di fronte, sulla sponda umbra, c'era il *porto di Ramici*, dove ancora oggi possiamo rilevare grossi blocchi di pietra utilizzati per l'approdo, uno dei quali con evidenti fori utilizzati probabilmente per fissare le funi o le catene d'ancoraggio delle barche.

Il porto era raggiungibile attraverso una strada proveniente da Lugnano che, secondo gli accordi stipulati con Sipicciano, doveva essere mantenuta pulita e praticabile dalla Comunità lugnanese per consentire ai viandanti di raggiungere Viterbo attraverso il passaggio del Tevere, strada particolarmente battuta durante i primi giorni del

mese di settembre di ogni anno per via della Fiera della Madonna dell' Aiuto, presso Montecalvello.

Il transito richiedeva ovviamente il pagamento di una gabella, cioè di un prezzo adeguato per il passaggio da una sponda all'altra sia per le persone che per le bestie o materiale. Difficile è stabilirne il valore, variato certamente nel corso dei secoli e senza escludere che in alcuni casi veniva applicata la pratica del baratto non potendo i fruitori disporre di denaro contante. Alla fine dell'800, comunque, considerando uniformi le tariffe applicate lungo il tratto di Tevere da Baschi a Orte, il barcarolo che prestava servizio presso il Pian della Nave per conto dei nobili Doria Pamphili, solo pochi chilometri più a nord di Sipicciano, poteva percepire "per ogni persona un diritto non maggiore di Centesimi Dieci (Lire 0.10), per ogni capo di bestiame grosso di centesimi Dieci (Lire 0.10), per ogni capo di bestiame minuto di Centesimi Due (Lire 0.02)".



Oggetto rinvenuto sul greto del Tevere nei pressi del vecchio porto di Sipicciano

A distanza di molti secoli il corso del Tevere a nord di Orte è notevolmente cambiato, la sua portata d'acqua è ormai regolata dalle dighe idroelettriche costruite a Corbara (1959) e Alviano (1963), e la navigabilità è limitata alla presenza di rare imbarcazioni utilizzate per la pesca sportiva.

Del porto di Sipicciano non rimangono che piccole tracce ormai seppellite dalla fitta vegetazione di vetriche e tamerici. Inoltre, i lavori invasivi delle cave di breccia sempre più presenti in questi ultimi decenni, hanno completamente modificato il territorio consentendo spesso lo straripamento del Tevere, oltre l'alveo naturale.

Quando ancora era possibile raggiungere la sponda destra del fiume e camminare sul greto ghiaioso non era poi così difficile trovare reperti e testimonianze attribuibili a precedenti strutture o attività fluviali. Negli anni 70-80 del secolo scorso sono stati rinvenuti alcuni blocchi di mattoni rossi levigati dallo scorrere dell'acqua e un singolarissimo oggetto cilindrico in pietra levigato di circa cm. 10x6, con un foro passante di cm. 2,5 ed uno trasversale di cm. 1, riconducibile forse ad un serra-canapo, rinvenuti entrambi lungo il greto del fiume all'altezza dell'ubicazione del vecchio porto.

Poco più a valle poi, all'altezza del ponte di ferro sul Tevere, esiste ancora il toponimo *La Barca* con i resti del casale omonimo, dove sino agli inizi del 1900 viveva il barcarolo che, dopo la costruzione della linea ferroviaria Orte-Viterbo nel 1886, non ebbe più modo di esercitare il suo mestiere.

claudio.mancini.50@gmail.com