

nale Giulio Paccasassi e ricavati dai *Libri delle Riformanze e dei Generali Consigli* di Urbania. All'anno 1548 egli annota infatti che "il passaggio del fiume Metauro al punto detto della Barca, si chiamava Vado San Lazzaro, si faceva con barche, ed era detto il 'Passo della Barca' tenuto in appalto da tal Sebastiano q.m Raffaele di San Lazzaro".²⁹ Dunque questo documento anticipa l'esistenza qui della barca almeno di un secolo e mezzo.

Ancora oggi questo toponimo *La Barca* è riportato nella carta I.G.M. (Fig. 18), così come una casa lì vicino è detta *Ponticelli* o *Ponticelli di Barca*.³⁰ A titolo di cronaca citiamo in questa sede anche la notizia che una fornace urbaniese era detta proprio Fornace della Barca, come ci ricorda Paolo Cellini in un saggio di qualche anno fa: "In tempi più recenti si ha notizia delle fornaci di Le prese, nella parrocchia di M. S. Pietro, della Barca e di Ca' Paradiso: tutte – ultima quella della Barca – cessarono l'attività attorno al 1914, a seguito della nascita della Fornace Cellini che, fin dall'origine, apparve impostata su criteri produttivi radicalmente nuovi rispetto a quelli tradizionali".³¹

Anche per questo luogo, sia pur riferita alla passerella venuta dopo la barca, abbiamo una testimonianza, fornitaci da Gino Monceri, 56 anni, abitante sul posto: "Da piccolo sono passato più volte sulla passerella; il posto noi lo chiamiamo anche La Ripa. Me la ricordo bene perché il ponte era saltato durante la guerra e noi la percorrevamo spesso. Era lunga una trentina di metri, aveva le funi e le tavole di legno e stava alta 3-4 metri sull'acqua. Fino a poco tempo fa si vedevano ancora molto bene gli attacchi a terra fatti con pali di quercia".

Il Barco ducale di Urbania

Anche per questo luogo abbiamo trovato notizie di un certo rilievo. Partiamo intanto da quanto scritto nel 1981 da don Corrado Leonardi, relativamente al primitivo insediamento dei Bichignani. Lo storico durantino inizia riportando un passo del Felici, che così recita: "*Anticamente - scrive il Felici - in quel luogo nella riva quasi del Metauro, che guarda verso il Peglio castello, chiamato i Bichignani, che cotal nome trovo che si chiamava questo luoco nel 1359, e fu quando il*

²⁹ G. Paccasassi, *Annali di Castel Durante - Urbania 1300-1860. Dai Libri delle Riformanze e dei Generali Consigli*, Foligno 1912, p. 6.

³⁰ N. Amatori, C. Leonardi, *op. cit.*, schede 39 e 40.

³¹ P. Cellini, *La Soc. Laterizi Cellini Ugo & C. "Il Fornacione"*, in "Quaderni di storia e di folklore urbaniesi", 1 (1978), p. 50.

legato Egidio Carrillo Spagnolo pose l'assedio a Castel Durante contro Brancaleoni, che ivi sotto questo nome fece una Bastia. Vera un Romitorio ascoso tra quelle selve chiamato l'eremo di S. Giovanni Battista ne i Bichignani. Redatto poi in forma di Barco da Federico [...], ed essendo lui tanto amatore e benefattore dell'Ordine Osservante di S. Francesco, essendo stato quel Signore tanto amato in sua vita da S. Bernardino, con autorità et ordine di Sisto IV lo concesse a Frati Zoccolanti et Osservanti et così da quel tempo in qua vi sono stati dignitissimi sacerdoti, doe è un gran concorso di gente per la devozione che si ha a questa chiesa, chiamato il convento di S. Giovanni Battista de Frati Osservanti di Bichignani anticamente, che ora si dicono del Barco [...]³². Il Leonardi così commenta il passo di Costanzo Felici: "Non è molto chiaro il testo del Felici sulla prima ubicazione del convento dei Bichignani. O sulla sponda destra o sulla sponda sinistra del Metauro, il convento si trova comunque sotto il castello del Peglio. Ma il Felici può indurre a credere che si tratti della 'riva del Metauro che guarda verso il Peglio', ossia sulla sponda sinistra del Metauro, località già dal sec. XIII chiamata Villa dei Camporesi, parte del contado Durantino che ha avuto sempre rapporti intimi con quella comunità francescana. Vi si accedeva traghettando il Metauro con una barca. Questa spiegherebbe perché sia il Gonzaga ed altri fino al più recente E. Rossi pensino che il primordiale romitorio dei Bichignani sia stato al di là del Metauro, dove attualmente trovasi il cosiddetto molino dell'Arcavata".³³

Più avanti il Leonardi riporta un documento del 23 novembre 1586 riferito a quando i frati ebbero, dal Consiglio comunale di Casteldurante, un'elemosina di due fiorini per rifare la barca di traghettamento sul fiume che s'era rotta (*"pro reficienda barca dirupta in servitium trans-euntium flumen Metauri [...]"*).³⁴

Riferimenti precisi relativi al *"barcaruolo"* (in un documento si parla addirittura di *"barcaruoli"*) e alla sua abitazione al servizio del successivo barco ducale sono poi riportati in altri documenti, pubblicati sempre nello stesso saggio del Leonardi e ripresi anche dalle ricerche di Sabine Eiche.³⁵

³² C. Leonardi, *Il convento di S. Giovanni Battista "Locì Bichignani" di Urbania*, Camerino 1981, p. 386, nota 8 con riferimento all' Appendice I.

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem, p. 405, nota 98. Cfr. E. Rossi, *Memorie ecclesiastiche di Urbania*, Urbania 1938, p. 244; P. Rinolfi, *Casteldurante (Urbania) Le origini il corridoio bizantino la toponomastica*, Cagli 2002, p. 128.

³⁵ Ibidem, p. 416, nota 4. Cfr. S. Eiche, *Il Barco di Casteldurante all'epoca dell'ultimo duca di Urbino*, Urbania 2003, pp. 99-104.

Infatti un *Memoriale* del 1632 di Fra Tomaso di Sant'Agata, guardiano del convento del barco, cita: “[...] *E’ tradizione antica, et si vede anco nelle Croniche di Monsignor Illustrissimo Gonzaga, che tutta questa selva, dal fiume Metauro insino al fiumicello Bottrena, era del Convento. Appare anco dal contrasegno del fosso in mezo tra la Croce e casa del Barcaruolo, qual fosso camina per diretto verso la Bottrena [...]*” .

E più avanti: “*Non seguita poi il fosso insino al Bottrena, ma insino a mezzo quel spatio in circa, che forse o la natura per la lunghezza del tempo o continuo pasaggio delle persone o altri bruti dalla terra al Convento l’haverà spianato, o vero l’arte per il detto passaggio non l’havesse fatto o pure per l’istesso rispetto l’havesse spianato si come a tempi nostri fu spianato nel principio da 6 in 8 passi in circa vicino ala detta casa per ordine del Serenissimo Principe defunto, acciò potesse passare la Carozza, come benissimo si devono ricordare Alessandro Giova Francesco e Giovan Battista barcaruoli et altri del paese.*”

E più avanti ancora: “[...] *Si mette anco in consideratione che quando li Frati dettero la selva in raccomandatione come sopra, non si privorono del Jus di essa [...]* Et quanto al frutto di essa, hanno tagliato legne e goduto come il Signor Duca [...]. Et a questo effetto hanno havuto sempre in Convento et hanno ancora doi ceste grosse, doi segoni, doi mazzi, e da 6 zeppe di ferro, tutte cose fatte a posta per far legne. Et che havessero tali istrumenti sono testimonij quasi tutti li vicini, a quali secondo il bisogno s’imprestavano, come Gregorio, Maestro Domenico dalli Camporesi, et anco alle volte alli Barcaruoli per servizio del Signor Duca [...]”³⁶

Una piccola storia del barco del XVII secolo riporta anch’essa la notizia di una barca al servizio del luogo: “*Il fondo d’esso Convento era della Communità di Castel delle Ripe, che poi fu detto Castel Durante, oggi Urbania, il che ancora s’arguisce dal esser stato donato dalla medesima comunità alli Serenissimi d’Urbino [...] farvi il Parco o [...] degli animali, come dalle vestigie delle [...] anco in oggi si riconosce dal che fu detto [...] il Convento del Parco, overo come alcuni altri vogliono Barco, per esservi stata nel fiume tra il detto Convento e la ricca Villa de i Campi Regi anticamente una Barca, come il tutto più chiaro aparisce nel Libro Maestro della Morti della Compagnia di San Giovanni Decolato di questa città*”.³⁷

³⁶ Archivio di Stato di Firenze, Ducato di Urbino, Cl. II, Div. B, Filza 47, cc 559-61v, *Memoria, e Considerationi della selva del Barco di Casteldurante*.

³⁷ Archivio del Convento dei Frati Minori di Falconara, Archivio del Barco di Casteldurante, post. 1636. Cfr. S. Eiche, *op. cit.*, p. 106.

A margine di queste notizie giova riportare anche quanto supponeva don Enrico Rossi sulla base della tradizione locale, e cioè che “il Duca dal suo palazzo di C. Durante si facesse traghettare in barca fino al Parco. A questo fine faceva chiudere l’arco del ponte detto del Riscatto[.]”³⁸

Anche se la frase di don Rossi non è suffragata da nessun riscontro documentario, va qui riportato quanto faceva notare tempo fa Augusta Conti Biagetti a proposito della navigabilità del Metauro dal palazzo al barco, e cioè che “una barca sul Metauro si vede disegnata nel fiume sotto il Palazzo ducale nei disegni del Tosi (sec. XVIII) concernenti il medesimo palazzo”.³⁹ (Fig. 19)

Non possiamo, per motivi di spazio, andare oltre nell’accertamento della questione, ma ci piace concludere questo capitolo mantenendo viva questa tradizione che, quand’anche non vera, è talmente curiosa e bizzarra da aver dato spunto pure a una poesia del poeta dialettale durantino Stelio Rigucci, che così ricorda la barchetta dei duchi: “*Ci hann arfatt veda, pur tla fantasia,/ come maché, durant le fest più bell,/ tun’ atmosfera de gioia e d’poesia,/ givèt in barca sa tutt le damigel.*”⁴⁰

Tra Urbania e Sant’Angelo in Vado

Prima che venissero eretti stabili ponti al servizio della viabilità cittadina e territoriale, anche in questo tratto esistevano guadi del Metauro. E’ quanto emerge da una relazione ottocentesca redatta dagli ingegneri Nini e Antaldi all’interno di un dibattito per migliorare le relazioni viarie tra Tirreno e Adriatico, con la conseguente proposta di realizzare un nuovo tratto stradale tra Urbania e Sant’Angelo in Vado. Scrive il Nini: “*Da S. Angelo ad Urbania parimenti esiste una strada piana, e ben tagliata, che converrà [...] selciare, ed imbrecciare di nuovo, e soltanto occorrerà deviarla un picciol tratto prima di giungere al Parco per sfuggire un terreno lamoso. In questo necessita un Ponte sul fiume Metauro, che al presente si guada, per rendere in ogni tempo, e stagione transitabile la strada. Esaminato il sito opportuno si è ritrovato, che nelle vici-*

³⁸ E. Rossi, *Memorie ecclesiastiche*, cit., p. 244. Cfr. E. Rossi, *Memorie civili*, cit., p. 19: “[...] i Serenissimi Duchi si prendevano la vaghezza di chiudere con serracinesca, per poi in barchetta andare dalla Corte al loro Parco”.

³⁹ A. Conti Biagetti, *L’eredità*, in “Quaderni di storia e di folclore urbaniesi, 4(1983), p. 64.

⁴⁰ L’intera poesia di Stelio Rigucci è pubblicata nel saggio di A. Conti Biagetti, *op. cit.*, pp. 59-64.

nanze di Ca' La Riccia evvi un luogo adattissimo a ciò, stante la ristrettezza dell'Alveo, e le forti, ed alte sponde".⁴¹

Un *vadium* storico poi c'è sempre stato presso Sant'Angelo in Vado, quello di cui tratta con argomenti scientifici Enzo Catani in un saggio di qualche tempo fa: "In età moderna e contemporanea questa strada [Metaurense] fu collegata a Sant'Angelo da un ponte sul Metauro nei pressi del Borgo di S. Maria 'extra muros' e una porta urbica, detta Porta del Ponte, ne segnava il punto di ingresso in città. In età medioevale il ponte sul Metauro era collocato qualche centinaio di metri più a valle, quasi all'altezza di palazzo Santinelli, come si può arguire dalla esistenza in quel punto di un antico 'Hospitale de ponte' citato nelle 'Decime' degli anni 1290-91.

In età altomedioevale, invece, sembra che nessun ponte esistesse in quel punto e che la via Metaurense Bis attraversasse il Metauro utilizzando un guado naturale, come conferma la denominazione data alla città sorta sulle rovine dell'antico Tiferno, la quale accanto al nome del celeste patrono reca il preciso ricordo di quel *vadium*.

Il guado, che va collocato a monte del punto di confluenza del Torrente Morsina con il Metauro, probabilmente esisteva fin dall'epoca romana, dal momento che in questo tratto dell'alveo del Metauro non si conoscono tracce di opere in muratura o in legno che possano essere attribuite ad un ponte antico".⁴²

196

Lungo i fiumi delle Marche

Come abbiamo accennato all'inizio di questo saggio e come dimostrano mappe e documenti d'archivio e anche brevi ma significative note dei viaggiatori, quanto accadeva sul Metauro si ripeteva più o meno nello stesso modo su quasi tutti i fiumi marchigiani. A titolo puramente esemplificativo, riportiamo qui di seguito alcune notizie, di epoche diverse, ma tutte comunque eloquenti per dare l'idea che l'intera regione è stata interessata dal sistema di attraversamento dei corsi d'acqua con la barca. Cominciamo da nord della regione con una segnalazione di Riccardo Paolo Uguccioni relativa al Marecchia e alla sistemazione della strada di

⁴¹ *Descrizione degl'Ingeneri Nini e Antaldi della Nuova Strada proposta dagl'Urbinati da Borgo S. Sepolcro fino a Pesaro del 7 ottobre 1815*, pubblicata in G. Piccinini, *La via della Guinza*, Vicenza 1989, p. 60.

⁴² E. Catani, *Nota preliminare sulla viabilità antica del territorio di Tifernum Metaurense (S. Angelo in Vado) e dell'alta valle del Metauro*, in *Le strade nelle Marche, Il problema nel tempo*, Atti e Memorie della Deputazione di storia patria per le Marche, Atti del convegno 11-14 ottobre 1984, 4 voll., Ancona 1987, vol. I, p. 301 e note 129-131.

fondovalle a metà Ottocento: “Redatto regolare progetto, l'appalto fu notificato il 3 maggio 1843 [...] La strada intera era di una dozzina di miglia, avrebbe avuto una sezione di sei metri, quattro dei quali a 'strato forte di ciottoli e breccia', e pendenze non superiori al 7%. Non si prevedevano ponti, ma barche e l'adattamento dei guadi ('perché appunto è nei guadi [...] che di frequente si annegano passeggeri')”.⁴³

Per il Conca, Maria Lucia De Nicolò in un testo dedicato ad alberghi e osterie tra Trecento e Cinquecento ci informa che in prossimità del guado del Conca “[...] era assicurata una sosta ristorativa prima di procedere alla traversata del fiume 'a guazzo' o con una barca messa a disposizione fra i servizi dell'osteria”.⁴⁴

A riprova di ciò ci sono due testimonianze di viaggio. La prima dell'ambasciatore veneto Leonardo Donato, che così scrive nel 1589: “*Prima che si arrivi alla Cattolica da due miglia si passa un'aqua a guazzo chiamata Conca, che alle volte è difficile passare*”.⁴⁵

La seconda, settecentesca, ci viene da un viaggiatore diretto a Loreto, il quale annota appunto che passato Rimini “*si guazzò il fiume*”.⁴⁶

Per quanto riguarda il Foglia, si sa che “nel 1764 vi fu una grossa fiumana, questa portò via il ponte fra Montecchio e Bottega appena costruito. Non essendoci i ponti a Pian del Bruscolo qualcuno faceva il traghettatore. Ne dà testimonianza un atto di morte dell'8 maggio 1874 in cui si afferma che Righi Angelo affogò con la sua barchetta nell'intento di aiutare una persona a passare la sponda”.⁴⁷ Su questa barca esiste poi un'altra informazione relativa ai primi anni del XIX secolo e trascritta da Riccardo Paolo Uguccioni, in cui si dice che sul Foglia, nei pressi di Montecchio, “[...] alcune rampe consentivano ai passeggeri di scendere a un *passatore alla barca*”.⁴⁸ Si sa inoltre che durante la seconda guerra mondiale, per attraversare il Foglia a Montecchio, dove il

⁴³ R. P. Uguccioni, *La viabilità nella Delegazione apostolica di Urbino e Pesaro (1817-1860)*, in *Le strade nelle Marche, Il problema nel tempo*, Atti e Memorie della Deputazione di storia patria per le Marche, Atti del convegno 11-14 ottobre 1984, 4 voll., Ancona 1987, vol. II, p. 1120 e nota 84. Cfr. M. Battistelli, *I ponti sul fiume Marecchia a S. Maria Maddalena*, in “Studi Montefeltrani”, 11(1984), pp. 103-118.

⁴⁴ M. L. De Nicolò, *Homo viator*, Fano 1997, p. 44.

⁴⁵ Pubblicato in M.L. De Nicolò, *La strada e il mare*, Villa Verucchio 1993, p. 97.

⁴⁶ V. Gradenigo, *Viaggio alla Santa Casa di Loreto*, 1725, cod. ital. Marc. 312, cl. VI, Biblioteca Marciana di Venezia. Cfr. M.L. De Nicolò, *La strada*, cit., p. 140.

⁴⁷ O. Bartolucci, *Montecchio un paese, un popolo, una storia*, Repubblica di San Marino 1999, p. 48 e nota 14, dove è riportata anche la collocazione del documento, tratto dall'Archivio di Belforte Fogliense, *Defunti*.

⁴⁸ R. P. Uguccioni, *op. cit.*, p. 1096 e nota 17.

ponte era stato distrutto, fu costruita “[...] una passerella con funi che, ondeggiando paurosamente sull’acqua, trasformava i passanti in veri acrobati”.⁴⁹

Anche alla foce del Cesano, come già segnalava Roberto Bernacchia, c’era, sin dall’epoca medievale e almeno fino al 1537, una barchetta per guadare il fiume. Il guado era nei pressi della Bastia, al termine della strada che, scendendo da Mondolfo, portava per Via Veterana, Gualdo Nuovo, Mengaccia, Mulino Vecchio, alla Bastia.⁵⁰

Sempre per il Cesano, Marco Giardini di Cesano di Senigallia mi segnala l’esistenza in passato di due passerelle: una sempre dal Mulino Vecchio alla cava di pietra di Montedoro, l’altra più a monte verso Ponte Rio. Quest’ultimo passaggio, per quanto stretto, è stato reso transitabile con delle lamiere anche alle auto. Lo si trova prendendo dalla Pergolese per via M.L. King e poi proseguendo per Via Molino.

Per l’Esino, Virginio Villani ha trovato notizie a partire dal primo Quattrocento: “L’interesse del comune di Ancona in questa zona è evidente già fin dai primi decenni del secolo: nel dicembre del 1427 viene proposto nel Consiglio della città di costruire un ponte sull’Esino con il benessere del comune di Jesi, e viene scelto come luogo più idoneo il *Passo dei Cavalli*, probabilmente al confine fra i due territori e quindi non lontano da quest’area. Il punto preciso non è identificabile, anche perché non si conosce l’anno del disavvamento; il progetto comunque non ha seguito, e per il passaggio del fiume, quando non sia possibile il guado a piedi o a cavallo, si ricorre al traghetto mediante barca, come nel vicino passo di Camerata, per il quale già nel 1421 il comune aveva deciso di spendere 30 ducati “[...] *causa construendi unum burcium* [...]”, anche in seguito alla ricostruzione del castello e al ripopolamento del territorio”.⁵¹ Si parla ancora della barca e del pedaggio per usarla in un documento del primo Cinquecento, citato dal Vernelli: “Nel 1509 Ancona rende obbligatorio il pagamento del pedaggio per attraversare in barca il fiume Esino nei pressi di Rocca Priora e destina una parte delle entrate

⁴⁹ O. Bartolucci, *op. cit.*, p. 109.

⁵⁰ R. Bernacchia, *Terre pubbliche, dissodamenti e fortificazioni alla Bastia del Cesano (secoli XII-XVII)*, in Atti del 3° corso di formazione storico-culturale, Mondolfo 1-29 ottobre 1929, Mondolfo 2000, pag. 7.

⁵¹ V. Villani, *Viabilità e insediamento nella bassa valle dell’Esino in età medievale*, in *Le strade nelle Marche, Il problema nel tempo*, Atti e Memorie della Deputazione di storia patria per le Marche, Atti del convegno 11-14 ottobre 1984, 4 voll., Ancona 1987, vol. II, p. 807 e note 41 e 42; p. 822). Il Villani in una delle note riporta un documento del 1777 relativo ad una visita alle strade territoriali, in cui è ancora menzionata la “*barca che tragitta i passeggeri*”.

alla costruzione di *'unum hospitium magnum et comodum'* [...]”⁵².

Sempre per l'Esino è stata redatta tempo fa da Sandra Cappelletti e Danilo Ripanti una scheda molto interessante relativa proprio al toponimo *Barca* sito in comune di Chiaravalle, alla sinistra del fiume Esino, nei pressi del ponte stradale. Eccone il testo: “Possiamo supporre che il passo della barca (una chiatta per il trasporto di merci e persone) sia esistito dalla fondazione cistercense, se non prima, data la consistenza dei beni abaziali alla destra del fiume (Grancetta, Fontanelle, Sabbionara, Pamperduto, ...). La prima prova documentaria è data, tuttavia, da una carta topografica jesina, dove si nota chiaramente, a sud della foce del Triponzio, il disegno di una casa con la didascalia 'Barca' (secolo XVI). Per i secoli successivi esistono diversi contratti d'affitto per la barca, il sartame e della casa del barcaio, con annessa osteria e locanda per i viaggiatori. La mappa sopraddetta testimonia il pronto ristabilimento dei collegamenti tra le due sponde del fiume, dopo la sua deviazione. Il traghetto era servito dalla 'strada della barca', che iniziava col nome di 'via dei pioppi' dal ponte sul Triponzio fino al cosiddetto ponte dell'Orto, chiamato, all'inizio dell'Ottocento, anche 'dell'Appannaggio' (sull'attuale Viale della Vittoria), per poi deviare verso il fiume, secondo il tracciato dell'attuale via E. Toti (già Borghetto). La barca funzionò a pedaggio fino al 1817, quando la Casa Ducale Leuchtemberg fece costruire a sue spese un ponte in legno, che provvide a mantenere funzionante, ricostruendolo nel 1828 e nel 1848. [...] Nella seconda metà del secolo fu fatto il nuovo ponte sull'Esino (per il collegamento Chiaravalle –Osimo), più a monte del precedente. Il necessario raddrizzamento della via d'accesso al fiume[...] tagliò fuori l'antica via della Barca [...]”⁵³

Di questo luogo e della barca lì esistente ci sono diverse rappresentazioni grafiche. La più antica indicazione si vede nella mappa cartacea della Vallesina (sec. XVI) conservata presso l'Archivio storico comunale di Jesi, Miscellanea XXI.

La seconda, in cui si vede molto bene la barca attaccata al canapo, a sua volta ancorato alle due rive con pali, è quella datata alla prima metà del XVIII secolo e contenuta nella *Veduta dell'Abbazia di Chiaravalle, delle case e terreni contigui* (già dell'Archivio Guglielmi Balleani, b. 438, fasc. 2,

⁵² C. Vernelli, *L'osteria nell'Anconitano, secoli XVIII e XIX*, in “Proposte e ricerche”, 49 (2/2002), pp. 120-121.

⁵³ S. Cappelletti, D. Ripanti, *Raccolta di toponimi nell'area della bassa Vallesina*, in AA.VV., *Esino mare*, 2 voll., Falconara Marittima 1990, vol. II, p. 333.

ora alla Biblioteca Planettiana di Jesi).⁵⁴ Al barcaiolo di questa zona è infine dedicato un componimento nei canti popolari di Nello Verdolini.⁵⁵ Anche per il Musone, oltre ad alcuni documenti d'archivio ricchi di dettagli, esistono degli schizzi della barca operante in quest'area. Marco Moroni di Recanati, che ha studiato a fondo la zona, ha così riassunto la storia delle comunicazioni viarie esistenti nel Seicento nella cosiddetta zona degli Scossicci: "Con l'appoderamento viene migliorata anche la rete viaria; oltre allo 'stradone grande di mezzo', che da tempo attraversava gli Scossicci giungendo fino al mare, risultano altre quattro strade: due collegano la Banderuola e la Scimia allo stradone di mezzo, le altre due vanno al Casone ed alla Cavallereccia e giungono poi fino al nuovo corso del Musone. Raramente queste strade vengono adoperate da pellegri e forestieri, perché - lo affermano numerosi testimoni - per andare da Loreto a Sirolo 'vi sono due strade pubbliche: ce n'è una che, passando per il ponte del fiume Musone va verso Sirolo e ce n'è un'altra che va di qua da detto fiume fino alla Barca, che si tiene dalla città di Recanati per servizio di quelli che vogliono guazzare il fiume'. Non vi erano nella tenuta strade pubbliche 'per andare al Porto o alla Marina'; è vero però - aggiunge un altro testimone - che 'li lavoratori delli Scossicci andavano al Porto di Recanati a confessarsi e comunicarsi la Pascqua, et anche a seppellirvi i loro morti'. Lo stradone di mezzo termina in un fosso scavato parallelamente al mare, che 'serve per scolare l'acqua, in beneficio grande della tenuta'; in questo fosso - dice un pastore di Visso chiamato a testimoniare - 'non ci è ponte, ma qualche volta ci si fa di frasche e pertiche, acciò possino passarci sopra animali piccoli come le pecore', mentre 'gli animali grossi passano senza ponte'. Il ponte viene poi fatto costruire dagli amministratori del santuario, come risulta da una visita alla tenuta effettuata nel 1682 per verificare l'esattezza della mappa. Nonostante il suo carattere torrentizio, per tutta l'età moderna il Musone ha una notevole portata d'acqua, tanto che si riesce ad attraversarlo solo grazie al ponte, nei pressi del quale fin dal Seicento incomincia a svilupparsi l'abitato di Villa Musone, o utilizzando l'imbarcazione già citata in precedenza; da essa prende il nome della contrada ancora oggi nota come la Barca. In una schematica pianta degli Scossicci, schizzata nei primi anni dell'Ottocento, l'abate Vogel la indica annotando: 'bar-

⁵⁴ Pubblicata in *Biblioteca Planettiana Jesi*, a cura di Rosalia Bigliardi Parlapiano, Firenze 1997, pp. 172-173.

⁵⁵ N. Verdolini, *Il colore di Jesi*, Iesi 1988.

chetta che si tiene da Francesco Bonvini, che paga alla comunità di Recanati bajocchi 80 l'anno per tenere un piro presso il termine, per attaccarvi il canapo della barchetta (per il diritto della barchetta, il quale in ogni tempo è stato affittato da Recanati)".⁵⁶ (Fig. 20 e 21)

Per il Potenza, nel tratto a nord di Macerata, abbiamo notizie di una barca sin dal 1373. Il documento è stato pubblicato da Vincenzo Galiè che così lo commentava: "Nel 1373, il 12 novembre, viene steso un contratto per la vendita di una barca da mettere 'in flumen Potentie aptam ad usum navigandi et transeunti in passo fluminis Potentie in varcum per directum ad Muros Recinum ultra dictum flumen', cioè una barca adatta a navigare e traghettare dal passo del fiume Potenza nel guado, in linea diretta, ai Muri di *Recina* oltre lo stesso fiume. [...] Da tale espressione non si può concludere che il fiume Potenza a quel tempo fosse navigabile; si tratta di una barca in funzione di traghetto che trasporta persone e merci all'altra riva con il probabile sostegno di una corda, come si riscontra in casi analoghi".⁵⁷

Per il tratto più prossimo a Porto Recanati invece una mappa dei cabrei della Santa Casa di Loreto mostra bene due barche lungo il fiume: una a remi con tanto di vela che sembra risalire il corso e un'altra, più piccola, oltre il ponte di Porto Recanati, che potrebbe essere un piccolo traghetto tra le due sponde.⁵⁸ (Fig. 22)

Per le Marche meridionali, Luigi Rossi di Lapedona mi ha mandato questa comunicazione: "[...] Non so di barche sul Tenna e sull'Aso: i guadi o 'passi' erano generalmente molto all'interno dove i fiumi sono stretti e la portata è inferiore. La viabilità rivierasca risale alla fine del Settecento con la Lauretana e i ponti in muratura. L'impeto delle piene di questi fiumi, come ti dicevo, non avrebbe consentito l'attraversamento con barche ancorché ben ancorate. Le piene d'altronde sono di breve durata e i fiumi, che hanno letti e regimi diversi rispetto all'area setten-

⁵⁶ M. Moroni, *L'Italia delle colline. Uomini, terre e paesaggi nell'Italia centrale (secoli XV-XX)*, Quaderni di "Proposte e ricerche" 29, Ostra Vetere 2003, pp. 229-230. Per le immagini relative a questa zona si veda anche AA.VV., *Le basse valli del Musone e del Potenza nel Medioevo*, Pieve Torina 1983, figg. 2 e 3; AA.VV., *Le origini di Loreto*, Recanati 1983, pp. 35 e 39.

⁵⁷ V. Galiè, "Ricina" *precisazioni toponimiche e topografiche per uno scavo archeologico ragionato*, Macerata 1992, p. 22 e nota 43.

⁵⁸ La mappa, il cui medaglione porta la scritta *Pianta de la Torretta et de la Montagiola*, è una pianta catastale del XVI secolo di proprietà della Santa Casa conservata nell'Archivio della Santa Casa di Loreto. Cfr. AA.VV., *Le basse valli del Musone e del Potenza*, cit. fig. 5; M. Compagnucci, A. Natali, *Sviluppo urbanistico di Loreto nel Cinquecento*, in Lorenzo Lotto *La Loreto e Recanati*, Loreto 1980, p. 31; AA. VV., *Le origini di Loreto*, cit., p. 47.

trionale, tornano presto ad essere attraversabili col cavallo, i buoi o il tradizionale ponticello provvisorio. Nel caso dell'Ete vivo, che ha minor pendenza e un letto non ghiaioso, benché sia poco più di un fosso, nell'area di foce si espande consentendo l'attraversamento con barche. A questo proposito c'è la notizia del miracoloso salvataggio di alcune persone cadute in acqua per il rovesciamento della barca che le traghettava nei pressi del santuario di Santa Maria a Mare riportata da Giacomo Raccamadori, *Saggio delle grazie dispensate da S. Maria a Mare*, Fermo, De' Monti, 1667, pp. 62-63.[...] Alla Barca dell'Ete fa riferimento anche una delibera del comune di Porto San Giorgio del 1632 che decide un contributo di 5 scudi al santuario suddetto per la costruzione di un ponte ritenuto necessario per la sicurezza dei pellegrini (Archivio Comunale di Porto San Giorgio, *Parlamenti*, 1627-1640, 14 novembre 1642). Non ho altre notizie.[...]”⁵⁹

Per il Tronto giova invece riportare quanto scritto qualche anno fa da Gabriele Cavezzi: “Il passaggio tra le due sponde del Tronto, in prossimità della foce, è stato per secoli una questione assai controversa, sia per le competenze sul territorio attraversato dal fiume, sia per i mezzi e le persone deputate al disbrigo pratico degli attraversamenti ed al controllo di tale funzione. Tralasciando le memorie storiche riferite al Medioevo, peraltro assai labili, troviamo che dai primi del XV secolo è la città di Ascoli a disciplinare il transito di uomini e mezzi, seppure su delega dei sovrani di Napoli. Nei documenti si fa spesso riferimento ad un'area definita ‘Torre al Tronto’ che, nonostante le diverse ipotesi degli studiosi, non è stato sinora possibile individuare con esattezza. La città di Ascoli realizza gli attraversamenti impiegando alcuni barcaiuoli, reclutati principalmente nel sovrastante comune di Colonnella ed il luogo di passaggio viene indicato appunto come ‘lu pasu de Culumnella’ per distinguerlo dall'altro, ‘lu passu de Ancarano’, di competenza del Vescovo di Ascoli che lo usa per recarsi nei suoi possedimenti. [...] Va detto che la strada litoranea che interessa questo attraversamento è ancora lungi dal diventare una vera e propria arteria; solo nel XVII secolo assumerà significato di percorso costiero, sbocco verso l'Abruzzo della Salaria che prenderà il nome appunto di ‘Salaria Aprutina’ [...]. Ed è infatti proprio lì, nel 1631, su incarico della città di Ascoli, ma in definitiva del Governo centrale, che viene costruito il primo ponte di barche.[...] Un ponte di rara bellezza ‘fatto sopra otto barche, con balaustre

⁵⁹ Comunicazione scritta inviata il 25 settembre 2004. Ringrazio di nuovo Luigi Rossi per la sollecitudine con cui ha risposto alla mia richiesta di informazioni sulla sua area di studio.

dipinte, largo 20 palmi e lungo 300 [...]".⁶⁰

Se poi vogliamo concludere con il vicino Abruzzo, ecco una significativa nota, reperita sul sito www.millennium.fortunecity.com, relativa alla "scafa", la barca che attraversava il Sangro presso Torino di Sangro. È interessante perché contiene molti elementi che legano questo tipo di imbarcazione abruzzese con quello metaurense e marchigiano in generale: "Il fiume Sangro ha sempre costituito un ostacolo difficile da sor montare per la sua ampiezza e per il suo carattere torrentizio. Fino al 1908, anno della costruzione del ponte, l'unico modo per attraversarlo era costituito dalla cosiddetta "scafa", metodo risalente all'epoca medievale. Di seguito spieghiamo – sulla scorta del volume "La Frentania" del Priori – come essa funzionasse parlando della più importante, quella di Trino di Sangro, che ne aveva avuto il diritto dal 1411 con l'acquisto di Civita di Sangro dalla Badia di S. Giovanni in Venere.

Nella buona stagione gli animali di regola passavano il fiume a guado e le persone su una passerella di legno e frasche, ricoperta di terra e brec cia, tanto debole che molleggiava sotto i piedi; ma essa, a ogni piena, veniva travolta dalla corrente, e allora si doveva ricorrere alla *scafa* che aveva non nel mezzo, ma verso la poppa, un robusto palo saldamente confitto nel fondo di essa. Si spingeva la barca da monte, facendo battere il palo contro una grossa fune chiamato *sarto* e tesa su due pali, conficcati uno a destra e uno a sinistra del fiume. Alla distanza di circa quattro metri da essi c'erano altri due pali che reggevano un'altra grossa fune, meno robusta, chiamata *resta*. Il *sarto* e la *resta* erano rialzate da forcine di legno onde non battessero nell'acqua. La *scafa* si veniva a trovare fra il *sarto* e la *resta* e passava da una sponda all'altra, andando avanti non con la prua ma di fianco, spinta dalla forza degli *scafaiuoli*: due di questi, o uno molto robusto, tiravano il *sarto* e uno solo la *resta*, per la quale occorreva minor forza, e manovravano energicamente tirando alternativamente, prima con una mano e poi con l'altra, le funi, e con un moto sincrono. Per quanto il barcone fosse solido e gli *scafaiuoli* persone pratiche e robuste, pure non era rimosso ogni pericolo: tutt'altro! Se, per esempio, il *sarto* si spezzava per logorio o cadeva per la rottura di uno dei pali che lo reggevano, allora la barca scivolava sulla corrente fino a che il suo palo non batteva contro la *resta*; e in tal caso le persone, se non facevano cilecca abbassandosi, venivano a battere violentemente e potevano essere sbalzate in acqua. Se poi si rompeva l'al-

⁶⁰ G. Cavezzi, *Il tratto costiero dai confini sul Tronto sino ai confini con la delegazione di Fermo*, in *La Salaria ascolana nell'800. Uomini e territorio dall'Appennino all'Adriatico*, catalogo della mostra documentaria, Ascoli Piceno 7-30 novembre 1997, pp. 82-83.

bero piantato nella barca, non solo c'era lo stesso pericolo, ma la barca trasportata dalla corrente arrivava alla foce o batteva contro qualche ostacolo.

Quando la corrente si spostava, dovevano essere spostati anche i quattro pali che reggevano i due cavi e anche le banchine sulle sponde e a filo verso l'acqua, ma inclinate verso terra per permettere la salita e la discesa delle persone e degli animali.

Quando il fiume era gonfio le persone salivano sulla barca pallide e tremanti, ma quando era troppo gonfio gli scafaiuoli si rifiutavano al passaggio e allora spesso avvenivano liti con le persone che avevano impellenti necessità di passare all'altra riva.

Abbiamo detto che gli *scafaiuoli* erano persone robuste e coraggiose, e i vecchi ricordano ancora Luigi D'Intino, di statura erculea, che qualche volta, nelle giornate più rigide dell'inverno, quando la *scafa* non poteva manovrare, si denudava completamente, si legava i panni sul capo, e guadava il fiume o tirandosi dietro un animale o portando sulle spalle una persona, e guadava seguendo una linea retta, per quanto impetuosa potesse essere la corrente.

Il pedaggio negli ultimi tempi era di tre soldi a persona o animale. Ma ci piace riportare la tariffa antica, approvata dalla Regia camera della Sommaria e scolpita in una lapide di pietra:

Per ogni persona grana 3; per ogni soma grana 3; per ogni cavallo con sella, e senza sella o somaro grana 3; per ogni morra di pecore, capre, castrati, ed aini grana 20; per ogni galesso, o lettica, grana 15; per ogni carrozza grana 25; per ogni traino, carico, o scarico, grana 15; Item tutte quelle persone che vorranno passare a guazio non siano tenute a pagare cos'alcuna".

Qualche descrizione dei viaggiatori

Per le descrizioni dei viaggiatori alle prese con i guadi dei fiumi marchigiani possiamo cominciare da Nicolas Audebert, che nel 1577 così appunta nel suo diario il passaggio dell'Esino: “[...] *si riprende la strada litoranea che si percorre senza problemi fino al Mesino (Fiumesino), a 4 miglia, un fiume che si traghetta con una piccola barca, spendendo due bolognini per il passaggio di un uomo e cavallo*”.⁶¹

Michel de Montaigne attraversò le Marche nell'estate del 1581 e così descrisse il passaggio del Metauro tra Fermignano e Urbania: “*Dopo una strada molto montuosa e che diveniva fangosa in seguito alla pioggia di un'ora,*

⁶¹ M. L. De Nicolò, *Homo viator*, cit., p. 98.

*ripassammo il Metauro a guado, dato che si tratta di un torrente che non porta battelli, già altre volte attraversato nel pomeriggio. Alla fine del giorno, per una strada agevole e bassa giungemmo a Castel Durante [...]*⁶²

Carlo Goldoni ci ha lasciato una gustosa cronaca del suo attraversamento del Tavollo nei pressi di Cattolica: “[...] *nell'accostarsi a Cattolica incontrammo un torrente assai largo, che volgeva con ispaventevole strepito le gonfie acque. Non si vedevano a passar di là né vetture, né cavalli, né carrette [...]* Questo torrente, diss'io, deve per necessità scaricarsi in mare [...] scoprimmo un battello, si diè in salti e grida di gioia. Erano pescatori che ci ricevettero graziosamente, ci trasportarono alla riva opposta e ci ringraziarono mille volte per un paolo che lor donai”⁶³

Del 1862 è invece questo passo di Thomas Adolphus Trollope, relativo al passo dell' Ete Morto sotto Montegranaro: “*Davanti a noi c'era soltanto il Lete, cupo e imbronciato, e se volevamo passare d'altra parte non c'era alternativa se non fare immergere carrozza e cavalli nelle sue acque. Fu quello che facemmo. Ma una volta in mezzo al guado cominciammo a temere che le prerogative del fiume avessero fatto effetto sulle bestie che erano rimaste immobili nelle acque scure. Sembravano essere giunte a un punto morto, immerse in una specie di sogno, del tutto incapaci di fare il minimo sforzo per raggiungere la stalla e il foraggio che le aspettavano a Fermo. Volevano bere un'altra lunga sorsata di quell'acqua letale e noi stessi, seduti in mezzo al fiume, ci sentivamo quasi in obbligo di sperimentarne l'effetto. Il vetturino intanto si predisponne a risvegliarle con un improvviso scossone. Rinunciando a incitarle a gran voce, se ne stette chiotto chiotto per qualche momento, poi alzatosi in piedi in silenzio e sollevata per aria la frusta, fece scendere una grande scudisciata sul groppone degli animali. Nemmeno l'onda morta del Lete poté attutire l'effetto della frustata. I due robusti cavalli presero di colpo lo slancio e dopo una dura lotta ci portarono dall'altra parte del fiume*”⁶⁴

John Addington Symonds così ci descrive invece il guado del Foglia fatto durante un viaggio nel Montefeltro nel 1874: “*Due fiumi, ingrossati dalle ultime piogge, dovettero essere guadati. Attraverso uno di questi, il Foglia, contadini a gambe nude ci fecero strada. I cavalli guadarono bagnandosi sino al ventre nell'acqua color bruno fulvo*”⁶⁵

⁶² M. E. Montaigne, *Il giornale di viaggio in Italia*, Bari 1966, p. 213.

⁶³ C. Goldoni, *Memorie*, 3 voll., Venezia 1829, I, cap. XLVI. Cfr. M.L. De Nicolò, *La strada*, cit., p. 150.

⁶⁴ Il pezzo è in A. Brilli (a cura di), *Le Marche e l'Europa Viaggiatori stranieri fra il XIX e il XX secolo*, Cinisello Balsamo 1997, pp. 69-70.

⁶⁵ Citato sempre in A. Brilli (a cura di), *op. cit.*, p. 83.

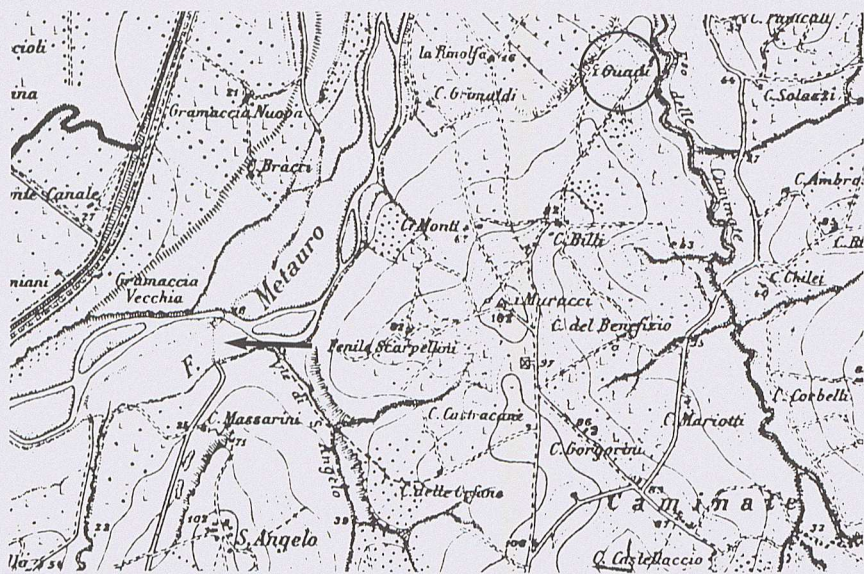


Fig. 1 - I.G.M. (1894), mappa di San Costanzo. Con un cerchietto è indicato il vocabolo *I Guadi* mentre con una freccia è indicato il guado sotto Sant'Angelo.



Fig. 2 - I figli di Pietro Vagnini davanti al palo della barca utilizzata dal padre per traghettare sotto Sant'Angelo (Foto Virginio Fiocco, Fano 1985).

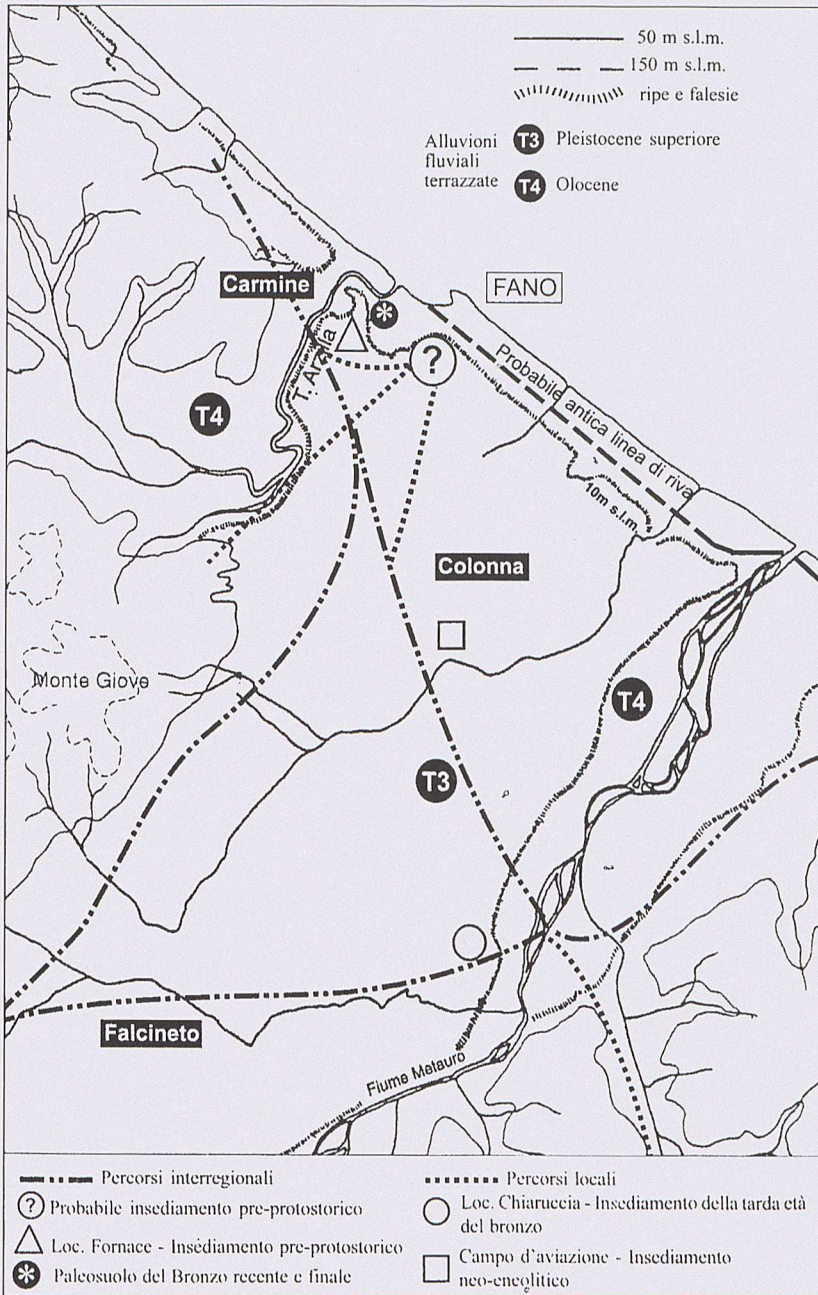


Fig. 3 - Mappa della bassa valle del Metauro presso Fano con indicato il guado presso la località Chiaruccia (da L. De Sanctis, *Osservazioni intorno alla forma e all'urbanistica di Fanum Fortunae*, Accademia Fanestre, serie "Monos", 1/2004, p. 31).

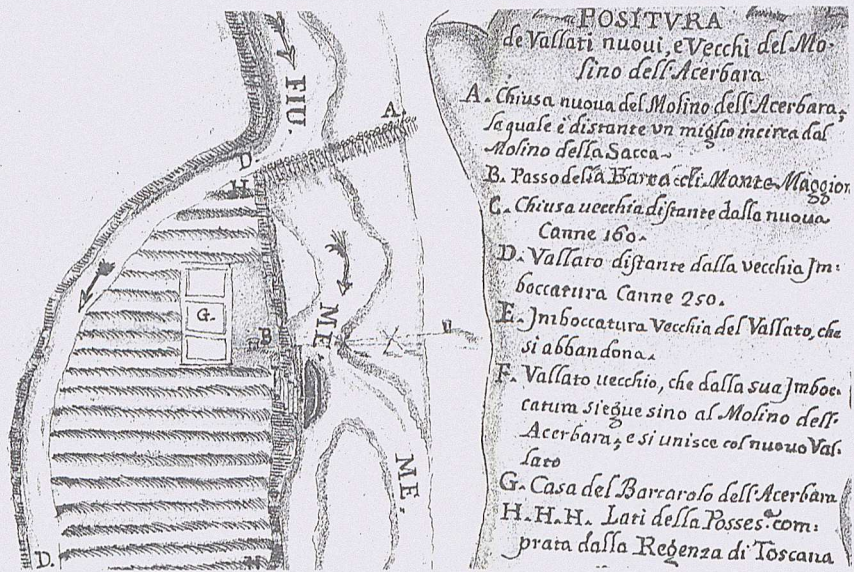


Fig. 4 - Positura de Vallati nuovi e Vecchi del Molino dell'Acerbara, mappa conservata presso l'Archivio di Stato di Pesaro - Sezione di Fano, Fondo Archivio Comunale, Ufficio Capitani Mulini, b. 8 (1738). Con la lettera B è indicato il Passo della Barca di Monte Maggiore, con la lettera G la Casa del Barcarolo dell'Acerbara. (Autorizzazione n. 139 del 29 ottobre 2004)

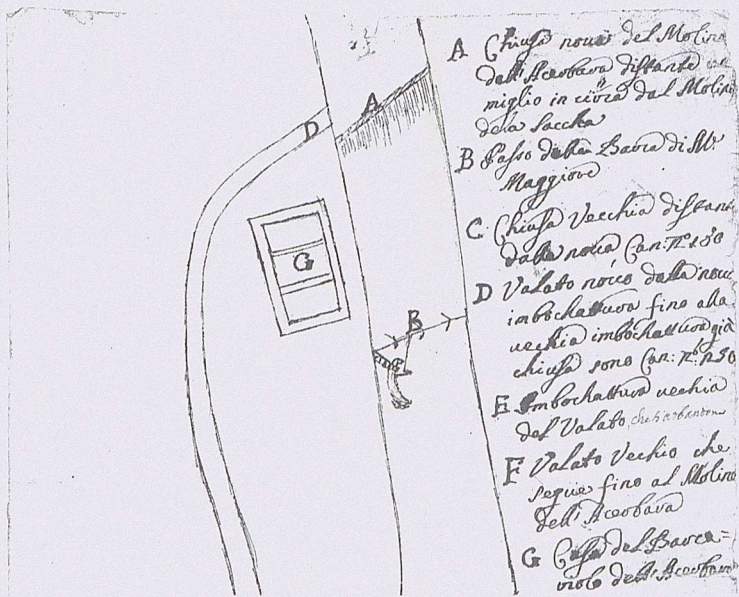


Fig. 5 - Biblioteca Federiciana, Sala manoscritti, Disegni, B3/47. Il disegno si riferisce al tratto del Metauro vicino al molino della Cerbara. Con la lettera B è indicata la barca con il suo cavo, con la lettera G la casa del barcaiolo.

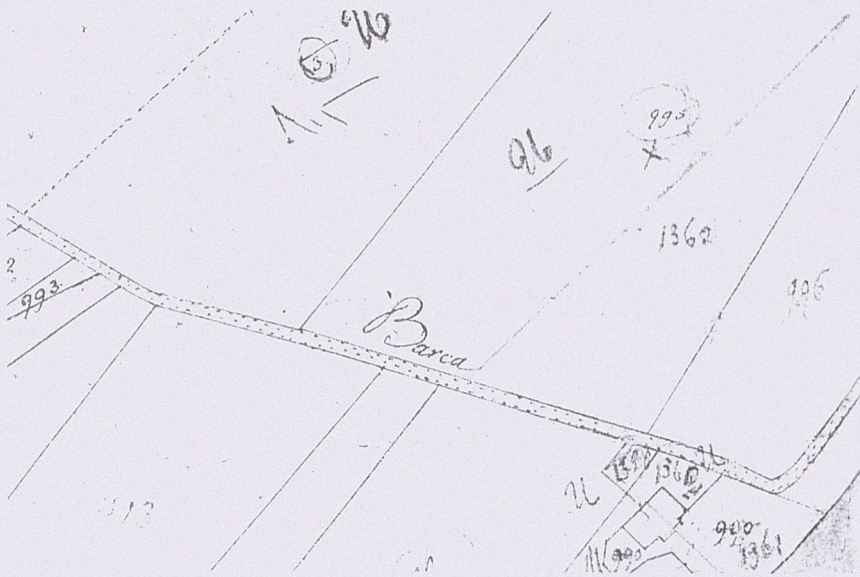


Fig. 6 - Archivio di Stato di Pesaro, *Cessato Catasto Pontificio*, Saltara, f. XII, particolare della *Strada vicinale della Barca*. (Autorizzazione n. 139 del 29 ottobre 2004)

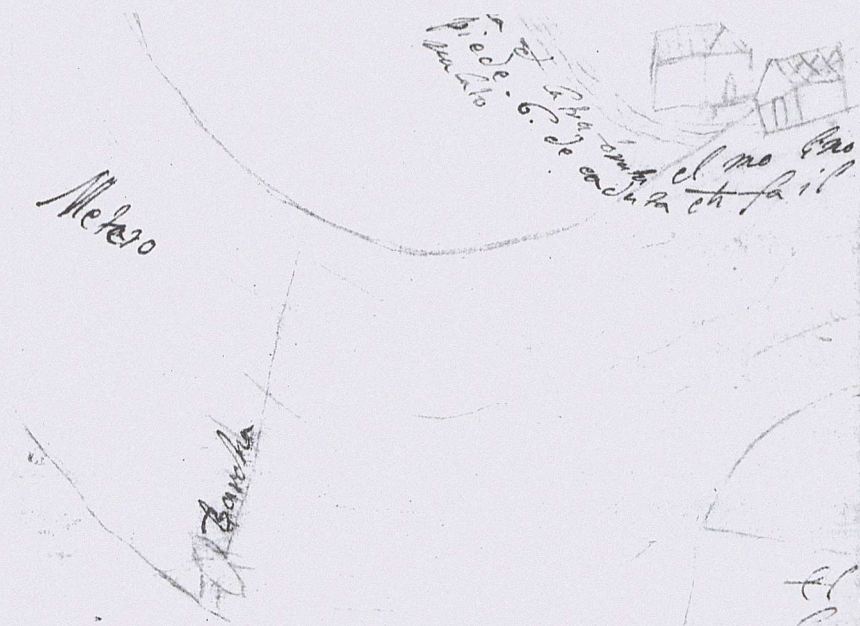


Fig. 7 - Biblioteca Federiciana, Sala manoscritti, *Disegni*, B3-3. Il disegno, appena uno schizzo, è del 1591 e si riferisce al tratto del Metauro presso il mulino della Sacca. Sul fiume è indicata la barca con il suo cavo.



Fig. 8 - Veduta di Montebello (da *Stati, dominii, città, terre, e castella dei Serenissimi Duchi, e Prencipi Della Rovere. Tratti dal naturale da Francesco Mingucci da Pesaro*, Biblioteca Apostolica Vaticana, ms. Barb. Lat. 4424). Sul Metauro sono disegnate una barca e alcune case sulle due sponde del fiume che potrebbero riferirsi proprio alla barca di Tavernelle.

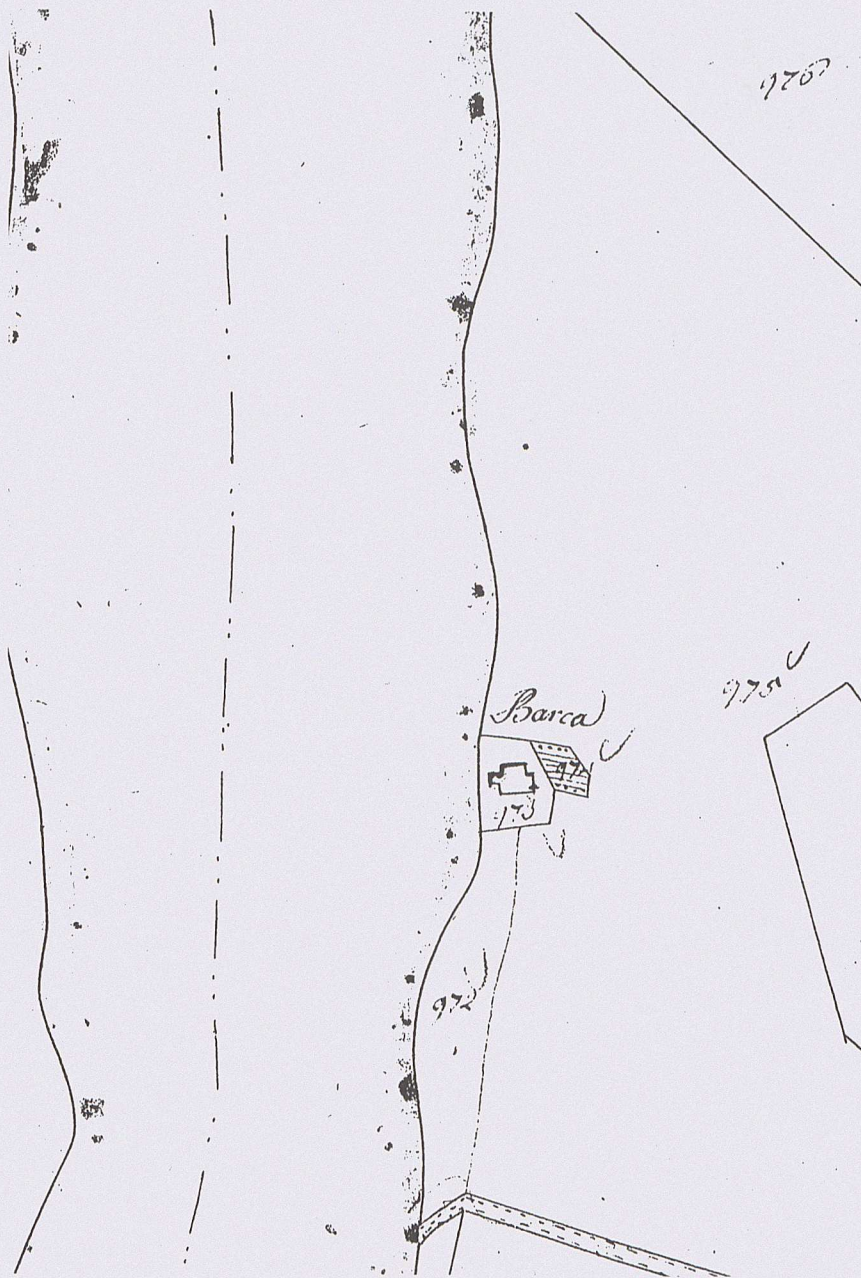


Fig. 9 - Archivio di Stato di Pesaro, *Cessato Catasto Pontificio*, Sant'Ippolito, f. III, particolare del vocabolo *Barca*. (Autorizzazione n. 139 del 29 ottobre 2004)

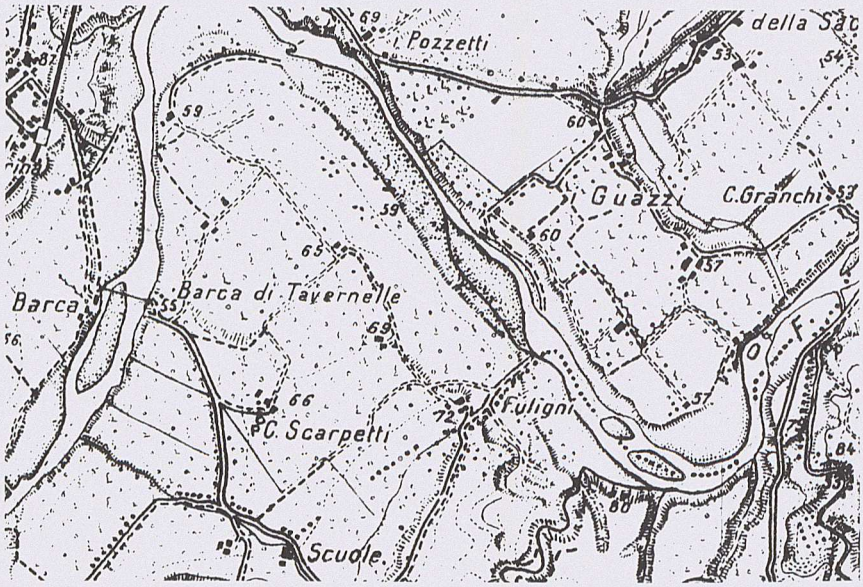


Fig. 10 - I.G.M., mappa di Serrungarina, particolare della zona della Barca di Tavernelle.

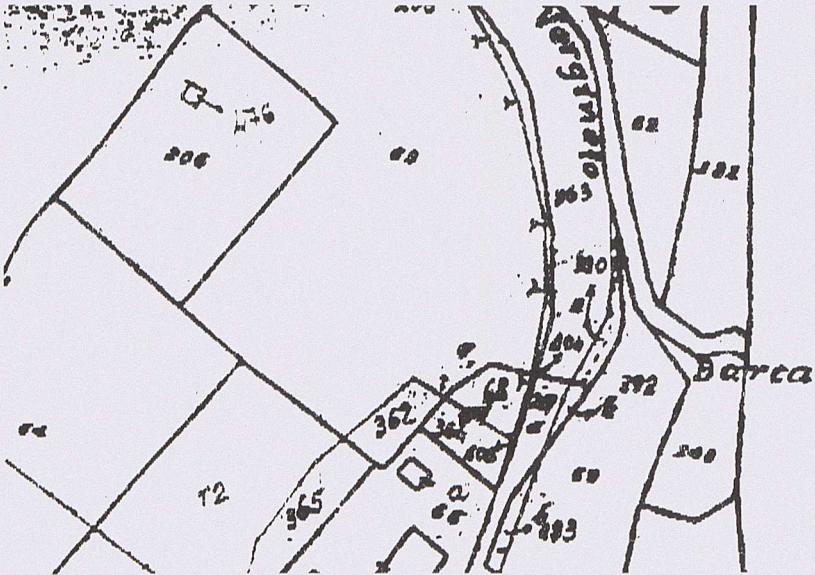


Fig. 11 - Mappa catastale di Serrungarina, f. 21, particolare del vocabolo Barca.

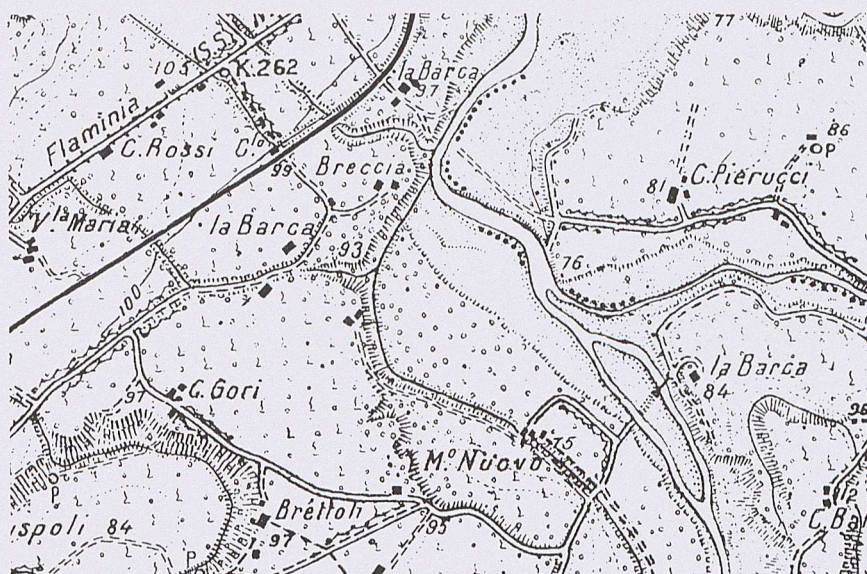


Fig. 12 - I.G.M., mappa di Serrungarina, particolare della zona lungo il Metauro dove confluisce il Tarugo. Si notino i tre vocaboli *La Barca* di qua e di là del fiume.

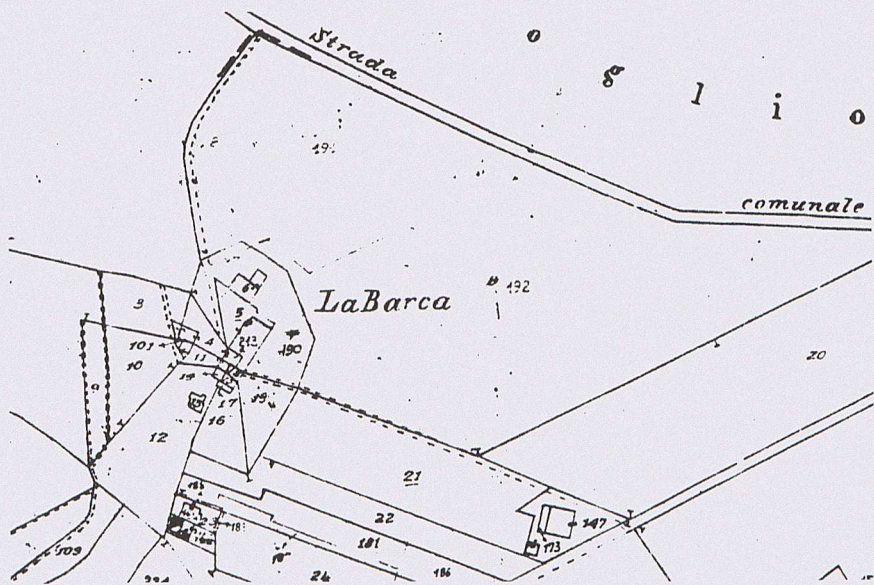


Fig. 13 - Mappa catastale di Fossombrone, f. 34, particolare della zona detta *La Barca*.



Fig. 14 - La passerella di Cagli sul Bosso (Archivio fotografico Gianni Volpe, Fano).



Fig. 15 - La passerella di Calmazzo (Archivio fotografico Gianni Volpe, Fano).



Fig. 16 - La passerella a Canavaccio di Urbino (Archivio fotografico Gianni Volpe, Fano).



Fig. 17 - La passerella in località Ca' L'Agostina (Archivio fotografico Gianni Volpe, Fano).

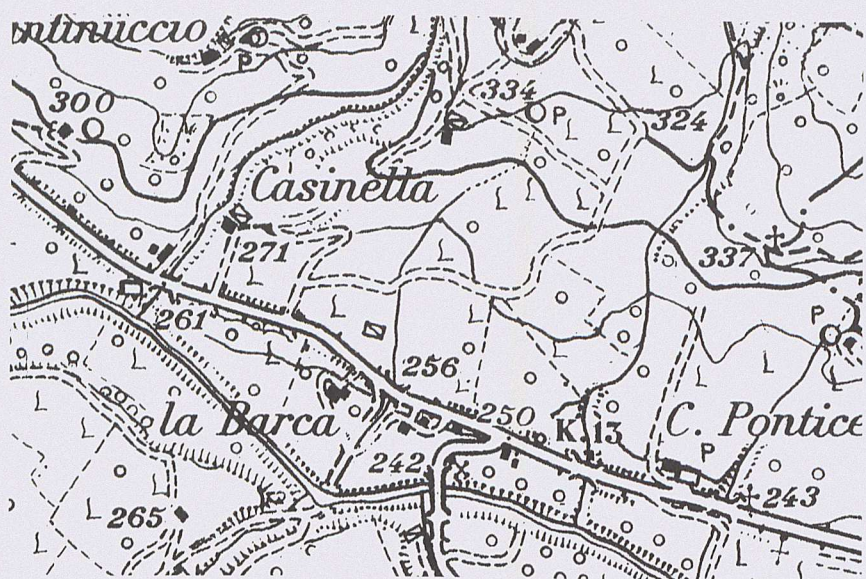


Fig. 18 - I.G.M., mappa di Piobbico, particolare della zona detta *La Barca*, a est di Urbania.

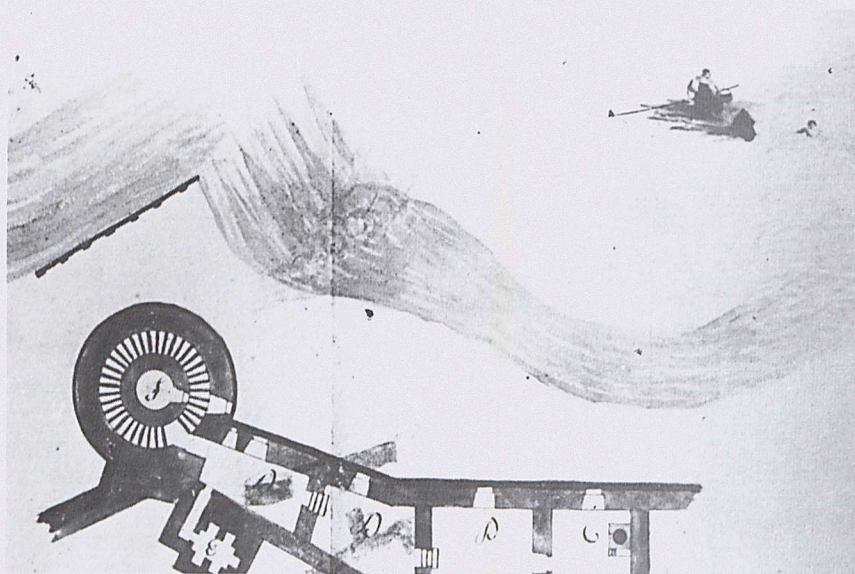


Fig. 19 - Rilievi del Palazzo ducale di Urbania, pianta dei sotterranei (Architetto Giuseppe Tosi di Urbino, 1765). In alto è disegnata una barca proprio nel letto del fiume Metauro (Foto Olivieri, Urbania).

C. Alveo del fiume vecchio
 D. Ripa del fiume nuovo

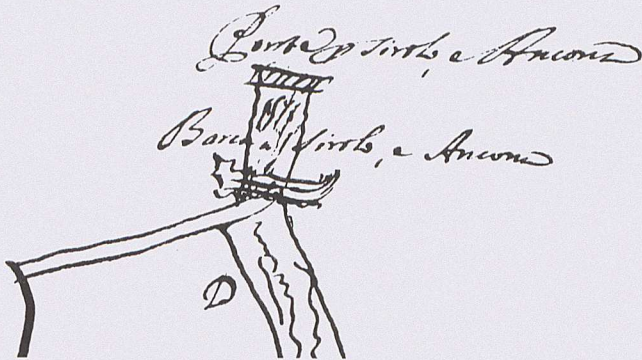


Fig. 20 - La piana degli Scossicci presso il fiume Musone con la barca per Sirolo e Ancona. (disegno del 1671 di Giusto Quaranta conservato presso l'Archivio Storico Santa Casa di Loreto, tit. Terreni).

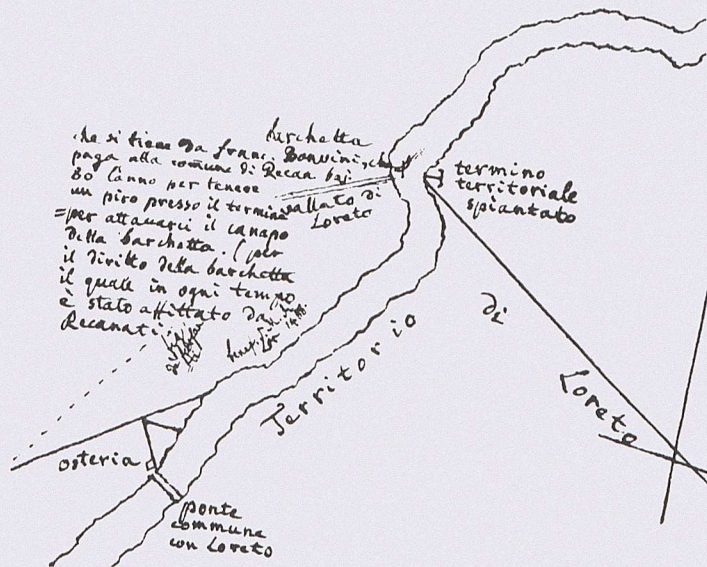


Fig. 21 - La piana degli Scossicci presso il fiume Musone con la dicitura "barchetta" (Archivio Storico Santa Casa di Loreto, *Miscellanea Vogel*, vol. 6, f. 302).

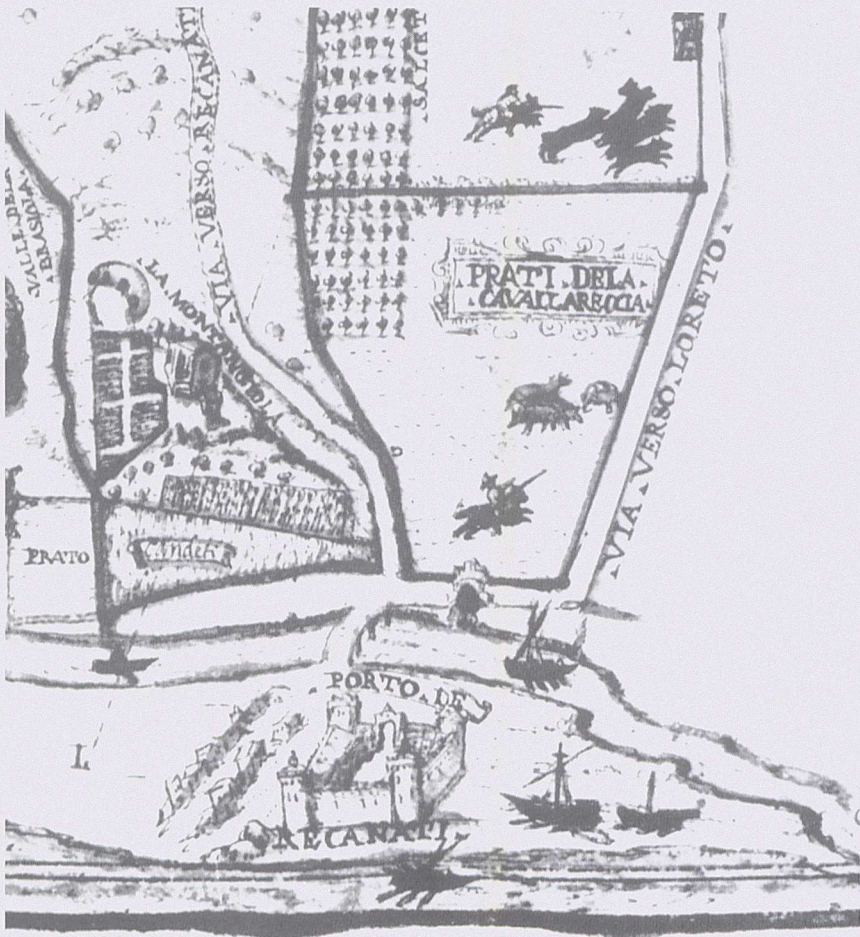


Fig. 22 - Archivio Storico Santa Casa di Loreto, Amministrazione, *Mensura, piante e catasto di tutte le terre de Santa Casa di Loreto, Pianta de la Torretta et de la Montangiola* (inizio secolo XVII). Si notano le barche sul fiume Potenza presso Porto Recanati.