



Come si portavano le castagne da Soriano a Roma quattro generazioni fa?

La navigazione del Tevere

Inseguendo i ricordi dei racconti del “poro babbo” Leonardo, che narrava di un suo bisavolo, tale Nicola, che nell’Ottocento faticava le sue giornate coltivando e commerciando castagne in quel di Soriano - attività oramai da tempo del tutto disattese dalla sua discendenza - e provvedendo alla spedizione del prodotto a Roma tramite il Tevere da Ponte Felice, mi sono voluto togliere la curiosità se c’era del vero in quelle affabulazioni inverosimili ad una irriverente fanciullezza. Era vero eccome...

PRIMA PARTE - È stata una sorpresa scoprire che, anche limitandosi alla sola epoca moderna, diciamo dal Cinquecento al Novecento, il Tevere è stato navigabile, con alterne vicende, fino all’inizio del secolo scorso. Si navigava infatti sul tronco inferiore - da Capo due Rami, nei pressi di Fiumicino, a Ripa Grande, che era il porto più importante di Roma essendo collegato con il mare - e sul tronco superiore, dal porto di Ripetta fino a Ponte Felice e da Ponte Felice ad Orte, in quest’ultima tratta con interruzioni nel corso del tempo.

Fino agli inizi dell’Ottocento la navigazione veniva fatta, in risalita, con la forza degli animali - tiro dei bufali - o degli uomini - i *pilorciatori* - modalità indicata, in entrambi i casi, con il nome di alaggio.

L’uso del rimorchio mediante coppie di bufali o di *pilorciatori* che tiravano controcorrente le imbarcazioni provenienti dal mare e dirette al Porto di Ripa Grande, veniva effettuato lungo le vie alzaie, sul lato destro del fiume tracciate a “quattro canne” (circa nove metri) dalle rive.

La prima stazione d’alaggio era in località Capo due Rami., l’ultima era situata alle spalle di Porta Portese nei pressi della *bufalara*, recinto dove stazionavano i bufali al termine della strada del tiro. Nel tratto nord del Tevere, dalla città di Orte fino al Porto di Ripetta, il rimorchio delle barche era praticato soprattutto dai *pilorciatori*. Solo nel 1805 venne esteso il *tiro dei bufali... in luogo delli uomini* anche in questo tratto, per evitare le numerose morti provocate da questa barbara usanza e per agevolare la navigazione.

Il “tiro”, sottoposto agli ordinamenti dei Capitoli ripali, continuò ad essere regolamentato attraverso bandi e notificazioni fino al 1823 [...], quando la barca a vapore stava per essere adottata al posto dei bufali e delle operazioni di rimorchio.

L’approdo a Ripa della prima barca a vapore avvenne il 27 settembre 1828; un servizio regolare iniziò definitivamente nel 1844 nel tratto sud del Tevere, mentre nel tronco superiore si dovette attendere il 1848. A seguito dell’introduzione di un regolare servizio di trasporto fluviale con Ponte Felice, a Nord di Roma, agli albori del ‘900 ancora qualche “burchio” arrivava al porto di Ripetta carico di carbone, mentre a Ripa

facevano scalo velieri che trasportavano vino e battelli per passeggeri¹.

All’epoca del mio trisavolo, attorno alla metà dell’Ottocento, all’alaggio si stava sostituendo il rimorchio tramite piroscifo. Era la Rivoluzione Industriale che, con qualche affanno, si faceva strada anche nello Stato Pontificio. Erano i tempi tra i pontificati di Gregorio XVI, di cui era proverbiale l’avversione alle strade ferrate, e quello di Pio IX i cui primi anni suscitavano vari entusiasmi. Al di fuori dello Stato Pontificio la navigazione a vapore si era già affermata. Negli Stati Uniti, per esempio, già nel 1812 veniva istituito sul Mississippi il primo servizio regolare con battelli a vapore; i primi esperimenti datavano già dal 1787. Nel 1818 nel Regno delle Due Sicilie veniva varato il primo piroscifo del Mediterraneo: il *Ferdinando I*, che fece il viaggio inaugurale da Napoli a Marsiglia. Ferdinando IV aveva una grande passione per la propulsione a vapore applicata alla marina, così nel 1834 acquistò in Gran Bretagna tre piroscafi (ribattezzati *Ferdinando II*, *Nettuno*, *San Wenefrido*), sostituendone l’originario personale di macchina inglese e istituendo a Pietrarsa il *Real Opificio Meccanico Militare*, la prima Scuola di Ingegneri Meccanici d’Italia, alla quale venne annessa una fabbrica di attrezzi e macchine marine per armare le pirofregate napoletane. Come già detto un primo servizio regolare nello Stato Pontificio iniziò solo dal 1844 da Ripa Grande a Fiumicino. Diverse notizie circostanziate su cosa accadeva attorno a metà dell’Ottocento, all’epoca del mio trisavolo, circa la navigazione sul Tevere si possono trovare in quel sorprendente *Dizionario di erudizione storico-ecclesiastica* (103 volumi) di Gaetano Moroni. Alla voce “Tevere”, volume LXXV, si può leggere:

A p. 764 del Giornale di Roma del 17 agosto 1850, si avvisò dalla direzione delle dogane e per ordine del ministro delle finanze, che in breve andavasi a riprendere nel tronco superiore del Tevere il servizio de’ piroscafi a vapore per trasporto delle merci e passeggeri. Le partenze dal porto di Ripetta in Roma verso Ponte Felice si fissarono ne’ giorni di lunedì e di

¹ *Tevere: un’antica via per il mediterraneo*: Roma, complesso monumentale del S. Michele a Ripa, 21 aprile-29 giugno 1986.



Ilya Repin, Battellieri del Volga, 1870 - '73

giovedì a levata del sole. Le partenze da Ponte Felice verso Roma si fissarono ne' giorni di martedì e venerdì all'istessa ora. Oltre gli scali di Ripetta e di Ponte Felice, nel tratto intermedio se ne stabilirono a Fiano, Montorso, Torrita, Ponzano e Roma. Ivi pure si pubblicò la tariffa delle tasse di trasporto in discesa, sulle merci e passeggeri nel tratto superiore del Tevere. A p. 812 del Giornale di Roma del 4 settembre 1851 si avvisò dalla nominata direzione delle dogane, che per la navigazione de' battelli a vapore, a vieppiù agevolare le comunicazioni e i trasporti fra' luoghi lungo il corso superiore del Tevere e Roma, e così viceversa, avere il ministro delle finanze agli scali esistenti sulle sponde del fiume aggiunti quelli del Passo di Corese, Porticciuolo di Nazzano e di Colonne, stabilendosi i giorni secondo le stagioni, e la tariffa pe' passeggeri e le merci. Nel n° 39 del Giornale di Roma de' 17 febbraio 1852 si narra come il ministero delle finanze riparò i danni recati dalle calamità de' tempi politici del 1848 e 1849 al servizio de' battelli a vapore natanti sul Tevere, e come il servizio procedesse quindi innanzi con maggiore ordine e regolarità. Provveduto alla controlleria e alla direzione del personale regolato dalla soprintendenza de' vapori pontifici, dipendente dalla direzione generale delle dogane, si riattarono i burchi e i piroscafi, fu istituito presso l'arsenale un laboratorio di riparazioni, oltre altro locale per le macchine, si acquistarono nuove macchine di sostituzione, si costruì uno scafo in ferro, si riordinò il periodico rimurchio de' legni marittimi, si riattivò il corso da Roma a Ponte Felice, e si aprirono nuovi scali sul Tevere, con meglio intese tariffe e stampato disciplinare intorno al servizio. Se ne rimarcano i conseguiti vantaggi, cessati i reclami del commercio sul tronco inferiore del Tevere, l'affluenza dei passeggeri e delle merci nel tronco superiore. [...] Il movimento de' passeggeri sui piroscafi del Tevere nel 1851, fu nel tronco superiore da Roma Ponte Felice e viceversa di

7468, quelli del tronco inferiore da Roma a Fiumicino e viceversa 8360. [...] Il n.° 65 del Giornale di Roma del 1855 pubblicò per ordine del ministro del commercio e lavori pubblici lo stato generale della marina pontificia, ed il suo costante incremento fino a' 31 dicembre 1854. Da esso ricavasi, che sul Tevere, oltre i piroscafi ed i brulotti di proprietà del governo, esistono nel tronco superiore da Ponte Felice a Roma 34 legni di tonnellate 1,538.95: e nel tronco inferiore da Roma a Fiumicino 22 di tonnellate 982.26. [...] Noterò che al presente sul Tevere sono 7 piroscafi a vapore, cioè l'Archimede, il Blasco de Garay e il Papin [...]; il Roma pure acquistato da Gregorio XVI nel 1844; il s. Giovanni e il Tevere nel 1853 acquistati dal Papa che regna, ed il commend. Cialdi fu incaricato di prenderli a Londra ov'erano stati costruiti, e di condurli a Civitavecchia.

Alaggio, bassorilievo del II sec. a.C. conservato al Musée Calvet d'Avignon. Colpisce quanto poco fossero cambiate le cose fino all'800...



Particolarmente interessanti sono le testimonianze e gli scritti del Cialdi, citato dal Moroni. Alessandro Cialdi (Civitavecchia 1807-Roma 1882), ingegnere e navigatore, comandante generale della Marina Pontificia ebbe particolarmente a cuore la navigazione sul Tevere, anche in relazione alle nascenti strade ferrate, alla quale dedicò vari scritti. Tra questi ho preso in considerazione il saggio *Delle barche a vapore ecc.* pubblicato in due parti sul *Giornale arcadico di scienze, lettere ed arti*.

Alessandro Cialdi

Il Cialdi, con il linguaggio colorito e forbito dell'epoca, amplia fino all'antichità l'orizzonte storico della navigazione sul Tevere. Nel Tomo CVI, anno 1846, del suddetto *Giornale* si legge infatti:

Dalle notizie storiche rilevasi che la navigazione del Tevere si estendeva quasi alla sua sorgente. Ricorda il Pascoli che, secondo l'Alicarnasseo e Plinio il Giovane, giungevasi con piccole barche fino alla sua scaturigine o colà presso: e riportando serie ben lunga di autorità e di fatti, che ci assicurano di una regolare navigazione con barche di ordinaria grandezza sino a Pontenuovo distante da Perugia quattro miglia circa, conchiude per proporre di ristabilirla. Prima di lui il dott. Andrea Bacci nel trattato del Tevere; monsignor Agostino Steuchi nella orazione dedicata a Paolo III; Carlo Lombardi nel discorso su i rimedi alle inondazioni; il card. Lelio Biscia nel discorso sulla navigazione; Filippo Maria Bonini nel Tevere incatenato; D. Antonio degl'Effetti nella navigazione antica del Tevere da Perugia a Roma; il cav. D. Agostino Martinelli nel suo discorso particolare della navigazione da Perugia a Roma; e più artisticamente Cornelio Mayer nell'arte di restituire a Roma la tralasciata navigazione, avevano dimostrato la facilità e la utilità di prostrarla da Orte ove allora avea termine sino al detto Ponte Nuovo. Ma dopo di essi Eustachio Manfredi e Giovanni Bottari, analizzando le difficoltà che si sarebbero incontrate nell'alveo naturale del Tevere per questo tratto, preferivano un canale laterale al medesimo. Sino però al porto di Orte in sulla Teverina (Teverina è chiamata quella parte del Tevere al di sopra del punto in cui la Nera in esso si scarica.) la navigazione ebbe sempre il suo pieno esercizio. Soltanto dopo la straordinaria piena dell'an. 1805, non riparati i danni che essa produsse nell'alveo, incominciò a non potersi più giungere che con una specie di barche più piccole delle altre nominate ciarmotte e la intera navigazione fu di poi costretta gradatamente a ritirarsi da detto porto al fosso di s. Lucia; da questo, al porto di s. Francesco e ai Cretoni; di là al porto dell'Olio sotto Otricoli; e in seguito non potendosi più giungere neppure a tal punto, si ridusse alla Rocchetta, e finalmente a Ponte Felice, cioè non più lungi (per via di acqua) di 97 miglia circa dal mare, ove oggi non si può pervenire senza apprezzabile difficoltà; ed è quasi certo, che anche minor tragitto si farà per l'avvenire, se il fiume non venga riparato, com'è necessario. Dalla breve istoria



Alessandro Cialdi

della navigazione del Tevere qui sopra esposta potrebbesi da taluno argomentare, che ora possa andarsi co' legni dal mare a Ponte Felice; ma non è altrimenti così, mentre la navigazione è interrotta dal breve tratto che lambisce Roma, cioè per tre miglia e mezza; avvegnaché vi s'incontrano un ratto rapido, gli avanzi di ponti e di altre fabbriche demolite, gli scarichi delle macerie, i molini ed altri impedimenti.

La ricostruzione di Cialdi trova conferma nelle scoperte archeologiche più recenti per le quali nell'antichità la navigazione si inoltrava fino a Ponte Nuovo con diramazioni nei corsi d'acqua affluenti più importanti: un esempio per tutti è il Porto di Seripola ad Orte. Tra le merci che dalla nostra zona nell'antichità andavano a Roma via Tevere: funi e reti da Falerii, vasellame da Vasanello, legname in abbondanza dai Cimini². Nella prima parte del citato saggio - Tomo CV del *Giornale*, anno 1845 - il Cialdi descrive, manifestando nel contempo vivo entusiasmo per l'avvento del vapore del quale era assertore, come si svolgeva nella prima metà dell'Ottocento la navigazione fluviale:

È assai lodata la ingegnosa definizione che un profondo filosofo ha dato de' fiumi, chiamandoli 'sentieri che camminano', ed è comunemente noto il meraviglioso vantaggio che può ritrarsene. A questo vantaggio però, di facile conseguimento allorquando si proceda nel senso della corrente, si oppone grave difficoltà quando si tratti di navigarla a ritroso. Per superare la

² Tevere: un'antica via per il mediterraneo, op. cit.

resistenza, che la corrente medesima presenta nel secondo caso, fu adoperata in tutti i tempi e su tutti i fiumi la forza degli uomini o quella delle bestie, istituendo sulle ripe una strada di alaggio o di alzaja. Ma dacché fu applicata alla navigazione l'ammirabile forza del vapore acqueo, non si tardò a sostituire il facile e potente sistema di rimurchio co'piroscafi, al barbaro ed incomodo alaggio.

Siami qui lecito il rammentare due cose a memoria e a lode del vero: la prima è, che agli uomini era permesso di tirare sul Tevere i piccoli bastimenti soltanto, tutti gli altri dovendo essere dalle bufale: la seconda, che il difetto di questo sistema stava soltanto nei mezzi di esecuzione; poiché l'appalto era affidato a persona proba ed amica del commercio, la quale aveva saputo incaricare su i particolari del lavoro un giovane esperto ed attivo. In Inghilterra, nella maggior parte degli altri stati di Europa e nell'America Settentrionale, il nuovo sistema di rimurchio non tardò a generalizzarsi, In Francia non fu subito adottato, ma ora vi è diffuso e lodatissimo. E il Pontificio governo, non meno degli altri desideroso di procurare siffatto beneficio al suo popolo e al suo commercio, deliberò nel settembre 1841 la sostituzione del rimurchio a vapore all'alaggio de' bastimenti che facevasi sul Tevere, [...] Quindi fu nel mese di ottobre 1842 sostituito sul Tevere il rimurchio colle barche a vapore all'alaggio degli uomini e delle bestie. Due di dette barche furono poste e sono in attività sulla linea inferiore da Fiumicino a Roma, una terza sulla superiore da Roma a Corese e Turrta: essendo da questo punto sino a Ponte Felice rimasto provvisoriamente il tiro co' bufali, sino a che non sia compiuta la costruzione di una quarta barca già ordinata dal pontificio governo, e destinata ad agire di concerto con quella esistente nella linea superiore, che io nutro speranza di veder resa navigabile anche oltre Ponte Felice, cioè almeno sino ad Orte, poco sopra al punto in cui la Nera si scarica nel Tevere. [...] Finalmente il 15 febbraio 1844 si pose in attività il suddetto quarto piroscapo, e si abolirono le bufale su tutta la linea navigabile del tronco superiore, e venne definitivamente confermato il rimurchio colle dette barche a vapore, ed esteso il servizio delle medesime anche pei passeggeri e mercanzie dalla legge del 9 maggio 1844. Questi due piroscafi, che da Ripetta rimontano pressoché 70 miglia di Tevere, cioè fino a Ponte Felice, e viceversa, essendo stati destinati principalmente al lavoro pel rimurchio delle barche da legna, carbone, cereali ecc, non si è potuto annuire al trasporto dei passeggeri e mercanzie con quella frequenza e comodi che si richiedeano, ma solo per un viaggio in ogni settimana. Il primo fu fatto il 23 maggio del suddetto anno, ed a tutto dicembre sono stati 31 viaggi da Ponte Felice a Roma, avendo trasportato 1232 passeggeri, 1078 rubbia di grano, 2032 boccali di olio, 343 barili di vino, e 329710 libbre di mercanzie. Le barche, ciarmotte ecc. rimurchiate in rimonta in detto tronco nel periodo di mesi dieci e mezzo, cioè dal 15 febbraio 1844, epoca dell'abolizione delle bufale, a

tutto dicembre dello stesso anno, sono state 515 con una portata in tonnellate 28460, divise in 102 partenze dal porto di Ripetta, cioè 9 partenze e 7 decimi (9, 7) per ogni mese, pari a cinque legni per ogni partenza della portata in tonnellate 279 [...] La utilità dei trasporti colle barche a vapore non potea non essere sentita dagli abitatori del resto del Tevere da gran tempo abbandonato dalla navigazione, e da quelli della Teverina. Una deputazione delle città di Orte ed Amelia implorò che la navigazione si riattivasse sino ad Orte, com'era nello scorso secolo. Quindi venne fatto un viaggio col burchiello camerale s. Fermina, in compagnia de' sigg. ingegneri cav. Fabrizio Giorgi e Filippo Martinucci: e questo esperimento ci provò che con molta facilità si sarebbe potuto ridonare la vita a quella interessante navigazione. La cosa però non ebbe seguito. Grandi i vantaggi sui tempi di percorrenza ed anche sulla salute dei lavoratori: In verità con questo sistema il tempo, che è necessario per rimontare il Tevere fino a Roma dopo essere posti in turno a Fiumicino, è ridotto nelle ordinarie circostanze meno della metà di quello che s'impiegava col sistema dei bufoli: e le fatiche e i patimenti e i funesti effetti dell'aria malsana che questo sistema cagiona ai marinai, sono (si può dire) del tutto cancellati. [...] Non minor soddisfazione, tuttoché originata da interessi e da speranze diverse da quelle dei naviganti del tronco inferiore, esternarono gli abitanti della Sabina per la barca a vapore destinata alla navigazione sul tronco superiore del Tevere.

Non potevano però mancare le critiche al nuovo sistema di navigazione, in considerazione della presumibile scomparsa delle attività legate all'alaggio. Scrive ancora Cialdi:

Pel tronco inferiore del Tevere si suscitò qualche reclamo prima e poco dopo la istituzione di questo nuovo sistema di rimurchio che faceva abolire l'antico: ma la marina ed il suo commercio tutto, che rappresentavano l'interesse maggiore e più importante dello stesso nuovo sistema, fecero tacere i privati interessi. Nel tronco superiore era ben naturale che i reclami fossero più ripetuti e continuati: poiché la marina in siffatte istituzioni è più facile a convincersi del suo vantaggio di quel che possa esserlo la montagna. Ma fino alla metà di questo mese (dicembre 1844, ndr) i detti reclami erano anonimi, o siano ciechi, come ciechi erano quelli che li compilavano e presentavano. Oggi però ne è giunto uno basato sugli stessi errori, ma con veste ufficiale, essendo firmato o croce segnato da taluni rappresentanti di piccoli paesi della Sabina: perciò merita risposta, ed il commercio, che ne è la parte più interessata, il commercio stesso ne sarà il giudice. La sostanza di detto reclamo si è, che la istituzione del rimurchio a vapore nel tronco superiore del Tevere ha fatto diminuire di due terzi il movimento commerciale, o sia il numero dei viaggi che si facevano dalle barche col sistema delle bufale: quindi una tale diminuzione di commercio produce un gran danno ai

negozianti, e la mancanza del necessario pane ai barcaroli.

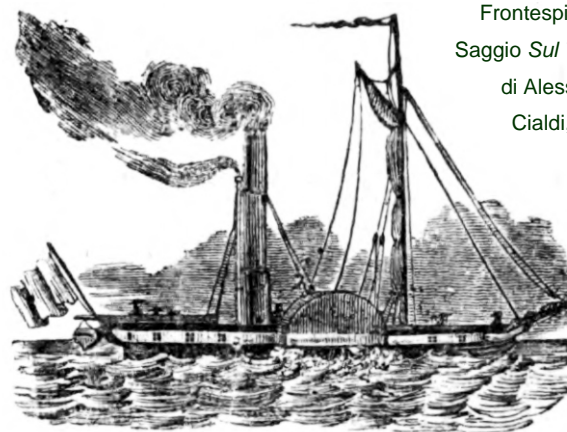
Cialdi non manca di dimostrare con dovizia di argomentazioni la superiorità del “rimurchio” a vapore rispetto all’alaggio ed è particolarmente sensibile alla mancanza “del necessario pane ai barcaroli”. Per cui si fa premura di confrontare proprio su questo punto il vecchio e il nuovo sistema richiamando sull’argomento: *l’attenzione del commercio, ma anche quella delle supreme autorità. Le persone componenti gli equipaggi delle barche a vapore, ed altri legni del governo, addette al loro servizio, esclusi i macchinisti, sono 69 e tutte dello stato. Questo numero che ha surrogato quello di una ventina di bufolari, quasi tutti del regno di Napoli, si divide in 34 persone pel tronco superiore, e nel rimanente per quello inferiore. Di dette trentaquattro persone impiegate nel tronco superiore, quattro soli sono barcaruoli di fiume, i quali tutti sarebbero abilissimi per questa navigazione, e pel compimento sono costretto a servirmi dei marinari; nel tronco inferiore poi vi è abbondanza di eccellenti ed abili individui che formano quegli equipaggi. Non basta; fra le suddette 34 persone vi sono tre piloti e tre nostromi; e questa classe che dirige le manovre di bordo, e che dovrebbe essere di capopresa (o sia conduttori di barche), è invece composta da tre provieri (o sia barcaruoli di grado inferiore ai capopresa), e da tre nostromi di marina. Questa non curanza d’impiego per parte dei detti barcaioli del tronco superiore potrebbe credersi prodotta dal soldo che il governo ha per essi stabilito, che forse troppo meschino non è sufficiente ai loro bisogni.*

In pratica succedeva che i barcaroli del tronco superiore non erano interessati ai posti “statali” che si erano venuti a creare con la navigazione a vapore e ciò non perché la paga non fosse interessante ma perché *al servizio de’ particolari* guadagnavano di più. Quindi in definitiva secondo Cialdi la navigazione a vapore da un lato aveva creato nuovi posti di lavoro e dall’altro non aveva soppiantato le attività dei barcaroli ed egli, come fautore dei “vapori” si doleva di chi asseriva che *detta classe manca di pane per causa dei vapor* e di come mai si può aver avuta l’impudenza di far giungere queste voci all’orecchio di tutta Roma e della superiorità? Nell’esercizio del nuovo sistema di navigazione non potevano mancare preoccupazioni sulla qualità e la preparazione del personale. Si legge infatti in una nota alla prima parte del citato saggio:

Non sarà superfluo a questo proposito notarsi inoltre, che i macchinisti o conduttori di macchine ed i fochisti hanno una grandissima influenza sul maggiore o minore prodotto di una macchina. La conduzione di una macchina a vapore deve essere affidata ad un esperto e zelante meccanico. Esso solo è capace di regolarne il moto in ragione della sua potenza e del servizio a cui è destinata. Il colpo d’occhio è indispensabile per riconoscere ad ogni istante se nella caldaia o nelle altre parti del meccanismo sia qualche cosa che soffra; e

questo dalla sola pratica si può ottenere, e solo per essa si giunge a porre ove bisogna un istantaneo rimedio. Questa classe d’impiegati non solo ha una grande influenza sulla parte economica del molo e della conservazione delle macchine, ma ben anche su i funesti accidenti: quindi la loro scelta e la loro sorveglianza è del massimo interesse, e richiede studio e conoscenza speciale: in ciò, più che altrove, si ha bisogno, come suol dirsi, dell’occhio del padrone. I fochisti (operai incaricati principalmente di vegliare all’alimento del fuoco e della caldaia) devono essere intelligenti e probi. La loro scelta è molto importante per la economia del combustibile, per la pulizia e custodia della macchina, e per allontanarne gli accidenti. Un fochista di comune intelligenza può dare, a confronto di uno inesperto, un risparmio di combustibile del dieci e più per cento, nel mentre che il primo solo può fare che la macchina sviluppi il suo più utile moto, ed equabilmente lo conservi. Molto possono la sorveglianza e i corrispondenti premi in tali persone; ma molta parte vi ha ancora la buona fede. Elleno non possono sempre sorvegliarsi, e segnatamente i macchinisti. Meglio per ogni stato sarebbe lo averli del proprio paese. Ogni governo, e chiunque possa sentirvi interesse, conosce questa verità, ed il nostro governo non ha tardato ad adottare degli allievi macchinisti romani: anzi ha annuito ancora alla proposta fatta dal Cialdi, di ordinare cioè una serie di utensili e macchine per fare dei pezzi di altre macchine, e di stabilire un apposito opificio colle viste di poter restaurare le nostre, senza ricorrere altrove, ed esercitare nel tempo stesso gli allievi macchinisti. Ed invero se a questi è utile il possedere una parte delle scienze fisico-meccaniche, è per essi indispensabile l’esercizio della lima, del martello, del fuoco e dell’opera di fochisti. Solo per questa via possono divenir veri macchinisti.

Concludo per ora qui questo squarcio sul nostro tutto sommato abbastanza prossimo passato. La seconda parte (aprile) sarà dedicata alle due infrastrutture più significative per la navigazione e l’attraversamento del Tevere dei nostri avi: Ponte Felice ed il Porto di Ripetta.



Piroscafo, dal
Frontespizio del
Saggio *Sul Tevere*
di Alessandro
Cialdi, 1847.