

CARLA BRAGGION - GIOVANNI TOCCI

VIE DI COMUNICAZIONE E TRAFFICI
NELLA ROMAGNA SETTECENTESCA:
IL CANAL NAVIGLIO ZANELLI

1. Citando la biografia di Enrico VII d'Inghilterra scritta dal principe di Verulamio, il matematico Pietro Maria Cavina osservava, nel 1682, che quel sovrano aveva ragione di non soffrire che *commercium tamquam atrophia languescere, aut ullam manere obstructionem in vena porta per quam sanguis ille flueret* (1). Non si trattava solo dell'aurea massima di un savio principe; il Seicento, convulso di guerre e di rivoluzioni, il secolo della 'crisi in Europa' per intenderci in termini storiografici attuali, aveva elevato quella generica massima a principio politico ispiratore delle paci, e delle nuove clausole in esse comprese, venute a sancire la fine della guerra dei Trent'anni. « Il desiderio di riassumere li commercij è stato il fermento piú potente che insinuato ne gli animi de' Prencipi, e Republiche di questo secolo, gli ha disposto alle paci generali d'Europa, piú di quello havessero potuto fare la lunghezza delle guerre, e li mediatori politici, al qual proposito si ponno osservare li trattati di tregua tra il Portogallo e Provincie Unite de 21 Genaro e 18 Novembre 1641, artic. 21 e seg., la pace di Munster tra la Spagna, e Provincie medesime 30 Genaro 1648, artic. 5, 11 e seg.; quella tra la Germania e Francia 24 Ottobre 1648 artic. *Et quia publica interest, ut facta pace commercia* etc. e quella d'Osnabrugh tra la Germania, e Svezia 24 Ottobre suddetto artic. 10 » (2). Non

(1) P. M. CAVINA, *Commercio de' due mari Adriatico e Mediterraneo per la piú breve, e spedita strada dell'Italia occidentale considerata nell'antichissima strada per l'Appennino, e sopra il pensiero di un novo Canale Navigabile da Faenza all'Adriatico*, Faenza 1682, p. 10.

(2) Ibid.

ricordava il Cavina, ma non ce n'era forse bisogno, data la risonanza dei fatti, le guerre per il Navigation Act, dove il carattere preminentemente economico emergeva ancor piú chiaramente. Gli bastava certo individuare entro le molteplici, complesse motivazioni di quel gran conflitto europeo le ragioni che indicavano agli stati europei in età moderna come il dominio politico fosse dominio dei traffici, dominio del commercio, dominio delle vie marittime, terrestri e fluviali.

Era storia di sempre, pensava il Cavina; lo attestavano i progetti elaborati in tempi antichi per tagliare « l'Istmo arabico », e quello di Corinto, e poi quello di Panama. Da sempre l'uomo era stato dominato dalla smania « di sviscerare la terra, tagliar monti, voltar fiumi, e violentar la natura a servire alle humane cupidigie, senza ne pure haver riguardo a mover li termini piú segnalati dell'Oceano » (3).

Il problema della circolazione della ricchezza si poneva in nuovi e perentori termini agli stati nazionali europei del suo tempo. Un ingegnere idraulico del Gran Re di Francia portava a compimento in quegli anni il ciclopico sforzo di unire il Mediterraneo con l'Atlantico; e ciò che il Riquet aveva fatto con il canal du Midi sarà non solo per il Cavina, ma per tutta la storia della canalizzazione e della navigazione interna, una tappa fondamentale per quanto quell'opera significava non solo in termini di progresso tecnologico, ma anche in termini di progresso economico e di alto impegno politico di paesi, dove il capitalismo s'andava delineando come la spinta essenziale delle società e dei governi (4). Certo, si era ancora alla prassi politica, di una politica economica volta a favorire una circolazione di capitali, che era nuova forma di ricchezza se non ancora la base di un chiaro processo di accumulazione; si era lontani in ogni caso da una possibile elaborazione di principi. E forse, proprio per questo porsì di una realtà dai contorni incerti, e cosí diversi da stato a stato, è oggi quanto mai difficile per gli storici reperire l'atto di nascita del capitalismo.

Resta un fatto: il Seicento — in crisi o no — è un secolo

(3) Ibid., pp. 12-13.

(4) Cf. C. FISCHER, *Introduzione a P. FRISI, Scritti di idraulica fluviale e di canalizzazione*, Firenze 1970, p. 17, dove accanto al Canal du Midi, sono ricordati anche quelli di Briare, d'Orléans, di Piccardia. Sul Canal du Midi vedi inoltre *Storia della tecnologia*, a cura di Ch. Singer - E.F. Holmyard - A.R. Hall - T.I. Williams, IV, Torino 1964, pp. 474-478; il canale fu iniziato nel 1666 e aperto poi nel maggio 1681, sette mesi dopo la morte del Riquet.

cruciale per una riverifica dei modi di creare la ricchezza, e di riverifica delle politiche economiche da perseguire da parte dei politici e dei sovrani europei.

Il settore commerciale, non fosse altro per la enorme dilatazione degli spazi economici, che è quanto dire del mercato mondiale, susseguente alla scoperta delle Americhe, era divenuto uno dei cardini della politica economica delle nascenti monarchie assolute; lo era già stato in verità per le repubbliche — ora in declino (5); lo sarebbe stato, poi, per ogni stato, grande o piccolo, e, nell'ambito degli stati, per ogni comunità. L'aspirazione ad una grandeur economica e politica, fondata sul dominio del commercio, conosceva tutte le gradazioni che potevano intercorrere tra l'ambizione di un Luigi XIV e le semplici velleità di comunità, che per quanto piccole al presente, pure potevano evocare un passato non oscuro e non privo di floridezza.

Pietro Maria Cavina era illustre cittadino di una di tali comunità, la Faenza non piú dei Manfredi (6), ma della Legazione di Romagna, in breve una atrofica comunità dello stato pontificio (7), nella cui « ampia Giurisdizione », scriveva il suo storico piú insigne, Giulio Cesare Tonduzzi (8), vi erano circa 60.000 abitanti; ma v'erano pure, « connumerate anco le Chiese, e luoghi pij della Città, e suburbij ... chiese numero 360 e di queste Collegiate numero 4, Abbatie Regolari num. 12, Abbatie Titolari, Priorati, e Commende num. 17, Arcipretati e Vicariati perpetui num. 31, Vicariati foranei num. 28, Parocchie num. 180, Hospitali num. 34, Confraternite con Cappa num. 40, Monti di Pietà 5, Chiese, e Conventi di Regolari mendicanti num. 24, Monasterij di Monache num. 15, Colleggi di PP. Giesuiti num. 3, Beneficij semplici con Chiesa propria num. 34, Beneficij semplici in Chiese aliene n. 130. Altre Chiese et Oratorij e varij instituti num. 30 » (9).

Da queste cifre si ha già una spiegazione della stagnazione economica per una città che contava 15.000 abitanti, secondo il

(5) F. VENTURI, *Utopia e riforma nell'illuminismo*, Torino 1970, pp. 29-59.

(6) Per la fine della signoria dei Manfredi vedi G. DONATI, *La fine della Signoria dei Manfredi in Faenza*, Torino 1938 e P. ZAMA, *I Manfredi signori di Faenza*, Faenza 1969.

(7) Faenza era entrata a far parte dello Stato pontificio nel 1509.

(8) G. C. TONDUZZI, *Historie di Faenza*, Faenza 1675 (ristampa fotomeccanica, Bologna 1967). Quella del Tonduzzi resta la piú attendibile fra le molte cronache faentine.

(9) *Ibid.*, p. 57.

censimento del 1630 ordinato da Gaspare Mattei (10), e che era ancora ai tempi del Tonduzzi e del Cavina una città di qualche commercio per trovarsi sulla direttrice dei traffici con la Toscana — con il porto di Livorno in particolare — da un lato, e con Ravenna, Venezia e Trieste, dall'altro. Essere al centro di questo asse commerciale fra Adriatico e Mediterraneo, ma esserlo in modo ben deciso e inequivocabile al cospetto delle altre comunità entro la Legazione, restava l'ambizione maggiore, la preoccupazione piú grave per la comunità faentina. Non erano poi tanto remoti i tempi in cui tra gli statuti cittadini se n'era stabilito uno che s'intitolava *De portu fiendo in flumine Alamonis* e che toccava il domestico torrente Lamone, turbolento come i piú dei corsi appenninici, che si meditava di ridurre a « regolata » navigazione per trasportare *victualia et mercationes cum navibus... a civitate Faventie usque ad civitatem Venetiarum* (11). E se forse, in passato, poté accadere « che in qualche mese dell'anno, quando l'acque abbondano, si navigasse » davvero (12), e sia pure con piccoli scafi, tuttavia il progetto di un porto « artificiosamente formato » (13) fu lasciato cadere « a cagione della rabbia civile tra' popoli di Romagna » (14); e non ultimo esempio di quella « rabbia » poté essere quello fornito dalla comunità di Faenza, quando il suo General Consiglio, il 20 marzo 1601, rifiutò ai Forlivesi e ai Ravennati la sua approvazione, e la sua partecipazione, al progetto di rendere navigabile il fiume Montone, considerato dai Faentini come corso d'acqua *minimum* a tutti gli effetti (15).

In realtà, favorire Forlí e Ravenna, ma piú Forlí che Ravenna, avrebbe significato rinunciare per sempre ad ogni proposito di far rifiorire l'antica arteria commerciale detta « strada

(10) Ibid., p. 8; Gaspare Mattei era allora « commissario apostolico per la Marca, la Romagna e il ducato di Ferrara » inviato a Faenza per vigilare sull'igiene pubblica in occasione della peste degli anni 1629-31 (A. MESSERI - A. CALZI, *Faenza nella storia e nell'arte*, Faenza 1909, p. 263; ristampa fotomeccanica, Bologna 1972).

Nel 1677 Faenza e il suo territorio contavano 24.000 abitanti: CAVINA, op. cit., p. 33.

(11) CAVINA, op. cit., p. 9; si trattava di uno statuto del 1410, desunto per altro da statuti piú antichi; vedilo in *Statuta Faventiae*, a cura di G. Rossini, « RIS », XXVIII, parte V, Bologna 1930, p. 304.

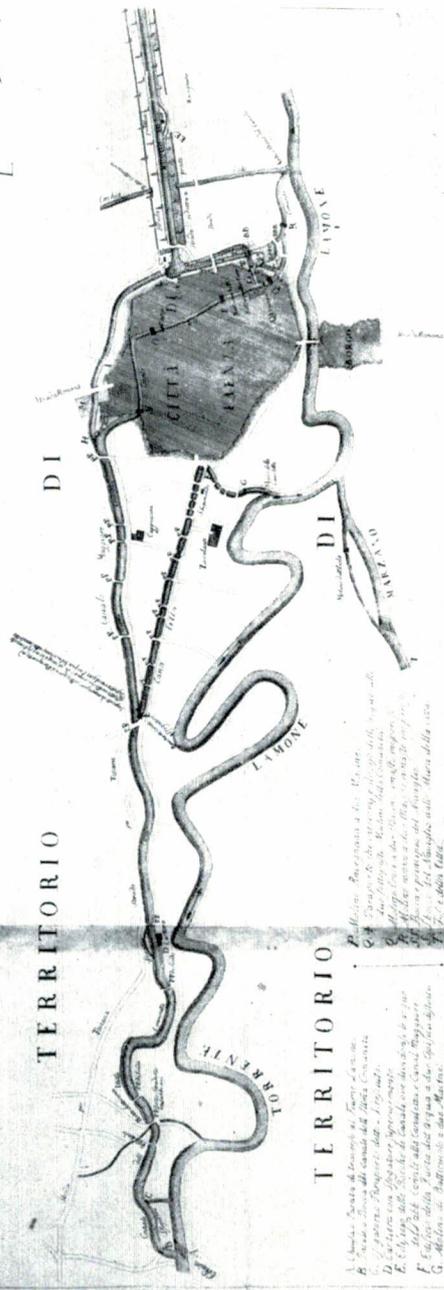
(12) TONDUZZI, op. cit., p. 8.

(13) Ibid.; il Tonduzzi respingeva, come poco verosimile, la tradizione di un « porto di Faenza », che pure poggiava sulle autorità di Baldo e Flavio Biondo.

(14) CAVINA, op. cit., p. 9.

(15) Arch. di Stato di Faenza, *Atti del Consiglio*, XX, c. 108 v; anche il Cavina ricorda l'episodio (op. cit., pp. 16-17).

Adi 29 Dicembre 1791
 La *Real* Commissione del Canale del *Monte Comarato* di *Torona*, *di*
Monte Navaglio, *Tronato* aperto dal *Re* *Luigi* *Re* con *Deputati* *Zanelli* *con* *Trattato* *con*
de *Deputati* *Celli* *in* *Trattato* *del* *Canale*



- A. Chiesa, Chiesa di S. Maria, Torona.
- B. Chiesa di S. Maria, Torona.
- C. Chiesa di S. Maria, Torona.
- D. Chiesa di S. Maria, Torona.
- E. Chiesa di S. Maria, Torona.
- F. Chiesa di S. Maria, Torona.
- G. Chiesa di S. Maria, Torona.
- H. Chiesa di S. Maria, Torona.
- I. Chiesa di S. Maria, Torona.
- L. Chiesa di S. Maria, Torona.
- M. Chiesa di S. Maria, Torona.
- N. Chiesa di S. Maria, Torona.
- O. Chiesa di S. Maria, Torona.

- P. Chiesa di S. Maria, Torona.
- Q. Chiesa di S. Maria, Torona.
- R. Chiesa di S. Maria, Torona.
- S. Chiesa di S. Maria, Torona.
- T. Chiesa di S. Maria, Torona.
- U. Chiesa di S. Maria, Torona.
- V. Chiesa di S. Maria, Torona.
- W. Chiesa di S. Maria, Torona.
- X. Chiesa di S. Maria, Torona.
- Y. Chiesa di S. Maria, Torona.
- Z. Chiesa di S. Maria, Torona.

- AA. Chiesa di S. Maria, Torona.
- BB. Chiesa di S. Maria, Torona.
- CC. Chiesa di S. Maria, Torona.
- DD. Chiesa di S. Maria, Torona.
- EE. Chiesa di S. Maria, Torona.
- FF. Chiesa di S. Maria, Torona.
- GG. Chiesa di S. Maria, Torona.
- HH. Chiesa di S. Maria, Torona.
- II. Chiesa di S. Maria, Torona.
- LL. Chiesa di S. Maria, Torona.
- MM. Chiesa di S. Maria, Torona.
- NN. Chiesa di S. Maria, Torona.
- OO. Chiesa di S. Maria, Torona.
- PP. Chiesa di S. Maria, Torona.
- QQ. Chiesa di S. Maria, Torona.

Fig. 1 — Dalla Periziana del Ghedini: il tratto dalla Chiesa all'inizio del Naviglio.

Fantina, cioè Faentina » (16), che andava da Faenza a Ravenna, passando per il territorio di Russi, e che, soprattutto, continuava quella proveniente dalla Toscana attraverso il territorio di Marradi. Faenza, per la sua posizione intermedia tra montagna e pianura, che è quanto dire fra alta e bassa Romagna, e di piú sull'antica via Emilia (17), poteva veramente monopolizzare il traffico delle merci dal Mediterraneo all'Adriatico e contendere — quanto meno — questo predominio a Forlì; ma quali erano le difficoltà che si opponevano in concreto?

La strada che da Livorno giungeva a Faenza è così descritta dal Cavina: « per quanto dura lo stato fiorentino, ella è buona, e ben tenuta, e gli ordini di quel Governo non la lasciano guastare, essendo benissimo previsto per li bandi, et ordinationi sopra le strade publicate in Fiorenza 14 giugno 1578, rinnovate et aggiunte 18 marzo 1580 per le quali si prevede tosto ad ogni difetto. Si pratica dal Mediterraneo a Firenze con ordegni, e barche; da Firenze a Faenza con muli. Si potria anche da Faenza a Marradi giungere con ordegni; ma con qualche scommodità, anzi che alcuni sono passati da Faenza fino a Firenze con carrozzini a due ruote, che chiamano rolanti. Dal confine del Fiorentino a Faenza la strada è piú disastrosa per le rovine, che le succedono da acque, alle quali, o tardi, o mai si rimedia. Non è però il caso sí deplorato, che continuamente d'inverno, e d'estate non si pratici da Fiorenza a Faenza da alcune partite di condottieri, e di muli, che sommeggiano ogni settimana, arrivando, o il venerdì sera, o il sabato mattina » (18).

Per Cavina, tuttavia, si è lontani da una situazione così critica che la strada « non si possa risarcire con mediocre cura e spesa »; egli guarda ai traffici di altre regioni, di altri paesi, segnatamente alle zone alpine, e gli esempi che si possono portare gli fanno concludere che sarebbe « troppa viltà se [si disperasse di] accomodare queste strade al passaggio delle mercantie, quando altrove il traffico, e corrispondenza de' mercanti le fa transitare quasi per aria »; e ricorda le acrobazie dei mercanti — quasi alpinisti — descritte dal Simler e le comode vie sulle « Alpi di Fiorenza, e S. Gottardo » elogiate dallo Scamozzi (19).

(16) CAVINA, op. cit., p. 15.

(17) Ibid., pp. 14-15. Sull'importanza della via Emilia per la vita pubblica di Faenza sin dall'antichità, vd. G. BALLARDINI, *Introduzione a Statuta Faventiae*, cit., p. X.

(18) CAVINA, op. cit., p. 15.

(19) Ibid.; cf. anche TOSIAE SIMLERI, *Vallesiae et Alpium descriptio*, Lugduni

« La mala qualità delle strade ridotte ormai impraticabili » era comune, però, a tutta la Legazione di Romagna. Il Cavina lo aveva constatato di persona nei sopralluoghi effettuati per incarico della comunità; glielo confermavano, per le zone non visitate, i « mastri delle Poste » dell'intera provincia. Ne era conseguita un'allarmante diminuzione nei « passaggi delle mercantie, e viandanti » anche sull'arteria piú gloriosa, la via Emilia, e « con pregiudicio delle gabelle », danno il piú rilevante per le finanze delle comunità e del governo pontificio; ma non era neppure trascurabile il danno che veniva ai privati. Cavina additava all'invidia dei Romagnoli i tratti di strada tra Castel Bolognese e Bologna, e la via che da Bologna portava alla Lombardia, le quali « essendo continuamente praticate, [erano] anche provviste di moltissime hosterie, e botteghe, che si manten[evano] con gli emolumenti per lo piú da passeggeri ricavati » (20).

Era d'uopo che la comunità si ponesse il problema di riattivare il traffico; ma se da Faenza a Marradi il ripristino era possibile con poca spesa, non altrettanto si prospettava per la Faentina vera e propria. Il dissesto idrologico di quel tratto di pianura era ben piú grave dei guasti provocati, a monte della città, dal Lamone e dal Marzeno. Le sciagure dalle quali era stata colpita Faenza nel primo Seicento (21) avevano fatto tralasciare ogni cura per quei « condotti maestri » in cui « le acque havevano li suoi scoli », risparmiando alla strada Faentina le piene e le tracimazioni che la devastavano al presente (22).

Quando il Cavina fa la sua perizia trova che la Faentina « serve per strada da estate, e per tempo asciutto, ma ne' tempi d'inverno, o di lunga pioggia è resa impraticabile » (23). La cattiva qualità del terreno alluvionale e la tracimazione delle acque sono le cause del suo dissesto verso il Ravennate nei pressi del Valtorto e della via Cupa; i mali sono piú preoccupanti, però, nel tratto « dalla città al passo del fiume detto la Castellina, e massime su 'l mezzo di questo spatio, dove le Canalette o Cantrighelle de' prati sono affatto cancellate, et eguali al piano dei prati detti di Teverolo, e l'acque della villa di Ronco non hanno

Batavorum 1633, pp. 281-282 e V. SCAMOZZI, *L'idea della architettura universale*, Venezia 1615, parte II, libro VIII, p. 361.

(20) CAVINA, op. cit., p. 11.

(21) MESSERI-CALZI, op. cit., pp. 263-265 e U. DAL POZZO, *Storia di Faenza dalle origini a noi*, Imola 1960, pp. 102-104.

(22) CAVINA, op. cit., p. 15.

(23) Ibid., pp. 15-16.

sfogo, né possono perciò scolarsi nel Cantrigo, come faceano anticamente, ma restano sulla strada a rovinarla per gran tratto. Tre ponti si vedono in quello spatio, tutti guasti, diroccati, e ripieni... tale è lo stato della strada, e però ne' tempi d'inverno si va da Faenza verso Forlì, fino alla Cosna, e poi a seconda del fiume Montone fino a Ravenna, con slongare notabilmente la strada, e non senza molti passi difficili, *e tali difficoltà hanno ancor esse dato motivo a pensare al camino per acqua* » (24).

Il progetto di un naviglio « condotto e regolato » — secondo i dettami dell'idraulica, scienza di cui gli italiani rivendicavano la paternità (25) — tornava a riproporre, in prospettiva però piú moderna, anche come soluzione tecnica, l'idea della navigazione « conservata per tanti secoli nel popolo di Faenza »; l'aveva rinverdata attorno al 1625 il cardinal Donghi, Legato di Romagna, come cosa non impossibile, « anzi degna di essere ridotta in pratica havendola anche egli stesso piú volte in discorsi promossa, e visitati di persona alcuni siti a questo fine » (26). Anche nel sonnolento stato pontificio v'era dunque chi, forse attento e sensibile agli stimoli di quanto accadeva in altri stati, italiani e no (27), vedeva nella canalizzazione e nelle bonifiche, strettamente connesse con ogni « questione d'acque », la via per il recupero economico di una regione cosí potenzialmente ricca come il Faentino e il Ravennate.

La viabilità terrestre veniva cosí subordinata all'ambizione di un canale navigabile; lo imponevano certo ragioni di prestigio, ma anche ragioni economiche. I costi dei trasporti per via d'acqua erano inferiori a quelli per strade; non era difficile ad ogni perito dimostrarlo, cosí come era agevole dimostrare che mantenere un canale navigabile costava meno che mantenere in buono stato una strada in un territorio idrologicamente dissestato. Eppure quali e quante comunit  avevano potuto prima d'allora, o in quegli anni, realizzare un'impresa simile? Se, infatti, le spese di gestione comportavano un carico sopportabile per la comunit  — e, almeno in teoria, tanto piú leggero quanto piú efficiente il canale e prospero il commercio — restavano assai pesanti le spese per realizzare l'opera; la situazione finanziaria di Faenza, e del governo pontificio, potevano permettere una spesa aggirantesi su-

(24) *Ibid.*, p. 16; il corsivo   nostro.

(25) Cf. FISCHER, *op. cit.*, p. 2, nota 6.

(26) CAVINA, *op. cit.*, p. 14.

(27) FISCHER, *op. cit.*, p. 17.

gli 80.000 scudi (28)? Tale era il preventivo calcolato dal Cavina, quando il General Consiglio della comunità, riproposto il progetto della navigazione, ne aveva ordinato all'illustre matematico un attento esame (29).

Si trattava di una somma ingente e richiederla « alle sole forze della Comunità di Faenza [era] un picchiare alle porte dell'impossibile »; lo ammetteva proprio il Cavina (30).

Tuttavia vorremmo dire che, per quanto di primaria importanza, non era questo l'ostacolo più grave e più decisivo che si frapponeva alla realizzazione di un canale navigabile; non lo era per Faenza, né per quante altre comunità avessero consimili progetti. Troppi erano i presupposti di rinnovamento, a livello non solo meramente fiscale, finanziario e amministrativo, ma di ordine sociale ed economico più generale che dovevano essere realizzati perché la costruzione di un canale navigabile significasse *ipso facto* un concreto balzo in avanti dell'economia regionale e il reale conseguimento di un utile pubblico. Occorreva un piano di riforme così largo e così profondo da sconvolgere le strutture su cui poggiava la vita economica, sociale e politica dell'intero stato pontificio.

Accenneremo più avanti alle linee d'un tale piano, che si andò svolgendo e chiarendo, in modo spesso contraddittorio, soltanto nella seconda metà del Settecento; altri studiosi, del resto, hanno già posto i termini essenziali — e sono ben noti — entro i quali può svolgersi il discorso sull'età delle riforme relativamente allo stato della Chiesa. Rimangono, sicuro, ancora da chiarire non pochi aspetti di quel riformismo, e restano da auspicare più precise conferme dei risultati sin'ora acquisiti; ma per queste nostre brevi considerazioni basterà ricordare le generose, quanto ingenuamente proposte avanzate dal Cavina per risolvere il grave problema del finanziamento dell'opera idraulica, non certo poi tra le più audaci di quei tempi. La generosità gli veniva dalla reale urgenza di rinnovamento di cui si era reso conto *de visu*; l'ingenuità dalla pressoché totale « indisponibilità » delle forze sociali e del potere politico, in quegli anni e per molti decenni ancora, di fronte a prospettive che tendevano ad intaccare troppi « ordini » costituiti, che è quanto dire troppi interessi particolari,

(28) CAVINA, *op. cit.*, pp. 27-28.

(29) *Ibid.*, p. 14 e p. 18.

(30) *Ibid.*, p. 28.

fossero essi libertà di comunità (ma sempre più spesso ombre di libertà), oppure privilegi ecclesiastici e nobiliari, oppure istituti amministrativi caratteristici del disorganico modo di governare di molti stati italiani dell'ancien régime, ancora strutturalmente feudali. Le illusioni del Cavina servono a spiegarci perché, per allora, il progetto dovesse venire affossato, ma valgono anche a iniziare il discorso che intendiamo svolgere — qui brevemente, ma in altra sede in modo più puntuale e più largo — sulle difficoltà di recupero di quello stesso progetto, nel 1753, e sulle vicissitudini della sua realizzazione.

Tra i modi, dunque, che il Cavina proponeva per « far provvisione di denaro, et altro necessario », ve n'erano alcuni di portata del tutto insufficiente e che apparivano come espedienti, nel senso più restrittivo del termine; modeste imposizioni su certe eredità (31), organizzazione di « lotti » (32), applicazioni di pene pecuniarie per eventuali abusi connessi alla gestione del canale naviglio. Altri provvedimenti, invece, sarebbero riusciti così impopolari tra i possidenti e tra i contadini, che il solo pensarli come realizzabili in un tempo di generale rafforzamento, in senso feudal-privilegiato, del regime fondiario, come accadeva appunto nell'ultimo Seicento, era utopia. In una condizione amministrativa caratterizzata dal privilegio, dalle esenzioni fiscali — nelle quali più sovente e più visibilmente quel privilegio si manifestava —, che forza poteva avere l'invito ad una « contributione spontanea de ricchi, e negotianti » e che valore poteva avere, per il fine ultimo del finanziamento dell'impresa, il fatto che quella contribuzione dovesse ridursi, prudenzialmente, « a qualche tollerabile colletta » (33)?

Si potevano blandire i possidenti, suggeriva il Cavina, assegnando a loro la costruzione e la gestione privata dei « sostegni » con i quali si sarebbe ottenuta la navigabilità del canale; e gestire un sostegno significava avere « facoltà di fabbricarvi sopra ordegni da acqua », vale a dire mulini, filatoi, cartiere, ruote idrauliche per vario uso. Era possibile, tuttavia, che gli eventuali proprietari dei sostegni e degli « ordegni da acqua » non monopolizzassero ogni attività connessa ad essi? Inutilmente il Cavina auspicava che quelle « industrie » non divenissero « pregiu-

(31) *Ibid.*, pp. 29-30.

(32) *Ibid.*, p. 29.

(33) *Ibid.*, p. 30.

diciali al pubblico » (34). Quando, un secolo dopo, Scipione Zanelli divenne « intraprendente » unico del Canal Naviglio con tutte le fabbriche, mulini, ponti, strade, terreni annessi, ben si vide come « il Pubblico » subisse tutti i danni derivanti dalle rinate « private » sui mulini, sui ponti, sulle strade, ecc.; la trama della feudalità resisterà, e bene, anche oltre la fine del XVIII secolo (35).

Quanto ai contadini, il Cavina non trova di meglio che riservare a loro prestazioni d'opere per i lavori di scavo (36); ci dicano gli studiosi di storia agraria se per quel tempo, nelle terre di Romagna, il capitolo delle onoranze, delle opere, dei lavorieri fosse esiguo al punto da proporre un incremento dello sfruttamento dei lavoratori agricoli! Il sistema dei lavorieri era fin troppo diffuso — e il Cavina stesso lo ricordava (37) — perché trovasse ancora disponibili i contadini, e si conceda pure che essi avessero un potere contrattuale pressoché nullo.

Non bastava prospettare gli innumerevoli vantaggi che sarebbero venuti all'intero territorio di Faenza e di Ravenna (38); non bastava neppure moderare il tono trionfalistico con cui si esaltava l'impresa (39) per dare credibilità al progetto. Restava assente dal discorso del Cavina — e forse questa assenza era segno di un certo suo realismo — ogni elemento di quel rinnovamento di fondo, sostanziale, delle strutture sociali ed economiche, al quale facevamo riferimento più sopra, e che era, per allora, irrealizzabile.

2. Se il *Commercio de' due mari* del Cavina restò per assai tempo ancora l'unica proposta in ambito faentino per una ripresa dei commerci e delle vie di transito, la pubblicistica nello Stato pontificio conobbe altri, e anche più larghi interventi di quel genere. Nulla però che potesse togliere a Lione Pascoli la priorità del « più ardito ed ampio piano di trasformazione econo-

(34) Ibid.

(35) Cf. le vicende dell'Opera Canal Naviglio Zanelli nel primo ventennio del secolo XIX in S. TOMBA, *Narrazioni storiche economiche e regole amministrative dell'Opera del Naviglio Zanelli Faentino*, Faenza [1818?].

(36) CAVINA, op. cit., p. 29.

(37) Ibid., p. 28.

(38) Ibid., pp. 30-32.

(39) Ibid., p. 30: « non voglio già pretendere che con porre questa città sopra un canale navigabile fino al mare Adriatico, e sopra una strada con la quale si comunichi con facilità a Firenze, e Livorno, debba per questo conseguire la prerogativa di porto reale, ne la fortuna della piazze maritime ... ».

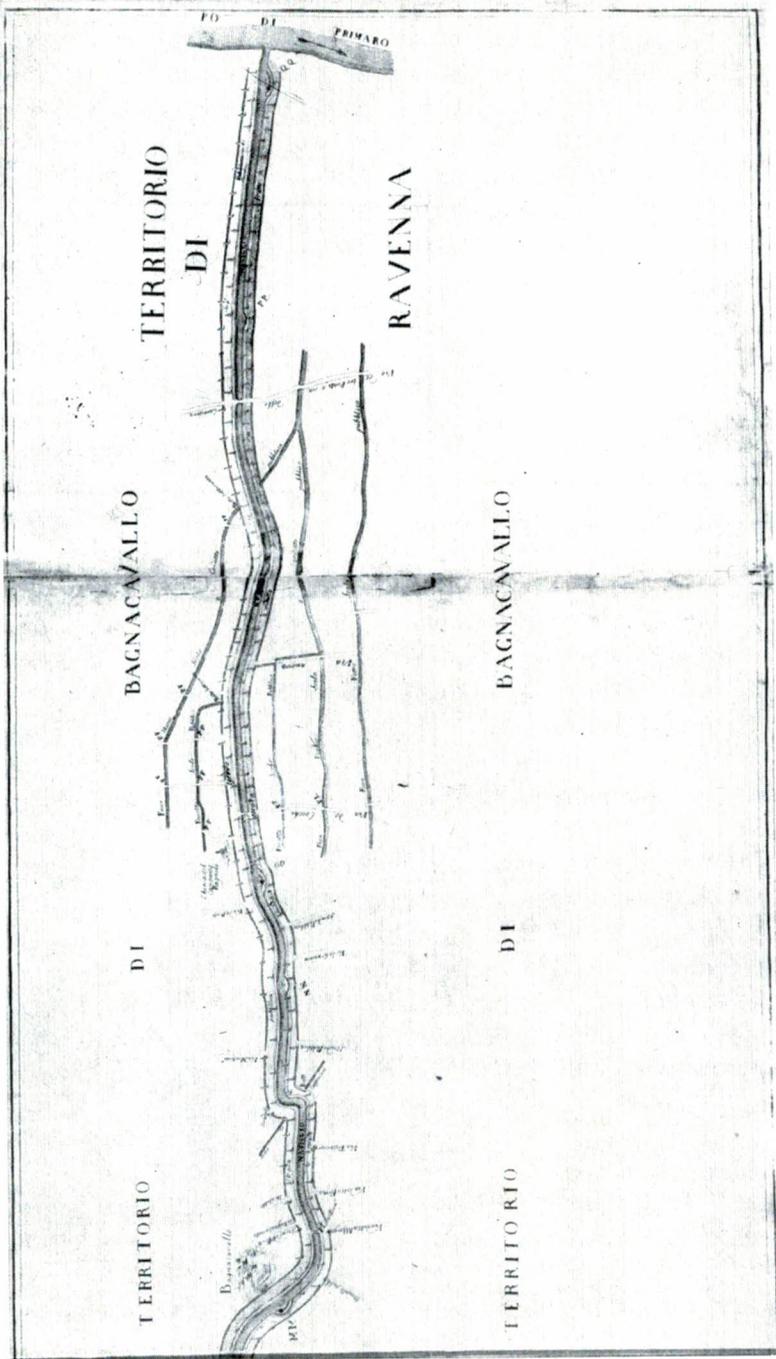


Fig. 3 — Il Naviglio da Bagnacavallo fino al Po di Primaro.

mica dei domini della Chiesa » nel primo Settecento (40); egli era anche il primo che portava alle dovute conseguenze il paragone della realtà di casa con quella d'Oltralpe. Di entrambe egli aveva diretta esperienza, e se pur s'ingannava nel vedere lo Stato pontificio come « naturalmente » dotato di straordinaria feracità, quasi un misconosciuto giardino delle Esperidi, l'immobilismo delle antiquate strutture economiche, politiche, amministrative, glielo facevano apparire di fatto come « il piú miserabile » tra gli stati europei (41); e l'atrofia dei commerci ne era l'aspetto piú disperante.

Si è giustamente osservato che in una economia prettamente agricola come quella dello Stato pontificio (e in generale di molti stati italiani) l'agricoltura, arretrata nelle tecniche e nella organizzazione produttiva, soddisfaceva la sola sfera della sussistenza, per cui soltanto una minima parte entrava nel commercio (42). A rendere ancor piú asfittico il settore commerciale interveniva poi la fitta rete di gabelle e di dazi, appena intaccata, qua e là, dalle prime provvidenze sulla libertà del commercio dei grani. Lione Pascoli denunciava con forza l'impaccio costituito dai pedaggi e dai dazi, nonché da quelle false forme di libertà che erano costituite dalle tratte, sistema che dava luogo al perpetuarsi di privilegi e di speculazioni (43). Sottolineava altresí che il principe doveva « far accomodare le strade, aprirne di piú corte, agevolare la navigazione di que' pochi fiumi navigabili che passa[vano] per lo Stato... » (44).

Ritornava ad emergere la preoccupazione per l'aspetto, se si vuole, piú macroscopico delle carenze organizzative del governo papale, e sia pure in un programma di riforme il cui esito, nelle prospettive del Pascoli, era poi un rigido protezionismo (45).

Cosí anche i primi tre quarti del secolo XVIII dovevano trascorrere, in Romagna, senza novità nel settore delle comunicazioni stradali. V'era stato qualche accenno, qualche proposta

(40) F. VENTURI, *Settecento riformatore*, Torino 1969, p. 99.

(41) *Ibid.*, p. 100.

(42) L. DAL PANE, *Lo Stato pontificio e il movimento riformatore del Settecento*, Milano 1959, p. 214.

(43) L. PASCOLI, *Testamento politico d'un accademico fiorentino in cui con nuovi, e ben fondati principj si fanno varj, e diversi progetti per istabilire un ben regolato commercio nello Stato della Chiesa, e per aumentare notabilmente le rendite della Camera con molti altri necessarij avvertimenti, ed essenziali ricordi che in esso si lasciano pel buon governo del medesimo*, Colonia [ma Perugia] 1733, pp. 53-56.

(44) *Ibid.*, p. 19.

(45) VENTURI, *Settecento riformatore*, cit., p. 100.

di rifacimento di strade, di apertura di nuove vie, ma sempre in margine a quello che era stato il vero grosso problema di riassetto di quelle province; la sistemazione idraulica dei fiumi romagnoli Senio, Lamone, Ronco, Montone, direttamente interessati alle vicende nodali del Po' di Primaro (46).

Solo a seguito del *motu proprio* di Benedetto XIV del 29 giugno 1748 e del chirografo di Pio VI del 26 aprile 1786, atti fondamentali nel processo di liberalizzazione del commercio — interno prima, estero poi — si parlò più spesso, e in modo organico, delle strade e delle vie di comunicazione. Poco ancora fu fatto; ma l'averne parlato fece sí che meglio se ne conoscesse la condizione tristissima e la improcastinabilità della soluzione.

Tra il 1786 e il 1787 — al tempo cioè della « visita » di Marco Fantuzzi, venuto in Romagna a verificare l'applicazione e gli effetti della riforma doganale — il quadro non era gran che mutato rispetto ai tempi del Cavina. Faenza, che era riconosciuta « la Dogana di Romagna di maggiori facende » (47), era malissimo servita sia verso il confine toscano, sia verso la Legazione di Ferrara; per non dire delle precarie comunicazioni finanche con il capoluogo della Legazione. La via Faentina, la via Carla (48), la via Reale o Corriera (49), erano strade da battersi solo in estate; per il resto dell'anno erano pressoché impercorribili. Lo riconosceva, quasi negli stessi giorni in cui Fantuzzi stendeva la sua relazione, il nobile ravennate Camillo Spreti, che sollecitava dal Legato, cardinal Colonna, provvidenze affinché fosse resa « al pubblico vantaggio commoda ed officiosa » la via Faentina, che restava, nella pianura, la più commerciabile e frequentata, ma fra tutte la peggiore (50). E di più, egli presentava anche un suo progetto, che prevedeva lavori in economia per utilizzare più razionalmente una strada che era fin troppo larga (51) e per costruire un ponte sul Lamone al pericoloso guado di Traversara (52). Le proposte dello Spreti non erano certo quanto di

(46) DAL PANE, *Lo Stato pontificio*, cit., pp. 312-313; cf. G. SORANZO, *L'antico navigabile Po di Primaro nella vita economica e politica del delta padano*, Milano 1964, pp. 96-103.

(47) DAL PANE, *Lo Stato pontificio*, cit., p. 367.

(48) La via Carla conduceva da Faenza a Modigliana, Tredozio e, di là, a Firenze.

(49) La via Reale, o Corriera, portava da Faenza a Lugo e, di là, verso il Ferrarese.

(50) C. SPRETI, *Pro-memoria al Signor Cardinale Stigliano Colonna, Legato di Romagna, da un cittadino disappassionato ravennate*, 15 maggio 1787, ms. presso la Biblioteca Classense di Ravenna, « *Miscellanea di documenti e memorie storiche della città di Ravenna* », tomo V, segnato *Mob. 3.1.N/22*, c. 210 v.

(51) *Ibid.*, cc. 210 v - 211 v.

(52) *Ibid.*, c. 211 r.

più ortodosso si potesse scrivere su di tale oggetto; basta un breve raffronto con gli scritti di Giuseppe Morri (53). Tuttavia quando Spreti pensava di lasciare agli Ebrei l'onere di ricostruire le vie commerciali non faceva che riprendere quanto sette anni prima aveva proposto un altro nobile, il marchese Carlo Cavalli, che di fronte alle difficoltà organizzative del governo pontificio, e reso scettico dagli insuccessi o se si vuole dall'indifferenza del potere centrale, invocava un risveglio dei commerci e dell'economia dall'auspicato ritorno di grosse comunità ebraiche, le cui indiscusse capacità imprenditoriali, sia nei commerci che nella conduzione agricola, dovevano essere in ogni modo favorite con larghe concessioni; in cambio si sarebbe potuto addossare a loro il peso « di costruire una strada Maestra, e mantenerla sino al confine del territorio », onde intensificare i rapporti con la Toscana e il porto di Livorno (54). E progetti per la via Toscana attraverso il passo del Muraglione aveva presentato anche il gesuita Lorenzo Hervàs y Panduro nel 1776 (55); e infatti, se in concreto si lavorò fu proprio su quella direttrice, ma solo nel versante toscano, dove nel 1787 erano già state compiute più di 30 miglia di una strada calessabile tra Firenze e Ravenna (56). Si insisteva, dunque, sulla via per Forlì e, si passasse dal Muraglione o da altri valichi, le ambizioni di Faenza erano gravemente minacciate, non potendo la strada per Marradi essere competitiva ed essendo la Faentina nelle condizioni descritte. Al tempo della relazione Fantuzzi, però, la pianura tra il Senio ed il Lamone e il Po di Primaro era già solcata dal Canal Naviglio Zanelli, e il Fantuzzi poteva più volte ricordarlo come sostitutivo della Faentina e della Reale nella stagione invernale

(53) G. MORRI, *L'architetto nelle strade*, Faenza 1819² (la I edizione era uscita, sempre a Faenza, nel 1794 col titolo *Il perito in Romagna, ossia l'architetto nelle strade*).

(54) SPRETI, op. cit., c. 216 r: « farà specie, che io proponga di richiamare gli Ebrei, come gente, al pensare di alcuni, che non avanzano le idee, pernicioso e inutile; eppure a ben riflettere può esser questa una molla da facilitare il traffico, e ritrarre infiniti vantaggi. Altre volte eransi stabiliti in Ravenna, e al dí d'oggi parimenti alcuni di costoro se ne vengono da Lugo a far smercio della loro mercanzia, e quasi di continuo vi hanno residenza ».

Analogamente C. Cavalli nel suo *Progetto intorno agli Ebrei per la loro introduzione in questa città di Ravenna fatto dal nobil uomo il Signor Marchese Carlo Cavalli l'anno di nostra salute 1780*, ms. presso la Biblioteca Classense di Ravenna, segnato *Mob. 3.4.I²/28*, s.p., scriveva che « l'esempio delle Nazioni più commercianti, e più ricche ci ammaestrano che gli Ebrei sono i migliori istromenti per introdurre con mirabile felicità il commercio di ogni genere, e per sostenerlo ».

(55) L. HERVAS Y PANDURO, *Memoria sopra i vantaggi e svantaggi dello stato temporale della città di Cesena*, Bologna 1970, p. 57.

(56) Cf. DAL PANE, *Lo Stato pontificio*, cit., p. 385.

per un volume assai rilevante di merci, dirette sia verso Ferrara che verso Ravenna (57); ancorché poi, in qualità di attento e vigilante esecutore della riforma doganale di Pio VI, egli avesse a lamentare che quella via d'acqua, con tutti i privilegi ottenuti, fosse tra le cause degli insoddisfacenti introiti delle dogane romagnole (58) e fosse altresí « oggetto di grandi difficoltà, e disturbi » (59). Pochi accenni, quelli del Fantuzzi, che il Dal Pane giudica acutamente come la spia di una « antitesi fra il vecchio e il nuovo », matrice prima « dell'inefficienza e della crisi del movimento riformatore nello Stato pontificio »; ma l'ottimismo che animava l'operosità di chi credeva veramente nelle riforme non lasciava subito emergere quell'antitesi. Le capacità di reazione, di resistenza del vecchio ceto dirigente saranno troppo tardi valutate da un Fantuzzi (60), né piú né meno come accadde nel regno di Napoli a tanti riformatori meridionali.

In fondo questa verifica, d'ordine storiografico piú generale, è il motivo che ci ha portato a riproporre qui lo studio del Canal Naviglio Zanelli; uno studio condotto, quanto piú possibile, nei modi ai quali sin dal primo numero di « Studi Romagnoli » faceva appello Luigi Dal Pane, in pagine vivamente intese ad arricchire i contenuti e il senso delle storie locali nell'ottica piú comprensiva ed avvalorante della « storiografia delle strutture » (61).

Cosí noi che possiamo occuparci del Naviglio faentino oggi, dopo che la storiografia degli ultimi venti anni ha sufficientemente studiato la condizione di disorganizzazione politica del vecchio stato pontificio, la sua composita e debole struttura sociale, la varia e comunque generalmente depressa geografia economica, intendiamo farlo nel pieno rispetto, vorremmo dire, delle storie descrittivo-agiografiche comparse su quella « gloria » locale: ma è un rispetto che sottintende chiaramente anche un consapevole distacco. Per noi si tratta, innanzi tutto, di inserire la nostra ricerca nel tema delle strade e dei traffici. Grosso tema; di indubbio fascino, da quando gli storici hanno saputo porsi il problema dell'*homo oeconomicus* come quello di un essere inquieto, in continuo movimento, inafferrabile talvolta nella sua intrinseca

(57) Ibid., pp. 368, 371, 386.

(58) Ibid., p. 393.

(59) Ibid., p. 397.

(60) Ibid., p. 399.

(61) L. DAL PANE, *I moderni indirizzi delle scienze storico-sociali e lo stato attuale degli studi romagnoli in questo campo*, « Studi Romagnoli », I (1950), p. 24.

collusione con l'ambiente della natura, o delle istituzioni politiche, o delle volontà di altri uomini. Che vuol dire, infatti, studiare le strade — quali che siano — e i traffici, se non cercare di misurare la presenza umana in una certa area e in una data epoca? Misurarla, s'intende, in termini politici, economici, sociali.

Il quadro della ricerca si specifica ulteriormente; nella fattispecie: politica, economia, società nel tempo delle riforme settecentesche nello Stato pontificio, nella Romagna. Non è, sia chiaro, una verifica, volutamente forzata, del properziano *maxima de nihilo nascitur historia...* Un canale naviglio non era poca cas nel XVIII secolo, come poca cosa non erano le strade alle quali si è fatto cenno.

Canali navigabili e strade erano infrastrutture che dovevano consentire la ripresa del commercio, entro lo stato e fuori dello stato, in piena coerenza con le riforme economiche di base di cui si facevano mentori Pascoli, Vergani, Corona, Fantuzzi, Boncompagni, per non dire che pochi nomi. Tuttavia le vie di comunicazione — fluviali o terrestri — per certa mentalità retriva e conservatrice, prevalente nel riformismo cauto, quando non sterile, di molti stati italiani, potevano essere anche un pericoloso modo di mettersi veramente sulla via del rinnovamento, e poiché tale rinnovamento doveva essere gradualistico, le strade non dovevano consentire di andare troppo in fretta... Non è solo una facile boutade!

La molteplicità degli stati, in Italia, era molteplicità di interessi e di concorrenze; e di piú: le rivalità campanilistiche fra paesi e paesi della stessa regione, la vecchia antinomia resistente fra città e campagna, l'ostilità dei grandi proprietari latifondisti che — ovunque — si opponevano ad una trasformazione della loro economia e ad ogni attentato al monopolio dei loro prodotti, erano le ragioni per cui si veniva sempre a creare uno iato fra chi parlava di libertà di traffici, di abolizione di inciampi doganali, e chi doveva realizzare la ricostruzione o il riattamento di arterie abbandonate, o l'apertura di nuove vie. Le 'storie' della via Giardini — Ximenes tra Modena e Pistoia attraverso il passo dell'Abetone, della via Porrettana, e della via dei Grigioni, in parte sono state già scritte (62), e sono storie importanti che, pur nelle loro dimensioni diverse, ci aiutano a capire le vicende delle strade di Romagna. Qui la volontà e la capacità di

(62) Cf. VENTURI, *Settecento riformatore*, cit., pp. 417-420.

riforma non furono operanti proprio in quel settore che piú sopra abbiamo detto delle riforme di base; e la base era condizionata dall'azione del potere centrale... Le infrastrutture, stando cosí le cose, quale rinnovamento potevano conoscere? L'immobilismo, o se si vuole il cattivo modo di muoversi di quello stato che agli occhi di John Campbell godeva, nonostante tutto, di un « green old age » (63), si proiettava anche sulle sue sconnesse e approssimative arterie stradali, che portavano talvolta un nome non oscuro e magari onusto di gloria, e valeva a ridestare un pio culto dei monumenti nei generosi quanto inconcludenti *laudatores temporis acti*, dei quali era pure piena l'Italia dei lumi. Ma con ciò tocchiamo un altro tema, piú pertinente a chi voglia far storia delle idee; e qui, invece, si propone soltanto la storia di un canal naviglio!

3. Lo studio del Canal Naviglio Zanelli deve fondarsi in massima parte sulla documentazione esistente presso l'Archivio di Stato e la Biblioteca Comunale di Faenza, presso l'Archivio di Stato e la Biblioteca Classense di Ravenna, nonché su quella disponibile — ce lo auguriamo — presso gli eredi Zanelli Quarantini (64). Molte cose furono già viste da Piero Alberto Zanelli Quarantini che nel 1923 dette alle stampe un lavoro che in qualche modo meritò l'attenzione di Francesco Lanzoni (65); ma fosse vivo in lui un mal celato amor di casato o fosse presente una allora diffusa maniera di intendere la storia locale, è certo che le sue pagine risultarono fra il cronachistico e l'agiografico, con tutti i limiti che anche per un semplice, corretto racconto comportava una tal commistione.

A distanza di quasi mezzo secolo, non è solo comprensibile, ma persino auspicabile che quella stessa documentazione, e quant'altro per quel tempo poteva non apparire « documento », vada rivisto con occhi piú smaliziati, con prospettive piú larghe, e fuori del culto degli avi. Ricordiamo in breve i fatti e i protagonisti.

Scipione Zanelli, nato il 14 giugno 1722 da Antonio ed Elisabetta Bardi, discendeva da una famiglia faentina antica, ma

(63) Ibid., p. 413.

(64) Le carte di questa famiglia dovrebbero servire soprattutto per il periodo post-napoleonico.

(65) P.A. ZANELLI QUARANTINI, *Il Canal Naviglio Zanelli*, Bologna 1923; Francesco Lanzoni vi premise una lettera-prefazione.

giunta alla nobiltà solo nel secolo XVII quando Clemente X ascrisse alla nobiltà forlivese Sigismondo Zanelli e quando Zanello ebbe il titolo di conte dal duca di Parma (66).

La presenza di Scipione nella vita pubblica di Faenza iniziava con la sua elezione a consigliere il 12 novembre 1749 e veniva a confermare la tradizione dell'attivo, importante ruolo politico avuto sempre dalla sua famiglia. Nel bimestre settembre-ottobre 1753 egli presentava al Consiglio Generale della comunità il nuovo progetto del canale navigabile, che veniva a sostituire quello del 1682, accantonato, ma non del tutto dimenticato, se l'idrostatico Romoaldo Bertaglia nella sua perizia dell'agosto 1754 si sentiva in dovere di chiarire le motivazioni tecniche che affossavano definitivamente la linea via Cupa sostenuta dal Cavina (67). Fu quello l'atto politico più importante di Scipione Zanelli e che doveva vivacizzare non poco l'ambiente faentino. Se infatti il progetto passava con 22 voti contro 15, nella seduta consiliare dell'11 ottobre 1755, fu solo nel 1776 che Pio VI, con chirografo del 2 giugno, dava la definitiva approvazione per l'esecuzione dei lavori, e si dovette giungere al 29 maggio 1782 perché lo stesso pontefice potesse inaugurare il canale (68).

Dunque la navigazione faentina, voluta dagli statuti, auspicata dal cardinal Donghi e perseguita per quasi tre secoli dalla comunità fu, per così dire, meno voluta dal tempo in cui un rappresentante della nobiltà manifestò chiari propositi di impegnare le sue sostanze per la realizzazione dell'impresa. Vi furono delle difficoltà, ma queste non sorsero — diciamo subito anche per misurare bene le differenze con quelle che aveva incontrato il Cavina — per il finanziamento dell'impresa. È vero, ci furono operazioni non facili per il reperimento dei fondi, ma le opposizioni alla generosa disponibilità del conte Zanelli trovavano alimento soprattutto nel complessivo tessuto economico-sociale della comunità faentina e della Romagna; non poche erano le componenti di quel tessuto che la costruzione del canale veniva a coinvolgere. E se la posizione personale di Scipione Zanelli fu resa assai forte dal favore di Pio VI, al quale lo legavano vincoli di

(66) Vd. la voce *Zanelli Quarantini* in V. SPRETI, « *Enciclopedia storico-nobiliare italiana* », Milano 1932.

(67) *Modo di preparare una navigazione da Faenza al Mare Adriatico del dottor Romoaldo Bertaglia perito ferrarese*, 18 agosto 1754, in Arch. di Stato di Faenza, *Archivio Opera Canal Naviglio Zanelli*, Miscellanea II.

(68) ZANELLI QUARANTINI, op. cit., pp. 36 e 53.

parentela (69), i segni di insofferenza, le proteste, si manifestarono per tempo e furono poi sempre piú forti sino a sfociare in quella grossa lite sorta alla morte del conte, fra la comunità di Faenza da una parte, e gli eredi Pasolini Zanelli e la Congregazione deputata all'amministrazione del Canal Naviglio, dall'altra.

Il nodo della questione era costituito dalla gestione privata del canale; lo spirito di autonomia delle comunità romagnole, per quanto affievolito dal lungo dominio papale, non era del tutto spento. I propositi riformatori di Pio VI, anzi, ne giustificavano una ripresa; e tuttavia proprio Pio VI, contraddicendo allo spirito delle riforme, aveva concesso numerosi privilegi all'« intraprendente » del canale; e che lo Zanelli fosse intraprendente unico era il privilegio piú grosso. Di qui la diffusa convinzione che il nobile faentino intendesse « consolidare nella sua persona tutti i diritti della sovrana estinta famiglia Manfredi »; se ne faceva portavoce il General Consiglio della comunità che il 27 agosto 1791 respingeva in modo deciso (ed era sintomatico questo rifiuto dopo anni di compromesso e di acquiescenza) la istanza di Zanelli di avere in perpetua enfiteusi i mulini della città. Era, si può dire, l'attentato piú palese alla libertà amministrativa ed economica della comunità; « chi non intende che la sussistenza di tutta la popolazione di Faenza dipenderebbe dallo arbitrio di un solo privato? ». La preoccupazione era legittima, ancorché nascesse dalla volontà di salvare il vecchio istituto dell'annona frumentaria che sola poteva garantire il controllo dei forni e della rendita delle farine (70). Alterare quel sistema tipico della gestione comunitaria era pericoloso; e se già la riforma doganale di Pio VI aveva suscitato diffidenze, onde il Fantuzzi doveva rilevare che Faenza era la città piú nemica delle Finanze (71), tanto piú allarme doveva creare la proposta di Scipione Zanelli che già aveva avuto modo di illustrarsi in materia di molitura dei grani. Il suo canale, infatti, serviva piú per alimentare gli otto mulini, costruiti per concessione espressa del chirografo 2 giugno 1776, che per la navigazione. Questa, s'intende, era l'opinione della comunità che nel 1791 a chiare note

(69) Scipione Zanelli e Pio VI Braschi erano cugini.

(70) Arch. di Stato di Faenza, *Archivio Opera Canal Naviglio Zanelli*, Miscelanea II: *Animadversioni sopra l'esecuzione del Naviglio di Faenza e sopra il progetto ultimamente esibito e riprovato dal Pubblico Consiglio della detta città*, 27 agosto 1791. Il progetto dello Zanelli fu respinto con voti 36 contro 4.

(71) DAL PANE, *Lo Stato pontificio*, cit., p. 368.

riteneva il Naviglio « di nessun vantaggio alla città ». Scipione Zanelli — si legge in quelle *Animadversioni* —, perché « la navigazione non disturbi li molini, che sono il principale oggetto e la pupilla degli occhi suoi, ha proibito ed interdetto a chiunque non meno la proprietà delle barche, che il prendere a nolito quelle, che privatamente ritiene del proprio, le quali le fa agire solo quando a lui piace, perché non impediscano, o almeno diminuiscano l'andamento dei molini. L'affare, e rendita de' molini, come ognun vede, è tutto interesse proprio e particolare dell'intraprendente, su del quale alcuno non ha diritto, né si può pretendere di averne, e per conseguenza non può interessare il pubblico. L'uso delle barche è interdetto, e vietato a tutti li Faentini, onde col presente andamento di cose non potrà mai alcuno fare qualunque minima speculazione di commercio. Il nolito e trasporto delle merci sopra le barche Zanelli non viene accordato che rare volte, quando cioè queste non disturbino li molini, ed il pagamento che esige, e le spese di facchinaggio, e magazzini è tale che uguaglia la vettura per terra » (72).

Era solo l'inizio di una non breve dimostrazione che portava a concludere come il canale dovesse appartenere alla comunità; essa ne aveva il diritto in nome della sussistenza, già gravemente compromessa, per altro, dagli abusi compiuti da Zanelli nella costruzione del canale stesso; si trattava di interventi con i quali, in più casi, si cercava di ovviare a difetti tecnici dell'opera, ma che spesso si traducevano in attentati contro le prerogative comunitarie. Illuminante al proposito è la perizia che l'idrostatico bolognese Giuseppe Ghedini fu chiamato a compiere nel 1791 per conto della comunità (73).

Tralasciamo in questa sede le riserve d'ordine più squisitamente tecnico e limitiamoci ai rilievi più pertinenti all'economia della città.

Il Naviglio costruito da Zanelli non prendeva direttamente le acque dal fiume Lamone, ma le derivava dal Canale della comunità. Era dunque questo che si dipartiva dal Lamone mediante una chiusa posta a circa 3 miglia dalla città, in direzione di Brisighella; a un miglio dalla chiusa vi era una cartiera « stimabile

(72) *Animadversioni*, cit.

(73) *Perizia del Signor Dottor Giuseppe Maria Ghedini idrostatico di Bologna sopra i canali dell'Illustrissima Comunità di Faenza e sopra il canale Naviglio Faentino costruito dal nobile uomo signor conte Scipione Zanelli*, Roma 1794, s.p. Vd. la *Pianta dimostrativa* annessa alla *Perizia*: figg. 1, 2, 3.

per la qualità, e quantità delle sue macchine, e per la carta » che vi si fabbricava (74). Ancora un tratto d'un miglio e il canale si biforcava in un ramo maggiore — Canal Maggiore — e, a destra, in un ramo minore detto la Canaletta. L'ufficio della Canaletta era quello di ridurre la portata del Canale; infatti se la cartiera con i suoi grossi « ordegni » doveva lavorare « a quattro poste d'acqua » i mulini della città lavoravano a due poste; fungeva, insomma, da sfogatore e la sua acqua era sfruttata soprattutto per innaffiare nella stagione estiva gli orti, numerosissimi alle porte della città, e per alimentare « diverse pille per tritulare biade da minestra » poste all'inizio della Canaletta (75), e ancora per far agire una ruota idraulica, un miglio piú sotto, « con una macina per tritulare conciumi ed una ruota accuminante per istromenti ed armi d'agricoltura, con doppio macchinismo distinto per detta ruota, e per l'accennata macina »; infine per dar moto al mulino di Batticuccolo « di tale portata, e caduta d'acqua » che in 24 ore riduceva in farina 50 rubbie di grano (76). Dal mulino l'acqua della Canaletta tornava in Lamone. Ebbene, già in questo tratto, a monte della città, e dunque ben fuori dal terreno solcato dal Naviglio, che incominciava a Porta Pia, sul lato nord-est delle mura, Zanelli aveva compiuto un primo abuso. Per prender quanta piú acqua gli fosse possibile dal Canale Maggiore, di cui il Naviglio era emissario, egli aveva posto nel 1783 un regolatore con cateratta, che teneva chiusa a chiave, affinché l'acqua sovrabbondante del Canale Maggiore non passasse nella Canaletta. Quella cateratta, sempre chiusa, impediva che l'acqua passando sul fondo spurgesse dalle torbide sia la Canaletta che il Canal Maggiore; l'una e l'altro erano da allora soggetti a frequenti interrimenti; l'alveo del Canal Maggiore di conseguenza si era ridotto ed era facile che in tempo di piogge straripasse con grave danno delle colture circostanti; la comunità che prima provvedeva ogni tre anni allo spurgo dei sedimenti era costretta a farlo piú spesso e, quindi, a sostenere maggiori spese. Infine gli edifici idraulici posti sulla Canaletta, per la diminuzione della portata, erano quasi inoperosi.

(74) La cartiera era sorta nel 1469; cf. G. ROSSINI, *Ulteriori notizie su la cartiera, i librai e le prime stampe faentine*, « Studi Romagnoli », VII (1956), pp. 283-285. Dal 1781 era dei Bertoni, e il Fantuzzi, nella sua « visita » del 1787, la trovò in fiorente stato (vd. DAL PANE, *Lo Stato pontificio*, cit., p. 368).

(75) *Perizia del Signor Dottor Giuseppe Maria Ghedini*, cit.

(76) *Ibid.*

Continuando la sua ispezione, il Ghedini rilevava altri due arbitrari interventi di Zanelli, pregiudizievoli alla comunità. Il primo consisteva nella distruzione di una chiavica posta sulla sponda sinistra del Canal Maggiore all'altezza del mercato boario, costruita per alimentare « albori piantativi, affine di riparare dai cocenti raggi del sole i mercanti, ed i bestiami » in occasione della fiera grossa che si teneva ogni sabato. Gli alberi si erano tutti seccati. Il secondo intervento aveva portato all'apertura di una cateratta sempre sulla sponda sinistra del Canale Maggiore, poco prima del mercato boario; detta cateratta era munita di un regolatore che Zanelli faceva aprire ogni volta che, per gli arenamenti e per i difetti del primo tronco del Naviglio — dal mulino della Croce alla Darsena —, non si poteva far giungere l'acqua del Naviglio per mezzo del canale di città. Quel regolatore, dunque, danneggiava anche i mulini pubblici e particolarmente in estate quando essi, stante la scarsità d'acque, erano costretti a macinare « a raccolta »; il mulino del Portello, quello della Ganga, il filatoio da seta « d'assai bella struttura, di proprietà della Comunità di Faenza, ad enfiteusi tenuto dalla nobile casa Cantoni », il mulino Ravennana, il rotone dei Betti (77), il rotone dei Bertoni (78) e ruote idrauliche minori, comprese tra il mulino del Portello e il filatoio, venivano danneggiati dalla deviazione di acqua operata da quel regolatore.

Come si vede la comunità non aveva pochi motivi di lagnanza nei confronti dello Zanelli, ma non era soltanto per ciò che accadeva entro la cerchia delle mura che la controversia si alimentò sempre più. Certo essa rimane per noi assai significativa per conoscere le difficoltà economiche della popolazione di Faenza nel periodo di maggior sforzo riformistico nello stato pontificio, ma è soprattutto alle campagne, da Faenza a S. Alberto, nel territorio cioè attraversato dal Naviglio, che noi rivolgiamo la nostra attenzione; è alle proteste, più modeste singolarmente, ma più massicce nella loro frequenza, dei contadini, dei coloni della Bonificazione Gregoriana, di quelli del territorio di Savarna, di Bagnacavallo che occorre rifarsi per valutare a pieno come il Naviglio Zanelli venne ad inserirsi nel tessuto economico-sociale della regione; sono i conti della amministrazione del canale che bisogna esaminare per decidere, di là dalla animosità e dalla par-

(77) Il rotone dei Betti serviva per « macinare conciumi ed arrotare ferramenta ».

(78) Il rotone Bertoni serviva « per tritare e pestare tabacchi ».

zialità delle parti, se il commercio, oggetto primo dell'impresa, fu o non fu avvantaggiato dall'introdotta navigazione. Ed è anche all'aspetto più propriamente tecnico che rivolgiamo un'attenzione, sia pure da modesti interpreti della scienza idrostatica del tempo, per misurare le dimensioni dell'opera e la genuinità del *pathos* riformistico che poté animarla in chi se ne fece autore e in chi se ne fece patrocinatoro.

Il lavoro è in *fieri*; se ne annuncia un immediato sviluppo in altra sede, ma qui intanto vogliamo rivolgere un doveroso ringraziamento a chi, invitandoci a questo Convegno, ci ha consentito una prima messa a punto delle linee generali della ricerca (79).

(79) La ricerca viene condotta innanzi da uno solo degli autori della presente comunicazione, Giovanni Tocci, il quale esprime la sua più viva gratitudine alla signora Braggion per quanto ha contribuito alla definizione della problematica.