

VICENDE TECNICHE DEL PORTO DI FANO
IN EPOCA MODERNA

*Gli interessi legati ai mulini che sorgevano lungo il « Vallato », nel Seicento; il contrabbando dei grani, nel Settecento; infine il sistematico sfruttamento dell'industria peschereccia da parte di pochi « posnever », sono i temi economici di cui abbiamo già avuto occasione di occuparci in un recente lavoro riguardante il porto di Fano *).*

Ritornando sull'argomento, esamineremo in questa sede le vicissitudini tecniche dello scalo adriatico, non senza avvertire della interdipendenza fra questi due momenti della nostra ricerca.

L'istituzione, alla fine del 1550 a Fano ¹⁾, della *Congregazione del Porto* da parte del Consiglio generale di Roma in vista di una nuova *fabbrica* portuale nei pressi della foce dell'Arzilla ²⁾, se da un lato testimonia la persistenza di uno scalo nella cittadina adriatica, svela anche le precise intenzioni dello Stato Pontificio di inserirsi direttamente, e con funzioni di concorren-

*) P. SORCINELLI, *Incidenza economica del porto di Fano, dal Seicento alla prima guerra mondiale*, in *Studi Urbinati*, a. XLVI (1972), n. s. B. n. 2, pp. 428-50.

Le raccolte dei giornali fanesi *Il Cittadino*, *Il Gazzettino* e *In Vedetta* citati più avanti sono conservate presso la Biblioteca Federiciana di Fano.

¹⁾ Per le vicende storico-politiche di Fano si rimanda a F. BATTISTELLI, *Fano, storia monumenti escursioni*, Senigallia, 1973, passim.

²⁾ Sezione Archivio di Stato di Fano, Antico Archivio Comunale (d'ora in poi soltanto A.A.C.) II, 70, *Consigli*, c. 37 v.

za, fra i porti mercantili di Senigallia e di Pesaro, allora sotto la giurisdizione del Ducato di Urbino.

I primi lavori portuali di un certo rilievo furono eseguiti 13 anni più tardi sotto la sovrintendenza dell'architetto Pietro Cilla da Clodia, per un compenso annuo di 60 *scudi mozzi*, 3 some di grano e 7 fiorini a rimborso di spese d'affitto per abitazione ³).

Una *memoria* del 1595 ci informa di un progetto portuale dell'architetto *camerale* Lorio Lori, e, cinque anni dopo, una relazione di Cesare Porta riferiva che «trovandosi alli giorni passati in Fano, aveva visto che il sito dell'Arzilla sarebbe stato molto a proposito e buono per fare un porto a beneficio e comodo della città » e si offriva di realizzarlo per 5.000 scudi con « molo mandrachio e palificate ». Ma a lavori iniziati il Porta chiese un aumento del prezzo preventivato perché nelle vicinanze non si trovava la pietra adatta che si doveva importare dall'Istria con una notevole maggiorazione delle spese. Ne scaturì una vertenza giudiziaria che sarebbe durata a lungo se non fosse intervenuto d'autorità il Pontefice approvando le proposte dell'architetto. Questi si impegnava a costruire il porto a sue spese a patto di goderne per cinque anni gli utili « del capitano, dell'aldebaraccio, del dacio delle ostarie e transito daciai delle mercantie », lasciando la facoltà, dopo questo periodo, al comune di riscattarlo dietro il pagamento, a lui o ai suoi eredi, di scudi 6.000 ⁴).

Nessuno di questi progetti fu condotto a termine e agli inizi del secolo XVII il problema del porto di Fano era destinato ad emergere in tutta la sua complessità, sia per le pressioni dei ceti interessati alla realizzazione dell'opera, sia per l'opposizione degli Anconetani e del Duca di Urbino ⁵).

³) A.A.C., II, 28, *Protocollo cancellieri*, c. 94.

⁴) Biblioteca Federiciana di Fano (d'ora in poi soltanto B.F.), *Progetti e disegni del porto di Fano, Progetto Porta*.

⁵) SORCINELLI, *op. cit.*, pp. 428-30.

Il 9 agosto 1612, l'architetto Hieronimo Rainaldi informò i fanesi che la *Congregazione del buon Governo* aveva deliberato la costruzione di un nuovo porto nella loro città, affidandone la sovrintendenza al cardinale Serra e al Rainaldi stesso la progettazione ⁶⁾. In una lettera del 16 febbraio 1615, scritta dal Gonfaloniere di Fano all'abate Uffreducci, cameriere segreto di Paolo V di origini fanesi ⁷⁾, si legge che i lavori procedevano « con lentezza e negligenza » ⁸⁾, ma appena un anno più tardi entrava nel porto ultimato l'imbarcazione di Vincenzo Moreri da Chioggia ⁹⁾. Questa affrettata sollecitudine nella consegna dei lavori — il porto risultò « in forma ovata, circondato da grosse e ben fondate mura sino alla riva del mare [...] di lunghezza di canne 108 e di larghezza di canne 181,2 con sue grossissime e fortissime palificate [...] fora in mare di circa canne 70 » ¹⁰⁾ — avrebbe rivelato, appena pochi anni più tardi, le sue deficienze tecniche, quando appunto fu intentata una causa ai danni del Rainaldi perché il porto risultava completamente interrato ¹¹⁾ e la comunità vedeva cadere la speranza di inserimento nei traffici dell'Adriatico. Né lo Stato Pontificio avrebbe più tanto caldamente appoggiato il suo sviluppo, dal momento che i più importanti porti di Senigallia e Pesaro — il primo, importante, per ragioni commerciali, il secondo per ragioni politiche ¹²⁾ — erano passati sotto la sua diretta amministrazione.

⁶⁾ A.A.C., II, 15, *Registri*, c. 108.

⁷⁾ *Ivi*, c. 134, *Memoriale di G. Uffreducci al Beatissimo Padre Paolo V.*

⁸⁾ A.A.C., II, 4, *Minutario*, alla data 16 febr. 1616.

⁹⁾ E. CORSI, *Vicende storiche del porto di Fano*, in *Latina Gens*, n. 9, sett. 1933, p. 4.

¹⁰⁾ A.A.C., II, 4, *Minutario*, *Compendio delle historie della città di Fano [...] da P. Nigusanti rivisto et ampliato.*

¹¹⁾ CORSI, *op. cit.*, p. 6.

¹²⁾ Si veda, S. CAPONETTO, *Pesaro e la Legazione di Urbino nella seconda metà del secolo XVIII*, in *Studia Oliveriana*, vol. VII (1959), p. 77; R. PACI, *Agricoltura e vita urbana nelle Marche: Senigallia tra Settecento ed Ottocento*, Milano, 1962, pp. 83 passim.

Dopo 38 anni dall'inaugurazione del Porto Borghese, nel 1654, Antonio Bianchi pronunciava un discorso in cui indicava chiaramente nella posizione geografica dello scalo, fra la foce del fiume Metauro e del torrente Arzilla e perciò soggetto inevitabilmente alle loro piene alluvionali, la principale causa della sua limitata funzionalità ¹³).

Nel 1691 la comunità di Fano indirizzava alla *Congregazione del Buon Governo* un *memoriale* in cui erano messe in evidenza le necessità portuali della città. Si chiamavano in causa le *pestilenziali* acque che stagnavano nel canale costruito dal Rainaldi e gli interessi commerciali di una vasta zona umbromarchigiana, nonché della stessa Roma ¹⁴), ma l'ottimismo del *memoriale* era eccessivo quando giudicava possibile rimediare agli errori passati introducendo nel porto l'acqua del *Vallato* ad una maggiore velocità e proteggendone l'imbocco « con le dovute necessarie passonate » ¹⁵).

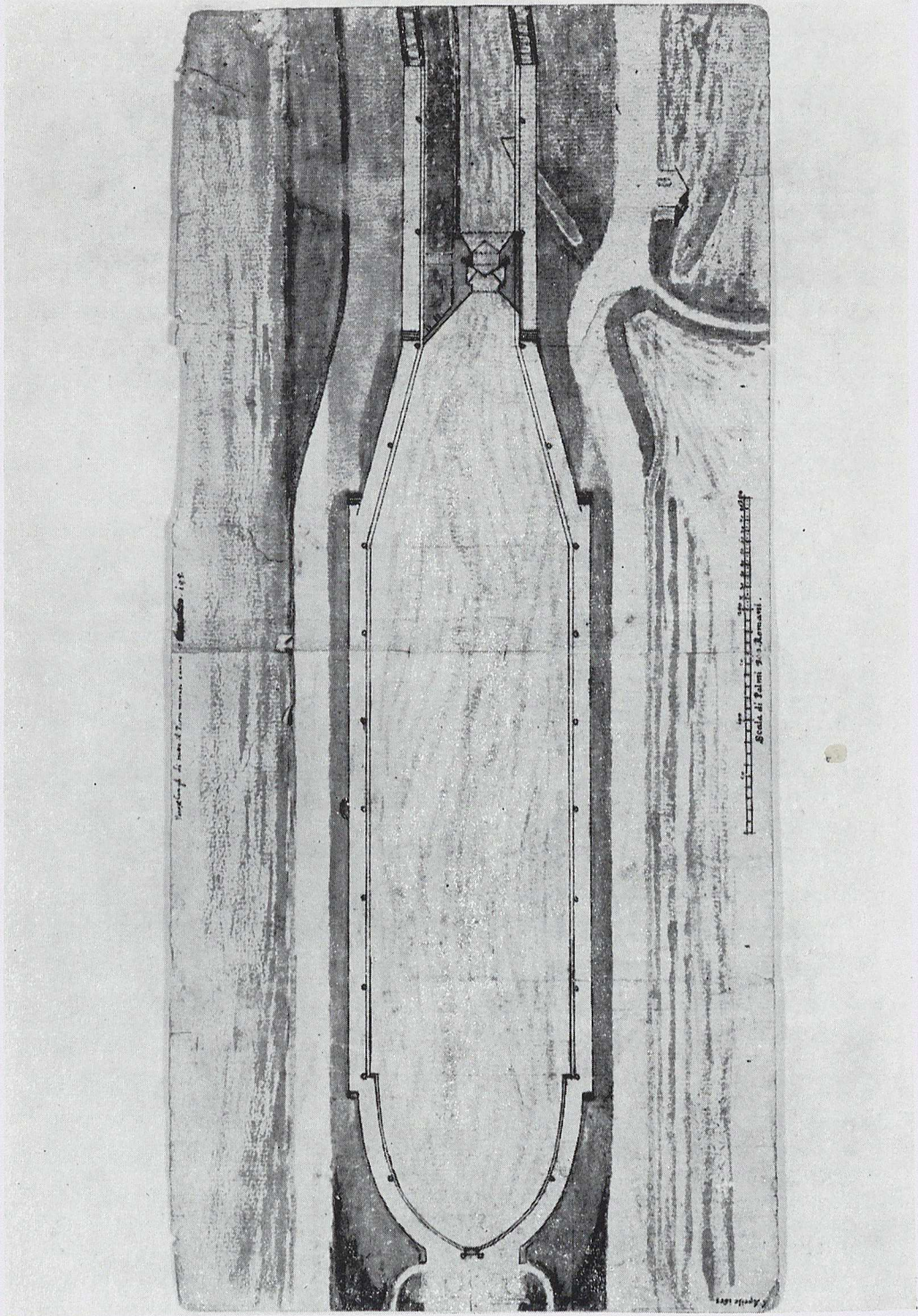
Nel 1692, l'*idraulico* olandese Meyer sottopose alle autorità un progetto nel quale era contemplato uno sbarramento *a palificate* lungo il Metauro, nel punto in cui nasceva il *Vallato*; suo compito sarebbe stato quello di immettere solo acqua pulita che scaricandosi nel porto sarebbe servita da repellente per le rene che tendevano ad ammuccinarsi alla bocca. Il Meyer aveva inoltre in animo di immettere nel porto altri due canali: uno risultante da una deviazione del corso terminale del torrente Arzilla; l'altro dalla foce del Metauro, con un corso parallelo al mare. In risposta, la *Congregazione* propose all'olandese un progetto per la costruzione di un nuovo porto alla foce dell'Arzilla, ottenendo un secco rifiuto ¹⁶).

¹³) CORSI, *op. cit.*, p. 6.

¹⁴) SORCINELLI, *op. cit.*, p. 431.

¹⁵) B.F., *Cartella dei progetti cit.*, *Progetto Meyer*. Per notizie intorno al *Vallato*, cfr. C. SELVELLI, *Il porto e il Vallato del porto di Fano*, in *Studia Picena*, vol. VII (1931).

¹⁶) B.F., *Cartella dei progetti cit.*, *Progetto Meyer*.



Il bacino del Porto Borghese nel 1653 in un disegno di ignoto (Antonio Bianchi?) (Biblioteca Federiciana, Fano)

Ma forse era solo una diplomatica maniera per rifiutare il progetto, poiché in effetti del porto sull'Arzilla non si parlò più e al contrario si intrapresero lavori di restauro del complesso esistente e su progetto Cerruti-Caccia si convogliarono le acque dell'Arzilla all'interno del porto nel tentativo di accrescere la profondità del fondale ¹⁷⁾. Si ottenne invece l'effetto opposto perché il porto, nello spazio di pochi mesi, risultò completamente interrato e si formarono esalazioni « così miasmatiche che l'aere purissimo della città ne fu corrotto » ¹⁸⁾.

Il Settecento si aprì con un altro progetto, quello di Girolamo Vestri, *idraulico* della Repubblica Veneta, che proponeva di « rendere la profondità nella bocha del porto [...] cioè per qualche spazio di mare » uguale alla profondità all'interno del canale; di costruire un *molo-guardiano* di 50 passi; di deviare il *Vallato* e il canale dall'Arzilla; di costruire sbarramenti a levante per difendere il *guardiano* dalle tempeste ¹⁹⁾. Tali proposte vennero scartate dalla *Congregazione* innanzitutto per non compromettere il *Vallato* tanto utile ai mulini e agli interessi dei loro proprietari, che poi o erano gli stessi componenti della *Congregazione* o altri nobili e ecclesiastici, comunque sempre nell'ambito dello stesso ceto sociale dominante ²⁰⁾. Infatti, con il progetto Vestri, il *Vallato*, perdendo la sua qualifica di infrastruttura portuale, avrebbe perso anche ogni carattere di pubblica utilità e sarebbe rientrato nella sfera degli interessi privati. In secondo luogo l'applicazione di tale progetto avrebbe sconfessato le precedenti decisioni e sancito l'infruttuosità delle spese profuse fino a quel momento sia per il *Vallato*, che per lo scalo ²¹⁾.

¹⁷⁾ B.F., *Cartella dei progetti cit.*, *Progetto Cerruti-Caccia*.

¹⁸⁾ *Ivi*.

¹⁹⁾ *Ivi*, *Progetto Vestri*.

²⁰⁾ SORCINELLI, *op. cit.*, p. 429-30.

²¹⁾ P. M. AMIANI, *Memorie storiche della città di Fano*, Fano, 1751, vol. II, p. 21.

Dal 1718 al 1723, seguendo il progetto Gabus, si provvide alla ripulitura del fondale del porto, al rafforzamento delle palizzate e alla costruzione di un nuovo canale dalla sponda sinistra del Metauro al porto, attraverso il salto della *Liscia*, per la lunghezza di circa 3 miglia in linea retta ²²⁾, senza tuttavia che questo complesso di opere desse « un utile proporzionato alle speranze concepite dal pubblico ». Sempre secondo la stessa fonte i lavori eseguiti servivano « di grazioso spettacolo ai cittadini e ai viandanti, i quali passando per la Flaminia s'incontravano in una vaga caduta del fiume Metauro, introdotto nel porto con sontuosi edifici a tale effetto fabbricati » ²³⁾.

Nel 1744 si esaminò il progetto Buonamici, subito accantonato per far posto alla relazione e ai disegni Sivieri-Jacomelli, l'uno matematico, l'altro architetto, che pubblicarono nel '46 un breve saggio ²⁴⁾ in cui mettevano in evidenza, a loro avviso, i tre difetti principali del porto fanese:

a) le acque del canale, costruito secondo il progetto Gabus, precipitando con violenza nel porto rovinavano le palate e scavavano « enormi profondità »;

b) la bocca del porto per la sua posizione era soggetta agli intasamenti della « breccia trascinata dal levante e buttata in mare dal Metauro »;

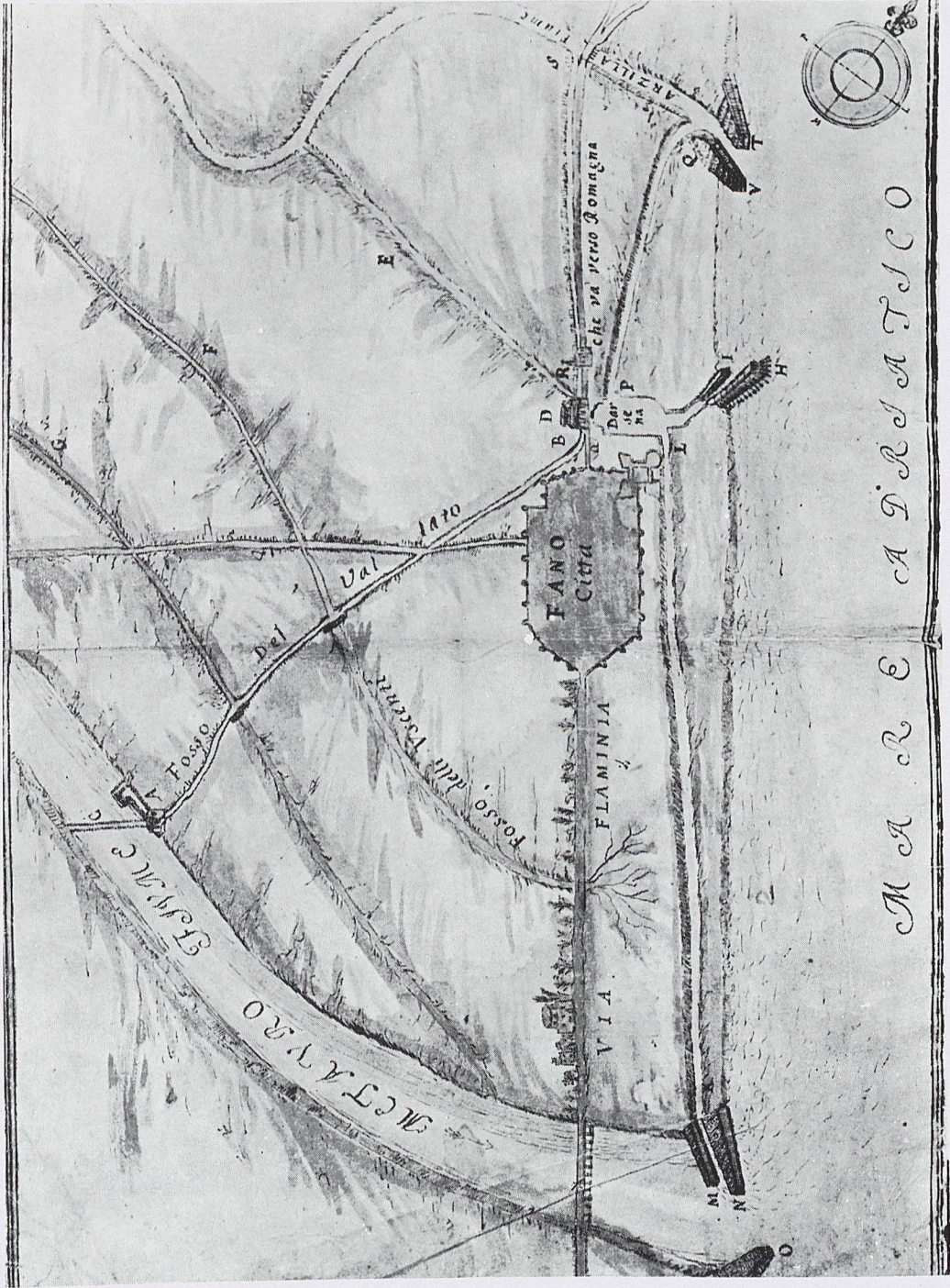
c) la lunghezza del porto-canale non era tale da garantire le barche dal pericolo delle mareggiate.

Per ovviare a questi inconvenienti Sivieri e Jacomelli proponevano di ridurre la pendenza della *Liscia*, di allungare la palata di levante di 5 canne rispetto a quella di ponente, di trattenere

²²⁾ B.F., *Cartella dei progetti cit., Progetto Gabus*.

²³⁾ AMIANI, *op. cit.*, vol. I, p. 21.

²⁴⁾ B.F., *Cartella dei progetti cit., Progetto Sivieri-Jacomelli, Sentimento per ristabilire e ridurre la caduta, o Liscia, del porto di Fano e così pure per un reale provvedimento a miglioramento certa del medesimo*, Fano, 1746.



Disegno dell'olandese Cornelio Meyer (anno 1692) relativo alla proposta di scavo di alcuni canali per evitare il ristagno delle acque nel porto (*Biblioteca Federiciana, Fano*)

i detriti alluvionali « ordinando un filo di pali [...] tra loro distanti once 8 in 9 circa » rivolto a greco per la lunghezza di 12 canne in modo che il vento di levante lo percuotesse ad *angolo semiretto*. La spesa di 18.000 scudi non sarebbe stata — secondo i progettisti — « notevole ed eccessiva » perché si sarebbe creato uno scalo mercantile in grado di assicurare uno sviluppo economico alla città ²⁵).

Così « o fosse per dar sollievo al popolo coll'impiegarlo ne' lavori, o fosse per l'inclinazione di alcuni cittadini, mai stanchi di promuovere nuove idee di fabbriche del porto che da qualche anno aveva sofferto di gravissimi danni » ²⁶), la *Congregazione*, dopo aver esaminato il progetto, propose di eseguire solo i lavori strettamente necessari, rimandando l'allungamento del canale agli anni successivi, per accantonare definitivamente il progetto in questione nel 1748 quando Fano fu tassata di 16.000 scudi per il mantenimento delle truppe straniere nello Stato Pontificio ²⁷).

Altre proposte tecniche non ci risultano fino al 1756, quando l'*idraulico* Murena presentò un progetto che contemplava la costruzione di un *molo-guardiano* costruito con pietra d'Istria e del Furlo e con palizzate di pali d'abete e di pino ²⁸). Contemporaneamente l'*idraulico* Vichi — impegnato in lavori al porto di Senigallia — scriveva alla *Congregazione* fanese una *lettera-memoriale* in cui faceva osservare l'inutilità di un molo come quello progettato dal Murena ²⁹). Il *capitano del porto*, Marcolini, approvò comunque il progetto affidando la sovrintendenza

²⁵) B.F., *Cartella dei progetti*, cit., *Progetto Sivieri-Jacomelli*.

²⁶) AMIANI, *op. cit.*, vol. II, p. 337.

²⁷) A.A.C., *Congregationes portus, 1739-1768*, vol. 96, alla data 29 aprile 1746.

²⁸) B.F., *Cartella dei progetti* cit., *Progetto Murena*.

²⁹) Ivi, *Progetto Vichi, Osservazioni al porto di Fano*.

dei lavori al Vichi; il *molo-guardiano* fu costruito dal giugno al dicembre 1762 ³⁰⁾ senza notevoli risultati se, dopo due anni, lo stesso Vichi presentava un nuovo progetto accantonato dalla Congregazione per l'eccessiva spesa che avrebbe comportato ³¹⁾.

D'altra parte non si cessò di cercare nuove soluzioni e dopo lavori di ordinaria amministrazione affidati all'appaltatore Falconi, amico e forse socio del Marcolini, nel 1776 il nuovo *capitano del porto*, Rinalducci, « essendo passato il celebre Padre Gaudio » per Fano, si premurò di fargli presente la situazione del porto e gli consegnò il libro contenente tutti i precedenti progetti per dargli modo di studiare con calma il sistema per « ridurre il porto navigabile » ³²⁾. Ma nel luglio dell'anno successivo da Padre Gaudio non si era ancora avuta risposta mentre gli spurghi del canale che saltuariamente venivano fatti non davano sensibili risultati perché il materiale eliminato in 15 giornate di lavoro il Metauro lo riportava in mezzora ³³⁾.

Tale precaria situazione tecnica pose negli ultimi decenni del Settecento il porto di Fano fuori dal grosso traffico commerciale dell'Adriatico, condizionando nel contempo non solo l'economia cittadina ma frenando anche quella di una vasta zona dell'entroterra. A parte il contrabbando granario, che d'altronde si risolveva a vantaggio dei soli proprietari fondiari ³⁴⁾, le importazioni e esportazioni del decennio 1782-92 furono infatti limitate ai seguenti valori ³⁵⁾:

³⁰⁾ A.A.C., *Congregationes portus*, vol. 96 cit., alla data dicembre 1762.

³¹⁾ *Ivi*, riunione 1764.

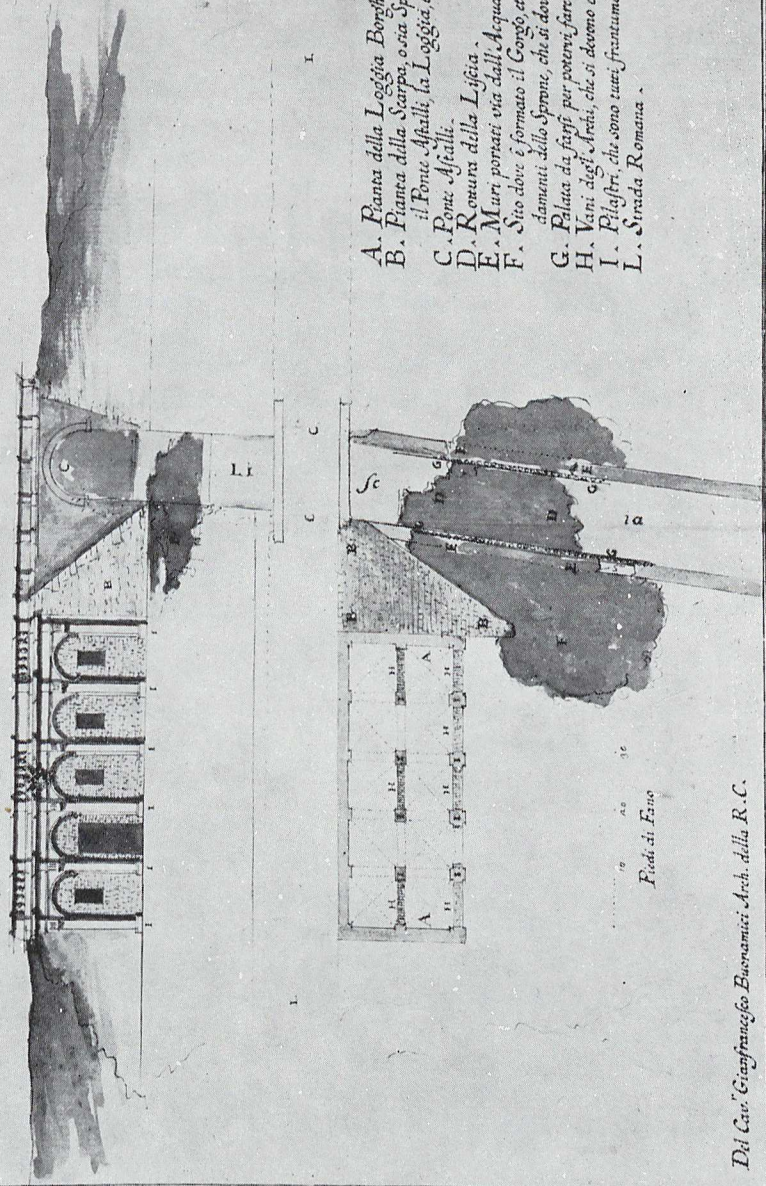
³²⁾ *Ivi*, riunione del luglio 1777.

³³⁾ *Ivi*, riunione dell'agosto 1776.

³⁴⁾ SORCINELLI, *op. cit.*, p. 435.

³⁵⁾ Archivio di Stato di Pesaro (d'ora in poi soltanto A.S.Ps), *Acque e strade, 1827-30, Memorie con sommario per la Magistratura comunale di Fano sulla riattivazione di quel porto-canale.*

Prospetto della Loggia Borghese, e Ponte Astalli con la Strada Romana, che gli passa sopra.



- A. Pianta della Loggia Borghese.
- B. Pianta della Scarpa, o sia Spina, che sostiene il Ponte Astalli, la Loggia, e Strada.
- C. Ponte Astalli.
- D. Rovina della Loggia.
- E. Muri portati via dall'Acqua.
- F. Sito dove è formato il Gorgo, a ha scaricato i fondamenti della Spina, che si dovrà rifondere.
- G. Pilaia da farsi per poterli fare lo viaggio.
- H. Vani degli Archi, che si devono chiudere.
- I. Pilastri, che sono tutti frantumati.
- L. Strada Romana.

Fatti di Fano

Del Cav. Gianfrancesco Buonamici Arch. della R. C.

Disegno dell'architetto Gianfrancesco Buonamici (anno 1744) che illustra i danni prodotti nel porto dalla cascata della Liscia (Biblioteca Federiciana, Fano)

E S P O R T A Z I O N I

<i>imbarcazioni</i>	<i>genere</i>	<i>destinazione</i>
440	granaglie	Ancona - Corfù - Trieste
220	frutta	Venezia - Dalmazia
66	vino	Roma - Venezia - Istria
132	farina	Trieste - Pontelagoscuro - Ancona
22	mandorle	Chioggia - Venezia
33	seta	Venezia
33	animali	Venezia
110	olio - carne	Venezia - Trieste
48	pelli secche	Ancona
110	mattoni	Istria
88	legname	Venezia
22	carbone	Venezia - Ancona
<hr/>		
1170	totale imbarcazioni	

I M P O R T A Z I O N I

<i>imbarcazioni</i>	<i>genere</i>	<i>provenienza</i>
66	salumi - pesce	Ancona - Trieste
132	legname	Trieste - Istria
44	bitume - spezie	Ancona - Senigallia
22	lana	Dalmazia - Puglie
11	lino	Cremona
11	riso	Lombardia
44	ferro - piombo	Venezia - Ancona
22	panni	Ancona - Senigallia
66	arance	Puglie
44	pesce	Regno di Napoli
110	sale	—
55	fieno	Ravenna
33	canapa	Romagna
<hr/>		
660	totale imbarcazioni	

Per un totale quindi, nel periodo considerato di 11 anni, di 1.830 imbarcazioni fra arrivi e partenze, all'incirca un approdo ogni tre giorni e una partenza ogni sei. Sempre per quanto riguarda l'ultimo scorcio del secolo si ha notizia soltanto di due ordinarie riparazioni del *molo-guardiano* eseguite dalla ditta Falconi, nel 1780 per l'importo di 912 scudi e nel 1796 per 342 scudi ³⁶⁾, né da parte della *Congregazione* si trova traccia di decisioni importanti almeno fino al 1803, anno in cui la stessa si diede una nuova struttura e un nuovo ordinamento ³⁷⁾.

Il progetto Castagnola, datato 4 aprile 1804 e accompagnato dalla relazione dell'ingegnere Bracci che illustrava i vantaggi che il porto di Fano poteva apportare ai paesi limitrofi e alla stessa Roma essendo per posizione geografica il più comodo punto di sbarco per le merci provenienti dalla Germania [sic], sosteneva la tesi che fosse antiproduttivo costruire un *molo-guardiano* perpendicolare alla spiaggia se si voleva mantenere una certa profondità dei fondali all'imboccatura del porto. Di conseguenza — secondo il Castagnola — la costruzione del *guardiano* era stata sempre male impostata e soltanto « scavando fino ad una conveniente profondità » si sarebbe ottenuto uno scalo migliore di quelli di Senigallia e Pesaro ³⁸⁾. Si procedette invece a semplici lavori di prolungamento della palata di levante e di accomodamento del *guardiano* per una spesa di scudi 1.500 ³⁹⁾, accantonando pure le soluzioni tecniche prospettate da Pietro Zara nel 1806 ⁴⁰⁾, senza peraltro riuscire ad evitare, nel 1807, la formazione di un grosso banco di ghiaia che lasciava aperto soltanto « un piccolo pertugio fra la palata di maestrale e il breccio-

³⁶⁾ A.A.C., *Congregazioni del porto fino al 1798*, vol. 98.

³⁷⁾ SORCINELLI, *op. cit.*, pp. 440-1.

³⁸⁾ B.F., *Cartella dei progetti cit.*, *Progetto Castagnola*, relazione ms.

³⁹⁾ A.A.C., *Congregazione del porto dal 1803 cit.*, riunione del maggio 1805.

⁴⁰⁾ SELVELLI, *op. cit.*, p. 17.

SENTIMENTO

PER RISTABILIRE, E RIDURRE

LA CADUTA, O LISCIA
DEL PORTO DI FANO,
E COSÌ PURE PER
UN REALE PROVVEDIMENTO,
E MIGLIORAZIONE CERTA

DEL MEDESIMO

Del Molto Reverendo Padre

IPPOLITO SIVIERI

DELLA COMPAGNIA DI GESU'

Lettor publico di Matematica in Ferrara,

E del Signor

GIOVANNI JACOMELLI

Architetto, e Perito della R. C. A. in detta Città, e Stato,

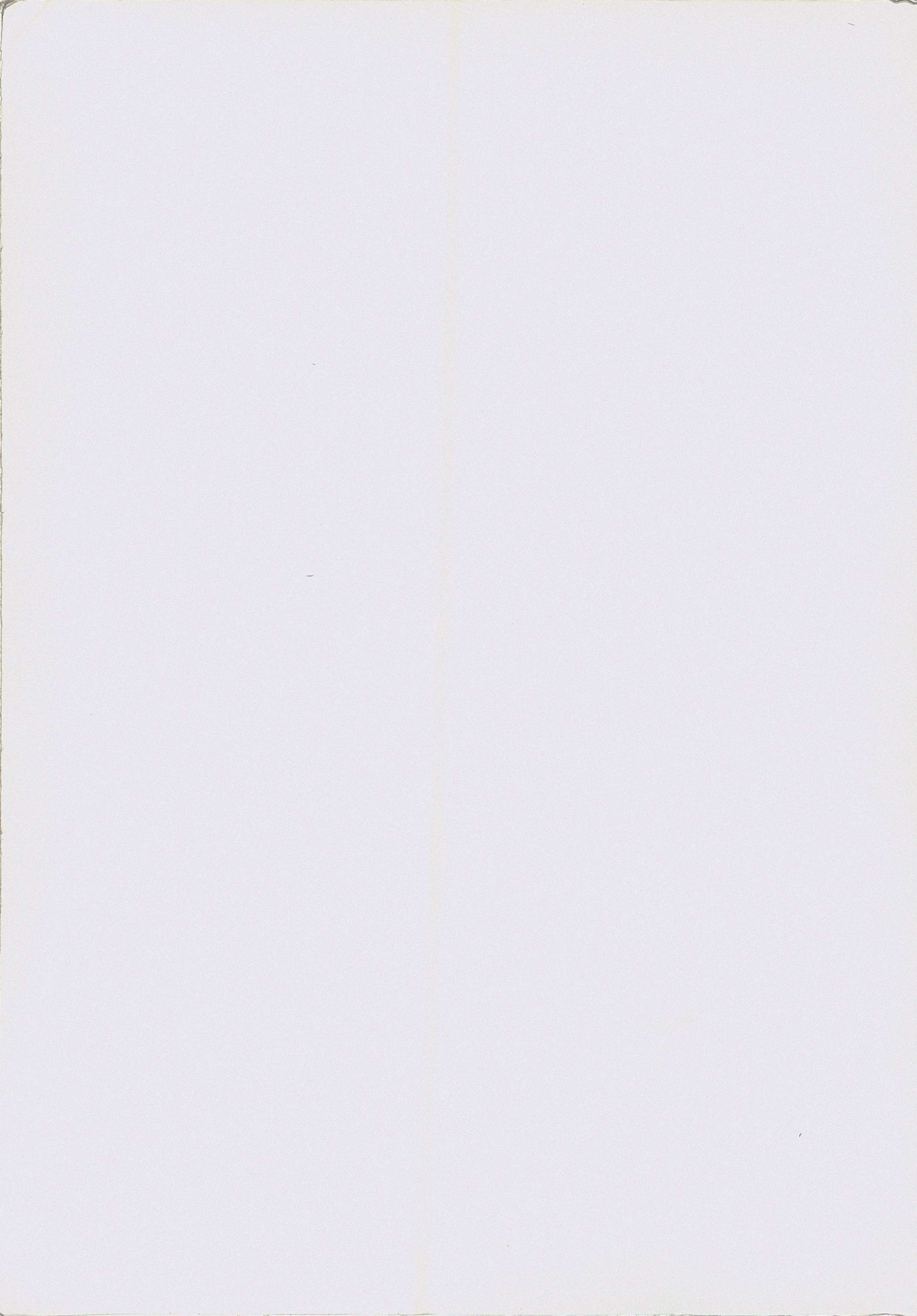
Col Sommario de' Scandagli in Calce.



IN FANO MDCCXLVI.

Per Gaetano Fanelli Stamp. Vesc. , del S. Ufficio, e Publico.

Frontespizio della relazione a stampa Sivieri-Jacomelli sui difetti del porto
(Biblioteca Federiciana, Fano)



ne per lo spazio di palmi quindici »⁴¹⁾). Di fronte ai notevoli danni che la situazione prodottasi aveva arrecato al commercio e alla pesca — all'epoca praticata da « nove bragozzi e una barchetta » nonché da un'imbarcazione di Chioggia che trascorrevva a Fano tutta l'estate⁴²⁾ — anche le autorità del Regno d'Italia incaricarono il tecnico Rimbaldo di studiare una valida soluzione al problema. Questi, aggirando gli inconvenienti collegati alla posizione dello scalo, propose « la costruzione di un porto armando la foce stessa del Metauro »⁴³⁾ senza tuttavia che tale progetto fosse affrontato sul piano pratico anche per le vicende politiche del periodo.

Nel 1815, secondo Leonardo Castracane, membro della ricostituita *Congregazione del porto*, per evitare l'accumulo ininterrotto delle rene e della ghiaia era necessario un prolungamento delle palate verso il mare e la difesa dell'imboccatura portuale mediante un molo che trattenesse i detriti. Il Castracane ricordava inoltre come alle precedenti spese del sistema portuale avessero contribuito in maniera rilevante le tassazioni annue sui mulini, ma che purtroppo, durante la *repubblicana anarchia*, si erano prodotte disfunzioni nell'amministrazione dei beni pubblici di cui anche il porto aveva negativamente risentito. La *Sacra Congregazione* aveva quindi stabilito una tassa di 283 rubbia di grano all'anno a carico dell'amministrazione dei mulini⁴⁴⁾, pari a 2.100 scudi secondo il prezzo del 1816⁴⁵⁾, ma già nel 1826 lo stesso Castracane, in contrasto con le sue ottimistiche dichiarazioni di qualche anno prima, asseriva che non era « in potere

⁴¹⁾ A.A.C., *Congregazioni del porto dal 1803* cit., riunione 12 gennaio 1808.

⁴²⁾ *Ivi*, *Archiviazione 1808*, tit. I, *acque*; *Archiviazione 1809*, tit. I, *acque*, atto n. 1169.

⁴³⁾ B.F., *Cartella dei progetti* cit., *Progetto Pancaldi-Castagnola*.

⁴⁴⁾ A.A.C., *Congregazioni del porto dal 1814 al 1818*.

⁴⁵⁾ R. PACI, *L'ascesa della borghesia nella Legazione d'Urbino dalle riforme alla restaurazione*, Milano, 1966, p. 201.

dell'uomo » impedire che i detriti alluvionali del Metauro non causassero danni continui al porto e che l'unico rimedio consisteva nella forza repulsiva della corrente della *Liscia* ⁴⁶⁾). In definitiva ancora una volta il *Vallato* e i mulini accentrarono l'interesse delle autorità e basti pensare che i lavori, riguardanti quello che altro non era se non un'infrastruttura del porto, assorbono nel periodo 1818-28 oltre 19.000 scudi, contro i 14.000 dedicati alle opere portuali vere e proprie ⁴⁷⁾).

Seguirono, nel 1829, il progetto Francolini ⁴⁸⁾ e nel 1830 il progetto Pancaldi-Castagnola entrambi inattuati « parte per la gravità dell'opera, parte perché l'esperienza veniva mostrando vane le concepite speranze, parte per le opposizioni insorte » ⁴⁹⁾).

Nel 1865, il porto di Fano passò sotto il controllo dell'Amministrazione comunale ⁵⁰⁾ che due anni dopo incaricava una commissione di redigere una relazione per i lavori da farsi. Anche in questa occasione comunque non ci si distaccò dai concetti tradizionali di rafforzamento del complesso esistente e sebbene uno studio del De Cuppis del 1866 asserisse che nella prima metà del secolo XV il mare « lambiva ancora il piede delle mura e che a poco a poco si era ritirato fino a raggiungere nel 1850 la distanza di 437 metri da esse, appunto a causa delle piene alluvionali del Metauro e dei venti da est e sud-est ⁵¹⁾), negli anni '70 si procedette con lavori di prolungamento delle palate e del guar-

⁴⁶⁾ A.A.C., *Archiviazione 1826*, tit. I, *acque*, *Riflessioni sul porto canale di Fano del signor Castracane*.

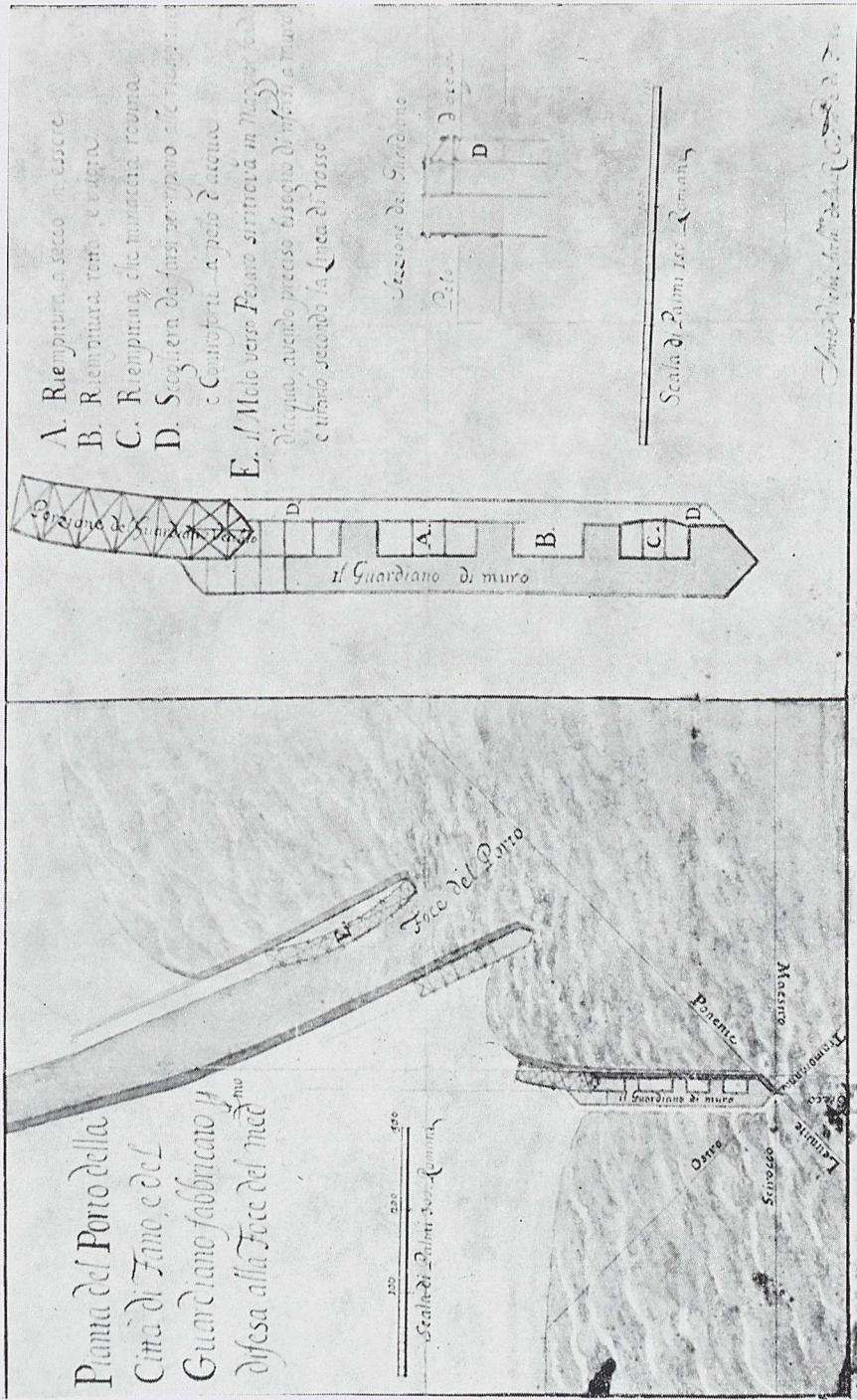
⁴⁷⁾ CORSI, *op. cit.*, p. 9.

⁴⁸⁾ B.F., *Cartella dei progetti cit.*, *Parere sulla riabilitazione del porto di Fano del Professor G. Venturoli*.

⁴⁹⁾ A.A.C., *Archiviazione 1876*, tit. I, *acque*, c. 346, *Notizie statistiche sul porto canale*.

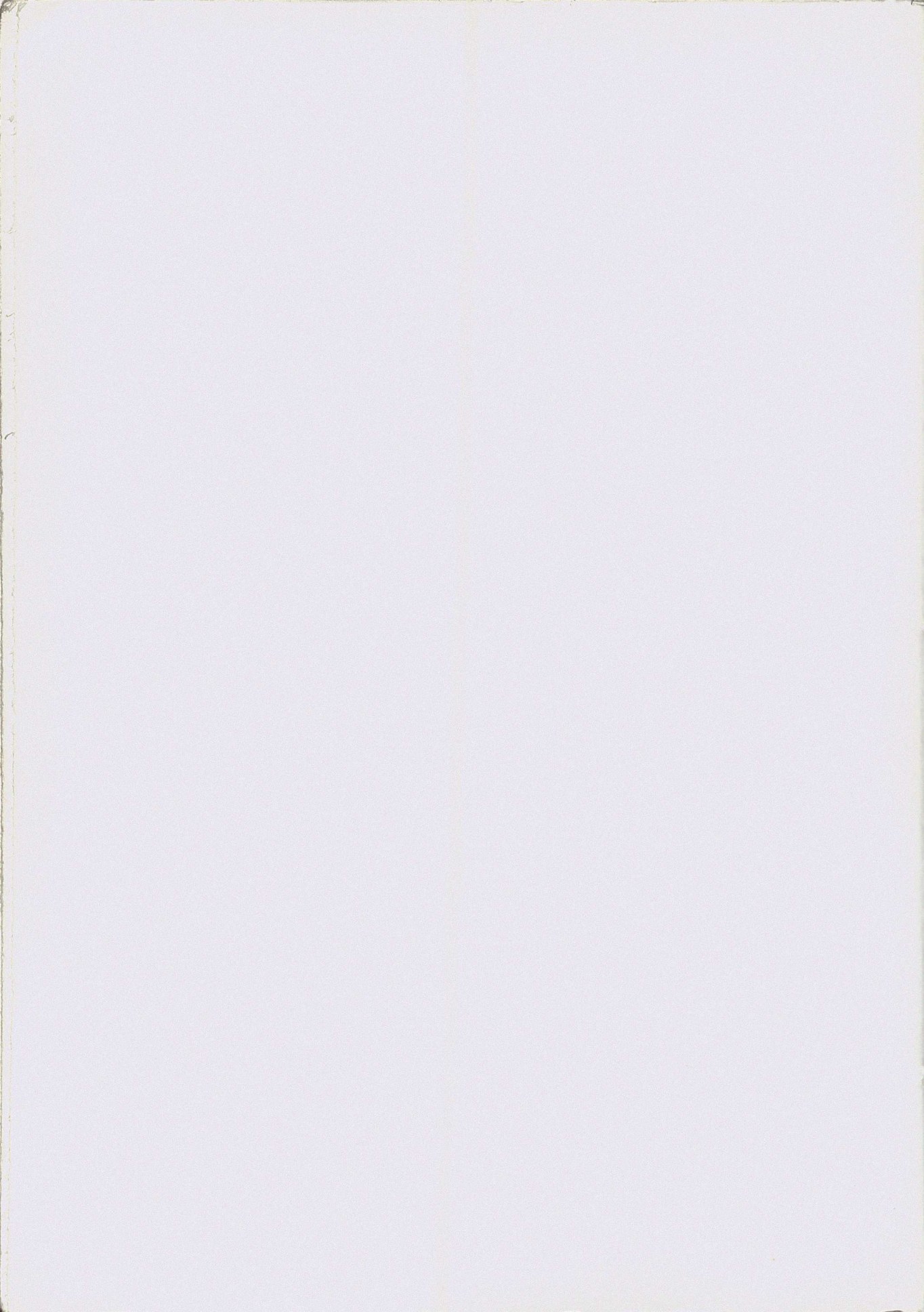
⁵⁰⁾ CORSI, *op. cit.*, p. 10.

⁵¹⁾ Cfr. P. DE CUPPIS, *Sulla fisica generale del bacino di Fano*, in *Rivista delle Marche e dell'Umbria*, 1866.



- A. Riemprira o sacco di essere
- B. Riemprira retto di legno
- C. Riemprira che muratura robora
- D. Scegliere da farsi ne oppio di Fano
e Contoforte a pelo di acacia
- E. Il Molo verso Fano simonia in Mago...
di qua avendo presso la soglia di infissi la mur
e tirano secondo la linea di rosso

Progetto dell'architetto Sante Vichi (anno 1764) per il prolungamento del molo guardiano (Biblioteca Federiciana, Fano)



diano per una spesa di circa 150.000 lire, quasi interamente a carico del comune ⁵²).

Nel 1875, su invito governativo, si costituì un *consorzio* che doveva contribuire alle spese di manutenzione del porto; era composto, oltre che dalla stessa Fano, da 14 comuni limitrofi che facevano capo per i loro traffici sullo scalo in questione. La ripartizione dei contributi venne operata sulla base di lire 6.000 e la quota singola di ogni comune era calcolata per 2/3 in ragione dell'estimo rustico e per 1/3 in ragione del numero degli abitanti, come da prospetto ⁵³):

<i>comune</i>	<i>popolazione 1871</i>	<i>quota in lire</i>
Fano	19.734	4.200,00
Fossombrone	9.056	324,89
Cartoceto	2.698	161,25
Saltara	1.750	99,43
Serrungarina	2.136	116,33
Montefelcino	2.600	118,89
S. Costanzo	3.845	203,08
Montemaggiore	1.261	75,88
Piagge	731	34,58
S. Ippolito	1.536	65,17
Cagli	10.213	350,68
Isola del Piano	1.098	43,19
Sorbolongo	603	27,08
Acqualagna	2.761	90,42
Cantiano	3.066	88,69

⁵²) Sulla spesa preventivata di 146.000 lire, 60.000 avrebbero dovuto essere a carico della Provincia e il resto a carico del Governo e del Comune (A.A.C., *Archiviazione 1870* cit., c. 346 cit.).

⁵³) A.A.C., *Archiviazione 1890*, tit. I, *acque*, rubr. 1, *Porto-canale*.

Nel bilancio del 1881 il totale delle 6.000 lire dei contributi del *consorzio* era così suddiviso ⁵⁴⁾:

per il guardiano del porto canale	L.	365
per il sorvegliante dei lavori	»	600
per l'olio minerale del fanale	»	180
per manutenzione del fanale	»	50
per manutenzione portuale	»	4.805

Si stanziavano così quasi 5.000 lire per i lavori di ordinaria manutenzione nel tentativo, se non altro, di frenare i sempre più frequenti ricorsi dei marinai e dei proprietari di barche da pesca per la pulitura dello squero e l'eliminazione dei banchi di breccia all'ingresso del porto ⁵⁵⁾. Negli anni in cui Fano lanciava le proprie iniziative nel settore turistico ⁵⁶⁾ si ripetevano infatti gli stessi inconvenienti che il porto aveva dovuto registrare due secoli prima con conseguenze facilmente immaginabili sull'economia della città che nel frattempo aveva quasi quadruplicato la sua popolazione.

Si era infatti passati dai 4.322 abitanti del 1656 ⁵⁷⁾ ai 13.982 del 1782, 15.895 del 1816 e 19.734 del 1871 ⁵⁸⁾ mentre all'epoca dell'inchiesta Jacini il *mandamento* di Fano, composto di 4 comuni per una superficie complessiva di 178,97 kmq., contava 27.318 abitanti. Di questi 9.214 erano classificati come « popolazione urbana », 3.474 come « popolazione agglomerata agricola » e 14.630 come « popolazione agricola sparsa », per una densità di 152 abitanti per chilometro quadrato. Il 67% della popolazione del *mandamento* risultava dedicato all'agricoltura, un buon numero si dedicava alle varie forme artigianali e commerciali, un migliaio gravitava sull'economia portuale e infine esisteva un

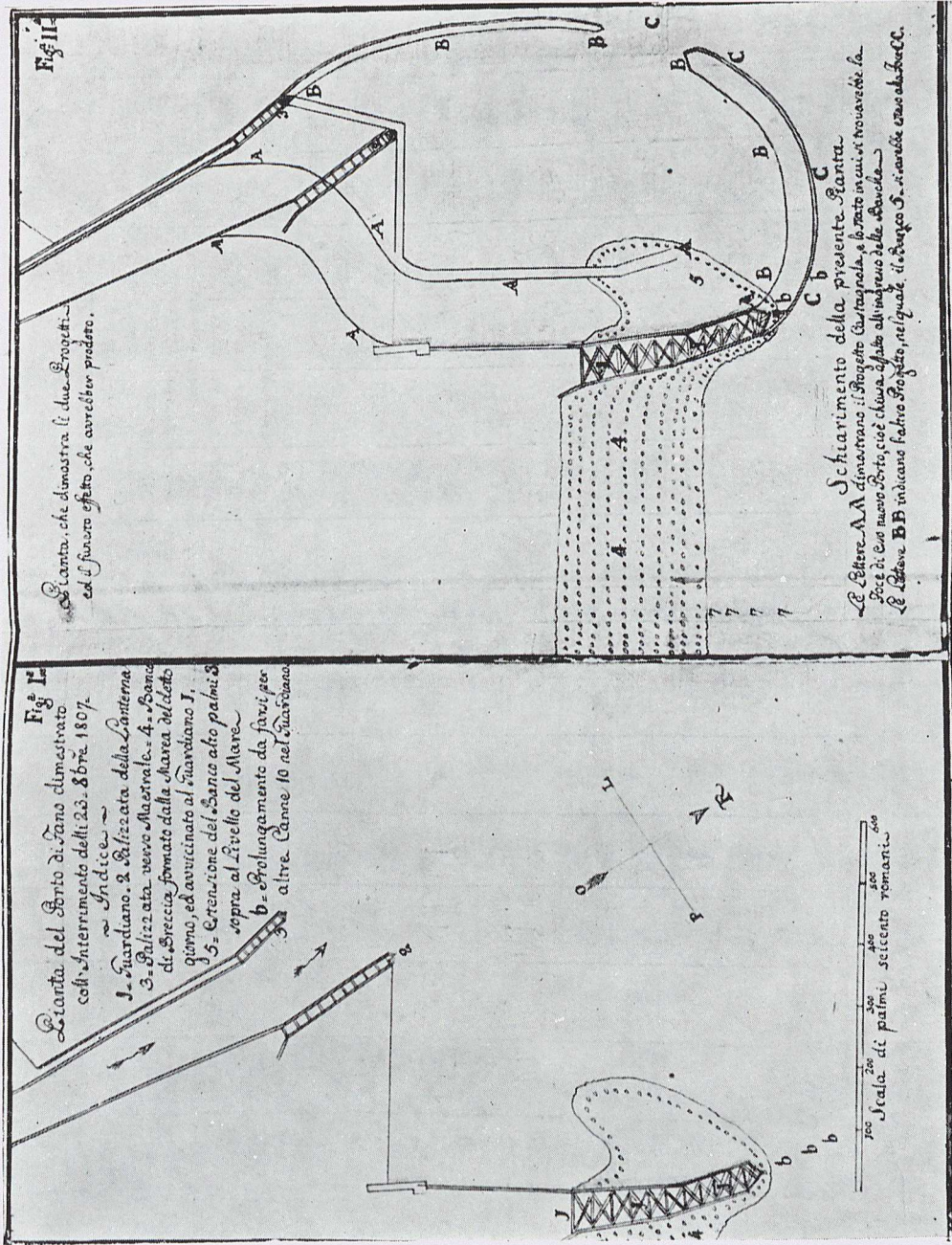
⁵⁴⁾ A.A.C., *Archiviazione 1881*, allegati al bilancio comunale del 1882.

⁵⁵⁾ *Ivi*, *Archiviazione 1880*, tit. I, rubr. 1, prot. n. 887.

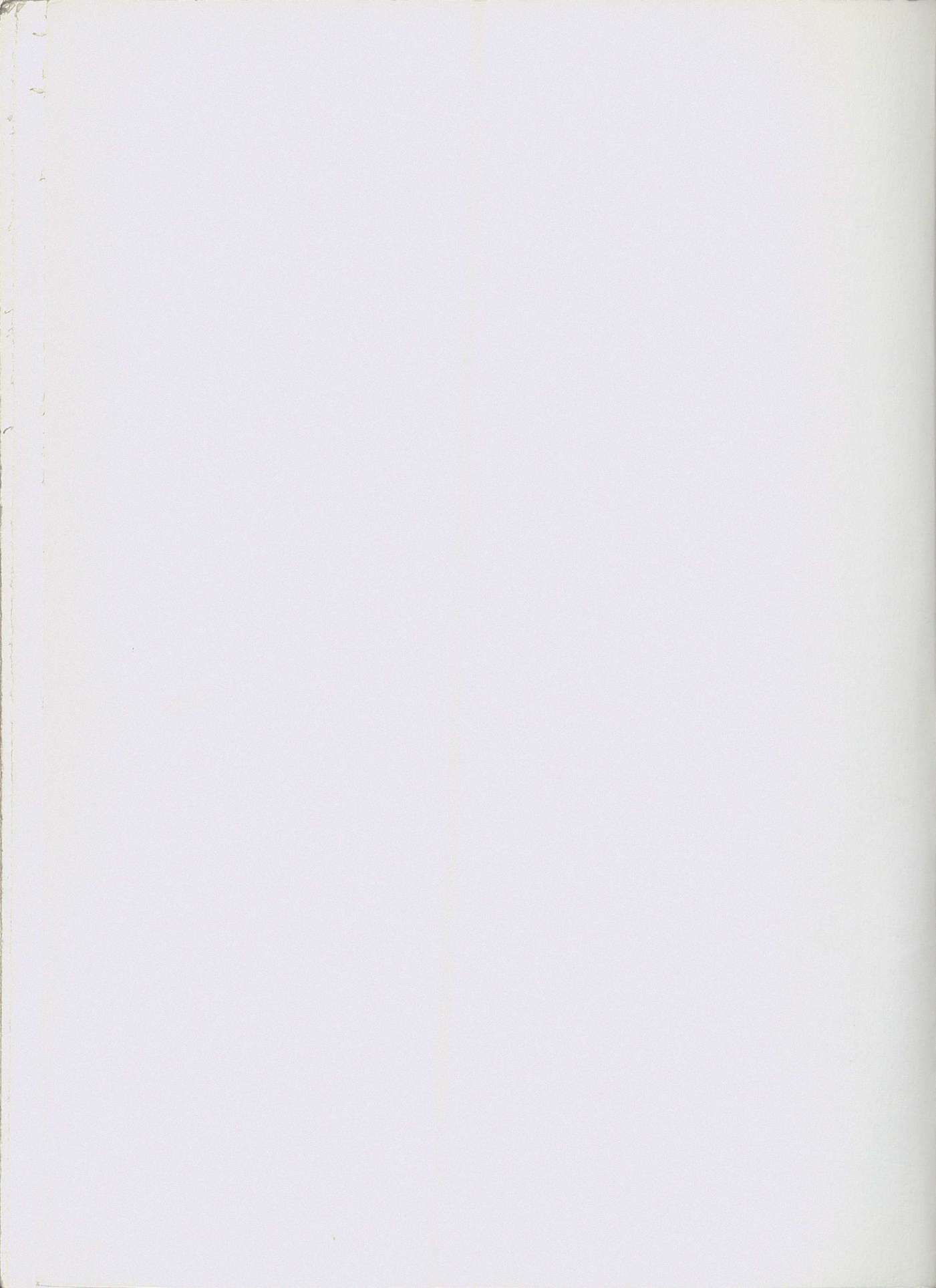
⁵⁶⁾ *Ivi*, *Archiviazione 1890*, tit. I, rubr. 3, *manifesto pubblicitario*.

⁵⁷⁾ Cfr. P. C. BORGOGELLI, *Un censimento del 1656*, in *Studia Picena*, a. III (1927).

⁵⁸⁾ *Il Gazzettino*, settimanale fanese, nn. 32-33, 25 luglio 1907.



Disegno dell'ingegner Clemente Campanari riprodotto l'imboccatura del porto nell'ottobre 1807 e pro-
 posta di costruzione di un bacino d'ingresso (Biblioteca Federiciana, Fano)



rilevante numero di sottoccupati e disoccupati che nei primi del '900 daranno vita ad un massiccio fenomeno di emigrazione ⁵⁹).

In questo contesto sociale, strettamente legato all'economia agricola e alla ricerca di nuovi sbocchi occupazionali, si andò maturando per il porto una delle più contraddittorie vicende della sua storia; in un completo caos di competenze si svilupparono in sedi diverse ambigue soluzioni di compromesso, protagonisti il Genio Civile Provinciale, l'Ufficio Tecnico Governativo e la Commissione portuale cittadina. Infatti nel 1892 questi organi avanzarono tre proposte diverse fra loro: la prima consisteva nella costruzione di una scogliera in mare aperto; la seconda, nel prolungamento delle palate; la terza infine nel restauro del *molo-guardiano* ⁶⁰).

Nel luglio dello stesso anno il conte Montevecchio, sindaco di Fano, indirizzava al deputato Mariotti il seguente significativo telegramma: *Giunto stamane ispettore Milesi ed ingegnere Genio — venuti principalmente per porre riparo vecchia palata che più non esiste — Si è insistito perché prontamente provvedasi alla meglio d'entrare ed uscire liberamente dal porto — Ci si risponde « Faremo » « Vedremo »! — Qui occorre invece si faccia per non andare incontro a danni gravi nella sola industria fiorente che abbiamo — Se mancano i mezzi, come asserisce ingegnere del Genio, si provveda — E credo che il Ministro, mercé tua, non si rifiuterà — Le buone parole non servono, occorre agire e rimettere tutto nel mediocre stato, almeno, che avevamo* ⁶¹).

⁵⁹) F. NOBILI-VITELLESCHI, *Atti della Giunta per l'inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola*, Roma, 1883, t. II, pp. 364 sgg.

Per alcuni cenni sull'emigrazione a Fano, cfr. SORCINELLI, *op. cit.*, pp. 444-5 e nota 75.

⁶⁰) A.A.C., *Archiviazione 1892*, tit. I, rubr. 1, *acque*, prot. nn. 598, 986, 1558.

⁶¹) A.A.C., *Archiviazione 1892*, tit. I, rubr. 1, *acque*, copia del telegramma spedito dal signor Montevecchio, sindaco di Fano, al deputato Mariotti, prot. n. 1417.

Ma ancora nel 1904, una relazione del Genio Civile Provinciale, constatato che « l'industria peschereccia costituiva la principale risorsa della classe marinaresca fanese », che in porto non era possibile l'accesso ai « velieri adatti per eseguire operazioni commerciali », che l'imboccatura e il « tratto più foraneo del canale » erano soggetti a continui interramenti, che a niente servivano le acque della Liscia e le vecchie semifradicie palate, era giunta alla conclusione della inutilità di voler migliorare le condizioni del porto « nello stato delle opere che lo costituivano » ⁶²).

Se infatti nell'ultimo trentennio dell'Ottocento l'attività peschereccia aveva subito un notevole incremento ⁶³), un documento del 1904 così puntualizzava la situazione mercantile del porto: « Il traffico è fatto esclusivamente da barche ascritte a questo ufficio e poche sono quelle di altri porti che approdano a Fano per importare ed esportare merci, all'infuori del servizio della ghiaia, ché allora concorrono i trabiccoli di tutta la costa settentrionale [...]. Nessuna nave con bandiera estera fa operazioni di commercio con Fano » ⁶⁴).

Il 25 settembre 1904 si rispolverò il progetto del Genio Civile di sei anni prima relativo alla costruzione di una darsena di m. 80 x 35 in grado di accogliere circa 20 imbarcazioni fanesi che erano costrette ad ormeggiare nel porto di Rimini ⁶⁵).

⁶²) A.A.C., *Archiviazione 1904*, cat. X, cl. II, fasc. 9, *Relazioni e proposte per assicurare un conveniente ricovero alle barche peschereccie che si ormeggiano nel porto di Fano*.

⁶³) SORCINELLI, *op. cit.*, pp. 444-5.

⁶⁴) SORCINELLI, *op. cit.*, p. 446 nota 73.

⁶⁵) A.A.C., *Archiviazione 1904*, cat. X, cl. II, fasc. 9, verbale della riunione consigliere in data 29 settembre 1904. A titolo informativo si ricorda che la lunghezza del porto dalla *Liscia* all'estremità dei moli era di 697 metri e la larghezza media di 19 metri. La lunghezza media di una barca da pesca era di 18 metri e la larghezza di 5 metri (U. FERRETTI, *L'industria della pesca nella marina di Fano*, Pavia, 1911, p. 12; A.A.C., *Archiviazione 1904 cit., relazioni e proposte cit.*).

Parecchie voci si levarono contrarie a questo progetto parziale e furono avanzate anche controproposte che — secondo la definizione dell'Ufficio tecnico — « si perdevano nel dedalo della tecnica, confondendo i desideri con l'effettuabile e l'immediato bisogno con idee grandiose e lontane » ⁶⁶).

Ma anche questa occasione era destinata a rimanere sulla carta « date le condizioni finanziarie della provincia » ⁶⁷) e nel dicembre 1905 l'impresa Gentili iniziò dei semplici lavori di escavazione del fondale « a mezzo di otto cucchiaie armate sulla banchina » ⁶⁸). Ogni altro lavoro fu bloccato dalla « Commissione del piano regolatore dei porti » ⁶⁹) evidentemente nello spirito del disegno di legge Gianturco (26 settembre 1906) che prevedeva lo stanziamento di 100 milioni di lire per l'esecuzione di opere marittime in 24 porti di diversa importanza, come ad esempio Napoli, Venezia, Livorno, Santo Stefano e S. Benedetto del Tronto. L'esclusione di tanti altri scali, compreso quello di Fano, suscitò la reazione dei centri interessati e la formulazione da parte della minoranza governativa di un disegno di legge che prevedeva la spesa di 150.000.000 di lire da dividersi tra tutti i porti e le spiagge dichiarate di *pubblica utilità* ⁷⁰).

Fu proprio in questi anni che la questione portuale fanese venne acquistando un sempre maggiore peso nelle vicende politiche cittadine, tanto da provocare nel biennio 1909-10 lo spostamento a sinistra dell'elettorato, dapprima con l'elezione a deputato del socialista Ciruolo ⁷¹) e quindi con la vittoria dei socia-

⁶⁶) A.A.C., *Archiviazione 1904 cit.*, verbale della riunione in data 29 settembre cit.

⁶⁷) *Ivi*, *Archiviazione 1905*, cat. X, cl. II, fasc. 1, *lettera del sindaco di Fano*, prot. n. 7580.

⁶⁸) *Ivi*, *Archiviazione 1906*, cat. X, cl. II, fasc. 1, *lettera al sindaco di Fano*, prot. n. 439.

⁶⁹) *Ivi*, *Lettera al sindaco di Fano*, prot. n. 6998.

⁷⁰) *Il giornale d'Italia*, n. 129, del 9 maggio 1907.

⁷¹) Cfr. N. FERRI, *La vittoria di Ciruolo*, in *Supplemento al Notiziario*, Fano, 1967.

listi nelle amministrative, dopo una violenta campagna elettorale impostata principalmente sulla mancata realizzazione nella città di uno scalo veramente funzionale ⁷²).

Proprio nel 1910, il Ministero dei Lavori Pubblici — grazie all'interessamento del neo-deputato — trasmetteva il progetto relativo al porto di Fano al Consiglio Superiore dei Lavori. « La nuova sistemazione — commentava un foglio locale — si farà includendo il bacino compreso fra l'attuale molo di Levante e il molo-guardiano e costituendo davanti a quel bacino ed alla bocca dell'attuale porto-canale, un vasto specchio acqueo recinto di nuovi moli [...] che serviranno per ormeggio [...] ed operazioni di commercio » ⁷³). Il *molo-guardiano*, inoltre, sarebbe stato prolungato di tre tratti, rispettivamente di metri 70,66 e 45; anche il molo di ponente sarebbe stato prolungato in modo da formare un bacino di 20.700 mq. ⁷⁴). La spesa preventivata era di lire 650.000 e *Il Cittadino*, commentando la notizia, fra l'altro scriveva: « Ora possiamo esultare e proclamare alto che in pochi mesi si è giunti là dove solo era follia sperare di giungere ». Infatti « ci avevano abituati per 25 anni a sentire le malinconiche venie del giornale ufficiale [Il Gazzettino] che invitava sempre ad essere buoni, a non chiedere e a non sapere [...]. Ogni parola era diretta a calmare ogni ardore, a togliere ogni speranza, a dimostrare impossibile ogni provvedimento che non fosse nei limiti più ristretti e meschini » ⁷⁵).

Il progetto superò in pochi mesi tutte le difficoltà connesse all'*iter* burocratico e ai primi di febbraio del 1911 il Ministero stanziava la cifra di L. 131.000 per la sistemazione della banchina davanti alla torre del fanale e del molo di levante ⁷⁶), mentre

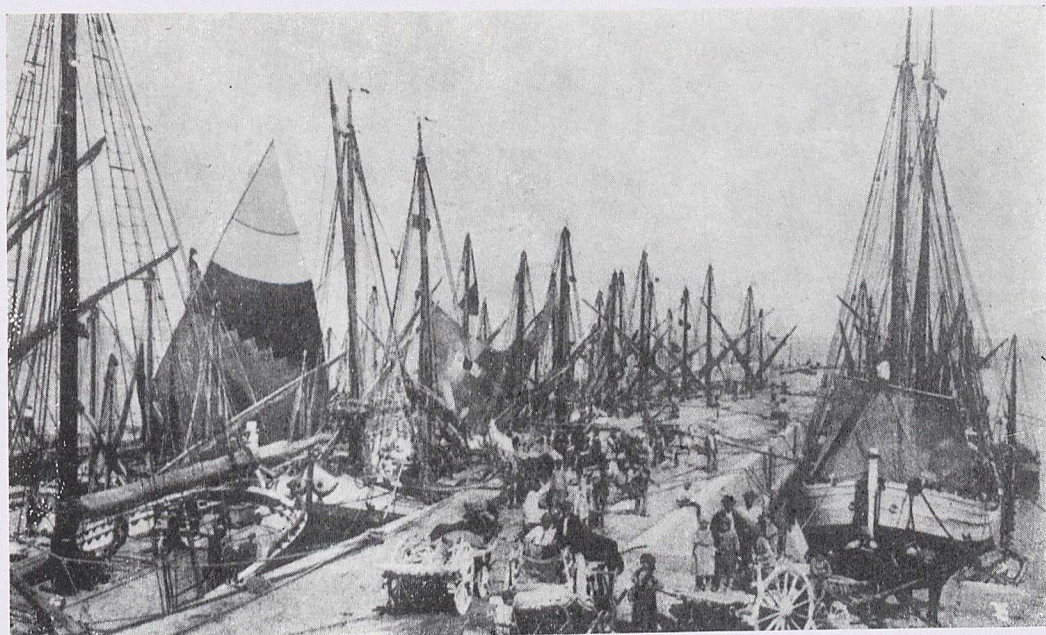
⁷²) SORCINELLI, *op.cit.*, pp. 447-8 e nota 80.

⁷³) *Il Cittadino*, n. 14, del 17 aprile 1910.

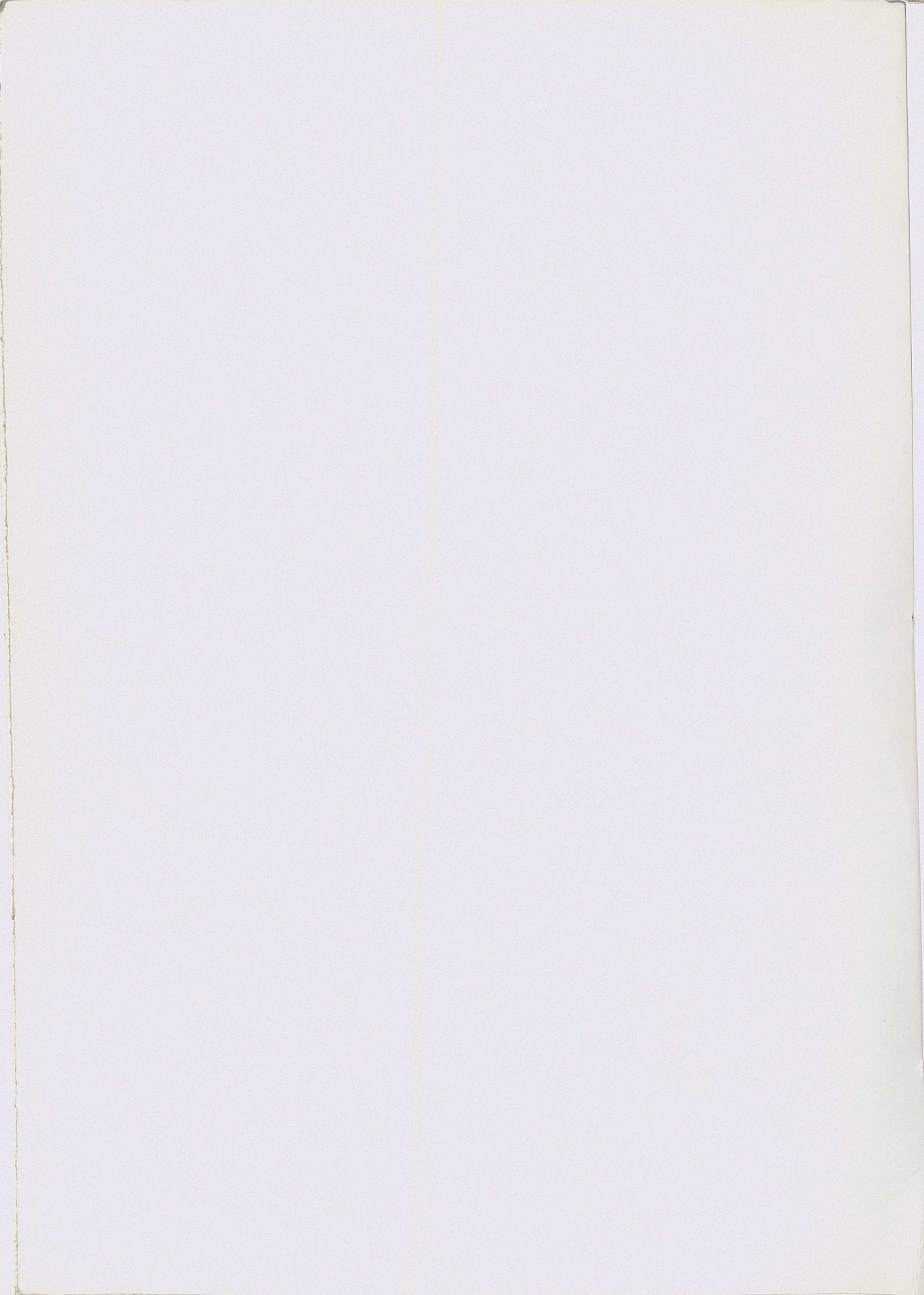
⁷⁴) *Il Gazzettino*, n. 16, del 24 aprile 1910.

⁷⁵) *Il Cittadino*, n. 14 cit.

⁷⁶) *Il Cittadino*, n. 5, del 5 febbraio 1910.



Due immagini del porto agli inizi del '900 (*Biblioteca Federiciana, Fano*)



nel giugno successivo la ditta Nobili, che si era aggiudicata l'appalto con un ribasso del 15,33%, iniziava i lavori ⁷⁷⁾.

Sulla fine dell'anno arrivava la notizia dello stanziamento di altre 500.000 lire per il completamento dei lavori ⁷⁸⁾ e l'amministrazione comunale organizzò per l'occasione pubbliche manifestazioni, cortei e luminarie che *Il Gazzettino* definì, ironicamente, come sintomatiche del temperamento degli uomini che reggevano il comune e dei partiti che essi rappresentavano ⁷⁹⁾.

L'organo ufficiale della sezione socialista di Fano commentò invece la notizia in chiave tutta politica; quello che era avvenuto — scrisse — era il frutto inevitabile di una lunga lotta socialista iniziata nel marzo del 1909 con la vittoria di Ciruolo e la sconfitta « delle reclute arrugginite dei seminari e della reazione », relegate, « finalmente, nei musei accanto alle mummie » ⁸⁰⁾.

PAOLO SORCINELLI

⁷⁷⁾ *Il Cittadino*, n. 20, del 3 giugno 1911.

⁷⁸⁾ *Ivi*, n. 37, del 13 dicembre 1911.

⁷⁹⁾ *Il Gazzettino*, n. 51, del 17 dicembre 1911.

⁸⁰⁾ *In Vedetta*, n. 37, del 17 dicembre 1911.

PROGETTI PORTUALI *)

(1600-1863)

Progetto	PORTA	(1600)
»	RAINALDI	(1612)
»	ANONIMO	(1666)
»	MEYER	(1692)
»	CERRUTI - CACCIA	(1693)
»	VESTRI	(1700)
»	GABUS	(1718)
»	VALERIANI	(1724)
»	BUONAMICI	(1744)
»	SIVIERI - JACOMELLI	(1746)
»	MURENA	(1756)
»	VICHI	(1764)
»	BRACCI	(1765)
»	CIARAFONI	(1768)
»	ANONIMO	(1790)
»	FABBRI	(s. d.)
»	VICI	(s. d.)
»	CASTAGNOLA	(1804)
»	ZARA	(1806)
»	GIULIANI	(1816)
»	FRANCOLINI	(1829)
»	VENTUROLI	(1830)
»	PANCALDI - CASTAGNOLA	(1831)
»	CASTAGNOLA	(1836)
»	PERSEGUITI	(1846)
»	GENIO PROVINCIALE	(1856)
»	COMMISSIONE COMUNALE	(1863)

*) In questo elenco non tutte le date concordano con quelle indicate nel nostro lavoro. Vi figurano nomi di cui non abbiamo trovato traccia e mancano viceversa progetti da noi citati.

L'elenco fu redatto nel 1909 dalla Commissione tecnica comunale e aveva lo scopo di sottolineare, di fronte al Genio Civile Provinciale, l'infruttuosità dei lavori fino ad allora eseguiti (A.A.C., *Archiviazione 1909*, cat. X, cl. IX, fasc. 3°).