

## LE ORIGINI DEL PORTO BORGHESE

*Simone Diotallevi*

*Nel momento in cui risulta ormai prossimo il completamento dei moderni lavori di ampliamento e potenziamento delle strutture portuali fanesi, non è parso inopportuno riproporre per sommi capi le vicende plurisecolari dell'antico porto-canale, partendo dal riordino del vallato di derivazione dell'acqua del Metauro, seguito dallo scavo del cosiddetto porto Borghese ad opera dell'architetto romano Girolamo Rainaldi (secondo decennio del sec. XVII), giungendo fino ai tempi più recenti che hanno registrato (già dal primo trentennio del secolo scorso) le fortune dello scalo marittimo fanese come porto peschereccio fra i primi dell'Adriatico: fortune che sembrano ora destinate ad ulteriori sviluppi come porto turistico, favorite dalla presenza in loco di una fiorente cantieristica per motopescherecci e grandi imbarcazioni da diporto.*

*La prima parte di tale studio è stata estrapolata dalla tesi di laurea del giovane architetto Simone Diotallevi: tesi dedicata all'attività del suddetto Girolamo Rainaldi in area marchigiana e discussa presso l'Università di Pescara nell'anno accademico 2000/01, relatore professor Tommaso Scalesse e correlatore architetto Cristiano Marchegiani. La seconda parte, predisposta dal professor Franco Battistelli, è stata invece resa possibile dal ricco materiale iconografico conservato nella raccolta di disegni e stampe della Biblioteca Federiciana.*

*[n.d.r.]*

### **Il riordino dei vallati, dei ponti e dei molini**

La testimonianza dell'esistenza di un vallato e della relativa chiusa sul Metauro non va oltre il 1358<sup>1</sup>; tuttavia è ipotizzabile che fin dai tempi più antichi esistesse a servizio dei molini una qualche derivazione dell'acqua del Metauro verso la città, particolarmente in direzione dell'Arco di Augusto, la più antica Porta Maggiore di Fano, o verso il lato sud-orientale della cinta muraria a Porta S. Leonardo, presso la quale è costantemente attestata la presenza di un ponte. L'acqua potabile era invece fornita alla città dall'acquedotto romano e da numerosi pozzi.

<sup>1</sup> Archivio di Stato di Pesaro, Sezione di Fano (d'ora in poi ASPSF), sez. III, Depositeria, b. 17, c. 100 r.



Dalla metà del Trecento ricorre con insistenza nei carteggi comunali il problema del mantenimento sia dei molini, a cominciare da quelli più antichi della Sacca (sul Metauro tra Calcinelli e Tavernelle), sia dei vallati di cui però non si conosce l'esatto sviluppo sul terreno. Altri molini più recenti macinavano sull'Arzilla. Nell'ultimo decennio del XVI secolo è sicura l'esistenza di un piccolo vallato che si dipartiva dal Metauro, all'incirca nella zona della Gramaccia, e vi rientrava dopo averlo fiancheggiato sulla sinistra, dando acqua al Molino della Torre e al Molino di Sotto, entrambi della comunità.

Dal 1595 al 1600 s'era studiato un progetto per rendere sicuri e ben funzionanti i vallati, ma senza successo perché mancarono la fiducia e la determinazione necessaria<sup>2</sup>.

Finalmente all'inizio del nuovo secolo il Consiglio generale cominciò a pensare alla realizzazione di un vallato completamente nuovo, dal Metauro alla città; la spesa si prospettava ingente e qualcuno per risparmiare propose di convogliare l'acqua dell'Arzilla, corso d'acqua più vicino alla città, ma assai sopravvalutato.

L'architetto Giovanni Fontana, interpellato sulla scelta, optò per il Metauro perché ricco d'acqua tutto l'anno e pertanto più adatto a garantire il funzionamento dei molini ed a sgravare la città dalla "gravezza di pagare alli padroni dei molini dell'Arzilla". Progettò costui di condurre il vallato verso Porta S. Leonardo, facendo poi scorrere l'acqua nel fosso delle mura fino al porto di cui lui stesso iniziava ad interessarsi<sup>3</sup>. Il progetto rimase sulla carta per la mancanza di finanziamenti (anni di carestia e di "contagi"), ma intanto col Fontana si precisava concretamente l'idea di sfruttare l'acqua del vallato non solo per i molini. Si giunge così al 1610, anno importante per il Comune perché si inizia a deliberare la realizzazione di opere di grande rilevanza quali il nuovo vallato ed il porto.

A far prendere la successiva e definitiva decisione sulla realizzazione del vallato fu proprio lo stato di persistente precarietà dei molini della Torre e di Sotto, importanti perché assicuravano al Comune gran parte delle entrate necessarie a far fronte alle tasse Camerali. Nel mese di giugno 1610 (tra l'11 ed il 16) il Consiglio chiede a Roma l'invio di un "perito pratico et di valore" per il riordino dei molini che "sin hora in diversi tempi et condiversi periti si sono tutti resi inutili, et sono stati tutti dal fiume rotti e menati via"<sup>4</sup>. Il 22 settembre il gonfaloniere comunica al

<sup>2</sup> ASPSF, Protocollo cancellieri, b. 30, c. 93 v, 187 r.

<sup>3</sup> ASPSF, sez. V, Registri, registro 9, c. 170 r.

<sup>4</sup> ASPSF, sez. II, Consigli, b. 127, c. 69 r.



Consiglio che lui stesso, i priori e i consiglieri incaricati a studiare il problema, considerato che da 50 anni quei molini avevano fatto spendere somme ingenti inutilmente e che per farli nuovi l'architetto inviato da Roma, Bartolomeo Breccioli (nativo di S. Angelo in Vado), prevedeva una spesa ingente senza garanzia di lunga durata, pensano di prendere con coraggio la strada già intravista per risolvere l'annosa questione: trasferire i molini nella città e far arrivare l'acqua del Metauro in città, entrando da Porta Maggiore<sup>5</sup>. La proposta è accettata ed il gonfaloniere per prendere decisioni con rapidità chiede per se, per i priori e per gli incaricati una speciale delega, questa sarà poi rinnovata ai loro successori nel corso dell'anno seguente. Sei mesi dopo, giunto a Fano il Breccioli, si parla del nuovo vallato e dei molini come cosa già fattibile (invece occorre il consenso di Roma) prevedendo di spenderci 13000 scudi.

Nell'aprile 1611 il Breccioli presenta il progetto definitivo con alcune modifiche per far "riuscire più stabile e duraturo" il vallato: la presa d'acqua viene spostata più a monte, e il vallato sarebbe stato allontanato dal fiume, dopo un breve tratto, per evitare il rischio di qualche "rotta" in caso di piena. La nuova previsione di spesa saliva ulteriormente, anche perché (oltre al maggiore lavoro) occorre acquistare altre porzioni di terreno.

Sorgono perplessità, lo sforzo economico appare molto gravoso; vengono consultati Giovan Battista Ciucci e Alessandro Duelli, noti esperti, che non si discostano molto da quanto aveva previsto il Breccioli. Alcuni consiglieri, forse timorosi di veder tagliati i propri terreni, insistono perché si chiamino altri periti; a questo punto il gonfaloniere, forte del mandato fiduciario ricevuto, decide di far procedere il Breccioli visto che da Roma il denaro era già stato concesso anche grazie ai buoni uffici dell'abate fanese Galeotto Uffreducci (cameriere segreto di Paolo V, il cui sostegno alla città natale fu continuo e certamente più consistente rispetto a quello precedente di due altri illustri concittadini quali Papa Clemente VIII Aldobrandini ed il cardinale Girolamo Rusticucci).

Si erano concluse le pratiche dell'appalto per lo scavo del vallato, assunto per 17000 scudi da tre "cavatori" aquilani, caporali Alessandro Collinei, Salvatore Bonifatio e Pietro Dionisio<sup>6</sup>, quando il 24 luglio 1611 "cadde una pioggia dirottissima restando sommerso dall'acqua per tre giorni continui il molino a grano fuori di città, e nel quarto giorno rovi-

<sup>5</sup> A. DELI, Fano nel seicento, Fano 1989, p.239.

<sup>6</sup> Biblioteca Comunale Federiciana di Fano (d'ora in poi BCFF), Mss. Carrara, XI, b. 30, c. 5 r.



nò da' fondamenti; il medesimo avvenne a quello de' Simonetti, ed all'altro nominato della Sacca; si ruppero gli argini del vallato; la chiosa, che serviva per l'uso de' molini rovinò in sì fatto modo, che neppure vi rimasero le vestigia; e caderono i ponti sopra i fiumi del Metauro, e dell'Arzilla<sup>77</sup>. Dopo il nubifragio si sentì ancora più impellente la necessità di portare a termine il progetto del Breccioli. I cavatori aquilani dovevano innalzare la nuova chiosa, "tagliare" il vallato, costruire il molino dentro la città nei pressi dell'Arco di Augusto, scavare un piccolo vallato dal molino al mare costeggiando le Mura della Mandria. In più si impegnavano a garantire il funzionamento del molino per tre anni.

Il Breccioli che dirigeva i lavori fece nell'agosto 1611 alcune modifiche, in polemica coi Priori, per assecondare qualche interesse privato. Ci fu persino un tentativo di farlo ripiegare su un condotto interrato per evitare il taglio dei poderi. Però ci si convinse che con tale soluzione l'acqua sarebbe stata sufficiente solo per i molini e non anche per il porto come si stava già pensando.

L'opera procedette velocemente e tranne l'utilizzazione di qualche tratto di un vecchio vallato lo scavo fu fatto ex novo sui terreni appositamente acquistati: nel maggio 1612 l'acqua giungeva nei pressi della città. Nello stesso mese il Breccioli, che stava redigendo un suo progetto per il nuovo porto, essendo apparso poco premuroso degli interessi del Comune, scontroso coi priori e malvisto dall'Uffreducci che lo riteneva legato al duca d'Urbino, veniva sostituito nella direzione dei lavori, il 23 dello stesso mese arrivava a Fano Girolamo Rainaldi.

Il Rainaldi doveva adottare nuove soluzioni tecniche per garantire il buon funzionamento del vallato appena scavato e doveva realizzare il molino col già ricordato vallato di scarico fino al mare. Rainaldi si preoccupò di frenare, specie nella parte finale, l'impeto dell'acqua che scorreva in leggero pendio: per tanto accentuò alcune tortuosità del percorso, redasse una dettagliata relazione, datata 25 maggio 1612, in cui scrive ogni intervento da compiere, lasciò dei progetti di ponti, che nella relazione richiama con delle lettere: di legno tipo D, di muratura tipo C; curò che le acque dei maggiori fossi passassero o sopra o sotto il vallato per evitare l'immissione di terra e fango. Il passaggio di un corso d'acqua sopra un altro avveniva sui cosiddetti "ponti a canale", cioè canali pensili in muratura o legno; su uno di questi ponti Rainaldi fece scorrere il Fosso degli Uscenti che così superando il vallato continuò a scariarsi vicino alla foce del Metauro.

Rainaldi inoltre sistemò il molino dentro la città in prossimità dell'Arco

<sup>77</sup> P. M. AMIANI, *Memorie storiche della città di Fano*, vol. II, Fano 1751, vol. II, p. 255.



di Augusto (“l’architetto Rainaldi ha detto di fare il molino dentro la città”<sup>8</sup>) e questo prese a macinare in poco tempo. La rapidità degli interventi e la felice soluzione di questi non impedì il verificarsi di una controversia del Rainaldi con gli aquilani che non solo non volevano saperne di provvedere per tre anni a mantenere pulita la chiusa sul Metauro, ma sostenevano anche di non essere tenuti a fare le strade lungo il vallato.

Malgrado queste divergenze la realizzazione del nuovo vallato, il riordino dei ponti ed il molino erano del tutto pianificati; il 4 giugno 1612 (dopo soli 13 giorni dal suo arrivo a Fano) il Rainaldi riceveva la ricompensa di scudi 222:38 “per ricognit.<sup>e</sup> di haver visto e livellato e fatti più disegni si del molino e ponti che vanno sop.<sup>a</sup> il canale come del porto et altro nel modo che si vede nei disegni che hà lasciati con piena istruzione per la perfett.<sup>e</sup> di d.<sup>no</sup> canale”<sup>9</sup>. Il vallato Breccioli – Rainaldi dà il via a quello che, con correzioni di percorso nel Settecento, è giunto ai giorni nostri come “Canale Albani”.

Adesso le attenzioni della città si concentrano sul porto che, come dalla nota di pagamento sopra citata, era già motivo di studio per il Rainaldi.

### **Porti e approdi prima del secolo XVII**

Non offrendo comodità di un adeguato ricovero naturale, la costa fanese, diritta per tutta la sua estensione da Fosso Sejore a Marotta con la sola interruzione delle foci dell’Arzilla e del Metauro, ha posto la città fin dai tempi più antichi di fronte alla necessità di munirsi di un porto. Tale necessità era molto sentita soprattutto per poter sfruttare al meglio la posizione geografica della città, posta com’è al punto di arrivo al mare della strada consolare Flaminia costituendone lo scalo naturale in Adriatico ed il collegamento più diretto col Levante e Venezia. La prospettiva di grandi commerci indusse da sempre i governanti della città a spendere copiosamente per il porto affinché le barche potessero avere un facile accesso.

Mancano notizie precise dell’esistenza di un porto nell’epoca romana; però da un passo di Vitruvio<sup>10</sup> si può dedurre che le navi potevano approdare a Fano, Pesaro ed Ancona.

Gli storici locali scrissero che il porto era chiamato “di Augusto” perché era stato costruito quando Augusto fece realizzare la nuova cinta di

<sup>8</sup> BCFE, Mss. Carrara, XI, b. 30, c. 31 r.

<sup>9</sup> ASPSF, sez. III, Depositeria, b. 228, c. 73 r.

<sup>10</sup> VITRUVIO, De Architectura Libri, libro II, cap. XI.



mura e vari edifici della Colonia Giulia Fanestre<sup>11</sup>. L'Amiani<sup>12</sup> scrive di un restauro fatto al Porto di Augusto al tempo degli imperatori Graziano e Valentiniano (c. 375 d. C.); non è dato sapere su che basi dia questa notizia ma è verosimile visto che sotto questi due imperatori fu restaurata la via Flaminia<sup>13</sup>. Sta di fatto che a tutt'oggi non disponiamo di nessuna esauriente traccia archeologica, epigrafica o archivistica che ci informi sul porto in età romana e medievale. La documentazione consente di stabilire che Fano intrattene anche nel medioevo costanti rapporti di commercio marittimo con la Dalmazia, Venezia ed altri porti adriatici, senza però elevarsi a centro di grandi traffici come auspicavano da sempre i fanesi.

Tenendo presente che la città si era sviluppata sopra un terrazzo alluvionale alto in media 14 metri sul mare, il quale prima del Seicento era assai vicino al prospiciente tratto di mura, tanto da danneggiarlo più volte con le mareggiate, appare logico che l'ubicazione del porto fosse stata cercata subito a sinistra o a destra degli angoli della ricordata cinta muraria parallela al mare.

A sinistra, vicino all'area dove sarà poi innalzata la Rocca Malatestiana, la presenza di un porto è considerata antichissima. Pietro Maria Amiani, pur senza citare documenti, parla anche di un porto medievale situato davanti a Porta Marina<sup>14</sup>, quel porto era dunque a destra della Fano medievale. Entrambi i due scali portuali ricordati si mostrarono poco agibili perché soggetti a ricorrenti insabbiamenti tanto che nel 1422 Pandolfo III Malatesta diede mano alla costruzione di un porto nuovo<sup>15</sup>; contro il pericolo di insabbiamento fu scelto un tratto di mare profondo posto sotto la guardia dell'angolo orientale della nuova cinta muraria dove Antonio da Sangallo nel 1532 progetterà d'inserire un più possente baluardo. Ma l'opera subito apparsa difficile e costosa fu abbandonata.

Sarà Sigismondo Malatesta a ritornare alle origini riproponendo il vecchio porto alla sinistra delle mura vicino alla rocca e al mastio da lui innalzati dal 1438 al 1452. Gli insabbiamenti continuarono tant'è che nel 1466, tre anni dopo il ritorno della città sotto la sovranità dello Stato ecclesiastico rispolverando una soluzione già scartata nel 1422 si deliberò di costruire un nuovo porto alla foce dell'Arzilla. Questo, terminato nel 1488, si rivelò subito poco agibile. Fu allora nel 1491 che il lega-

---

<sup>11</sup> G. CASTELLANI, *Medaglia del porto di Fano*, Milano 1892, p. 4.

<sup>12</sup> AMIANI, *op. cit.*, vol. I, p. 43.

<sup>13</sup> CASTELLANI, *op. cit.*, p. 5.

<sup>14</sup> AMIANI, *op. cit.*, vol. I, p. 119.

<sup>15</sup> Ivi, p. 351.



to della Marca, Cardinale Balue, anticipando in parte la soluzione secentesca, propose di scavare una darsena; morto il Balue questo progetto fu accantonato.

Le vicissitudini del porto continuano con un altro progetto proposto tra il 1527 e il 1532 con scalo nuovamente sotto la Rocca, ma bisognerà attendere il 1556 per porre mano al progetto esecutivo dell'architetto Pietro Cilla da Chioggia e fu un nuovo fallimento. Nel 1589 fu anche presentato un disegno per un porto alla foce del Metauro ad opera dell'ingegnere Guglielmo de' Grandi e semplice progetto restò. Quindi nuovi progetti, nuovi studi e richieste alla Corte Romana. Il cardinale Rusticucci di Fano si diede tanto da fare per il porto fanese e riuscì ad incaricare nel 1591 Lorio Lori, architetto della Camera di Roma, a redigere un nuovo progetto, ma le preoccupazioni della peste che imperversava in Lombardia fece rimandare il tutto.

Nel 1598 Clemente VIII, che era nato a Fano, nel recarsi a Ferrara passò nella sua città natale; in quell'occasione diversi rappresentanti del Comune gli manifestarono il solito desiderio di porre mano alla realizzazione del porto. Egli non rimase insensibile alle richieste dei fanesi ed incaricò don Mario Farnese di riferirgli in proposito e visto il responso favorevole di questo incaricò il celebre architetto Giovanni Fontana di redigere il progetto del porto<sup>16</sup>. "Ma non doveva toccare al pontificato di Clemente VIII la gloria o la sventura, come meglio aggrada, di far gettare via al pubblico di Fano parecchie decine di migliaia di scudi nella fabbrica del porto"<sup>17</sup>, questo passo del Castellani, suffragato da documenti d'archivio, sconfessa il Fasolo<sup>18</sup> che fa coincidere la commessa e la progettazione dei lavori fanesi del Rainaldi tra il 1592 – 1603 in concomitanza al pontificato di Clemente VIII.

Nell'attesa del porto nuovo si continuò a utilizzare quello vecchio posto sotto la Rocca benché fosse ridotto a poco più di un rudere e per i primi anni del Seicento il Comune fu distolto dall'occuparsi del porto senza però perderlo di vista.

Alla fine del primo decennio del Seicento si impose, come già riferito, la necessità di rivedere il funzionamento dei mulini comunali e dei vallati che li alimentavano alla luce delle eccezionali alluvioni del 1611 che arrecarono gravi danni (problemi si erano già avuti con le alluvioni del 1610). La necessità di realizzare un nuovo vallato per portare l'acqua dal

<sup>16</sup> AMIANI, op. cit., vol. II, p. 244.

<sup>17</sup> CASTELLANI, op. cit., p. 8.

<sup>18</sup> F. FASOLO, *L'opera di Hieronimo e Carlo Rainaldi (1570, 1655 e 1611, 1691)*, Roma 1961, p. 36.



Metauro alla città per alimentare i molini riaccese le attenzioni del Comune per il nuovo porto legando insieme porto e vallato come due elementi di un unico grande progetto a scala territoriale.

Gli argomenti fatti valere per giustificare la costruzione del porto erano sostanzialmente due.

Il primo era quello che sosteneva che fare il porto era la carta da giocare per sollevare le condizioni economiche della città. Questa idea peccava però di troppo ottimismo perché fondata sulla sicurezza di porre fine alle dure lezioni patite nelle secolari vicende del porto introducendo come unica novità un po' d'acqua dal Metauro. L'ottimismo locale aveva anche un altro punto d'appoggio: si credeva, e lo attesta la lettera inviata dai priori il 29 luglio 1612 al capitano Pandolfo Carrara ambasciatore del Comune a Roma, che Fano, per realizzare l'opera, non dovesse spendere nulla<sup>19</sup>.

Il secondo argomento, ripetuto tante volte a partire dal 1611, a favore del nuovo porto si basava sulla considerazione che la città aveva già speso 17 mila scudi per condurre l'acqua dal Metauro alla città con i lavori al nuovo vallato, tale spesa sarebbe stata inutile e spropositata solo per alimentare i molini ma pienamente giustificata se una volta alimentati i molini il vallato avesse proseguito sino al sito del nuovo porto e con le sue acque avrebbe finalmente evitato gli insabbiamenti.

60

### **Lo scavo del porto Borghese**

I passi per avere il nuovo porto erano iniziati nel maggio 1612 quando il Magistrato inviò appositi istruzioni al Carrara e all'Amiani, agente del Comune, perché ottenessero che la Camera Apostolica si compiacesse di inviare a Fano, per il porto, un architetto di valore<sup>20</sup>. Erano i giorni in cui il Rainaldi sostituiva nei lavori del vallato il Breccioli. Rainaldi era arrivato a Fano il 23 maggio 1612<sup>21</sup> ed era stato accolto con grande soddisfazione anche perché era noto il legame che intercorreva con l'Uffreducci, originario di Fano e a Roma stretto collaboratore di Paolo V. Certamente il Rainaldi, a Roma, aveva già discusso con l'Uffreducci non solo dei vallati, infatti come il Rainaldi giunge in città gli scrive una lettera in cui dice che circa il porto ha visto un sito "tanto bello"<sup>22</sup> (inoltre nella nota di pagamento dei lavori al vallato è indicato chiaramente

<sup>19</sup> BCFE, Mss. Carrara, XI, b. 30, c. 75 r.

<sup>20</sup> DELI, op. cit., p.242.

<sup>21</sup> BCFE, Mss. Carrara, XI, b. 30, c.33 r.

<sup>22</sup> CASTELLANI, op. cit., p. 11.



come casuale anche la ricognizione per il porto<sup>23</sup>). Dove sia questo sito non si sa con precisione (probabilmente è a nord di Fano verso il torrente Arzilla) visto che il progetto ottiene sì il via libera di Paolo V, a scapito del progetto del Breccioli, ma il Papa ed il cardinale Serra optano per il Rainaldi a patto che questo realizzi l'opera sotto la Rocca in modo tale che il porto era difendibile da questa.

A raggelare gli animi giunse la notizia che il Papa aveva avuto un ripensamento dopo l'intervento presso di lui del Duca d'Urbino e del Consiglio di Ancona contrari ed ostili al porto fanese da cui si sentivano danneggiati. Francesco Maria della Rovere temeva la concorrenza a danno dei porti del suo ducato: Pesaro e Senigallia; Ancona temeva che parte dei vascelli coi carichi da Venezia, dall'Istria e dalla Dalmazia trovassero conveniente utilizzare lo scalo fanese capolinea della Flaminia. Il Papa era colpito soprattutto dalle proteste di Ancona, città fra le più grandi dello Stato Pontificio, ma l'Uffreducci a nome di Fano rassicurò Paolo V che la città non avrebbe mai fatto concorrenza ad Ancona e così il Papa chiuse la questione dando il via definitivo al Porto Borghese.

Il 4 agosto 1612 il Rainaldi, a Roma, ricevette la notizia che gli era stato conferito l'incarico di realizzare il porto di Fano ed accettò con entusiasmo scrivendo il giorno stesso una lettera ai deputati fanesi in cui, tra l'altro, scrive "questa mattina si è fatta la Congregatione del Bono Regime et si è risoluto che si facci il Porto, et per il dinaro hanno data la cura al Signor Cardinal Serra", ... poiché è piaciuto a N. Signore et alla detta Congregatione di comandarmi che io venghi à servire le Signorie loro, io l'ho accettato volentierissimo ... non lasciarò fatica per condurre questo Porto a perfettione, et in ogni altra cosa che si degniaranno di comandarmi"<sup>24</sup> (fig. 1). Il passo successivo è il ritorno a Fano del Rainaldi, a distanza di circa due mesi dai lavori ai vallati, per la firma del contratto avvenuta il 27 agosto 1612<sup>25</sup>.

Dopo circa un anno (non pochi mesi come sostiene qualche fonte locale) dall'inizio dei lavori l'entusiasmo con cui il Rainaldi era stato accolto a Fano cominciava a venir meno; i priori e i deputati alla sorveglianza lamentavano la sua lentezza e inviavano lettere di protesta a Roma al Cardinale Serra, del Buon Governo e responsabile dell'opera fanese.

Si arriva all' 11 luglio 1613 quando l'architetto esasperato dalle critiche scrive al Serra le sue ragioni ed accusa la città di lesinare i soldi e che tutte le provviste di attrezzi ed altro doveva farle in proprio: "...se io

<sup>23</sup> ASPSF, sez. III, Depositeria, b. 228, c. 73 r.

<sup>24</sup> ASPSF, sez. VIII, Amministrazione del porto, fabbrica del porto, b. 101, c. n.n.

<sup>25</sup> ASPSF, sez. V, Registri, registro 24, c. 279 r.



avessi speso a conto della città havverrei concluso subito il tutto, ...quest'opera non è in Roma, che in doi giorni si trovaria tutto quello che si vole ...", aggiunge anche, tra l'altro, che si era perso del tempo anche per procurarsi le barche per piantare i pali visto che dovette andare a Ravenna non trovando ovviamente collaborazione nella rivale Pesaro<sup>26</sup>. Il Serra rimane colpito dalla lunga lettera del Rainaldi e scrive, il 20 luglio 1613<sup>27</sup>, una lettera ai deputati di Fano in cui allega quella del Rainaldi e chiede se ciò che sostiene l'architetto risponde al vero. In un'altra lettera<sup>28</sup> (3/09/1613), indirizzata questa volta ai deputati del porto, Rainaldi racconta come alcuni di loro mettevano bocca anche nei problemi tecnici come quando, ad esempio, chiese pali di pino e quelli li volevano di rovere; aggiunse anche che aveva scritto una lettera al cardinale Serra in cui esponeva le sue ragioni.

Il 28 maggio 1614 il Consiglio delibera la posa della prima pietra<sup>29</sup>. Nel successivo 31 maggio 1614, festa del Corpus Domini, ci fu la solenne cerimonia della posa della prima pietra che non riguardò il porto vero e proprio già in costruzione, ma la loggia in capo alla darsena. Infatti un contenitore di pietra, con dentro diverse medaglie incise dal Sanquirico, in argento, bronzo e bronzo dorato coperto da una lastra di piombo incisa con scritte che commemoravano l'evento, fu posto sotto il secondo pilone della loggia dalla parte della città<sup>30</sup> (fig. 2). Col concorso di tutte la autorità, Tommaso Lapi vescovo, Loreto Martani governatore, Muzio Rinalducci Gonfaloniere, Gerolamo Gambetelli, Antonio Rinalducci, Paterniano Passeri, Giuseppe Uffreducci priori, la festa fu grande e nonostante i malumori furono rispettate le sfarzose usanze del tempo.

I ritardi continuarono e nel marzo del 1615 da Roma fu inviato come ispettore l'architetto Giulio Buratti che si trattenne a Fano una ventina di giorni: erano trascorsi due anni, tempo massimo previsto per l'ultimazione dei lavori, e il porto ancora non era terminato.

Nell'ottobre del 1615 il Rainaldi lascia Fano alla volta di Ascoli Piceno e lascia ai deputati del porto le direttive di come continuare la realizzazione dell'opera. Il Rainaldi non abbandona del tutto l'opera infatti continua a mandare delle indicazioni tecniche sul porto in risposta alle tante lettere di protesta dei deputati fanesi che arrivarono a minacciare una

<sup>26</sup> ASPSF, sez. VIII, Amministrazione del porto, fabbrica del porto, b. 101, c. n.n.

<sup>27</sup> Ivi, c. n.n.

<sup>28</sup> BCFF, Busta Disegni, B - 3 - 8, c. n.n.

<sup>29</sup> ASPSF, sez. II, Consigli, b. 131, c. n.n.

<sup>30</sup> AMIANI, op. cit., vol. II, p. 257.



causa contro l'architetto per non pagargli il lavoro compiuto. Una di queste lettere dell'architetto è datata 5 agosto 1622 ed è spedita da Parma<sup>31</sup>, anche in questa, pur essendo già quasi sette anni che non seguiva direttamente il cantiere fanese, propone una serie di modifiche per il buon funzionamento del porto, questo fatto dimostra che il Rainaldi era informato dei progressi della fabbrica e la seguiva a distanza con direttive dall'esterno.

Il Porto Borghese vede la sua inaugurazione ufficiale nel 1619 come è testimoniato da un'iscrizione all'interno della loggia ma come è certo che i lavori continuarono dopo questa data (basti pensare alla sopra citata lettera del Rainaldi del 1622) è altresì vero che la darsena benché non terminata era già utilizzata come si evince da un documento datato 16 luglio 1617 in cui si legge: "Ancorché il porto sia ridotto in stato, che seben manca assai a perfettionarlo, possono nondimeno introdursi commodamente et stantiarvi sicure le barche"<sup>32</sup>.

Le vicissitudini del porto fanese continuarono praticamente fino ai giorni nostri, il problema sostanzialmente era solo uno: l'insabbiamento della darsena.

L'errore principale del Rainaldi fu una errata valutazione della lunghezza dei moli e la loro disposizione rispetto ai venti predominanti, inoltre l'acqua del vallato entrando nel porto con poco impeto anziché pulire la darsena contribuiva a depositare terra sul fondo accelerando il fenomeno dell'insabbiamento.

Sino ad ora si è vista la cronaca degli eventi del Porto Borghese, adesso merita un approfondimento l'idea progettuale del Rainaldi.

Il Rainaldi dal primo momento che si interessò al porto scelse per la darsena una forma "ovata" che doveva ispirare il senso di sicurezza di un ventre materno. Mancano disegni planimetrici del Rainaldi però si può considerare il disegno del Bianchi ed il disegno inciso sulle medaglie commemorative della posa della prima pietra; mentre per avere una visione d'insieme dell'intervento si possono considerare valide le carte planimetriche della città realizzate nella seconda metà del Seicento, visto che il porto avrà le forme rainaldesche sino al Settecento (in cui sarà alterato l'impianto con l'apertura della cascata della Liscia), tra queste si può considerare la carta del Blavius Jr. del 1663 che mostra la darsena ottagonale con a capo la loggia (curiosamente con 4 arcate invece di 5) e le due rampe di scale a fasciarla.

Dalla carta del Blavius Jr. si coglie la maestosità che aveva la loggia in

<sup>31</sup> ASPSF, sez. VIII, Amm. del porto, fabbrica del porto, b. 101, c. n.n.

<sup>32</sup> ASPSF, sez. II, Minutaro, b. 4, c. 201 r.



capo alla darsena ma anche la sproporzione dei moli che con la loro brevità cagioneranno i continui insabbiamenti.

Vista la forma della darsena bisogna soffermarsi sulla loggia (fig. 4) che la conclude, questa è l'unico elemento del Porto Borghese giunto, sebbene in parte alterato, ai nostri giorni. La loggia era costituita da cinque arcate in pietra arenaria con una trabeazione dorica ed attico, sul fregio in pietra d'Istria era scritto, con lettere di bronzo (oggi perdute), *Portus Burghesius* (fig. 12, 13); sempre in pietra d'Istria sono i triglifi che con il loro bianco contrastano con il giallo dell'arenaria dei piloni sottostanti. La loggia era ai lati fasciata da due grandi rampe di scale (quella a destra dell'osservatore fu distrutta con la realizzazione della cascata della Liscia) che conducevano alla terrazza soprastante. Qui la balaustrata fu sostituita da un pesante muro pieno, che tolse molto della leggerezza dell'insieme, alla fine del XIX secolo da un "restauro" del Genio Civile<sup>33</sup>. Gli archi della loggia sono decorati da cinque stemmi ben conservati, mentre nei muri laterali di sostegno delle rampe di scale vi sono due basso rilievi con i simboli Borghese: in quello di destra (dell'osservatore) vi è l'aquila (fig. 11), in quello a sinistra il drago (fig. 10).

Gli stemmi sulle arcate sono disposti gerarchicamente infatti al centro vi è lo stemma di Paolo V (fig. 5); nei due triglifi ai lati dello stemma papale vi è scolpito a sinistra lo stemma di monsignor Cuccino Governatore di Fano (dal 1618 al 1620) e l'iscrizione: "M. A. Cuccinus, Romanus, ut S. R. Gub. (fig. 6), a destra lo stemma del Comune e la scritta: "Senatus Populusque Fanesters" (fig. 7); infine sopra le due arcate laterali (la prima e la quinta) sono inseriti: a destra lo stemma del cardinale Serra (fig. 9) ed a sinistra quello del cardinale Scipione Borghese (fig. 8) entrambi protettori della fabbrica del porto.

L'interno della loggia è un unico ambiente coperto da volte a crociera, oggi è posto ad un livello più basso rispetto all'ingresso, le pareti sono spoglie tranne quella di fondo in cui è collocata una lapide che ricorda l'inaugurazione del porto avvenuta nel 1619 e due minori nelle campate a fianco.

<sup>33</sup> CASTELLANI, op. cit., p. 4.



Molto Illustri Signori miei Patroni

Questa mattina si è fatta la Congregazione del Bono Regime et si è risoluto che si facci il Porto, et per il dinaro hanno data la cura al Signor Cardinal Serra, dove che il negotio è passato felicissimo, et il Signor Ambasciatore non ha mancato di notte et di mezzo giorno a assistere et l'ha posto con tanta facilità che non vi è stato niun disparere, Poiché è piaciuto a N. Signore et alla detta Congregazione di comandarmi che io venghi a servire le Signorie loro, io l'ho accettato volentierissimo: perché facendo il comandamento delli Patroni vienerò anco a sgravarmi in parte dell'obbligo che li tengo, si che verrò costì allegrissimamente a servirli et non lasciarò fatica per condurre questo Porto a perfettione, et in ogni altra cosa che si degnaranno di comandarmi, et per fine facendoli riverenza meli ratifico perpetuo servitore come fo a tutti cotesti Signori Eletti et Deputati. Di Roma li 4 d'Agosto 1612

D. S. Molto Illust.

Hieronimo Rainaldi

Fig. 1. Lettera autografa del Rainaldi, scritta da Roma il 4 agosto 1612, in cui accetta l'incarico della realizzazione del porto. ASPSP, AAC, sez. VIII, amministrazione del porto, fabbrica del porto, b. 101, c. n.n.

Molto Illustri Signori Patroni miei Osservantissimi. Questa mattina si è fatta la Congregazione del Bono Regime et si è risoluto che si facci il Porto, et per il dinaro hanno data la cura al Signor Cardinal Serra, dove che il negotio è passato felicissimo, et il Signor Ambasciatore nostro ha mancato di notte et di mezzo giorno a assistere et l'ha posto con tanta facilità che non vi è stato niun disparere, Poiché è piaciuto a N. Signore et alla detta Congregazione di comandarmi che io venghi a servire le Signorie loro, io l'ho accettato volentierissimo: perché facendo il comandamento delli Patroni vienerò anco a sgravarmi in parte dell'obbligo che li tengo, si che verrò costì allegrissimamente a servirli et non lasciarò fatica per condurre questo Porto a perfettione, et in ogni altra cosa che si degnaranno di comandarmi, et per fine facendoli riverenza meli ratifico perpetuo servitore come fo a tutti cotesti Signori Eletti et Deputati. Di Roma li 4 d'Agosto 1612. D. V. S. Molto Illustri. humilissimo et Devotissimo servitore Hieronimo Rainaldi.





Fig. 2. Medaglia in argento conziata dal Sanquirico e posta nelle fondamenta della loggia del Porto Borghese in occasione della posa della prima pietra del 31 maggio 1614; rappresenta Paolo V al recto ed al verso la darsena Borghese del Rainaldi protetta dalla Rocca e senza la loggia. Al recto è scritto: *PAULUS V. BURGHEIUS RO. PONT. MAX. A. D. MDCXIII. P. IX.* Al verso è scritto: *PORTU BURGHEIO A FUNDAMEN. EXTRUCTO / COL. IUL. FANESTRIS.*



Fig. 3. Medaglia in bronzo datata 1616, probabilmente conziata per l'inaugurazione del Porto Borghese prevista inizialmente per quell'anno ed invece slittata al 1619. Al recto rappresenta il Rainaldi mentre al verso ripete il motivo usato per la medaglia di Paolo V. Al recto è scritto: *HIER. RAINALDUS ROM. POP. ROM. ARCHITECT MDCXVI.* Al verso è scritto: *FACTO PORTU BURGHEIO BENE ET FELICITER / COL. IUL. FANESTRIS.*



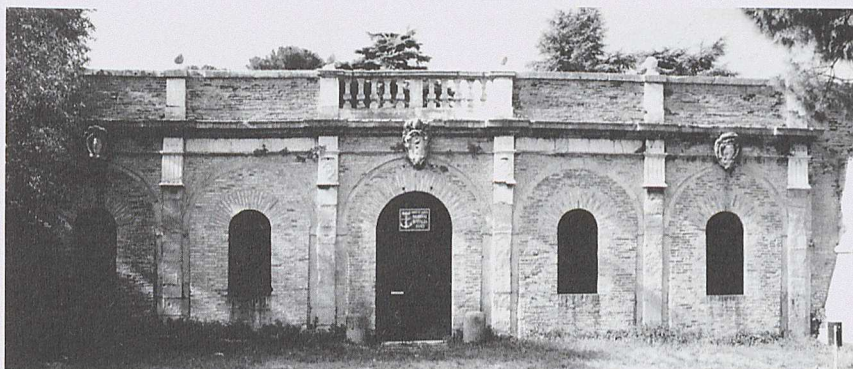


Fig. 4. Loggia del Porto Borghese.



Fig. 5. Stemma di Papa Paolo V Borghese posto sopra la chiave dell'arcata centrale della loggia del porto omonimo.



Fig. 6. Stemma di monsignor Cuccino, governatore della città, scolpito nel triglifo alla sinistra dello stemma papale.

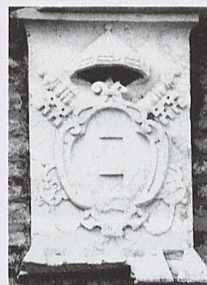


Fig. 7. Stemma della città scolpito nel triglifo alla destra dello stemma papale.





Fig. 8. Stemma del cardinale Scipione Borghese posto sopra la chiave della prima arcata, a sinistra dell'osservatore, della loggia.

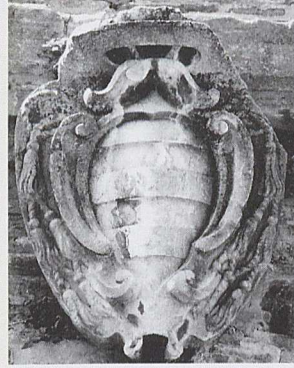


Fig. 9. Stemma del cardinale Serra posto sopra la chiave della prima arcata, a destra dell'osservatore, della loggia.

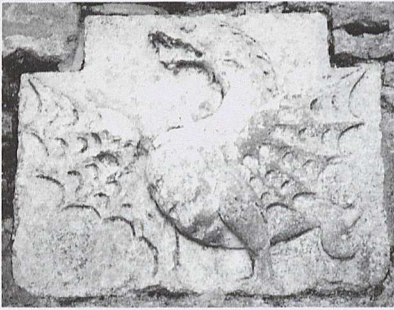


Fig. 10. Un drago, simbolo araldico di Paolo V Borghese, scolpito nel muro di sostegno della scalinata posto alla sinistra della loggia.



Fig. 11. Un'aquila, simbolo araldico di Paolo V Borghese, scolpita nel muro di sostegno della scalinata (oggi perduta) posto alla sinistra della loggia.

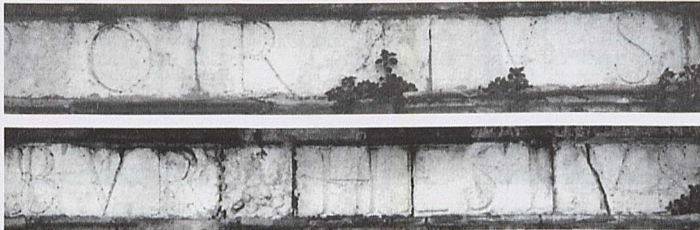


Fig. 12, 13. Particolare del fregio della loggia del porto Borghese.