

PROBLEMI TECNICI E FUNZIONAMENTO DEL PORTO BORGHESE

Franco Battistelli

Nella storia del Porto Borghese due problemi tecnici risultano costantemente riproposti e mai definitivamente risolti nel corso degli ultimi secoli: quello del periodico inghiaimento e insabbiamento dell'imboccatura, dovuto alle correnti marine di levante, con conseguente necessità di protezione della stessa mediante prolungamenti del molo guardiano, e quello del ripetersi dei danneggiamenti prodotti all'interno del bacino della darsena dal precipitare violento delle acque lungo il salto artificiale della 'liscia'.

Su entrambi i problemi resta una ricca documentazione grafica e d'archivio di cui è opportuno dare notizia e da cui emerge chiaro il motivo delle scarse fortune incontrate dal porto-canale fanese per l'intera durata dei secoli XVII-XIX, nonostante il costante impegno dimostrato dalle autorità municipali per porvi rimedio e nonostante i ripetuti progetti e le periodiche proposte di tecnici ed esperti più o meno noti.¹

Il primo di tali progetti porta data del 1653 (più di un trentennio dopo, quindi, della conclusione dei lavori diretti da Girolamo Rainaldi) ed è opera di un ignoto esperto (forse Antonio Bianchi) che propose la costruzione di una chiusa a speroni da inserire nel punto dove il bacino della darsena ("in forma ovata, circondato da grosse e ben fondate mura") si restringeva nel canale d'uscita verso il mare.

Il progetto in questione è chiaramente documentato da due disegni a penna acquerellati, eseguiti sul recto e sul verso di uno stesso foglio,² che si integrano a vicenda fino a ricomporre nella sua interezza (dall'imboccatura al loggiato terminale della darsena) l'immagine del lungo canale fatto scavare dal Rainaldi e che difettava allora di un forte flusso di acqua corrente da terra verso il mare, non risultando a tal fine sufficiente il modesto flusso generato dai tre chiaviconi del condotto di scarico del vecchio canale di derivazione delle acque del fiume Metauro,

¹ Tale documentazione è oggi conservata presso la Biblioteca Comunale Federiciana di Fano (d'ora in poi BCF), *Raccolta stampe e disegni* (d'ora in poi RSD) B/3/1-102.

² BCF, RSD, B/3/11; Paolo Sorcinelli, *Vicende tecniche del porto di Fano in epoca moderna*, in 'Fano', supplemento al n.5, 1974, del 'Notiziario di informazione sui problemi cittadini', pp.83-102 (tavola fra le pp.96 e 97); Aldo Deli, *Fano nel Seicento*, Cassa di Risparmio di Fano, 1989, p.247; Franco Battistelli (a cura di), *Biblioteca Federiciana Fano*, Fiesole, Nardini Editore per la Carifano, 1994, pp.170-171 (tavole XXIII-XXIV).

destinate allora all'alimentazione dei mulini, compreso quello di Porta Maggiore.

Da ciò gli inevitabili accumuli di ghiaia e sabbia prodotti dalle correnti marine all'imboccatura delle palificate che avevano finito per rendere ben presto problematica la piena efficienza dell'intera struttura portuale. Apparentemente logica, quindi, la proposta di inserimento della suddetta chiusa che avrebbe dovuto impedire l'ingresso di ghiaia e sabbia all'interno della darsena, evitandone l'impaludamento, e che riprodotta anche nella pianta di Fano disegnata da Giovanni Giorgi nel 1658,³ dovrebbe essere stata effettivamente realizzata, ma senza risultati positivi, mancando ancora all'interno della darsena quel forte flusso di acqua corrente di cui si è detto; e questo perchè il vecchio canale dei mulini scaricava solo in parte le proprie acque all'interno del porto, defluendo con le altre direttamente in mare, dopo aver curvato a levante sotto il maschio della Rocca Malatestiana.

Già nel 1625-26 si era d'altronde dovuto provvedere a cavare dalla darsena "una riempitura tanto grande che per la secca si copre",⁴ risultando fin da allora palese che l'acqua del Metauro introdotta attraverso i tre ricordati chiaviconi non solo non manteneva pulito il porto, ma che a causa della scarsa velocità produceva un effetto del tutto contrario, rendendo il porto putrido e maleodorante, adatto solo ad ospitare poche imbarcazioni di piccola stazza, come quelle per la pesca. Né i costosi lavori di periodica pulizia potevano risultare di qualche utilità, venendo annullati dalla ricordata ghiaia e dalla sabbia che continuavano ad ammucchiarsi all'imboccatura del porto, impedendo l'entrata e l'uscita delle barche.

Certo è che con il passare degli anni le spese sostenute per i ricordati periodici lavori di pulitura avevano finito con il risultare ben maggiori delle entrate dovute ai commerci marittimi, essendosi presentato urgente (si era nel 1656) anche il problema dell'insufficiente lunghezza delle palificate dato che il mare continuava a ritirarsi, rendendo indispensabile il prolungamento di queste ultime affinché non fossero superate dal-

³ La pianta del Giorgi, facente parte (n.50) della *Recueil de plans d'édifices de la Compagnie de Jésus*, conservata presso la Bibliothèque Nationale di Parigi, è stata per la prima volta riprodotta da Roberto Panicali e Franco Battistelli, *Rappresentazioni pittoriche grafiche e cartografiche della città di Fano dalla seconda metà del XV secolo a tutto il XVIII secolo*, Cassa di Risparmio di Fano, 1977, pp.70-71 (scheda n.23); la stessa è poi stata anche riprodotta da A.Deli, *op.cit.*, p.42.

⁴ A.Deli, *op.cit.*, p.248. Di grande interesse nel volume in questione l'intero capitolo dedicato al *Portus Burghesius*, pp.235-254: capitolo di cui ci si è largamente serviti anche per questo studio.

l'avanzare della spiaggia.

Fu per tutto ciò che nel 1680 venne chiesto un parere al noto ingegnere idraulico olandese Cornelio Meyer il quale, dopo un primo esame della situazione, finì con il rendere noto il suo pensiero, sostanzialmente favorevole ad un nuovo intervento, motivando e illustrando lo stesso con tanto di cartina nella prima parte del suo volume *L'arte di restituire a Roma la tralasciata navigazione del suo Tevere* (Roma, 1685).

Questi i passi più significativi: "È situata la Città di Fano sù le margini del mare Adriatico, & ha da Levante il fiume Metauro, e dalla parte di Tramontana il fiume Arzilla, e fioriva già mediante la navigazione del suo Porto, (...). Mâ perché si sperimentava, ch'il commercio spesse volte veniva turbato dalli Corsari di quel mare, che predavano anche le navi alla vista di detta Città, per essere il Porto alquanto lontano, e fuori del tiro del canone della Fortezza di essa piazza, stando all'hora fondato sù le sponde del fiume Arzilla fu risoluto perciò di fabricare un Porto nuovo nel quale, per essere difeso dall'artiglieria della Fortezza sudetta, continuò con sicurezza durante molti anni il concorso de naviganti. E perché era stata introdotta nel medesimo Porto certa parte dell'acque del fiume Metauro per il fosso detto il Vallato, mà però insufficiente da poterlo tenere purgato dall'interrimenti, poichè venendo per quello dal Metauro sudetto in tempo d'estate pochissima acqua non poteva impedire le depositioni, mà ben sì cagionare, che più presto s'inalzasse il fondo del Porto medesimo, oltre ancora, perché quando il Metauro era gonfio d'acqua non poteva mandare la quantità con la rapidezza, che bisognava, non solo per essere il fosso Vallato incapace, mà anche perché l'acque erano trattenute dalla strettezza del Ponte a Porta Giulia, e da un condotto sotterraneo, al fine del quale era una ferrata per trattenere le breccia, che potevano venire dal Metauro, & essere portate nel Porto. Di modo, che arrivando le dett'acque del Metauro così snervate, e così poco valide nel Porto sudetto, restava facile al vento Levante di rimboccare le medesime nel Porto istesso, e tanto più perchè non haveva alcun riparo da questa parte. Essendosi dunque per le sudette cause cominciato a poco a poco a riempire il predetto Porto, e continuando tuttavia il detto vento Levante a spingere verso terra l'arene, e breccia, che scendevano per il Metauro, haveva non solo fatto allongare tutta quella spiaggia, ma ancora otturato la bocca del fosso degli Uscenti, il quale non avendo più uscita nel mare, allagava li terreni verso levante dalle quali acque stagnanti, e corrotte alzandosi poi essalationi fetide, fecero le medesime divenire in breve quell'aria così insalubre, & inclemente, che ne seguivano ogn'anno malatie, e mortalità tali, che molti delli habitanti si diedero alla ritirata. Sì che , mentre li Cittadini di Fano

havevano da pensare ad altro, ch'alla cura del Porto, s'era il medesimo talmente riempito d'arene, e di limo, che restò finalmente impraticabile, ancorché dapoi tentarono (ma in vano) di liberare la bocca, (...). Et essendo Io per l'effetto sudetto stato chiamato a quella volta doppio portomi sù la faccia del luogo, e fatto riflesso a quanto ricercava il bisogno espressi il mio parere (...) Primo, di dover condurre maggior copia d'acqua nel Porto, overo Darsena il che si sarebbe conseguito con fare una parata di palificate attraverso il fiume Metauro, ma però assai bassa per duoi effetti (...). Secondo, di dover allargare nell'istesso tempo tutto il letto del suddetto fosso, acciò fusse capace di maggior corpo d'acqua, & inoltre di non lasciar corre esse acque nel Porto per la strettezza del ponte a porta Giulia, né per il condotto sotterraneo, ma per l'apertura d'un canale nuovo, perchè non essendo più trattenute le medesime acque dall'angustie del Ponte, e condotto predetto, ma correndo libere per un alveo capace, sarebbero conseguentemente più veloci, e più valide per tener escavato il Porto e per portarsi avanti nel mare. Terzo di dover coprire la bocca del Porto con due braccia di palificata, che si stendessero fino a certa misura nel mare, e si piegassero poi fino a un quarto di Greco verso Tramontana, ad effetto essa bocca non restasse più esposta al vento Levante, (...). Quarto di dover aprire un alveo nuovo per incassare in quello l'acque stagnanti [del fosso degli Uscentil], che allagavano li terreni verso Levante a fine di condurle a sboccare nel mare, (...)”.⁵

Di tutto ciò così ne avrebbe riferito a distanza di molti anni e con la consapevolezza di quanto accaduto poi lo storico fanese Pietro Maria Amiani nelle sue *Memorie storiche della città di Fano* (Fano 1751), non senza aver prima evidenziato con quanta cieca ostinazione i fanesi si erano ogni volta accinti a mettere riparo ai difetti di funzionamento del porto:

“Non erasi giammai in alcuni Cittadini estinta la brama, e che tuttavia apparisce manifestamente discesa ne' moderni Fanesi, quasi inclinazione connaturale, di vedere nuovi esperimenti nel Porto, per giungere una volta a quel fine, che in alcun tempo non hanno potuto scorgere, o vantaggioso, o durevole in questa Città. Avevano sotto gli occhi i medesimi Cittadini le tante manifatture, o eseguite, o abbandonate, o disapprovate dagli Architetti, e dalla stessa sperienza, che sempre gli aveva ammaestrati della disavventura, cui avevan miseramente soggiaciuto i loro pro-

⁵ Cornelio Meyer, *L'arte di restituire a Roma la tralasciata navigazione del suo Tevere*, Roma, 1685, (in particolare il capitolo 'Come si possono difendere li Porti del Mare da i venti nocivi e come si possono tenere escavati mediante l'acque correnti de i fiumi').

getti, e sebbene infruttuosa anzi dannosa riconoscessero la fabbrica fattavi da loro Antenati coll'esorbitante spesa di quarantaquattro mila scudi gettati nel Porto in tempo di Paolo V, ad ogni modo nulla sgomentati i Fanesi della piaga ancor non rimarginata, che soffriva la Comunità aggravata dal debito contratto nel 1616, di buona voglia s'offersero pronti a far nuovi debiti, purché i lavori del Porto si continuassero, e si tentasse la sorte. (...) Doveva reputarsi molto provvida la risoluzione del Cornaro [Giorgio Cornaro, nipote del cardinal Cornaro] presa pe'vantaggi della Città, col'avervi spedito a riconoscere il sito [del porto], e i progetti de'Fanesi, Cornelio Mejer Olandese, Architetto il più sperimentato, ed il più istruito nelle maniere dell'acque, il quale sentita la brama degli Eletti del Porto, che volevano la Darsena sotto le Mura della Città, fuori di Porta Giulia, affinché le Barche, per quanto essi giustificavano la loro risoluzione, restassero assicurate dal Cannone della Rocca, alla perfine fece la sua relazione stampata tra le osservazione da lui fatte de'luoghi Marittimi, ed espressamente s'oppose alli Fanesi, che meditavano d'introdurre nel Porto il fiume Arzilla".⁶

Per quanto riguarda poi la cartina inserita dal Meyer nel suo ricordato volume, nella stessa figurano riprodotti i principali corsi d'acqua (naturali e artificiali) che allora attraversavano il territorio fanese ed evidenziata la risistemazione del vecchio 'Fosso del Vallato' e indicata la sua variante terminale mediante lo scavo del nuovo tratto LM, affine a quello realizzato poi da Romualdo Valeriani e Antonio Felice Facci dopo il 1724, e la costruzione di due nuove 'palificate' per la protezione dell'imboccatura del porto, oltre all'apertura del breve canale CP per consentire a sud della città lo scarico in mare delle acque stagnanti del fosso degli Uscenti.⁷

Solo dodici anni dopo la prima visita sul posto, quindi nel 1692, il Meyer provvide comunque a redigere in forma di relazione la sua proposta, articolata questa volta in tre diverse e autonome soluzioni, corredate da una nuova cartina e da un disegno acquerellato.

Queste le tre soluzioni così sintetizzate da Aldo Deli nel suo volume su *Fano nel Seicento*:

“1^a soluzione: allungare la palificata di levante e introdurre nel porto grande quantità d'acqua del Metauro direttamente dal vallato senza farla passare per il molino; scaricare nel vallato anche l'acqua dei fossi Uscenti e della Carrara; al posto dei chiaviconi sistemare una cateratta

⁶ Pietro Maria Amiani, *Memorie storiche della Città di Fano*, Fano, Leonardi, 1751, vol.II, pp.307-308.

⁷ R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.74-75 (scheda n.25).

alle spalle della darsena”.

“2^a soluzione: stabilire l'ingresso alla darsena attraverso un canale navigabile, lungo tre miglia, dalla foce del Metauro alla darsena stessa, più o meno sul tracciato dell'attuale linea ferroviaria; alla foce del Metauro costruire tre indispensabili palificate”.

“3^a soluzione: stabilire l'ingresso alla darsena attraverso un canale rettilineo in partenza dalla foce dell'Arzilla dove erano previste opportune palificate”.⁸

Allo stesso periodo risale anche una seconda cartina a stampa che però, rispetto a quella inserita nel volume del 1685, oltre ad una più marcata evidenza con cui figurano tracciati i ricordati corsi d'acqua, porta indicata con la lettera H la variante di un 'taglio nuovo', collegante il corso dell'Arzilla con la darsena del Rainaldi, in luogo del nuovo tratto terminale del vecchio fosso del Vallato.⁹

Soluzione, quest'ultima, indicata con la lettera E anche nel disegno acquerellato, dove figurano però riportate anche le altre soluzioni proposte: canale costiero KL dalla foce del Metauro alla darsena e altro canale costiero PQ dalla darsena alla foce dell'Arzilla.

Resta il fatto che la soluzione definitivamente adottata fu proprio quella indicata dalla lettera E (introduzione nel porto, dunque, dell'acqua dell'Arzilla con un nuovo apposito canale sfociante nella darsena, integrato da un secondo canale, parallelo alla costa, atto a deviare nel porto anche le superstiti acque pervenute fino alla foce dell'Arzilla).¹⁰

Questo perchè, come avrebbe ancora precisato l'Amiani: “Con tutto ciò l'opinione d'alcuni periti addotti da'Fanese, e specialmente del Colonnello Ceruti e di Girolamo Caccia soprastante alle Fontane di Roma prevalse alla risoluzione del Meyer. Si concluse l'apertura d'un nuovo canale per l'introduzione del Fiume Arzilla, e restò fissata la spesa del nuovo Porto nella somma di quattordici mila scudi”.¹¹

La romana Congregazione del Buon Governo, messo da parte il Meyer, finì infatti con l'affidare al cardinal Fulvio Astalli l'incarico di seguire i lavori del porto fanese: lavori che furono appunto diretti, su parere del colonnello Cerruti, dal ricordato Girolamo Caccia il quale diede inizio allo scavo dei suddetti vallati (oggi scomparsi) nell'estate del 1693, com-

⁸ A.Deli, *op.cit.*, p.248.

⁹ BCF, *RSD*, A/8/136-139; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.76-77 (scheda n.26); A.Deli, *op.cit.*, p.320.

¹⁰ BCF, *RSD*, B/3/25; P.Sorcinielli, *op.cit.*, tavola fra le pp.88 e 89; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.78-79 (scheda n.27); A.Deli, *op.cit.*, p.247.

¹¹ P.M.Amiani, *op.cit.*, vol.II, p.308.

pletando l'opera con il livellamento del fondale del porto, il prolungamento della palificata di levante e la trasformazione, riducendone la larghezza, dell'ampio bacino della darsena rainaldesca in un semplice canale (quello attuale) largo appena una ventina di metri. Fu inoltre costruito il ponte Astalli, così denominato in onore dell'omonimo cardinale, sotto il quale fu convogliata l'acqua proveniente dall'Arzilla, immettendola direttamente nel porto.

Tutto ciò portò all'inevitabile sconvolgimento della fisionomia originaria della darsena che oltre alla sua elegante forma 'ovata' finì con il perdere anche una delle due gradinate in pietra d'Istria che ne fiancheggiavano la bella loggia rainaldesca.

Un'operazione, o ancor meglio un tentativo, costato trentamila scudi e che non mancò di rivelarsi assai presto un autentico fallimento, dato che con i nuovi canali del Caccia la corrente dell'Arzilla finì coll'apportare all'interno del porto-canale ulteriore sabbia e terriccio, accelerandone, anziché rallentandone, il ritmo di interramento.

Partito da Fano il Caccia, nel 1698 fu perciò richiamato, come si apprende dai documenti d'archivio, il Meyer il quale però, constatato il fallimento dell'impresa, se ne partì senza farsi più rivedere.

Sotto le pressioni del cardinal Astalli, ovviamente consapevole del malfatto, Papa Innocenzo XII finì allora per concedere alla Comunità fanese una sospensione di dieci anni nel pagamento del debito residuo contratto per la costruzione del vecchio porto.

Rimasero intanto sulla carta ulteriori nuove proposte di intervento come quella del veneziano Girolamo Vestri che nel 1700 prospettò una soluzione abbastanza strana: far sì che l'acqua del Metauro, giunta nella darsena attraverso il vecchio vallato, venisse portata con un nuovo apposito vallato fiancheggiante la strada maestra, fino all'alveo dell'Arzilla. Di qui le acque mescolate dei due fiumi avrebbero dovuto rientrate nel porto attraverso il canale costiero scavato dal Caccia.¹²

Fortuna non migliore toccò alle successive proposte di Domenico Mazzenghi nel 1702, di Giovanni Battista Pasalini nel 1706 e del fanese Domenico Egidio Rossi nel 1714,¹³ così che la situazione rimase immutata per più di un ventennio: praticamente fino alla venuta a Fano, su mandato della Congregazione del Buon Governo, dell'architetto Pietro Paolo Gabus il quale, dopo accurato sopralluogo, predispose nel biennio 1718-1720 quel progetto di rinnovamento del porto contro il quale si schierò deciso il Consiglio generale fanese, ma che ottenne egual-

¹² BCF, *RSD*, B/3/32; P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.87; A.Deli, *op.cit.*, p.249.

¹³ A.Deli, *op.cit.*, p.249.

mente il parere favorevole delle autorità superiori romane.

È noto che il progetto in questione prevedeva l'abbandono definitivo del vecchio vallato di derivazione delle acque del Metauro e lo scavo di un nuovo vallato della lunghezza di 3.024 canne pari a 6.755 metri.

Giunto all'altezza del ponte sulla via Flaminia, tale nuovo vallato avrebbe dovuto dividersi in due rami: uno più piccolo che avrebbe dovuto proseguire entro l'alveo del vecchio vallato verso porta Maggiore e i molini di città e un altro più grande che avrebbe dovuto dirigersi direttamente verso la darsena dove l'acqua del Metauro sarebbe entrata in velocità, scivolando lungo un 'liscione' che le avrebbe impresso la necessaria velocità e, quindi, la giusta forza espulsiva per mantenere sgombro dagli accumuli di sabbia, ghiaia e fango un nuovo canale portuale destinato al naviglio da trasporto: canale da scavare (e munire di nuove palificate) fra il vecchio canale e il tratto di mura fra porta Giulia e la rocca Malatestiana (in corrispondenza, quindi, dell'attuale schiera di case di via Nazario Sauro).

Quanto al vecchio porto-canale avrebbe pure ricevuto un'adeguata quantità di acque del Metauro che avrebbe consentito la sua utilizzazione come ricovero per le barche da pesca.

76

Costo previsto dell'intera opera 38.000 scudi che sarebbero andati ad aggiungersi a quelli residui del debito per il vecchio porto che nel 1711, a giudizio del governatore Maffeo Farsetti, ammontavano a 20.000 scudi. Fu così che nel 1722 fu dato inizio ai nuovi lavori, destinati a proseguire fra critiche, contrasti e varianti varie fino alla conclusione di cui si dirà. A questo punto meritano un cenno cinque disegni, uno dei quali firmato da un non meglio identificato Manfredi (probabilmente il noto abate letterato e matematico Eustachio Manfredi) e tutti probabilmente eseguiti intorno al 1718-20, per le affinità che gli stessi presentano con il progetto del Gabus.¹⁴

È evidente che si tratta di opera di uno o più disegnatori piuttosto abili nelle rilevazioni topografiche, capaci di sintetizzare con tutti i particolari necessari la complessità dell'intero progetto: dal tracciato rigorosamente rettilineo del nuovo vallato rispetto a quello alquanto tortuoso del vecchio canale, alla ubicazione delle relative chiuse attraverso l'alveo del Metauro, dagli scavi 'interriti' dal fiume Arzilla, al nuovo e vecchio porto-canale.

Completa il tutto un ulteriore disegno non firmato ('Pianta Geometrica del Porto di Fano fatta secondo il pensiero di Pietro Paolo Gabus

¹⁴ BCF, *RSD*, B/3/36,38,39; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.88-97 (schede nn.32,33,34,35,36); A.Deli, *op.cit.*, p.240.

Architetto Romano l'Anno 1718').¹⁵

È in tale 'pianta', abbellita al centro del cartiglio-legenda da un trofeo con armi, bandiere e stemma coronato con l'arma della famiglia Borgogelli, che la distinzione fra vecchio e nuovo porto-canale figura annullata per far posto ad un'unica darsena imbutiforme, alimentata da un lato della loggia rainaldesca dal nuovo vallato e dal lato opposto dal vallato del Caccia, quello proveniente dall'Arzilla, che dai primi anni del secolo XVIII serviva anche per l'alimentazione del molino del tabacco: ciò che trova conferma anche in un ulteriore disegno conservato presso la Bibliothèque Nationale di Parigi.¹⁶

Non inopportuno può quindi apparire il pungente sarcasmo usato dallo storico Amiani là dove ha scritto:

“La Città nostra approfittandosi de'frutti di quella tranquillità [quella seguita alla guerra di successione per il trono spagnolo, durata dal 1701 al 1714] impiegossi sovente, e con tutto il maggiore impegno nel profondere il denaro in un nuovo Porto, per i cui i Fanesi mai sempre hanno conservato, e con effetto dimostrato una specialissima inclinazione, e forte passione. I passati esperimenti, il denaro profuso, i tristi effetti, la traversia de'venti, il luogo disadatto, e tant'altri forti motivi, i quali potevano, e dovevano risapere quegli stessi deputati alla grande impresa del Porto, e renderli più cauti per l'avvenire in una sì fatta risoluzione, gli somministravano più tosto incentivo di non abbandonare una sì fondata speranza d'avere alla perfine un Porto navigabile col solo pretesto (per quanto essi rappresentavano a Roma) di non rendere tante spese fatte negli anni addietro infruttuose, e disutili. Eran già scorsi due anni in continui dibattimenti, disanime, e ragionamenti, o per escludere un progetto posto in campo da Pietro Paolo Gabus Architetto di Roma, o per abbracciarlo qualora fosse giudicato sicuro, e profittevole non meno al privato, che al pubblico bene. Roma istessa, che desiderava, ed in varie maniere procurava i vantaggi della Città, non tralasciò mezzo, occasione, e strada veruna per esaminare una sì dispendiosa operazione, cui il generale Consiglio sotto li 3 di Luglio 1720 erasi legittimamente opposto, e per la quale, giusta la relazione, e perizia dell'Architetto, non vi volevano meno di trent'otto mila scudi. Comparvero sulla faccia del luogo Visitatore Apostolico Monsignore Simonetti, l'Architetto Cipriani, l'Abbate Galliani Celestino, ed altri, i quali approvarono quest'impresa, onde poi nei dì 9 di Febbrajo fu stipulato l'istrumento del lavoro, cioè d'un nuovo Canale per introdurvi il

¹⁵ BCF, *RSD*, B/3/33; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.98-99 (scheda n.37).

¹⁶ R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.100-101 (scheda n.38).

Metauro destinato a provvedere d'acqua sufficiente la Darsena, ed a ritenere netto il Porto da'passati riempimenti di terra. A braccia aperte consumossi tutto l'anno 1723 nel lavoro del nuovo Canale, e nella fabbrica del Ponte posto sopra la strada Flamminia non senza le opposizioni di alcuni zelanti, i quali seppero rilevare, oltre il poco profitto, che un'opera tanto dispendiosa ritrarre ne doveva il Pubblico, non che i privati Cittadini, ancora la mancanza del necessario declivio, che in esso Canale richiedevasi per corso dell'acqua. Una sì rilevante scoperta fu comprovata nel 1724 da Romualdo Valeriani, e dall'Abbate Bertaglia amendue da Ferrara venuti a Fano per riconoscere le operazioni già fatte, perciò mutatasi l'idea del primo progetto senza riguardo alla spesa di molto maggiore, fu d'uopo d'allungare il Canale verso il Monte, ed abbandonare, non che di gittare a terra alcune fabbriche fattesi presso il Metauro".¹⁷

Tre disegni (uno dei quali con la scritta sul retro 'del Valeriani 1726') documentano con estrema chiarezza le modifiche proposte al progetto del Gabus, consistenti nel diverso tracciato da darsi all'ultimo tratto del nuovo vallato, dal ponte sulla Flaminia (il 'Ponte Sostegno', poi noto anche come 'Ponte Storto') alla vecchia Darsena, passando sotto il ponte Astalli, dopo aver superato il breve percorso in ripida discesa della cosiddetta 'Liscia'.¹⁸

78

Quanto sappiamo è che dopo una sospensione dei lavori per decidere il da farsi e dopo un congresso di tecnici tenuto dal 4 al 26 novembre 1726 a cui presero parte lo stesso Valeriani, il celebre abate bolognese Eustachio Manfredi e l'architetto Antonio Felice Facci, progettista di fiducia quest'ultimo del Prefetto della Congregazione del Buon Governo cardinal Giuseppe Renato Imperiali, fu il Facci (in seguito all'arrivo di un chirografo di Papa Innocenzo XIII che autorizzava la Comunità fanese a provvedersi alle solite condizioni di tutto il denaro necessario) a portare a termine i lavori fra il 1731 e il 1735 così come si presentano ancora oggi, fatta eccezione per le modifiche subite dal salto artificiale della Liscia, trasformato in diga per l'alimentazione della piccola centralina elettrica che dai primi anni del '900 ha preso il posto del vecchio molino del tabacco.¹⁹

Vivace quanto inutile fu la reazione del Gabus che vide spostato il suo

¹⁷ P.M.Amiani, *op.cit.*, vol.II, pp.326-327.

¹⁸ BCF, *RSD*, B/3/41-43; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.102-103 (scheda n.39).

¹⁹ Sul ruolo del Facci si veda A.Gambardella, *Architettura e committenza nello Stato Pontificio tra Barocco e rococò - Un amministratore illuminato Giuseppe Renato Imperiali*, Napoli, Società Editrice Napoletana, 1979, pp. 72-76 e figure 126-139. A.Deli, *op.cit.*, pp.239, 250-252.

punto d'attacco al Metauro a circa dieci chilometri dalla città, verso le ripe di Ferriano, con il fine di poter meglio controllare la pendenza dell'intero vallato; come vide poi definitivamente modificato l'ultimo tratto dello stesso vallato per non dover abbandonare il vecchio porto-canale e mantenerlo sgombro dai soliti insabbiamenti e depositi di ghiaia e fango.

Nell'occasione, sempre su progetto del Facci di cui restano le relative tavole, fu allora innalzata ai piedi della rocca Malatestiana anche quella chiesa di S.Maria del Porto, dissacrata dopo la costruzione della nuova chiesa di S.Giuseppe al Porto (1913) e oggi scomparsa perché andata distrutta nel corso di un bombardamento aereo (1944).²⁰

Nonostante tanto dispendio di danaro e nonostante la conclamata sapienza tecnica del Valeriani e del Facci, già nel 1744 il porto-canale era ancora una volta tutto pieno di fango e quel che è peggio messo in crisi da un nuovo serio problema da risolvere: quello dei danni arrecati alle fondazioni di uno dei sostegni a scarpa del ponte Astalli e della loggia rainaldesca, oltre che ai moli in muratura del canale, dalla violenza delle acque precipitanti lungo la caduta artificiale della Liscia e che aveva finito per formare un gorgo dopo aver appunto 'scavato i fondamenti dello Sprone, che si dovrà rifondare' e imposto il tamponamento (tuttora rimasto tale) delle cinque arcate della bella loggia sopra ricordata i cui pilastri di sostegno apparivano ormai tutti frantumati.

Chi si occupò dei lavori fu l'architetto Gianfrancesco Buonamici, allora impegnato nella ricostruzione del 'Campanile di Piazza' e di cui si conserva il disegno illustrativo relativo ai danni e all'intervento da realizzare.²¹ Un intervento, comunque, non risolutivo come dimostrano due più tardi disegni dell'ingegner Carlo Murena con la 'Veduta della Liscia del Canale del Porto di Fano, con la rottura dei muri di sostegno': disegni eseguiti molto probabilmente nello stesso periodo (1756) in cui il Morena ebbe ad occuparsi, come si dirà più avanti, anche del nuovo molo guardiano e in cui sono visibilissime le palificate provvisorie poste a sostegno e difesa dei muri di sponda frantumati dalla violenza delle acque in caduta dalla Liscia.²²

Già nel 1746, dopo l'intervento del Buonamici, si era peraltro ridiscusso di eventuali nuovi consistenti interventi, arrivando ad immaginare un

²⁰ BCF, RSD, B/7/33-34; F.Battistelli, *Biblioteca Federiciana* cit., pp.172-173 (tavole XXV-XXVI).

²¹ BCF, RSD, B/3/44; P.Sorcinelli, *op.cit.*, tavola fra le pp.90 e 91; F.Battistelli, *op.cit.*, p.176 (tavola XXIX).

²² BCF, RSD, B/3/53 e 59; F.Battistelli, *op.cit.*, p.176-177 (tavola XXX).

arretramento di oltre duecento canne della caduta della Liscia e la possibilità di utilizzo come porto-canale anche dell'ultimo tratto del vallato fra il ponte sulla Flaminia (il cosiddetto ponte Storto) e il ponte Astalli, dotando quest'ultimo di un impianto di sollevamento che consentisse ai battelli di risalire il suddetto tratto di vallato.

Autori dell'ardita proposta due qualificati tecnici quali erano allora ritenuti Ippolito Sivieri e Giovanni Jacomelli, il primo 'Lettor pubblico di Matematica in Ferrara' e il secondo 'Architetto, e Perito della R[everanda] C[amera] A[postolica] in detta Città, e Stato'.

Ad entrambi si deve infatti, oltre a due disegni, il noto opuscolo a stampa con relative tavole intitolato *Sentimento per ristabilire, e ridurre la caduta, o Liscia del porto di Fano* (Fano, 1746).²³

Va aggiunto che il progetto prevedeva anche un nuovo 'Diversivo del fiume Arzilla', consistente in un canale costiero che, come già quello 'interrito' del Caccia, avrebbe dovuto portare le acque dell'Arzilla a sfociare nel porto-canale all'altezza della rocca Malatestiana.

Come riferito dal solito Amiani, non se ne fece però nulla:

“Liberatasi appena la Città nostra da tante milizie straniere [erano gli anni della guerra di successione al trono austriaco durata dal 1740 al 1748], per le quali erasi già spesi più di cento quaranta mila Scudi per provvederle de'foraggi, e di tutt'altro, che avessero ricercato dal nostro Pubblico, o fosse per dar sollievo al Popolo coll'impiegarlo ne' lavori, o fosse per l'inclinazione d'alcuni Cittadini non mai stanchi di promuovere nuove idee di fabbriche nel Porto, che da qualche anno sofferto avea de'gravissimi danni cagionati, o da'Venti, o dal Mare, o dall'acque del Metauro, che precipitano nella Darsena, pensarono i Deputati di esso Porto di ristorarlo, o di rifarlo anche di nuovo coll'appoggiarne la cura al Padre Ippolito Sivieri della Compagnia di Gesù, pubblico Lettore di Matematica in Ferrara, ed a Giacomo Jacomella Architetto della Camera, soggetti amendue già rinomati pel loro sapere, e per gl'impieghi, che tuttavia sostengono con loro somma lode, e vantaggio del Pubblico. Questi coll'espone i loro progetti, e col formarne di ciascuno il sicuro giudizio, e prevederne gli effetti colle dimostrazioni poste alle Stampe, cagionarono nelli Deputati stessi del Porto la disparità de'sentimenti loro, e molto più de'Consiglieri, e de'Cittadini; i quali tutti fin qui vivono in dubbio, qual d'essi progetti abbracciare si debba, e con quali

²³ I.Sivieri e G.Jacomelli, *Sentimento per ristabilire, e ridurre la caduta, o liscia del porto di Fano, e così pure per un reale provvedimento, e miglioramento certa del medesimo*, Fano, Gaetano Fanelli, 1746; BCF, RSD, A/8/140-142 e A/B/3 49-52; F.Sorcinelli, *op.cit.*, tavola fra le pp.92 e 93; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.114-121 (schede nn.45-48).

denari, o proventi eseguirli, per non aggravare d'altri debiti la Città.(...) Continuarono i Congressi, i Trattati, e le Congregazione del porto anche nel 1747 pel desiderio di vedere in miglior forma ridotta la fabbrica di esso, reso quasi incapace di ricovrare nella Darsena, e nel Canale tutto riempito di terra le Navi; ma le nuove imposizioni, alle quali sottometersi dovette questo Pubblico a conto delle spese di tante Truppe straniere,(...), fecero raffreddare il desiderio di più spendere il denaro nelle nuove fabbriche del Porto".²⁴

Non restò per il momento che adoperarsi per la realizzazione di un nuovo molo guardiano, più a levante di quello vecchio e sporgente in mare in maniera tale da proteggere la bocca del porto, impedendone gli insabbiamenti e bloccando con le sue palificate l'avanzata delle ghiaie del Metauro.

Chi se ne occupò per primo fu il già ricordato Carlo Murena nel 1756, seguito negli anni da Sante Vichi nel 1764, da Virginio Bracci nel 1765 e da Francesco Maria Ciaraffoni che nel 1768 prolungò il suddetto molo guardiano con un nuovo lungo tratto addossato al primo.

Di tutti questi lavori resta esauriente documentazione in vari disegni recanti le firme dei suddetti tecnici e di altri ancora come l'architetto Giuseppe Fabri: disegni da cui è facile ricostruire la successione nel tempo di ciascun intervento (o semplice progetto).²⁵

Per quanto riguarda il Ciaraffoni va anche detto che è suo il progetto (prospetto e pianta) per un'elegante palazzina destinata ad ospitare lo 'Ufficio della Sanità, coll'abitazione per il Deputato, e Magazzini per il Porto di Fano'.²⁶

Anche in questo caso non se ne fece però nulla, come non si fece nulla del progetto di Virginio Bracci che nel 1765 aveva proposto lo scavo di una nuova darsena a pianta ottagonale, protetta da chiusa e ubicata sul lato di tramontana del porto-canale (là dove fu poi invece ricavato il primo scalo di alaggio), collegata con l'Arzilla mediante il vecchio canale del Caccia opportunamente risistemato.²⁷

Né miglior fortuna toccò ad un progetto di tale Padre Gaudio che nel 1776 propose lo scavo di un nuovo canale per lo 'sbocco sottovento' del porto: canale innestato nel tratto finale di quello vecchio con percorso

²⁴ P.M.Amiani, *op.cit.*, vol.II, pp.337-338.

²⁵ BCF, *RSD*, B/3/29,30,31,54,57,58,61,63,66; P.Sorcinelli, *op.cit.*, tavola fra le pp.94 e 95; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.138-139 (scheda n.57); F.Battistelli, *op.cit.*, p.178 (tavola XXXI).

²⁶ BCF, *RSD*, B/7/78; F.Battistelli, *op.cit.*, pp.178-179 (tavola XXXII).

²⁷ BCF, *RSD*, B/3/65.

obliquo rispetto all'arco costiero di ponente.²⁸

Non possono destare meraviglia, pertanto, le desolanti anche se pittoresche condizioni in cui appare ridotta l'intera struttura portuale nelle due note stampe incise dal Laurin nel 1785-86 e dedicate entrambe alla contessa Marcolini.²⁸

La prima soprattutto, con la veduta della Darsena con la loggia del Rainaldi ormai tamponata, il ponte Astalli e la retrostante caduta artificiale della Liscia, non lascia dubbi sulle condizioni di semi-abbandono e degrado di quello che avrebbe dovuto essere il cuore pulsante dei commerci e traffici marittimi fanesi; la seconda, ripresa da opposta angolatura, riproduce il ponte Astalli, la caduta della Liscia, il mulino del tabacco e il canale del porto fino al suo sbocco in mare, con ben evidenziato a ridosso del molo di levante il fabbricato pentagonale della lanterna o faro e, ai piedi della rocca Malatestiana, le prime case a schiera dei pescatori, nucleo iniziale di quello che con il tempo sarebbe diventato il borgo dei pescatori.

Un nucleo che a fine secolo, come appare riprodotto in una veduta e in una pianta di Francesco Mazzuoli risalenti al 1790, era in tutto costituito da una decina di fabbricati, comprese la lanterna e le suddette casette a schiera, i magazzini del gesso e del sale, l'abitazione del 'Ministro del Porto', il 'Casino di Sanità' e la ricordata chiesa di S.Maria del Porto.²⁹ Ben evidenziato, alle spalle della lanterna, il piccolo riparo costiero allora in corso di formazione fra la bocca del porto (molo di levante) e il molo guardiano: riparo ben evidenziato anche nella veduta e pianta del porto fanese eseguita da Sante Vichi un ventennio prima³⁰ e in altra pianta anonima datata 1790.³¹ Allora un semplice arco sabbioso, destinato però con il tempo a diventare, mediante il prolungamento ad arco del suddetto molo guardiano, l'attuale bacino del faro.

²⁸ BCF, *RSD*, B/3/68/

²⁸ BCF, *RSD*, A/3/82-83; R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.148-151 (schede nn.62-63); F.Battistelli, *op.cit.*, pp.182-183 (tavole XXXV-XXXVI).

²⁹ Pietro Ferroni (con disegni di Antonio Fedi e Francesco Mazzuoli), *Raccolta delle piante e vedute di tutti i porti dello Stato della Chiesa sul Mare Adriatico, e delle prospettive più interessanti l'istoria naturale degli Appennini, coll'aggiunta delle vedute di molte terre castelli della Romagna Torcana*, manoscritto conservato presso la Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze (Manoscritto Palatino C.B.4.7.), vol.II, tavole 21 e 22; Daniele Sterpos (a cura di), *Porti Adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma, Autstrade S.p.A. 1974, p.24, tavole 11 e 14. R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.152-155 (schede nn.64-65); A.Deli, *op.cit.*, p.273.

³⁰ Il disegno in questione è conservato presso la Bibliothèque Nationale di Parigi (Ge.CC.1375.Pl.47); R.Panicali e F.Battistelli, *op.cit.*, pp.140-141 (scheda n.58).

³¹ BCF, *RSD* B/3/69.

I progetti per tale bacino, realizzato solo nel 1912, cominciarono ad essere avanzati già sul finire del secolo XVIII, potendosi attribuire un valore di prima potenziale ipotesi al disegno realizzato in data imprecisata, ma non anteriore al 1780, da Luigi Baldelli: disegno in cui risulta chiaramente indicata, insieme con la proposta di un lungo prolungamento ad arco del molo guardiano (lettera G), anche la crescita nel tempo registrata dallo stesso con gli interventi del Murena (lettera D), del Pagani-Banderata-Ciaraffoni (lettera E) e del solo Ciaraffoni (lettera F).³²

Già nel 1808, comunque, Pietro Zara e Clemente Campanari, dopo aver graficamente documentato la situazione del porto al tempo dell'intervento del Murena (1755), la ponevano a confronto con quella venutasi a creare dopo il consistente 'interrimento' prodotto da una forte mareggiata il 23 ottobre 1807 ed esprimevano parere nettamente sfavorevole alla costruzione di un bacino di forma ovale (ovviamente già ipotizzato da altri) all'imboccatura del porto con spostamento di quest'ultima sul lato di ponente.³³

Nulla di fatto, pertanto, anche questa volta, come nulla di fatto per il progetto di un nuovo porto da realizzare alla foce del Metauro.³⁴

La conseguenza fu quella di dover ricorrere ancora una volta agli ormai periodici rifacimenti delle punte dei moli: e ciò per tutta la prima metà del secolo XIX e oltre come dimostrano i vari disegni di Pompeo Mancini e Giovanni Costantini nel 1821,³⁵ di Pietro Pancaldi nel 1830,³⁶ di quest'ultimo e di Giuseppe Castagnola nel 1832-33,³⁷ di Mariano Marini, nuovamente Giuseppe Castagnola e B. Uberti nel 1836-37³⁸ e dell'ing. Gottardo Perseguiti nel 1846.³⁹

Nel 1865, ad unificazione nazionale compiuta, il porto passò definitivamente sotto il diretto controllo dell'Amministrazione Comunale che già due anni dopo (1867) non mancò di incaricare un'apposita commissione perché provvedesse a redigere una relazione sui lavori da farsi allo stesso: relazione che non fece altro che ribadire la necessità di ulteriori

³² BCF, *RSD*, B/3/67.

³³ BCF, *RSD*, B/3/70-72; P.Sorcinelli, *op.cit.*, tavola fra le pp.96 e 97.

³⁴ P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.93.

³⁵ BCF, *RSD*, B/3/74-77.

³⁶ BCF, *RSD*, B/3/78-82.

³⁷ BCF, *RSD*, B/3/83-84.

³⁸ BCF, *RSD*, B/3/85-86 e 90; P.Sorcinelli, *op.cit.*, tavola fra le pp.98 e 99.

³⁹ BCF, *RSD*, B/3/87.

rafforzamenti delle strutture esistenti,⁴⁰ senza però tenere in alcun conto l'importante studio di Pompilio De Cuppis sulla fisica generale del bacino costiero fanese pubblicato l'anno precedente (1866).⁴¹

Il De Cuppis, è noto, non aveva mancato di rilevare che nella prima metà del secolo XV il mare lambiva ancora il piede delle mura e che lo stesso, a poco a poco, si era ritirato fino a raggiungere nel 1850 la distanza di 437 metri da queste a causa delle piene alluvionali del Metauro e dei venti da est e da sud-est.

Nuove spese, quindi, per un ulteriore prolungamento del molo guardiano, effettuato fra il 1869 e il 1879 e costato circa 150.000 lire, quasi interamente a carico della casse comunali: prolungamento anche questa volta documentato da un disegno tecnico recante la data del 1880 e che riporta, insieme con i lavori effettuati, anche quelli 'previsti' e rimasti tali.⁴²

Nonostante la contemporanea costituzione di un 'consorzio' composto da Fano e dai quattordici comuni limitrofi che facevano capo per i loro traffici sullo scalo fanese e che dovevano concorrere alle spese di ordinaria manutenzione della struttura portuale in ragione del numero dei propri abitanti,⁴³ trascorse così un altro trentennio, mentre "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".⁴⁴

Nel 1904, constatato che la principale risorsa della marineria fanese era l'industria peschereccia e che il porto non consentiva l'accesso ai velieri adatti per eseguire operazioni commerciali a causa dei continui insabbiamenti dell'imboccatura e del tratto foraneo del canale, si finì comunque per riprendere nuovamente in mano il vecchio progetto del Genio Civile Provinciale che prevedeva la costruzione di una darsena di m.80x35 in grado di accogliere circa venti imbarcazioni fanesi, altrimenti

⁴⁰ Ernesto Corsi, *Il porto di Fano*, in 'La Coltura Geografica', nn.2-3, 1931 (ristampa in 'Nuovi studi fanesi', 6, 1991, pp.151-166); P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.94.

⁴¹ Pompilio De Cuppis, *Sulla fisica generale del bacino di Fano*, in 'Rivista delle Marche e dell'Umbria', nn.4 e 5, 1866, pp.551-568 e 699-717 con relative tavola.

⁴² BCF, *RSD*, B/3/92; P.Sorcinelli, *op.cit.*, pp.94-95.

⁴³ P.Sorcinelli, *op.cit.*, pp.95-96.

⁴⁴ P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.97.

costrette ad ormeggiare nei porti delle altre città costiere (Rimini, Pesaro, Senigallia o Ancona).⁴⁵

Anche questa volta non si andò però oltre semplici lavori di escavazione dei fondali "a mezzo di otto cucchiaie armate sulla banchina",⁴⁶ così che il problema del porto finì con l'acquistare un peso sempre maggiore nelle vicende politiche cittadine (elezione a deputato del socialista avv.Giovanni Ciraolo al posto del già deputato liberale avv.Ruggero Mariotti in seguito alle votazioni del 7 maggio e 2 giugno 1909).⁴⁷

Ne derivò, per interessamento del neo eletto, il superamento in pochi mesi del necessario iter burocratico e un primo stanziamento ministeriale (febbraio 1911) di £.131.000 con cui dare inizio ai lavori, così precedentemente illustrati nel settimanale locale 'Il Cittadino' (n.14 del 17 aprile 1910):

"La nuova sistemazione 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".⁴⁸

Un ulteriore stanziamento (dicembre 1911) di £.500.000 consentì poi di portare a termine i lavori del bacino di stazionamento entro il 1912, completandoli nel 1914 con l'antistante 'specchio acqueo' del bacino di espansione, così come documentato da un disegno tecnico risalente al 1920.⁴⁹

Più di un secolo era quindi trascorso dalla prima ipotesi criticata dal Campanari per la realizzazione del bacino del faro: tempo decisamente lungo, ma necessario per far crescere la doppia schiera delle basse casette del borgo dei pescatori e fare dello scalo fanese uno dei maggiori porti pescherecci dell'Adriatico, tale da richiedere anche dopo (1928-30) lo scavo del nuovo bacino di levante con relativo nuovo scalo di alaggio⁵⁰ e il suo ampliamento realizzato dopo il 1960.

Il resto è storia recente che non è qui necessario riferire, ma non va peraltro dimenticato l'interessante progetto di ampliamento del porto predisposto negli anni della seconda guerra mondiale (1942) dal locale

⁴⁵ E.Corsi, *op.cit.*, ristampa pp.152-153; P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.98.

⁴⁶ P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.99.

⁴⁷ Nino Ferri, *La vittoria di Ciraolo*, in 'Fano', supplemento al n.4, 1967, del 'Notiziario di informazione sui problemi cittadini', pp.117-137; P.Sorcinelli, *op.cit.*, pp.99-100.

⁴⁸ P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.100.

⁴⁹ BCF, *RSD*, B/3/94; E.Corsi, *op.cit.*, ristampa p.153; P.Sorcinelli, *op.cit.*, p.101.

⁵⁰ E.Corsi, *op.cit.*, ristampa p.153.

ufficio del Genio Civile.

Un progetto, di cui resta il disegno di massima, che prevedeva l'escavazione di un ulteriore nuovo grande bacino (lettera F) sull'area di quelli che erano allora gli orti, fra le casette a schiera di via Nazario Sauro e l'asse viario di viale Cristoforo Colombo: bacino collegato mediante un canale (lettera E) con il ricordato bacino di levante (lettera D).

Tre grandi moli a pettine (lettera G) sarebbero serviti per l'attracco di navi mercantili, serviti da due binari di collegamento (lettera H) con lo scalo della Stazione ferroviaria.⁵¹

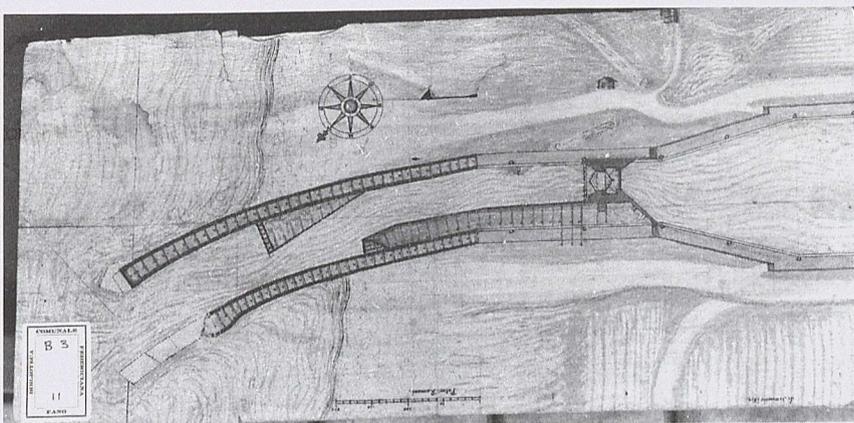
Si trattava di una soluzione apparentemente nuova, in aperto contrasto con la tendenza (ripresa anche nell'ultimo progetto oggi realizzato) ad ampliare il porto con nuovi bacini su aree sottratte al mare e delimitate da moli e scogliere.

Una soluzione certo dettata dalla preoccupazione che il prolungamento in mare dei moli potesse avere effetti negativi lungo l'arco sabbioso del Lido e oltre, mettendo in pericolo la stabilità della linea ferroviaria costiera tra Fano e Pesaro. Preoccupazione legittima allora e molto meno oggi dopo la messa in opera delle scogliere frangiflutto che si estendono per l'intero percorso in questione, dalla foce dell'Arzilla a quello del fosso Sejore o rio Catigliano e più avanti fino al promontorio dell'Ardizio.

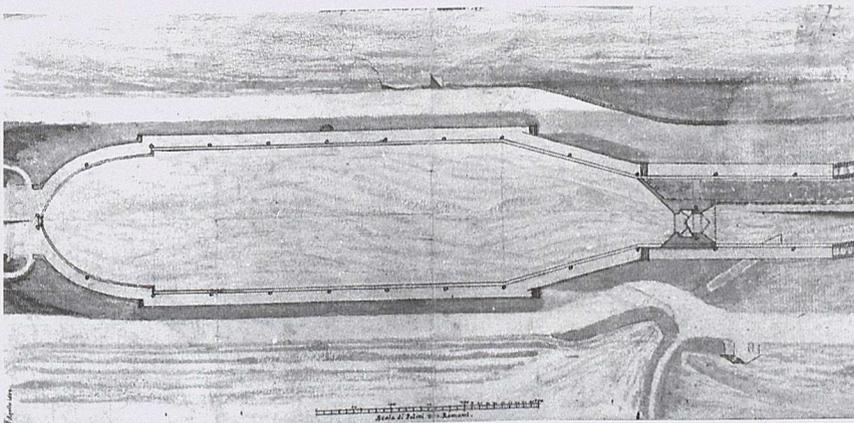
86

Si conclude così, almeno per il momento, la vicenda plurisecolare delle strutture portuali fanesi: testimonianza della caparbia volontà di più generazioni a non rinunciare alle proprie vocazioni marinare. La storia di una città che sul mare e con il mare non ha mai cessato di lottare, contro i venti sfavorevoli e contro la furia delle mareggiate, decisa ogni volta a ricominciare, sotto la buona o la cattiva stella dell'imprevedibile Fortuna.

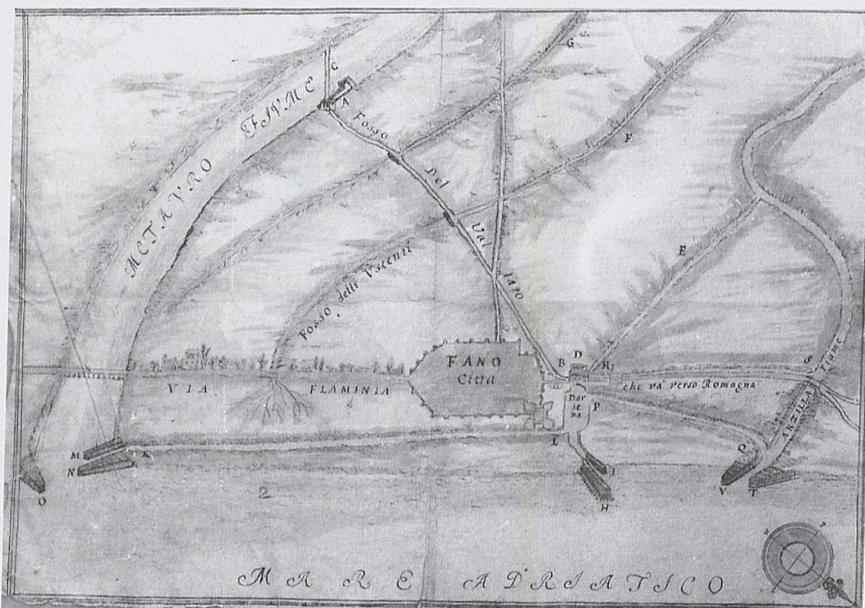
⁵¹ Cesare Selvelli, *Problemi tecnici fanesi*, Cassa di Risparmio di Fano, 1954 (in particolare il capitolo *Il porto ed i litorali fanesi*, pp.9-31, piantina a p.19).



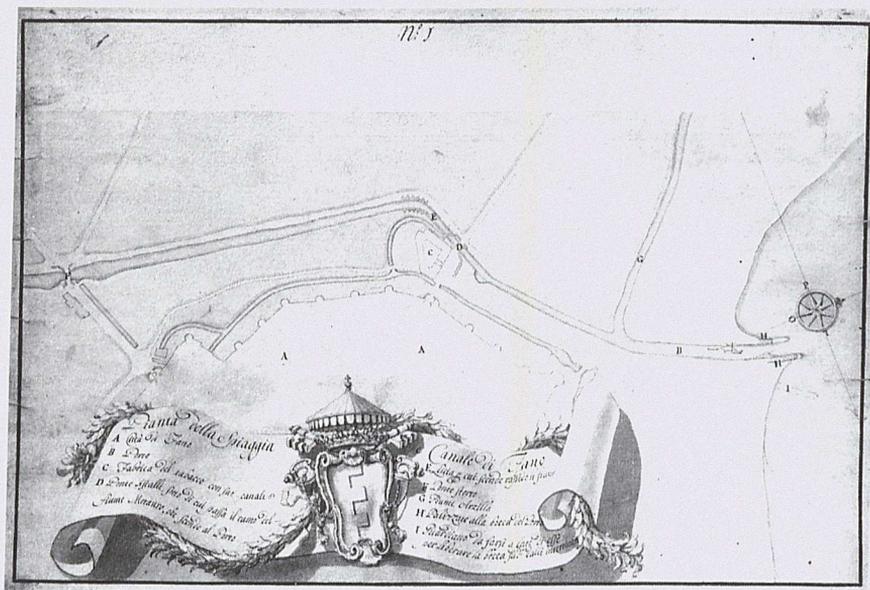
1 - Pianta dell'imboccatura del Porto Borghese con inserito il progetto di chiusa ideato nel 1653 da Antonio Bianchi.



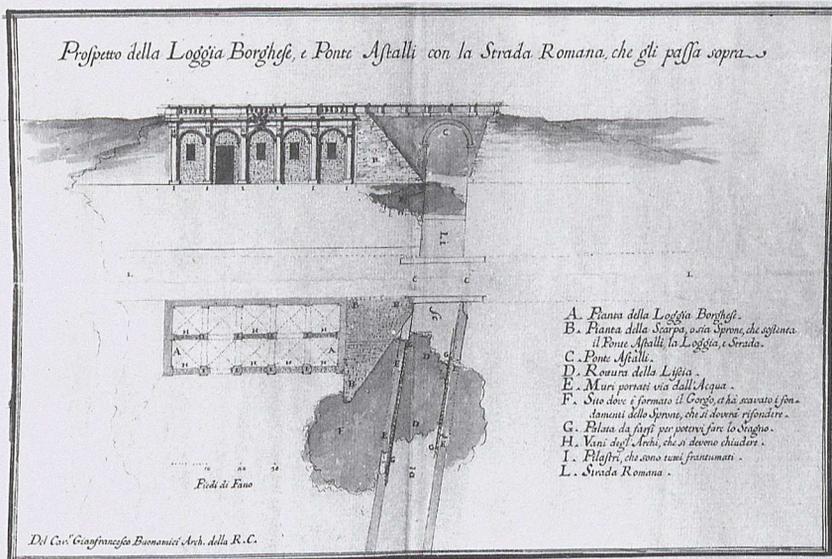
2 - Pianta del bacino interno del Porto Borghese con inserito il progetto di chiusa ideato nel 1653 da Antonio Bianchi.



3 - Pianta del progetto generale di risistemazione del porto e dei canali di derivazione delle acque dal Metauro e dall'Arzilla predisposto da Cornelio Meyer nel 1692.



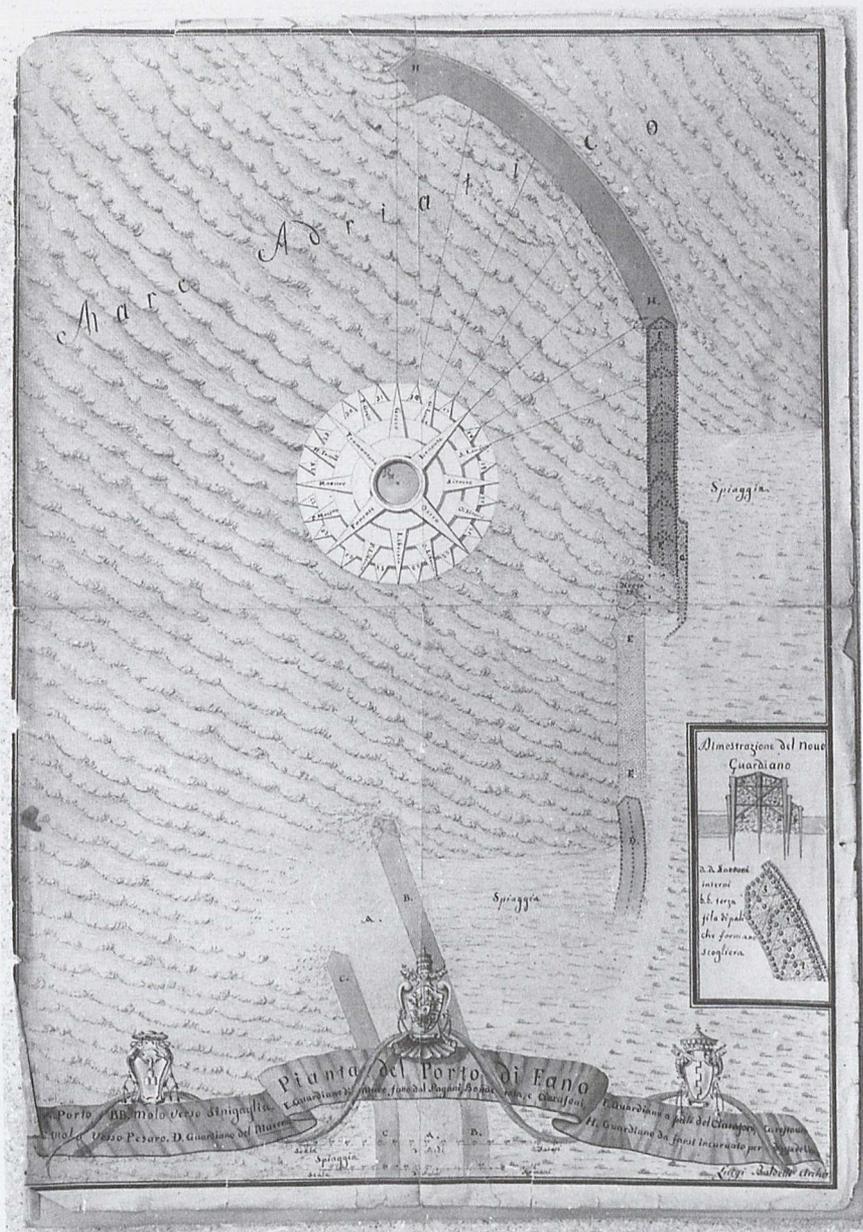
4 - Pianta del Porto Borghese con il nuovo tratto finale del vallato di derivazione delle acque del fiume Metauro realizzato dopo il 1724 da Romualdo Valeriani e Antonio Felice Facci.



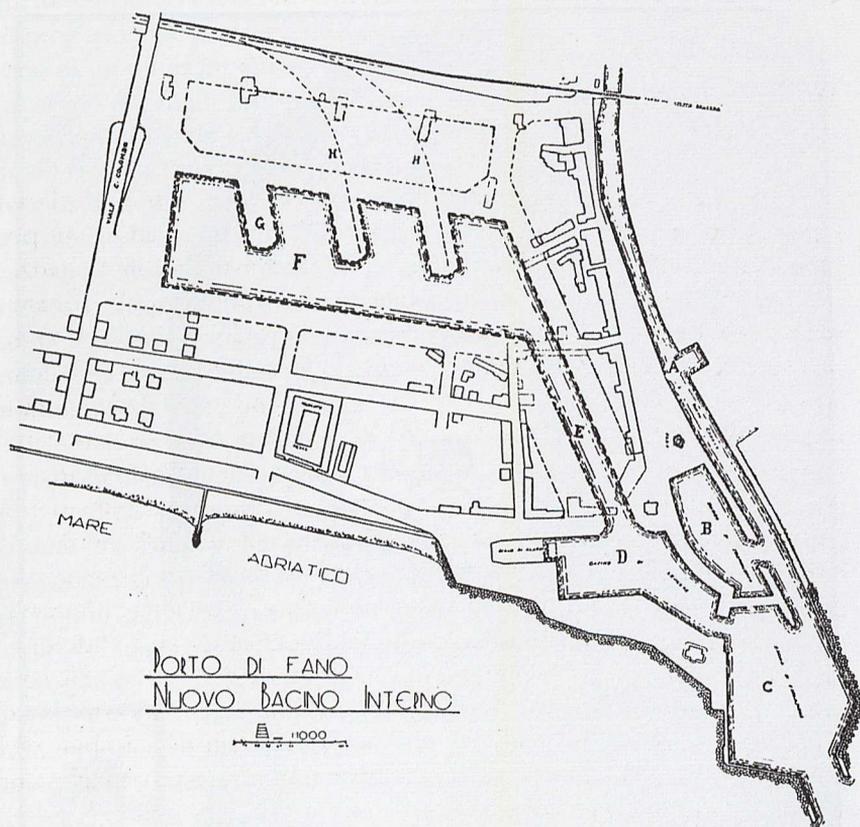
5 - Disegno di Gianfrancesco Buonamici datato 1744 con il prospetto tamponato della Loggia Borghese e il Ponte Astalli con indicati i danni provocati nella darsena delle acque della caduta della Liscia.



6 - Disegno di Carlo Murena databile intorno al 1754 raffigurante il Ponte Astalli e il canale del porto con la sponda settentrionale danneggiata dalle acque della caduta della Liscia.



9 - Pianta del progetto predisposto da Luigi Baldelli dopo il 1780 per il rifacimento e prolungamento dei moli all'imboccatura del porto-canale con indicazione dei precedenti moli guardiani.



10 - Grafico di massima predisposto nel 1942 dal locale ufficio del Genio Civile per il progetto non realizzato di un nuovo bacino interno del porto-canale.