

Stefano Piastra

Il Naviglio Zanelli a Faenza Un'escursione urbana



“Navigare attraverso la pianura romagnola. Cartografie del Naviglio Zanelli”

Faenza, Galleria Comunale d'Arte, Voltone della Molinella, 3 dicembre 2026-6 gennaio 2027



ALMA MATER STUDIORUM
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

Alma Mater Studiorum Università di Bologna
Dipartimento di Scienze dell'Educazione



Comune
di Faenza



Archivio di Stato di Ravenna
Sezione di Faenza

La presente guida all'escursione si pone nel contesto delle iniziative collegate alla mostra "Navigare attraverso la pianura romagnola. Cartografie del Naviglio Zanelli" (Faenza, Galleria Comunale d'Arte, Voltone della Molinella, 3 dicembre 2026-6 gennaio 2027), promossa dall'Archivio di Stato di Ravenna – Sezione di Faenza e dal Comune di Faenza, in collaborazione con l'Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Dipartimento di Scienze dell'Educazione e con varie altre municipalità dell'Unione dei Comuni della Bassa Romagna.

La pubblicazione è stata sottoposta a *double blind peer review*.

Alma Mater Studiorum Università di Bologna, Dipartimento di Scienze dell'Educazione.
Finito di stampare nel settembre 2026.

ISBN 9788854972483

DOI <https://doi.org/10.6092/unibo/amsacta/9132>

In copertina: Biblioteca Comunale di Forlì, Raccolte Piancastelli, Carte Romagna, 494/130. Stralcio di una pianta manoscritta di Faenza datata 1833, opera giovanile dello studioso faentino Girolamo Tassinari (1814-1865), in cui emergono le soluzioni relative all'inserimento del Naviglio Zanelli (qui cartografato come «canale navigabile») all'interno dell'area urbana (da Piastra, 2016).

Le fotografie entro la guida all'escursione sono di Stefano Piastra.

Il volume è pubblicato sotto licenza Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).



Il canale Naviglio Zanelli (per chi vive lungo di esso, più semplicemente “il Naviglio”) rappresenta un’infrastruttura territoriale caratterizzata, tra XVIII e XX secolo, da una traiettoria complessa, con esiti finali molto distanti da quanto inizialmente ipotizzato.

Il progetto originario, teorizzato verso la metà del XVIII secolo dal nobile faentino Scipione Zanelli (1722-1792) e strutturato nel dettaglio dai tecnici ferraresi Romualdo Bertaglia e Giovan Battista Migliari, era incentrato sulla creazione di un canale navigabile che mettesse in comunicazione Faenza con il Po di Primaro (l’odierno Reno), e da qui all’Adriatico. L’obiettivo ultimo consisteva in un potenziamento dei traffici lungo l’idrovia, elevando a Faenza a nuovo crocevia commerciale: centro di origine del canale, ma anche *caput viae* della via Faentina, strada di origine romana che metteva in comunicazione Faenza con Firenze, e da qui, tramite l’Arno, al porto allora granducale di Livorno. In altre parole, se il programma fosse stato coronato da successo, secondo gli ideatori Faenza si sarebbe posta come snodo di carico/scarico tra due infrastrutture viarie e idrovie che vi giungevano, nuovo fulcro di quello che la letteratura del tempo chiamava enfaticamente “commercio dei due mari”, ossia l’Adriatico e il Tirreno.

Pianta e sezione dell’idrovia, elaborate a stampa da Bertaglia e Migliari, furono edite nel 1754, ma per un lungo periodo l’opera rimase impantanata nelle pastoie della burocrazia e delle commissioni giudicatrici pontificie e dei veti incrociati di altre comunità interessate dall’infrastruttura, a partire da Bagnacavallo (Piastra, 2011).

Un vero e proprio punto di svolta fu costituito dall’elezione (1775) al soglio pontificale di Pio VI (Giovanni Angelo Braschi), cesenate, cugino di Zanelli: proprio i legami di parentela con un Papa Re ebbero un ruolo chiave nello sblocco e nello sviluppo dell’opera.

Conseguito il parere positivo di una ulteriore commissione, il via libera ai lavori dell’idrovia venne formalizzato con chirografo papale del 2 giugno 1776: il canale ricadeva sotto il finanziamento completamente privato da parte del nobile faentino per quanto riguardava le spese vive e le opere accessorie; sempre a Zanelli, una volta conclusa l’idrovia che gli sarebbe poi stata intitolata, sarebbero spettate la gestione e le tariffe di trasporto e di nolo.

I lavori procedettero celermente, visto che, nel 1782, a soli sei anni dal chirografo, l’idrovia fu inaugurata (sebbene alcune opere accessorie dovessero ancora essere completate) alla presenza a Faenza dello stesso Pio VI, di ritorno da un viaggio a Vienna; il canale venne infine definitivamente approvato dallo stesso Papa, a lavori conclusi, nel 1788.

Ma sin da subito l’infrastruttura mostrò alcune criticità.

Sul piano tecnico, l’acqua dell’idrovia veniva derivata tramite altri canali dal fiume Lamone, corso d’acqua caratterizzato da uno dei più cospicui trasporti solidi a livello romagnolo (Buli, 1952, pp. 348-349, tab. 13): risultavano quindi necessari costosi spurghi periodici dell’infrastruttura; si cercò poi di ovviare al problema creando una vasca di decantazione per i limi e le argille in sospensione, nota come “vasca del Borgotto”. Tali opere fecero però ulteriormente lievitare i già ingenti costi dell’intero programma, sostenuti al solo livello privato da parte del nobile faentino.

Quasi inevitabile scelta a fronte di tale stato di cose fu, appena l’opera entrò in funzione, un approccio speculativo nella sua gestione, imponendo pesanti tariffe ai traffici sul canale, allo scopo di rientrare il più rapidamente possibile delle notevoli spese avute (Casanova, 1984, pp. 77-78, 234-236).

Si instaurò perciò una spirale negativa cronica, col canale infine sottoutilizzato per la navigazione.

Allo scopo di mantenere in ordine i conti, Zanelli e la congregazione che gli subentrò alla morte iniziarono ben presto, sin dalla fine del XVIII-inizi del XIX secolo, a puntare più sui mulini e sulle “pile” da riso lungo il canale, sempre di proprietà dell’intraprendente, che non sul traffico delle barche, *mission* originaria della struttura.

Già a metà Ottocento riconvertito da via d’acqua a canale dei mulini simile a quello omologo di Castel Bolognese, nel corso del Novecento il Naviglio Zanelli, formalmente acquisito da parte del Comune di Faenza (1910), subì un’ulteriore marginalizzazione, essendo tombato nei suoi tratti urbani faentini (Maggi, Nonni, 2011, pp. 221-230) e bagnacavallesi e venendo infine riconvertito a fini irrigui.



Fig. 2. I vari luoghi toccati dall'escursione urbana a Faenza focalizzata sul Naviglio Zanelli, georeferenziati su un'immagine da satellite odierna (fonte: GoogleEarth). I tratti urbani del Naviglio sono oggi interamente tombati; la darsena interrata.

Ma la precoce traiettoria del canale, contraria alla sua missione originaria connessa allo sviluppo commerciale, non passò inosservata: tra Sette e Ottocento la comunità faentina, inizialmente molto accondiscendente verso Zanelli ai tempi del pontificato di Pio VI e prestatrice di una ingente somma verso il nobile faentino (chirografo papale del 20 marzo 1778), intentò varie cause legali, protrattesi per un lungo periodo, contro la congregazione che subentrò al Nostro alla sua morte, accusandola di abusi e forzature rispetto a beni e diritti civili.

Sin qui la complessa parabola di lungo periodo del canale.

L'escursione, sviluppata tramite 5 soste successive, ha l'obiettivo di riscoprire, sul terreno, i "luoghi" del Naviglio Zanelli entro l'area urbana faentina: si tratta di evidenze tangibili, ma minori, poco appariscenti o in gran parte rimosse dalla percezione quotidiana, oppure ricostruibili solo su base documentaria o testuale, e quindi intangibili.

Alle 5 tappe "fisiche" si aggiunge un ultimo spunto, senza un'ubicazione materiale precisa, ma che abbraccia virtualmente e accomuna tra loro i vari luoghi visitati in giornata: si tratta della discussione delle varie rappresentazioni letterarie del canale entro opere di vari autori locali. Tali valori intangibili si affiancano a quelli tangibili ancora oggi visibili *in loco*, confermando la preminenza dell'idrovia nella costruzione di un'immagine e nella percezione della realtà urbana faentina del passato.

Questi elementi, stratificatisi negli ultimi 250 anni circa a partire dall'apertura del canale in una prospettiva talora di accumulo o giustapposizione (eventi successivi oppure cambiamenti rispetto alle configurazioni originarie), talaltra di erosione (emergenze oggi scomparse perché distrutte oppure oblite; tendenza, quest'ultima, soprattutto novecentesca), meritano una riscoperta in chiave di appartenenza, identità e consapevolezza del *genius loci*. Oggi per la maggioranza dei residenti non è infatti nemmeno lontanamente immaginabile come, sino a periodi storicamente recenti, Faenza potesse essere considerata una "città d'acque", possedesse una darsena e fosse collegata da un'idrovia con l'Adriatico.

N. 1. Palazzo Zanelli e via Scipione Zanelli

Palazzo Zanelli, poi Pasolini Zanelli in seguito all'estinzione del ramo familiare faentino, posto lungo l'odierno corso Mazzini di Faenza, fu terminato poco prima della metà del XVIII secolo su progetto di Giovan Battista Campidori e Gian Battista Boschi, sostituendo la residenza familiare originaria qui ubicata (Savelli, 1998a, p. 54; Saviotti, 2008, p. 78).

Il committente fu un giovane Scipione Zanelli, poco più che ventenne.

L'imponenza della costruzione è emblematica della potenza economica della famiglia, basata su proprietà fondiarie nel suburbio e immobiliari in città; l'ingenza del patrimonio degli Zanelli emerge ancora più nitidamente se si pensa che Scipione Zanelli presentò il progetto del canale (1753-1754) a circa dieci anni di distanza dalla fine dell'edificazione del proprio palazzo e che egli iniziò a finanziare concretamente la realizzazione del Naviglio, in esclusiva forma privata, a poco più di trent'anni di distanza.

Nei secoli, le dimensioni dell'edificio e la preminenza degli Zanelli a livello cittadino fecero sì che tale palazzo ospitasse istituzioni o grandi personalità, importanti nella storia cittadina.

Sappiamo ad esempio che, nel terzo quarto del XVIII secolo, l'edificio accolse uno studio di filosofia e teologia di gesuiti paraguayani riparati a Faenza (Lanzoni, 2001, p. 10).

Soprattutto, nel contesto dell'inaugurazione del 1782, già citata sopra, del canale Naviglio alla presenza di Pio VI, sappiamo che il Papa, di ritorno da Vienna, soggiornò presso il proprio cugino nel Palazzo Zanelli.

Tali fatti sono narrati nel rapporto ufficiale su questo viaggio papale (Dini, 1782, p. 58):

Nel giungere a Faenza, sopra la Porta della Città si vidde sopra un grande Cartello esposta la seguente iscrizione PIO VI P. M. / E GERMANIA REDUCI / FELICITER. Sua Santità si portò al Palazzo del Signor Conte Scipione Zannelli [sic], ove fece un breve trattenimento, incontrato ivi da Monsig. Vescovo, dal Magistrato, Capitolo, e tutta la Nobiltà, indi si degnò di portarsi a vedere la nobile costruzione del Canale Naviglio, che il detto Signor Conte fa fare a sue spese per facilitare il commercio nella sua Patria, ed alla presenza di Sua Santità furono per la prima volta lanciate in acqua due Barche assai bene ornate, ed equipaggiate da' Marinari vestiti con uniforme proprio, e vago. Passato indi al Palazzo publico diede da un magnifico ornato balcone al numerosissimo Popolo l'Apostolica benedizione; [...].



Fig. 3. Palazzo Zanelli, poi Pasolini Zanelli, fatto riedificare da Scipione Zanelli a metà del XVIII secolo, poco prima della realizzazione del canale Naviglio. Esso è ubicato a Faenza in quello che è oggi denominato corso Mazzini 52 all'angolo con via Scipione Zanelli, così denominata in onore del propugnatore dell'idrovia. Una seconda via dedicata a Zanelli è a Granarolo faentino.

Dal passo appena citato, emerge come il personale privato del canale avesse una propria uniforme di lavoro.

Questa un'altra descrizione, poco più tarda, dell'evento, sempre con esplicito riferimento alla tappa del Papa presso Palazzo Zanelli a Faenza (Ferrari, 1800, p. 117):

Mercoledì 29 Maggio [1782 Pio VI] giunse in Faenza. Andò a smontare al Palazzo del Sig. Conte Scipione Zanelli Cugino del Santo Padre, ove attendevano il Vescovo, il Governatore, il Magistrato, il Capitolo della Cattedrale, l'intero corpo della Nobiltà, ed altri qualificati soggetti per prestargli i dovuti omaggi. Dopo breve riposo salito nella carrozza di Monsig. Vescovo [...], passò a vedere dalle mura della Città il nuovo Canale o Naviglio, opera veramente Principesca, ideata ed eseguita coi gloriosi auspicj della Santità Sua dall'animo grande del Conte Zanelli [...].

A pochi anni di distanza, il 3 febbraio 1797 il generale napoleonico Giambattista Rusca, Comandante della Romagna, appena entrato a Faenza dimorò presso Palazzo Zanelli (Messeri, Calzi, 1909, p. 277); il 23 febbraio 1797 fu la volta di Napoleone Bonaparte in persona nel contesto della sua campagna d'Italia (Savelli, 1998a, p. 62). Peraltro, l'amministrazione napoleonica si intersecò direttamente coi destini del Naviglio, il quale, in quella fase, venne requisito e nazionalizzato entro il Regno d'Italia.

A enfatizzare il luogo di residenza di Scipione Zanelli, gli fu poi dedicata una via omonima all'angolo del palazzo.

N. 2. Palazzo Ferniani

Risalente, nella sua versione oggi visibile (ampliata rispetto al nucleo originario), alla metà del XVIII secolo (e quindi terminato poco prima dell'apertura del nostro canale), Palazzo Ferniani, costruito dalla casata omonima lungo l'odierna via Naviglio su progetto di Alfonso Torreggiani e Gian Battista Boschi (quest'ultimo attivo, negli stessi anni, come progettista anche di Palazzo Zanelli), rappresenta uno degli edifici più imponenti della stagione edilizia settecentesca di Faenza (Savelli, 1998b, p. 146).

Sin dal 1714 i Ferniani avevano in utilizzo, poco lontano dalla propria dimora, un piccolo torrione della cinta muraria medievale faentina posto in fondo all'attuale via Naviglio, asse stradale che, come visibile in una pianta a stampa di Carlo Cesare Scaletta, *Pianta della città, e borgo di Faenza*, risalente alla fine del Seicento, era in origine "cieco", sboccando sul lato interno delle mura senza attraversarle.

Nel 1782, nel contesto dei lavori del Naviglio, la cui darsena era collocata subito fuori dalle mura, Scipione Zanelli fece demolire tale torrione (Saviotti, 2001, p. 138): al suo posto, nel 1791, sarebbe stata terminata una nuova porta monumentale, detta Pia in onore di Pio VI, a mettere in comunicazione diretta l'area urbana col porto dell'idrovia. Sembra che lo smantellamento fosse fatto a mo' di vero e proprio "colpo di mano" da parte di Zanelli, senza preavviso, con operai al lavoro all'alba protetti dalla milizia privata istituita dal propugnatore del canale a difesa dell'infrastruttura.

In un piccolo contesto cittadino quale la Faenza del XVIII secolo, caratterizzato da un ristretto numero di famiglie nobili coinvolte nella gestione della cosa pubblica, tale fatto fece da detonatore per le forti proteste della famiglia Ferniani: sembra che per via di tale episodio il conte Annibale Ferniani usasse l'espressione «Scipione Zanelli è un prepotente!» (Zanelli Quarantini, 1993, p. 19; Saviotti, 2008, p. 196), destinata a divenire una sorta di "proverbio urbano" a Faenza sino a tutto il XIX secolo. Non è escluso che questa diatriba fosse assurda, a posteriori, come emblema degli abusi arbitrari di cui furono accusati Zanelli e la congregazione del canale nell'ambito delle cause legali che contrapposero la comunità faentina e la *governance* dell'infrastruttura tra XVIII e XIX secolo.



Fig. 4. Palazzo Ferniani lungo via Naviglio a Faenza, pressoché coevo, nelle sue forme attuali, a Palazzo Zanelli. La famiglia Ferniani ebbe dei contrasti significativi con Scipione Zanelli in relazione all'apertura di Porta Pia, poi terminata nel 1791, funzionale a rendere accessibile il canale dall'area urbana.

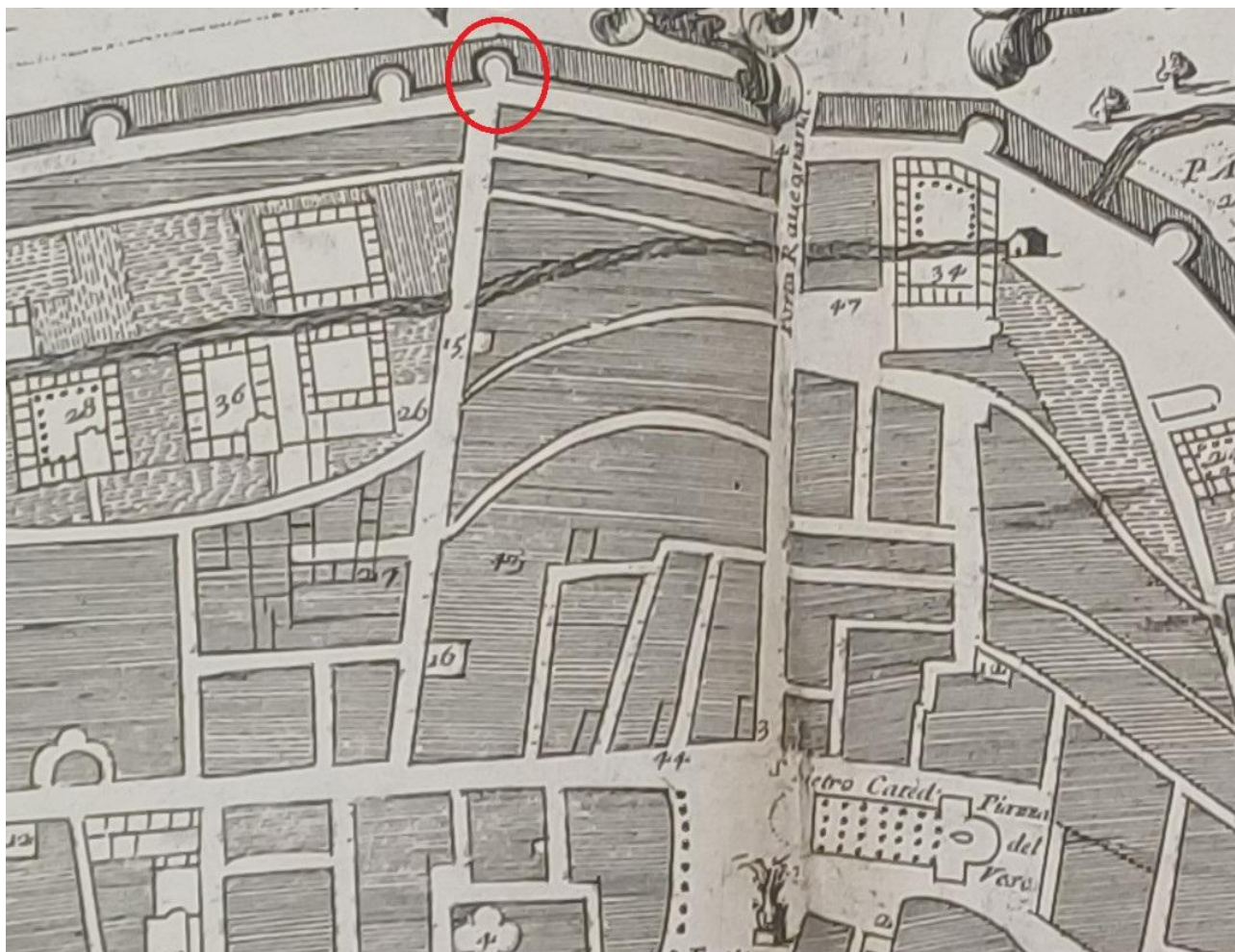


Fig. 5. Carlo Cesare Scaletta, *Pianta della città, e borgo di Faenza* (stralcio). Fine del XVII secolo. Il cerchio rosso evidenzia l'originario torrione delle mura faentine, a chiudere l'odierna via Naviglio. Già in uso alla famiglia Ferniani, il torrione fu demolito nel 1782 da Scipione Zanelli per poi successivamente edificare nello stesso luogo Porta Pia. Tale fatto suscitò aspri contrasti tra Zanelli e i Ferniani.

N. 3. *Via Naviglio e l'area dove sorgeva Porta Pia*

Come già accennato, la darsena del canale, posta laddove oggi sorge piazzale Sercognani, sarebbe risultata avulsa dal contesto urbano senza un accesso diretto alla città.

Zanelli allora demolì (1782) un torrione delle mura medievali, creando a quel punto un rettilineo che oltrepassava la cinta e giungeva direttamente al porto dell'idrovia.

La "breccia" nelle mura fu quindi marcata da una nuova porta, ribattezzata Porta Pia in onore del cugino di Zanelli: ancora nel XVIII secolo, le porte urbane avevano infatti mantenuto una loro funzione, *in primis* circa i dazi, e risultavano presidiate da milizie. La porta diventò anche la base dell'omonimo neoinventato per la strada urbana che di lì passava (l'odierna via Naviglio): «contrada di Porta Pia».

La struttura fu autorizzata da Pio VI in persona col Moto proprio del 1788 col quale approvò definitivamente il canale. In tale documento si legge infatti:

Fin da quando nel nostro passaggio da Faenza seguito nell'Anno 1782, allorché ritornavamo dal viaggio di Vienna, fossimo Noi a vedere l'Opera già molto inoltrata del nuovo Canal Naviglio, Scipione Zanelli ci supplicò di dargli la facoltà di aprire una nuova Porta sotto il Nostro Nome nelle mura della città incontro allo stesso Canale: non isdegnassimo di accordargli fin' allora questa grazia a voce; Ed avendocene ora replicata l'istanza, siamo condescesi ad aderirci; [...] (Pio VI, 1788, p. 14; cfr. Zanelli-Quarantini, 1923, p. 61).

Da tale brano emerge nitidamente il contesto nepotistico sotteso al Naviglio Zanelli, dalla sua approvazione, alla sua realizzazione, agli esiti: sembra che la demolizione del torrione delle mura faentine, già in uso ai Ferniani, sia avvenuta nel 1782 e regolarizzata, *ex post*, sulla base di un generico permesso orale comunicato dal Papa, lì in visita poco dopo, al proprio cugino; Scipione Zanelli avrebbe proceduto allo smantellamento facendo proteggere il cantiere dalla sua milizia privata, consapevole che l'apertura della porta era determinante per il futuro del canale appena inaugurato, certo che un permesso informale e orale, concesso a posteriori, fosse facilmente ottenibile e ingraziandosi Pio VI dedicandogli la nuova struttura sin dalla denominazione. L'approvazione formale papale dell'intera operazione arrivò solamente nel 1788.

A nove anni dalla demolizione del torrione, nel 1791, Porta Pia fu quindi ultimata (Saviotti, 2006, p. 22), peraltro in modo frettoloso con una semplice copertura sommitale di coppi; nel 1836-1837 la parte alta della struttura fu rimaneggiata, allo scopo di alloggiarvi una targa con la raffigurazione della Madonna delle Grazie (Saviotti, 2001, p. 138), protettrice cittadina durante un'epidemia di colera di quegli anni.

Presso l'Archivio di Stato di Ravenna, Sezione di Faenza (Magistratura, Miscellanea Piante, 15) sono conservati due progetti, anonimi e senza data, di una porta urbana, simili nel loro complesso, ma con alcune soluzioni differenti specie per la parte sommitale. Un disegno è esplicitamente ricollegato a Porta Pia; il secondo, simile e conservato con la medesima collocazione archivistica del precedente, ci appare anch'esso riferibile alla stessa struttura.

Stefano Saviotti (2001, p. 138) ha interpretato il primo dei due documenti come funzionale a un completamento post-1791 di Porta Pia; potrebbero però entrambi essere due progetti alternativi della stessa porta, ante-1791, poi non seguiti concretamente nella realizzazione del manufatto.

La sezione faentina dell'Archivio di Stato di Ravenna (Magistratura, Miscellanea Piante, 43) conserva un ulteriore cartone di progetto per una porta, secondo noi sempre riferibile a Porta Pia. Anch'esso anonimo e senza data, raffigura una porta urbana in una configurazione simile, ma non identica, a quelle appena discusse. Ci fa propendere per una sua identificazione con Porta Pia lo stemma papale entro il timpano, diviso in quattro settori con un emblema centrale: esso appare una stilizzazione di quello riportato entro il progetto esplicitamente riferibile a Porta Pia, mentre l'altra raffigurazione già analizzata presenta uno stemma papale differente (un giglio fiorito piegato dal soffio di una personificazione di un vento). Ora, lo stemma ufficiale di Pio VI era proprio quest'ultimo (il giglio fiorito piegato da Borea), ma, in parallelo, risulta attestato anche un secondo stemma per il medesimo Pontefice (<http://www.araldicavaticana.com/ppio06.htm>), inquartato, caratterizzato, a partire da in alto a sinistra in senso orario, nel primo e nel terzo quarto da un'aquila bicipite nera, e nel secondo e nel quarto quarto da tre stelle e due gigli, a cui si aggiungeva un emblema centrale col giglio fiorito e la personificazione di Borea: si tratta appunto dello stemma raffigurato nei due progetti qui presi in esame.

Appurata un'identificazione con la nostra porta, appare verosimile una datazione dell'elaborato tra gli anni Ottanta e i primissimi anni Novanta del XVIII secolo, subito prima del completamento dei lavori del manufatto. In particolare, il progetto proponeva un vasto abbattimento di un tratto di mura cittadine da ambo i lati rispetto a Porta Pia, affacciandosi sulla darsena del canale. Al posto della cortina muraria medievale (che a quel tempo aveva perso funzioni difensive) si ipotizzava quindi la costruzione di una quinta di edifici modulari, a due piani: con tutta probabilità, magazzini funzionali alle merci trasportate lungo l'idrovia. Tale progetto non fu realizzato e il Naviglio Zanelli fu servito da ben più ridotti depositi sulla sinistra del canale, presso la darsena.

Nel 1894 Porta Pia fu al centro di un episodio curioso. Il sindaco di Faenza aveva proibito l'ingresso in città delle biciclette, mezzo di trasporto allora da poco inventato e inizialmente oggetto di pregiudizi, quali ad esempio si trattasse di un mezzo funzionale ad anarchici e delinquenti.

Alfredo Oriani, grande sostenitore di questa innovazione, organizzò una sorta di "invasione" di Faenza da parte delle biciclette, descritta dalla stampa locale (Notte, 2020, pp. 62-63):

Ieri sera sulle 7 pom. circa settanta bicilisti, di cui appena una ventina di Faenza, entravano in città da Porta Pia quasi in massa per venire in piazza. Le guardie municipali e gli agenti del dazio avevano ricevuto ordini speciali di usare la massima prudenza di constatare la contravvenzione. Appena però le biciclette entrarono in città (nelle prime file vi era Alfredo Oriani) il pubblico cominciò a fare un'accoglienza ostile e in piazza scoppiarono numerose salve di fischi.

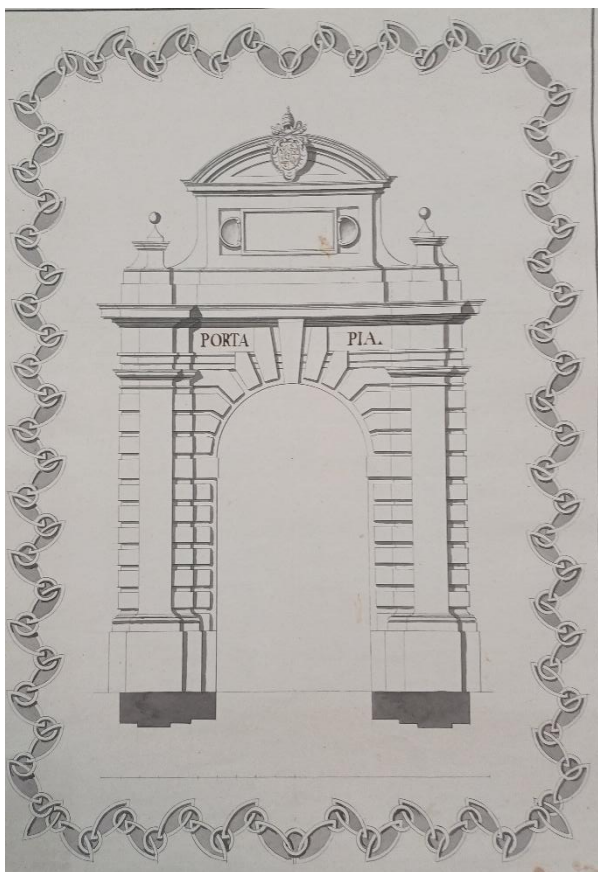


Fig. 6. Archivio di Stato di Ravenna, Sezione di Faenza, Magistratura, Miscellanea Piante, 15. Progetto, anonimo e senza data, per la realizzazione di Porta Pia a Faenza.

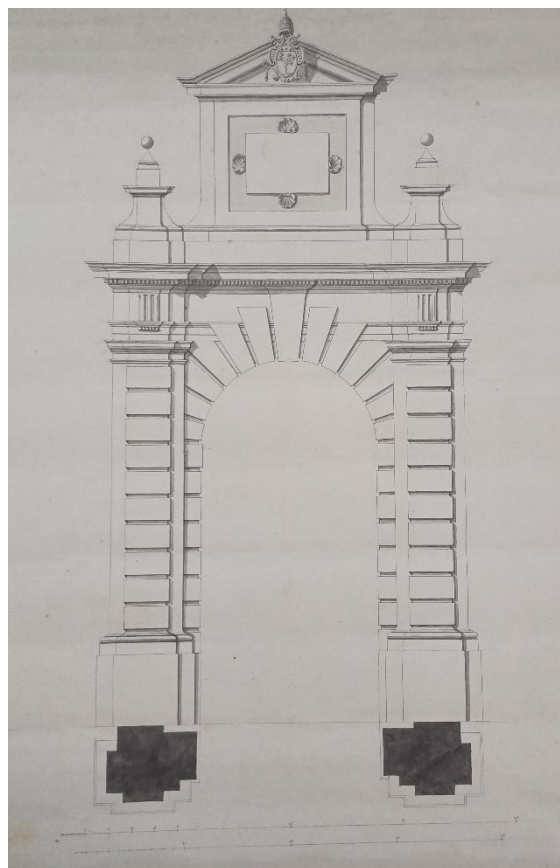


Fig. 7. Archivio di Stato di Ravenna, Sezione di Faenza, Magistratura, Miscellanea Piante, 15. Probabile progetto, anonimo e senza data, per la realizzazione di Porta Pia a Faenza.



Fig. 8. Archivio di Stato di Ravenna, Sezione di Faenza, Magistratura, Miscellanea Piante, 43. Probabile progetto, anonimo e senza data, per l'area di Porta Pia a Faenza: si ipotizzava in questo caso un abbattimento più ampio delle mura medievali ai lati della porta urbana, al fine di realizzare ampi magazzini in funzione del canale.



Fig. 9. Particolare dello stemma papale, inquartato, stilizzato rispetto a fig. 10, entro il timpano del progetto di porta urbana di fig. 8. Esso è riferibile a Pio VI.

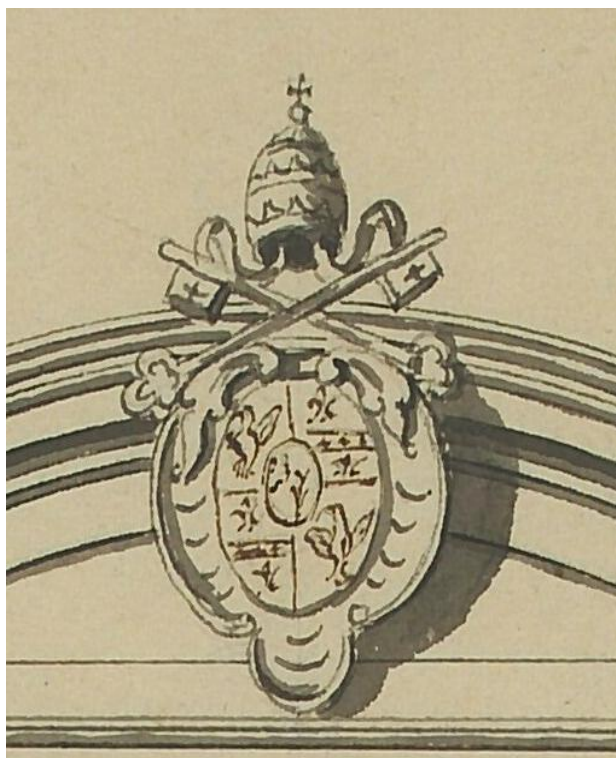


Fig. 10. Particolare dello stemma papale, inquartato, entro il timpano del progetto di Porta Pia a Faenza di fig. 6, riferibile a Pio VI. Esso raffigura aquile, tre stelle e due gigli; al centro è l'emblema col giglio fiorito e la personificazione di Borea.



Fig. 11. Particolare dello stemma papale (giglio fiorito piegato da Borea) entro il timpano del progetto di porta di fig. 7. Esso costituiva lo stemma più comune in relazione a Pio VI.



Fig. 12. Il secondo stemma di Pio VI (da <http://www.araldicavaticana.com/ppio06.htm>), inquartato, rappresentato nei progetti delle figg. 9-10.



Fig. 13. Porta Pia in un'incisione, rielaborata a partire da una cartolina, tratta da *Le cento città d'Italia. Supplemento mensile illustrato del "Secolo"*, Milano, 1900.

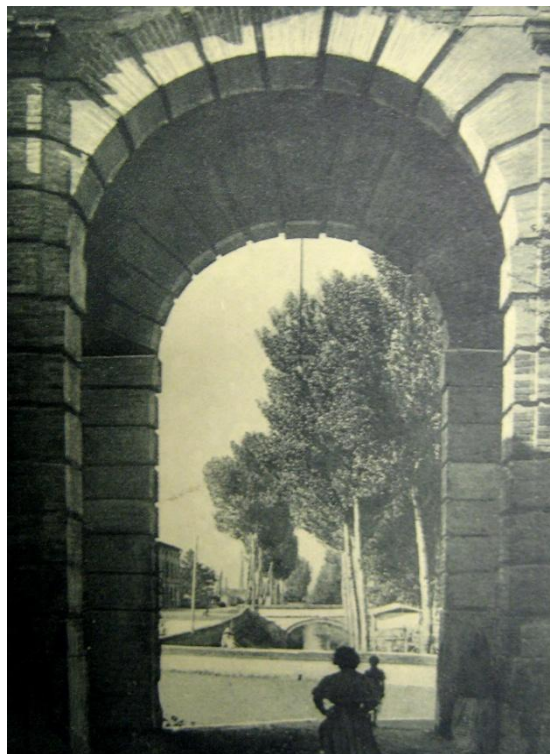


Fig. 14. Porta Pia, vista dall'interno dell'area urbana faentina, in una cartolina databile tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo.



Fig. 15. Faenza, incrocio viale IV Novembre-via Naviglio. L'area dove, sino al 1944, sorgeva Porta Pia.

Porta Pia, diventata nel frattempo una delle icone urbane faentine e ritratta ad esempio in varie cartoline e incisioni fra tardo Ottocento e inizi del Novecento, fu infine fatta saltare in aria l'8 dicembre 1944 dall'esercito tedesco in ritirata. Gli ultimi, esigui ruderi residui vennero demoliti nel 1959 (Saviotti, 2001, p. 143).

Oggi sul terreno non resta alcuna evidenza della porta tardo-settecentesca, e l'ingresso urbano da via Naviglio risulta architettonicamente anonimo; l'unico "segno" urbano di tali complesse vicende è attualmente costituito da una targa in ceramica, realizzata da Razzi-Volpari, posta all'incrocio tra via Naviglio e via Fornace: essa fu apposta sul muro nel 1987 sulla scia della visita di Papa Giovanni Paolo II in Romagna nel 1986, a ricordo dell'immagine mariana collocata nel 1836-1837 sulla sommità di Porta Pia. Nella targa, la stessa porta è raffigurata, con immagine votiva stilizzata sommitale, in alto a destra.

N. 4. Piazzale Sercognani: l'area della vecchia darsena

Esternamente alle mura fu realizzata, come detto, la darsena del canale: una semplice «vasca» (così è definita in una carta databile tra fine XVIII e inizi XIX secolo) per l'attracco delle barche, bordata da magazzini edificati verso il 1785 (Saviotti, 2006, p. 69), di cui possediamo documentazione iconografica (disegni di Romolo Liverani risalenti alla metà del XIX secolo), fotografica e cartografica (Maggi, Nonni, 2006, p. 357; Saviotti, 2006, pp. 73-74).



Fig. 16. Targa in ceramica, realizzata da Razzi-Volpari, visibile all'incrocio tra via Naviglio e via Fornace: essa fu apposta nel 1987 sulla scia della visita di Papa Giovanni Paolo II in Romagna dell'anno precedente, a ricordo dell'immagine mariana collocata nel 1836-1837 sulla sommità di Porta Pia. Nel 1836-1837 omologhe targhe ceramiche furono poste anche sulle altre porte urbane faentine.



Fig. 17. Faenza. Porta Pia, la darsena e, sulla destra, i magazzini del Naviglio Zanelli in un disegno di Romolo Liverani della metà del XIX secolo (da <https://www.feza.it/naviglio/navImgNN.php?indFot=20&NApa=i>).



Fig. 18. La darsena del Naviglio Zanelli agli inizi del XX secolo. Sullo sfondo si individua Porta Pia; sulla destra sono visibili i magazzini (da <https://www.feza.it/naviglio/navImgNN.php?indFot=30&NApa=i>).



Fig. 19. Primi anni Trenta del XX secolo. Tombamento del Naviglio Zanelli e interrimento della darsena, a creare l'odierno piazzale Sercognani (da <https://www.feza.it/naviglio/navImgNN.php?indFot=37&NApa=i>).



Fig. 20. Faenza, piazzale Sercognani. Targa ceramica apposta nel 1974 dalla Congregazione del Canale Naviglio Zanelli (ancora esistente) su di un masso di “spungone”, calcarenite organogena locale, a ricordare l'inaugurazione dell'idrovia nel 1782 alla presenza di Pio VI.

In quest'area si sviluppò rapidamente un piccolo sobborgo, denominato "sobborgo Zanelli" (Saviotti, 2006, pp. 69-75), composto da abitazioni precarie e degrado sociale diffuso: a conferma di ciò, doveva risiedere qui o immediatamente presso Porta Pia (Zama, 1979, p. 64), verso la metà del XIX secolo, Giovanni Pianori, di origini brisighellesi, attentatore di Napoleone III, dichiaratamente un marginale sul piano economico. La figura di Pianori, a lungo banalizzata, è stata ora più approfonditamente riconsiderata, nella sua complessità, da Enzo Strada (Strada, 2013).

Conclusa definitivamente la navigazione e acquisito il canale da parte della municipalità faentina, sulla base di nuove esigenze infrastrutturali e igieniche la darsena fu completamente interrata nel 1930, il canale tombato e i magazzini demoliti, dando spazio all'odierno piazzale Sercognani; tra 1931 e 1933 venne poi qui completato il cavalcavia sulla ferrovia (Saviotti, 2001, p. 143; Maggi, Nonni, 2006, pp. 209-214, 350-356; Saviotti, 2006, pp. 167, 172; Capitanio, 2008, pp. 47-48).

Nulla oggi fa supporre che, laddove attualmente è visibile un'area verde utilizzata come trafficata rotatoria, sino a circa un secolo fa sorgesse il porto di un canale navigabile.

L'unica evidenza al riguardo è rappresentata da una targa ceramica apposta nel 1974 su di un masso di "spungone", calcarenite locale, a ricordare l'inaugurazione dell'idrovia nel 1782 alla presenza di Pio VI.

N. 5. Viale delle Ceramiche: l'area dove sorgeva la "vasca del Borgotto"

Il Naviglio Zanelli prevedeva un doppio canale a lambire le mura medievali sul lato urbano nord. Le acque, derivate dal fiume Lamone a monte dell'area urbana tramite altri canali che allora attraversavano la città, erano convogliate verso una vasca di sedimentazione di forma ovoidale, nota come "vasca del Borgotto", funzionale a far sedimentare i limi e le argille in sospensione e, di conseguenza, mitigare il cronico problema di interrimento del canale. Da qui, chiarificate, le acque andavano entro la darsena.

Anche tale vasca, così come Porta Pia e il tratto iniziale del Naviglio, divennero soggetto di raffigurazioni, cartoline e fotografie (è il caso degli scatti di Francesco Nonni: Bertaccini, Magnani, 2022, pp. 30-31, 38-39): in particolare, a inizi Novecento la "vasca del Borgotto" era rappresentato come il luogo per antonomasia in cui i residenti in centro facevano il bucato.

L'area attorno all'infrastruttura idraulica vide nel tempo lo sviluppo di un sobborgo, il "Borgotto" (Saviotti, 2006, pp. 77-84), omologo a quello fuori Porta Pia e anch'esso abitato da persone povere e condizioni igienico-sanitarie critiche.

Proprio la presenza della "vasca del Borgotto", utilizzata per gli usi domestici dai locali e probabile collettore anche di liquami neri, può essere alla base del fatto che in quest'area di Faenza, nel 1855, si verificò una violenta epidemia di colera (Comandini, 1959, p. 33, nota 18).

Sempre nel 1930, nel contesto del tombamento del canale e dell'interramento della darsena, anche la vasca fu colmata (Maggi, Nonni, 2006, pp. 209, 212; Saviotti, 2006, p. 166; Capitanio, 2008, pp. 30, 33-34).

Del "Borgotto" oggi non resta più nulla; al suo posto troviamo un incrocio stradale tra viale delle Ceramiche e via Sant'Ippolito.

Il Naviglio Zanelli e le sue rappresentazioni letterarie

La fascinazione per un'impresa infrastrutturale di vasta portata, quale appunto il Naviglio Zanelli, e il suo paesaggio "lineare" neocostruito (canale navigabile bordato da pioppi, parallelo alla strada per Bagnacavallo) ebbero un impatto significativo nella percezione dei luoghi da parte di residenti e viaggiatori.

Nel tempo, il canale, diventato iconico di Faenza, ha fatto perciò da sfondo alla trama di varie opere letterarie.

Tali passi, già discussi analiticamente (Piastra, 2016, pp. 53-59), vanno a costituire i valori culturali immateriali del Naviglio Zanelli, i quali a loro volta vanno integrare i valori culturali materiali, ancora oggi tangibili, di ciò che resta dell'idrovia.

È ambientata lungo il tratto extra-faentino del Naviglio Zanelli una breve sezione de *La bicicletta* di Alfredo Oriani (1852-1909), edito originariamente nel 1902 (Oriani, 2002, p. 174):

[...] S'accorse di essere lungo il canale Naviglio [...]. L'acqua del canale aveva un borbottio continuo e prolisso: nel passare di fianco allo Stradone [di Faenza] non vide più che una muraglia nera, immensa nella notte, mentre la città, rientrando, gli parve invece vuota e luminosa.

Il canale, sempre nel tratto fuori Faenza, è citato in un passo del romanzo storico *La casa di Faenza* di Massimo Grillandi (1921-1987) (1965, p. 132):

A quei tempi, per andare a Bagnacavallo, non esisteva la strada diritta, che oggi corre a breve distanza dal Naviglio, ma era necessario effettuare un lungo giro tortuoso.

Una descrizione elegiaca del Naviglio e della sua darsena, metafora di un “piccolo mondo faentino” ormai scomparso, è presente in un'opera memorialistica dell'intellettuale faentino Piero Zama (1886-1984) (Zama, 1972, pp. 13-14):

Povero conte Scipione della nobile casa Zanelli, dov'è andato il tuo canale ed il tuo placido porto? Quattro anni di fatiche: progetti, liti, quattrini. Finalmente s'arrivò a concludere: Faenza ebbe il porto, e il porto ebbe il suo naviglio, e la bandiera faentina andava sino al Po di Primaro. Giungevano alla darsena, regolari e tranquilli, i barconi carichi di merci e ripartivano carichi. Un andare e venire, composto e solenne. [...] Il porto di Faenza! Che fortuna! Che privilegio! E appunto per questo lo abbiamo abolito.

Si pone infine sulla scia di Piero Zama un racconto dello scrittore Francesco Serantini (1889-1978), ricompreso entro una raccolta postuma edita in prima edizione nel 1981 (Serantini, 2003, p. 108):

La strada segue l'argine del Naviglio, questo canale era, un tempo, una via d'acqua per sveltire il traffico con la Bassa, lo disegnò nel Settecento il faentino Scipione Zanelli derivandolo dal fiume Lamone. Allora la Romagna digradava al mare tra palude e acquitrino con strade sfonde e scarse, sicché il Naviglio riusciva la comunicazione più agevole; alla darsena di Faenza, fuori porta Pia, attraccavano i barconi con i prodotti tipici della Bassa: pesce vallivo fresco e marinato, canapa e soprattutto fieno, i lunghi convogli di fieno infestavano di zanzare mezza città. Adesso il naviglio, scaduto a poche spanne d'acqua, è una diritta riga di pioppe piantate negli argini su cui si springavano i cavalli attaccati alle barche.



Fig. 21. La “vasca del Borgotto” a Faenza in un disegno di Romolo Liverani della metà del XIX secolo (da <https://www.feza.it/naviglio/navImgNN.php?indFot=26&NApa=i>). In primo piano a sinistra è visibile una chiavica idraulica.



Fig. 22. La “vasca del Borgotto” in una cartolina degli inizi del Novecento.



Fig. 23. La “vasca del Borgotto” in una cartolina degli inizi del Novecento.



Fig. 24. Interramento della “vasca del Borgotto”. Sullo sfondo è visibile la chiesa di S. Ippolito. Primi anni Trenta del XX secolo (da <https://www.feza.it/naviglio/navImgNN.php?indFot=36&NApa=i>).



Fig. 25. Interramento della “vasca del Borgotto”. Immagine datata 1929 (da <https://archivio.fototecamanfrediana.it/>; FM_N_0217_003_01).

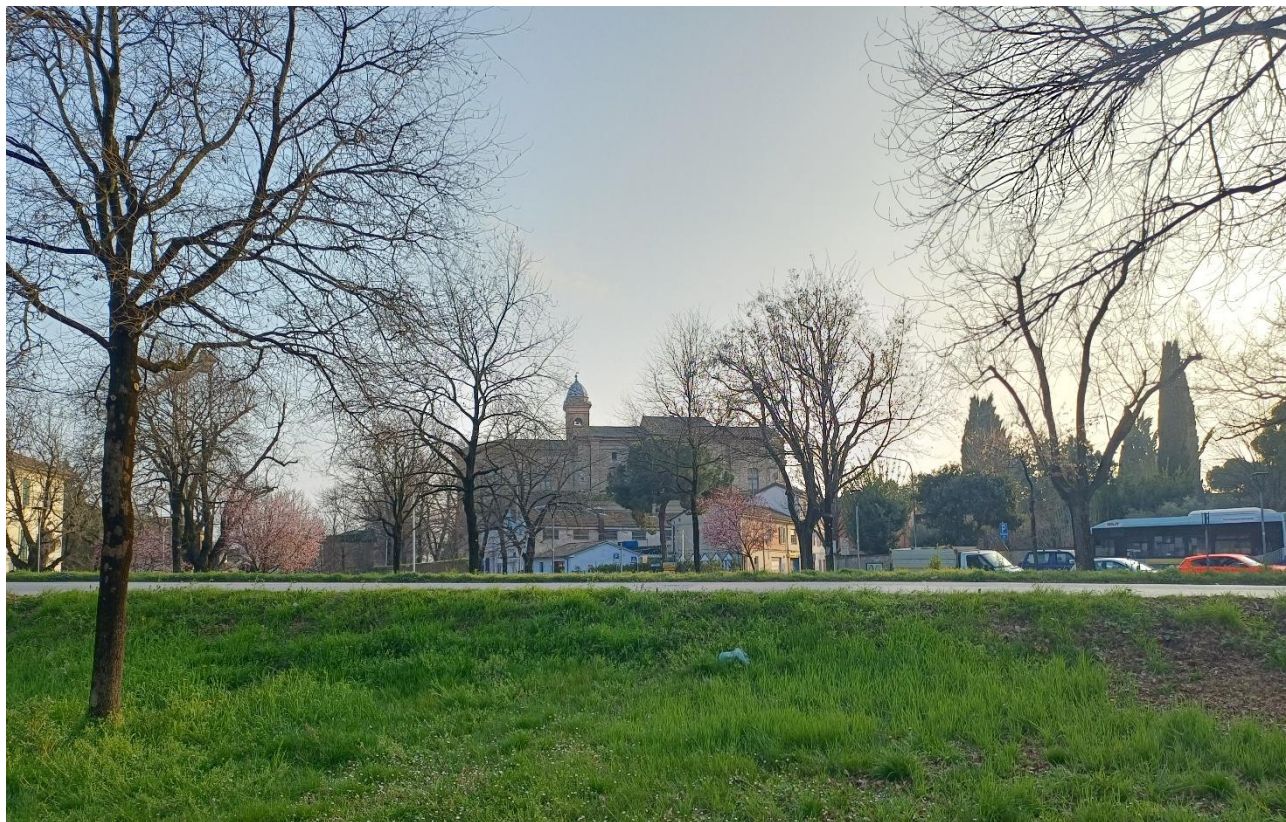


Fig. 26. L'area dove sorgeva la “vasca del Borgotto”, oggi all'incrocio tra viale delle Ceramiche e via Sant'Ippolito. Nulla ai nostri giorni è visibile della struttura.

Bibliografia generale

- R. Bertaccini, G.M. Magnani (a cura di) 2022, *Francesco Nonni e la fotografia*, Faenza.
- U. Buli (1952), *Generalità geografico-fisiche sui bacini idrografici della Romagna*, in *Studi geografici in onore di Antonio Renato Toniolo*, Milano, pp. 265-370.
- P. Capitanio (2008), *La cartiera di Faenza e le vie d'acqua cittadine*, Faenza.
- C. Casanova (1984), *Le mediazioni del privilegio. Economie e poteri nelle legazioni pontificie del Settecento*, Bologna.
- A. Comandini (1959), *Memorie giovanili*, a cura di P. Zama, Faenza.
- G. Dini (1782), *Diario pieno e distinto del viaggio fatto a Vienna dal Sommo Pontefice Pio VI*, Roma.
- G. Ferrari (1800), *Vita e fasti del Sommo Pontefice romano Pio VI*, Milano.
- M. Grillandi (1965), *La casa di Faenza*, Torino.
- F. Lanzoni (2001), *L'età napoleonica a Faenza. Il periodo rivoluzionario (1796-1800)*, Faenza.
- V. Maggi, E. Nonni (2006), *Faenza 100 anni di edilizia. Prima parte 1900-1951*, Faenza.
- V. Maggi, E. Nonni (2011), *Faenza 100 anni di edilizia. Seconda parte 1951-2010*, Faenza.
- A. Messeri, A. Calzi (1909), *Faenza nella storia e nell'arte*, Faenza.
- L. Notte (a cura di) (2020), *Romagna. Dicono di lei*, s.l.
- A. Oriani (2002), *La bicicletta*, a cura di E. Dirani, Ravenna.
- S. Piastra (2011), *L'opposizione della comunità di Bagnacavallo al progetto del Naviglio Zanelli*, in *Romagnola – Romandiola. Nella crisi del Vecchio Regime*, Lugo, pp. 27-41.
- S. Piastra (2016), *Il Naviglio Zanelli tra dibattiti tecnici, questioni gestionali e implicazioni culturali*, in A. Imolesi Pozzi (a cura di), *Fra realtà e rappresentazione. Il paesaggio romagnolo nelle Raccolte Piancastelli*, Bologna, pp. 43-61.
- Pio VI (1788), *Moto proprio [...] segnato il dì 26 luglio 1788 per l'approvazione di tutta l'opera fatta del Canal Naviglio, [...]*, Roma
- L. Savelli (1998a), *Faenza. Il rione verde*, Faenza.
- L. Savelli (1998b), *Faenza. Il rione rosso*, Faenza.
- S. Saviotti (2001), *Le mura di Faenza*, Faenza.
- S. Saviotti (2006), *I sobborghi di Faenza*, Faenza.
- S. Saviotti (2008), *Faenza nel Settecento*, Faenza.
- F. Serantini (2003), *Addio alle valli*, Ravenna, III ed.
- E. Strada (2013), *Osare e morire per l'Italia e per Mazzini. Giovanni Pianori detto il Brisighellino*, Faenza.
- P. Zama (1972), *Addio, vecchia Faenza!*, Faenza.
- P. Zama (1979), *Giovanni Pianori. Giudice e giustiziere*, Bologna.
- P.A. Zanelli-Quarantini (1923), *Il canal Naviglio Zanelli*, Bologna.
- A. Zanelli Quarantini (1993), *Quando Faenza aveva il porto*, Faenza.

Siti internet

<http://www.araldicavaticana.com/ppio06.htm>.
<https://archivio.fototecamanfrediana.it/>.
<https://www.feza.it>.