

1.

Richard J. Tuttle

Un progetto di Giulio II per la Romagna

Università degli Studi di Bologna

Scuola Superiore

in Organizzazione della Città Storica, del Territorio
e dei loro Modelli di Rappresentazione

Ravenna

I curatori della collana ringraziano
per il sostegno che ha reso possibile la realizzazione di questo volume
la Fondazione Flaminia
e la Casa Matha



FONDAZIONE
FLAMINIA
RAVENNA



ORDINE
DELLA CASA MATHA
RAVENNA

Richard J. Tuttle

Un progetto di Giulio II per la Romagna

Lezione magistrale a conclusione del I anno
dei Corsi della Scuola Superiore in Organizzazione della Città Storica,
del Territorio e dei loro Modelli di Rappresentazione,
Ravenna 11 luglio 2000

Longo Editore Ravenna

ISBN 88-8063-287-6

Questo volume è stampato su carta «Palatina» Fabriano

© Copyright 2001 A. Longo Editore snc
Via P. Costa 33 – 48100 Ravenna
Tel. 0544.217026 – Fax 0544.217554
e-mail: longo-ra@linknet.it
www.longo-editore.it
All rights reserved
Printed in Italy

Presentazione

È con grande soddisfazione che ci accingiamo a dare il via a questa collana di pubblicazioni della Scuola Superiore in «Organizzazione della Città Storica, del Territorio e dei loro Modelli di Rappresentazione» che vuole così mettere in luce lo scopo fondamentale di tale istituzione, tesa a sviluppare l'interdisciplinarietà dei propri corsi formativi.

Si tratta di una serie di lezioni-conferenza di docenti ricercatori di indiscusso valore scientifico, che si avvicenderanno all'attività formativa della Scuola, su importanti argomenti che vogliono approfondire la storia evolutiva del territorio.

Iniziamo con la lezione magistrale svolta da Richard J. Tuttle presso la Casa Matha di Ravenna l'11 luglio 2000 dal titolo *Un progetto di Giulio II per la Romagna*. Questa lezione, oltre ad aprire un imprevedibile spiraglio conoscitivo su di un interessante disegno di sviluppo del nostro territorio, mette anche bene in luce come la ricerca e la conoscenza vadano ben oltre i confini geopolitici. Così scopriamo un progetto cinquecentesco (attribuibile probabilmente a Bramante) eppure ancora così attuale, di intervento sul territorio romagnolo, attraverso l'opera di un ricercatore di una università americana, da anni impegnato nello studio della città italiana del Rinascimento e dei concreti meccanismi relativi alla sua trasformazione.

Riteniamo in questo modo di offrire un valido apporto culturale agli studenti della Scuola e a quanti operano nell'organizzazione-gestione del territorio, oltre che un significativo contributo scientifico ed una piacevole occasione di lettura a tutti gli studiosi ed i cultori delle discipline storico-urbanistiche e ambientali, affiancando, in tal modo, i «Quaderni di Flaminia» in pubblicazione da anni.

Piermaria Luigi Rossi

RICHARD J. TUTTLE

*Un progetto di Giulio II
per la Romagna*

RICHARD J. TUTTLE

Richard J. Tuttle è nato a Oakland, California, nel 1941. Ha studiato alla University of California, Berkeley, con Jean Bony e Jürgen Schulz, conseguendo il Bachelors Degree in History of Art nel 1964. Successivamente ha proseguito gli studi presso la Stanford University lavorando a stretto contatto con Kurt W. Forster, assieme al quale nei primi anni Settanta ha pubblicato tre articoli sulla architettura di Giulio Romano. Le sue ricerche su Bologna iniziano all'epoca del dottorato, poi discusso nel 1976 con una tesi dal titolo: *Piazza Maggiore: The Public Works Projects of Pier Donato Cesi for Pius IV, 1560-1565*.

Tra il 1972 e il 1976 Tuttle è stato assistente di ricerca di Wolfgang Lotz, direttore della Bibliotheca Hertziana (Max-Planck-Institute) a Roma. Assieme a Lotz e a Cristof Thoenes ha collaborato a una monografia su Jacopo Barozzi da Vignola, punto di partenza per le sue successive indagini sulla vita e le opere del grande architetto e teorico emiliano. Sempre a Roma, e questa volta in collaborazione con Luigi Spezzaferro, ha studiato le strategie urbane dei Farnese all'epoca della costruzione del palazzo di Alessandro Farnese.

Oltre agli studi sul Vignola e Sebastiano Serlio, si è lungamente occupato, durante i lunghi e proficui soggiorni a Bologna, anche di altri architetti, tra cui Bramante, Baldassarre Peruzzi, Giulio Romano e Galeazzo Alessi. Su di essi ha avuto modo di intervenire con numerosi articoli e partecipando a seminari e convegni in Europa e negli USA.

Nel 1977 ha iniziato ad insegnare al Department of Art della Tulane University (New Orleans), di cui è stato direttore nel 1990-93, e ha lungamente e attivamente collaborato alla Society of Architectural Historians. Negli ultimi anni ha ripetutamente pubblicato nuovi contributi sull'urbanistica bolognese del Cinquecento e sulle vicende progettuali relative alla costruzione della fontana del Nettuno. Ha inoltre curato il capitolo su Bologna nel volume curato da Francesco Paolo Fiore sul Quattrocento per la *Storia dell'architettura italiana* (Electa), ed è il curatore, assieme a Claudia Conforti, del volume dedicato al secondo Cinquecento della stessa serie, di prossima pubblicazione. È fellow della American Academy a Roma. Nel mese di maggio 2000 ha coordinato un seminario su «La città e le sue acque» presso la Scuola Superiore in Organizzazione della Città Storica, del Territorio e dei loro Modelli di Rappresentazione dell'Università di Bologna, con sede a Ravenna.

A tutti è nota la figura di Giulio II (Giuliano della Rovere, 1503-1513), il titanico e terribile pontefice guerriero, il politico visionario, l'ispirato mecenate delle arti (Fig. 1). Tra le sue committenze artistiche, quelle per opere architettoniche e urbane furono di straordinaria ambizione per concezione e per scala. Basti pensare alla fondazione della nuova basilica di San Pietro, o al grandioso Cortile del Belvedere, imprese entrambe iniziate da Donato Bramante (Fig. 2); o ancora al progetto di razionalizzazione della stessa città di Roma tramite l'apertura di via Giulia e di via della Lungara. In altra occasione ho già potuto suggerire, inoltre, che Giulio II e Bramante concepirono progetti di paragonabile monumentalità anche per Bologna – non soltanto la sfortunata Rocca a Porta Galliera, ma anche una nuova San Petronio e una nuova strada anticipatrice di quella colossale arteria che è l'odierna via Indipendenza (Fig. 3).

Tuttavia, al quadro degli ambiziosi programmi promossi da papa Giulio, così come ricostruito dagli studiosi moderni, sembra essere sfuggito fino a oggi un intero settore. Esso appare discusso in un breve, ma illuminante testo manoscritto conservato presso l'archivio della Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio di Bologna. Il documento rivela come Giulio avesse anticamente messo a punto un piano territoriale la cui scala era di gran lunga superiore a quella di qualsiasi altra sua nota impresa architettonica o perfino urbana. Tale piano non interessava Roma o Bologna, ma virtualmente l'intero territorio della Romagna. Mediante l'imposizione di un progetto di ripianificazione, infatti, il «sovrano pontefice» intendeva niente meno che trasformare l'intera Romagna nella provincia più ordinata, più ricca, più produttiva e con maggiori opportunità di sviluppo di tutto lo Stato della Chiesa. Senza rimandare oltre, consentitemi di leggere per esteso il testo del documento. L'intestazione reca la semplice dicitura: *Proposizione di fare un nuovo Naviglio, e dissecca -*

re le valli secondo l'Idea di Giulio II. Il testo si compone di sole 331 parole, le seguenti:

Si propone a Sua Santità un beneficio, dico Beneficio sopra modo utilissimo per nostra Città. Havendo in mente la felice memoria di Papa Giulio II di levare il transito di tutte le Mercanzie, che si conducono da Venezia per condurle in Toscana, in Lombardia, et in questa nostra Città, et in molti altri luochi, dove che capitando in prima in questa Forbice di Ferrara, qual è il grande e tirato Dazio di tutta Italia, e per molte altre cause, che sarebbe longo a narrarle. Sua Santità era resoluta di levar detto transito, et volea, che tutte le Mercanzie, che si conducono da Venezia per queste nostre bande prima dovessero capitar a Ravenna, et ivi intrare in un Nuovo Naviglio. Il disegno del quale fu fatto in questa forma: che a tre miglia dalla nostra Città si dovesse tagliar il Fiume dello Idice, il Fiume di Sapina, il Canale delle Barche, il Fiume del Reno, e tirare tutti questi fiumi in un Naviglio, che tirasse alla volta del medesimo sino alla Marina di Ravenna, dove che seguendo in confina del nostro contado, v'intrarebbe il Fiume d'Imola, il Fiume di Faenza, et molti altri Fiumicelli, a tal che questo Naviglio sarebbe sempre abbondantissimo d'acque et non solo s'acquistarebbe li grandi utili del Naviglio, ma da questo ne deriverebber altri utili et essendo tutte le valli dal nostro contado il letto di tutti li Fiumi, levando li Fiumi, in breve tempo se ammonirebbono tutte le Valli et si farebbono Paesi di gran rendita, et inoltre si guadagnarebbe tutti gl'Alvei delli Fiumi dalle tagliate a basso, et in oltre si levarebbono infinite spese per le continue riparazioni, che occorrono a questi nostri Fiumi. Si potrebbe opporre che in far questo nuovo Naviglio sarebbe grossa spesa; ma considerando dall'altra banda la utilità generale et particolare, e tanto maggiore, che è incomprendibile, alla quale spesa ci concorrerebbe Imola, Faenza, et ulteriormente Ravenna, la quale sentirebbe grande utile, et in diversi modi.

Cosa possiamo farne di questo testo? Per quanto mi è noto, il documento e le notizie in esso contenute circa la grandiosa *Proposizione* di un'opera di ingegneria finalizzata all'apertura di un nuovo canale navigabile e circa il connesso progetto di bonifica dei territori interessati, sono stati del tutto trascurati dalla letteratura storica su Giulio II, sulla Romagna, su Ravenna, sulla Bologna del sedicesimo secolo e sulla sua via d'acqua navigabile, il Naviglio. Iniziamo col prendere in esame l'evidenza archivistica del documento oggi all'Archiginnasio. Tracciato ordinatamente in inchiostro su un solo foglio di carta (recto e verso), il testo è in realtà una copia in pulito o una trascrizione di un documento più antico. Possiamo affermarlo con certezza in quanto la collocazione (in una antologia di

notizie storiche), la carta, e lo stile di scrittura non lasciano alcun dubbio sul fatto che questo particolare foglio risalga non al XVI secolo, ma ad almeno due secoli più tardi, al Settecento (Fig. 4-5). Non sorprende, del resto, che una simile trascrizione possa avere avuto luogo allora. Nel corso del XVIII secolo, infatti, il papato considerò prioritaria la «bonifica idraulica» della Romagna. Ripetuti e approfonditi tentativi per mettere a punto un progetto generale ed efficace per il recupero delle terre della Romagna orientale vennero compiuti in particolare al tempo di Clemente XIII Rezzonico (1758-1769). E, soprattutto, fu proprio nel Settecento che la ricerca sistematica di ogni documento utile alla ricostruzione della storia idrografica della regione e la loro collazione, divennero momenti essenziali del lavoro di pianificazione. Sebbene non sia possibile fare il nome del copista o identificare la data esatta della trascrizione, credo possano sussistere pochi dubbi sul fatto che il foglio dell'Archiginnasio rappresenti un chiaro prodotto dell'età dei lumi.

Tornando al soggetto del nostro documento, è ora necessario ricostruire le circostanze storiche che portarono alla redazione del testo in originale. Chi fu a stendere per primo la *Proposizione* anonima? A chi essa era indirizzata inizialmente? Per rispondere a queste domande dobbiamo esaminarne il contenuto più da vicino. Il contesto è con ogni evidenza bolognese. Quando l'autore si riferisce alla «nostra Città» può infatti intendere soltanto Bologna. Bologna è identificata con certezza dalla citazione di quattro corsi d'acqua così prossimi da poter essere congiunti entro sole tre miglia dalla città: il fiume Idice e il torrente Savena (che lo scrittore chiama la «Sapina»), a est di Bologna; il Naviglio bolognese (il «Canale delle Barche») e il fiume Reno, a ovest.

Il nostro autore dovette scrivere a poco più di una generazione dal pontificato di Giulio II: un lasso di tempo che poteva ancora consentirgli – credo – di far uso dell'espressione «felice memoria» nel riferirsi a tale pontefice. Tanto lo scrittore che il lettore avevano probabilmente conosciuto o almeno potevano ricordare Giulio, morto nel 1513. Per questa ragione la *memoria* della *Proposizione* appare databile intorno alla metà del sedicesimo secolo.

È possibile essere più precisi? Penso di sì. Ritengo infatti ragionevole porre in connessione il nostro testo con un momento di particolare tensione tra il papato e la casa d'Este. Dispute territoriali tra lo Stato della Chiesa e Ferrara erano frequenti – se non addirittura continue – nel Cinquecento. Durante gli anni Quaranta papa Paolo III Farnese (1534-1549) dovette a lungo contendere con il duca Ercole II d'Este (1534-1559) a proposito del giusto corso del fiume Reno. Naturalmente non era

il Reno a costituire il problema per Giulio II. Ma anche Paolo III, dovette affrontare la questione del Naviglio. Nel 1547 autorizzò un costoso progetto di recupero del vecchio canale bolognese che scorreva dritto a nord del villaggio di Malalbergo e di lì direttamente entro i confini del territorio ferrarese, proseguendo la sua strada verso il Po di Primaro e, infine, verso il mare Adriatico. Al progetto di questo canale sovrintese l'architetto Jacopo Barozzi da Vignola (1507-1573), che ideò e costruì tre nuovi sostegni nell'arco di altrettanti anni, in modo da assicurare la navigazione fino ed entro le mura della città di Bologna (Figg. 6 e 8).

Fu dunque a Paolo III che venne proposta l'attuazione dell'antico progetto non realizzato di Giulio II così da risolvere in un sol colpo i problemi creati tanto dal Reno che dal Naviglio? Non mi sembra uno scenario inverosimile: credo anzi che la dizione «Sua Santità» presente nel nostro testo possa essere riferita a Paolo III; la data: circa il 1545. Se questa ipotesi è accettabile, l'autore del testo dovette essere un alto funzionario, o una persona di responsabilità, o un fidato consulente in Bologna, comunque qualcuno cui fosse agevole raggiungere direttamente il pontefice. Nel 1545 il legato apostolico in Bologna era il cardinale Giovanni Morone, suo vice legato era il vescovo Giovan Angelo de' Medici di Milano (futuro papa Pio IV). Entrambi avrebbero potuto facilmente indirizzarsi a Paolo III tramite l'influente nipote di questi, di fatto primo ministro e segretario di stato, il cardinale Alessandro Farnese.

Fin qui la nostra lettura del documento dell'Archiginnasio ci ha portato al diciottesimo secolo, e di lì indietro fino alla metà del sedicesimo. Siamo così arrivati ben più vicini al pontificato di Giulio II. Siamo ora pronti a prendere in esame le circostanze storiche più immediatamente connesse con la concezione originaria del «nuovo Naviglio».

La data approssimativa del progetto Della Rovere, credo, è abbastanza facile da stabilire. Sicuramente non dovette essere stato concepito nel corso dei primi anni del pontificato, quanto piuttosto verso la fine di esso. Quando Giulio II visitò per la prima volta la Romagna al tempo della riconquista di Bologna nel 1506-1507, Ravenna (e gran parte del territorio circostante) era ancora nella mani di Venezia. In quella occasione il papa evitò con ogni cura di fare ingresso sia a Ravenna che a Faenza. Fu soltanto dopo la battaglia di Agnadello (il 14 maggio 1509) che Ravenna tornò a far parte dello Stato della Chiesa. È dunque molto improbabile che il progetto per il naviglio Bologna-Ravenna possa essere stato previsto prima di tale data. Il momento più probabile dovette invece essere durante, o immediatamente dopo, la seconda campagna militare papale quando dal 19 febbraio al 3 aprile 1511 lo stesso Giulio II si era recato in

Ravenna e nella provincia appena riconquistata per imporvi le regole del governo pontificio. Ravenna era dunque tornata a essere una delle capitali delle provincie papali. Giulio II aveva fatto ritorno in Roma nel 1511 senza aver ancora ottenuto il controllo sicuro della regione. Alla sua morte, il 12 febbraio 1513, la stabilità politica era tuttavia un fatto compiuto. Il progetto per il nuovo Naviglio dovette quindi vedere la luce tra il 1510 e il 1513.

Esaminando ancora una volta il testo, ritengo che esso contenga inoltre una quantità di informazioni concrete tale da permettere di delineare, almeno schematicamente, una rappresentazione cartografica del progetto giuliano (Fig. 7). Da Bologna a Ravenna il canale avrebbe attraversato in direzione ovest-est qualcosa come 85 chilometri, o forse pochi di più. Il punto di partenza, a tre miglia dalla nostra città, sarebbe stato con ogni probabilità il villaggio di Corticella, appena a nord di Bologna. Corticella era il punto di arrivo tradizionale del vecchio Naviglio. I primi tre corsi d'acqua locali citati come confluenti nel canale (il Reno, la Savena e il Canale delle Barche) potrebbero essere stati congiunti proprio lì. Più difficile sarebbe invece stato per il quarto, il fiume Idice, il cui corso scendeva a valle numerosi chilometri più ad est di Bologna e avrebbe dunque potuto raggiungere Corticella soltanto tramite un nuovo canale artificiale.

In ogni caso il nuovo naviglio avrebbe dovuto procedere verso est in direzione di Castel San Pietro, Imola, Castel Bolognese e Faenza. Possiamo immaginare che il suo corso sarebbe stato parallelo alla via Emilia, approssimativamente la stessa direttrice oggi seguita dall'autostrada Bologna-Rimini. Oltre che dalle acque bolognesi, il canale sarebbe stato arricchito da ulteriori due corsi d'acqua principali. Uno era il Santerno (che l'autore chiama «il fiume d'Imola»), l'altra dal fiume Lamone (citato come «il fiume di Faenza»). La *Proposizione* menziona inoltre «molti altri Fiumicelli». Dal punto di vista geografico nella regione vi erano (e ancora vi sono) numerosi torrenti minori. Quanto al naviglio, questi sarebbero potuti essere il Quaderna, il Gaiana, il Sillaro (presso Castel San Pietro), il Sellustra (presso Castel Guelfo) e il Senio (presso Cotignola).

L'esatta posizione del canale, naturalmente, avrebbe dovuto rispondere a condizioni geo-politiche: vale a dire alla natura geo-topografica del territorio e al sistema dei confini politici. Un percorso diretto o breve era certo auspicabile, tuttavia la linea retta tra Bologna e Ravenna non poteva essere presa in considerazione in quanto avrebbe attraversato la porzione meridionale dello stato di Ferrara. Difatti la via più breve tra Bologna e Ravenna era rappresentata dalla strada San Vitale (oggi strada statale n.

253), che passava attraverso Castenaso, Medicina, Massa Lombarda, Lugo e Bagnacavallo. Nel Cinquecento tuttavia le ultime tre città – Massa, Lugo e Bagnacavallo – facevano parte dei possedimenti ferraresi. Questa è probabilmente la ragione per cui nella *Proposizione* veniva specificato che il corso del naviglio sarebbe stato in confine del «nostro Contado». In termini geografici, il canale avrebbe richiesto una discesa lenta. È probabile che i *sostegni*, così impegnativi da progettare, costruire e mantenere, sarebbero stati ridotti al minimo. Sembra dunque ragionevole ipotizzare che il canale giuliano, dopo avere lentamente attraversato la pianura romagnola in direzione est verso il Faentino, avrebbe poi girato a sinistra, e ancora a nord (forse nelle vicinanze di Cotignola) verso Ravenna. Più a nord era la sua meta finale, la Marina di Ravenna.

Ho tentato di ricostruire il progetto per il «nuovo Naviglio» di papa Giulio II in quanto ritengo che tale proposta non fosse né utopica, né irrealistica. Per certo sarebbero necessarie più dettagliate ricostruzioni topografiche della Romagna del primo Cinquecento per confermare, precisare o rifiutare questa ricostruzione. A favore dell'effettiva realizzazione del nuovo naviglio giocavano tuttavia le rinascimentali conoscenze di ingegneria idraulica. La tecnologia era sufficientemente avanzata da permettere di concepire e di costruire canali di grande lunghezza utilizzando il sistema dei *sostegni*. La rete di canali costruita dentro e intorno a Milano nel corso del quindicesimo secolo sotto i Visconti e gli Sforza aveva permesso di mettere a punto tutti i principi progettuali necessari allo scopo. I taccuini di Leonardo da Vinci offrono ampie e splendide dimostrazioni di come, alla vigilia del Cinquecento, gli ingegneri rinascimentali fossero in grado di spingere imbarcazioni a pieno carico fin dentro i recinti dei sostegni, di chiuderle, di sollevare o abbassare il livello dell'acqua, e di reimmettere infine le barche sulla loro rotta (Fig. 9). Esattamente lo stesso sistema venne utilizzato da Vignola in Bologna tra il 1547 e il 1549, così come ancora oggi è visibile (Fig. 10). La realizzazione del progetto era inoltre favorita dalla natura del territorio della Romagna, con la sua pianura alluvionale a nord della via Emilia, straordinariamente vasta e in graduale pendenza. Non solo Bologna, ma anche Imola e Faenza avrebbero potuto disporre di canali che le congiungessero con il Po di Primaro e l'Adriatico.

La praticabilità del naviglio giuliano trova ulteriore, sebbene indiretta, conferma in un'altra testimonianza archivistica. Circa settanta anni dopo la redazione del progetto giuliano, durante il pontificato di Gregorio XIII Boncompagni (1572-1585), l'architetto bolognese Andrea Ambrosini fece sua proprio tale idea progettuale e la presentò, con significative modi-

fiche, alle autorità locali. Ambrosini propose che il Naviglio che correva verso Ferrara venisse rimpiazzato da un altro che ponesse in comunicazione Bologna con Cesenatico, a sud-est di Ravenna. Sono assenti riferimenti espliciti al progetto giuliano, tuttavia le connessioni o i paralleli sono piuttosto ovvi. Il piano di Ambrosini venne rappresentato graficamente in modo schematico in una curiosa prospettiva xilografica, una copia della quale è conservata oggi all'Archiginnasio (Fig. 11). Vi è rappresentato un solo *sostegno* e il lungo canale immaginato da Ambrosini appare scorrere come un ampio fiume direttamente da Bologna al porto di Cesenatico. Vi compaiono tre principali corsi d'acqua: la Savena, l'Idice, e il Sillaro. Ciascun fiume è provvisto di una chiusa e di un canale che lo congiunge al naviglio. Lungo i canali sono mulini – indicati dalla lettera «M». Gli stessi fiumi sono fatti proseguire scorrendo sotto il naviglio, a sua volta convogliato in direzione est da una serie di ponti (o acquedotti). Le città rappresentate sono Bologna, Imola, Faenza, Forlì e Cesena.

Alla fine la proposta di Ambrosini affondò senza forse essere stata neanche presa in seria considerazione. Tuttavia, maggiori informazioni su di essa potrebbero risultare utili. Non vi è dubbio infatti che la xilografia, nonostante la sua natura didascalicamente informativa, dovette contribuire – con il suo stile alquanto infantile – al fallimento della proposta. Non di meno, appare evidente la somiglianza delle principali linee guida del progetto tardo cinquecentesco con quelle del «nuovo Naviglio» di Giulio II. I due progetti si differenziano tuttavia fortemente per la mancanza, nel piano di Ambrosini, dell'essenziale componente della bonifica.

Come abbiamo visto, la *Proposizione* concepita da Giulio II era un'impresa colossale. Se non altro, il lungo canale rappresentava il primo ed effettivo progetto pensato in termini razionali nel quadro di un più vasto e generale intervento. In effetti il «nuovo Naviglio» avrebbe funzionato come un grande condotto capace di raccogliere, ridirezionare e rimuovere le sovrabbondanti acque convergenti nel vasto bacino idrografico nord-appenninico. Quale un vero e proprio corso fluviale, il canale era stato concepito in modo da difendere la bassa campagna dalle alluvioni, tagliando definitivamente le fonti incontrollate della palude. Nel Cinquecento la palude comprendeva tre principali «valli», note come Marrara, Marmorta, e Ravenna. Individualmente e collettivamente le valli occupavano un enorme tratto di terra lungo la riva destra del Po di Primaro.

Prosciugare le valli significava recuperare gran quantità di terreno arabile, vale a dire quei campi sommersi e devastati che, fino a tempi relativamente recenti, giacevano dimenticati al di là delle ricche e produttive coltivazioni. La bonifica in Romagna – non c'è bisogno di dirlo – avreb-

be consentito non solo di rivitalizzare e incrementare le risorse della provincia, ma anche di espandere le basi agricole e di fortificare lo status economico dell'intero Stato della Chiesa. Nel Quattrocento la Romagna rappresentava un importante risorsa di grano, in tempi in cui Venezia ne scarseggiava; nel Cinquecento sarebbe stato possibile trasformarla nel granaio di Roma e dello Stato.

Allo stesso tempo la realizzazione del «nuovo Naviglio» avrebbe richiesto risorse lavorative ottenibili soltanto tramite la partecipazione degli insediamenti umani che abbiamo elencato. Ciascun villaggio interessato dal canale, ed inoltre le città di Imola e Faenza, sarebbero certamente state chiamate a concorrere con lavoro manuale all'impresa. D'altra parte, le medesime comunità avrebbero potuto approfittare dei vantaggi commerciali e agricoli. I benefici economici del progetto sarebbero inoltre stati considerevoli. Sottraendo a Ferrara le entrate della sua principale tassa, il nuovo canale avrebbe invece procurato grandi introiti doganali allo Stato della Chiesa. Avrebbe inoltre resuscitato le fortune economiche e politiche della venerabile, ma da lungo tempo languente capitale provinciale di Ravenna. Avrebbe rafforzato i commerci tra le principali città romagnole e l'Adriatico. Infine, avrebbe anche stimolato lo sviluppo economico delle rive lungo l'intero corso dello stesso canale giuliano. Ciò che poteva sembrare un'ulteriore rabbiosa o petulante protesta contro gli esosi dazi imposti da Ferrara, non era in realtà che l'occasione per mettere in atto una strategia politica ed economica del papato concepita a una scala ben più ampia.

La *Proposizione* tace unicamente sulle circostanze che portarono all'ideazione del piano, e sul nome di chi lo aveva concepito. Possiamo immaginare che Giulio II avesse incoraggiato l'elaborazione del progetto con considerevole energia e acume, ma anche con l'assistenza di ingegneri idraulici e di architetti. E se è legittimo ipotizzare che alla direzione del progetto fosse un architetto-ingegnere capo, è difficile trovare un candidato più idoneo di Donato Bramante (1444-1514) (Fig. 14). Il grande architetto del Rinascimento era un fidato amico di Giulio; lo aveva anche accompagnato nelle due campagne del nord Italia (quelle del 1506-7 e del 1510-11). Inoltre, è molto probabile che fosse stato lo stesso Bramante a concepire i progetti architettonici e urbani per Bologna del 1507. Non è improbabile, dunque, che Bramante possa essere stato chiamato per il progetto in Romagna. Uno studio recente dimostra che l'architetto, quando si trovava al servizio di Ludovico Sforza, aveva collaborato ad un progetto per drizzare il corso del fiume Po vicino a Pavia. Bramante inoltre conosceva certamente i progetti di canali e fiumi elaborati verso la fine

del Quattrocento da Leonardo in Lombardia. Bramante e Leonardo erano amici e colleghi: per circa venti anni avevano lavorato l'uno a fianco dell'altro presso la corte milanese. Gli storici dell'architettura attribuiscono tradizionalmente a Leonardo il merito di avere influenzato Bramante nel progetto per la nuova basilica di San Pietro in Roma.

Anche nel nostro caso – vorrei suggerire – la relazione Leonardo-Bramante dovette essere piuttosto importante, sebbene non tale quale ci si potrebbe attendere. Infatti – alquanto sorprendentemente – il piano per la Romagna di Giulio II anticipava e in effetti preludeva al progetto redatto da Leonardo per il prosciugamento delle paludi Pontine. Il progetto di Leonardo, redatto tra il 1514 e il 1515 per Leone X Medici (1513-1523), è tramandato da un disegno oggi conservato presso la Royal Library di Windsor Castle (n. 12684): una splendida veduta a volo d'uccello (Fig. 12). Il disegno, a penna e inchiostro acquarellato, rappresenta la costa da Terracina verso nord e mostra una pianura alberata attraversata dalla via Appia. Al di là sono le colline tra Sermoneta e Terracina, dove le alture scendono velocemente verso il Tirreno. Leonardo era stato attento a identificare non solo le città ma anche i torrenti e i fiumi. Sulle colline troviamo scritti (non di mano di Leonardo) i nomi dell'Amaseno, del Portatore, del Cavatella, del Puzza, del Nympha e del Teppia, sei torrenti che Leonardo mostra raccolti e confluenti in un unico e rettilineo canale che corre parallelo alla via Appia in direzione ovest fino a versare le sue acque nel mare all'altezza di Porto Badino. In questo caso non sembra che fosse contemplato un naviglio. Non di meno, i principi di bonifica idraulica sono manifestamente gli stessi. In entrambe le proposte i torrenti che scendono dalle colline sono dirottati dal loro difficile percorso attraverso la vasta e paludosa pianura che si estende in direzione del mare; in entrambe, la soluzione è trovata grazie a un comune canale artificiale. Considerata la cronologia – il progetto per le paludi Pontine segue quello per la Romagna di almeno un anno (e forse anche di quattro o cinque) – può solo darsi che, questa occasione, sia stato Leonardo a trarre ispirazione da Bramante.

Possono essere citati ulteriori elementi a favore di una connessione tra i due progetti? Uno di questi – ritengo – può riguardare la committenza, nella persona di Giovanni de' Medici. Da cardinale, nel 1511, Giovanni era stato nominato da Giulio II legato *ad compendum* per la provincia di Romagna. Egli dunque era certo pienamente informato su questioni quali il progetto per il Naviglio. Eletto papa nel 1513 con il nome di Leone X, aveva poi quasi immediatamente promosso la bonifica delle paludi Pontine, investendo il fratello, Giuliano de' Medici, del possesso legale di

tutte le terre recuperate. Il progetto, iniziato nel 1515 da un certo fra' Giovanni Scotti da Como, alla morte di Giuliano nel 1516 era stato abbandonato. Sembra perfettamente plausibile, comunque, che papa Medici avesse chiesto a Leonardo di tracciare uno schema per la bonifica delle paludi Pontine simile a quello che egli stesso aveva potuto conoscere durante la sua legazione in Romagna.

Credo sia il caso di ribadire come il progetto per la Romagna sia unico e come esso presenti tutte le caratteristiche di un'opera di Giulio e di Bramante, e non di papa Leone X. Sono tipici di Giulio, soprattutto, la smisurata ambizione e le finalità dell'impresa: creare una singola colossale arteria d'acqua che avrebbe unificato un'intera provincia, aggirato una potenza rivale e stimolato l'economia. E che, allo stesso tempo, avrebbe prosciugato paludi, recuperato terre e moltiplicato i raccolti. Tutto quanto nella *Proposizione* appare di particolare interesse e rimanda immediatamente ai grandi piani urbani di Giulio – a quelli per via Giulia e via della Lungara in Roma, o alla strada progettata tra piazza Maggiore e la fortezza di Porta Galliera in Bologna.

Il progetto per la Romagna è indubbiamente giuliano anche per la sua sovrana indifferenza nei riguardi dei problemi territoriali o delle specificità locali. Proprio come il pontefice ambiva a unificare l'Italia contro la Francia, così egli sembra aver creduto che particolarità politiche o interessi economici (di Bologna, di Imola, di Faenza e di Ravenna) si sarebbero potuti risolvere e comporre a mutuo vantaggio contro Ferrara. Quando gli era accaduto di doversi misurare con immense difficoltà sia naturali che create dall'uomo, Giulio II non aveva esitato a imporre ampie astrazioni, fossero esse ideologiche, geometriche o idrologiche. Nel 1521 Cesare Cesariano, nel suo commento a Vitruvio, lamentò che il progetto per le paludi Pontine aveva superato perfino quanto gli stessi antichi romani avrebbero potuto compiere. Competere con gli antichi era un *topos* del tempo, ma nessuno aveva combattuto così alacramente per ottenere l'ambito premio, quanto aveva fatto papa Giulio II. La natura imperiale del suo pontificato ne era la più esplicita testimonianza.

La grande scala del progetto per la Romagna assume dunque un'importanza storica. Mi riferisco ora agli aspetti economici e politici. L'originalità della *Proposizione* consisteva nel fatto che essa dimostrava – per la prima volta – un approccio comprensivo e globale alla soluzione dei multiformi problemi territoriali della Romagna. Apparentemente concepito per sfuggire alle esose richieste doganali di Ferrara, esso in realtà aveva tratto origine dalla volontà di affrontare e risolvere le perenni questioni interne dei trasporti, del commercio, delle comunicazioni interne,

della bonifica, dell'agricoltura. Aveva coinvolto tutte le acque alla destra della riva del Po di Primaro tra Bologna e Ravenna. E difatti, soltanto molto più tardi furono nuovamente concepiti per la regione piani a una scala comparabile.

Nel 1575 papa Gregorio XIII lanciò un suo progetto per «diseccare le paludi tra il Po e il Lamone» ed entro tre anni fu in grado di recuperare 25.000 tornature di produzione. Paolo Fabbri ha notato come questo sforzo avrebbe avuto importanti conseguenze per la generale comprensione dell'uso della terra entro e intorno Ravenna. Ciò nonostante, se paragonata con le ambizioni di Giulio II, la bonificazione gregoriana appare alquanto modesta, o forse piuttosto realistica!

Intorno al 1600 papa Clemente VIII Aldobrandini (1598-1605) avviò un piano generale di «bonificazione maggiore» sotto la direzione di Giovanni Battista Aleotti (autore della celebre *Corographia dello Stato di Ferrara* del 1603, fig. 13) e del gesuita padre Agostino Spernazzati. Il piano includeva la raccolta di tutti i torrenti a sud di Primaro e il loro convogliamento al mare per mezzo delle valli, così come illustrato in una mappa del 1625 di Domenico Castelli. La «bonifica clementina», tuttavia, non proponeva la creazione di un canale navigabile tra Bologna e Ravenna, le capitali delle due legazioni papali della regione, né esso era tanto ambizioso quanto il progetto di Giulio a riguardo della bonifica. Senza forzare troppo la storia, credo possa affermarsi che soltanto con la creazione in tempi moderni del canale Emiliano Romagnolo sia stato finalmente realizzato qualcosa del progetto giuliano.

In conclusione credo opportuno ricapitolare il ragionamento fin qui condotto. Credo che le conclusioni cui questa sera sia possibile giungere siano le seguenti: la *Proposizione per un nuovo Naviglio di Giulio II* venne concepita tra il 1510 e il 1513 e, con ogni probabilità, con l'assistenza dell'architetto papale Donato Bramante; il progetto era stato concepito a scala territoriale, in quanto intendeva utilizzare un unico e ampio canale navigabile per congiungere Bologna e Ravenna; allo stesso tempo avrebbe permesso di controllare le alluvioni dei territori della Romagna, e contribuire così anche a sottrarre campi arabili alle estese paludi lungo la riva destra del Po di Primaro. Mai effettivamente iniziato, da allora il progetto ha giaciuto negli archivi. Sviate e fantasmatiche apparizioni in tempi successivi lo hanno poi di tanto in tanto risvegliato: intorno al 1515 (con Leonardo per le paludi Pontine); intorno al 1545 (con Paolo III); intorno al 1580 (con Ambrosini); ad un certo punto della seconda metà del Settecento (con uno sconosciuto storico della bonifica). E, infine, nel mese di Luglio del 2000!

NOTA BIBLIOGRAFICA

Per Giulio II vedi il terzo volume di L. VON PASTOR, *Storia dei papi dalla fine del medio evo*, voll. 16, Roma, 1943-63 e C. SHAW, *Julius II: the Warrior Pope*, Oxford, 1993. Per i soggiorni romagnoli: PARIDE DE' GRASSI, *Le Due Spedizioni Militari di Giulio II*, a cura di L. FRATI, Regia Deputazione di Storia Patria per le Povincie di Romagna: Documenti e Studi, I, Bologna, 1886; G. GOZZADINI, *Di alcuni avvenimenti in Bologna e nell'Emilia dal 1506 al 1511 e dei Cardinali Legati A. Ferrerio e F. Alidosi*, «Atti e Memorie della R. Deputazione di Storia Patria per le Provincie di Romagna», ser. III, IV, 1886, 67-176, VII, 1889, pp. 161-167; L. BALDISSERRI, *Giulio II in Imola (1510-1511)*, Imola, 1907; L. BALDISSERRI, *Giulio II in Romagna (1 settembre 1510 - 26 giugno 1511)*, in «Rivista storico-critica delle scienze teologiche», 3, 1907, pp. 562-600; e R.J. TUTTLE, *Julius II and Bramante in Bologna*, in *Le arti a Bologna e in Emilia dal XVI al XVII secolo* (Atti del XXIV Congresso Internazionale di Storia dell'Arte, 4), a cura di A. EMILIANI, Bologna, 1982, pp. 3-8.

Per il documento qui pubblicato (Figg. 4 e 5): Bologna, Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio, MS B.3629, Miscellanea storica bolognese secc. XIV-XVII, 31 (pp. 220-221). Cartaccio, copia del sec. XVIII; vedi inoltre *Inventari dei Manoscritti delle Biblioteche d'Italia*, CII, Bologna, Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio, Serie B., a cura di M. FANTIE L. SIGHINOLFI, Firenze, 1986, pp. 66-67.

Sul canale naviglio di Bologna: G.B. MASETTI, *Notizie storiche intorno all'origine ed alla formazione del canale naviglio di Bologna*, in *Nuova raccolta d'autori italiani che trattano del moto dell'acque*, IV, Bologna, 1824; G. ZUCCHINI, *Il Vignola a Bologna*, in *Memorie e studi intorno a Jacopo Barozzi*, Vignola, 1908, pp. 202-255; A. VIANELLI, *Luci e ombre del Canale Navile*, Bologna, 1967; P.L. CERVELLATI, G. DALLERBA e C. SALOMONI, *Il Canale Navile*, Bologna, 1980; L. MATULLI e C. SALOMONI, *Il canale Navile a Bologna*, Bologna, 1984; *La Salara: Storia di un luogo e di un restauro*, a cura di G. PESCI e C. UGOLINI, Bologna, 1995 (passim).

Per il progetto di Ambrosini: Biblioteca Comunale dell'Archiginnasio, Bologna, GS. Territorio; G. ZUCCHINI, *Di un antico progetto di canale navigabile da Bologna a Cesenatico*, in «La Mercanzia», giugno 1956, pp. 488-490.

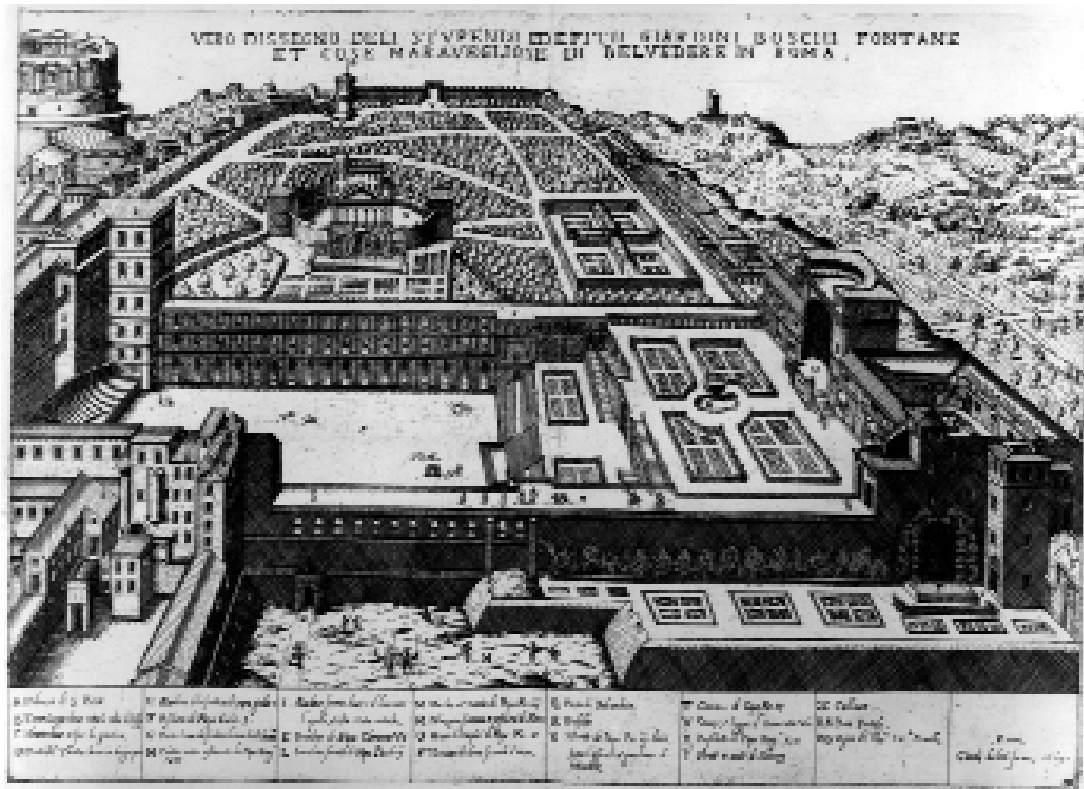
Riguardante il territorio: A. BIGNARDI, *Un panorama cinquecentesco dell'agricoltura Emiliano-Romagnola*, in «Clio», III.2, 1967, pp. 249-270; *L'Uomo e le Acque in Romagna: alcuni aspetti del sistema idrografico nel '700*, a cura di M.G. TAVONI, Faenza, 1981; S. FAINI e L. MAJOLI, *La Romagna nella cartografia a stampa dal Cinquecento all'Ottocento*, Rimini 1992; P. FABBRI, *Le trasformazioni della costa tra il Po e l'Appennino*, Bologna, 1994.

Per Bramante idraulico: L. GIORDANO, *Ludovico Sforza, Bramante e il nuovo corso del Po (1492-1493)*, in «Artes», 5, 1997, pp. 198-205; vedi inoltre L. BELTRAMI, *Bramante e la sistemazione del Tevere*, in «Nuova Antologia», 39, fasc. 791, 1 dicembre 1904, pp. 418-423 e A. BRUSCHI, *Bramante architetto*, Bari, 1969, pp. 632-634.

Sul progetto di Leonardo: E. SOLMI, *Leonardo da Vinci ed i lavori di prosciugamento delle Paludi Pontine ai tempi di Leone X (1514-1516)*, in «Archivio storico lombardo», ser. 4, vol. XV, 1911, 65-101; K. CLARK and C. PEDRETTI, *The drawings of Leonardo da Vinci at Windsor Castle*, 2^a ed., London, 1968, I, pp. 170-171, n. 12684; C. PEDRETTI, *Leonardo architetto*, Milano, 1978, 247-249; e VITRUVIUS, *De architectura*, a cura di CESARE DI LORENZO CESARIANO, Como, 1521, fol. xx verso: «Queste pontine palude per uno Frate di Como nostra aetate sono sta purgate & evacuate cosa che mai Romani il poteno fare».



1. Medaglia papale «IUL·II·P·M·BONONIA·ATYRANO·LIBERAT» (1506).



2. C. Duchetti, *Cortile del Belvedere in Vaticano*, incisione (1579).



3. Via Indipendenza, Bologna (foto 1977).

220.

Proposizione di fare un nuovo
Naviglio, et disseccare le
valli secondo l'idea
di Giulio II.

La sua Santità un beneficio,
dico beneficio sopra modo utilissimo
per la nostra Città.

N.º 31.

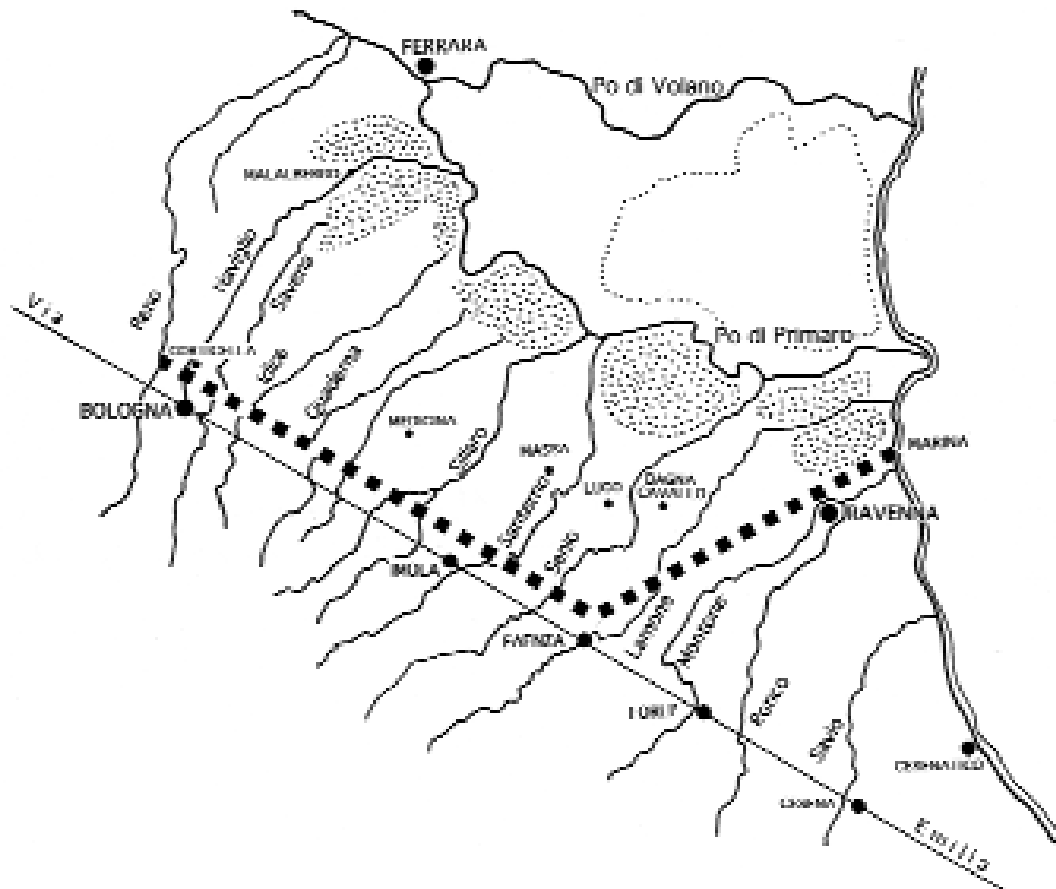
Quando in mente la felice memoria di Rege Giulio
II. di levare il transitò di tutte le Mercanzie, che
si conducono da Venetia per condurle in Toscana
in Lombardia et in questa nostra Città, et d' in
molti altri luoghi, dove che capitando in prima
in questa Tomba di Ferrara, qual è il più gran
de tirato Vagio di tutta Italia, e per molte
altre cause, che sarebbe lungo a narrarle.
Sua Santità era risoluta di levar detto transitò
et idea, che tutte le Mercanzie, che si condu-
cono da Venetia per questa nostra banda, prima
dovesero capitar a Ravenna, et ivi intare in
un Nuovo Naviglio, Il disegno del quale fu fatto
in questa forma; Che a tre miglia della
nostra Città si dovesse seguir il fiume della Idea,
il fiume di Sapina, il Canale della Barba, il
fiume

201.

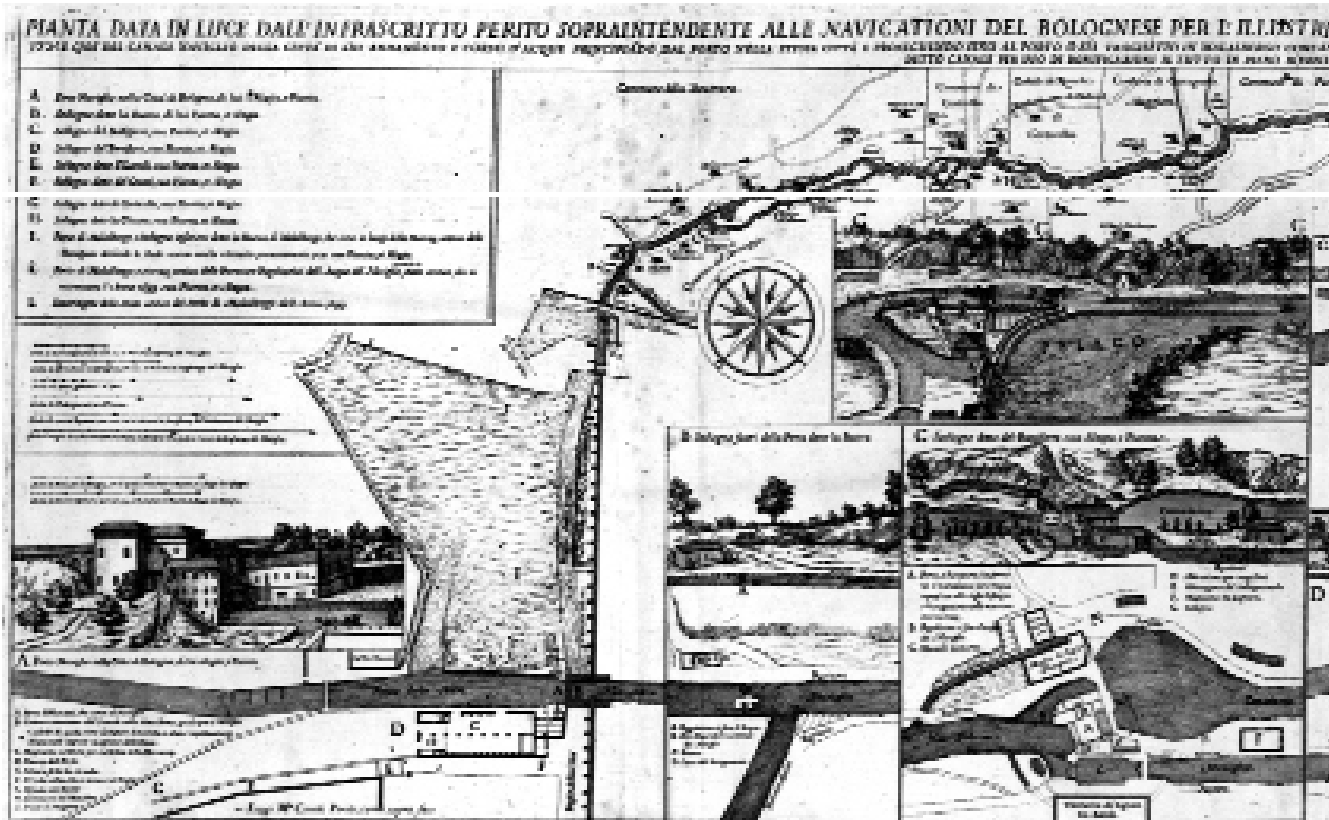
Fiume del Reno, & tirare tutti questi fiumi in
 un Naviglio, che tirasse alla volta del medesimo
 fino alla Marina di Ravenna, dove che se-
 guendo in confina del nostro Contado, s'intra-
 rebbe il fiume d'Imola, il fiume di Faenza et
 molti altri Fiumicelli, a tal che questo Naviglio
 sarebbe sempre abbondantissimo d'acqua, et
 non solo s'acquisterebbe li grandi utili del Navi-
 glio, ma da questo ne deriverebbono altri utili,
 et spendo tutto le Valli del nostro Contado il
 letto di tutti li fiumi, levando li fiumi, in-
 breve tempo se ammonirebbono tutte le Valli,
 et si farebbono Racfi di gran rendita, et in di-
 tra si guadagnerebbe tutto gl'Alvei delli fiumi
 dalla tagliata a basso, et in oltre si levarebbono
 infinite spese per le continue reparazioni che
 occorrono a questi nostri fiumi. Si potrebbe opporci
 che in far questo nuovo Naviglio sarebbe grossa
 spesa, ma considerando dall'altra banda la uti-
 lità generale et particolare, e tanto maggiore,
 che è incomprendibile, alla quale spesa si concorre-
 rebbe Imola, Faenza, et ultimamente Ravenna, la
 quale sentirebbe grande utile, et in diversi modi.



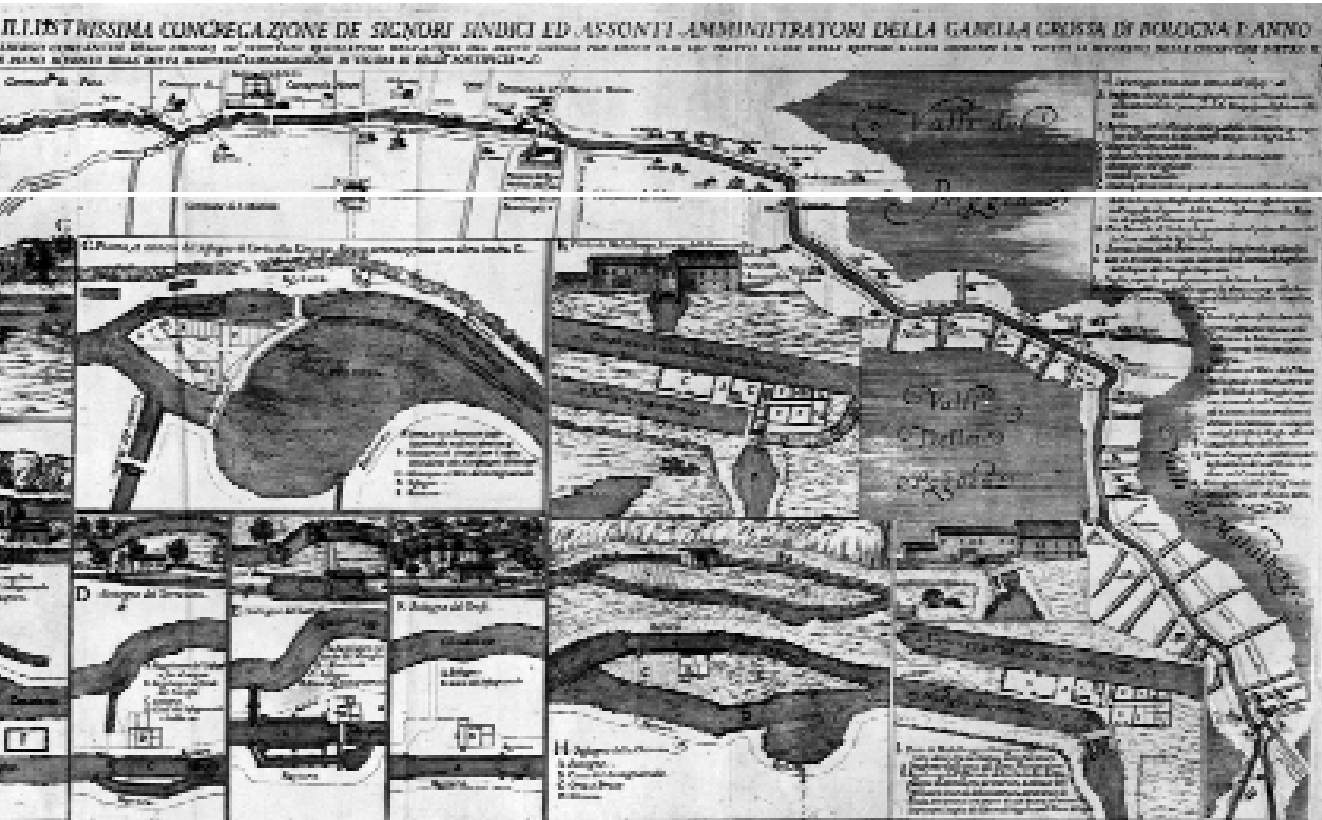
6. P. Panfilì, *Porto di Bologna*, incisione.

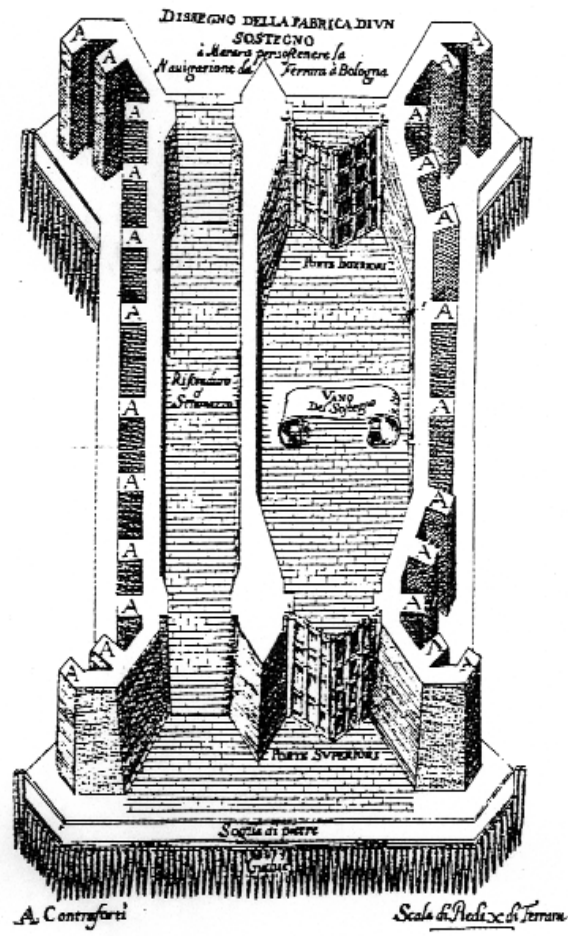


7. Ricostruzione del progetto di Giulio II (di R.J. Tuttle).

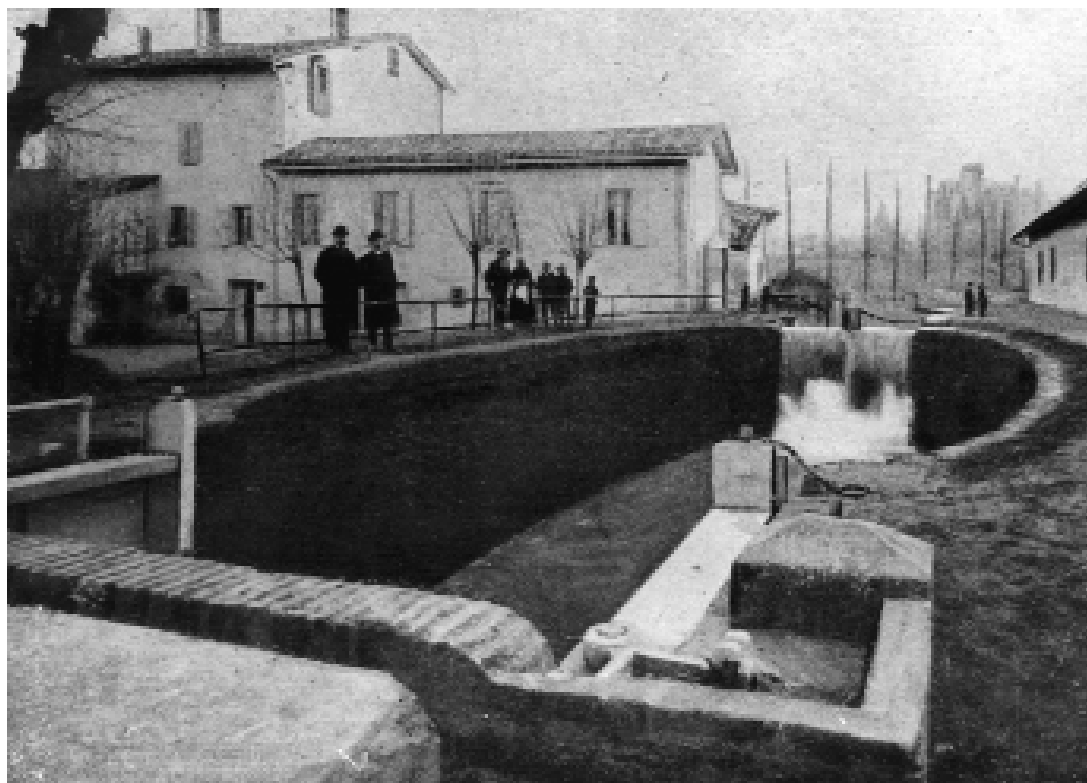


8. L.M. Casoli, *Naviglio di Bologna*, incisione (1725).

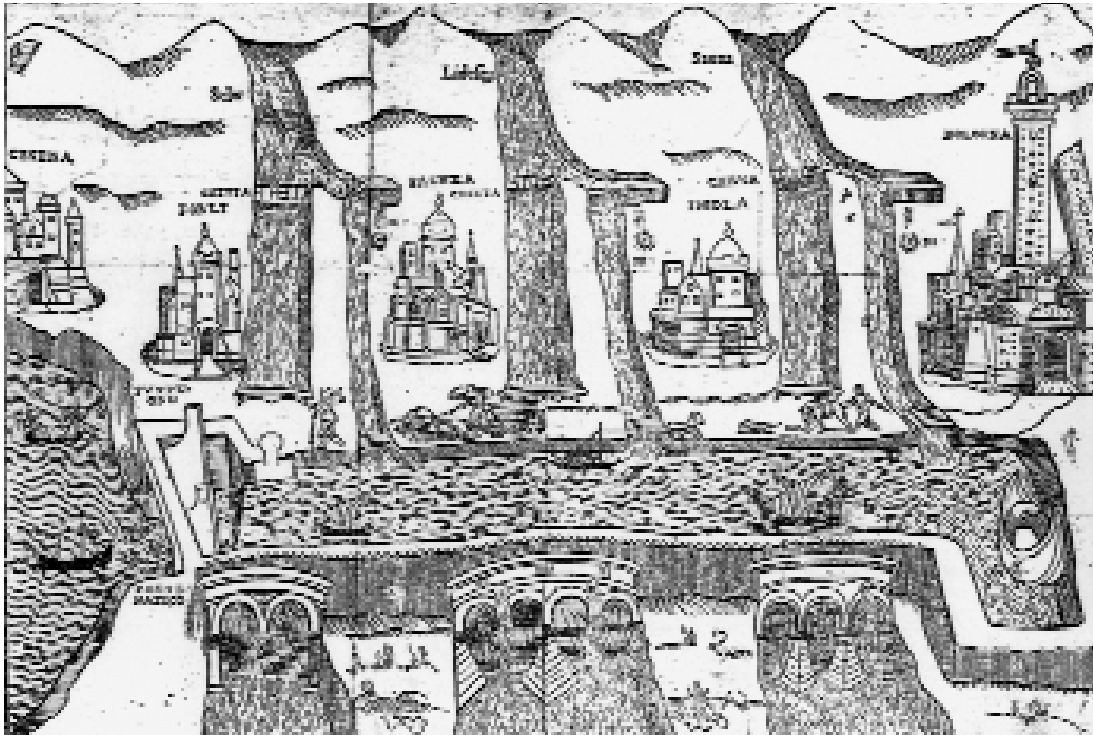




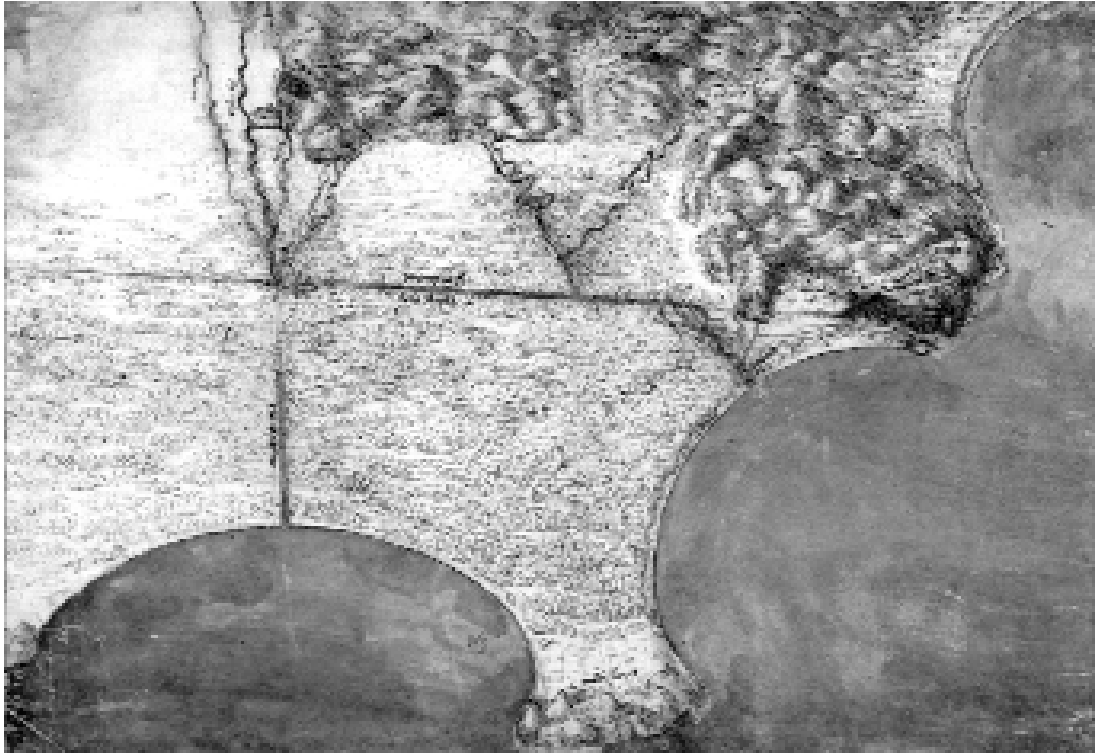
9. Sostegno di Marara.



10. Sostegno costruito da J. Vignola a Corticella (foto 1905).



11. A. Ambrosini, *Progetto per un canale navigabile*, xilografia, Bibl. Comunale, Bologna.



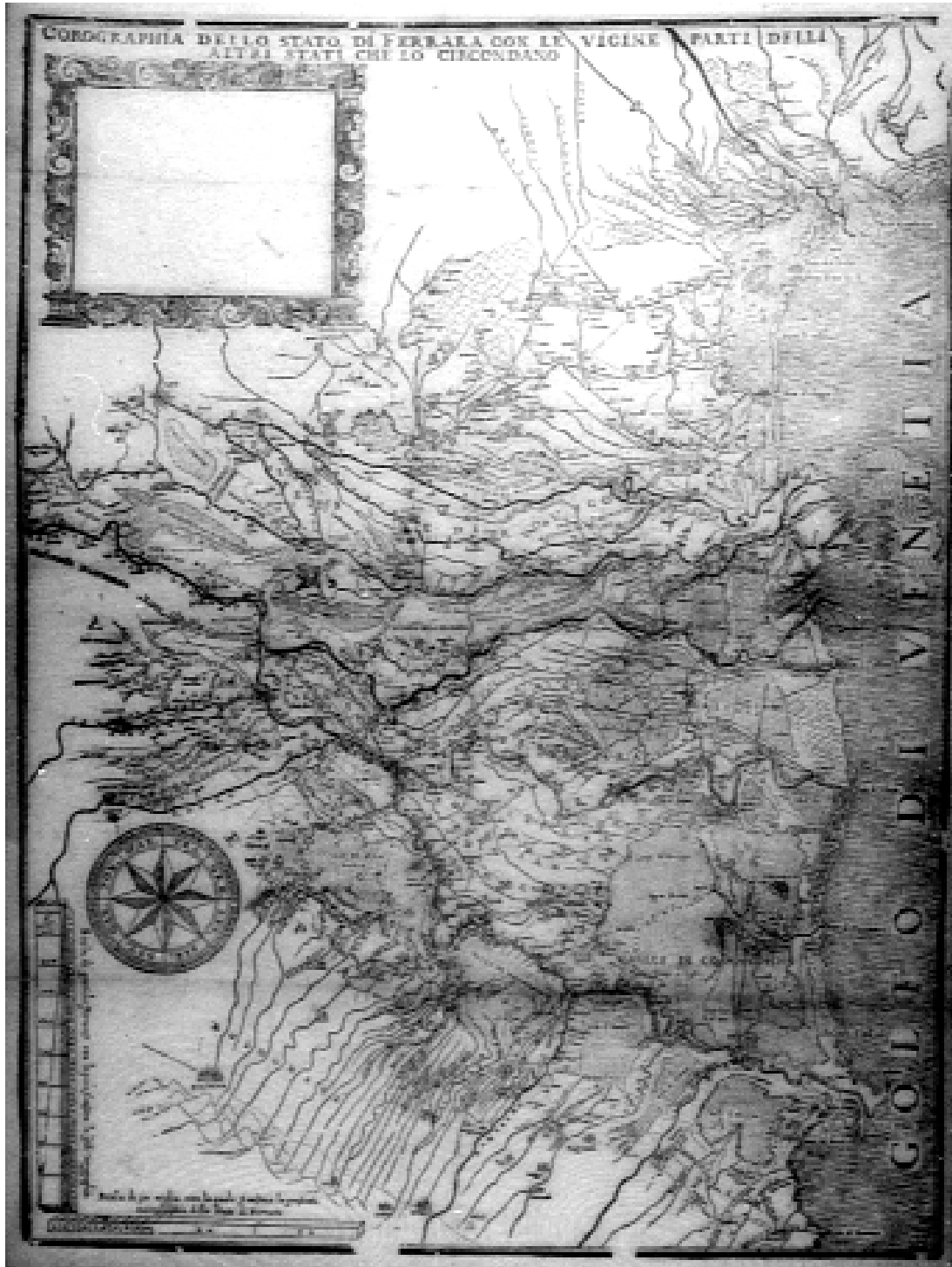
12. Leonardo da Vinci, *Progetto per le paludi pontine* (Windsor Castle, Disegno 12684). By gracious permission of Her Royal Highness.



13. G.B. Aleotti, *Corographia dello Stato di Ferrara*, incisione (1603).



14. Ritratto di Donato Bramante, incisione.



13. G.B. Aleotti, *Corographia dello Stato di Ferrara*, incisione (1603).

Indice delle illustrazioni

1. Medaglia papale «VL·II·P·M·BONONIA·ATYRANO·LIBERAT» (1506)	p. 21
2. C. Duchetti, <i>Cortile del Belvedere in Vaticano</i> , incisione (1579)	» 22
3. Via Indipendenza, Bologna (foto 1977)	» 23
4. <i>Proposizione di fare un nuovo Naviglio</i> , Bibl. Comunale, Bologna (recto)	» 24
5. <i>Proposizione di fare un nuovo Naviglio</i> (verso)	» 25
6. P. Panfili, <i>Porto di Bologna</i> , incisione	» 26
7. Ricostruzione del progetto di Giulio II (di R.J. Tuttle)	» 27
8. L.M. Casoli, <i>Naviglio di Bologna</i> , incisione (1725)	» 28
9. Sostegno di Marara	» 30
10. Sostegno costruito da J. Vignola a Corticella (foto 1905)	» 31
11. A. Ambrosini, <i>Progetto per un canale navigabile</i> , xilografia, Bibl. Comunale, Bologna	» 32
12. Leonardo da Vinci, <i>Progetto per le paludi pontine</i> (Windsor Castle, Disegno 12684)	» 33
13. G.B. Aleotti, <i>Corographia dello Stato di Ferrara</i> , incisione (1603)	» 34
14. <i>Ritratto di Donato Bramante</i> , incisione	» 35

Finito di stampare
per A. Longo Editore in Ravenna
nel mese di aprile 2001
da Edit Faenza