

I PORTI DI RAVENNA

a cura di **Massimiliano Casavecchia**

Il testo è tratto dai risultati di una ricerca condotta da :

Emma Biavati, Gian Luca Bonini, Elena Domenicali, Emilio Finardi, Anna Grazia Gulminelli, Maria Grazia Lenzi, Simona Lucchi, Enrica Mantovani, Sarah Marchetti, Patrizia Pascucci, Silvia Perini, Grazia Poli, Andrea Santangelo

con la supervisione generale di

Lucio Gambi

e il coordinamento scientifico di

Giuseppe Maria Bargossi, Massimiliano Casavecchia, Francesco Ceccarelli, Giovanni Gabbianelli, Ciancarlo Grillini, Luciano Morselli

Ravenna è una città di porti, ma non perché come altre ha un “porto vecchio” e un “porto nuovo”, ma perché la sua storia è segnata dall’acqua e dai porti che nel tempo hanno ruotato attorno ad essa. Ne ha avuti almeno 12, alcuni dei quali hanno utilizzato il nome del precedente, rendendone difficile un’ identificazione nelle fonti. A titolo esemplificativo valga quello dell’attuale porto Candiano, che sostituì l’omonimo, posto a sud, punto di collegamento tra la Valle del Candiano e il mare. Alcuni hanno avuto vita talmente breve che se ne trova traccia a fatica, di altri ancora se ne conosce l’esistenza, ma non l’esatta posizione. Tuttociò a causa della particolare situazione idrografica del territorio e del progressivo spostamento della linea costiera.

La storia dei porti di Ravenna ha inizio con il porto militare romano di Classe, il cui ingresso, secondo le due ipotesi più accreditate, era a sud della città, dove si sarebbe poi sviluppata la “Civitas Classis”. Da qui, attraverso un canale artificiale, la flotta giungeva in un ampio bacino nei pressi di Ravenna, e attraversando la Porta aurea, i soldati e le merci dal mare entravano nel “castrum”. In epoca bizantina Ravenna si trovò unita all’oriente di Bisanzio sempre attraverso il mare e i suoi porti, i quali tennero viva la città anche in epoche di minor fortuna fino in tempi recenti, quando i bastimenti, più che i treni fermavano in città.

Fin dai tempi in cui da Ravenna si dominava il mare adriatico, questa non ha mai smesso di avere con l’acqua un rapporto privilegiato oltre alla consapevolezza di trarre fondamento e sostentamento da questo elemento.

IL PORTO ROMANO E BIZANTINO

Attorno al primo secolo avanti Cristo la città di Ravenna si ubicava direttamente sulla linea di costa, a sud di essa esisteva un’area lagunare, le terre subito a ridosso del mare erano asciutte e di origine dunare e nell’entroterra la giacitura dei terreni si abbassava e dava luogo a tracimazioni ed ambienti palustri. Questa presenza di acque



fluenti attorno alla città fu il fattore decisivo e favorevole, nel I secolo d.C., alla localizzazione del porto e della base militare della flotta d’oriente di Roma (quella con giurisdizione sul Mediterraneo occidentale era invece ubicata a Miseno) da parte dell’imperatore Augusto.



Da Plinio sappiamo che il Po veniva fatto deviare fino a Ravenna con una "Fossa Augusta"; la notizia è confermata dalle ricerche stratigrafiche che hanno individuato il percorso di un ampio canale, per lungo tratto banchinato, che giungeva da nord attraversando la città lungo le direttrici delle attuali vie Sant'Alberto, di Roma e Cesarea e sfociava nella rada interna al porto militare di Classe. La presenza di acque fluenti e di flussi marini che impedivano l'accumulo di fondi melmosi, dunque, facevano di Ravenna un sito ottimale per la realizzazione di un porto, grazie anche ai vasti bacini che rendevano possibili sia gli attracchi delle navi, sia i collegamenti interni tramite il sistema viario ed endolagunare. Secondo gli studi più recenti, il sistema portuale era imperniato su di un canale artificiale; esso tagliava in senso est-ovest il lungo cordone di dune sabbiose che in epoca antica divideva Ravenna e le lagune interne dal mare e metteva in collegamento quest'ultimo con un grande invaso vallivo bonificato e regolarizzato a scopi portuali utilizzando scarichi di macerie per il consolidamento degli argini. Il canale aveva un andamento curvo e si divideva in due rami, formando un'isola: quello secondario, si piegava leggermente verso sud per poi ricongiungersi al ramo principale, che invece proseguiva verso Ravenna.

A sud della città, dopo aver fiancheggiato la zona di Cesarea, il canale si allargava formando un bacino nel quale confluivano anche le acque della Fossa Augusta e del fiume Padenna, un corso d'acqua che attraversava Ravenna da nord a sud. Questo bacino era poi collegato ad un altro invaso più interno, che si trovava ad ovest, nella zona in cui nel 43 d. C. l'imperatore Claudio fece costruire Port'Aurea. L'imboccatura a mare del canale, larga circa 80 metri, era situata a est dell'attuale via del Muro Lungo ed era spostata otto chilometri più all'interno rispetto alla linea di costa odierna. Alle sue estremità erano collocati due moli foranei¹, la realizzazione dei quali causò un fenomeno di erosione, rendendo necessaria la costruzione di murazzi di protezione². Le banchine che fiancheggiavano il canale portuale proteggendone le sponde furono costruite in legno o in laterizio, a seconda delle zone e delle epoche di realizzazione. Non resta invece traccia, né è stato possibile individuare la localizzazione del faro³ menzionato da Plinio nella *Naturalis Historia*. Di incerta ubicazione erano anche i *castra* in cui erano sistemati i classari⁴, che comprendevano anche gli alloggi per gli ufficiali e gli spazi per il culto; sicuramente erano poi presenti altre strutture importanti per i Romani, come gli edifici termali ed altre ancora indispensabili per il porto, come i cantieri, le



¹ Gli scavi archeologici hanno reso possibile l'individuazione e la ricostruzione del molo sud (e di conseguenza, per analogia esso era formato da blocchi di pietra calcarea uniti con calce ed era provvisto di una rampa leggermente inclinata verso il canale, forse usata per il carico e lo scarico delle merci).

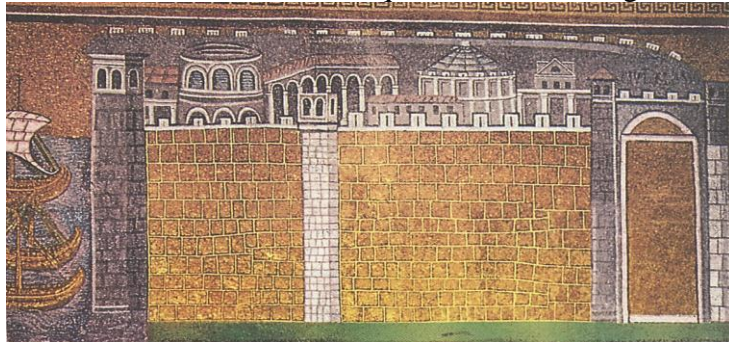
² Anche questi, come le banchine, erano realizzati con blocchi di calcare uniti a ciottoli di fiume. Alcuni di essi, orientati a nord, giungevano all'altezza di Ravenna, mentre altri furono collocati a sud del porto e all'interno del canale, fra Cesarea e Classe.

³ Plinio menziona il faro di Ravenna accomunandolo, insieme a quello di Ostia, al ben più famoso faro di Alessandria: una torre la cui funzione «era mostrare la rotta delle navi di notte con i fuochi, preavvertendo delle secche e dell'entrata del porto» (*Naturalis historia*, XXXVI, 83). In passato alcuni studiosi, fra cui lo storico rinascimentale Girolamo Rossi, hanno ipotizzato che i resti dell'antico faro romano potessero identificarsi con la base del campanile di Santa Maria in Porto Fuori, chiesa che si trova cinque chilometri a sud est di Ravenna e ricostruita dopo la II guerra mondiale. Studi ulteriori hanno poi dimostrato che tale ipotesi non può avere credito, poiché la parte inferiore del campanile, per quanto più antica, non poteva risalire ad età romana.

⁴ Gli scavi archeologici hanno restituito numerose epigrafi funerarie appartenenti a classari, ossia ai marinai che prestavano servizio sulle navi della flotta militare ravennate, offrendo quindi una importante testimonianza sulla composizione degli equipaggi, reclutati in gran parte in Pannonia e in Dalmazia. I marinai potevano avere specializzazioni diverse e numerose, che comprendevano, fra le principali, i gubernatores (timonieri), i pausari (che scandivano il ritmo della navigazione), i proretae (indicavano la rotta), gli scribae (che si occupavano dei registri), i fabri (carpentieri). Le navi erano poi comandate da trierarchi e navarchi. Ai veterani, cioè ai militari che avevano concluso i ventisei anni di servizio nella flotta, veniva concessa la cittadinanza romana e la possibilità di legittimare le unioni contratte nel periodo di ferma, durante il quale i marinai avevano l'obbligo di non sposarsi, obbligo però che dai più non veniva rispettato.

officine, le dispense, le armerie, i depositi e i magazzini. I numerosi studi condotti per stabilire l'esatta ubicazione del porto romano non hanno portato a conclusioni certe.

È possibile che il settore principale dell'area portuale si sia sviluppato, almeno inizialmente, in corrispondenza dell'invaso vallivo che fronteggiava Port'Aurea; la presenza di questo monumento di valore simbolico e rappresentativo per Ravenna, infatti, può far presumere che proprio questa fosse la zona di ingresso alla città dall'acqua. L'altro settore di grande importanza era naturalmente quello gravitante intorno a Classe, che però nel I secolo d. C., all'epoca dello stanziamento della flotta voluto da Augusto, era ancora nella fase iniziale del suo sviluppo; quest'area, nella quale si concentrano la maggior parte dei ritrovamenti archeologici degli ultimi anni, si è andata progressivamente ampliando nel corso del tempo, nascendo come agglomerato di abitazioni destinate alle famiglie dei militari e diventando poi un vero e proprio centro urbano, provvisto anche di una cinta muraria. Il porto romano raggiunse la sua massima espansione nel II-III secolo d. C., ma andò incontro ad un progressivo interrimento causato dalle particolari condizioni territoriali ed idrografiche dell'area ravennate e dalla mancanza di opere di dragaggio e di manutenzione, soprattutto nella parte occidentale del sistema portuale. Nel IV secolo venne riempita e poi abbandonata anche la Fossa Augusta, mentre il bacino più interno, anche se ristretto e in parte impaludato, fu ancora utilizzato per collegare la zona di Classe con il settore settentrionale della città attraverso il Padenna, ma a questo punto ormai quasi tutte le attività marittime si erano spostate nella zona meridionale di Classe. È probabile che a Ravenna esistessero altri porti, come il porto Coriandro, che forse era situato a nord-est della città, fra la stazione ferroviaria e la Rocca Brancaleone, non lontano dal Mausoleo di Teodorico proprio là dove un toponimo medievale rimanda ad una località detta "Ad Farum". Allo stato attuale delle conoscenze è comunque molto difficile riuscire a stabilire quali fossero i rapporti che intercorrevano fra il porto militare di Ravenna e gli altri di carattere commerciale, né se questi fossero collegati tra loro in qualche modo.



Una descrizione di Ravenna stilata da Giordane intorno al 550 d. C. la presenta come una città una e trina, "policentrica", dal punto di vista geografico e dal punto di vista funzionale. Ravenna è lo stato, il centro politico, amministrativo e militare, sede dell'imperatore, del re dell'Esarca bizantino; Cesarea è un sobborgo della città che, stendendosi tra Ravenna e il mare, su un dosso sabbioso, mette in collegamento Ravenna e Classe; Classe, in questo periodo, è divenuta un porto esclusivamente commerciale. Proprio la divisione territoriale e funzionale di Ravenna costituisce una prova evidente del fatto che Ravenna, Classe, Cesarea fossero le componenti di un'unica *urbs*, con tre centri (politico, religioso, commerciale) divisi: i primi due entro le mura, con prolungamento a Cesarea, l'ultimo a Classe.

Il mutare delle condizioni idrografiche di Ravenna segnò comunque con l'andare del tempo anche il destino del porto bizantino di Classe, sorto su quello romano. Ed è così che già nel V secolo Sidonio Apollinare documenta la situazione di dissesto idrogeologico di Ravenna: i muri cadono, le acque stagnano e le navi si arenano, mentre nel VI secolo Giordane testimonia l'esistenza di vasti orti e frutteti là dove un tempo pendevano le vele: *verum de quibus non pendeant vela sed poma*.



IL PORTO MEDIEVALE E VENEZIANO

Tra il V ed il VI secolo vi è un degrado generale delle strutture portuali ereditate dall'impero romano, le terre basse, per effetto del riversamento delle torbide appenniniche e del costante abbassamento del suolo, si impaludavano. Lungo i corsi dei fiumi crescevano rigogliose aree boschive. Persisteva il sistema viario romano anche se non sempre in piena efficienza.

Secondo Procopio la linea di costa distava dalla città circa 2 stadi (350m ca.). Dai documenti storici si hanno notizie dell'attestazione dei porti di Classe e del porto Lione.



Durante il periodo teodoriciano sono intraprese limitate bonifiche che innestano processi di ruralizzazione delle popolazioni.

Nel corso del VII sec. Si assiste ad un ulteriore peggioramento climatico. Agnello Ravennate riporta notizie dell'esistenza dei porti del Pirotolo, Lione, Lacherno (o Blacherno).

L'VIII sec. Vede l'attestazione di un sistema portuale più complesso, vi sono numerosi approdi: porto Lione, Lacherno e Candiano con funzione distinte.

L'Esarcato deve contrastare le pressioni bizantine che con incursioni attaccano Ravenna: Agnello descrive la disposizione

difensiva ponendo sui corsi dei fiumi e nei porti le truppe alleate.

Anche i Longobardi, in tempi successivi, intrapresero spedizioni punitive utilizzando spostamenti via terra ma anche via acqua.

Tra il IX e XI sec. Si alternano cicli di siccità con abbondanti precipitazioni mettendo in crisi l'idrografia ravennate: alcune zone depresse furono invase dalle acque salmastre, vi furono frequenti rotte di arginature dei corsi d'acqua con distruttive esondazioni anche all'interno dell'impianto urbano, mutando l'idrografia interna.

A causa di questi eventi ciclici il ramo del Po di Ostellato tende a ricevere minor quantità di acqua dissecandosi e nel contempo inizia la formazione dei rami del Po di Primaro, del Po di Volano e della cuspideltizia.

Ancora per tutto il XII sec. continua l'instabilità climatica con conseguenti abbondanti precipitazioni piovose e nevose con continuo apporto di materiale solido nei corsi d'acqua innalzandone il letto. Sono frequenti cambiamenti repentini delle acque appenniniche.

Tra il 1150 e 1175 nella *Chronaca parva ferrarensis* compilata da Riccobaldo, viene riportata la notizia della rotta di Ficarolo: il Po di Primaro ed il Po di Volano inizieranno a ricevere minor apporto di acqua mettendo in crisi il sistema idrografico romagnolo. La formazione del ramo del Po della rotta o di Ficarolo avvantaggerà nel corso dei secoli successivi i commerci veneziani a discapito dei fiorenti commerci ferraresi e ravennati.

Questi sconvolgimenti che durarono per circa un secolo comportarono lo spostamento della linea di costa per circa un chilometro verso oriente, obbligando la città di Ravenna a rivedere la sua politica commerciale basata in antichità sui commerci marittimi e fluviali. Molti fiumi attorno alla città Teguriense, Badareno, Liviense (montone) Bidente-Acquodotto, incominciano a preoccupare la cittadinanza: la loro vicinanza alle mura è vista come una minaccia continua per l'esistenza stessa dell'abitato. Federico II di Svevia pone l'assedio alla città; per conquistarla fa tagliare l'argine del Teguriense a nord bloccando di fatto l'immissione delle acque nei canali cittadini. Conquistata la città oltre al saccheggio fa costruire una rocca a sud presso porta San Mama.

Intorno al 1276 viene fatto scavare, ad occidente, dalla Comunità il canale navigabile Naviglio, originando a monte di Sant'Alberto, terminando presso la città nella zona dei mulini assolvendo la funzione commerciale, ricavato nell'alveo abbandonato del Padusa, antico ramo del Po attestato in epoca romana, per sostituire il Badareno oramai con un pescaggio non sufficiente per far navigare

barche⁵, seppure a fondo piatto, ed in alcuni tratti completamente disseccato. Il Naviglio probabilmente ripercorre il canale vallivo denominato *Codarundini*.

La signoria dei Da Polenta, dalla fine del XIII e sino alla prima metà del XIV secolo, pone le sue attenzioni, alla situazione idrografica dei fiumi Ronco, Montone che abbracciavano la città murata. Al fine di migliorare la situazione idrografica del territorio ravennate nei secoli XII e XIII la comunità intervenne, senza soluzione di continuità, per ricavare terre coltivabili incanalando le acque verso la valle Stadiana a sud e le valli dell'attuale Baiona a nord.

Oramai l'indipendenza di ciò che rimaneva dell'Esarcato si ridusse ulteriormente fino a cessare con l'estinzione dei Da Polenta con il suo ultimo esponente, Obizzo⁶, passò di fatto sotto l'egemonia veneziana. Questo processo di lenta sottomissione ebbe inizio già nel X secolo. I ravennati tentarono anche di liberarsi da questo giogo incendiando la roccaforte di Marcabò con il suo porto nel 1309, costruito dai lagunari presso la riva destra del Po di Primaro, a valle dell'abitato di Sant'Alberto, vicino allo sbocco a mare (porto di santa Maria del Primaro). La posizione dei due porti veneziani era strategica: da una parte era pressante il controllo dei passaggi di merci e di uomini, dall'altra era un cuneo necessario per la penetrazione militare veneta nella pianura padana. Solo pochi mesi dopo nel marzo del 1310 i veneziani diedero alle fiamme il ponte su Primaro che collegava Sant'Alberto con la sponda destra. Si ridefinirono i trattati tra le due città maggiormente a sfavore di Ravenna: nel 1313 papato e repubblica veneta sottoscrissero un'alleanza troncando le aspirazioni autonomiste dei ravennati.



⁵ Per la navigazione interne si usavano piccoli natanti a vela o per la maggior parte dei casi a remi. Potevano ospitare un numero variabile di persone (da 1 a 10) oppure merci, avevano prevalentemente il fondo piatto se usate per le valli da pesca e la palude, fondo leggermente carenato per la laguna. La navigazione commerciale sul mare utilizzava, invece, il sistema del piccolo cabotaggio, che consisteva nel navigare sempre in modo che la costa fosse sempre visibile, avendo così dei punti di riferimento fermi e precisi.

Solo con l'avvento del sestante e della bussola si poterono tracciare carte nautiche dette portolano dove si possono studiare le rotte navigando in mare aperto senza perdere l'orientamento.

Le imbarcazioni militari erano normalmente molto veloci e di facile manovra per le battaglie. Agnello ricorda i dromoni: navi piuttosto veloci, con vele e ordini di remi, con fondo leggermente carenato che potevano essere utilizzate anche sui fiumi.

Le navi da trasporto (vedi le navi di Comacchio) erano piuttosto larghe per contenere materiale, con fondo carenato per il mare e piatto per i fiumi.

Le imbarcazioni che solcavano il mare potevano essere trainate.

⁶ Obizzo da Polenta non ebbe prole e nel suo testamento indicò come erede la repubblica veneta, che prontamente inviò a Ravenna un suo Magistrato.

PORTI DI RAVENNA TRA IL PERIODO VENEZIANO E LA NASCITA DI PORTO CORSINI

L'epoca veneziana rappresentò uno dei periodi più prosperi ed efficienti della storia di Ravenna. Dal punto di vista portuale i veneziani scelsero subito di puntare sul Candiano, probabilmente perché era quello che dal punto di vista spazio-temporale offriva maggiori garanzie. Tutti gli altri porti medievali erano in avanzata fase di interrimento ed abbandono; dal Pirolo che ormai aveva solo “due spanne d'acqua”, al Badareno a cui non giungeva quasi più flusso idrico dal Po, al porto del Naviglio sempre interessato dalle piene di Ronco e Montone, la situazione era ovunque disagiata e di impedimento al commercio fluviale e marittimo.



In effetti il pragmatismo e l'efficienza veneta “rivoluzionarono” Ravenna sotto molteplici aspetti: quello idraulico con il tombamento dei malsani canali interni alla città, quello amministrativo con la creazione di un apparato burocratico moderno e funzionale, quello militare con la costruzione della Rocca Brancaleone⁷, quello commerciale con il ripristino del porto Candiano e la costruzione di banchine atte al grande commercio marittimo.

Purtroppo per Ravenna il periodo veneziano fu di breve durata: iniziato nel 1441 terminò nel 1509 dopo la battaglia di Agnadello⁸ (non considerando la breve parentesi tra il 1528 ed il 1529). Questo non permise ai veneziani di realizzare in pieno la loro progettualità sulla zona ravennate, dal momento che le opere realizzate sembrano preludere ad un ben più ampio disegno sulla città. Tra le altre cose i veneziani deliberarono, oltre alla rimessa in uso del Candiano, anche la riescavazione nel 1507 del Canale Naviglio da Porta Adriana fino al Po di Primaro per mantenere aperto un canale commerciale con il nord Italia, ma poco fu fatto per il mutare della scena politica.

Ai veneziani successe lo Stato Pontificio, che, se si esclude un progetto non realizzato di Giulio II⁹ del 1512 per la creazione di un canale navigabile da Bologna a Marina di Ravenna, poco fece per la situazione idraulica e portuale di Ravenna. Il traffico commerciale dello Stato della Chiesa era infatti incentrato su Ancona, e i gravi problemi causati a Ravenna dalle continue piene di Ronco e Montone, che imponevano una deviazione di questi lontana dalle mura della città, trovarono sempre la ferma opposizione dei Canonici, proprietari dei mulini attorno alla città. Quel che si fece furono al massimo i lavori di riadattamento delle strutture già presenti, ed il Candiano, fino a quel momento principale porto della città, venne usato solamente come piccolo scalo locale grazie ad opere di manutenzione ordinaria che ne impedirono il completo



⁷ Costruita attorno al 1456 su disegno di Giovan Francesco da Massa, rappresenta una nuova tipologia di fortificazione contro il progresso delle armi da assedio. La particolarità di questa Rocca è quella di essere l'unica fortificazione costruita dal nulla dai veneziani, che in altri casi avevano utilizzato invece opere preesistenti. Questo rende inspiegabile la posizione scelta, sulle mura a nord-est di Ravenna, a meno che non vi fosse l'intenzione di porla "a sentinella" di un futuro specchio d'acqua, eventualmente utilizzabile come Arsenale.

⁸ Comune presso Cremona, dove il 14 maggio 1509 la Lega di Cambrai (composta dalle truppe pontificie di Giulio II, da quelle imperiali di Massimiliano d'Asburgo, da quelle francesi di Luigi XII e da quelle spagnole di Ferdinando d'Aragona) sconfisse le forze di Venezia, allora all'apogeo della sua potenza commerciale e militare, che da quel momento fu costretta a rinunciare all'espansione nella pianura padana.

⁹ Giuliano Della Rovere (1443-1513), detto il "Papa guerriero" per l'energia riversata nella politica di consolidamento dello Stato della Chiesa, divenne Papa nel 1503, sottomise Perugia e Bologna, poi entrò nella Lega di Cambrai per fermare la politica espansionistica di Venezia ed una volta riusciti, promosse nel 1511 la Lega Santa (con Spagna, Inghilterra e Venezia) in funzione antifrancese, fino a cacciare del tutto i francesi dall'Italia settentrionale. Fu anche un grande mecenate, per lui infatti lavorarono tra gli altri Bramante, Raffaello e Michelangelo.

interramento. Di tutti gli altri porti ci parla la Relazione del Ghislieri del 1578¹⁰. Nonostante i ripetuti interventi sul Candiano ai primi del '600 questo porto era divenuto ormai un semplice scolo che scaricava in mare le acque dell'ampia Valle Standiana, retrostante la Pineta di Classe. L'ultima escavazione di una certa importanza fu quella fatta eseguire da Papa Paolo V nel 1612, ma anche questa, come le altre, portò ad un giovamento di breve durata (inoltre lo scalo continuava ad essere troppo lontano dalla città). Uno degli ultimi interventi di una certa importanza sul Porto Candiano fu la costruzione di una torre di guardia nel 1617.

Probabilmente vi fu un tentativo di diversificare lo scalo portuale di Ravenna attorno al 1570 con la rettificazione del tratto finale di Ronco e Montone (forse ad opera di G. Alghisi), tanto che su molte carte del XVII secolo con la dicitura "Porto di Ravenna" viene indicato questo e non il Candiano.

Con l'eccezione della costruzione di Porto Corsini, la maggiore opera idraulica del periodo pontificio fu l'escavazione del Canale Panfilio nel 1652. Voluto dal Legato Stefano Donghi e così chiamato in onore di Papa Innocenzo X Pamphili, il Canale facilitava il collegamento tra la foce del Candiano e la città di Ravenna. Ricevendo le acque dal mare il Panfilio portava le imbarcazioni presso le mura di Porta Nuova in un percorso rettilineo di circa 7 km. Il Panfilio promosse anche lo sviluppo edilizio di una nuova area extra muraria: intorno alla darsena che lambiva la porta nacque nella seconda metà del '600 il Borgo di Porta Nuova. Questa infrastruttura portuale durò poco a causa delle trasformazioni idrauliche Settecentesche, ma per un breve tempo diede un certo impulso al commercio, pur di modesta portata a causa dell'esiguità dell'alveo e della difficoltà dell'imboccatura.

La costruzione di Porto Corsini, nel 1739, giunse al termine di una lunga fase di progettazione per il riordino del sistema idroviario, le cui origini sono probabilmente da ricercare nel fertile periodo della dominazione veneziana. I tanti progetti¹¹ succedutisi nei secoli, non trovando applicazione per

10 Giovan Pietro Ghislieri, Vicelegato e Presidente della Romagna, nella sua relazione del 1578 al Pontefice circa lo stato della Provincia di Ravenna scrisse: "il Candiano (...) ridotto in mal essere lungi tre milia dalla città. L'altro porto è fatto dagli altri doi fiumi, Ronco et Montone, pur mal ridotto et ripieno di terra et di arena. Vi è l'altro detto il Dirotto lungo sei milia dalla città, volto alla parte settentrionale, fatto dall'acque del mare et dalle paludi di quella banda della città (...) Primario ha un altro porto fatto dal fiume Po ma poco buono. Tutti questi porti si riducono inutili..." Da notare che il porto del Naviglio non viene neanche citato.

¹¹ La condizione della portualità e delle vie d'acqua ha sempre rappresentato per Ravenna un problema complesso e controverso. Il progressivo interrimento dei porti a causa delle torbide trasportate dai fiumi, ed i problemi legati allo scorrimento, arginamento e controllo degli stessi sono i problemi principali con cui Ravenna, in questo periodo come in altri, deve fare i conti. Gli interessi economici e politici, legati ad un certo impianto portuale ed idroviario che manteneva intatti numerosi privilegi concessi alle abbazie ed alle famiglie nobili, ostacolano per lungo tempo una razionale sistemazione dello stesso, sottoponendo la città di Ravenna e le zone circostanti ad un continuo pericolo, spesso poi concretizzatosi, di inondazioni anche di notevole intensità.

A livello di amministrazione della città, con i veneziani prima, con il papato poi, si presenta però più volte l'intenzione di risolvere una situazione che va peggiorando col passare del tempo. Gli esiti sono ovviamente differenti e spesso i progetti rimangono solo sulla carta, ma questo testimonia un forte fermento culturale e politico che terminerà poi, almeno per quanto riguarda questo periodo della storia di Ravenna, con la sistemazione di porto e corso dei principali fiumi che si attuerà nel 1739. Ricordiamo di seguito alcuni tra i principali progetti riguardanti la città di Ravenna:

Nel 1546 il Legato Girolamo Capodiferro convoca una commissione che consiglia di risolvere contemporaneamente il problema dei fiumi e quello del porto con un nuovo estuario artificiale dalla confluenza al mare. Il porto Candiano era ormai ridotto sul finire del secolo a ben poca cosa e la necessità di un nuovo porto rispondente alle necessità commerciali della città si faceva sempre più forte. Il Consiglio aveva stipulato un contratto per la realizzazione dell'opera prima con l'ingegner bergamasco Giovanni Carrara poi col bolognese Carlo delle Berrette. Nel 1586 tale impresa era stata affidata a Giorgio degli Amaducci, a cui come compenso erano stati promessi gli introiti derivanti dai dazi sul pane.

Fra il 1560 e il 1570 si realizza parzialmente il progetto Grandi - Coccapani - Della Cornia con il nuovo alveo di Ronco e Montone diretto al mare, abbandonando il Badareno e rivolgendoli per una via più diretta e pendente verso l'attuale Punta Marina, ma esso mostrò in breve tempo tutta la sua insufficienza.

Nel 1601 si pensa di divertire il Montone e creare un canale navigabile fino a Forlì, ma non se ne fa nulla, e ci si accontenta di usare il Ronco da Cocolia a valle come via di trasporto durante i brevi periodi in cui ciò era possibile.

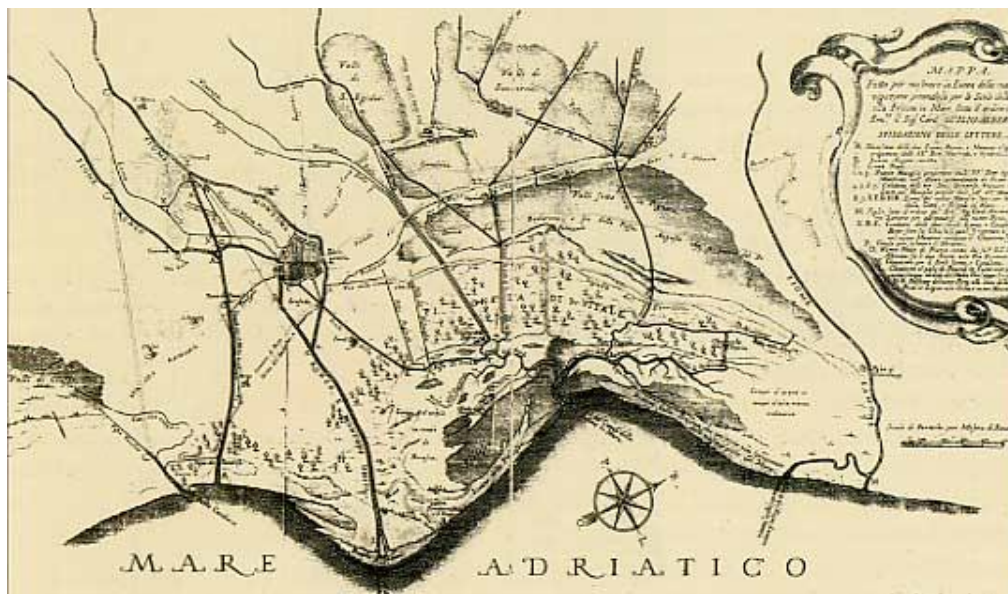
Nel 1616 il perito Pietro Azzoni, assistito dal giovane Luca Danese, progetta un prolungamento del porto Candiano verso la città, ma a questo si oppone la canonica di Porto.

Fin dal 1629 Francesco Martinelli e Luca Danese avevano pensato di arginare il Bevano e condurlo al mare perché dava troppe difficoltà alla navigazione del canale Panfilio.

Il perito Pietro Azzoni (prima metà XVII secolo), in seguito alle tante rotte dei fiumi, presenta una nuova diversione che riunisce i fiumi immediatamente a sud della città per condurli in linea retta al mare, ma il progetto rimase senza alcun effetto perché si sarebbe dovuto rinunciare ai mulini, causa di numerose scelte poco felici per la città di Ravenna, e al Canale Panfilio.

Un altro tentativo di risolvere il problema viene da Luca Danese, che presenta un progetto (1636) che mantiene i fiumi divisi allontanandoli da Ravenna. L'opera più importante è la diversione del Ronco 3 miglia a monte della città, per portarlo al mare lungo il fosso di S. Giovanni, lungo la valle Candiana, in un punto della spiaggia posto tra la foce del Savio e il porto Candiano, mentre il Montone viene immesso nell'alveo del Ronco per poi sfociare tramite un nuovo corso rettilineo nel mare presso il porto della Fossina. Così, perduto questo ed il Candiano si sarebbe dovuto creare un nuovo porto completamente artificiale nel vecchio alveo dei fiumi scavandone la bocca, munendola di palizzate, e poi proseguendo l'opera per tutto il corso fino alla città. Il porto canale avrebbe dovuto essere ampio e profondo, in modo da essere mantenuto efficiente dall'avanzare e dal ritirarsi delle maree.

tanti motivi di ordine soprattutto economico e politico, ebbero infine coronamento nell'elaborazione finale del nuovo Porto Canale di Ravenna di Guazzetti-Bolzoni del 1735.



Contemporaneamente (1636) il perito Pietro Azzoni propose un progetto di diversione del Ronco a circa 1 miglio da Ravenna per portarlo con un taglio diritto a valle di Cenceda, poco dopo la confluenza col Montone. Anche questo veniva tagliato e condotto ancora più a valle nel diritto alveo cinquecentesco. La spesa preventivata era di molto inferiore a quella del Danese e non richiedeva la creazione di un nuovo porto, inoltre si provvedeva allo scolo della città con un sifone sotto il Montone, che proseguiva poi verso la Fossina fino al mare.

Nel 1715 Francesco Nicola Giacomo Tassinari, basandosi anche sul progetto dell'Azzone, propone la soluzione di deviare il Montone subito a monte della chiusa del Mulino Vecchio per una linea retta che lo conduceva al Ronco, tagliando le propaggini dei borghi di Porta Sisi e di Porta Nuova per innestarsi sull'alveo cinquecentesco poco a monte dello stradone di Porto Fuori.

Nel 1717 Giuseppe Antonio Nadi proponeva di portare la diversione del Montone a monte di S. Marco e l'incile con il Ronco nei pressi di S. Bartolo, poi dal Ronco partiva un rettilineo che passava a sud di Classe per sfociare nel porto Candiano. Le chiuse avrebbero regolato l'acqua nei vecchi alvei per macinare, lavare, dissetarsi, si sarebbe conservato il Panfilio con un nuovo porto scavato in linea retta dal Passo dei Tamerici.

Per quanto riguarda il ben noto progetto della diversione dei fiumi, che si concluderà nel 1739, la paternità non è propriamente del Cardinal Alberoni. Quando egli giunse a Ravenna nel 1735 l'opera era già stata impostata dal Legato Bartolomeo Massei suo predecessore dal '31 al '35. Il progetto, firmato da Eustachio Manfredi e Bernardino Zandrini, si ispirava ad un'idea di Francesco Nicola Tassinari (1716), ribadita con lievi modifiche da Giuseppe Antonio Nadi (1717). Zandrini e Manfredi criticavano la linea Azzoni, perché prevedeva la confluenza troppo vicina alla città e soprattutto ai borghi, tagliando tutti i condotti sulla destra; mantenendo inoltre il vecchio corso da Cenceda al mare non avrebbe accorciato il cammino in maniera apprezzabile; d'altro canto l'ipotesi del Nadi, a cui essi in parte si rifanno, era eccessivamente costosa per il lungo nuovo alveo che dopo Classe avrebbe attraversato i terreni bassi e infidi a sostenere i grandi argini, né il nuovo porto del Panfilio si poteva mantenere agibile ad un passo dalla nuova foce. Essi presentano quindi un loro progetto, che in sintesi prevedeva la diversione del Montone mezzo km prima dell'incile del Canale dei Mulini e la rettificazione del suo alveo verso sud est fino ad incontrare il Ronco ad un paio di km dal borgo di Porta Sisi. Poco oltre la congiunzione i Fiumi Uniti venivano immessi nel letto del Canale Panfilio, lo percorrevano fino ad 1 km dal mare, dopodiché erano incanalati in un alveo di nuova escavazione. Lo sbocco in mare veniva a trovarsi a 5 km a sud della foce polentana ed 1 km a nord del Porto Candiano. I lavori presero il via nel marzo 1733, ma lo svolgimento fu lungo e travagliato. Dopo una prima interruzione, l'arrivo di Giulio Alberoni nel marzo 1735 impresso una svolta decisiva all'impresa, che venne portata a termine grazie all'interessamento ed alla spinta impressa dal Cardinale; direttamente all'Alberoni va inoltre il merito di aver dato una nuova ubicazione al porto di Ravenna. Respinse l'idea di Zandrini che intendeva utilizzare come porto l'alveo abbandonato dei due fiumi e sposò invece un'ipotesi presentata da alcuni periti ravennati: essa sfruttava le caratteristiche morfologiche di una zona deltizia a nord di Ravenna e, per tenere sgombera l'imboccatura, confidava nel naturale riempimento e svuotamento delle bassure in comunicazione col mare (pialasse). Le distese aquidose della pialassa Baiona, poste a tergo della bocca del nuovo canale, dovevano insomma fungere da bacini di ripulsa. Il ferrarese Giuseppe Guazzetti, che fu incaricato di seguire i lavori del porto, progettò una palizzata che regolasse l'apertura della Baiona sul mare e studiò il modo di raccordare col porto canale gli scoli cittadini, che ormai non potevano più defluire nel Ronco e del Montone. Adattò infine a darsena il segmento dell'alveo spento del Montone parallelo alle mura orientali. Pur non essendo stato ancora completato, già nel 1738 il nuovo porto era già in funzione.

Un progetto particolare, risalente al periodo tra il 1510 e il 1513, è quello ideato dal papa Giulio II, che presenta la "Proposizione per un nuovo naviglio" (probabilmente su progetto dell'amico Bramante), con cui intendeva collegare Bologna a Ravenna tramite un unico e ampio canale navigabile parallelo alla Via Emilia fino a Faenza poi svoltante a nord est per sfociare a Marina di Ravenna. Questo canale avrebbe permesso anche di controllare le alluvioni della Romagna e recuperare campi arabili alle paludi della riva destra del Po di Primaro, oltre ad affrancare le merci provenienti da nord dal dazio imposto da Ferrara. Questo progetto, se attuato, poteva portare alla creazione di un nuovo porto per Ravenna, a Marina di Ravenna, tagliando completamente fuori il Candiano e riutilizzando forse il porto interno del Badareno.

DA PORTO CORSINI ALLA PRIMA INDUSTRIALIZZAZIONE

Una volta creato il Canale Corsini si deve subito affrontare il problema della sua manutenzione. Lungo tutto il settecento, la linea di costa arretra in corrispondenza della bocca del nuovo porto canale e le tecniche a disposizione per contrastare il fenomeno si dimostrano inadatte alla soluzione del problema. Il tracciato originale del Canale Corsini subisce negli anni compresi tra il 1739 e la fine del settecento un prolungamento di circa due chilometri, mutando varie volte la direzione, prima verso sud est, poi verso nord ovest. Ne conseguono vari interventi di rettifica e sistemazione idraulica, di prolungamento delle “palate a mare”, di allargamento e di approfondimento.

Il Porto Canale è percorso dai traffici di piccolo cabotaggio, dinamici microscambi lungo la costa adriatica che sfruttano il mare in mancanza di adeguata rete viaria



Ravenna è ancora una città di terra cinta da mura con funzioni difensive e doganali. La Darsena resta esterna alle mura e corre parallela ad esse nel fossato. Minime sono le attrezzature portuali, la vecchia chiesa di S. Simone e Giuda, eretta su un bastione, è trasformata in magazzino. Le merci arrivano alla città attraverso la nuova Porta Corsini poi Alberoni. La città resta il luogo di controllo e difesa del commercio.

Alla fine del '700 questo tipo di organizzazione subisce una mutazione. Si pianifica una zona esterna in adiacenza alla darsena per magazzini e dogana di mare.

Il primo insediamento della Comunità Ravennate verso mare è posto a controllo dell'ingresso della Baiona. La tipologia insediativa è ancora collegata alla difesa militare¹² lungo le coste basse dell'Adriatico.



Il nuovo Casone della Sanità, costruito dalla Comunità di Ravenna al fine di dotare il Porto dei necessari comodi, compresa l'osteria sulla sponda opposta della piallassa del Piombone, è realizzato con una tipologia ad edilizia civile. I marchesi Cavalli, concessionari della difesa militare del Porto Canale, fanno erigere a fianco del Casone della Sanità l'edificio detto della Fabbrica Vecchia. I due fabbricati prospettano sul Canale

Corsini, che in quel tratto corre quasi parallelo alla costa, e dominano il percorso del canale verso Ravenna.

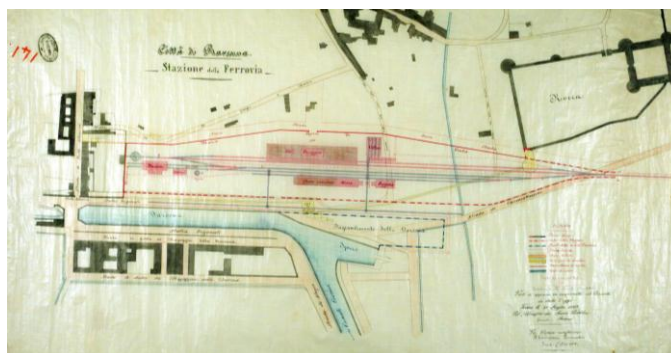
Nel secolo successivo, quando ormai si affaccia sulla scena della marineria mercantile il battello a vapore, Ravenna rimane un porto per il piccolo cabotaggio.

Per tutta la prima metà dell'ottocento il suo percorso tortuoso e i bassi fondali sono inadatti al transito¹³ delle nuove imbarcazioni e il territorio che attraversa è ancora infestato dalla malaria.

Alle soglie dell'Unità d'Italia verrà affrontato radicalmente il problema con un progetto complessivo di sistemazione degli argini e dell'assetto idraulico dell'intero complesso delle piallasse e del Porto canale. Un ventaglio di nove canali nella Baiona e di due nel Piombone forza le acque lungo il tratto terminale del porto. Sarà poi completata con il collegamento dei principali canali di scolo delle terre bonificate direttamente al ventaglio dei canali. Un nuovo tracciato rettilineo sarà scavato e protetto da argini.

¹² La cartografia mostra una costruzione a torre, detta Torre della Sanità, simile a quella allora esistente a difesa dell'imboccatura del vecchio Porto Candiano.

¹³ Nel 1805 il canale raggiunge una profondità massima all'imbocco di 140 cm. con la bassa marea ed è completamente navigabile. Il canale arriva alle valli con una larghezza di 15 metri e gli argini sono protetti solo per brevi tratti da muri di contenimento.



La Darsena è oggetto di ripetuti ampliamenti. Nel 1855 viene varato il progetto della linea ferroviaria Ravenna/Castelbolognese e la stazione ferroviaria viene posta a cerniera fra la città e il porto, esempio di sistema integrato dei trasporti ferrovia/porto.

La ferrovia porterà il carbone, così che la grande industria chimica trova nelle aree attorno alla Darsena il luogo per il suo insediamento. Aree da secoli dedicate all'agricoltura (zona Cenceda) vengono occupate dalle nuove tipologie di stabilimenti che necessitano di spazi, di fonti energetiche, quale il carbone, e di acqua per i loro processi di produzione. Alla specializzazione logistica portuale si somma la nuova specializzazione industriale. La separazione tra i luoghi della produzione e i luoghi della residenza si fa sempre più evidente.

Porto Corsini assume il ruolo di un vero insediamento costiero. Si incentiva l'insediamento di pescatori e si collega la città al mare con una strada¹⁴ in destra canale.

Nel XX secolo prosegue l'insediamento industriale sia in destra che in sinistra canale. Sin dai primi decenni del '900, infatti, troviamo insediate: fornaci per laterizi, cementifici, fabbriche per concimi chimici, iutifici, officine elettriche. In sinistra canale l'insediamento industriale si sviluppa a partire dalla zona che era stata adibita a darsena provvisoria nel 1739. Nulla si sa dei piani urbanistici di insediamento.



La marineria velica è ora in buona parte sostituita da piroscafi e bastimenti a motore. Le loro dimensioni richiedono adeguati interventi sulle banchine e sul bacino di evoluzione. La darsena viene adeguata e si realizza il bacino di evoluzione ancora oggi esistente.

Il Canale Corsini e la strada di allaggio continuano ad essere l'unico sistema di collegamento tra la città e il mare.

Nei primi decenni del '900 il porto canale organizza il territorio su due fronti distinti:

- Il borgo marinaro di Porto Corsini, poi Marina di Ravenna
- La darsena di città e la sua estensione industriale.

Lungo l'asta del Canale Corsini si susseguono, come in un caleidoscopio, vari quadri ambientali: l'abitato dei pescatori e le attrezzature per i pescherecci, le valli con le pinete e le zone umide, i nuovi insediamenti agricoli, la zona industriale, il luogo dei magazzini, dei depositi e dell'interscambio con la ferrovia.

¹⁴ Nel 1824 verrà dato avvio alla realizzazione della strada di allaggio in destra del canale che collegherà Ravenna a Porto Corsini e nel 1853 verrà costruito il ponte in legno sul Canale del Piombone lungo la strada di allaggio, a nord degli edifici del Casone della Sanità e del Marchesato vengono costruite le Case Nuove (poi case lunghe).

Lungo il suo percorso si possono incontrare batane, bragozzi, velieri, piroscafi, bastimenti e vaporini che testimoniano l'evoluzione della marineria mercantile.

In fondo al Porto Canale sta la città storica di Ravenna, ormai insediamento di terra. L'asta del Canale Corsini è un cannocchiale prospettico puntato sulla Ravenna monumentale degli antichi palazzi imperiali romani, goti e bizantini.