

> di Alberto Tampellini

TRAFFICI ILLECITI SUL CANALE DI SAN GIOVANNI NEL SEC. XVII

Il Canale di San Giovanni in Persiceto, a partire dal Medioevo fino ad arrivare all'epoca napoleonica, ha costituito un'importantissima arteria idrica per la nostra cittadina. Mentre nel tratto compreso tra Castelfranco Emilia e l'Accatà erano disseminati vari mulini, il tratto che dall'Accatà proseguiva verso Cento, e da Cento si inoltrava poi nella bassa pianura fino a Ferrara, chiamato anche Canale Naviglio, poteva essere percorso da chiatte e burchielli adibiti al trasporto di merci e di persone. Il suo alveo era infatti più ampio del precedente ed aveva un dislivello altimetrico meno accentuato; perciò, in un'epoca nella quale le strade erano molto accidentate e spesso fangose d'inverno, e quindi scomode e pericolose per il passaggio dei carri, ben si prestava alla navigazione di imbarcazioni atte al trasporto di merci e persone e sospinte dalla corrente oppure, nel senso opposto ad essa, trainate per mezzo di funi da quadrupedi transitanti sull'argine. E proprio all'Accatà sorgeva un minuscolo porto fluviale, a servizio della comunità persicetana, rimasto attivo fino all'inizio del sec. XIX, quando i provvedimenti presi da Napoleone al fine di rendere costantemente transitabili le strade ad uso dei suoi eserciti ne resero ormai inutile la funzione, decretando così il definitivo imporsi dei trasporti terrestri. Peraltro, in una descrizione della nostra cittadina risalente al 1844 (G. F. Rambelli, *Le chiese parrocchiali della diocesi di Bologna ritratte e descritte*, vol. I, n. 53) possiamo ancora leggere quanto segue:

“Il Canal navigabile, che serpeggiando per la città tutta l'attraversa rende più larga l'abbondanza ne' mercati che vi si tengono ogni mercoledì dell'anno, sempre affluenti di bestiame, merci, grani, tele, fili, calce, gesso: e nella fiera, che cade la quarta domenica di settembre, a cui traggono numerosi i popoli”.

Il documento che segue, custodito nell'archivio Storico Comunale (busta 2.23, libro 44, n. 2) e risalente all'anno 1675, ci presenta un curioso episodio relativo al transito di una botte di olio d'oliva sul Canale di San Giovanni. Vediamo ora il testo scritto da un “esecutore”, cioè una sorta di poliziotto o doganiere dell'epoca:

“1675, 6 Marzo

Relazione di un esecutore di aver fermato sul Canale di San Giovanni in Persiceto una botte di olio.

Adi 6 Marzo 1675. Riferisco io infrascritto esecutore di haver fermato una botte d'olio d'oliva nel canale, che va da Cento a S. Giovanni in Persiceto, d'Alfonso Maccagna, e questo per essere contro le provisioni del Commune di Bologna, tariffe e bandi dell'Eminentissimo ed Eccellentissimo Signor Cardinale Bonacorsio Legato, dovendo ogni merce, che viene dal Ferrarese, devenire a dritura per il Canale di Malalbergo a Bologna e questo per non introdurre porti nuovi in pregiudizio del Porto Naviglio di Bologna concessi dette provisioni, e perciò fo istanza, che detto Maccagna sia condannato nelle pene de bandi, qual botte si è fermata nel canale suddetto al molino della Cattà presente Com[...].lo e Gioseffo Mosca testimonij”.

Lo zelante esecutore riferisce dunque di aver fermato presso il “molino della Cattà” una botte d'olio d'oliva, di proprietà di un certo Alfonso Maccagna, che veniva trasportata lungo il Canale di San Giovanni presumibilmente su una chiatte. La motivazione dell'intervento è che questo tipo di trasporto andava contro le regole imposte dal Comune di Bologna e contro i bandi del Cardinal Legato, somma autorità politica della città felsinea e del suo territorio di pertinenza. Il suddetto esecutore afferma infatti esplicitamente che ogni merce proveniente dal Ferrarese avrebbe dovuto essere convogliata direttamente verso Bologna attraverso il Canale Navile, onde evitare che piccoli porti alternativi come quello persicetano dell'Accatà potessero far concorrenza all'importante porto fluviale petroniano, ubicato dove ora sorge il parco urbano del Cavaticcio. L'esecutore prosegue poi con la sua relazione aggiungendo altri particolari:

“Referisco inoltre, come fatta la suddetta esecutione mi fu fatta istanza da Silvestro Salati e Paolo Maccagna che gli lasciasse detta botte, con dire, che havevano ordine dal Console di detta Terra di San Giovanni di far caricare la suddetta botte, e condurla

dentro in San Giovanni e perciò di propria autorità la hanno fatta caricare sopra di un carro con tre para di bovi et di nuovo io l'ho fermata tra il molino e l'hosteria fuori de la porta di Sotto della detta Terra [Cioè la vecchia osteria di San Giorgio, fino a non molti anni fa sede della locale caserma dei Carabinieri] et l'ho consegnata al Massaro di San Lorenzo quartiere di San Giovanni e gli ho fatto precetto di trecento ducatonì che debba tenere in custodia detta botte d'olio et esso Massaro non ha voluto obedire né l'ha voluta ricevere in consegna et il detto Maccagna ha fatto condurre dentro della Terra di San Giovanni alla sua bottega né ha voluto darne parte e denunciare detta botte al datiero della gabella ivi residente. Presente Antonio Mellotti, Francesco Mellotti, Giovanbattista Cantoni testimonij”.

Apprendiamo quindi che il summenzionato Paolo Maccagna (probabilmente parente di quell'Alfonso Maccagna inizialmente indicato come proprietario della botte in questione), assieme ad un'altra persona, infischiosene dei divieti impostigli dall'esecutore fa caricare la medesima botte su un carro per condurla a San Giovanni, giustificandosi col dire che il trasporto avveniva per ordine del Console persicetano (un amministratore del Comune). A questo punto il pertinace esecutore, quantomai rigido nell'espletamento delle proprie funzioni, tenta ancora una volta di sequestrare la botte per affidarla in custodia, sotto cauzione, al Massaro del quartiere di San Lorenzo (una sorta di amministratore del territorio di campagna di Zenerigolo e Lorenzatico), che però, a scampo di problemi, rifiuta di riceverla. Perciò il Maccagna riesce ad introdurre finalmente la botte a San Giovanni nella sua bottega, senza neppure denunciarla al daziere preposto al controllo delle merci in ingresso.

Conclude infine il gendarme:

“E perciò fano istanza che contro li transgressori si procedi alla forma de bandi in ogni melior modo protestandomi che mi fu reservata la portione a me dovuta conforme alle provisioni, e bandi suddetti. In fede”

L'esecutore invoca cioè l'intervento delle autorità preposte contro il Maccagna, affermando tuttavia che gli era comunque stata riservata la porzione di olio dovutagli secondo i regolamenti. Pur non essendo dunque riuscito ad imporre la sua autorità, da tutto questo strano traffico aveva comunque anch'egli guadagnato qualcosa.

Questo episodio, di per sé così poco rilevante, ci aiuta però

a capire quanti interessi ruotavano attorno alle merci che navigavano un tempo sul nostro canale e quanta attenzione ponevano le autorità bolognesi al controllo dei traffici commerciali nel contado al fine di mantenerne il monopolio. Va inoltre ricordato che in quegli anni il canale fu anche oggetto di contese tra la Comunità del castello e le sei Comunità di campagna, tra le quali Decima, in cui era diviso allora il territorio persicetano. Scrive infatti in proposito lo storico Giovanni Forni nella sua storia di Persiceto (capitolo XXXVI, pp. 373-374):

“Tutti gli uomini appartenenti a queste comunità o quartieri erano tenuti, per antica consuetudine, come fu comprovato con testimoniale attestazione delli 2 giugno 1670, ad escavare il nostro canale senza alcuna mercede; era un residuo di quelle prestazioni personali dette angherie, così frequenti nel medio evo e colle quali si eseguivano quasi tutti i lavori pubblici; ma i tempi cominciavano a cambiarsi e la società a lentamente trasformarsi; perciò i Comuni di campagna ricorsero al Senato contro questa imposizione ed il Senato con suo decreto delli 17 aprile 1671 riconobbe come riprovevole quell'antica consuetudine ed obbligò la Comunità del Castello a pagare chi lavorava; ma la Comunità, cioè il medio evo, non si adattò così facilmente a quella innovazione ed ottenne dal Legato un decreto col quale si prescriveva l'osservanza delle antiche consuetudini”.

E questa costituisce sicuramente una di quelle circostanze che hanno spinto i Decimini a nutrire tradizionalmente un certo astio nei confronti dei Persicetani.

Neppure va infine dimenticato che, in un suo articolo pubblicato nel 1968 sul primo numero di “Strada maestra” (la rivista della Biblioteca comunale “G. C. Croce”), l'ingegner Giorgio Nocentini portò alla pubblica attenzione il suo progetto relativo alla costruzione di un nuovo porto fluviale nel Persicetano all'altezza della tenuta Barchessa (cioè circa a metà strada tra Persiceto e Decima).

Tale porto, a seguito dell'escavazione di una nuova idrovia pensata per collegarlo con il Cavo Napoleonico ed il Po, avrebbe dovuto garantire uno sbocco rapido e sicuro ai traffici commerciali diretti alla pianura bolognese e modenese o in partenza da essa; traffici che avrebbero viaggiato su acqua invece che su gomma, ponendo il nostro territorio sul piano di altri territori europei per quanto riguarda i mezzi di trasporto alternativi, poco costosi e poco inquinanti. Il progetto non fu però mai realizzato, lasciando il nostro territorio in balia dell'asfalto dilagante e della tossicità dei gas di scarico degli innumerevoli autotreni che lo percorrono.