



dalla  
Tuscia

Montefiascone



Giancarlo  
Breccola

## Il cardinale Pompeo Aldrovandi e il progetto di navigabilità del fiume Marta

**N**ato nel 1668 da una famiglia di antichissima nobiltà bolognese, Pompeo Aldrovandi assunse le insegne prelatizie nel 1696 e da quel momento rivestì innumerevoli, importanti cariche, tra cui quella di Uditore di Rota, Arcivescovo di Neocesarea, Nunzio in Spagna, patriarca di Gerusalemme, governatore di Roma, cardinale con il titolo di S. Eusebio.

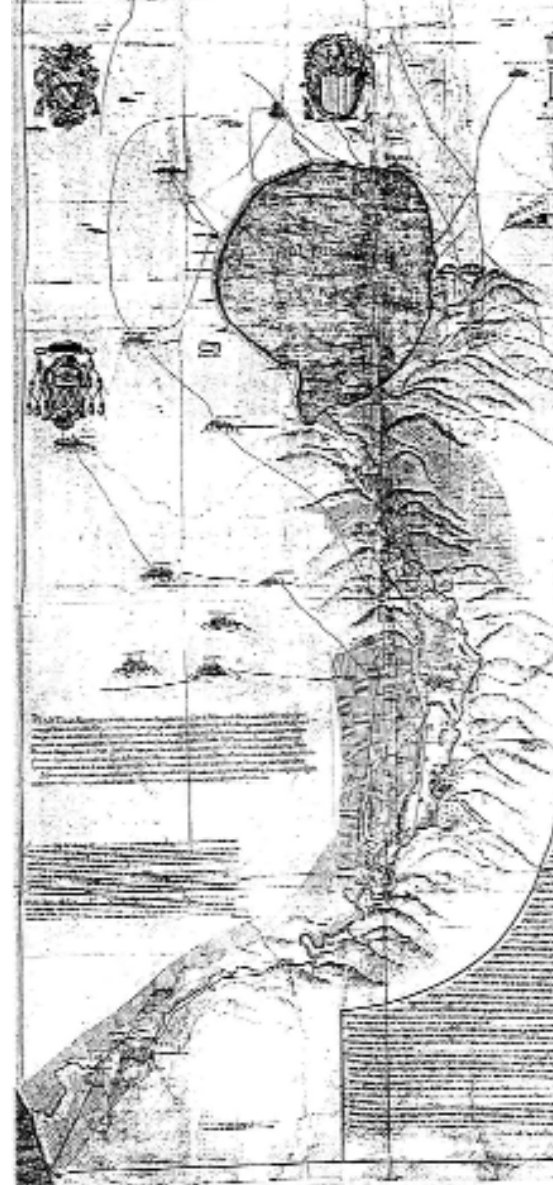
Il 9 luglio 1734 gli fu affidata la diocesi di Montefiascone e Corneto (Tarquinia); nel settembre dello stesso anno si dimise dalla carica di governatore di Roma e si ritirò nella sua circoscrizione vescovile. La sua attività pastorale fu caratterizzata da un intenso fervore rivolto alla riorganizzazione territoriale e urbana di una diocesi caratterizzata dalla stasi di ogni rilevante iniziativa economica.

La scarsità dei traffici e dei commerci, che avevano nella *Cassia* e nell'*Aurelia* gli arretrati assi di comunicazione territoriale, penalizzava infatti la produzione agricola della regione, fonte tradizionale per l'approvvigionamento granario di Roma. Nei suoi provvedimenti, quindi,

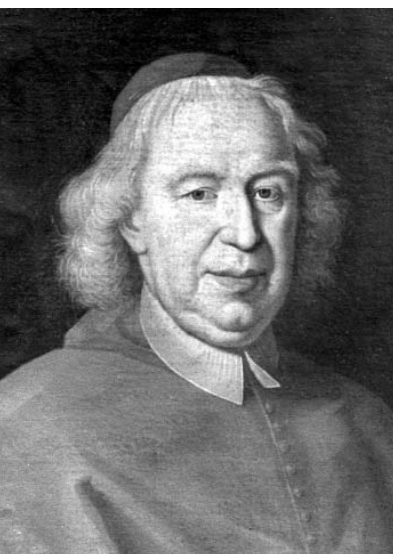
oltre ai tradizionali interventi tesi a sottolineare il prestigio episcopale, manifestò l'intendimento di potenziare le infrastrutture dell'area, nella previsione di un immancabile sviluppo economico. Affiora, al fondo di tale concezione, la tendenza a considerare il territorio diocesano alla stregua di un feudo, un microcosmo autosufficiente governato da un vescovo-principe provvido e paterno che aspira ad un'amministrazione "illuminata".

Tra i molti progetti del cardinale il più ambizioso fu certamente quello relativo alla navigabilità del fiume *Marta* e al conseguente inserimento del nuovo porto di Corneto in un contesto territoriale più ampio. L'Aldrovandi, che non era estraneo ai problemi idraulici, incaricò Andrea Chiesa, perito del Senato bolognese, di redigere uno studio di navigabilità dell'emissario del lago di Bolsena.

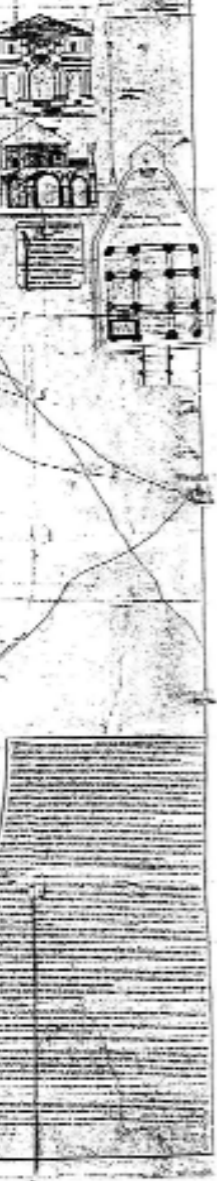
Nella relazione - completata nel 1740 e definita in un disegno del 1748 - il perito partì dalla considerazione del notevole dislivello tra il lago e il mare, pari a circa 300 metri su una distanza di 51 chilometri. Ciò rendeva necessario l'inserimento di numerosi "sostegni", ossia chiuse, per garantire il mantenimento costante del livello dell'acqua su un percorso dotato di forte pendenza. All'esame diretto dei luoghi, il fiume risultava in più punti irregolare, con un alveo insufficientemente profondo, o con massi o rapide che ne ostacolavano la navigazione. Di qui la necessità di scavare lunghi tratti di canali laterali al fiume per raccogliergli le acque tramite pescaie. Una lunga derivazione, ad esempio, si sarebbe dovuta staccare dal primo tratto del fiume - detto *Marta piccola* - passando a ovest di Toscanella per tornare poi nell'alveo originario. Inevitabile poi, a giudizio del perito, l'interruzione della navigazione all'innesto del tratto superiore del fiume su quello



**"Pianta del Paese per cui si vorrebbe condurre una Navigazione del Lago di Bolsena, e di Marta sino al mare colla descrizione dell'Andamento della Navigazione medesima parte per gli Alvei della Marta piccola, e della Marta grossa, e parte fuori di quegli Alvei per Canali da escavarsi a mano, colla situazione di tutti li 26 sostegni e di tutte le Leghe, che dovrebbero fabbricarsi per rendere praticabile tale Navigazione, dedotto il tutto dalle osservazioni fatte d'ordine dell'E.mo e Rev.mo Sig.r Cardinale Pompeo Aldrovandi Vescovo di Montefiascone, e di Corneto. Aggiuntovi dopo per ordine di S.E. la situazione delle Città di Viterbo, Orvieto, Bolsena, Montefiascone, e Bagnarea, e il perimetro del Lago di Bolsena, e di Marta, e la situazione di varie Terre e, coll'andamento di alcune Strade pubbliche e queste aggiunte ordinate da S.E., sono state desunte dalla Carta del Patrimonio di S. Pietro data alla stampe l'anno 1696 da Filippo Ameti. Le lettere maiuscole disposte in questa Pianta corrispondenti a quelle del profilo indicano i luoghi ove dovrebbero farsi i sostegni, e le Leghe, e dimostrano altri punti principali della Strada della Navigazione, come più distintamente si è spiegato nella relazione (Archivio di Stato di Roma, Coll. Disegni e piante, c. 9a, n. 101).**



Il cardinale  
Pompeo  
Aldrovandi  
vescovo  
della  
diocesi di  
Montefiascone  
e Corneto  
(1734-1752)



inferiore - *Marta grossa* dopo la confluenza del torrente *Traponzo* - a causa dell'eccessivo dislivello. Era previsto quindi il trasporto delle merci via terra, per riprendere la navigazione nel tratto terminale del fiume, fino allo sbocco in mare in corrispondenza del nuovo porto Clementino, realizzato con un ultimo canale, collegato con il *Marta* da un diverticolo atto a smaltire le piene ed evitare gli interramenti.

Dietro l'asciuttezza della relazione tecnica, traspare una implicita perplessità nei confronti della volontà del committente, innovatore certo cauto e ponderato, ma pur sempre poco attento alle condizioni oggettive, alla esatta considerazione delle risorse naturali e agli ostacoli che si frapponivano al loro sfruttamento. Il progetto, infatti, non venne mai realizzato, probabilmente a causa delle molteplici difficoltà materiali e della cronica depressione economica dell'area.

Il cardinale Aldrovandi morì a Montefiascone il 6 gennaio 1752 e fu sepolto nella chiesa di S. Petronio a Bologna.

Per approfondire l'argomento vedi Varagnoli, Claudio, *I lumi in provincia: disegni settecenteschi per la diocesi di Montefiascone e Corneto*, in "Storia dell'urbanistica - Lazio V", Roma 1990.

