

## MORFOLOGIA DEL FIUME BACCHIGLIONE NELLA CONFORMAZIONE DEGLI INSEDIAMENTI URBANI DELLA CITTÀ DI PADOVA

Alessandro Giuriati



Il fiume Bacchiglione ha origine in provincia di Vicenza da un gruppo di torrenti che nascono nelle Prealpi Venete al confine con il Trentino. I principali sono l'Astico (che successivamente prende il nome di fiume Tesina), il Leogra, l'Orolo e il Timonchio; dai monti Berici riceve anche le acque del fiume Retrone.

Il corso del Bacchiglione si snoda tortuoso nella pianura passando a nord dei monti Berici e dei Colli Euganei fino a raggiungere Padova.

Nelle cartografie del territorio padovano e di parte del vicentino datate intorno al 1770, abbiamo una disposizione del bacino molto simile all'attuale nella prima parte del suo corso, dalle sorgenti a prima di Padova; nonostante non sia semplice esaminare mappe del fiume particolareggiate su grande scala precedenti al 1770, si crede che il fiume non abbia subito grosse modificazioni naturali o artificiali del suo corso, anche perché tuttora presenta un andamento meandriforme, costituito da continue curve e controcurve.

Un particolare molto importante e documentato è la teoria secondo cui un'ansa del Brenta sia la vera generatrice dell'insediamento patavino mentre il Bacchiglione sarebbe solo un affluente. Ma nelle cartografie, antiche e recenti, non sono riscontrabili segni che possano sostenere questa tesi. Sicuramente non ci si può basare su carte della fine del '700 per confutare questo argomento: si dovrebbero esaminare codici o scritti molto più antichi.

Carlo Frison in "Padova e il suo territorio, anno IV (1989) febbraio n. 17" dopo anni di studi scrive in un articolo di essere giunto alla conclusione che "il fiume che oggi chiamiamo Brenta, sin da epoca antica, anche preromana, non passava da Padova, mentre invece sembra che non ci sia alcun dato concreto per supporre che in età romana l'ingresso del Bacchiglione in città avvenisse in modo diverso da quello attuale: il percorso della Brenta, corrispondente all'incirca

a quello attuale per Curtarolo e Vigodarzere ha cominciato ad essere attivo già nel primo millennio avanti Cristo.”

Si sta tornando all’ipotesi espressa nel Seicento da Angelo Portenari che all’inizio della sua opera “Della felicità di Padova”, affermava che il Brenta anticamente, così come adesso, lasciava Padova alla sua destra e, anticamente sempre, tutto il Bacchiglione passava per la città.

In tutte le cartografie di fine Ottocento, si può notare la presenza del canale Scaricatore, costruito verso la metà del secolo XIX su progetto di Vittorio Fossombroni e di Pietro Paleocapa nel punto in cui il fiume si immette in città per ovviare alle piene del Bacchiglione, soggetto a forti variazioni di livello dell’acqua. Le due grandi inondazioni del 1882 e del 1905 portarono ad un ampliamento del canale, unica soluzione ai problemi idraulici sussistenti.

Oggi il fiume non soffre più di simili problemi: l’affluenza di acqua si é notevolmente ridotta grazie ai prelievi effettuati più a nord da parte degli acquedotti locali. Comunque, anche se ormai il Bacchiglione si é notevolmente ridotto, rimarchiamo l’interesse per questo corso, che con la sua natura mutevole ha segnato nel bene e nel male la storia della città di Padova.

Il fiume, quando lascia la città, si divide in due canali: quello del Piovego che si unisce al Brenta prima di Stra e quello di Roncayette che si getta nel canale di Pontelongo a Bovolenta. Quest’ultimo prosegue con il nome di Bacchiglione fino a pochi chilometri dalla foce dove si unisce al nuovo corso del Brenta, spostato dai veneziani (come il Sile e il Piave) nei secoli passati per evitare il rischio di un interrimento della Laguna Veneta.

Nel corso dell’Ottocento i fiumi Bacchiglione e Brenta potevano a tutti gli effetti essere considerati un comprensorio: ancora oggi si parla di bacino del Brenta e Bacchiglione. Infatti, sono comunicanti in ben tre punti: il canale Brentella li unisce fin dal 1314, il canale Piovego lega direttamente Padova con il Brenta e infine hanno la stessa foce dato che il corso diviene comune a circa 3 chilometri da Brondolo, a sud di Chioggia, dove si immette nel Mare Adriatico.

Questa rete di raccolta e di convogliamento delle acque si articola prevalentemente nella provincia di Padova. Infatti, il Bacchiglione, nel vicentino, aveva e continua ad avere un corso tortuoso ma continuo, senza ramificazioni o collegamenti con altri fiumi: per questo motivo l’analisi di Padova e del territorio circostante, così ricco di insediamenti, è un’importante chiave di lettura per capire il rapporto tra territorio e antropizzazione.

Il bacino idrografico del Bacchiglione comprende rami che nascono, ciascuno in rapporto diverso, da ogni tipo di rilievo o massiccio presente (forme di denudazione) per quanto riguarda le sorgenti e i torrenti affluenti nell’alto corso. Nel basso corso (da Vicenza circa al mare), abbiamo solo la presenza dei colli Berici ed Euganei in quanto a rilievi collinari prealpini, mentre il rimanente territorio é strutturato come deposito fluviale della pianura alluvionale recente.

Per quanto riguarda il profilo geologico, la maggior parte del bacino é un deposito alluvionale e fluvioglaciale con limi e argille prevalenti; la restante parte a nord-ovest invece é composta di dolomie o vulcaniti basaltiche con tracce di calcari oolitici.

Esaminando il comprensorio del Bacchiglione, si nota la presenza sul corso principale di piccoli e medi insediamenti, di due grandi città (Vicenza e Padova) e di numerosi paesi sparsi lungo i rami secondari e gli affluenti.

Come possiamo vedere esaminando la cartografia esistente, la differenza tra Vicenza e Padova (che oggi si quantifica soprattutto in ambito demografico) é in stretto rapporto con la conformazione del Bacchiglione. Nel caso di Vicenza abbiamo uno sviluppo urbano basato sull’unione di più fiumi: una convergenza di vari affluenti offre un’occasione per la crescita di

una comunità che ha trovato un elemento accentrante. Per quanto riguarda Padova, invece, l'agglomerato urbano nasce in un'ansa del fiume, sfruttando il fatto naturale: la presenza di un fiume o di un fossato diviene un ottimo supporto difensivo per una città come Padova che piano piano nel tempo assume un ruolo determinante come baluardo della Repubblica Veneta sulla terraferma.

Continuando l'analisi degli altri centri disseminati lungo il corso d'acqua si possono distinguere due gruppi di insediamenti: al primo gruppo appartengono i paesi che sono sorti dall'incontro del fiume con una strada (Ponte S. Nicolò, Pontelongo, Anguillara, Montegalda, Stanghella, S. Urbano, Torri di Quartesolo, Quinto Vicentino); al secondo gruppo, invece, quelli che si trovano nel punto d'incontro di due o più affluenti (Battaglia Terme, Monselice, Este, Bovolenta, Carmignano, Limena, Trambacche). Certamente ogni nucleo ha una sua origine e un suo sviluppo strettamente collegato con il fiume, ma un'analisi più attenta della città di Padova può rivelare una serie di caratteristiche che nel tempo hanno contribuito ad accrescere l'importanza del sito e lo spazio economico e sociale da cui si irradia la sua influenza.

Data l'intenzione di continuare su Padova per quanto riguarda lo studio del rapporto fiume-città, potrebbe essere utile avere una panoramica della popolazione residente e presente nel Comune di Padova secondo i censimenti redatti in un arco di tempo che va dal 1871 al 1981.

	1871	1881	1891	1901	1911	1921
Residente	64862	70753	n.p.	81242	96118	108912
Presente	66107	72174	79916	82281	96230	112021

  

	1931	1941	1951	1961	1971	1981
Residente	126843	151172	167672	197680	231599	234678
Presente	131066	155885	173345	206256	240566	241526

Lo sviluppo urbano e demografico di Padova e la sua funzione di importante polo economico e culturale della terraferma veneta, sono naturalmente legati anche alla sua posizione geografica, nel cuore produttivo del Veneto agricolo, al centro di una fitta raggiera di strade che si diramano nel contado e nella regione, punto strategico vitale delle vie di comunicazione nazionali, all'incrocio tra le principali arterie che attraversano la pianura padana da oriente a occidente e quelle colleganti il nord-est al centro-sud.

Se ne riscontra un chiaro esempio sulla cartografia, dove la raggiera delle strade nazionali e provinciali ripercorre per lo più i tracciati delle antiche vie romane. Con questa si intreccia l'assai più densa rete delle vie comunali, formando tutte insieme un'enorme griglia che misura oltre 3000 chilometri di lunghezza, senza contare le vie private.

L'autostrada Padova-Venezia, inaugurata nell'ottobre 1933, sottolinea la posizione privilegiata della città nel sistema di comunicazioni del Veneto e la centralità dell'asse Padova-Venezia.

La funzione strategica della città nel sistema stradale trova riscontro nella sua importanza come nodo ferroviario, punto di incrocio delle due linee nazionali provenienti da Bologna e da Torino-Milano per Venezia-Trieste e per il Tarvisio, e collegato con la rete regionale mediante la Padova-Bassano-Trento e la Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna.

La navigazione interna, che nei secoli passati aveva avuto un ruolo di fondamentale importanza per l'economia padovana, oggi non viene più considerata utile.

Fino agli anni Cinquanta del Novecento numerosi natanti percorrevano ancora le vie d'acqua trasportando carbone, cereali ed altri prodotti agricoli, legname, pietrisco e materiali da

costruzione. Arteria principale restava la linea Fusina-Dolo-Stra-Padova attraverso i fiumi Brenta e Piovego.

Esiste ancora un utilizzo turistico del Bacchiglione-Brenta da parte del “Burchiello”, imbarcazione di media grandezza che, costruita sul modello dei vecchi “burchi” da trasporto, percorre periodicamente la distanza Padova-Venezia per esclusivo fine paesaggistico-naturalistico.

Nel sistema delle vie d’acqua presenti sul territorio non dimentichiamo la famosa idrovia Padova-Venezia, canale navigabile lungo circa 27 chilometri progettato negli anni Sessanta del Novecento per collegare la zona industriale di Padova alla Laguna Veneta e mai completato. Ad oggi sono stati realizzati quasi 11 chilometri di canale, poco più di una decina tra ponti stradali e ferroviari, una traversa sul fiume Brenta (opera parziale), una chiusa mobile in destra del fiume Brenta e una conca di navigazione.

La città di Padova agli inizi del Novecento ha ancora una fisionomia strettamente legata alle acque: tra la prima e la Seconda guerra mondiale si propone di risanare la zona del centro storico, causando invece un danno incalcolabile alla memoria storica più della stessa guerra. Dagli anni Trenta del Novecento sono iniziati alcuni lavori di sistemazione urbana che hanno portato alla demolizione e ricostruzione del centrale quartiere S. Lucia, per creare l’attuale Piazza Insurrezione (già Piazza Spalato) e le moderne vie adiacenti. Successivamente, negli anni Cinquanta del Novecento sono stati coperti e utilizzati come strade carrabili molti canali del centro storico per permettere la crescita della città “moderna”. Di conseguenza tutta la rete idrica rimanente, trascurata ed inutilizzata a favore del trasporto su gomma, è andata in lento ed inesorabile decadimento. La vera essenza del rapporto uomo-natura non è stata rispettata e la città ha lasciato andare per sempre, quasi fosse un simbolo di regresso, l’utilizzo delle vie d’acqua.

Con il senno del poi, si può riscontrare che le strade costruite sopra ai canali tombinati non sono mai state in grado di smaltire il numero sempre maggiore di veicoli transitanti come si era sperato ai tempi degli “interventi rivolti al futuro” e si sono sentite, in vari tempi e da più parti, proposte sulla risistemazione del centro con un’eventuale riapertura dei canali e un convogliamento del traffico verso l’esterno della città.

Certamente questi progetti non sono attualmente realizzabili, se non con pesanti sconvolgimenti morfologici e costi sproporzionati rispetto alla concreta utilità ottenibile. Un modo decisamente più interessante di avviare questo processo di riconversione della città all’acqua potrebbe essere il completamento della sopracitata idrovia Padova-Venezia, lasciando da parte, per considerazioni del tutto oggettive, le visioni nostalgiche o romantiche delle vecchie vie d’acqua cittadine, simbolo della natura inserita nell’ambiente costruito solo per il piacere della vista.

## RIFLESSI ON LINE

Iscrizione presso il Tribunale di Padova  
n.2187 del 17/08/2009

Direttore Responsabile  
Luigi la Gloria  
luigi.lagloria@riflessionline.it

Vice Direttore  
Anna Valerio  
anna.valerio@riflessionline.it

Coordinatore Editoriale  
Gianfranco Coccia