

RIVISTA DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI

ATENEIO VENETO

ESTRATTO

anno CCIX, terza serie, 21/II (2022)



ATTI E MEMORIE DELL'ATENEIO VENETO

ATENEIO VENETO

Rivista di scienze, lettere ed arti
Atti e memorie dell'Ateneio Veneto



1 8 1 2

ATENEEO VENETO

Rivista semestrale di scienze, lettere ed arti

Atti e memorie dell'Ateneo Veneto

CCIX, terza serie 21/II (2022)

Autorizzazione del presidente
del Tribunale di Venezia,
decreto n. 203, 25 gennaio 1960
ISSN: 0004-6558
iscrizione al R.O.C. al n. 10161

direttore responsabile: Michele Gottardi
segreteria di redazione: Marina Niero
e-mail: niero@ateneoveneto.org

comitato di redazione
Antonella Magaraggia, Shaul Bassi,
Linda Borean, Gianmario Guidarelli
Simon Levis Sullam,
Filippo Maria Paladini

comitato scientifico
Michela Agazzi, Bernard Aikema,
Antonella Barzazi, Fabrizio Borin,
Giorgio Brunetti, Donatella Calabi,
Ilaria Crotti, Roberto Ellero,
Patricia Fortini Brown, Martina Frank,
Augusto Gentili, Michele Gottardi,
Gianmario Guidarelli
Michel Hochmann, Mario Infelise,
Mario Isnenghi, Paola Lanaro,
Maura Manzelle, Paola Marini,
Stefania Mason, Letizia Michielon,
Daria Perocco, Dorit Raines,
Antonio Alberto Semi, Luigi Sperti
Elena Svalduz, Xavier Tabet,
Camillo Tonini, Alfredo Viggiano,
Guido Zucconi

Editing e impaginazione
Omar Salani Favaro

Stampato dalla tipografia
Grafiche Veneziane soc. coop.
Spedizione in abbonamento



ATENEEO VENETO onlus
Istituto di scienze, lettere ed arti
fondato nel 1812
210° anno accademico

Campo San Fantin 1897, 30124 Venezia
tel. 0415224459
<http://www.ateneoveneto.org>

presidente: Antonella Magaraggia
vicepresidente: Filippo Maria Carinci
segretario accademico: Alvise Bragadin
tesoriere: Giovanni Anfodillo
delegato affari speciali: Paola Marini

I saggi pubblicati dalla rivista sono sottoposti
alla procedura *double-blind* secondo
la normativa Anvur



Iniziativa regionale realizzata in attuazione
della L.R. n. 17/2019 – art. 32

I N D I C E

SAGGI

- 9 Simone Fatuzzo, *Tre case cittadinesche per un palazzo patrizio (XVI-XVIII secolo). Giangiacomo de' Grigis e il palazzo Foscarini Giovanelli a San Stae*
- 31 Sabine Hermann, *Un racconto sconosciuto (1672) dell'esplorazione delle piramidi di Giza*
- 41 Emma Filipponi, *A sollievo del fiume. La gestione del réseau idrico padovano nel Settecento*
- 63 Margherita Mittone, *Filippo Lavezzari (Venezia, 1836-1917). Tra ingegneria idraulica e conservazione dei monumenti*
- 85 Adolfo Bernardello, *Pietro Paleocapa colto nelle sue incombenze quotidiane (1807-1848)*
- 93 Guido Zucconi, *L'architetto e il docente di una consapevole transizione*
- 113 Michela Pirro, *Ricostruire l'Italia. L'opera della Pontificia commissione centrale per l'arte sacra in Abruzzo nel secondo dopoguerra*
- 139 Maura Manzelle, *Un "progetto tentativo". Il monumento Venezia alla Partigiana di Carlo Scarpa (riva dei Partigiani, Venezia, 1964-1969)*

PREMIO *ACHILLE E LAURA GORLATO*, VII EDIZIONE (2020)

- 173 Teresa Bernardi, *Il welfare itinerante. Le doti delle donne greco-ortodosse in viaggio attraverso l'Adriatico (XVII e XVIII secolo)*

LE SCIENZE UMANE PER L'AMBIENTE

- 215 Shaul Bassi, *Le Scienze umane per l'ambiente, oltre le discipline tradizionali*
- 217 Petra Codato, *Peregrinazioni Lagunari. Un'esplorazione della laguna di Venezia dalla prospettiva delle Environmental Humanities*
- 241 Holden Turner, *Inondando il marmo. I mosaici pavimentali di San Marco per l'Antropocene*

MEMORIE

- 263 Mauro Pitteri, *Per la riscoperta di Marco Belli (1857-1929)*
- 271 Giorgio Bolla, *L'epistemologia dell'ars medica*

TAVOLE

ATTI DELL'ATENEO VENETO

- I Quadro dell'attività accademica 2022
- XV Assemblee e bilanci

Emma Filippini

A SOLLIEVO DEL FIUME.

LA GESTIONE DEL RÉSEAU IDRICO PADOVANO NEL SETTECENTO*

Eseguiti tra il XIII e il XIV secolo – in quel travagliato periodo nel quale la città, per difendersi dalle mire politiche dei Della Scala, signori di Verona, vide l'affermarsi della signoria dei Da Carrara (1318) – i primi interventi sulle acque urbane della città di Padova, gestiti dall'apposita magistratura degli *Ingrossatori*¹, servirono a impostare il sistema di canalizzazione delle acque dei fiumi Brenta e Bacchiglione, permettendo loro di entrare in città seguendo la traccia dei due alvei che saranno in seguito chiamati Tronco maestro e Naviglio interno².

A partire dal XVI secolo, passata sotto il dominio diretto della Serenissima, la città continuò a espandersi e le risorse idriche urbane conobbero un sostanziale aumento del loro grado di sfruttamento, con la nascita di botteghe e laboratori artigiani, esercizi commerciali e mulini. Allargatasi e arricchitasi di nuove funzioni, Padova divenne una tra le più importanti città d'acqua del Veneto, grazie anche alla presenza di ben tre porti fluviali e di una grande quantità di prese d'acqua, dai nomi più curiosi: pozzo Dipinto, pozzo del Campione, pozzo Mendoso³. Il collegamento tra il centro e la periferia era inoltre garantito dalla presenza della cinta muraria: grazie alla loro praticabilità, le mura potevano connettere vari punti della città tramite un complesso sistema di ponti, torri e porte (fig. 1).

* Questo saggio è un riadattamento di un capitolo della tesi di dottorato discussa dall'autrice. La tesi è risultata vincitrice, nel 2020, del premio Morelli dell'Associazione Italiana di Storia urbana ed è stata recentemente pubblicata in lingua inglese da Aisu International: EMMA FILIPPINI, *A Europe of water. Napoleonic projects for Paris and Padua (1797-1814)*, Torino, Aisu International, 2023.

¹ La Magistratura degli Ingrossatori era finalizzata al controllo e alla gestione in "materia di acque". Si veda GIUSEPPE GENNARI, *Dell'Antico corso de' fiumi in Padova e ne' suoi contorni, e de' cambiamenti seguiti con altre curiose notizie, e un saggio della legislazione de' padovani sopra questa materia*, Padova, Conzatti, 1776, p. 90.

² EMMA FILIPPINI, *A Europe of water. Napoleonic projects for Paris and Padua (1797-1814)*, Torino, Aisu International, 2023, pp. 32-35.

³ SANTE BORTOLAMI, *La città "acquatica": aspetti e momenti della trasformazione urbanistica medioevale*, in *Padova città d'acqua*, a cura di Giorgio Ronconi, Padova, La Garangola, 1989, pp. 32-34.

Tutte le canalizzazioni secondarie che erano state create nel corso degli secoli avevano però generato un disequilibrio nel rapporto tra le acque interne e la navigazione ne risentì in termini di efficienza e rapidità. Per questo furono creati una serie di sostegni, detti anche *vampadure*, che, regolando il livello dell'acqua dei canali, riuscivano a favorire la navigazione e gli altri usi. In questo senso, l'opera più importante fu la costruzione, nel Cinquecento, della «conca per la navigazione delle Porte Contarine»⁴ e la creazione del nuovo manufatto permise di sopprimere i vecchi sostegni.

La mappa della città di Cristoforo Sorte (1510-1595), datata al 1550, illustra in maniera piuttosto chiara la struttura idraulica di Padova della prima metà del XVI secolo (fig. 2). Le nuove mura avevano allargato i confini dell'*urbs* fino a comprendere una zona con molti canali, scavati – è ragionevole ipotizzarlo – sfruttando una serie di licenze concesse dal comune ai privati e alle congreghe religiose⁵. La redazione del disegno di Sorte aveva probabilmente come finalità quella di documentare la maggiore o minore necessità di interventi di vario tipo: nel disegno è segnata infatti la costruzione di alcuni edifici in aree specifiche, come quelle del Prato della Valle, di Santa Croce, di porta Saracinesca e di porta San Giovanni⁶.

Fu però soprattutto nel corso del XVIII secolo che il tema della buona gestione e della corretta conservazione della rete idrica della città diventò centrale e fu l'occasione per pianificare e mettere parzialmente in opera una serie di interventi non solo alla scala architettonica e urbana, ma anche a quella territoriale.

Un sistema articolato per i trasporti e l'approvvigionamento

Nella rete delle acque padovane, dunque, ogni singola derivazione era importante per il buon equilibrio del sistema, ma alcuni interventi erano senza dubbio considerati più urgenti di altri. Oltre all'area delle

⁴ VENEZIA, *Archivio di stato* (d'ora in poi ASVe), Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini, Copia della lettera del Capitano di Padova Donado al doge Andrea Gritti e Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini, Informazione riguardante il Canal di navigazione di Padova dal Ponte di Legno sino alle Porte Contarine, databile.

⁵ EUGENIA BEVILACQUA, *La situazione idrologica della città nel Cinquecento*, in *Padova città d'acque*, a cura di Giorgio Ronconi, Padova, La Garangola, 1989, p. 47.

⁶ EAD., *Le acque esterne ed interne della città di Padova*, in *Padova: il volto della città. Dalla pianta del Valle al ftopiano*, a cura di Eugenia Bevilacqua e Lionello Puppi, Padova, Editoriale Progamma, 1987, p. 49.

porte Contarine, del ponte Molino e del Portello, l'area a sud e sud est della città era al centro delle attenzioni del governo veneziano. Venata da numerose derivazioni, che solcavano terreni a loro volta bassi e paludosi, l'area presentava spesso dei problemi di navigazione, legati soprattutto alle inondazioni dei canali e dei terreni circostanti, come l'area del Prato della Valle e dei giardini di Vanzo (fig. 3).

Probabilmente per questo, il 27 settembre 1767 i proprietari di alcune macine localizzate a sud est della città chiesero la messa in atto di urgenti lavori di consolidamento degli argini del canale di Santa Chiara. Partendo dalla porta delle Torricelle, il canale collegava all'epoca il Naviglio interno al canale di San Massimo che veicolava le acque urbane fino al canale delle Roncajette che funzionava da scaricatore.

La costante caduta di massi nel canale, causata dalle piene, impediva infatti il buon corso della derivazione «della quale conosciuta molto importante la conservazione», limitando l'apporto di energia alle macine e impedendo una corretta navigazione del canale⁷.

Già qualche anno prima, nel 1766, i savj Giulio Contarini, Marco Calbo, Andrea Querini, Giacomo Corner, Benedetto Grimani e Girolamo Ascanio Molin avevano pubblicato un altro decreto, che faceva riferimento a una disposizione approvata dal Senato veneziano più di sessant'anni prima⁸.

Il testo fa riferimento ad alcuni lavori eseguiti alla fine del Seicento dal proto Alvise Giaccon, e autorizzati dall'allora vice-podestà e "capitano" di Padova Giovanni Donà: si trattava per lo più di opere finalizzate all'innalzamento di alcuni argini cittadini, ed eseguite nell'area nord di ponte Molino e quella a sud della porta delle Torricelle e del canale delle Roncajette.

Il 22 marzo 1766 i savj ordinano dunque che non venga alterato in alcun modo l'assetto stabilito dopo i lavori del 1693, e soprattutto che non si innalzi alcun muro lungo il corso del canale delle Roncajette, come si era cercato di fare: «essendo comandato che sussista e nessuno ardisca porvi mano ed alterarla, tanto meno di alzarvi mai nessuna opera di Muro, come pareva a volersi arditamente tentare nel Canal di Roncajette»⁹.

⁷ PADOVA, *Archivio di Stato* (d'ora in poi ASPd), Acque, b. 11, f. XII, Canali interni della città di Padova, Canale di Santa Chiara, 1767-1768.

⁸ ASVE, Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini.

⁹ *Ibid.*

Nel 1782, poi, gli abitanti della contrada di Vanzo chiedono al Podestà che venga effettuata un'urgente escavazione della piccola derivazione che si sganciava dalla porta Saracinesca e che, correndo verso est, si collegava al canale delle Torricelle: «Fiumicello, che dalla Porta Saracinesca entra nella città di Padova, e scorrendo per la Contrada del Vanzo si unisce e scarica nel Canale inferiore delle Torreselle»¹⁰.

Oltre alle canalizzazioni interne, anche i fiumi individuavano i punti nevralgici dell'assetto idrico della provincia: dal loro corso e dalla loro maggiore o minore portata dipendeva la stabilità dei canali cittadini, la loro navigabilità e la produzione di energia.

Fu proprio a partire dalla seconda metà del XVIII secolo che furono messi a punto una serie di progetti per la sistemazione dei fiumi principali: a quell'epoca, infatti, gli interventi di ingegneria idraulica potevano contare su delle solide cognizioni scientifiche, ottenute grazie allo studio dei numerosi trattati che erano stati a mano a mano pubblicati, come quello di idraulica teorica di Benedetto Castelli (1578-1643) della seconda metà del Seicento o quello di idraulica fluviale di Domenico Guglielmini (1655-1710)¹¹.

Compilata nel 1739 su commissione di Giovanni Poleni (1683-1761), la mappa del cartografo Antonio Tintori può essere considerata ancora oggi un vero e proprio documento di lavoro sul quale poter redigere un programma di risanamento da presentare agli amministratori veneziani. Il disegno delle mura, che nella mappa di Cristoforo Sorte risultava molto chiaro, nella mappa del Tintori è invece più abbozzato. Molto particolareggiato è invece il disegno del tracciato della rete idrica, sia per le canalizzazioni principali sia per quelle secondarie, con le loro successive connessioni (fig. 4).

Negli intervalli tra gli anni 1752-1756 e 1761-1765 il Brenta fu l'oggetto di numerosi lavori di taglio e regolazione¹² ed entrambi i fiumi subirono, rispettivamente nel 1786 e nel 1787, un intervento di livellazione delle acque in diversi punti, resosi indispensabile per tentare di tenere sotto controllo le piene. Negli stessi anni, il corso del Bacchiglione era fornito ancora di molti sostegni: le opere idrauliche

¹⁰ ASPd, Acque, b. 25, f. IX, Canale detto fiumicello in contrada S. Maria in Vanzo.

¹¹ BEVILACQUA, *Le acque esterne*, p. 52.

¹² ASVe, Savi ed esecutori alle acque, b. 976.

atte a regolare il flusso delle acque negli alvei, servivano a monitorare i livelli d'emergenza delle piene¹³.

Grazie allo studio delle mappe, è possibile notare la particolare prudenza della magistratura veneziana alle acque rispetto agli interventi di modifica delle reti idriche della terraferma: qualsiasi lavoro da effettuare, infatti, avrebbe generato non solo modifiche sulla rete idrica padovana, ma anche ripercussioni sulla laguna, dove era invece fondamentale mantenere il giusto equilibrio tra acque dolci, acque *salse* e acque *torbide*. Un equilibrio essenziale per garantire l'esistenza stessa di Venezia. Proprio per questo, come è noto, nei secoli precedenti al XVIII, il magistrato aveva condotto tutte le opere di allontanamento delle foci fluviali dalla laguna, allungando però, in questo modo, il corso del fiume in terraferma, provocando una diminuzione della pendenza e un aumento della frequenza delle piene, delle rotte e delle alluvioni.

Le aree di intervento: dalle porte Contarine alla derivazione dell'Allicorno

In questo complesso sistema idrico tutto ciò che accadeva alla scala territoriale, in termini di inondazioni, flussi acquei e opere di manutenzione sui fiumi maggiori, si rifletteva irrimediabilmente sulle canalizzazioni interne alle mura.

Per la sua morfologia complessa, infatti, la rete delle vie d'acqua cittadine di metà-fine Settecento richiedeva, da parte dei tecnici e dei governanti, la messa in campo di lavori di monitoraggio, di conservazione e di potenziamento importanti tanto quelli che si immaginava di eseguire sui due grandi fiumi, nella laguna, nei lidi e nei porti.

All'interno della compagine urbana erano due (oltre all'area a sud del centro) le zone più delicate sulle quali era stato necessario lavorare e sulle quali si continuò a operare per tutto il Settecento: la fascia delle porte Contarine e dei mulini di ponte Molino, a nord, e l'area del Portello della città, a est (fig. 5).

In una lettera non datata del 1523, a seguito di rimostranze sessantennali da parte dei comitati dei *barcaroli* sulla effettiva difficoltà di navigazione del canale che permetteva di trasportare le merci fino a Venezia, l'allora *capitano* di Padova, Francesco Donado, mette al cor-

¹³ ASVe, Savi ed esecutori alle acque, bb. 994-995.

rente il doge Andrea Gritti di aver designato Giacomo Dondi dall'Orologio come *ingegnere* per la costruzione della chiusa delle Contarine e dei suoi *portoni*¹⁴.

La chiusa, con porta a doppio battente all'interno e a battente unico all'esterno, aveva una duplice funzione: da un lato sarebbe servita a permettere alle imbarcazioni – *burchi* e *burchielli* per il trasporto delle persone e *peote*¹⁵, battelli e zattere per quello delle merci – di superare la differenza di quota tra le acque esterne del Piovego e quelle interne del Naviglio; dall'altro, i *portoni*, transitabili con il pagamento di un pedaggio, avrebbero permesso di mantenere un buon livello di navigazione del Naviglio interno, facilitando il percorso delle barche¹⁶.

Il punto di ingresso a nord della città, quello che comprendeva il sistema della chiusa dei Carmini, di quella delle porte Contarine e di quella di Porciglia, costituiva quindi uno dei nodi più delicati del sistema delle canalizzazioni urbane padovane.

Poco lontano dalle porte Contarine, infatti, trovava posto l'area di mulini, adiacente al cosiddetto ponte Molino. I mulini erano presenti nella zona in numero molto elevato: poiché da un censimento del 1811 risultarono essere ventisei¹⁷, alla metà del Settecento, quando le attività produttive legate alle acque erano ancora alla base dell'economia urbana, erano probabilmente molti di più.

La presenza dei mulini, se da un lato contribuiva a mantenere fiorente i commerci e le finanze cittadine, dall'altro, deviando in parte le acque, creava degli scompensi idrici al Naviglio interno, indebolendo ulteriormente un'area già di per sé molto delicata.

Poco lontano dalle porte Contarine e dall'area dei mulini vi era un'altra area considerata fragile dalle magistrature. Localizzata in periferia, ma ancora dentro le mura, la zona del Portello trovava posto lungo le placide acque del Piovego. La porta del Portello, che ancora oggi campeggia all'incrocio tra via del Portello, via Loredan e via Gradeno, costituiva l'accesso all'area portuale interna della compagine

¹⁴ ASVe, Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini, Copia della lettera del Capitano di Padova Donado al Doge Andrea Gritti.

¹⁵ I *burchi*, i *burchielli* e le *peote* erano le tipiche imbarcazioni veneziane, adatte non solo ad attraversare la laguna, ma anche a risalire o riscendere il corso del Brenta.

¹⁶ Ivi, Informazione riguardante il Canal di navigazione di Padova dal Ponte di Legno sino alle Porte Contarine.

¹⁷ ASPd, Atti Comunali, b. 97.

urbana, dove le imbarcazioni potevano sostare e manovrare le merci oggetto dell'attività di *import-export* della città. È probabile che il porto sul Piovego avesse sostituito, intorno al Cinquecento, il punto di approdo del Portello Vecchio, con ogni probabilità anticamente situato all'incrocio tra il canale di San Massimo e quello delle Roncajette, che garantiva il collegamento con Venezia in epoca pre-rinascimentale.

È nel 1753 che il *proto* di Padova, Giacomo Savio, scrive al Podestà e al *Capitano* della città, dando notizia di alcuni problemi idrici proprio nell'area del Portello nuovo, che avevano messo in pericolo gli edifici della dogana e dei corrieri, nonché la strada pubblica e alcuni edifici privati¹⁸.

A seguito di un'ispezione da lui stesso condotta, il *proto*, indica «i rimedj opportuni» da effettuarsi per risolvere la situazione: piccoli innalzamenti, alcune demolizioni e soprattutto consolidamenti finalizzati ad aumentare la resistenza degli argini riservati alle due zone «del Porto col Ponte, del porto vecchio e del Porto nuovo»¹⁹.

In questo quadro, va chiarito che, oltre alla manutenzione dei punti nevralgici, ciò che destava preoccupazione tra i vertici amministrativi, e che richiedeva attenzione da parte dei tecnici, erano anche alcuni dei canali interni alla città. Si trattava soprattutto di quelli che veicolavano dentro le mura l'acqua dei fiumi maggiori e che per questo costituivano l'ossatura fondamentale di tutto il complesso sistema delle derivazioni: i due rami principali – Tronco maestro e Naviglio interno – ai quali si aggiungeva la derivazione maggiore dell'Alicorno.

Il Tronco maestro, che, nella sua relazione, il matematico Giuseppe Rossi chiamava «Canale di Padova»²⁰, raccoglieva e immetteva in città le acque del Bacchiglione, che dal bastione dell'Alicorno correvano fino alla biforcazione della porta Saracinesca in direzione nord. Il Naviglio interno si connetteva invece al Tronco maestro passando attraverso la zona dei mulini e, oltre alle acque del Bacchiglione, si arricchiva di quelle del Piovego che, dalle mura esterne, entravano in città attraverso la chiusa delle porte Contarine e si spingevano a sud fino alla

¹⁸ ASVe, Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 976, Brenta. Regolazione 1752-1756, 1761-1765, Lettera di Giacomo Savio, Proto di Padova, al Podestà e al Capitano su lavori da eseguire nell'area del Portello.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ ASVe, Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini, Relazione del Pubblico Matematico intorno alle Acque di Padova, Parte prima.

porta delle Torricelle. Il canale dell'Alicorno, infine, recepiva le acque del Bacchiglione che si staccavano dal Bassanello, quindi prima ancora di arrivare alla porta Saracinesca e all'immissione nel Tronco maestro: dal torrione dell'Alicorno le acque correvano lungo le mura fino alla porta Santa Croce, che le immetteva in città in direzione est, fino alla connessione con il canale di San Massimo.

In questo complesso di canalizzazioni maggiori, era ovviamente molto importante che le due componenti del sistema, il Tronco maestro e il Naviglio interno, godessero di un buon sistema di afflusso e deflusso delle acque e, soprattutto, di un buon livello di navigabilità.

Per questo già alla fine del Quattrocento il doge Agostino Barbarigo aveva chiesto al Podestà e al *Capitano* di Padova di prevedere l'esecuzione di opere sul Naviglio interno al fine di migliorarne la navigazione da parte di *burchi e burchielli* che portavano le merci fino a Venezia²¹.

Intorno agli anni venti del Settecento, poi, la situazione del Naviglio interno era ancora molto complessa, soprattutto a causa della presenza delle acque "torbide" veicolate dagli apporti del Brenta da nord e del Bacchiglione da sud, tramite il Tronco maestro.

Nel 1719, infatti, con una lettera del 4 gennaio, Lorenzo Mazi, pubblico perito della città, scrive all'allora doge Giovanni II Corner che si era resa necessaria l'escavazione del Naviglio interno, eccessivamente intasato dai detriti: «l'unico e necessizoso rimedio sarebbe stata l'escavazione del Canal, il letto del quale da molti e molti anni si hora presente si è imbonito per le acque torbide che passano per detto Canale, che vengon dal fiume Brenta, et Bachiglione»²².

L'anno successivo si chiarisce ancora una volta che, nel corso dei secoli, il Naviglio si era riempito di detriti vari, di «rovinazzi, tereni, cenere, scovazze», per cause sia naturali, sia antropiche. I danni causati dalla scarsa navigabilità alle attività di *barcaroli* e commercianti, dunque, avevano portato il Collegio dei *savj* a ritenere indispensabile un'escavazione del canale, escavazione che peraltro

si vede fatta nelli due altri Rami, uno, che si stacca alle Bovette del Bastion Ali-

²¹ ASVe, Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini, Copia della lettera del Doge Agostino Barbarigo a Marin Garzoni e Marin Leoni, Podestà e Capitano di Padova.

²² Ivi, Copia della lettera di Lorenzo Mazi Perito Pubblico della città di Padova al Doge Giovanni II Corner.

corno, e scorrendo per la città, passa per il Pra della Valle e termina agli Edifici del Magio e del Ponte Corbo, l'altro alle Porte di Accademia, dette dell'Olmo, scorre per la città dietro agli Orzesini di Vanzo e termina agli Edifizi al Prato della Valle²³.

facendo riferimento all'escavazione del canale Alicorno e di quello di Olmo.

Alla metà del 1775 l'escavazione, però, non risulta ancora effettuata, nonostante le richieste inviate al Doge da parte di numerosi gruppi di barcaioli e di esperti: è dell'8 maggio 1775, infatti, una missiva inviata al Podestà dal comitato dei barcaioli di Padova, Este, Montagnana e Vicenza – tutte città che con Padova avevano uno stretto legame in termini "idrici" – nella quale si chiedeva, ancora una volta, l'escavazione del Naviglio, cioè «del canale unico navigabile dal Ponte di Legno sino alle Porte Contarine»²⁴. È probabile che i problemi relativi a questa escavazione così richiesta, ma mai messa in atto, fossero generati soprattutto dalle tempistiche legate ai calcoli per lo scavo e alla ricerca dei luoghi nei quali depositare i fanghi di risulta.

Appena qualche mese dopo, l'1 agosto 1775, è Alessandro Duodo, magistrato del Collegio dei savj ed esecutori alle acque, a scrivere al provveditore di Padova Andrea Memmo chiedendo di dar corso all'escavazione del canale «esteso dal Ponte di Legno sino alle Porte Contarine» – cioè del Naviglio interno – tenendo in considerazione comunque l'esigenza di ripulire il vecchio canale di Este «da cui al caso non si potrebbe prescindere, se s'intendesse di architattar cosa utile ne' grand'oggetti della navigazione»²⁵. Il governo padovano, infatti, aveva già ben chiari i legami idraulici, gli equilibri acquei che intercorrevano tra i canali interni e quelli esterni alla città, prospettando dei lavori che tenessero conto non solo della navigabilità della compagine urbana, ma anche di quella esterna, verso le altre città della provincia, intendendo così, appunto, di «architattar cosa utile».

Oltre al Tronco maestro e al Naviglio interno, anche il canale Alicorno costituiva uno dei punti focali delle attività degli ingegneri idraulici della Serenissima.

²³ ASVe, Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini, Informazione riguardante il Canal di navigazione di Padova dal Ponte di Legno sino alle Porte Contarine.

²⁴ ASPd, Acque, b. 12, f. IV, Escavo del Canale interno dal Ponte di Legno alle Porte Contarine.

²⁵ *Ibid.*

È del maggio 1767 un piano presentato dai tecnici padovani al Collegio dei *savj* ed esecutori, ma mai effettivamente realizzato, per spostare le acque della deviazione totalmente fuori dalla compagine urbana: facendole correre lungo i fossati delle mura sud, l'Alicorno si sarebbe ricongiunto alle acque del canale di San Massimo, solo dopo aver passato il ponte Corvo verso lo scaricatore del canale delle Roncajette²⁶.

Per effettuare questi lavori secondo i tecnici si sarebbe dovuta costruire una chiusa munita di portoni – come quella delle Contarine – che avrebbe permesso di regolare l'afflusso di acqua durante le piene e che si sarebbe coordinata con la costruzione di un nuovo canale di deflusso delle acque, esterno alla città.

La conservazione dell'efficienza dei canali maggiori e l'individuazione di punti nevralgici nella città sui quali impostare interventi puntuali e risolutivi erano operazioni che si inserivano all'interno di un quadro locale di grande vitalità operativa, che si basava su un'antica esperienza nel campo dell'ingegneria idraulica e su delle conoscenze scientifiche di alto livello.

1775: il nuovo Prato della Valle

Fondamentale per il circuito della navigazione e per consentire una corretta adduzione idrica alla città, il settore meridionale della compagine urbana era dunque segnato da numerose e antiche canalizzazioni, le cui maggiori erano il già citato canale dell'Alicorno, il canale dell'Olmo e il canale di Santa Sofia. Esse defluivano tutte verso il canale di San Massimo ed erano state derivate direttamente dal Bacchiglione. La presenza delle derivazioni, in combinazione con la bassa quota dei terreni circostanti, aveva da sempre creato diversi squilibri idrici, come le frequenti inondazioni, con conseguenti difficoltà nella navigazione dei canali e danni alle colture. Nel 1767 la Serenissima inizia subito a regolare il corso dell'Alicorno deviandone una parte fuori dalle mura e re-immettendola in città solo all'altezza del ponte Corvo.

Il 1767 segnò un'annata importante per la zona sud della città anche per un altro motivo: nell'agosto dello stesso anno, infatti, il governo decretò il passaggio, dalla mano privata a quella pubblica, di una vasta

²⁶ ASVe, Savi ed esecutori alle acque, Atti, b. 541, Padova. Canali e Molini, Piano presentato al Magistrato alle Acque per condurre la Bovetta Alicorno dietro alle mura di Padova (copia delle carte).

area che ricadeva proprio a ridosso del corso del canale dell'Alicorno, l'area del cosiddetto Prato della Valle. I terreni del Prato, che probabilmente si configurava come una piccola depressione, erano frequentemente soggetti a ristagni di acqua, che bloccavano lo sfruttamento dell'area.

A seguito della deviazione di una parte dell'Alicorno fuori dalle mura, il governo veneziano si trovò quindi di fronte alla necessità di riorganizzare in maniera radicale anche questa zona. Il progetto di regolazione idraulica e di riorganizzazione architettonica diede luogo, come è noto, a una delle più importanti e rivoluzionarie opere di rigenerazione urbana del Settecento padovano.

Storicamente, l'area prendeva anche il nome di "campo Marzio". La denominazione Prato della Valle gli fu data più avanti, probabilmente nel Medioevo, per indicare che nella "valle" paludosa si svolgevano delle fiere stagionali, in ottobre la fiera di Santa Giustina e in giugno quella tradizionale del Santo.

Quando nel 1767 i territori del Prato divennero di proprietà pubblica il Podestà di Padova nominò quattro provveditori chiamati Presidenti di Prato e, qualche anno più tardi, nel 1775, la Serenissima nominò il nuovo Rettore per la città, che si sarebbe dovuto occupare dei lavori di riorganizzazione del Prato.

La scelta dogale cadde su Andrea Memmo (1729-1793), figlio di un'illustre famiglia veneziana. Parallelamente a una sfavillante carriera all'interno dell'amministrazione della Repubblica – per la quale divenne provveditore alla giustizia Vecchia nel 1771 – Memmo coltivava fruttuose amicizie tra cui quella con Carlo Lodoli (1690-1761). Quest'ultimo lo introdurrà alla teoria dell'architettura – Memmo curò in seguito la pubblicazione degli *Elementi di architettura lodoliana* – e la nomina ad ambasciatore della Repubblica Veneta presso lo stato Pontificio gli permise di soggiornare a Roma e di entrare in contatto con personaggi di spicco dell'epoca, come Antonio Canova, Francesco Piranesi e Giannantonio Selva²⁷.

Quando nel 1775 Memmo venne nominato rettore della città di Padova, la situazione del Prato, del canale dell'Alicorno e delle aree

²⁷ GUIDO ZUCCONI, *Il Prato e l'Isola: realtà e sogno di Andrea Memmo*, in *Il bello e l'utile. Prato della Valle nella Padova di Memmo*, a cura di Id., Venezia, Marsilio, 2012, pp. 32-37.

circostanti era oramai ingestibile ed era diventato sempre più difficile per la Serenissima rimandare gli organici e radicali lavori finalizzati alla regolazione idrica dell'area.

Pur avendo ricevuto l'autorizzazione a procedere e pur essendo in possesso del rilievo dell'area, Memmo si trovò immediatamente a dover affrontare i problemi finanziari. Le casse pubbliche patavine vivevano infatti un periodo di grande crisi: erano incapaci di incamerare, come invece faceva Venezia, gli introiti delle tassazioni temporanee, che avrebbero permesso di generare dei flussi di cassa piuttosto stabili. La città, peraltro, non poteva contare neanche sulla presenza di un catasto particellare, fondamentale per calibrare la tassazione di beni immobili e fondiari.

Per la realizzazione del suo ambizioso progetto, il rettore Memmo optò quindi per avviare una forma di autofinanziamento calibrato sulle effettive disponibilità dei singoli contributori. L'iniziativa registrò un discreto successo e alla fine saranno più di ottocento le persone che contribuiranno alla cosiddetta cassa Prato²⁸.

Gli obiettivi principali del progetto di Memmo erano essenzialmente tre: ridare "dignità" all'area ormai informe del Prato, trasformandolo in uno spazio architettonicamente definito; realizzare uno spazio che fosse adeguato alle fiere che vi si tenevano e alla gestione dell'arrivo di merci preziose e derrate voluminose; progettare un luogo dedicato agli spettacoli di massa, come il palio, le regate, le corse con le bighe e gli spettacoli notturni con fuochi d'artificio.

Per questo Memmo aveva messo a punto un nuovo disegno della zona, che fu redatto dalle mani esperte di Domenico Cerato (1715-1792), direttore della locale scuola di Architettura creata nel 1771. Il progetto prevedeva la creazione di un'isola rialzata al centro dell'area, circondata dallo scavo di una canaletta di acqua, alimentata dal corso dell'Alicorno. Fu Simone Stratico (1733-1824 o 1829), a proporre a Memmo di scavare il piccolo canale, che oltre a drenare e veicolare le acque in eccesso, avrebbe aiutato a "ritagliare" la forma ellittica dell'isola centrale, detta appunto isola Memmia in onore del suo ideatore, e a garantire una corretta fruizione dello spazio. Secondo il progetto, inoltre, sulle sponde della canaletta si sarebbe snodato un doppio anel-

²⁸ ZUCCONI, *Il Prato e l'Isola*, pp. 26-28.

lo di statue raffiguranti i più celebri personaggi di Padova, cittadini illustri e allievi dell'Università, in una sorta di vero e proprio pantheon.

Va precisato che, contemporaneamente alla redazione del progetto per il Prato, il rettore della città commissionò ad Antonio Maria Lorgna (1735-1796) un piano di regolazione idraulica per i fiumi Brenta e Bacchiglione. Si avrà modo di parlare di questo piano più avanti, ma è interessante soffermarsi sul fatto che Memmo chiese a Lorgna di prevedere nel suo piano la creazione di un collegamento diretto tra Padova e l'Adige. Il rettore voleva garantire in questo modo alla città la presenza di un nuovo, autonomo sbocco sull'Adriatico, indipendente dal Piovego e da Venezia²⁹, e di una connessione diretta con i mercati del nord, come quelli di Verona e di Bolzano. Al fine di sistemare la zona del Prato, l'area paludosa venne quindi bonificata e prosciugata, grazie alla creazione di un circuito interno di scavi che, attraverso le pendenze, avrebbero permesso alle acque di andare a defluire direttamente nell'Alicorno, in parte tombinato nel passaggio sotto l'area del Prato. Proprio per via delle opere di canalizzazione la forma ellittica dell'isola centrale venne definita quasi "forzatamente": nel primo disegno del quale gli studi dispongono, datato 3 agosto 1775³⁰, scarabocchiato da Memmo stesso e steso "in bella copia" da Cerato, la forma dell'isola è individuata proprio grazie al tratto del canale che gestisce il flusso delle acque dell'Alicorno.

In vista della festa di Santa Giustina, nell'agosto 1775, a nome dei Presidenti del Prato, Memmo inoltrò dunque al Senato la richiesta di autorizzazione a procedere per i lavori di regolazione idraulica dell'Alicorno e di *réamenagement* del Prato. I lavori iniziarono poco dopo e durarono soli quarantaquattro giorni: il canale fu scavato, l'isola fu tracciata e lungo il suo bordo ellittico, al posto delle statue, trovarono subito posto quarantaquattro botteghe in legno, secondo il modulo disegnato da Domenico Cerato³¹.

In un secondo momento le botteghe di legno furono allontanate dall'isola e portate all'esterno, ma l'idea di Cerato era di eliminarle completamente e collocare tutte le funzioni in un unico edificio. L'edificio multifunzionale, che avrebbe dovuto essere alto tre piani fuori

²⁹ Si fa riferimento allo sbocco dell'Adige all'altezza di Rosolina, in provincia di Rovigo.

³⁰ ASPd, Miscellanea Mappe, n. 420.

³¹ Ivi, Strade, piazze e fabbriche, b. 2.

terra e costituire la “quinta urbana” del Prato, non fu però mai costruito. Il progetto memmiano si concluderà infatti con la posa delle opere in pietra, che andarono a sostituire quelle provvisorie in legno, iniziata nello stesso 1775 e terminata solo nel 1838. Il progetto di un’isola così organizzata, circondata da una canaletta di scolo che avrebbe permesso di far defluire le acque di difficile smaltimento utilizzando il corso dell’Alicorno, cambiò completamente l’area dal punto di vista fisico, ne migliorò il sistema idrico e offrì la possibilità di creare un elemento urbano fortemente caratterizzante (fig. 6)³².

Nella sua conformazione, il progetto del nuovo Prato rispondeva infatti a un doppio bisogno: da un lato avrebbe garantito il riassetto di un’area importante, come quella destinata al commercio e alle fiere; dall’altro permetteva di regolare, almeno in parte, il sistema idrico della zona, intervenendo su una delle derivazioni più importanti, quella dell’Alicorno appunto.

Nell’immaginare il Prato come nuovo “foro” urbano che fungesse da volano per gli scambi commerciali e nel concepire dei collegamenti alla scala nazionale, come quello tra l’Alicorno e l’Adige, Memmo mostra di possedere un’ottica operativa che superava decisamente i confini della città e della provincia. Sebbene infatti non sia possibile paragonare il progetto per il Prato della Valle a niente di simile in area locale e nazionale, Memmo dimostrò di possedere diretta conoscenza di esempi internazionali e di poter contare su orizzonti intellettuali che correvano molto al di là dei confini della Repubblica.

Dal punto di vista urbano, in relazione al sistema idrico della città, il riassetto del Prato costituisce pertanto la prima alternativa alla tendenza di collocare tutti i luoghi rappresentativi e commerciali della città nella zona nord del centro, quella in prossimità del fiume Piovego, riequilibrando il rapporto tra gli spazi centrali della città e le zone di margine urbano nord e sud, segnate dalla presenza di fiumi e canali.

Il primo intervento a scala territoriale: il Piano Lorgna (1777)

Sebbene in parte caratterizzati dalla lentezza delle magistrature della Serenissima e dalla mancanza di risorse economiche, gli anni tra il 1770 e il 1790 furono quindi decenni di grande vitalità tecnica e ope-

³² BEVILACQUA, *Le acque esterne*, pp. 50-51.

rativa sul piano delle opere legate alle acque. I progetti puntuali messi a punto dal Collegio dei Savj, dai *proti*, dal Podestà e dal Capitano della città erano alla base di procedure più ampie e ambiziose e spesso realizzate solo in parte.

Oltre al progetto per la sistemazione idrica e architettonica del Prato della Valle, un altro grande piano fu messo a punto negli stessi anni per la regolazione dei fiumi maggiori e la difesa della città dalle piene, quello di Antonio Maria Lorgna per la regolazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione.

Nato vicino Verona nel 1735, secondo le fonti Lorgna fu condotto giovanissimo a Tenin, in Dalmazia, ed «educato e cresciuto a Zara fu davvero, e si sentì dalmata sempre, anche quando la sua reputazione crebbe altissima e Venezia lo coprì di onori»³³. Nella colta Padova compì gli studi di matematica, materia che insegnò presso il Collegio militare di Verona, dove fu direttore e contemporaneamente sovrintendente del corpo del genio militare³⁴.

Lorgna era all'epoca tra i più celebri ingegneri idraulici a servizio della Serenissima³⁵ e fu tra il 1775, anno dell'investitura di Memmo a rettore della città di Padova, e il 1777 che il Collegio dei Savj commissionò a Lorgna la stesura di un piano di regolazione del Brenta e del Bacchiglione che consentisse da subito una buona protezione dalle piene e in seguito la possibilità di allacciarsi alla navigazione verso l'Adige.

Il 29 marzo 1777 il colonnello Lorgna, ufficiale del corpo del Genio della Repubblica e responsabile della Scuola militare di Castelvechio, invia alle magistrature veneziane la prima relazione sul piano di regolazione dei fiumi³⁶.

Completa e strutturata, la relazione premette che

³³ Con queste parole lo descrive Ildebrando Tacconi, riprese in DIDI SALGHETTI DRIOLI, *Simeone Stratico e Antonio Maria Lorgna*, in *Istria e Dalmazia: uomini e tempi*, a cura di Francesco Semi, Udine, Del Bianco, 1991, p. 308.

³⁴ ATTILIO MAGGIOLO, *I soci dell'Accademia Patavina dalla sua fondazione (1599)*, Padova, Accademia Patavina di scienze, lettere ed arti, 1983, p. 172.

³⁵ Era stato infatti autore, nel 1771, di una fortunata pubblicazione scientifica che raccoglieva i suoi studi sulla velocità e sui corsi dei fiumi maggiori del Nord Italia: ANTON MARIA LORGNA, *Ricerche intorno alla distribuzione delle velocità nelle sezioni de' fiumi*, Verona, Moroni, 1771.

³⁶ ASPd, Acque, b. 53, f. II, Piano generale per la Regolazione del fiume Brenta, Relazione Colonnello Lorgna, 1777.

le operazioni continue, le spese immense fatte dalla Serenissima Repubblica nei passati e nel presente secolo, fanno ad evidenza conoscer che un tal sistema d'acque l'avrebbe sempre lottato contro la natura, e che la sussistenza di tanti canali, doveva mantenersi a prezzo di continue vigilanze ed insoffribili dispendi.

Essenzialmente il piano prevedeva, tramite il ricorso ad alcuni tagli strategici, di regolare l'eccessivo afflusso di acque nei fiumi, che era legato anche al ristagno provocato dall'allontanamento della foce del Brenta dalla laguna e dal conseguente allungamento del corso e dalla diminuzione della pendenza:

Dico che portando l'occhio per una parte alla primaria, radicale necessità d'allontanare la Brenta dalla Laguna, [...] l'allontanamento medesimo dovea transeo per inevitabile conseguenza un grande prolungamento di linea ed un rialzamento de fondi superiori.

Il piano prevedeva, alla base di «unire in un solo alveo tutte le acque della Brenta» e di derivare «dalla Brenta [...] solo piccoli corsi d'acqua necessarj agli usi della Navigazione e degli Edifizj».

Questo sarebbe stato possibile innanzitutto operando un taglio all'altezza di Limena, a nord della città, facendo confluire parte delle acque del Brenta nel bacino all'altezza della deviazione sulla Brentella: in questo modo una parte dell'alveo del Brenta sarebbe rimasto senza acqua e, così alleggerito, avrebbe potuto prendere le risorse provenienti dal Musone e dal Piovego, assicurandosi l'apporto idrico necessario per la navigazione verso Venezia; un altro taglio, stavolta da effettuare sul corso della Brentella, era previsto all'altezza di Tencarola, a sud-ovest della città, per condurre le acque, attraverso lo scavo di un nuovo canale, fino a Bovolenta e da lì immetterle nel Bacchiglione sul canale di Pontelongo.

Nel piano l'ingegnere non manca di compiere un'importante riflessione sul numero e la tipologia delle canalizzazioni interne della città: ritiene che ci siano troppe derivazioni e che queste rallentino la velocità dell'acqua, ma riconoscendone i benefici della loro presenza, in termini di navigazione interna e di adduzione, ne prevede una sostanziale conservazione. Basandosi sul principio della separazione tra i canali navigabili e i fiumi, l'ingegnere ne raccomanda lo scavo manuale, interdetto invece nei fiumi che si lasciano al "lavoro di natura".

L'ingegnere propone pertanto di mantenere attive solo quelle derivazioni che risultano indispensabili per l'attività economica della città o utili a regolare i livelli dell'acqua, interrando tutte le derivazioni minori a servizio di orti e monasteri non strettamente necessari. Per questo Lorgna aveva previsto la costruzione di due chiuse nel punto di confluenza del nuovo taglio con la Brentella presso il canale di Battaglia: a sinistra avrebbe trovato posto il sostegno che avrebbe regolato i canali interni padovani, il Piovego e le Roncajette, a destra quello destinato alla regolazione del canale di Battaglia³⁷.

In questo modo le derivazioni maggiori interne alla città – il Tronco maestro, il Naviglio interno, l'Alicorno, l'Olmo e il canale di Torricelle – avrebbero visto garantiti i propri apporti idrici, mantenendo l'antico sistema praticamente intatto, con i due scaricatori del Piovego e del Roncajette:

E perché non se ne abbia a dissentire alcuna minima quantità ne' dal Canal di navigazione di Padova, ne' dall'altro a Sinistra che va a Ponte Molino, ne' dal Tronco comune dopo la loro confluenza saranno intestate le cosiddette gradelle di Porciglia e tutte le altre erogazioni minori che non trovassero a restituire l'acqua ne' Canali Maestri. [...] A questo oggetto [alle gradelle di San Massimo] si possono legare insieme i riguardi di questo canale [Ponte lungo] con quelli dei tre condotti, Alicorno, Olmo e Torreselle, che serpeggiano per la città di Padova e prestan diversi Uffizj, in maniera che fatte che abbiano queste loro funzioni nella città, cadano unitamente a scaricarsi a S. Massimo, e riescano per la Gradella [...] e formino poi il Canal di Roncajette cioè corpo a parte, distinto e separato dal Canale Naviglio di Padova.

Il sistema messo a punto da Lorgna nel 1777 – le cui “terminazioni”, le indicazioni pratiche per l'attuazione del piano, vennero presentate dallo stesso al Collegio dei Savj ed esecutori nel 1784³⁸ – mirava quindi essenzialmente a raggiungere cinque obiettivi: mantenere l'alveo del Brenta libero di detriti; diminuire sensibilmente il numero degli argini da mantenere, abbassando così le spese da sostenere; allontanare il corso del Brenta sia dalla laguna, sia da Padova, salvaguardando la città

³⁷ BEVILACQUA, *Le acque esterne*, p. 53.

³⁸ ASPd, Acque, b. 53, f. II, Piano generale per la Regolazione del fiume Brenta, Terminazioni della conferenza del magistrato alle acque ed aggiunti ai fiumi, 1784.

e le campagne dalle piene; garantire un'ottimale navigazione esterna e interna alla città; fornire a Padova una nuova e più agevole comunicazione con il Brenta e con il mare³⁹.

Nonostante la validità e la celebrità della quale Lorgna godeva, il progetto diede luogo a una serie di critiche e fu comunque sottoposto al giudizio di una serie di idraulici di chiara fama, come Paolo Frisi di Milano, lo stesso Simone Stratico di Padova e Leonardo Ximenes di Firenze.

Mentre Stratico e Ximenes approvarono l'intervento nel complesso, avanzando solo qualche riserva sulla localizzazione del taglio, Frisi fu molto più negativo – temendo una riduzione di apporto di acqua verso Padova – e propose addirittura un nuovo percorso del Brenta a valle di Padova.

Alla disputa tecnica partecipò anche la comunità locale, con la proposta di un tecnico padovano, Munaretto, che consisteva nel proporre un taglio in linea retta che andasse da Limena a Codevigo, a ridosso delle valli chioggiotte.

Il Collegio dei Savj commissionò all'incisore Ignazio Colombo – già famoso in Francia per la pubblicazione dei ritratti di Maria Antonietta, del delfino Luigi XVII e di Robespierre – la stesura di una nuova mappa che raccogliesse tutte le indicazioni fornite da Frisi, Ximenes, Stratico e Munaretto, da consegnare ai deputati della città di Padova, che avrebbero dovuto prendere la decisione finale⁴⁰.

È probabile che la causa di questa eccessiva lentezza nel prendere determinate decisioni in relazione al riordino dei fiumi del territorio fosse legato al rischio, intravisto dal collegio, di stravolgere l'organizzazione economica e sociale di una città che aveva fondato tutta la sua esistenza sull'acqua. Rivedere l'organizzazione dei tagli esterni e delle derivazioni interne, avrebbe potuto significare intaccare l'organizzazione non solo economica e industriale, ma anche sociale della città. È quindi facile vedere emergere in questa situazione i lineamenti di un conflitto che probabilmente era di tipo storico-culturale.

A distanza di circa dieci anni dalla presentazione del progetto di Anton Maria Lorgna, infatti, il dibattito intorno a esso, intorno alla

³⁹ ASPd, Acque, b. 53, f. II, Relazione Colonnello Lorgna, 1777.

⁴⁰ BEVILACQUA, *Le acque esterne*, p. 53.

maggiore o minore applicabilità dei principi in esso contenuti, ancora non si dissipava e anzi aumentavano gli attori coinvolti nelle vicende. Nel 1786 infatti fu edita a Padova un'opera anonima, in seguito attribuita al veneziano Girolamo Ascanio Giustinian (1721-1791), dal titolo *Pensieri d'un cittadino sul fiume Brenta*. L'opera era accompagnata da una mappa, estremamente eloquente nella sua completezza. La carta era infatti costruita su un rilievo di una commissione comunale del 1786 e delineava con precisione tutto il reticolo idrografico della provincia padovana e anche gli sbocchi dei fiumi maggiori in laguna.

Così strutturata ed evidenziando la linea delle mura esterne della città e quella delle canalizzazioni interne, la carta riportava, segnandoli con diversi colori, i vari progetti per la regolazione dei fiumi: quello di Lorgna, quello di Frisi, quello di Ximenes e Stratico e quello di Munaretto, nonché alcune idee dello stesso autore. La mappa contenuta nel volume del Giustinian assume un'importanza fondamentale poiché considera, al fine di mettere a punto una nuova progettazione, gli squilibri inseriti nel sistema idrografico Bacchiaglione-Brenta, con tutti i tagli creati nel corso del tempo: il Pioveggo, la Brentella e i canali artificiali di Bassano. Giustinian concepisce infatti il bacino fluviale padovano con unitarietà, chiarendo che ogni intervento avrebbe provocato delle modifiche in tutte le parti del sistema, anche quelle più lontane.

Poco prima della caduta della Serenissima le opere di regolazione dei fiumi maggiori non erano state ancora eseguite. Vista la precaria condizione idrogeologica del territorio a quelle date, e compresa l'incapacità di decidere quale fosse il progetto migliore, il collegio fu costretto ad affidare a un proprio funzionario l'esame dei progetti presentati fino ad allora. Fu quindi nel 1790 che il Collegio dei Savj affidò questo compito ad Angelo Artico, avvocato fiscale della magistratura: coadiuvato da una mappa messa a punto per l'occasione, nella quale vennero riportati tutti gli otto progetti presentati⁴¹, Artico studiò tutti i progetti, ma giunse alla fine dell'analisi per scartarli tutti⁴², non ritenendoli adatti ai bisogni del territorio. Vale la pena di ricordare che lo stesso Angelo Artico, fu l'autore, qualche anno più avanti, di un ulteriore progetto

⁴¹ PADOVA, *Biblioteca civica*, B.P. 1946/4.

⁴² BEVILACQUA, *Le acque esterne*, p. 54.

per la regolazione dei fiumi⁴³ che fu approvato e reso esecutivo sotto il dominio napoleonico con un decreto emesso dallo stesso Bonaparte il 27 giugno 1811. Come si sa, neanche il piano di Artico fu mai messo realmente in esecuzione e la città dovette attendere il 1835 con la messa in opera del “Piano Fossombroni-Paleocapa” e la creazione del canale Scaricatore, che si occupava del deflusso delle acque *by-passando* la città e alleggerendo la portata del Brenta e del Bacchiglione.

Sebbene il piano messo a punto da Lorgna non verrà mai realizzato, bisogna comunque chiarire che fu con la sua pubblicazione che si cominciò a parlare in ambito tecnico e politico di una regolazione sistematica dei fiumi, dell’esigenza di effettuare nuovi tagli, di prevedere la costruzione di nuovi canali scaricatori e di continuare a concepire la navigazione interna della città come risorsa economica e sociale dei cittadini, difendendo il principio di conservazione delle canalizzazioni urbane esistenti.

Baricentro geografico del vasto territorio della Repubblica, estremamente ricco – ma profondamente instabile – dal punto di vista idrico, oggetto di ricerche scientifiche lunghe e rigorose lungo tutto il XVIII secolo, il territorio patavino costituiva dunque un centro di studio, sperimentazione e progettazione di fondamentale importanza per la Serenissima. Nei decenni successivi al 1797 il governo napoleonico sfrutterà tutte queste “operazioni a sollievo” per fare di Padova uno dei principali poli idrici tra i possedimenti dei Francesi, in un sistema che funzionava alla scala prima urbana e territoriale, poi nazionale e infine internazionale e che avrebbe potuto idealmente collegare il nord e il sud dell’Italia e l’est e l’ovest dei territori imperiali.

⁴³ Il progetto è contenuto nel volume critico di Girolamo Cristiani, dato alle stampe a Milano nel 1795: GIROLAMO CRISTIANI, *Della Inalveazione e del regolamento del fiume Brenta, conforme al piano idrometrico del sig. avvocato fiscale Angelo Artico, approvato e modificato da cinque matematici*, Milano, Veladini, 1795.

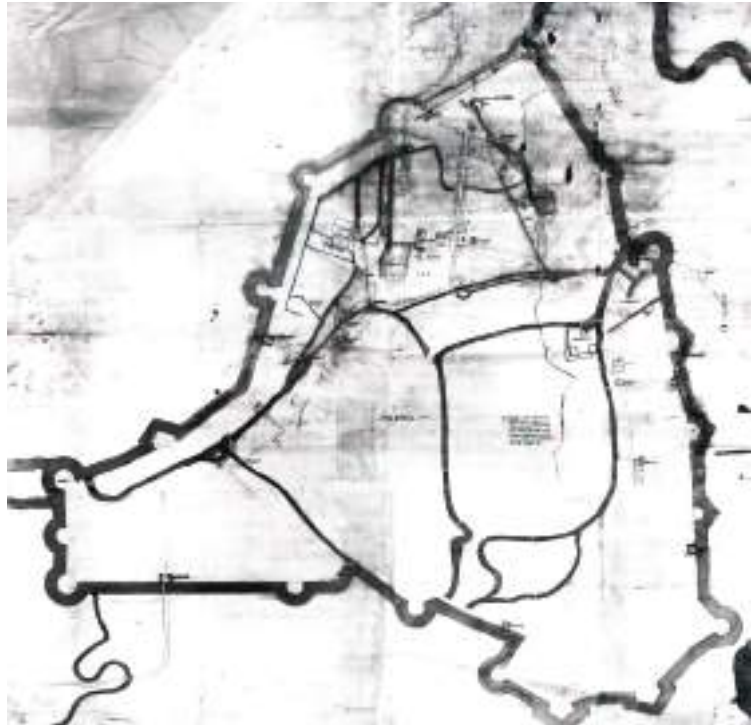
ABSTRACT

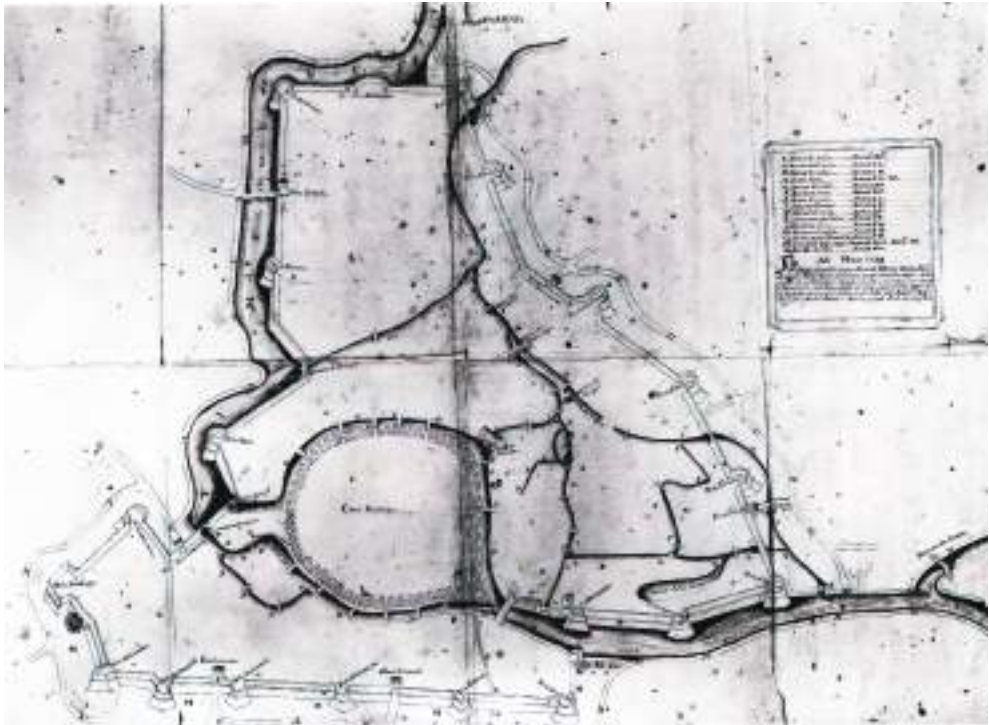
La città di Padova ha conosciuto nei secoli un grande sfruttamento delle proprie risorse idriche. La manutenzione e la gestione di queste ultime hanno da sempre impegnato le magistrature locali, ma fu nel Settecento che gli interventi sulla rete idrica della città acquisirono un nuovo dinamismo.

Over the centuries, the city of Padua has experienced great exploitation of its water resources. The maintenance and management of these have always engaged the local magistrates, but it was in the 18th century that work on the city's water network acquired a new dynamism.



1. Anonimo, Padova e i suoi canali, 1710 circa, stampa, collezione privata





2. Cristoforo Sorte, mappa di Padova, 1550 circa, disegno (PADOVA, *Biblioteca Civica*)
3. Mappa di Padova e dei suoi corsi d'acqua, 1760 circa, disegno (VENEZIA, *Archivio di Stato*, Savj ed esecutori alle acque, Atti, b. 541)
4. Antonio Tintori, mappa di Padova, 1739, disegno (PADOVA, *Biblioteca Civica*)



5. Mappa di Padova e dei suoi corsi d'acqua, dettaglio, 1760 circa, disegno (VENEZIA, *Archivio di Stato*, Savj ed esecutori alle acque, Atti, b. 541)

6. Giovanni Valle, mappa di Padova, particolare del Prato della Valle, 1784, stampa, collezione privata

Finito di stampare
per i tipi della Tipografia
Grafiche Veneziane soc. coop.
Venezia - luglio 2023