23 UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
Quaderni del Dipartimento di Geografia
Padova 2005

CINQUANTENARIO DELL' AIIG 1954-2004

"LA GRANDE TRASFORMAZIONE" IL VENETO FRA TRADIZIONE E INNOVAZIONE

Atti del 47° Convegno Nazionale AIIG
8°Corso Nazionale di aggiornamento e sperimentazione didattica
(Padova, 14-17 ottobre 2004)

A cura di:
Marina BERTONCIN, Pierpaolo FAGGI, Emanuela GAMBERONI, Andrea PASE

Comitato Scientifico:

Pierpaolo FAGGI
Mirco MENEGHEL
Graziano ROTONDI

In collaborazione con

ASSOCIAZIONE ITALIANA INSEGNANTI DI GEOGRAFIA

con il patrocinio di: Università degli Studi di Padova, Associazione dei Geografi Italiani, Associazione Italiana di Cartografia, Società Geografica Italiana, Società di Studi Geografici di Firenze, Centro Italiano per gli Studi Storico-Geografici
con il contributo di: Università degli Studi di Padova, Università degli studi di Roma "La Sapienza", Comune di Padova, Comune di Abano Terme, Provincia di Padova, ARPAV, Banca Antonveneta, Fondazione G. Angelini - Centro studi sulla Montagna, De Agostini Editore S.p.a., TCI - Touring Club Italiano

Comitato ordinatore: Pierpaolo FAGGI (Presidente), Graziano ROTONDI (Vice-presidente), Gino DE VECCHIS (Presidente Nazionale AIIG), Carlo BRUSA (Direttivo Nazionale AIIG), Emanuela GAMBERONI (Presidente AIIG Sez. Veneto), Paola DA RE (Presidente AIIG Sez. Prov. Padova), Renato CAVEDON (AIIG Sez. Veneto)

Segreteria del Convegno: Carla TONIN (Coordinatrice), Roberto BRAGGION, Monica GARBO, Margherita PERTILE, Giovanni RONCHITELLI, Bruna TONIETTO

Sedi del Convegno: Padova e Abano Terme

PADOVA LUNGO I SUOI CORSI D'ACQUA: DAL CENTRO STORICO E URBANO ALLE PERIFERIE INTEGRATE E ABBANDONATE

Pietro CASETTA – Sezione Veneto

Le ragioni scientifiche dell'escursione

Il sistema di corsi d'acqua della città di Padova è anulare, ma eccentrico rispetto al centro urbano. Grazie a questa conformazione, tutte le principali aree funzionali urbane e suburbane si ritrovano ad essere attraversate dall'acqua. I corsi d'acqua costituiscono quindi un vero e proprio *trait d'union*, che disegna esaurientemente il territorio cittadino.

È interessante notare come il quadro territoriale padovano che si percepisce dal fiume rispecchi il modello di gerarchie urbane fornito dal Reynaud[29]. Si tratta dello stesso schema che ha dato gli elementi per il titolo di questa escursione.

Le ragioni didattiche

Il fiume come metodo

La considerazione di un solo elemento territoriale, in questo caso il fiume, può portare almeno a due approcci metodologici diversi.

Il primo consiste nell'esame di quel solo elemento, il fiume, al fine di una sua comparazione con lo stesso elemento presente in altri territori. Pensiamo al lavoro di confronto fra i corsi d'acqua della Val di Chiana con i corsi d'acqua sfocianti in Laguna di Venezia, effettuato quasi due secoli fa dal toscano Vittorio Fossombroni assieme al veneziano Pietro Paleocapa: sebbene gli obiettivi fossero specificamente idraulici, l'impresa coinvolse aspetti socioeconomici non secondari[30].

---

[29] Cfr.: ALAIN REYNAUD, *Disuguaglianze regionali e giustizia socio-spaziale,* Unicopli, Milano, 1984.

[30] Cfr.: VITTORIO FOSSOMBRONI, *Considerazioni sopra il sistema idraulico dei paesi veneti*, Firenze, 1847; PIETRO PALEOCAPA *Memoria idraulica sulla sistemazione dei fiumi Brenta e Bacchiglione*, a cura di Pietro Casetta per conto di Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per i Servizi Nazionali –

Il secondo approccio, scelto per questa escursione, consiste nell'esame di tutto il territorio attraverso quel solo elemento, il fiume, inteso dunque come chiave di lettura, o meglio come "punto di vista" per la comprensione dell'intero territorio ad esso afferente o con esso integrato[31].

La barca come mezzo di trasporto e di osservazione

È bene ricordare che la percezione del territorio è fortemente condizionata dal mezzo col quale in esso ci si sposta.

Percorrere l'argine di un fiume o solcarne le acque non è la stessa cosa: rispetto al piano di campagna, sull'argine ci si trova al di *sopra*, sull'acqua ci si trova il più delle volte al di *sotto*[32]. La barca rappresenta quindi, più che un "mezzo di trasporto", un "mezzo di osservazione". È stata scelta la barca anche per motivi di tipo emotivo: il suo fascino alza l'attenzione a livelli inimmaginabili rispetto alle lezioni in aula.

Ma va prioritariamente considerata la possibilità offerta dalla barca di porre in risalto funzioni sconosciute di elementi territoriali noti.

L'itinerario

Il centro dominante

L'escursione ha avuto inizio dal sito delle "Porte Contarine", nel cuore del centro dominante padovano. Le Porte Contarine sono sede di una conca idraulica dismessa risalente al XVI secolo, che risulta essere fra le prime costruite in Europa.

Negli anni Sessanta del secolo scorso il sito, monumentalmente molto caratterizzato, venne stravolto da una delle più grandi operazioni di speculazione edilizia nazionali[33]. Gli emblemi di questa operazione sono l'interramento del Naviglio, che qui ebbe inizio, e il grattacielo di venti

---

Servizio Idrografico e Mareografico Nazionale – Ufficio Compartimentale di Venezia. Roma, I.P.Z.S., 2002 .

[31] Questo approccio è stato praticato e teorizzato nel corso degli anni Ottanta e dei primi anni Novanta dall'Associazione ambientalista padovana "Amissi del Piovego", attraverso un'intensa attività pubblicistica e la pubblicazione, per alcuni anni, del mensile "Il Piovego – foglio mensile di cultura ambientalista".

[32] L'impossibilità di far coincidere un itinerario in barca con un itinerario a piedi o in bici è evidente in: PIETRO CASETTA, *Padova lungo il Piovego – Occasione di un'avventura urbana*, Maserà (PD), Tamari Montagna, 1998.

[33] La cosa finì anche sulla stampa nazionale: LEONARDO BORGESE, "Distruggono Padova", *Il Corriere della Sera*, 14 febbraio 1962.

piani innalzato a lato della Conca. Doveva essere questo il cosiddetto "volto nuovo" della città.

Le caratteristiche di centro dominante sono ben rappresentate dal grattacielo, il quale ha portato ad una concentrazione residenziale abnorme di esponenti del ceto medio, e ad un'altrettanto alta concentrazione di capitali data dal valore immobiliare assunto dall'intera zona.

Ciò che si può notare solo dalla barca è la coesistenza di questo mostro urbanistico con i resti eloquenti di una piccola area omogenea urbana dotata di tutte le funzioni: la Conca, che sottolinea la presenza del collegamento fluviale con Vicenza a ovest e Venezia a est; il mandracchio, ad indicare un punto di sosta delle barche, quindi di socialità, come conferma anche la presenza della chiesetta; le tracce del mulino che nel 1902 diede la prima energia elettrica alla città; il ponte, posto sulle mura cinquecentesche, le quali fungevano in questo punto anche da porta urbana sull'acqua; le numerosissime lapidi, a testimoniare l'alto valore di rappresentanza sempre assegnato a questo luogo[34].

Il centro decisionale

Lasciata la Conca si è percorso il Tronco Comune lungo le mura cinquecentesche, quindi all'esterno del centro storico) che per gran parte coincide col centro dominante).

Dopo circa un chilometro il territorio assume i connotati del centro decisionale per la presenza sulla riva sinistra dei palazzi in vetro del Tribloch, i quali ospitano fra le altre la sede della Banca Antonveneta, e del palazzo che ospita la nuova sede della Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo.

Centro dominante e centro decisionale appaiono dunque marcatamente separati proprio grazie al fiume, che sottolinea visivamente questa caratterizzazione policentrica padovana[35].

Un caso di zonizzazione: il quartiere universitario

Strettamente adiacente al centro decisionale ecco la zona universitaria, che copre senza soluzione di continuità buona parte di entrambe le rive del corso d'acqua.

---

[34] La storia del sito è stata ricostruita in: PIETRO CASETTA, *Le Porte Contarine a Padova – Il Mulino, le Gore, le Conca*, La Garangola, Padova, 1999.

[35] Su questa situazione di policentrismo: PIETRO CASETTA "La 'nouvelle defense' padovana dell'arch. Gino Valle", in: *Il Piovego, foglio mensile di cultura ambientalista*, anno II, n. 5.

Per "zona" si deve qui intendere un'area ad unica funzione urbana, quindi caratterizzata da tutte le relative problematiche, a partire dalla scarsissima residenzialità e dallo spopolamento per fasce orarie. Una certa integrazione di questa zona col restante tessuto urbano si deve proprio alla presenza del corso d'acqua[36]. Il recupero del molo cinquecentesco del Portello, situato nel cuore di questa zona, ha permesso di dotarla di una funzione non connessa alle attività strettamente universitarie, ovvero la funzione ricreativa. Studenti e libri fanno ormai parte del paesaggio del Molo e delle rive, quanto le barche e i pescatori dilettanti.

La periferia integrata e sfruttata

Le parole con le quali Reynaud definisce le periferie integrate e sfruttate sono le più adatte a descrivere la periferia padovana est, vista dal fiume: "… questo tipo di area marginale si caratterizza per una debolissima popolazione autoctona, un ambiente difficile, paesaggi eccezionali, risorse naturali abbondanti … Queste risorse giustificano investimenti massicci, cantieri giganteschi e infrastrutture nuove, che sconvolgono bruscamente il destino di queste classi socio-spaziali."[37]

Le risorse sono costituite dallo spazio, in quanto all'indomani della Seconda guerra mondiale la periferia est di Padova si presentò fra le meno urbanizzate, e dalla presenza dell'acqua. Queste caratteristiche permisero l'insediamento della Zona industriale (in realtà una periferia a connotazione anche residenziale). Dal corso d'acqua, qui denominato Piovego, sono ben visibili: l'inceneritore di rifiuti, sorto in riva al fiume per la necessità di prelevare acqua a scopo di raffreddamento; i ponti ferroviari che collegano la zona industriale col campo di marte; il controsostegno idraulico di san Gregorio. Si accede inoltre al grande Canale di San Gregorio, aperto negli anni Trenta per dotare la zona di un'adeguata arteria di trasporto.

La periferia abbandonata

Il Canale di San Gregorio è, in sé, una periferia abbandonata. Abbandonata dagli stessi capitali che la crearono, oltre che dalle persone. Questo canale separa nettamente da nord a sud il centro urbano dalla zona

---

[36] Questa operazione di zonizzazione e di integrazione urbana attraverso il fiume venne formalizzata dall'arch. Luigi Piccinato nel corso dell'elaborazione del Piano Regolatore Generale di Padova del 1955 e della Variante Generale al Piano Regolatore di Padova del 1974. Sulla figura e l'opera di questo urbanista: ELIO FRANZIN, *Luigi Piccinato e l'antiurbanistica a Padova – 1927-1974*, Il Prato, Padova, 2004.

[37] REYNAUD, *op. cit.*, p. 79-80.

industriale. La sua creazione si deve alla scelta operata nel periodo fascista di rilancio della navigazione fluviale[38]. La Fiat non aveva ancora quel potere che costrinse poi l'Italia all'abbandono della navigazione interna mercantile, a favore dell'ipertrofico sviluppo del trasporto su gomma. L'abbandono della navigazione ha portato anche all'abbandono di questo corso d'acqua, che solo negli ultimi anni sta conoscendo un recupero per fini ricreativi e didattici.

La valutazione dell'esperienza

Si è registrata la soddisfazione di tutti partecipanti per questa escursione dalle forti connotazioni geografiche e dalle quasi assenti connotazioni turistiche nel senso tradizionalmente dato a questo termine. Non si sono infatti visitati monumenti e paesaggi "pittoreschi", preferendo offrire una chiave di interpretazione del territorio. Non la Padova "città del Santo e di Giotto", ma la Padova delle periferie e delle problematiche idrauliche. Per chi ama il bello crocianamente inteso si tratta di un'esperienza da sconsigliare. Per chi è stanco di banalità turistiche, e vuole acquisire alcuni strumenti per divenire un soggetto attivo nella gestione del territorio, si tratta invece dell'esperienza migliore, perché porta a conoscere i termini di funzionamento della "macchina territoriale".

* * *

FUORI CITTÀ, SENZA CAMPAGNA: VIAGGIO AL CENTRO DEL NORDEST

Mauro VAROTTO, Graziano ROTONDI, Paolo MOZZI[39]
Università di Padova

1. Un territorio, una sfida interpretativa

---

[38] Cfr.: LUIGI GASPARINI, "La sistemazione dei corsi d'acqua attigui alla città di Padova", estratto dal *Giornale del Genio Civile*, anno LXI, 1923, fasc, VIII. Roma, Stabilimento Tipolitografico del Genio Civile.

[39] Con la collaborazione di Francesco Vallerani (Università di Venezia Cà Foscari), Nicola Surian e Simone Scotton (Dipartimento di Geografia – Università di Padova) e il Presidio Civico San Pietro di Rosà, che qui sentitamente ringraziamo.