

1222·2022  
**800**  
ANNI



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

**Università degli Studi di Padova**

**Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità**

**Corso di Laurea Triennale in Storia**

## **PASSI VOLANTI DELL'ADIGE.**

**Per un *Historical* GIS sui traghetti ripari  
nella bassa pianura veneta fra Ottocento e Novecento**

Relatore: Prof.ssa SILVIA E. PIOVAN

Laureanda: Renata Granzarollo

Matricola: 1227229

ANNO ACCADEMICO

2021– 2022



# INDICE

1	INTRODUZIONE.....	5
1.1	Obiettivo e contesto del progetto.....	5
1.2	Stato dell'arte.....	6
2	CONTESTO GEOGRAFICO E STORICO.....	11
2.1	Inquadramento geografico.....	11
2.2	Inquadramento storico.....	14
2.3	Da una riva all'altra.....	15
2.3.1	Il passo volante.....	16
2.3.2	Il passatore.....	19
2.3.3	I passanti.....	21
3	FONTI E METODI.....	23
3.1	Approccio geostorico e <i>Historical GIS</i> .....	23
3.2	Cartografia storica.....	24
3.2.1	Carta di Orazio Morelli del 1882.....	24
3.2.2	Tavolette IGM.....	26
3.3	Ricerca sul campo e <i>repeat photography</i> .....	30
3.4	Fasi del progetto GIS.....	30
3.4.1	Pianificazione e acquisizione.....	30
3.4.2	Georeferenziazione.....	31
3.4.3	Digitalizzazione.....	32
3.4.4	Rappresentazione dei risultati.....	33
4	RISULTATI.....	35
4.1	Analisi quantitativa dei passi.....	35
4.1.1	Tavola X: Castagnaro Badia Polesine e S. Urbano.....	36
4.1.2	Tavola XI: Stanghella e Anguillara Veneta.....	42
4.1.3	Tavola XII: Pettorazza Grimani, Cavarzere e Cavanella d'Adige.....	48

4.1.4	Considerazioni generali .....	56
4.2	Analisi qualitativa dei passi.....	60
4.2.1	Passatori e partigiani: il passo di Castelbaldo.....	60
4.2.2	Sulla via Romea Germanica: il passo di Anguillara Veneta.....	62
4.2.3	Le strade della transumanza: il passo di Borgoforte .....	68
4.2.4	Una donna al timone: il passo di Rottanova.....	71
5	DISCUSSIONE .....	77
6	CONCLUSIONI .....	79
7	RIFERIMENTI .....	81
7.1	Bibliografia.....	81
7.2	Sitografia.....	83
7.3	Filmografia .....	83
	<i>RINGRAZIAMENTI</i> .....	85

# 1 INTRODUZIONE

## 1.1 Obiettivo e contesto del progetto

Questa tesi si propone di indagare un particolare aspetto del trasporto fluviale, quello del passaggio da una riva all'altra, fra fine Ottocento e l'ultimo scorcio del Novecento, nel basso corso dell'Adige, tramite i passi volanti, i traghetti che laddove mancavano i ponti, assolvevano alla funzione di collegamento fra le sponde opposte del fiume. In quest'ambito progettuale il presente lavoro, oltre all'identificazione e al censimento dei passi registrati nelle carte storiche, digitalizzati e quindi inseriti in un database georeferenziato, ha come obiettivo la creazione di un *Historical GIS*, che ne documenti le peculiarità e il ruolo e testimoni la memoria di una cultura materiale e immateriale relativa a una pratica del trasporto fluviale oggi scomparsa. Uno strumento di conoscenza che possa contribuire alla salvaguardia e alla valorizzazione dei siti individuati e alla promozione di territori considerati marginali rispetto ai circuiti turistici più noti.

Questa tesi è inserita in un più ampio contesto di ricerca all'interno di un Progetto del Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità dell'Università di Padova in collaborazione con il *Department of Geography* della *University of South Carolina*. I casi di studio facenti parte di tale Progetto sono volti a individuare e a studiare gli aspetti idrogeologici e le strutture connesse ai territori interessati dal corso dei fiumi quali aree umide, mulini natanti e trasporto fluviale presenti in Veneto e in *South Carolina* tra Ottocento e Novecento.

La prima parte del lavoro presenta il contesto geografico e storico dell'area di studio, e comprende un'ampia trattazione sulle peculiari caratteristiche del passo volante, le tipologie dello stesso, il mestiere associato, l'uso e la funzione sociale che svolgeva. Si descrivono quindi le fonti e i metodi utilizzati nel quadro dell'approccio geostorico (Piovan, 2020) sul quale è impostata la ricerca muovendo dalla cartografia storica, la Carta di Orazio Morelli (1882) e la Carta d'Italia dell'Istituto Geografico Militare, IGM, serie 25/V (1892-1990), fino al lavoro sul campo con l'osservazione diretta e la contestualizzazione territoriale dei siti individuati sulle mappe. Seguono la descrizione delle varie fasi del progetto elaborato in GIS per il rilevamento dei passi e il loro censimento per poi concludere con una presentazione dei risultati ottenuti: sotto l'aspetto quantitativo per ciascuna suddivisione territoriale applicata; sotto l'aspetto qualitativo con l'approfondimento di quattro casi di studio ciascuno a suo modo significativo.

## 1.2 Stato dell'arte

La presenza di passi volanti fluviali, veri e propri traghetti ripari alcuni dei quali rimasti attivi fin oltre la metà del Novecento, è segnalata lungo tutto il corso dell'Adige dalle carte storiche e dalle mappe catastali, è menzionata nei documenti d'archivio e nella letteratura storica, è visibile nelle foto d'epoca e nelle cartoline postali illustrate fino alle produzioni audiovisive di documentari e di filmografia di genere, è ricordata in siti web con spazi più o meno ampi dedicati alla trattazione di questo aspetto della navigazione interna.

Non è raro inoltre trovarne testimonianza nell'arte, in dipinti che ritraggono paesaggi fluviali del tempo passato. Ne è un esempio un quadro votivo collocato nella sagrestia della chiesa parrocchiale di San Prodocimo di Castelbaldo, comune della riva sinistra atesina. Risale al 1823, dopo una rotta dell'Adige e fissa sulla tela un'istantanea del momento: in primo piano gli oranti che ringraziano la Vergine per lo scampato pericolo; in secondo piano le acque ancora in piena dell'Adige con un mulino natante forse trascinato dalla corrente e il passo volante ancorato alla riva destra che l'anonimo autore ha scelto come punto di vista; sullo sfondo la riva sinistra, con le chiese del paese, gli edifici e una villa, Ca' Ruzzini, che oggi non c'è più (**Figura 1**).

Anche il genio di Da Vinci si esprime sui passi come riporta il sito web dell'Ecomuseo "Adda di Leonardo" all'interno del quale è presentato un ampio approfondimento sul traghetto di Imbersago, intitolato *La fune tra le rive*, con corredo fotografico e testimonianze del soggiorno nei pressi del luogo, negli anni 1506-1507, di Leonardo da Vinci che lasciò un suo disegno (**Figura 2a**). Sulla base del progetto leonardesco è stato fedelmente ricostruito il passo volante, in servizio turistico da una riva all'altra del fiume Adda tra Imbersago in provincia di Lecco e Villa d'Adda in provincia di Bergamo. *Il traghetto di Leonardo* è parte di un percorso di valorizzazione del patrimonio naturalistico e storico del luogo per la promozione culturale e turistica dell'area afferente all'Ecomuseo. (<https://www.ecomuseoaddadileonardo.it/traghetto-imbersago/>) (**Figura 2b**). Una valorizzazione promossa anche dal Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, comune a sud di Padova dai caratteri tipicamente rivieraschi. Il Museo è una peculiare realtà di "museo diffuso", con spazi espositivi interni, manufatti nel cortile esterno (**Figura 3**) e un percorso dedicato alle strutture idrauliche del territorio. Sorto nel 1999 per la conservazione e la memoria di una cultura materiale e immateriale legata alla navigazione interna, ospita nelle sue sale anche testimonianze sui passi volanti in foto storiche e in modellini inseriti in diorami che riproducono scene di vita sul fiume (**Figura 7c**).

Il transito da una riva all'altra con il passo è stato spesso rappresentato in film di ambientazione storica come nel lungometraggio biografico sulla vita di papa Giovanni XXIII, *E venne un uomo* (Olmi, 1965). In una sequenza un ancor giovane Angelo Roncalli si reca dalla natia Sotto il Monte nel bergamasco al Santuario della Madonna del Bosco di Imbersago attraversando l'Adda sul traghetto. Un'altra scena che vede protagonista un passo è in un film di tutt'altro genere, un western, *Il texano dagli occhi di ghiaccio* (*The Outlaw Josey Wales*, Eastwood, 1976), ambientato durante la Guerra di Secessione americana. Il traghetto sul *Missouri* è usato dal protagonista durante una fuga e una volta arrivato sull'altra sponda recide con un colpo di fucile la corda di ancoraggio tesa da riva a riva mentre il passo sta tornando con i suoi inseguitori che rimangono sulla chiatta, ormai ingovernabile, trascinata dalla corrente (**Figura 4**). Di particolare interesse è il documentario *Traghetti alla foce* (Vancini, 1955): girato sulle acque del Po nei tanti rami privi di ponti del delta ferrarese dove, ancora a metà del Novecento, il passo volante era mezzo indispensabile per gli spostamenti della popolazione rivierasca, il cortometraggio mostra le diverse tipologie di traghetto dell'epoca, con una sequenza particolarmente efficace sul funzionamento del sistema cosiddetto "a pendolo" (2.3.1).

Questo particolare aspetto del trasporto fluviale è stato indagato in modo più o meno ampio all'interno di pubblicazioni aventi come oggetto di studio diversi aspetti dell'Adige: il contesto geologico-strutturale del suo bacino idrografico, nella sua ininterrotta funzione storica di grande via di comunicazione e di costruzione del tessuto antropico atesino, alpino e padano (Turri, Ruffo, 1992, pp. 300-301,). O le molteplici attività umane che da sempre animano il fiume dalla sorgente, attraverso le Valli tirolesi, fino alla foce nell'Adriatico (Conati, 2021, pp. 403-409) con le arti e i mestieri più strettamente connessi alla vita lungo le sue sponde (Coltro, 1989, pp. 82-84). O, più nello specifico, la navigazione e il trasporto fluviale atesino (Beggio, 1977, pp. 509-510), con i mezzi e le attività tradizionali ad essi legati e ormai scomparsi (AAVV, 1976), o le imbarcazioni antiche di fiumi e canali della Pianura Padana (Confortini, Bonino, 2015, pp. 78-79). Altre annotazioni sui passi si trovano in relazione alla costruzione di ponti stabili, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, quale diffuso sistema di attraversamento a questi ultimi precedente (De Checchi, 2013, pp. 157-166). In questi lavori centrati sull'Adige o sulle attività ad esso legate, i riferimenti ai passi volanti ne costituiscono un aspetto per lo più marginale. Ad essi è invece dedicato uno studio specifico ne *I traghetti dell'Adige nella media pianura veronese* (Bonaconsa et al., 1998), con una prima parte generale che descrive specificità e funzioni del passo e una seconda ricca di documentazione, dedicata a traghetti attivi in località specifiche, tutte appartenenti all'area citata nel titolo.

In ambito europeo uno studio sull'argomento è *River ferries on old topographic maps*, (Havlíček, Dostal Svoboda, 2022), finalizzato alla creazione di un database geografico con l'ubicazione dei passi volanti in tutto il territorio dell'attuale Repubblica Ceca. Utilizzando come punto di partenza la mappatura militare austriaca dal 1763 al 1880, poi quella prussiana fino al 1877 e infine le mappe militari cecoslovacche dal 1953 al 1957, i ricercatori hanno registrato un totale di 514 traghetti storici, con localizzazione e periodo di attività degli stessi, insieme a un'analisi specifica della loro rappresentazione simbolica nelle mappe (<https://www.vtei.cz/en/2022/08/river-ferries-on-old-topographic-maps/>).

In ambito internazionale una ricerca sui traghetti storici, *The first century of ferry service across the Cooper River* (Butler, 2018), presenta uno studio sull'attraversamento del fiume Cooper, in *South Carolina*, tra *Charleston, Daniel Island e Mont Pleasant*, a partire dalla fine del 1600, quando i coloni europei stabilirono dozzine di passi sul fiume come mezzo indispensabile per gli insediamenti e il commercio e ne analizza quindi l'evoluzione cronologica sotto l'aspetto legislativo e logistico (<https://www.ccpl.org/charleston-time-machine>).

Per quanto riguarda l'area specifica qui indagata, non stati trovati testi di riferimento, ma solo citazioni o sintetiche informazioni all'interno di più ampie trattazioni su aspetti della bassa pianura veneta. Anche nell'ambito delle ricerche condotte in territorio nazionale secondo un approccio geostorico all'interno di applicativi GIS (Piovan, 2020), non risultano lavori specifici riferiti ai traghetti fluviali dell'Adige. Questa lavoro di ricerca mira a colmare questa lacuna attraverso il censimento dei passi-volanti in un'area di studio ancora poco indagata, con un approccio diverso rispetto alla letteratura classica sopra citata: l'approccio geo-storico/cartografico (Piovan, 2020).





Figura 1. Il quadro votivo oltre al passo conserva anche la testimonianza di Ca' Ruzzini, poi villa Realdon, sullo sfondo a destra, demolita a inizio anni trenta del Novecento dal Genio Civile di Este per il riutilizzo dei materiali a rialzo di banca dell'argine sinistro dell'Adige. Foto dell'autore 07/11/2022.



Figura 2. a) Il progetto leonardesco del traghetto. Fonte: <https://cosedibergamo.com/>. b) Il passo volante fedelmente ricostruito sulla base del disegno di Leonardo da Vinci. Fonte: [https://it.wikipedia.org/wiki/Traghetto\\_di\\_Leonardo](https://it.wikipedia.org/wiki/Traghetto_di_Leonardo).



Figura 3. Esterno del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, PD; in primo piano sulla sinistra una *bricola*. Fonte: <https://museonavigazione.eu/it/>.



Figura 4. Fotogrammi dal film *The Outlaw Josey Wales* (Eastwood, 1976). Dall'alto: il traghettino sul Missouri con la fune maestra da riva a riva (frame 28' 40''); la traversata (frame 30' 02''); un colpo di fucile recide la corda di ancoraggio (frame 33' 41''). Fonte: *Clint Eastwood Collection, DVD Home Video, Warner Bros Pictures*. Elaborazione dell'autore.

## 2 CONTESTO GEOGRAFICO E STORICO

### 2.1 Inquadramento geografico

L'area di studio è situata in Veneto, tra la bassa pianura padovana e il Polesine e prende in esame una fascia di territorio comprendente il corso del fiume Adige nelle province di Padova, a iniziare dal comune di Castelbaldo, Rovigo a iniziare da Badia Polesine, fino al Cavarzerano, la propaggine più meridionale della provincia di Venezia, per terminare nell'area del comune di Chioggia in frazione Cavanella d'Adige.

La geografia del Veneto, regione nord-orientale della penisola italiana, è caratterizzata da una grande varietà di ambienti, molto diversi fra loro, con una zona pianeggiante particolarmente estesa, costituita dalla parte orientale della Pianura Padana divisa dalla linea delle risorgive in alta pianura a nord e bassa pianura a sud: la prima con un terreno permeabile, ghiaioso e poco fertile; la seconda ricca di acque superficiali e terreni adatti alle colture agricole. Il territorio è solcato da sistemi fluviali discendenti da nord-ovest a sud-est secondo il progressivo digradare della topografia dalla fascia montana sorgiva a quella pianeggiante, fino a quella -costiera della foce. Caratterizzante è il bacino idrografico del Piave interamente racchiuso entro i confini della regione; nella fascia delle risorgive hanno origine il Sile e il Bacchiglione; non appartengono interamente al Veneto, ma lo attraversano per un tratto più o meno lungo il Tagliamento, il Livenza, il Brenta, l'Adige, il Po (<https://www.treccani.it/enciclopedia/veneto>), (Figura 5).

L'Adige con i suoi 410 Km, dei quali 174 in pianura, è il secondo fiume italiano per lunghezza di corso e con i suoi 12.200 Km<sup>2</sup> è il terzo per estensione del bacino idrografico. Nasce nei pressi del lago di Resia, a 1586 metri di quota, poco lontano sia dall'Austria che dalla Svizzera, per sfociare poi nel mare Adriatico a Porto Fossone, in località Sant'Anna, a sud di Chioggia, fra la foce del Brenta, subito a nord e quella del Po poco più a sud (<https://www.treccani.it/enciclopedia/adige>).

Come tutti i fiumi che attraversano la pianura del Veneto anche l'Adige ha due aspetti: la parte montana, un lungo e profondo solco scavato e lavorato dai ghiacciai nelle Alpi centrali, e la parte di pianura dove entra attraversando la città di Verona. Dopo aver percorso un tratto nell'alta pianura veronese caratterizzata da un substrato permeabile formatosi con sedimenti grossolani quali ghiaie e sabbie, il fiume entra a sud di Legnago nella bassa pianura formata da sedimenti fini depositi dall'Adige stesso e dagli altri fiumi contigui e dove, piegando definitivamente a est da Badia Polesine, scorre con carattere meandriforme (Piovan, 2007).

Qui, nell'ultimo tratto della pianura veneta sud-orientale, segna per buona parte il confine fra le province di Padova sulla sinistra orografica e di Rovigo sulla destra orografica. Entra poi nella parte più meridionale della provincia di Venezia e nell'ultimo tratto presso la foce, ne delimita il confine con la provincia di Rovigo. L'area di studio è compresa in queste tre province a partire dai territori più a ovest dei comuni di Castelbaldo nel padovano e di Badia Polesine nel rodigino per arrivare alla parte più a est in località Cavanella d'Adige di Chioggia nel veneziano sulla sponda sinistra e di Rosolina sulla sponda destra ancora nel rodigino attraverso i territori dei diciotto comuni intersecanti il basso corso dell'Adige sopra descritto (**Figura 6**).

Un corso che ha assunto il tracciato attuale a partire dal XVI sec., quando le periodiche piene, rotte e alluvioni diedero il via a un ampio programma di bonifica della Repubblica di Venezia che attuò imponenti opere di arginatura e di rettifica, queste ultime testimoniate dai paleomeandri ancora ben visibili nella topografia dei luoghi interessati dall'intervento (Piovan, 2007). Inoltre La trama di fiumi che scorrono insieme all'Adige nella bassa Pianura Veneta sono intrecciati da una serie di canali artificiali scavati nel corso dei secoli per controllare il tracciato, per necessità sociali economiche e militari per bonificare e recuperare il territorio, assicurare la viabilità e ancora per sfruttare l'energia dell'acqua. Una rete idrica complessa connotata da corsi elevati rispetto al piano campagna, con scorrimento pensile entro alte arginature artificiali (Vallerani F., 2012), come l'Adige o il Gorzone nell'area qui esaminata, e acque più basse del piano campagna come i numerosi canali, fossi e scoli di deflusso, e che giustifica la presenza delle numerose strutture di archeologia idraulica accanto agli attuali impianti e sistemi in carico ai Consorzi di bonifica per il risanamento dei terreni e la gestione irrigua.

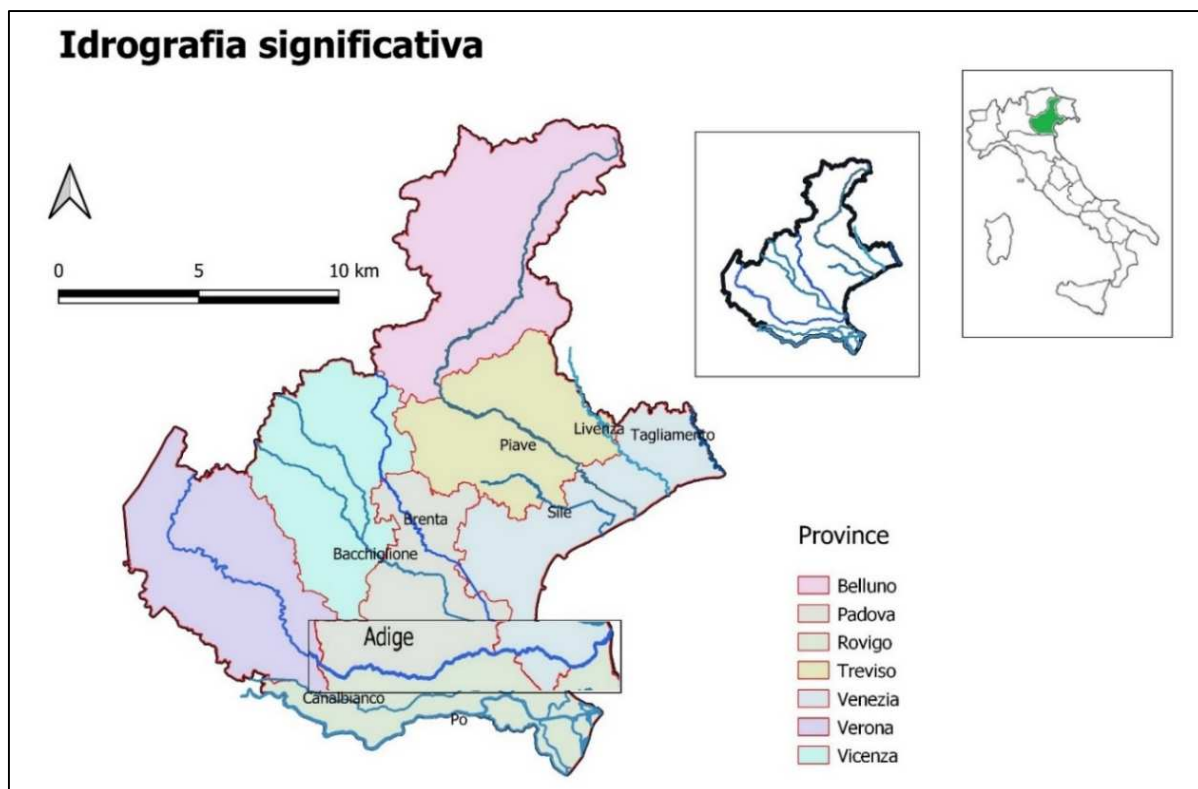


Figura 5. Idrografia del Veneto con l'area di studio evidenziata dal poligono di grafica sulla mappa della regione suddivisa per province. Elaborazione dell'autore.

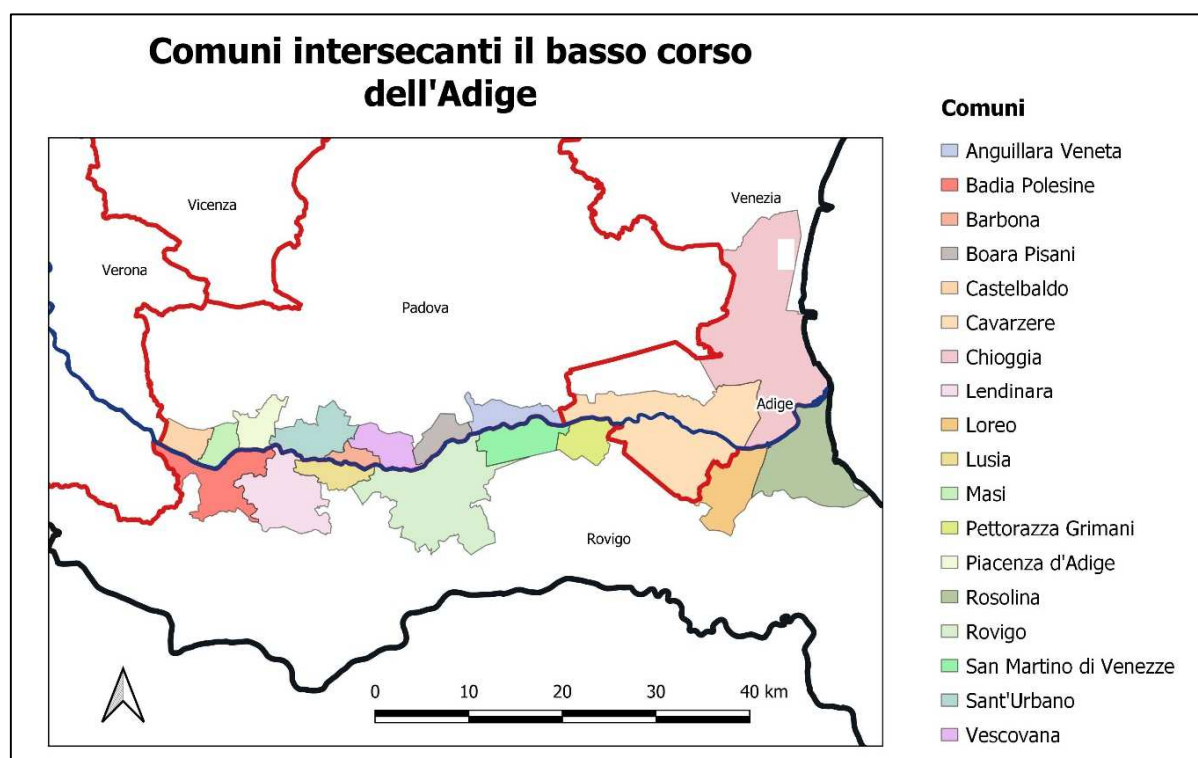


Figura 6. Sono visualizzati i territori comunali intersecanti il basso corso dell'Adige nelle province di Padova, Rovigo e Venezia. Elaborazione dell'autore.

## 2.2 Inquadramento storico

Per lungo tempo la pianura ha visto il vagare incerto dei fiumi ed è stata un primitivo dominio di acque stagnanti. “Le pianure abitate, oggi immagine della prosperità, furono creazioni tardive, faticose di secoli di sforzi collettivi” (Braudel, 2002, p.37).

Anche la ricca e complessa rete idrografica della bassa Pianura Veneta è il frutto di secolari interventi antropici che hanno limitato il naturale evolversi dei corsi fluviali per piegarli alle necessità dei numerosi insediamenti umani che sorgevano in prossimità.

Interventi iniziati già nel II sec. a.C. in epoca romana, quando accanto alla costruzione di una fitta rete di comunicazione stradale con la via Postumia, Popilia e Annia, fu attuato un programma di bonifica e recupero del territorio che si interruppe nel V sec. d. C. con la caduta dell'impero e quanto fino ad allora attuato divenne inservibile sia per lo stato di abbandono che a causa del deterioramento delle condizioni climatiche dell'Alto Medioevo (Piovan, 2007).

A partire dal X secolo il miglioramento climatico, l'*optimum* climatico medievale, con l'innalzarsi delle temperature aprì al miglioramento agricolo e all'incremento demografico con la necessità di rendere il territorio abitabile e adatto al sostentamento. La ripresa delle opere di controllo e drenaggio fu attuata dapprima dalle comunità locali con poche risorse e molta fatica; un impegno che fu poi assunto anche dai centri monastici benedettini che iniziavano a sorgere in varie località e che miravano soprattutto al prosciugamento delle terre. Tutti interventi comunque poco efficaci perché settoriali, che interessavano singole aree e non seguivano un programma esteso ed efficace (Peretto, 1992).

Si arriva così al Duecento quando nel Governo della Repubblica di Venezia compaiono i primi accenni di una legislazione per la gestione degli argini che porta nel 1501 alla nascita del collegio di Tre Savi Sopra le Acque e nel 1530 del Magistrato alle Acque. (Piovan, 2007).

L'interesse della Serenissima per queste aree dell'entroterra, considerate a lungo politicamente marginali, fu fortemente incentivato nel XVI Sec. dalla loro potenziale produttività agricola che poteva essere sfruttata per compensare la notevole riduzione dei traffici commerciali con l'Oriente e sotto la spinta dei nobili veneziani, proprietari di vasti latifondi (Peretto, 1992). Dopo la caduta di Costantinopoli nel 1453, il patriziato della Serenissima aveva spostato i suoi interessi in terraferma, con grandi investimenti di capitali per il riassetto fisionomico della regione che modificò ulteriormente la rete idrografica (Vallerani, 2012). Allo scopo venne istituito nel 1556 il Magistrato sopra i Beni Inculti con la funzione di incentivare le attività dei privati e controllare e coordinare i lavori di bonifica dei locali Consorzi (Peretto, 1992). Un cambio di strategia della Serenissima che

passò da una logica mercantile a una logica produttiva con conseguenze importanti nella bassa pianura veneta dove furono attuati i tagli di fiume e di meandro, gli innalzamenti degli argini, le strutture idrauliche di bonifica, con il miglioramento delle terre atte all'agricoltura (Piovan, 2020). La rete di percorsi d'acqua che si andava così costituendo era la via privilegiata per i traffici commerciali e gli spostamenti di truppe in ragione del pessimo stato della viabilità terrestre, ed era fortemente incoraggiata anche sotto la dominazione austriaca (Vallerani, 2012), che dal XIX secolo, visto l'intensificarsi delle esigenze di trasporto e di collegamento avviò la costruzione di alcuni ponti sull'Adige poi continuata nella seconda metà del Novecento dal neocostituito Regno d'Italia (De Checchi, 2013, p.158).

La rete viaria idrografica fu ulteriormente migliorata durante la modernizzazione del Novecento con interventi di tecnica idraulica per lo più in relazione alla bonifica che hanno prodotto un paesaggio connotato da importanti arginature, canali e fossi dal tracciato rettilineo, edifici consorziali, idrovore, conche di navigazione. Nel periodo della prima Guerra Mondiale sulle vie d'acqua transitavano rinforzi, munizioni e truppe; nel dopoguerra ci fu una ripresa dei lavori pubblici di consolidamento e bonifica, sospesi durante il conflitto, e promossa con spirito nazionalista dall'allora governo. Le infrastrutture idroviarie del Veneto subirono pesanti danni durante la seconda Guerra Mondiale con il danneggiamento o la distruzione di manufatti; in particolare furono colpiti i ponti, molti quelli sull'Adige. Dopo la ricostruzione a partire dalla fine degli anni quaranta e gli interventi di controllo delle piene seguiti all'alluvione del 1951 le vie d'acqua interne subirono un progressivo declino. Il "miracolo" economico, con la scelta di favorire il trasporto su gomma ne decretò il definitivo abbandono e i manufatti subirono la stessa sorte. L'originario ruolo svolto dalle idrovie nella vita sociale ed economica della bassa pianura veneta nel continuo rapporto fra uomini e fiume è stato sostituito dall'odierno uso ricreativo e turistico (Vallerani, 2012).

## **2.3 Da una riva all'altra**

Attraversare un fiume è da sempre per le comunità umane un ostacolo e insieme un'opportunità: un limite che racchiude un mondo, ma anche un passaggio che apre all'altrove.

Guadi, barche di transito, passi volanti, traghetti, ponti collegavano e collegano le sponde opposte di grandi fiumi o di corsi minori, superando lo sbarramento dell'acqua e continuando le vie di terra che lì arrivano. Vie di terra che nel passato essendo spesso irte di ostacoli, tortuose, a volte impraticabili per il dissesto della carreggiata o il fango, esposte agli assalti della natura e degli uomini facevano sì che gran parte delle attività umane avessero vita sull'acqua e con l'acqua. Da essa si

traeva una forza motrice elementare, ma potente ed economica; su di essa, fin dalla preistoria si spostavano veloci e sicuri uomini, animali, mezzi e merci (AAVV, 1976).

Non faceva eccezione l'Adige. Ben prima di strade e ferrovie, questa fondamentale via di transito ha assicurato per secoli il collegamento da un luogo ad un altro altrimenti irraggiungibile o affrontando difficoltà e pericoli e con dispendio di tempo e risorse. Una rete interconnessa di vie di terra e vie d'acqua dove "Il traghetto costituiva l'anello di congiunzione tra ciascuna di queste vie di comunicazione. Non poteva per ovvi motivi sostituirsi a nessuna di esse; doveva invece coadiuvarle" (Bonaconsa et al., 1998).

I rari ponti di un tempo erano collocati per lo più all'interno delle aree cittadine (Conati, 2021, p. 403); fuori dal contesto urbano il passaggio da riva a riva era assicurato dal traghetto, termine questo "burocratico moderno", in quanto il mezzo che collegava le due rive dell'Adige da Verona in giù era chiamato passo, come nei toponimi delle carte storiche (Morelli, 1862, 1882) o anche *porto*, a indicare non solo punti di ormeggio e ricovero delle barche, ma anche i pontoni che prestavano servizio di collegamento da un riva all'altra (Beggio, 1977, p. 509).

Questi mezzi di trasporto ripario sono documentati in tutta la Pianura Padana sia nei grandi fiumi, sia nei tratti navigabili di corsi d'acqua minori non percorribili con continuità, come testimoniato dalla cartografia storica che ne indica la posizione precisa con simbologia specifica e una toponomastica che a volte è sopravvissuta alla loro scomparsa. Fra i mestieri del fiume quello del passatore è stato quello che ha resistito più a lungo: ancora negli anni ottanta del Novecento erano attivi sull'Adige i passi di Villa Bartolomea nel veronese e due in provincia di Venezia nel territorio comunale di Cavarzere, a Pettorazza e a Rottanova (Coltro, 1989, p. 82).

### **2.3.1 Il passo volante**

Costruito in origine quasi esclusivamente con materiali naturali, legno soprattutto e sartiame di canapa, il traghetto aveva una forma tipica data da una struttura piuttosto semplice, assimilabile a quella di una chiatte: sopra due barconi accostati, lunghi mediamente 14 metri e larghi 2, veniva steso e saldato trasversalmente un tavolato di forma rettangolare, un palco di circa 54 mq, che fungeva da pavimento. Su parte del perimetro una recinzione di assi costituiva il parapetto accostato al quale era collocata una piccola capanna a pianta quadrangolare, non più alta di un uomo, una sorta di guardiola per il conducente del passo, il passatore o *portolano*, che in essa vi trovava anche riparo, sia dalla calura estiva che dai rigori dell'inverno. Il *casotto* fungeva anche da ripostiglio e da improvvisata cucina, oltre che da ufficio per la riscossione del pedaggio (Bonaconsa et al., 1998).



Nel perimetro lasciato libero, da ambo i lati si allungavano le due passerelle che agevolavano la salita o la discesa dei passeggeri: potevano essere fisse o manovrabili con un semplice sistema a ponte levatoio che consentiva di alzarle alla partenza e riabbassarle all'arrivo. Quasi sempre la chiatta teneva legata solidamente al pontile, una piccola imbarcazione a remi di circa 4 metri, un battello per così dire di servizio, che fungeva da scialuppa di salvataggio in caso qualche passeggero scivolasse in acqua durante la traversata, o veniva usata nei periodi di magra del fiume quando non c'era sufficiente pescaggio per il passo volante e si era costretti a traghettare solo persone con carichi leggeri usando appunto il battello.

Il passo era agganciato, tramite una corda di una trentina di metri terminante con un anello, oppure con un sistema a carrucola, alla fune maestra, il *regano*, tesa fra una riva e l'altra del fiume con i capi opposti fissati a dei ganci a loro volta incuneati tra grosse pietre, cementati in un muro o, ancora, fissati a grossi pali sulla riva o ad alberi (Conati, 2021, p. 405) (**Figura 7a**). Con le adeguate manovre del timone, grazie all'abilità del passatore, il traghetto veniva spinto dalla corrente stessa del fiume e si muoveva come fosse appeso a una teleferica oscillando sul proprio asse (Confortini, Bonino, 2015) (**Figura 7b**). Sul basso corso dell'Adige il passo poteva anche essere trattenuto da un unico palo conficcato nel fondo del fiume o vicino all'argine, con la corda poggiante su piccole barche disposte a intervalli regolari: in questo modo la chiatta si muoveva ad angolo insieme alla fune (Conati, 2021, p. 405) (**Figura 7c**).

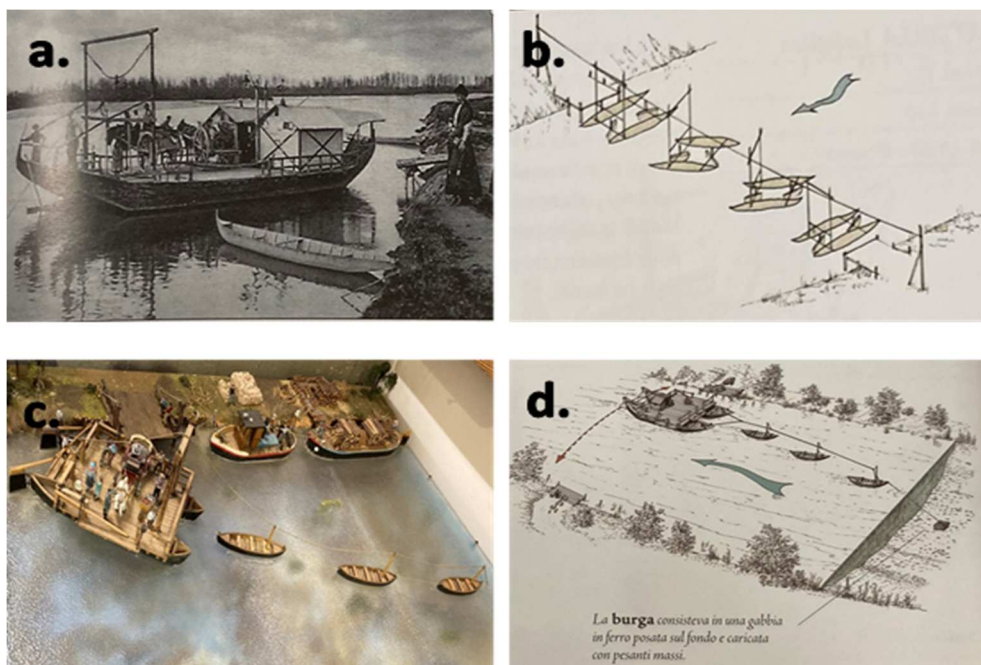
Se l'attraversamento avveniva su grandi fiumi con una importante distanza fra riva e riva come sul Po, la fune maestra era ancorata ad un grosso peso chiamato *burga* che poggiava immerso sul fondo del fiume; oppure, come sui tratti più ampi dell'Adige, a una *bricola*, la tipica struttura nautica veneziana formata da un fascio di due o tre grossi pali legati tra loro (**Figura 3**) e piantati saldamente nel fondale, tuttora in uso nella Laguna veneta come ormeggio o per delimitare i passaggi navigabili (Turato et al. 1980, p. 165), in questo specifico caso per fungere da aggancio alla fune maestra. Il cavo poteva avere una lunghezza anche di 100 metri e più e doveva essere sostenuto da una fila di battelli per impedire che si impigliasse sui detriti o i grossi tronchi trasportati dalla corrente. Ed era la corrente stessa a fornire la propulsione per l'attraversamento (Confortini, Bonino, 2015, p. 78) con una spinta che veniva governata e orientata dal passatore manovrando con il timone e con il remo che poteva essere una semplice pertica di legno o ferrato all'estremità (Conati, 2021, p. 405). Il traghetto raggiungeva così l'altra sponda muovendosi come un pendolo (Confortini, Bonino, 2015, p. 78) (**Figura 7d**). In ogni caso la fune maestra dava stabilità al mezzo e al contempo costituiva un

vincolo “volante” che ne indicava la dinamicità e giustificava l’aggettivo associato al nome “passo” (Bonaconsa et al., 1998, p. 21).

Per buona parte dell’Ottocento i passi volanti erano distribuiti con regolarità lungo tutto il corso del fiume, ubicati sulle sponde nei pressi dei centri rivieraschi, in corrispondenza delle principali direttrici viarie. Sostituiti in pochi decenni dai ponti che garantivano rapidità e praticità di spostamento, alcuni traghetti furono riattivati per brevi periodi quando piene del fiume o eventi bellici danneggiavano gravemente e rendevano inservibili i ponti (De Checchi, 2013).

A volte, prima che fosse approntato un servizio di traghetto con un vero e proprio porto su chiatta, il passaggio da riva a riva poteva essere servito da una semplice imbarcazione, un *batelo*, un battello a remi di piccolo cabotaggio adatto a vari usi o una *burcela*, sempre una piccola barca ma con la struttura simile a quella di un *burcio* (Turato et al., 1980). Il trasporto era limitato a poche persone e cose, ma garantiva comunque l’attraversamento. La presenza di barche di tragitto è testimoniata anche nelle carte storiche con l’uso di specifica simbologia (Tabella 2).

Fondamentale in ogni caso era l’abilità del passatore nel condurre il mezzo non disgiunta anche da una buona dose di forza fisica per far fronte al peso del pieno carico e da una profonda conoscenza del fiume derivante dal quotidiano contatto con esso. (Bonaconsa et al., 1998, p. 21).



**Figura 7. a) Stampa dei primi anni dell’Ottocento con il traghetto di Castelmassa RO (Confortini, Bonino, 2015, p. 79); b) disegno che schematizza il movimento a teleferica del passo volante (ibid.); c) particolare del diorama con scene di vita sul fiume e modellino di passo funzionante a pendolo. Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, realizzazione di Serraglia G. Foto dell’autore 16/09/2022. d) Schema di funzionamento con fune maestra ancorata al fondo e sostenuta da una fila di piccole barche (Confortini, Bonino, 2015, p. 78).**

### 2.3.2 Il passatore

Figura emblematica della mitologia classica greco-romana, il traghettatore degli Inferi Caronte è descritto da Virgilio mentre spinge la zattera con una pertica e governa la vela trasportando le anime dei defunti sull'altra riva dell'Acheronte, il fiume che separa il mondo dei vivi da quello dei morti ((Eneide, VI, 302-304), ed è poi ripreso nella Commedia da Dante mentre con Virgilio si appresta a passare aldilà, negli Inferi (Inferno, III, 82-111).

Nel tempo Caronte è diventato appellativo comune per indicare colui che trasporta persone da una riva all'altra, usato anche per il passatore soprattutto quando il passo era una semplice barca, e attraversare il grande fiume Adige era vissuto come un andare altrove, un viaggio importante, affidandosi a chi sapeva governare l'imbarcazione attraverso la corrente (AAVV, 1976, p. 102) (**Figura 8**).

Il passatore-traghettatore o *portinaro*, era un mestiere che sovente si tramandava di padre in figlio o che rimaneva comunque all'interno dello stesso gruppo familiare. Il servizio non era gestito autonomamente né dal passatore né dalle comunità locali, ma era dato in concessione dall'istituzione preposta, Provincia, Consorzio, Comune di riferimento, sulla base di specifici contratti che stabilivano gli interventi e le spettanze dell'autorità competente e i diritti e doveri del passatore che gestiva il passo (De Checchi, 2013, p. 158). Non era insolito che uno stesso traghettatore prestasse il suo servizio in più località turnandosi coi famigliari.

Si trattava di un lavoro apparentemente ripetitivo che iniziava con le prime luci dell'alba e finiva col calare del buio, molte ore, soprattutto nella bella stagione. Ma nell'arco della giornata, le mansioni da svolgere erano varie a cominciare dalla raccolta del pedaggio, compito che spettava al passatore stesso e che dipendeva dal tipo di mezzo caricato, dal numero delle persone, dalla loro età, da quanti capi di bestiame erano condotti. Seguivano poi le manovre di stacco dalla riva slegando la corda di sicurezza e manovrando a seconda delle condizioni del fiume per immettersi nella rotta consueta che conduceva alla riva opposta, dove avvenivano le manovre di attracco sulla piattaforma dell'approdo fatta di assi di legno con cui si chiudeva la traversata in attesa di effettuare il percorso inverso (Bonaconsa et al., 1998).

All'arrivo la passerella del traghetto veniva accostata alla sponda dal passatore che scendeva subito a terra, prima dei suoi passeggeri per fissare gli ormeggi e assicurare la stabilità al mezzo favorendo la discesa di persone, animali, carri (De Checchi, 2013, p. 158).

Anche nel corso dell'anno le variabili erano molteplici perché per tenere una velocità costante e una direzione non rettilinea il passatore doveva valutare con occhio esperto le condizioni del fiume.

L'Adige con le sue intemperanze stagionali e climatiche fatte tanto di piene quanto di secche richiedeva a chi manovrava di tenere conto di tutte le condizioni comprese le fitte nebbie che spesso d'inverno nella bassa Pianura Veneta impediscono la vista anche a pochi metri. Ma erano soprattutto le piogge intense della primavera o dell'autunno che richiedevano un lavoro intenso: un violento acquazzone poteva infatti riempire repentinamente i barconi che sostenevano la chiatta e mandare tutto a fondo, come qualche volta succedeva. Toccava al passatore vigilare e in caso affrettarsi a scolare l'acqua. Una piena poi poteva portarsi via il tragheto anche se ben ancorato, magari per la rottura della corda maestra; una secca poteva incagliarlo e danneggiarlo (Bonaconsa et al., 1998).

Nella bella stagione il porto era sempre pieno di gente, anche di amici e ragazzi che si davano appuntamento per una traversata come passatempo, una fugace quanto divertente avventura sull'acqua. E mamme che su consiglio del medico di paese, per curare la *tosse canina* dei loro bambini li portavano sul tragheto a prendere l'aria buona dell'Adige o a berne l'acqua altrettanto curativa persino per l'inappetenza o la convalescenza dopo una malattia, se attinta in mezzo al fiume dove il passatore li portava a riempire i bicchieri (Coltro, 1989, p. 84).

Al compito di vigilanza del passo si aggiungeva a volte per il traghettatore quello della pubblica sicurezza quando alla casetta in legno venivano affissi gli avvisi di taglie o di atti delittuosi avvenuti nell'area, come deterrenti e allerta di pericolo per la presenza di malviventi, che potevano tentare la fuga servendosi proprio dell'attraversamento del fiume. Sempre vigile e pronto il passatore traghettava una gamma variegata e interminabile di traghettati, i "passanti" che, occasionalmente o quotidianamente, passava dall'altra parte (Bonaconsa et al., 1998).



**Figura 8. Un passo di battello, barca di "Caronte", nell'Ottocento; in secondo piano un mulino natante. (AAVV, 1976, pp. 104-105).**

### 2.3.3 I passanti

Chi erano i “passanti”? Chi passava da una riva all’altra? Si potrebbe rispondere tutti, senza distinzione di età, di provenienza, di categoria sociale, tutti coloro che vivevano o transitavano per i paesi rivieraschi, tutti coloro che erano necessitati dal mestiere che praticavano, dai bisogni lavorativi quotidiani o erano spinti da occasioni ed eventi di ogni tipo. Uomini, donne, bambini. Passanti solitari o in gruppi, più o meno numerosi, che si spostavano anche portando masserizie, mercanzie, attrezzi da lavoro, animali domestici o da fatica, mezzi quali carri trainati a mano o aggogati ai cavalli, biciclette e poi i primi autoveicoli. Tutti usufruivano di questo servizio indispensabile per raggiungere il posto di lavoro, proseguire la via intrapresa, cercare magari nuove opportunità o più semplicemente raggiungere parenti e conoscenti o partecipare a feste di paese o a cerimonie religiose. Quando il traghetto subiva un danneggiamento, magari per una piena, e doveva fermare l’attività, tutti ne subivano le conseguenze e sentivano il bisogno di un suo veloce ripristino per quello che consideravano un bene collettivo insostituibile. Anche chi lavorava stabilmente sul fiume come i *barcari*, i trasportatori, i mugnai, lo vedevano come punto di riferimento anche geografico: un punto di sosta per alcuni, magari un ostacolo per altri perché poteva intralciare la navigazione, ma comunque un posto di aggregazione. Quasi una piccola piazza in cui si attendeva la partenza e poi l’attracco scambiando in quel breve spazio temporale parole, opinioni e informazioni sugli accadimenti che interessavano le comunità prospicienti la via d’acqua e che il passaggio dei *barcari* aggiornava di continuo, con le ultime nuove, come fosse un giornale quotidiano, un periodico spicchio fatto di passa parola. Non frivoli pettegolezzi, ma una serie di informazioni, notizie di rilievo sociale, politico e perfino storico riguardanti la zona, interconnesse e di sicura utilità per chi viveva in quei territori e usava le vie di terra e d’acqua unite senza soluzione di continuità dal passo (Bonaconsa et al., 1998).

Chi passava da una sponda all’altra portava sul traghetto anche momenti di festa e di allegria come gli sposi che con parenti e amici raggiungevano la riva opposta dove si sarebbe celebrato il matrimonio (**Figura 9**). Ma anche momenti di tristezza e dolore quando sul passo veniva caricato il feretro per il percorso finale verso il cimitero. Momenti diversi, opposti che il fiume rispecchiava nella traversata del passo. Eventi comunitari vissuti in quel piccolo spazio (Bonaconsa et al., 1998).

Nel quotidiano invece si rifletteva la vita della gente comune: operai che raggiungevano il posto di lavoro dall’altra parte, contadini con attrezzi e animali da soma che avevano il podere sulla sponda opposta alla cascina, pastori col gregge che raggiungevano più abbondanti pascoli sull’argine dirimpetto, donne che accompagnavano i figli, a volte bambini che andavano a scuola sull’altra riva,

commercianti coi carri, scariolanti. Anche mendicanti che si spostavano in cerca di nuove questue, frontisti abituali che facevano la spola ogni giorno. In mezzo a questa folla consueta si nascondeva a volte chi scappava per motivi giudiziari o politici cercando una possibile via di fuga e un posto sicuro; ed è proprio per motivi di sicurezza e di polizia che solitamente col buio il transito veniva interrotto vietando il servizio in orario notturno per non dar modo ad avversari politici, delinquenti o clandestini di approfittarne. In alcuni periodi del dominio della Serenissima e durante l'epoca austriaca il divieto si estendeva anche ai *batel*, le barche di tragitto ((Bonaconsa et al., 1998).

Per alcuni, soprattutto sul finire dell'Ottocento, traghettare significava anche l'abbandono del proprio paese in cerca di fortuna altrove. Emigranti o più semplicemente famiglie costrette a fare il periodico *San Martin* con la speranza di trovare nuovo lavoro e nuova fortuna, una stabilità che spesso andava delusa. I pochi averi venivano caricati sul carretto e insieme al bestiame si saliva sul passo che conduceva di là dal fiume. Un *addio* alla propria terra che restava sulla sponda opposta, forse fissata con lo stesso nostalgico sguardo manzoniano di Lucia (Promessi sposi, cap. VIII).

Non da ultimo il passo era essenziale per la traversata di truppe e mezzi militari e proprio l'Adige in particolare sotto questo aspetto, ha rappresentato per molti secoli e fino all'ultimo conflitto mondiale una via di passaggio e anche di ritirata e fuga come fu per i tedeschi fra il 20 e il 27 aprile del 1945 (Bonaconsa et al., 1998).



**Figura 9.** Passo fra Castelbaldo e Villa d'Adige di Badia Polesine: matrimonio fra dirimpettai dell'Adige presumibilmente a metà anni 50 del Novecento. Foto: <https://www.comune.castelbaldo.pd.it/>; il primo a sinistra del gruppo, con la mano sul parapetto, è il passatore. Fonte: Vallarini C.

## 3 FONTI E METODI

### 3.1 Approccio geostorico e *Historical GIS*

Il presente lavoro di ricerca si muove tra storia e geografia secondo un approccio che “può essere sinteticamente definito come un approccio multidisciplinare caratterizzato dall'applicazione di metodologie e tecniche che provengono dalla geografia fisica, umana e dalle scienze storiche agli studi su ambiente, territorio e paesaggio” (Piovan, 2020).

Seguendo questa linea metodologica i vari aspetti ed elementi presenti nello spazio geografico vengono analizzati per il loro essere propri di quello spazio, ma anche e con pari importanza per il loro evolversi nel tempo in una continua interazione fra spazio fisico e tempo storico che su di esso interviene modificandolo e determinandone così quelle caratteristiche che lo connotano come uno specifico territorio. In questo modo è possibile far emergere le radici dell'ambiente che ci circonda nel presente, per meglio comprendere quale ne sarà l'evoluzione futura in un'ottica di corretta gestione, di consapevole tutela e di attiva valorizzazione (Piovan, 2020, pp. 24–26).

Tale approccio multidisciplinare si avvale di un'ampia gamma di fonti e metodologie appartenenti a più di una disciplina: oltre alla geografia e alla storia, basi imprescindibili in questo particolare approccio della ricerca, si intrecciano geografia storica e storia geografica, storia ambientale ed ecologia storica, geoarcheologia e turismo ambientale e culturale, geografia militare. In questo arco disciplinare così vasto sono molteplici anche le fonti cui poter attingere per la raccolta e la validazione dei dati: carte storiche, mappe, documenti catastali, documenti d'archivio, fotografie, dipinti, manufatti, diari, memorie, cartoline postali illustrate, giornali, riviste, testimonianze dirette. Molteplici sono anche le metodologie applicabili: dal rilevamento geomorfologico, stratigrafico, archeologico a sopralluoghi, documentazione fotografica e interviste; dalla ricerca in archivio fisico o virtuale, al confronto diacronico, all'analisi sincronica. Questa ricchezza di fonti e metodi assolve a tre importanti funzioni: offre punti di vista diversi sul caso di studio; fa emergere eventuali errori e facilita la validazione dei risultati; apre a nuove prospettive di ricerca ((Piovan, 2020, pp. 27–32).

Una considerevole quantità e qualità di dati che trovano modo di essere gestiti, utilizzati e analizzati grazie al loro inserimento all'interno dei *Geographical Information System*, i GIS, che dell'approccio geostorico sono parte essenziale. Anche questo lavoro di ricerca se ne avvale gestendo le informazioni ricavate dalle diverse fonti, nell'ambiente georiferito dei GIS per la

costruzione di un *Historical GIS*, una ricerca storica gestita all'interno di un sistema informativo geografico che può manipolare, sintetizzare, visualizzare i dati spaziali e non spaziali delle aree geografiche per come erano nel passato e per come si sono evolute nel presente osservandone i cambiamenti nel tempo e tenendone traccia. In questo sistema ogni oggetto reale ha la sua precisa e univoca posizione nello spazio ed è rappresentato da una forma ad esso agganciata e definito attraverso un modello di dati che lo descrive e che offre tutta una serie di informazioni che si possono interrogare. Tutto ciò crea un sistema di entità connesse e interscambiabili.

Fondamentale in un *Historical GIS* è la carta storica, fonte ricca di informazioni su aspetti del passato scomparsi o che il tempo ha trasformato per fenomeno naturale o per intervento antropico; carte storiche che sono state ampiamente utilizzate anche in questa ricerca e di cui ne costituiscono parte integrante nonché l'avvio.

## 3.2 Cartografia storica

Lo strumento conoscitivo di partenza utilizzato in questa ricerca è la *Carta idrografica stradale amministrativa consorziale della provincia di Padova e dei terreni che si estendono fino alla sinistra sponda del fiume Adige e della Laguna di Chioggia* di Orazio Morelli nella seconda edizione del 1882. Da questa base iniziale si è seguito lo sviluppo diacronico delle strutture di trasporto fluviale oggetto di studio attraverso le carte dell'IGM, serie 25V, comunemente denominate "tavole".

Per un ulteriore riscontro cartografico sulla presenza dei passi volanti e sull'evoluzione che gli stessi hanno avuto anche in rapporto alla loro sostituzione con le strutture stabili dei ponti, si sono prese in considerazione, quando utile a tal fine, la prima edizione della carta di Morelli sopra citata realizzata nel 1862 e la *Kriegskarte* di Anton von Zach. Quest'ultima la cui denominazione completa è *Topographisch-geometrische Kriegskarte von dem Herzogthum Venedig* (Carta militare topografico-geometrica del Ducato di Venezia), fu redatta, in scala originaria 1:28.000, tra il 1798 e il 1805 da un gruppo di topografi coordinati dall'ufficiale Anton von Zach su incarico dello Stato maggiore austriaco, per fini soprattutto militari. È conservata nel Kriegsarchiv di Vienna.

### 3.2.1 Carta di Orazio Morelli del 1882

*"Carta idrografica stradale amministrativa consorziale della provincia di Padova e dei terreni che si estendono fino alla sinistra sponda del fiume Adige e della Laguna di Chioggia Delineata da Orazio Morelli. II edizione ridotta alla scala di 1/50000; riveduta, corretta e completata colla indicazione delle coltivazioni e delle altezze del piano campagna sul livello del mare, e colle piante dei Capoluoghi*



*distrettuali. Dedicata alla Deputazione provinciale di Padova che incoraggiò l'opera, 1882.*"(<https://phaidra.cab.unipd.it/>).

Così è riportato nel frontespizio di questa mappa, disegnata nel 1882 dal cartografo Orazio Morelli, aggiornando la precedente prima edizione del 1862. La titolazione è ripresa nel foglio successivo della carta, dove, subito sotto, al centro, è riportato il quadro d'unione delle tavole che la compongono, quindi a sinistra di esso una prima legenda con nell'ordine: *la Scala della Topografia di Metri 5000 nel rapporto di 1/50.000; la Scala delle Piante dei Capoluoghi Distrettuali con la scala di 1/10.000; la spiegazione dei caratteri e dei numeri.* A destra invece sono esplicitati i *Segni di Convenzione* attraverso una legenda particolarmente ricca che illustra i dati qualitativi: attraverso simboli associativi per i dati posizionali relativi agli elementi antropici come poligoni a campitura nera per edifici e caseggiati, una ruota dentata per i mulini natanti, una croce patente per le chiese, un fumaio poggiante su una ruota dentata per le idrovore, due linee parallele per i ponti, un rettangolo barrato dalle diagonali per i cimiteri; attraverso una simbologia areale con campitura a tratteggio imitativo, riferita all'uso del suolo, per i campi di riso, le paludi e i canneti, i giardini, i prati irrigui, l'arativo, l'arborato e il vitato, fino alle valli salse e alle barene attraverso una scelta attenta di linee che richiamano di volta in volta l'acqua acquitrinosa o la bassa vegetazione o gli alberi stilizzati con un effetto quasi pittorico. Con simbologia lineare sono invece segnate le ferrovie, le strade, i confini amministrativi, questi ultimi sono differenziati da linee che si fanno via via più complesse con l'aumentare del livello di giurisdizione.

Come esplicitamente indicato nella titolazione, la carta è centrata sulla descrizione idrografica e delle aree umide e mostra nel dettaglio i particolari topografici dell'idrografia con simbologia lineare per i corsi d'acqua secondari, con poligoni per canali e fiumi. Completano la descrizione il *Prospetto idrometrico dei fiumi e dei canali scorrenti nella provincia di Padova* (tavola XI e tavola XII).

Sull'Adige in particolare sono segnati sia i passi volanti che i mulini che a fine Ottocento erano distribuiti lungo tutto il corso del fiume, in questa specifica carta lungo il basso corso nella provincia di Padova sul confine con la provincia di Rovigo, fino alla foce nella provincia di Venezia. Il simbolo del passo volante non è presente nella legenda, per il resto come si è visto molto ricca e dettagliata, ma si desume direttamente dalla mappa che ne riporta il toponimo accanto al simbolo associativo. Esso riproduce la forma reale del traghetto stilizzandola in un rettangolo piuttosto allungato e senza alcuna campitura di riempimento dai cui lati minori sporgono due triangoli scuri a simboleggiare il primo la piattaforma di assi che costituiva il palco del passo- e i secondi gli scafi galleggianti su cui poggiava. Il simbolo è disposto in posizione longitudinale e parallela agli argini del fiume (**Tabella 2**).

La Mappa di Morelli (1882) si compone di 12 tavole. Nell'ambito di questa ricerca vengono prese in esame la tavola X: parte Sud-occidentale della provincia di Padova; la tavola XI: confine Sud-orientale della provincia di Padova; la tavola XII: la parte meridionale della provincia di Padova, corrispondenti all'area intersecante il basso corso dell'Adige (**Figura 10**).

Della prima edizione del 1862, vengono considerate le tavole corrispondenti: esse conservano lo stesso numero d'ordine e la simbologia, ugualmente mancante dei segni di convenzione per passi e barche di tragitto, è comunque del tutto simile all'edizione successiva del 1882.

### **3.2.2 Tavole IGM**

Le trasformazioni e l'evoluzione dell'area di studio è stata seguita attraverso il confronto diacronico operato sulle base delle carte della Serie 25/V, prodotta dall'Istituto Geografico Militare, IGM, che svolge le funzioni di ente cartografico dello Stato (L. n. 68 del 2 febbraio 1960), con un'ampia gamma di prodotti e servizi ad esse collegati.

La serie 25/V identifica la cartografia vecchio taglio della *Carta Topografica d'Italia*, composta da 3545 elementi, alla scala 1:25 000, comunemente denominati "tavole", tutti disponibili e a copertura dell'intero territorio nazionale. Ogni tavoletta ha le dimensioni di 7' 30" in longitudine e 5' in latitudine con una superficie media di 96 Km<sup>2</sup>. È realizzata nella rappresentazione conforme di Gauss, riferita al sistema geodetico Gauss Boaga sull'ellissoide Internazionale con orientamento a Roma M. Mario 1940. Riporta disegnato il reticolato chilometrico UTM, relativo al Sistema Geodetico europeo ED50 (<https://www.igmi.org/>).

Ogni tavoletta fa parte di un Quadrante (Q.) in scala 1:50 000, suddiviso in 4 parti ciascuna con denominazione riferita alla posizione all'interno del quadrante stesso: N.O., N.E., S.O., S.E., A sua volta il Quadrante è la quarta parte, denominata con numerazione ordinale progressiva in senso orario I, II, III, IV, di un Foglio (F.) in scala 1:100 000 esteso 30' in longitudine e 20' in latitudine e rappresentante mediamente una superficie di circa 1 500 km<sup>2</sup>. A coprire il territorio nazionale sono 278 di questi fogli ognuno denominato con un numero cardinale di identificazione e con il nome della località geografica maggiormente rappresentativa al suo interno. In base a questa suddivisione ogni tavoletta costituisce la sedicesima parte di un foglio e viene sistematicamente denominata e contestualizzata nel quadro d'unione riportato nella tavoletta stessa. Le tavolette analizzate in questa ricerca appartengono ai Fogli 63, 64, 65, e sono anch'esse distinte col nome della località più importante ivi rappresentata. Coprono il corso dell'Adige a partire dalla provincia di Padova nel territorio comunale di Castelbaldo fino a quello di Cavanella d'Adige in provincia di Venezia.

Corrispondono all'area coperta dalle tavole X, XI, XII di Morelli (1882). Sono nell'ordine, a partire da Est: Castagnaro, F°.63, Q. II, N.E.; Badia Polesine, F°.64, Q. III, N.O.; S. Urbano, F°.64, Q. III, N.E.; Stanghella, F°.64, Q. II, N.O.; Anguillara Veneta, F°.64, Q. II, N.E.; Pettorazza Grimani, F°.65, Q. III, N.O.; Cavarzere, F°.65, Q. III, N.E.; Cavanella d'Adige, F°.65, Q. II, N.O. La tavoletta situata più a ovest è riferita a Castagnaro, comune in provincia di Verona, ma è stata ugualmente considerata in quanto comprende nell'estrema parte est un lembo dei comuni di Castelbaldo nel padovano e di Badia Polesine nel rodigino e fa comunque parte della sezione più occidentale della tavola X di Morelli (1882) (**Figura 10**).

In ciascuna tavoletta è specificato l'anno della levata o rilievo e le date delle ricognizioni parziali o generali che ne rappresentano gli aggiornamenti (**Tabella 1**). Tutte le tavolette a illustrazione di questo lavoro sono corredate da etichetta con la denominazione completa secondo i parametri sopra esposti, e completate con la sola data dell'ultima ricognizione. Per una più agevole lettura all'interno del testo ci si riferirà ad esse identificandole più semplicemente con la denominazione del comune che le titola seguita dall'anno dell'ultimo aggiornamento.

La realizzazione della carta topografica si avvale soprattutto di rilievi eseguiti con metodo aerofotogrammetrico. È pubblicata in tre versioni, a seconda delle aree e in modo che la disponibilità di una versione escluda l'altra: a un solo colore, il nero: a tre colori, nero, bistro e azzurro; a cinque colori, nero, bistro, azzurro, verde e rosso.

Il contenuto informativo di ogni tavoletta riporta viabilità, insediamenti antropici, reti tecnologiche, vegetazione, idrografia, orografia. L'orografia è rappresentata con curve di livello con equidistanza di 25 metri e punti quota. Sono indicati i confini di Stato e i limiti amministrativi regionali, provinciali e comunali. La simbologia usata per gli elementi antropici è simile per molti manufatti a quella disegnata nella carta di Morelli (1882) e anche in questo caso quella riferita ai passi non è riportata in questa legenda, ma si ricava direttamente dalla tavoletta IGM. Si tratta sempre di un simbolo qualitativo di tipo associativo che riproduce stilizzata la forma di un passo volante: una piattaforma poggiate trasversalmente su due scafi a cui si aggiunge un segmento tratteggiato che collega il traghetto da ambo i lati ai due argini per indicare la direzione seguita dal mezzo; inoltre sono qui simbolizzate ben visibili le rampe arginali che sia sulla riva sinistra che su quella destra conducono agli approdi (**Tabella 2**).

A differenza della carta di Morelli (1862, 1882) che riporta accanto al simbolo anche il toponimo del passo, nelle tavolette IGM quest'ultimo non è visualizzato. Per il passo inoltre viene usata una doppia simbologia a seconda della portata di carico, calcolata in tonnellate, della chiatta di passo

così come specificato nella legenda dettagliatamente descritta in *Segni convenzionali e norme sul loro uso* (IGM, 1963, p. 27), mentre per una portata inferiore alle 4 tonnellate il simbolo stilizzato è ancora una piattaforma, ma poggiante su un solo scafo. La linea punteggiata dei passi, sia con chiatta che con barca, rappresenta il percorso da esse effettivamente fatto nel passaggio da riva a riva (Figura 11).

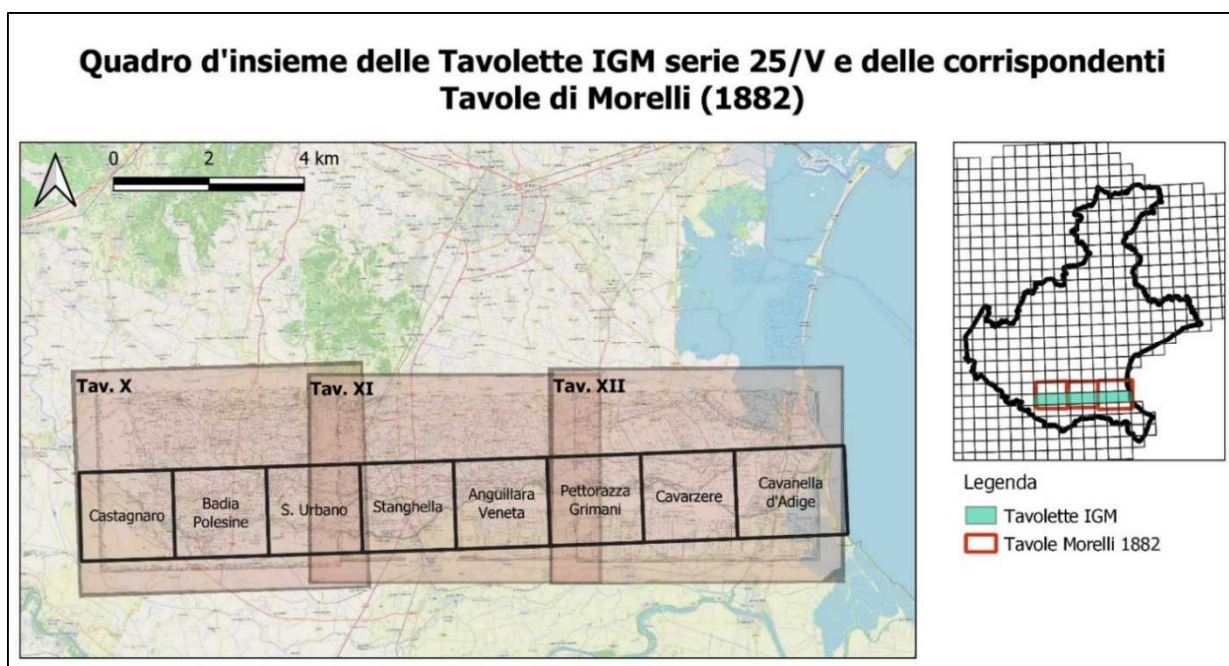


Figura 10. Nelle otto Tavolette dell'IGM qui allineate, messe in relazione con le corrispondenti tavole di Morelli (1882) e visualizzate sullo sfondo di *OpenStreetMap*, è compreso il corso dell'Adige fra le province di Padova e Rovigo, fino alla provincia di Venezia. Elaborazione dell'autore.

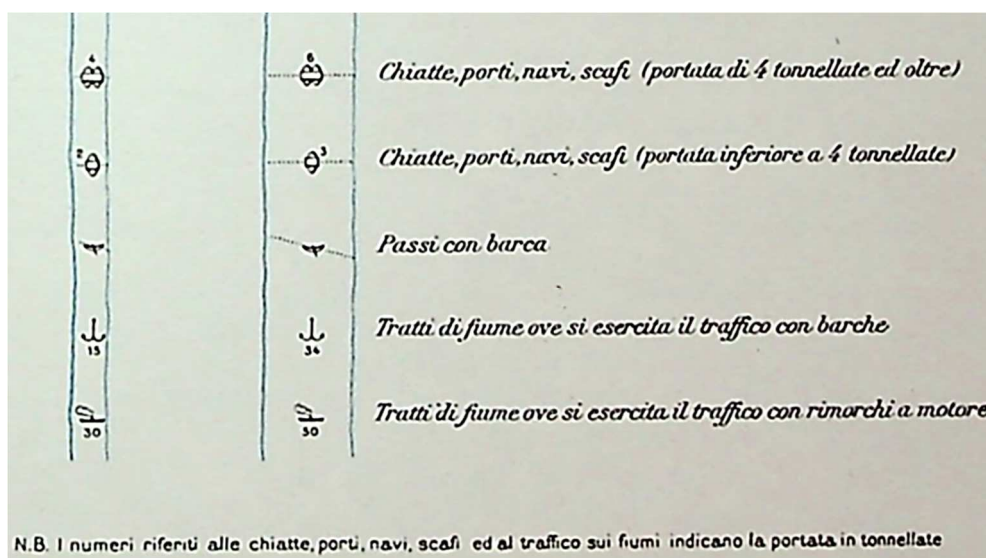





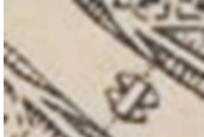



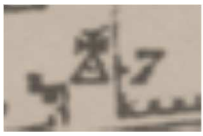


Figura 11 *Segni convenzionali e norme sul loro uso* (IGM, 1963, p. 27), Tav. IV, Passaggi di corsi d'acqua, stralcio.

Morelli 1882	Corrispondenze Tavolette IGM-25V	Levata	Aggiornamenti
Tav. X	Castagnaro, F°. 63, Q. II, N.E.	1889	1895, 1912, 1935, 1953.
	Badia Polesine, F°. 64, Q. III, N.O.	1891	1896, 1911, 1924, 1935, 1953.
	Sant'Urbano, F°. 64, Q. III, N.E.	1891	1896, 1911, 1935, 1953.
Tav. XI	Stanghella, F°. 64, Q. II, N.O.	1891	1896, 1911, 1935, 1953.
	Anguillara Veneta, F°. 64, Q. II, N.E.	1891	1896, 1908, 1911, 1935, 1953.
Tav. XII	Pettorazza Grimani, F°. 65, Q. III, N.O.	1892	1897, 1908, 1916, 1934, 1968.
	Cavarzere, F°. 65, Q. III, N.E.	1892	1897, 1908, 1911, 1934, 1967.
	Cavanella d'Adige, F°. 65, Q. II, N.O.	1892	1897, 1908, 1911, 1934, 1966.

**Tabella 1. Corrispondenza fra le tavole della carta di Morelli (1882) e le tavolette IGM che coprono lo stesso areale limitatamente al basso corso dell'Adige.**

SIMBOLOGIA	passo volante	passo di battello	mulino	ponte	chiesa
Morelli (1882)					
IGM 25/V					

**Tabella 2. Confronto fra alcuni simboli utilizzati nella carta di Morelli (1882) e i loro equivalenti nelle tavolette IGM 25/V: da notare la differenza soprattutto per passi e mulini natanti. Elaborazione dell'autore.**

### **3.3 Ricerca sul campo e *repeat photography***

Le località e i siti interessati allo studio individuati attraverso la cartografia sono stati oggetto di ricerca sul campo per approfondire i casi specifici e validare i dati raccolti. Ciò attraverso il reperimento di fonti documentarie, testimonianze orali con interviste ad abitanti del luogo e studiosi di storia locale, foto d'epoca e osservazione diretta di eventuali tracce o resti della struttura di approdo del traghetto, con ripresa fotografica del punto di attraversamento individuato sulla base delle coordinate geografiche ricavate dalle carte storiche georeferenziate e inserite nel localizzatore di Google Maps, o quando possibile desunte da foto storiche dove siano presenti precisi punti di riferimento.

In particolare si è applicata la tecnica della *repeat photography*, una fotografia ripetuta a distanza di un certo arco temporale con inquadratura presa nello stesso luogo e dallo stesso punto di vista di una o più foto del passo per un confronto diacronico dei cambiamenti avvenuti. La sequenza fotografica che se ne ottiene offre un valido strumento di analisi dei cambiamenti intercorsi, per documentarne e studiarne le cause e fornire informazioni utili per interventi consapevoli e mirati nel territorio, chiarire dubbi in proposito e non ultimo dirimere controversie. Inoltre la *repeat photography*, grazie all'immediatezza e all'impatto dell'immagine, è un mezzo immediato ed efficace per comunicare i risultati di una ricerca. (Piovan, 2020, pp.106-110).

In questo specifico lavoro i sopralluoghi e la *repeat photography* sono stati indispensabili per documentare una struttura che per sua stessa natura non ha lasciato evidenze materiali immediatamente identificabili e possono offrire un quadro dell'evoluzione dei mezzi di trasporto fluviale utilizzati per il collegamento da riva a riva lungo il basso corso dell'Adige nell'arco di tempo qui considerato. Si sottolinea inoltre che le numerose immagini, sia cartografiche che fotografiche, che accompagnano il testo sono intese come sua parte integrante quale testimonianza e racconto storico volto a contestualizzare e a fornire una possibile interpretazione dei dati raccolti.

## **3.4 Fasi del progetto GIS**

### **3.4.1 Pianificazione e acquisizione**

Una volta stabilito nelle linee generali lo sviluppo del progetto è stato scelto il software GIS su cui eseguire analisi ed elaborazioni. Le fonti cartografiche storiche sono state reperite nel portale Phaidra la piattaforma di archiviazione digitale del Sistema Bibliotecario di Ateneo dell'Università

degli Studi di Padova nella collezione Teatro del Mondo, digitalizzate e rese disponibili dalla Biblioteca di Geografia. per quanto riguarda le tavole della carta di Orazio Morelli sia della prima edizione del 1862 che della seconda del 1882 (<https://phaidra.cab.unipd.it/>). Dall'Archivio cartografico della Biblioteca dell'Istituto di Geografia del medesimo Ateneo provengono invece le tavolette dell'IGM disponibili per le aree interessate alla ricerca e allo scopo digitalizzate e la *Kriegskarte* di Anton von Zach (1798-1805).

I dati geografici in formato vettoriale sono stati acquisiti dall'Infrastruttura Dati Territoriali della Regione del Veneto, il geoportale regionale che consente di visualizzare consultare e scaricare dati territoriali e ambientali (<https://idt2.regione.veneto.it/>). Sono stati acquisiti dati geospaziali su idrografia essenziale e confini amministrativi e dati regionali, provinciali e comunali.

### 3.4.2 Georeferenziazione

La georeferenziazione delle carte inerenti il progetto è stata eseguita all'interno del *software open source* QGIS 3.16.11. Innanzitutto si è fissato il sistema di coordinate piane impostando il CRS, *Coordinate Reference System*, che per l'area di studio è quello identificato nel registro EPSG dal numero 3003 corrispondente a Monte Mario/*Italy zone 1*, fuso Ovest centrato sul meridiano 9° rispetto a Greenwich, secondo il sistema UTM Gauss-Boaga, in vigore per l'Italia dal 1940.

Come *basemap* è stata caricata, direttamente dal *Browser, OpenStreetMap*, base cartografica già georeferenzata che consentirà di agganciare le carte storiche in formato *raster* all'ambiente georiferito. La base di questa operazione è l'individuazione di elementi puntuali sui documenti cartografici, i GCP, *Ground Control Points*, che siano riportati sia nelle mappe attuali che in quelle storiche. A tal fine si sono individuati i GCP che più erano rimasti stabili nel tempo e quindi identificabili con più precisione nelle diverse carte storiche soprattutto rispetto ai corrispondenti punti di aggancio della *OpenStreetMap*, dove l'individuazione dei punti di controllo non sempre è stata semplice man mano che l'arco temporale fra le mappe si dilatava.

Per questo si sono preferibilmente selezionati come punti di collegamento ponti, incroci stradali, chiese. È stata utilizzata per la trasformazione *First-order polynomial* con 4 punti di controllo, fissati in un'area abbastanza vasta da comprendere tutti i passi presenti nella carta storica, anche per limitare il problema dell'affidabilità e contenere il margine di errore. I GCP sono stati inseriti non allineati, ma con disposizione diagonale, partendo dalla carta storica, dopo un'accurata esplorazione delle mappe, operazione questa fondamentale che ha comportato molte prove soprattutto nelle aree con vaste zone rurali dove spesso erano assenti edifici o rete viaria significativi, con scelte

diverse di punti ben distribuiti e affidabili. L'affidabilità è infatti la caratteristica più importante dei GCP per contenere l'errore di distorsione che si genera una volta che tutti i punti scelti acquisiscono le coordinate della carta di base di georeferenziazione e che scaturisce dalla media degli errori di ogni punto. Ciò ha consentito che in fase di geo-rettifica il margine d'errore di scostamento risultasse spesso inferiore a 1 e rimanesse comunque compreso entro 10 (**Figura 12**) con una devianza minore nelle carte oggetto di geo-rettifica più recenti, come le tavolette IGM aggiornate agli anni '50 o '60 e maggiore per le tavole di Morelli (1882).

Una volta avviata la georeferenziazione si crea un nuovo file raster basato sui punti di controllo inseriti, che ha acquisito le coordinate impostate inizialmente sulla carta di base e l'estensione *modified*. Le Tavole di Morelli (1882) e le tavolette IGM riportate in questa ricerca sono tutte in tale formato georeferenziato.

### 3.4.3 Digitalizzazione

Una volta georeferenziate le mappe, si è creata una nuova struttura dati, un *geopackage layer* per l'*editing* di nuove *features*, in questo caso i passi volanti dell'Adige, con l'inserimento nella *attribute table* dei relativi campi informativi. Il rilevamento è stato fatto iniziando dalla tavola del Morelli (1882) corrispondente all'area considerata secondo la suddivisione delle carte dell'IGM serie 25V, per poi passare al confronto con queste ultime secondo un ordine cronologico crescente basato sull'anno dell'ultimo aggiornamento presente in ciascuna di esse e al quale, in questo lavoro, ci si riferisce per denominarle, preceduto dal nome del territorio comunale cui fanno capo. Per avere un riscontro preciso della collocazione dei passi anche sotto l'aspetto amministrativo, si è sovrapposto alle mappe durante la digitalizzazione il *layer* relativo ai territori comunali intersecati dall'Adige creato in precedenza usando la funzione *selection by location*, l'opzione di selezione tramite condizione geografica nella quale sono operanti oggetti appartenenti a *layer* diversi. In questo caso specifico il *layer* dei comuni delle province interessate dove gli elementi selezionandi sono descritti con la primitiva poligono, e il *layer* del corso dell'Adige che detta la condizione, descritto con la primitiva linea. In questo modo si è ottenuto un nuovo livello funzionale alla ricerca (**Figura 6**).

Si è quindi passati al censimento dei passi volanti presenti nelle mappe eseguendo l'*editing* con geometria di tipo puntuale e compilando contestualmente l'*attribute table* con le relative informazioni. Ogni passo è connotato dal nome desunto dalla carta storica di Morelli (1882), dalle località collegate, dai comuni interessati e dalle province di appartenenza, oltre che dal tipo di passo, se volante o di battello e la data riferita all'ultima mappa in cui lo stesso è simbolizzato. Questi dati

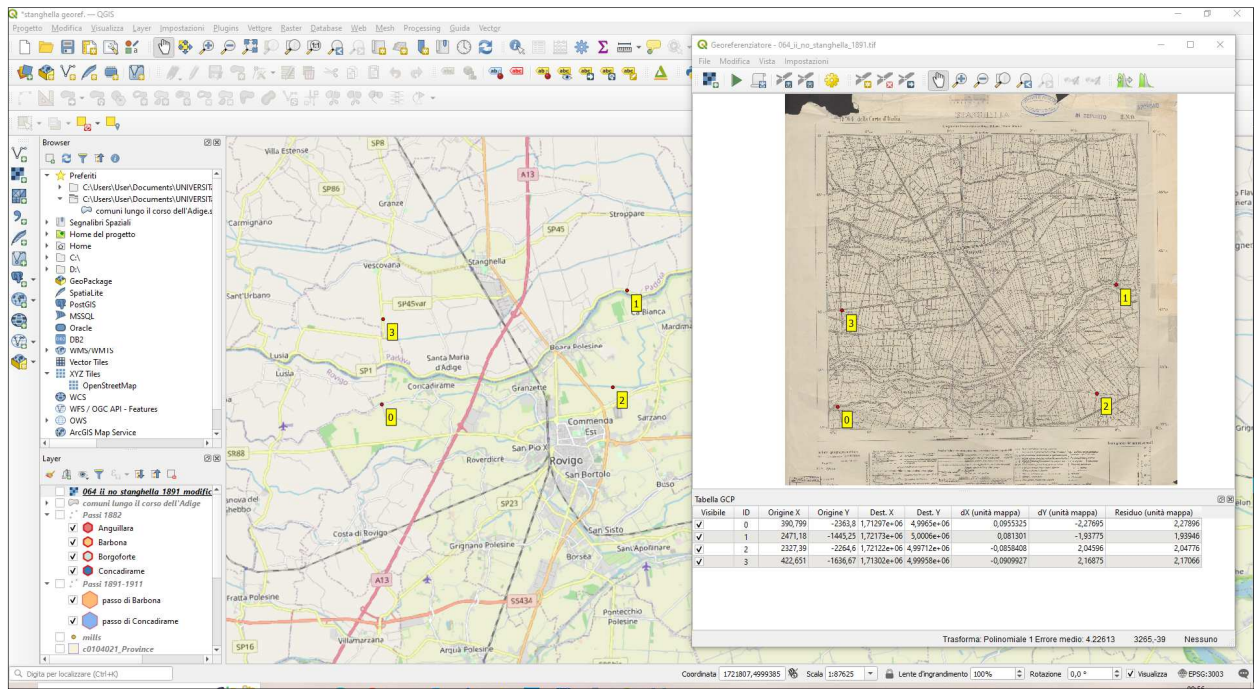


di tipo qualitativo rappresentano la componente descrittiva dei *fields* creati nella *attribute table* con stringhe di tipo testuale e vanno a formare la struttura dati del nuovo *layer* comprendente i passi del basso corso dell'Adige a partire dal 1882; la digitalizzazione ha individuato la loro posizione basandosi sulla rappresentazione delle carte storiche procedendo da ovest a est lungo il corso del fiume da Castelbaldo a Cavanella d'Adige. Lo stesso layer è stato poi sovrapposto alle diverse tavolette procedendo in ordine cronologico crescente per il confronto diacronico sulla presenza dei passi e la loro evoluzione nel tempo.

### 3.4.4 Rappresentazione dei risultati

I dati così ottenuti sono rappresentati con simbologia puntuale poi categorizzata in base al nome e graduata per colore e dimensione finalizzati a una soddisfacente leggibilità. Al simbolo è stata applicata una trasparenza accentuata nelle carte a piccola scala che consentivano di visualizzare il simbolo originale di tipo qualitativo associativo sottostante; laddove invece, nelle carte a grande scala, lo stesso non era sufficientemente visibile si è lasciata la piena opacità per una migliore visualizzazione del dato puntuale. La forma del simbolo distingue i vari elementi in base alla tipologia e al ruolo che rivestono nell'insieme

I dati dell'*Historical Gis* sono in questo modo visualizzati e rappresentati in mappe la cui lettura è completata dall'inserimento di una legenda esplicativa, della barra di scala e della freccia del nord, e se funzionale a una migliore lettura, anche di un *dataframe* secondario minore quale contestualizzazione della mappa stessa. Per la titolazione si è scelto di limitarsi al nome della mappa di riferimento seguita dall'anno di edizione; nel caso delle tavolette IGM, dell'ultimo aggiornamento, inserendo la denominazione completa nella didascalia a bordo mappa. Lo stile delle rappresentazioni è stato mantenuto coerente nella dimensione degli oggetti, nel colore e nella forma degli elementi e nel tipo di carattere, con una categorizzazione distintiva tra tavole di Morelli (1882) e tavolette IGM. La scelta delle mappe da inserire nel presente lavoro è operata in base a criteri di significanza e rilevanza dei cambiamenti e dell'evoluzione dell'oggetto di studio. Non si sono inserite carte che mantenevano nel tempo la stessa rappresentazione limitandosi, ove necessario a farne menzione nel testo.

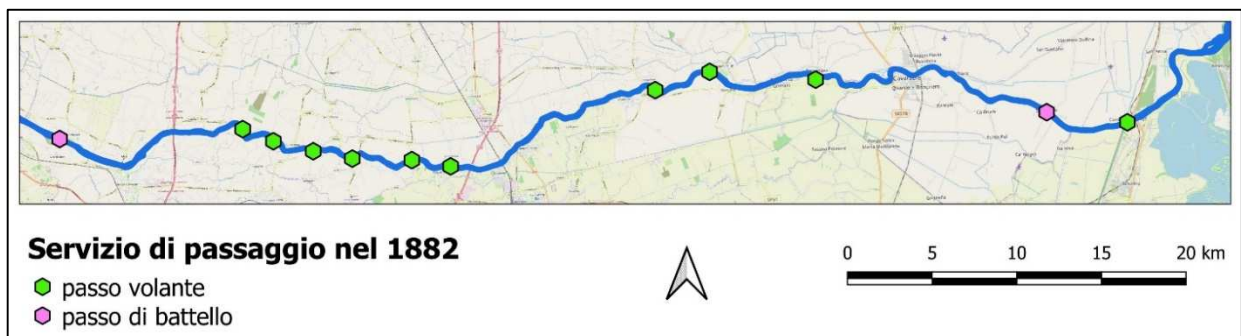


**Figura 12. Screenshot della rettifica di una tavoletta IGM su base di *OpenStreetMap*, con in evidenza i GCP. Nella finestra di dialogo la tabella dati della georeferenziazione.**

# 4 RISULTATI

## 4.1 Analisi quantitativa dei passi

Questa sezione dedicata ai risultati della ricerca si apre con l'analisi dei dati quantitativi emersi dal censimento dei passi volanti operato a partire dalla carta di Morelli (1882). Nel basso corso dell'Adige, a iniziare dalla provincia di Padova, sulla sinistra orografica, con il comune più a ovest, Castelbaldo e dalla provincia di Rovigo, sulla destra orografica, con il limite occidentale del comune di Badia Polesine, fino alla provincia di Venezia con Chioggia, il comune più a est dove si trova la foce, sono attivi e segnati sulla mappa dodici servizi di passaggio ripario di cui dieci passi volanti e due passi di battello (Figura 13).



**Figura 13. Sono visualizzati i passi volanti e i passi di battello compresi nel basso corso dell'Adige attivi nel 1882 desunti dalla carta di Morelli, qui sintetizzati in OpenStreetMap. Elaborazione dell'autore.**

L'analisi viene di seguito ripartita in tre parti corrispondenti alle tre tavole della carta di Morelli (1882) prese in esame, la X, la XI e la XII, mettendo ciascuna di esse in relazione con le tavolette IGM afferenti alla stessa area per un confronto sull'evoluzione dei passi. Si è contestualmente considerata anche la prima edizione della carta di Morelli (1862), ma semplicemente come confronto diacronico della presenza di servizi di passaggio in specifici casi, senza georeferenziarla e senza riportarla nelle illustrazioni a corredo del testo. Lo stesso si è fatto con la Kriegskarte di Anton von Zach (1798-1805).

#### 4.1.1 Tavola X: Castagnaro Badia Polesine e S. Urbano

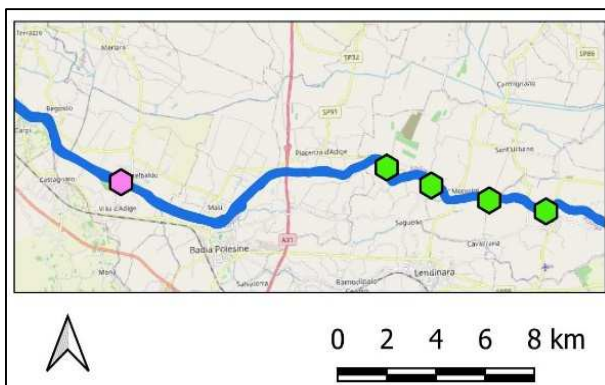


Figura 14. Stralcio parte ovest della fig. 6 corrispondente alla tav. X di Morelli (1882); legenda in fig. 6.

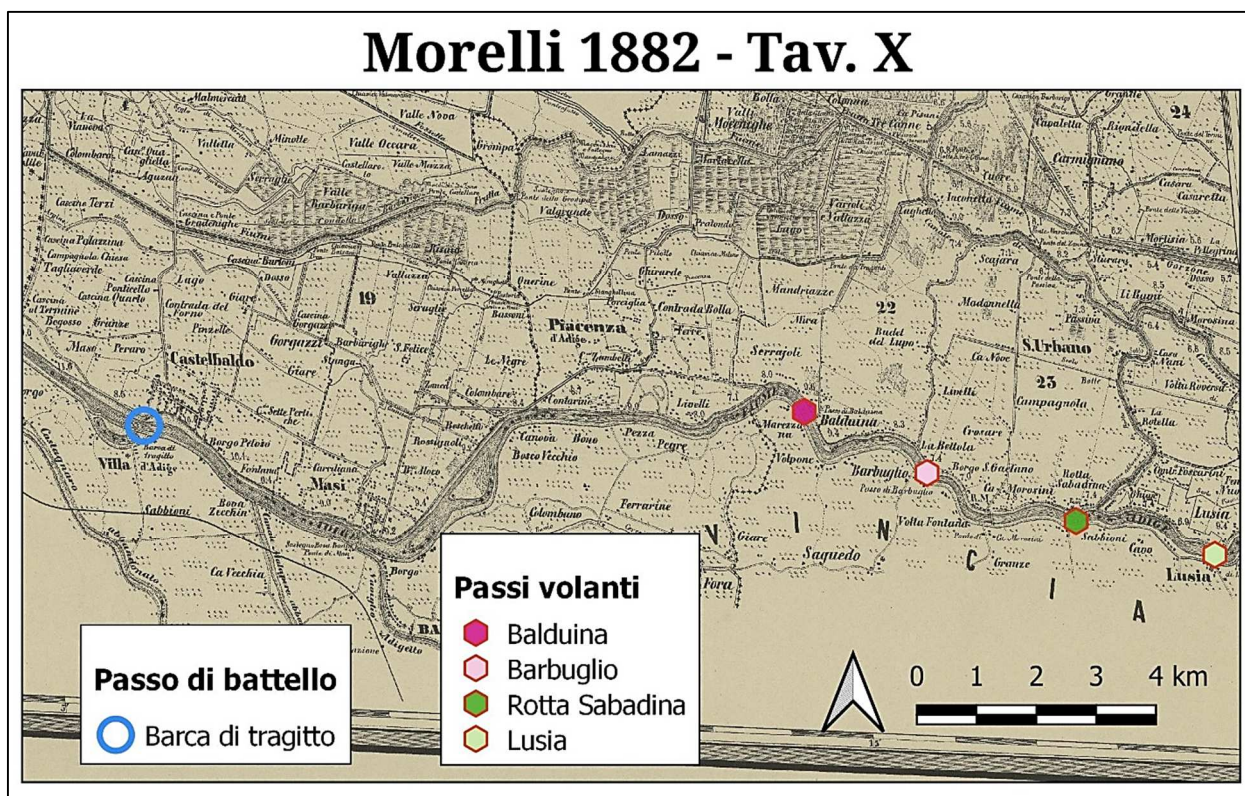


Figura 15. Alla tav. X di Morelli (1882), qui uno stralcio, fanno riferimento le tavolette IGM25/V di Castagnaro Badia Polesine e di S. Urbano.

All'area della tavola X (Morelli, 1882), corrispondono, partendo da ovest, la parte più a est delle tavolette IGM di Castagnaro, e a seguire nell'ordine verso valle quelle del territorio di Badia Polesine e di S. Urbano. Nel 1882, nel tratto del corso dell'Adige di circa una ventina di chilometri, che va da Castelbaldo, primo comune sulla sinistra orografica del fiume, in provincia di Padova a Lusìa, sulla destra orografica rodigina, sono riportati un passo di battello in località Villa d'Adige frazione di

Badia Polesine e quattro passi volanti che coprono la zona di S. Urbano, da Località Balduina a Lusia (**Figura 14**, Figura 15).

La barca di tragitto che collegava Castelbaldo a Villa d'Adige, frazione situata nei pressi della zona arginale del fiume a ovest dell'esteso territorio comunale di Badia Polesine, è riportata nelle carte IGM analizzate a cominciare dalla tavoletta di Castagnaro 1885, fino a quella con ricognizioni parziali del 1935, nella stessa posizione in cui appare nella carta di Morelli (1882), in linea con la chiesetta campestre di San Zeno sulla sponda sinistra. A partire dalla tavoletta IGM a tre colori con aggiornamento del 1953 il simbolo del passo di battello viene sostituito, con il simbolo del passo volante con portata inferiore alle 4 tonnellate ed è cambiato anche il punto di traversata che si posiziona un centinaio di metri più a valle in linea con la chiesa Parrocchiale di San Prosdocimo alle spalle, oltre l'argine sinistro (**Figura 16**, **Figura 17**). Inoltre si può osservare che nella prima edizione della carta di Morelli del 1862 il passo di Castelbaldo era segnato ancora più a valle tra le località Borgo Peloso di Castelbaldo e Bovazecchino di Badia Polesine. Da un ulteriore confronto con la tavola IX-19 della *Kriegskarte* (Von Zach, 1798-1805) non risultano segnalati nell'area né passi di battello né passi volanti.

Spostandosi verso est si passa al Foglio 64 e alla tavoletta del III quadrante nord-est di Badia Polesine: come nella tavola X di Morelli (1882), in questo areale non sono presenti passi volanti a cominciare dall'aggiornamento del 1896 fino all'ultimo del 1953. Nella prima edizione della *Carta idrografica stradale amministrativa consorziale della provincia di Padova* (Morelli, 1862) sono invece ancora attivi il Passo di Masi tra Masi e Badia Polesine e il Passo di Piacenza tra Piacenza d'Adige e Bosco Vecchio, altra località di Badia Polesine verso il confine est della lunga fascia di territorio comunale a ridosso del fiume. Negli anni subito successivi la prima edizione della carta di Morelli (1862) i passi sono stati sostituiti dal ponte in legno inaugurato il primo giugno del 1868 che unisce la sponda destra del comune rodigino con la sponda sinistra del comune di Masi nel padovano e che è riportato in tutte le successive tavolette IGM di Badia Polesine. La struttura e le rampe di accesso subirono gravi danni con la piena dell'Adige del 1882 tanto da rendere impraticabile il transito e far decidere per la riattivazione del passo volante. I lavori di ripristino nel tempo non si dimostrarono efficaci e nel 1914 il ponte fu completamente rifatto in ferro e muratura qualche centinaio di metri più a valle in asse con le principali direttrici viarie (De Checchi, 2013, pp. 158). Ciò risulta chiaramente confrontando la tavoletta IGM di Badia Polesine aggiornata al 1911, precedente lo spostamento del ponte, con la successiva aggiornata al 1924.

Nell'areale di S. Urbano, già nel 1896, sono stati soppressi i passi di Barbuglio e di Rotta Sabadina, mentre sono ancora attivi il passo in località Balduina, frazione del comune di Sant'Urbano, all'estremità ovest della zona e il passo di Lusia circa sette chilometri a sud-est, come riportato nella

relativa tavoletta aggiornata al 1896 (**Figura 18**). A unire le rive opposte dell'Adige, circa a metà strada fra il passo di Balduina e quello di Lusia, rimane il ponte di Ca' Morosini, altra frazione di Sant'Urbano, la cui prima costruzione in legno risale al 1869. Anteriormente a questa data il collegamento fra le due sponde era servito da un passo volante, riportato nella prima edizione della carta di Morelli (1862) e nella tavola X-19 di Von Zach (1798-1805); il ponte viene abbattuto e quindi ricostruito in ferro nel 1928. Ritenuto un obiettivo strategico subì, alla fine del secondo conflitto mondiale, il 20 e il 21 aprile del 1945, due attacchi aerei che resero la struttura completamente inutilizzabile (Piovan, 2014, p.223) tanto che per assicurare il collegamento ripario si riattivò il passo volante per un paio d'anni (De Checchi, 2013, p.158).

I passi di Balduina e Lusia sono ancora segnati nella tavoletta IGM di Sant'Urbano-1911, mentre nella successiva del 1935, non sono più presenti. In questo lasso di tempo infatti il passaggio dell'Adige è garantito dal nuovo ponte di Lusia che ha sostituito il passo e collega il comune in provincia di Rovigo con la sponda opposta del comune di Barbona nel padovano (Figura19), costruito in legno già nel 1918 dal genio militare pontieri (Piovan 2014). Come quello di Ca' Morosini, pochi chilometri più a monte, venne distrutto nella stessa contingenza storica, dal pesante bombardamento che alle 11.30 del 20 aprile del 1945 lo investì in più ondate devastando gran parte del paese che sorgeva sotto l'argine rodigino, vicinissimo al ponte; colpito duramente fu anche il contermine comune di Barbona all'altro capo della struttura sulla sponda padovana (<https://www.comune.lusia.ro.it>).

La distruzione dei ponti sull'Adige divenne un obiettivo prioritario per gli Alleati che avanzavano verso nord durante le ultime fasi del secondo conflitto mondiale per rallentare la ritirata tedesca e tagliare i rifornimenti al nemico (Piovan, 2014). Altri bombardamenti si abbattono sulle sponde del fiume per colpire i ponti indicati nei piani strategici di attacco predisposti per la bassa pianura e il Polesine, come si vedrà anche nel proseguo di questa analisi.

Fra i tanti edifici di Lusia distrutti la chiesa con l'alto campanile e la storica villa Morosini, della quale rimase in piedi la sola torre nordorientale ancor oggi visibile poco lontano dal ponte stesso e diventata per la comunità lusiana monumento simbolico a testimonianza del passato (**Figura 20**). Il transito da riva a riva fu ripristinato in via provvisoria rimettendo in funzione il vecchio traghetto, come testimonia la foto storica sotto riportata e scattata all'indomani del termine del conflitto in occasione di una prima comunione nella parrocchia di Lusia: sullo sfondo, poco oltre la riva sinistra dell'Adige si erge la torre relitta di villa Morosini (**Figura 21**). Il transito venne poi agevolato da un ponte Bailey nel 1952, quindi nel 1988 fu definitivamente assicurato dall'attuale ponte in cemento armato (<https://www.rovigoindiretta.it/>), vicino al quale, subito a valle, emergono dall'acqua del fiume, ancora ben visibili, i resti lignei del precedente del 1918.

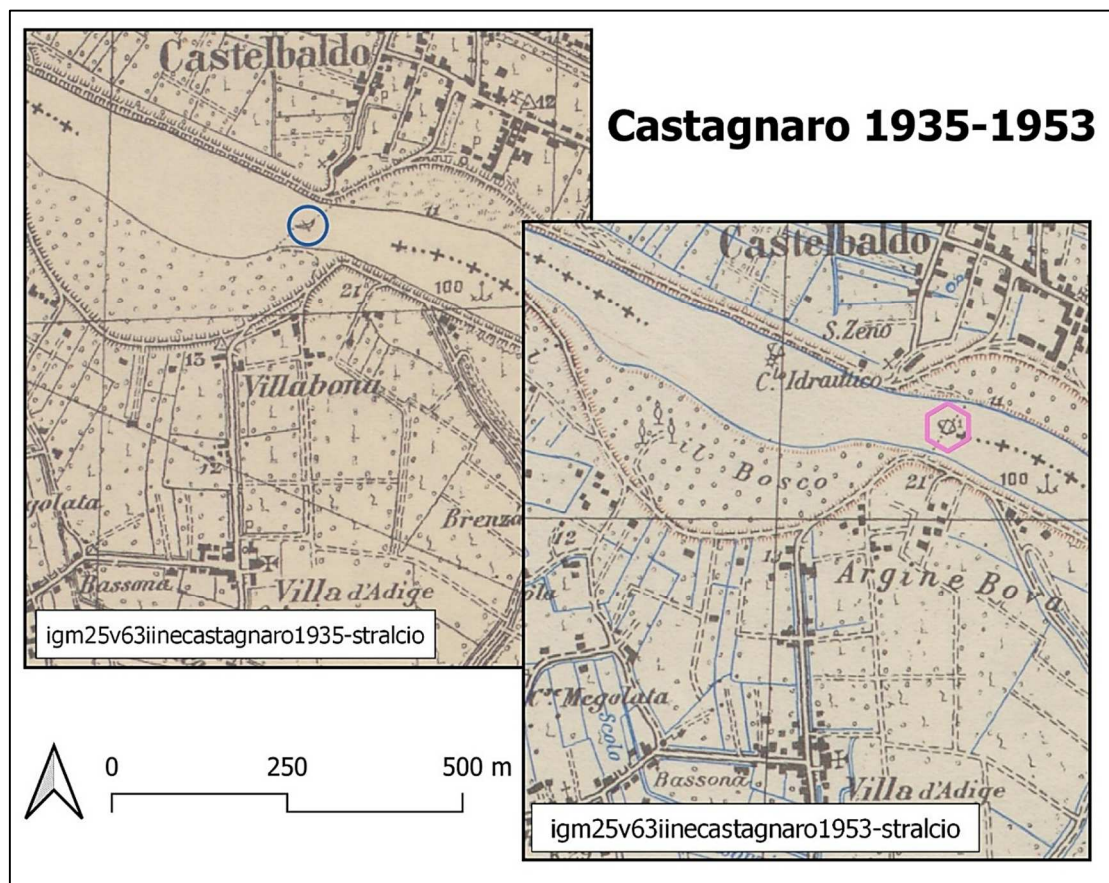


Figura 16. Confronto diacronico da cui risulta la sostituzione, riportata nella carta del 1953, del passo di battello fra Castelbaldo e Villa d'Adige con il passo volante posizionato un centinaio di metri più a valle.



Figura 17. *Repeat photography*: il passo di Castelbaldo nella posizione assunta dopo il 1935 visto dalla riva sinistra padovana con sullo sfondo l'argine polesano. a) Fine anni trenta del Novecento: in posa sulla chiatta fra gli altri, al centro con il cappello, c'è il Cav. Dario Bezzan, podestà di Castelbaldo dal 1936 al 1944. Foto: collezione privata Pasqualin G., per gentile concessione. b) Il punto di attraversamento del passo volante oggi. Foto dell'autore 07/11/2022.

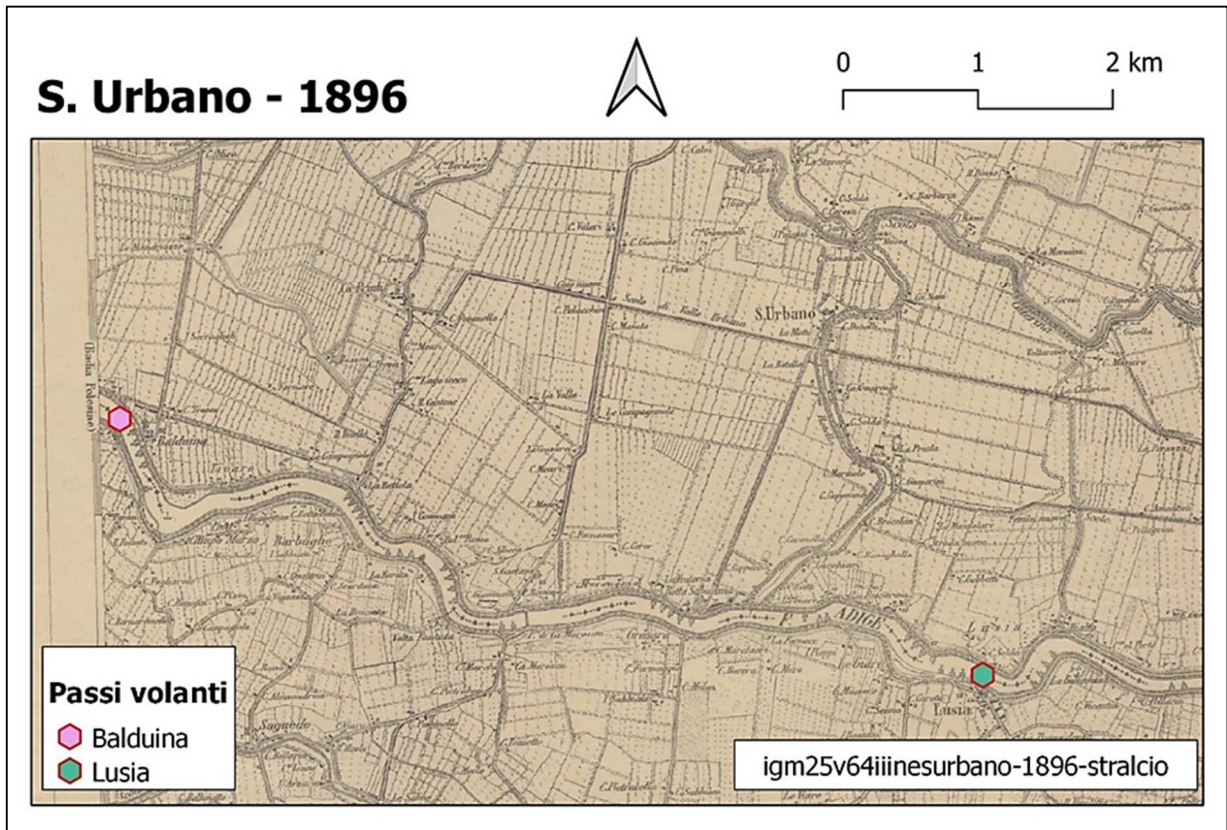


Figura 18. L'area di S. Urbano nella tavoletta con le correzioni del 1896: sono rimasti attivi solo due servizi di traghetto agli estremi opposti di questo tratto dell'Adige.

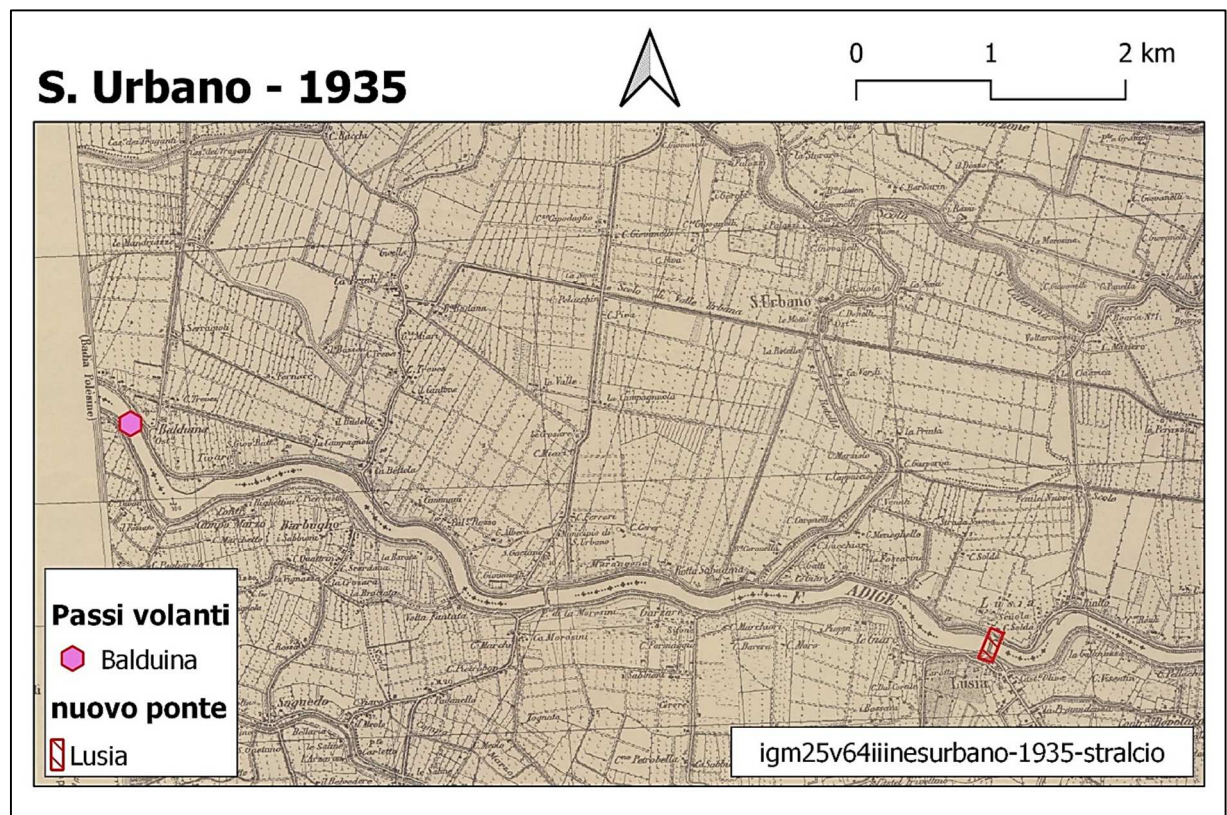


Figura 19. L'area di S. Urbano aggiornata al 1935: è riportato il solo passo volante di Balduina mentre quello di Lusia è stato sostituito dal nuovo ponte.



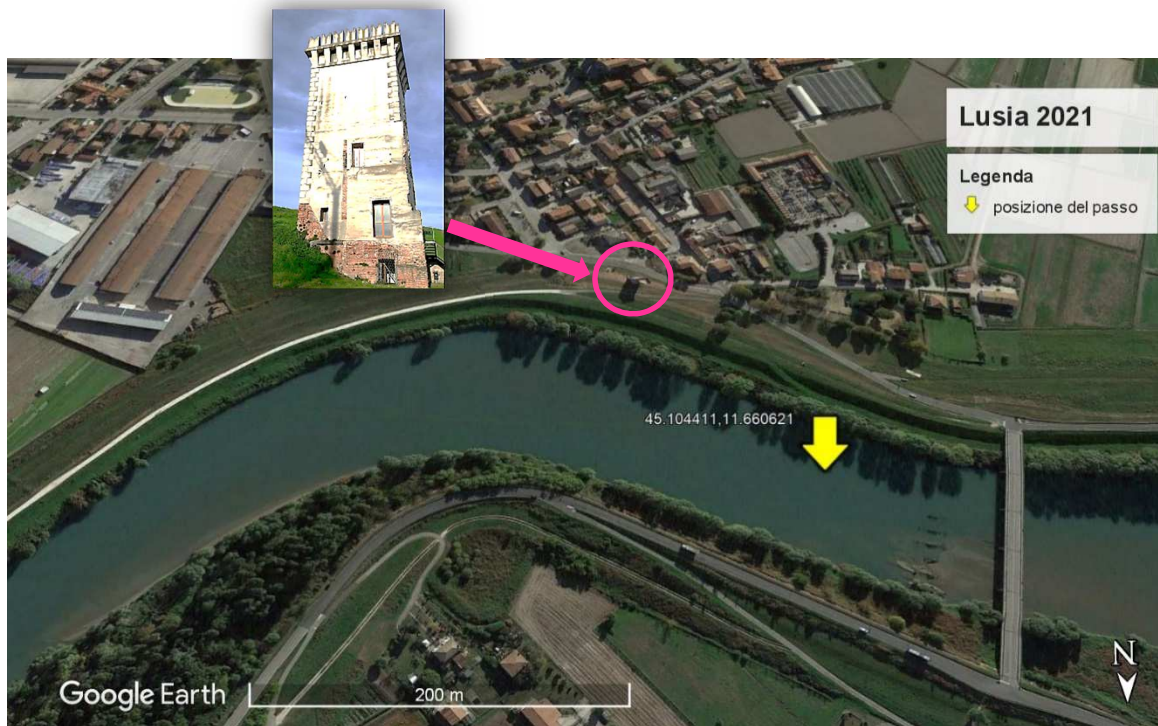


Figura 20. L'attuale ponte di Lusia con visualizzate le coordinate WSG84 del passo volante; in mezzo i resti lignei del primo ponte; nel riquadro la torre Morosini sulla destra orografica dell'Adige (Nord in basso). Elaborazione dell'autore.

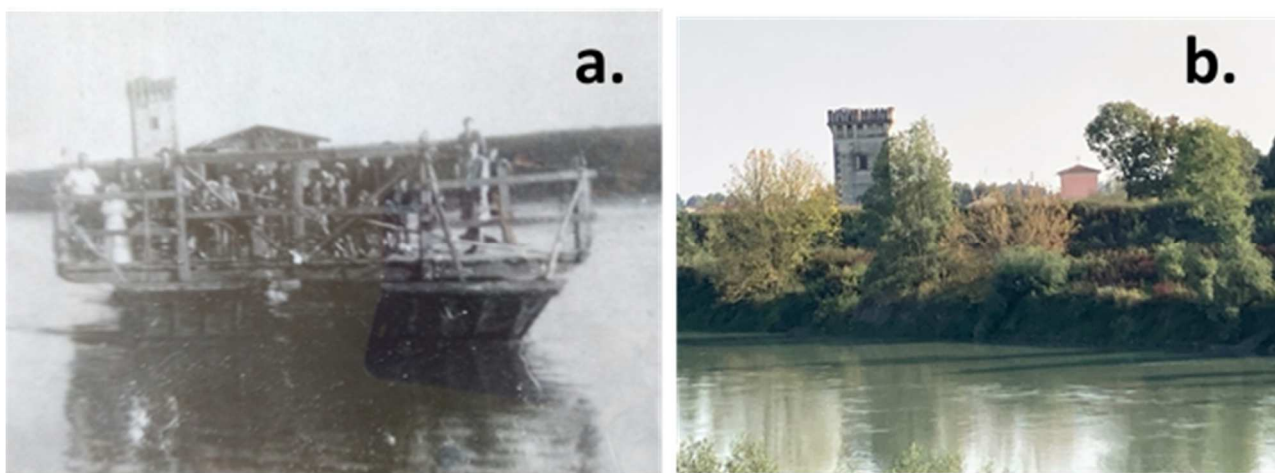


Figura 21. *Repeat photography*: a) il passo volante di Lusia ripristinato nel secondo dopoguerra, sullo sfondo la torre Morosini. Foto: collezione privata Fornari F.; fonte Callegaro L. S.; b) Il sito del passo oggi: foto dell'autore, 08/10/ 2022.

#### 4.1.2 Tavola XI: Stanghella e Anguillara Veneta

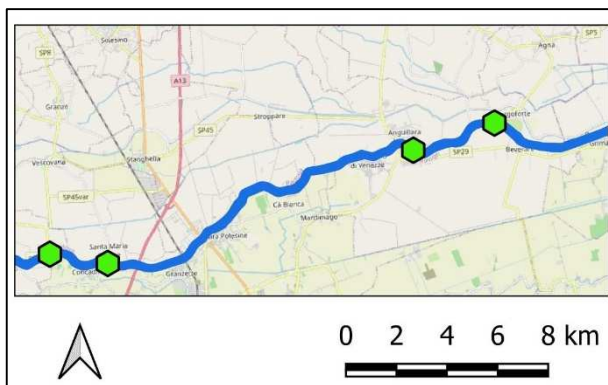


Figura 22. Stralcio parte centrale della fig. 6 corrispondente alla tav. XI di Morelli (1882); legenda in fig. 6.

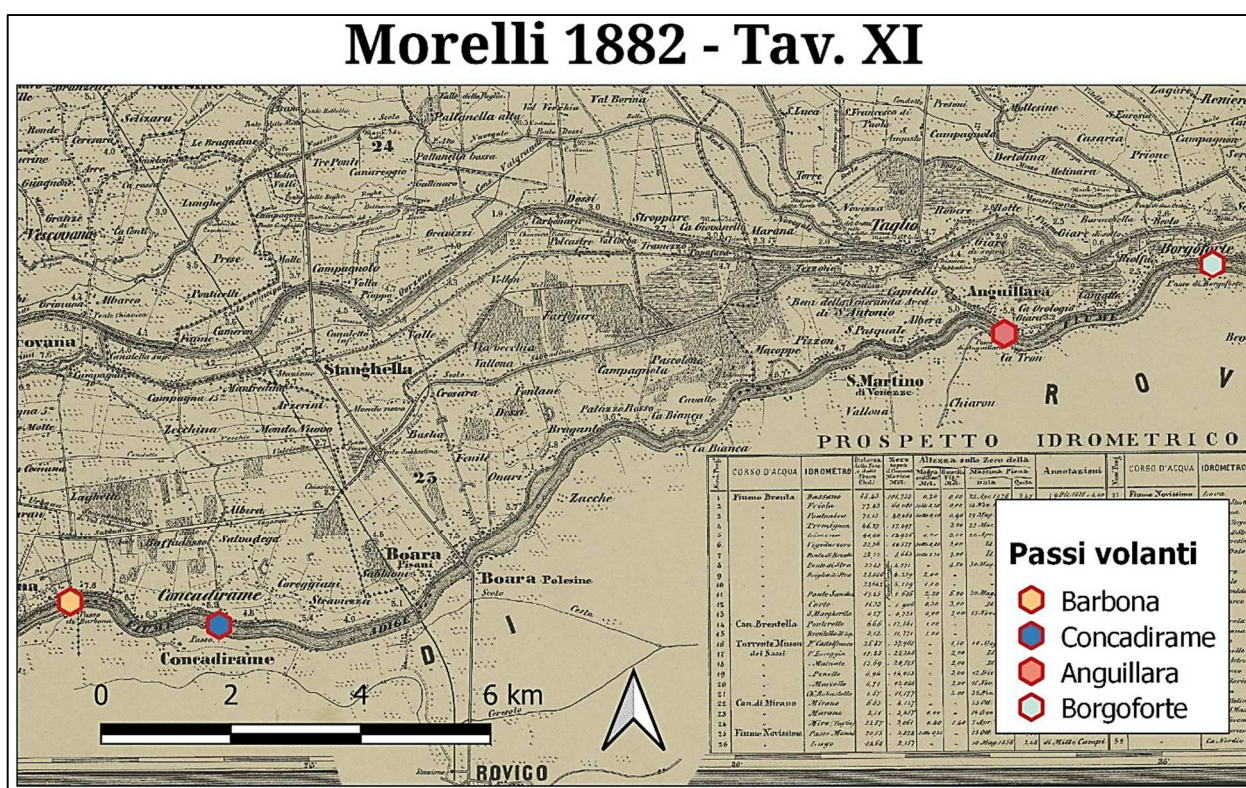


Figura 23. Alla tav. XI di Morelli (1882), qui uno stralcio, fanno riferimento le tavolette IGM25/V di Stanghella e Anguillara Veneta.

Proseguendo verso est, nord-est, nella tavola XI di Morelli (1882) sono riportati quattro passi volanti compresi fra il Comune di Barbona, sulla sinistra in basso della carta e il comune di Anguillara Veneta in alto a destra della stessa. Sono riferite a questa parte di areale le tavolette IGM di Stanghella e Anguillara Veneta. Nel 1882 sono attivi quattro servizi di traghetto (Figura 22, Figura 23). Non è riportato in questa tavola XI di Morelli (1882) il passo volante di Pettorazza Papafava, frazione di Pettorazza Grimani, che collegava la stessa con Cavarzere, nell'estremo lembo occidentale dei due territori comunali presenti sul limite est della tavola, così come non compare

nella corrispondente della prima edizione della carta del 1862. Il passo di Pettorazza Papafava è invece simbolizzato nella tavola XI-19 della *Kriegskarte* di Von Zach (1798-1805), nella stessa posizione in cui è poi rappresentato in tutte le tavolette IGM di Pettorazza Grimani afferenti l'areale successivo. Come si vedrà, una posizione subito identificabile perché in un punto dell'Adige rettilineo al ponte pedonale sul Gorzone, subito alle spalle (4.1.3).

I due rappresentati nella tavoletta IGM di Stanghella-1891, sono il passo volante di Barbona e quello di Concadirame. Il primo collegava il territorio del comune padovano omonimo sulla riva sinistra con il comune di Lusìa in località Saline, un punto arginare contermini all'area comunale di Rovigo, sulla destra orografica dell'Adige. Nelle tavolette relative a questa zona, a partire da quella del 1891 la vasta tenuta agricola subito adiacente alla posizione arginale del passo nel territorio di Barbona riporta il toponimo di Campagna Passo, toponimo che ricorre anche in quelle aggiornate al 1935 e al 1953.(Figura 24, **Figura 25**).

La struttura agrituristica che lì è stata aperta nel 2011 ne riprende il nome trovato nelle mappe catastali dal proprietario che lo ha adottato per la sua azienda, conservando nel tempo il ricordo di un manufatto che ora non esiste più. È situata al civico 1 dell'attuale Via Marconi, il rettilineo che termina proprio dove inizia l'argine nel sito dell'antico passo, e dove, a destra, si erge l'imponente Barchessa del palazzo fatto costruire nel XVII sec. dal patrizio della Serenissima Barbone Morosini, che ivi edificò anche la chiesa parrocchiale e dal quale il comune padovano, prima una delle tante campagne in riva all'Adige, prese il nome (Figura 26). Barbona che dal punto di vista demografico è il comune meno popolato della provincia di Padova con poco più di 600 residenti (<https://demo.istat.it/>), ha un territorio che si sviluppa per più di otto chilometri lungo l'argine sinistro del fiume e si connota come comune sparso avendo due "centri": la sede parrocchiale nel nucleo abitativo adiacente alla rampa arginale che conduceva al passo sull'Adige e la sede municipale distante quasi 5 chilometri a monte, in località Lusìa, una delle frazioni di Barbona, da non confondersi con l'omonimo comune rodigino sulla riva destra, al quale era collegata prima con il passo e poi con il ponte come visualizzati nelle tavolette di Sant' Urbano (Figura 18, **Figura19**).

Il secondo passo più a valle rispetto a quello di Barbona attraversava il fiume in un punto situato fra Santa Maria d'Adige, frazione del comune padovano di Vescovana da cui dista circa 5 chilometri, e Concadirame, frazione di Rovigo, distante dal capoluogo circa 6 chilometri. Ambedue risultano ancora in servizio nel 1935 come riportato nella Tavoletta IGM aggiornata a quell'anno (**Figura 24**). Dalla successiva tavoletta IGM a tre colori del 1953 risulta invece in servizio il solo passo di Concadirame, ma con uno spostamento verso ovest, corrispondente alle coordinate 1715336.5 Est, 4997466.4 Nord rispetto alla posizione più a est riportata nelle carte precedenti su coordinate

1715365.5 Est , 4997457.7 Nord<sup>1</sup> (**Figura 25**). Il passo si trova così più vicino al comune di Barbona i cui abitanti, stando alle testimonianze raccolte durante il sopralluogo sul posto, se ne servivano per traghettare sull'altra sponda dopo la soppressione del proprio. Il passo di Concadirame, cessa il servizio nei primi anni sessanta quando gli spostamenti di uomini e mezzi fra la riva sinistra dell'Adige in provincia di Padova e quella destra in provincia di Rovigo avvengono ormai solamente attraverso il ponte di Lusia.

A est di Stanghella, nello stesso foglio 64 e nello stesso Il Quadrante seguendo il corso dell'Adige sono riportati due passi volanti nella tavoletta denominata Anguillara Veneta, aggiornata al 1911. Il primo permette il passaggio dalla sinistra orografica del territorio di Anguillara Veneta in provincia di Padova alla destra orografica nel territorio del comune rodigino di San Martino di Venezze, in località Trona di Sopra. Il secondo è situato più a nord-est quasi al centro di un ampio meandro dell'Adige in località La Piscina a Borgoforte, frazione del comune di Anguillara Veneta da cui dista in linea d'aria poco meno di 5 km. Anche questo passo collegava la località del padovano con San Martino di Venezze in località Trona di Sotto (**Figura 27**). Le due località della sponda rodigina individuate dal toponimo Trona sono gli estremi della vasta tenuta Ca' Tron visualizzata nelle carte di Morelli (1862, 1882) e la cui denominazione deriva dalla famiglia dogale dei patrizi veneziani Tron. Ha la forma di un triangolo con la lunga base delimitata dall'Adige, compresa fra Ca' Donà a ovest e Beverare a est ambedue nel territorio comunale di San Martino di Venezze, dove le attuali strade, situate nella medesima zona prospiciente il fiume, ne riprendono i toponimi. Molti di essi in questa zona, come in tutte quelle degli areali qui considerati sono riferiti alle famiglie della nobiltà veneziana, i Morosini, i Grimani, i Venier, gli Zorzi, i Donà, che nella bassa pianura avevano vasti possedimenti fondiari.

Il passo volante di Anguillara Veneta funzionava sfruttando la corrente con il sistema a pendolo e la fune maestra sostenuta da una fila di battelli e ancorata a una *bricola* piantata al centro del fiume. Il sistema è ben evidente in mappe e disegni d'archivio (Polo, 2015) e nelle cartoline illustrate di inizio Novecento, in cui le immagini documentavano con immediatezza il luogo visitato.

Nella tavoletta IGM aggiornata al 1935, appare il nuovo ponte in ferro costruito nel 1922, che ha definitivamente sostituito il traghetto e rispetto al quale è spostato a nord-ovest attraversando l'Adige in corrispondenza della SP92 che collega ancor oggi Anguillara Veneta con San Martino di Venezze. Continua invece a rimanere attivo il passo di Borgoforte, frazione a nord est di Anguillara Veneta (**Figura 28**), ma la simbologia è cambiata rispetto alle precedenti carte: il traghetto è ora indicato con una portata inferiore alle 4 tonnellate. La stessa rappresentazione simbolica associativa

---

<sup>1</sup> Sistema di riferimento EPSG 3003, Monte Mario Roma 40, Gauss Boaga zona 1

è presente nella successiva Tavoletta IGM a tre colori aggiornata al 1953, dove il passo risulta ancora presente. Il traghetto di Borgoforte era situato all'inizio di un paleomeandro dell'Adige rettificato con il taglio eseguito dagli austro-ungarici nel 1845, oggi Golena Boschetto, ben visibile nelle cartografia storica e in ortofoto (Figura 29).

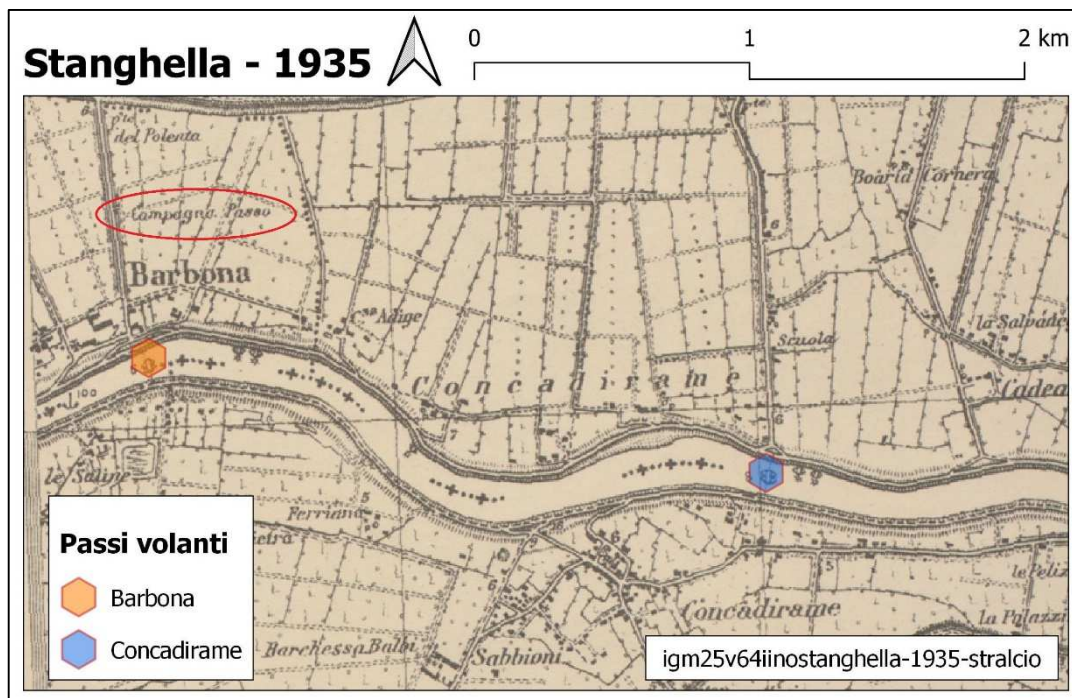


Figura 24. I servizi di traghetto attivi nel 1935 sono ancora gli stessi del 1882 tra Barbona e Lusìa e tra Vescovana e Rovigo; in evidenza il toponimo Campagna Passo.

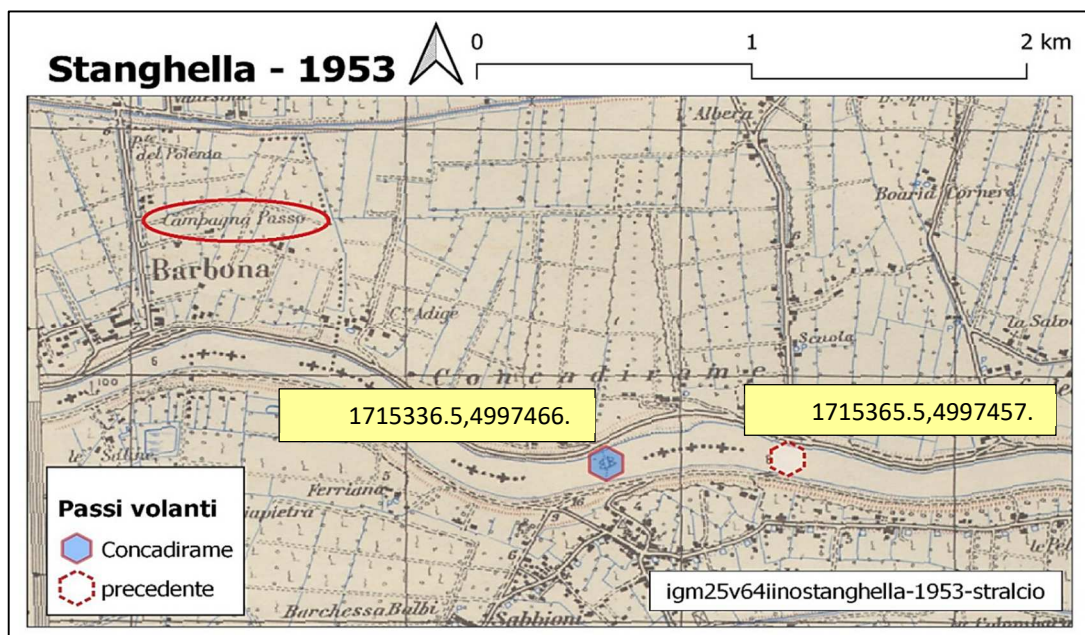


Figura 25. Nella tavoletta IGM a tre colori, del 1953 rimane il solo passo di Concadirame, con uno spostamento a ovest rispetto alla posizione del 1882 e seguenti. Il territorio parrocchiale di Concadirame, fino al 1953, si estendeva su entrambe le sponde dell'Adige.



Figura 26. Il toponimo Passo è stato ripreso nella struttura evidenziata in alto a destra. Foto dell'autore 08/10/2022. Di fronte al passo la barchessa di Palazzo Morosini. Foto: <http://comunebarbona.pd.it/barchessa>. Elaborazione dell'autore.

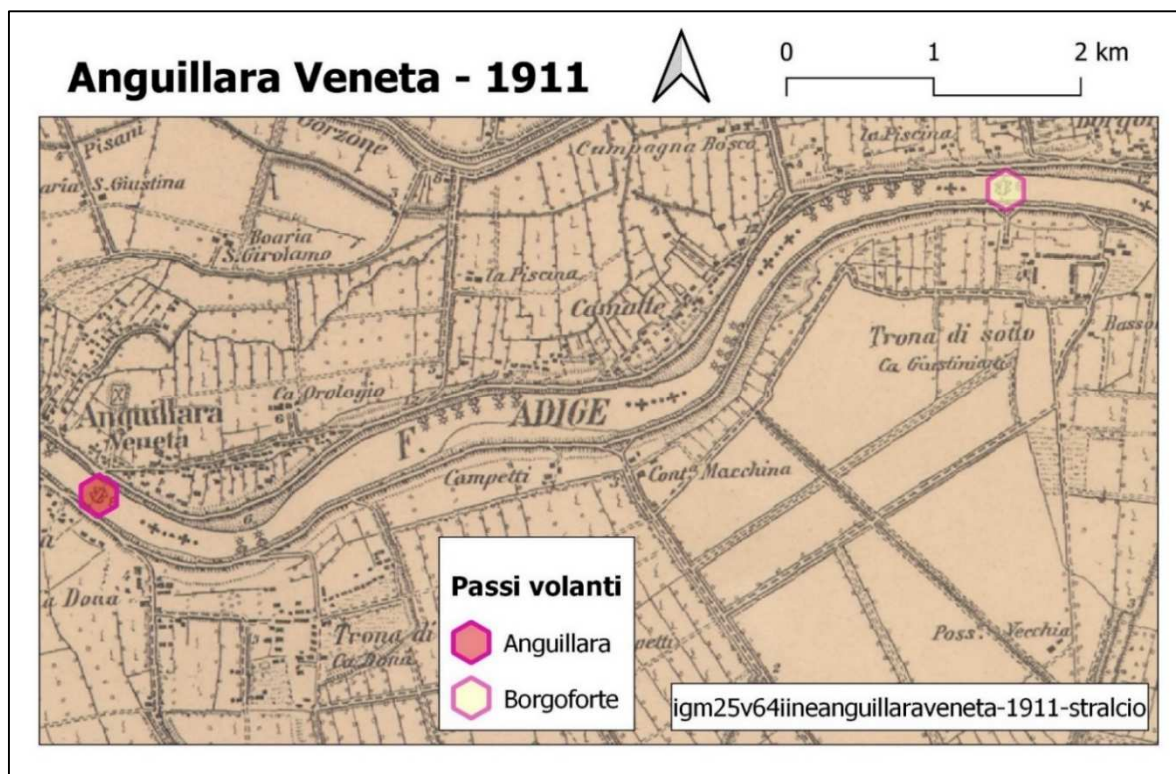


Figura 27. Tavoleta IGM denominata Anguillara Veneta aggiornata con le ricognizioni generali del 1911 dove sono visualizzati i passi volanti di Anguillara Veneta e della frazione Borgoforte.

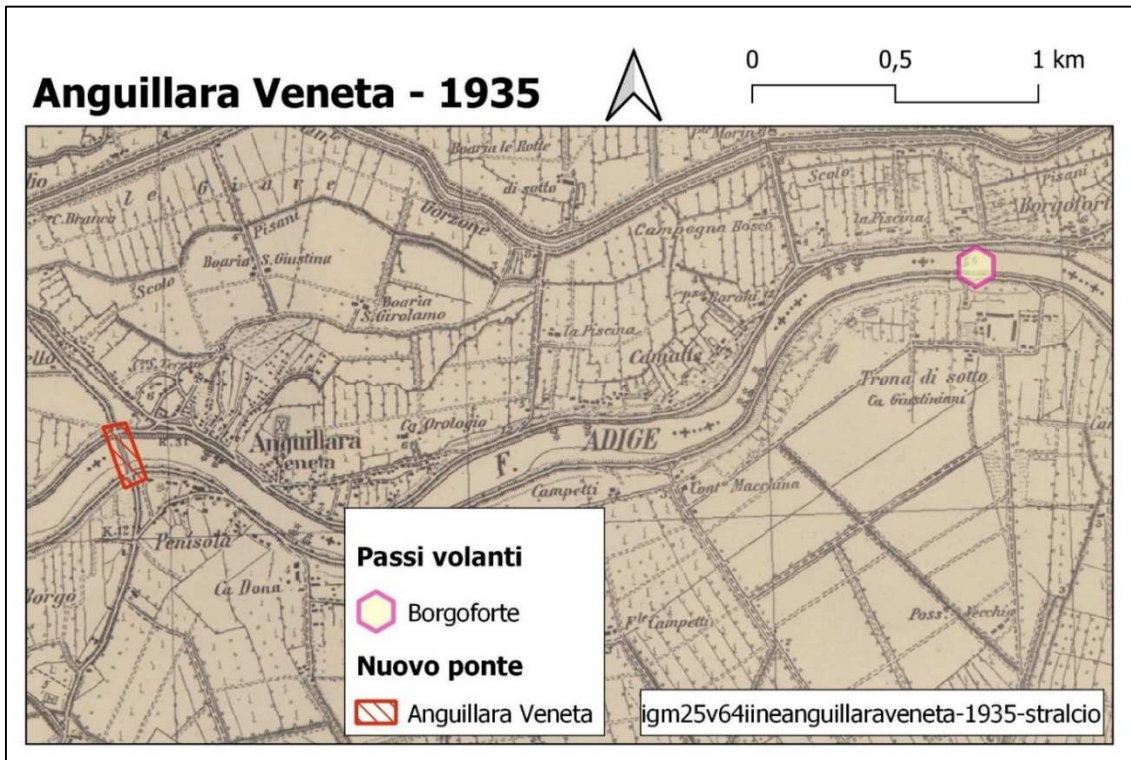


Figura 28. Nella tavoletta aggiornata al 1935 è ancora in servizio il passo volante nella frazione di Borgoforte in località La Piscina e lo sarà anche nella successiva aggiornata al 1953.

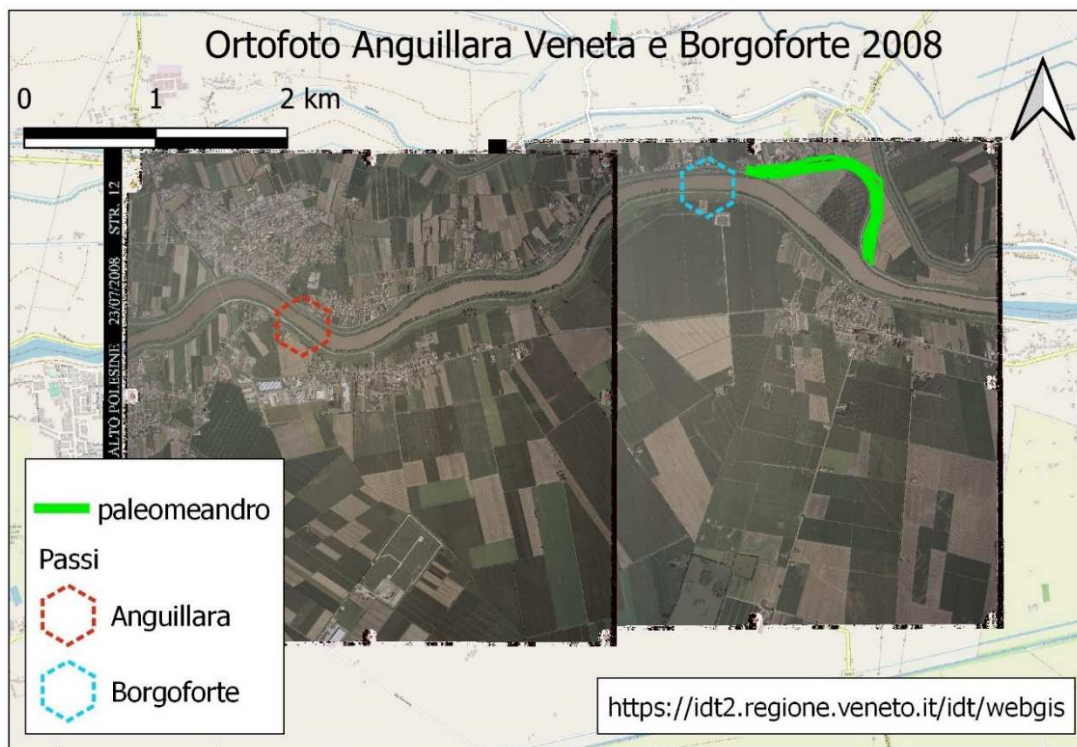


Figura 29. Visualizzazione della posizione dei passi di Anguillara Veneta e Borgoforte in ortofoto su base di OpenStreetMap: subito a sinistra del primo il ponte; in alto a destra del secondo il paleomeandro dell'Adige, oggi Golena Boschetto. Elaborazione dell'autore.

#### 4.1.3 Tavola XII: Pettorazza Grimani, Cavarzere e Cavanella d'Adige

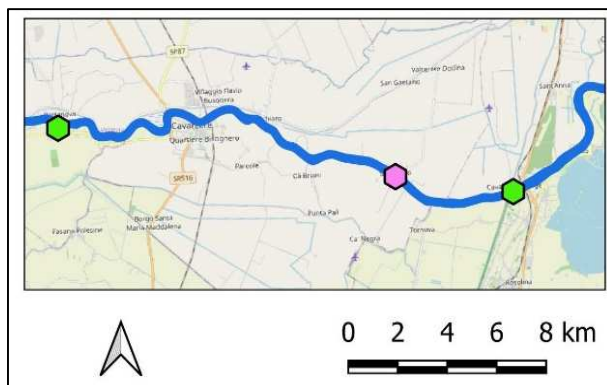


Figura 30. Stralcio parte est della fig. 6 corrispondente alla tav. XII di Morelli (1882); legenda in fig. 6.

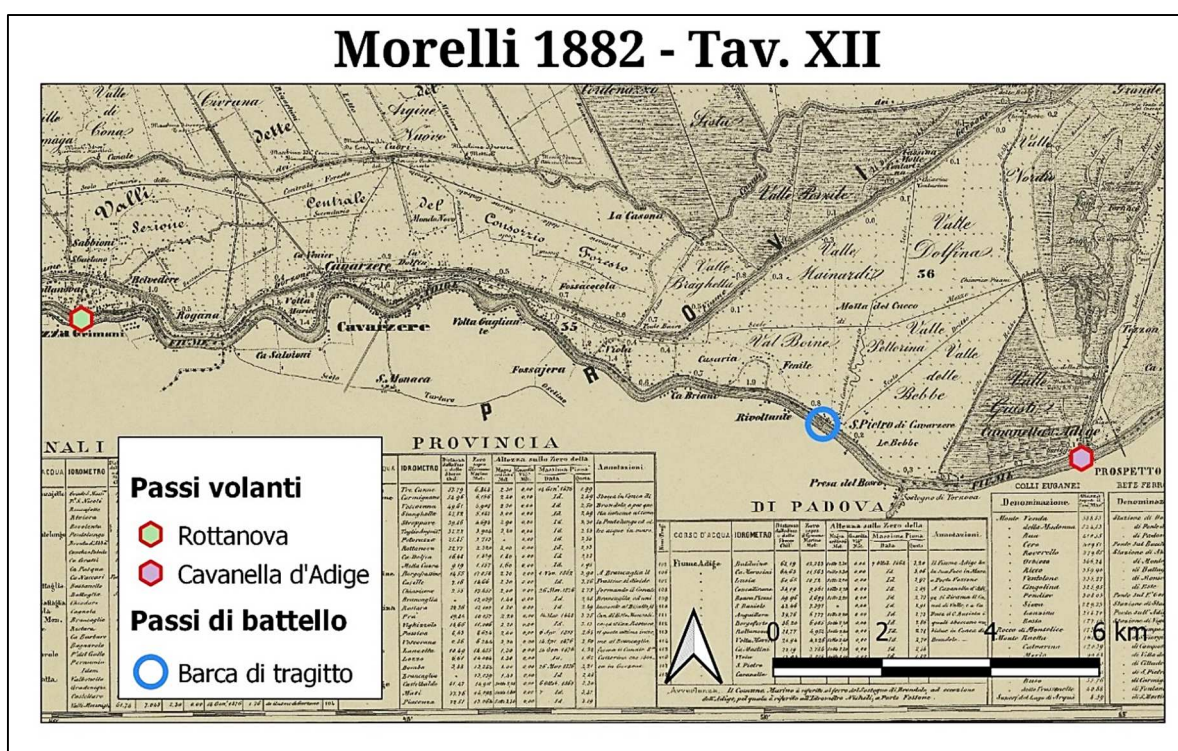


Figura 31. La tav. XII, qui uno stralcio, occupa l'ultima parte a sud-est della carta di Morelli (1882). Vi fanno riferimento le tavolette IGM 25V di Pettorazza Grimani, Cavarzere e Cavanella d'Adige.

La tavola XII di Morelli (1882), che si colloca nel quadrante all'estremo sud-est del quadro d'unione della carta stessa, comprende anche la parte più meridionale della provincia di Venezia e riporta tre servizi di passaggio ripario. Segnala nell'ordine da ovest a est, un passo volante in località Rottanova di Cavarzere e in un'altra frazione dello stesso comune, San Pietro, 10 chilometri a sud-est, un passo di battello. Infine è segnalato il passo volante di Cavanella d'Adige, frazione di Chioggia (Figura 30, Figura 31). Le tavolette IGM corrispondenti a questo areale sono Pettorazza Grimani, Cavarzere e Cavanella d'Adige.



Come precedentemente segnalato (4.1.2), nelle tavolette di Pettorazza Grimani è riportato anche il passo volante della frazione di Pettorazza Papafava. Il traghetto, poco più di 3 chilometri a valle del passo di Borgoforte (**Figura 32**) compare infatti già nella tavoletta IGM del 1897 e poi in tutti gli aggiornamenti seguenti, con simbologia associativa che lo rappresenta con portata superiore alle 4 tonnellate e che non cambia nella successiva tavoletta aggiornata al 1908 (**Figura 33**) rimanendo la stessa anche nelle altre aggiornate, nell'ordine al 1911, 1916, e 1934.

I due passi, Pettorazza Papafava e Rottanova sono ancora presenti nella cartografia IGM del 1968, ma con un cambio di simbologia del primo che viene ivi rappresentato con il simbolo di passo volante inferiore alle 4 tonnellate, mentre il secondo conserva la simbologia precedente come risulta dal confronto sincronico fra le due località nella tavoletta IGM di Pettorazza Grimani a cinque colori, edizione del 1968 (**Figura 34**). I due traghetti rimasero a lungo in servizio oltre questa data come risulta da foto d'epoca (**Figura 35**) e testimonianze raccolte in loco durante la ricerca sul campo. Il passo di Pettorazza Papafava era situato in asse col ponte/passarella pedonale sul Gorzone che in questo tratto scorre subito più a nord quasi parallelo all'Adige. Nella zona sia a monte che a valle era conosciuto ed è tuttora indicato dalle testimonianze di chi ne ha avuto esperienza diretta o indiretta, col nomignolo di passo di *Petoraseta*, *Pettorazzetta*, diminutivo che deriva dall'appellativo usato per la frazione stessa, la piccola Pettorazza, distinta con questo termine colloquiale dall'altra Pettorazza, la Grimani, il comune cui fa capo.

Il passo comunque rivestiva un ruolo fondamentale per la comunità della frazione il cui territorio era stato ridisegnato e diviso in due dal nuovo corso che aveva preso l'Adige dopo il grande taglio di meandro di Volta Pettorazza effettuato dalla Serenissima tra il 1782 e il 1783: una parte più estesa si era ritrovata sulla riva destra dov'era situata anche la chiesa, il Santuario della Madonna delle Grazie, meta da secoli di devozione popolare, e una stretta striscia era rimasta fra Adige e Gorzone sulla riva sinistra. La rettifica fluviale aveva separato definitivamente gli abitanti del luogo che solo grazie al passo potevano transitare da una riva all'altra per le necessità quotidiane o per le cerimonie religiose (Piovan, 2019).

Circa 5 km a valle l'attraversamento del fiume era assicurato da un altro passo volante, quello di Rottanova nel Cavarzerano che collegava la sponda sinistra con la destra di Pettorazza Grimani. Nei primi anni ottanta del Novecento sembrava che fosse prossima la realizzazione di un ponte che attraversasse l'Adige sulla direttrice della via centrale di Rottanova, un rettilineo che inizia dopo il ponte sul Gorzone e ne discende dagli argini pensili fino all'Adige in prossimità del punto di approdo del passo volante. Il ponte avrebbe dovuto collegare la provincia di Venezia sulla sinistra orografica del fiume e la sponda rodigina sulla destra, quella appunto di Pettorazza Grimani, ma non se ne fece niente e la struttura fu invece realizzata in un'altra frazione di Cavarzere, San Pietro, che rispetto a

Rottanova sta dalla parte opposta del territorio comunale cavarzerano, 15 km a est, al confine con i territori di Chioggia e Loreo (Sguotti, 2015, p. 60).

Continuando il percorso sull'Adige verso valle l'areale mappato dalle tavolette IGM è quello che comprende il restante territorio di Cavarzere. Nel centro abitativo del comune non sono presenti passi volanti né in Morelli 1882 e nemmeno nelle successive tavolette IGM analizzate. Il traghetto è però segnalato nella prima edizione della carta di Morelli (1862) e nella tavola XII-19 di Von Zach (1798-1805), con posizione poco lontana dalle due chiese simbolizzate oltre l'argine sinistro dove sorge quella Parrocchiale di San Giuseppe e quello destro, dove è situato il Duomo Arcipretale di San Mauro. La costruzione del primo ponte in legno a dieci pile, spostato poco più a ovest rispetto alla posizione del passo, risale infatti al 1868. Un'opera che permetteva ai cavarzerani, per la prima volta da quando il paese esisteva di passare da una parte all'altra del fiume senza servirsi del traghetto a volte inutilizzabile per gelate o piene che ne impedivano il regolare servizio e isolavano così le due sponde dell'Adige e le due chiese del Comune veneziano. Il parziale crollo del ponte il 12 settembre del 1903 portò al ripristino del passo volante per assicurare il collegamento ripario in attesa della costruzione del nuovo ponte pedonale realizzato in ferro e ultimato a tempo di record già nel 1904. Questo secondo ponte sarà bombardato e distrutto dagli alleati per impedire il passaggio del fiume ai tedeschi in ritirata, a fine aprile del 1945 e sostituito dal terzo attuale ponte sull'Adige. (Avezzù, Baldi, 1989, pp. 41-45, p. 130).

Comune territorialmente molto esteso, 140,44 kmq, il terzo della provincia di Venezia, Cavarzere comprende la sopra menzionata frazione di San Pietro, a 10 chilometri a sud-est lungo il corso del fiume che piega decisamente in questa direzione. Nella tavoletta IGM Cavarzere-1908 si riscontra un altro cambio di simbologia rispetto alla tavola XII di Morelli (1882): il passo di battello in località San Pietro è qui rappresentato col simbolo qualitativo associativo del passo volante. Nell'aggiornamento del 1934 il passo non è più segnalato, ma ricompare poi nella tavoletta del 1967 (**Figura 36**). Il servizio di traghetto cessa quando le due sponde dell'Adige vengono definitivamente collegate dal ponte rotabile in cemento costruito poco più a valle rispetto alla posizione in cui erano situati i punti di approdo del passo volante che collegava le due sponde dell'Adige. Oggi si può scorgere semicoperto dalla vegetazione, il tracciato delle rampe di accesso (**Figura 37**).

Si segnala che nella tavoletta IGM di Cavarzere aggiornata al 1911 è riportato un passo di battello in località Ca' Briani situata a valle di Cavarzere fra le frazioni di Boscochiario e San Pietro: esso non compare in nessun'altra delle tavolette analizzate e non è riportato né in *von Zach* (1798-1805), né in Morelli (1862, 1882).

La parte più orientale dell'area analizzata fa riferimento alle tavolette di Cavanella d'Adige frazione di Chioggia, a 13 km dalla città nel veneziano, sulla riva sinistra del fiume che sfocia una

decina di chilometri a nord-est, in frazione Sant'Anna; sulla sponda destra inizia il territorio di Rosolina in provincia di Rovigo.

In Cavanella 1892 è presente il passo volante con uno spostamento verso nord est rispetto alla posizione in cui è segnato nella tavola XII di Morelli (1882) e che lo pone a ridosso del ponte ferroviario che attraversa l'Adige. Dopo questo cambio di posizione la collocazione del passo rimane invariata anche nelle tavolette IGM aggiornate al 1897, al 1908, al 1911 e al 1923. Nella Tavoletta aggiornata al 1931 in luogo del passo è segnalato il nuovo ponte stradale, affiancato e parallelo a quello ferroviario preesistente. Nella tavola XII di Morelli del 1882 sia la Ferrovia che il ponte ferroviario sono simbolizzati in costruzione: la strada ferrata sarà infatti completata solo nel 1888 (**Figura 38**). Rappresenterà il solo modo per gli abitanti di Cavanella, oltre al passo volante, di attraversare l'Adige fino agli inizi degli anni trenta del Novecento, quando sarà costruito un ponte rotabile, situato a monte di quello ferroviario in luogo del traghetto, sulla direttrice della strada arginale del Canal di Valle che arrivava fino a Chioggia (Crocco, Da Re, 2017, p. 14) ( **Figura 39**).

Negli stessi anni prese corpo il progetto per la costruzione della strada statale 309, SS 309 Romea, arteria che doveva collegare Ravenna a Mestre seguendo il litorale adriatico con un percorso che ricalcava in parte il tracciato di un'antica via medievale commerciale e di pellegrinaggio, che da Venezia conduceva a Roma, da cui il nome. I lavori iniziarono nel 1937, ma di lì a poco il secondo conflitto mondiale ne provocò l'arresto. Cavanella, come tutte le altre località a monte sulla linea dell'Adige, subì intensi bombardamenti durante le fasi finali della ritirata delle truppe tedesche e furono distrutti sia il ponte ferroviario che quello stradale. Per assicurare il transito fu allora ripristinato temporaneamente il passo volante in attesa della ricostruzione delle nuove strutture (Crocco, Da Re, 2017, p. 14) (**Figura 40a**).

Nel 1952 furono ripresi i lavori per la statale 309 con la costruzione del ponte sull'Adige: nella tavoletta quinta edizione di Cavanella d'Adige del 1966 è visualizzato il nuovo ponte situato vicino e parallelamente a quello ferroviario, ma ad est rispetto a quest'ultimo, sulla strada statale Romea (**Figura 39**).

A monte del ponte ferroviario ricostruito, le pile portanti in muratura del primo ponte stradale emergono dall'acqua in corrispondenza del percorso del passo volante che univa le sponde opposte del fiume dove sono tuttora riconoscibili i tracciati delle rampe arginali di accesso all'imbarco; rampe con una lunghezza importante per ridurre la pendenza e larghe abbastanza per permettere la discesa o la salita a carri o a mezzi motorizzati anche su quattro ruote (**Figura 40b**).

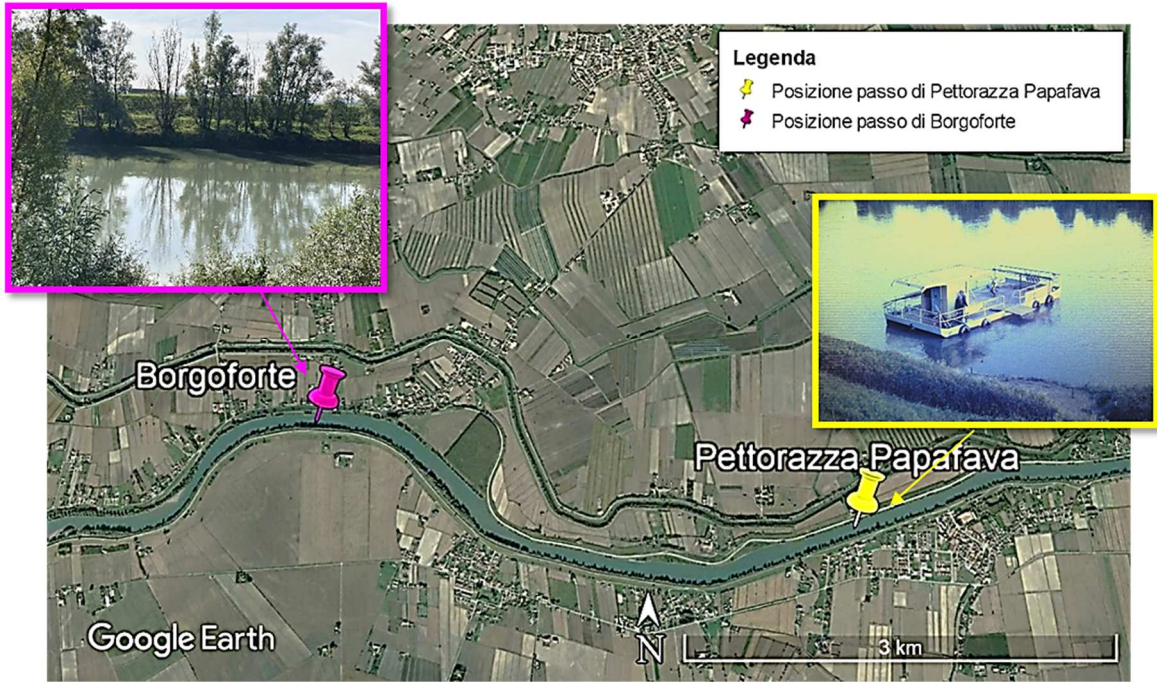


Figura 32. Nella posizione del passo di Borgoforte un'immagine di come si presenta oggi il luogo. Foto dell'autore 8/10/2022; nella posizione del passo di Pettorazza Papafava, *Petoseta*, il traghetto in ferro nel 1984. Foto di Polo L. Elaborazione dell'autore.

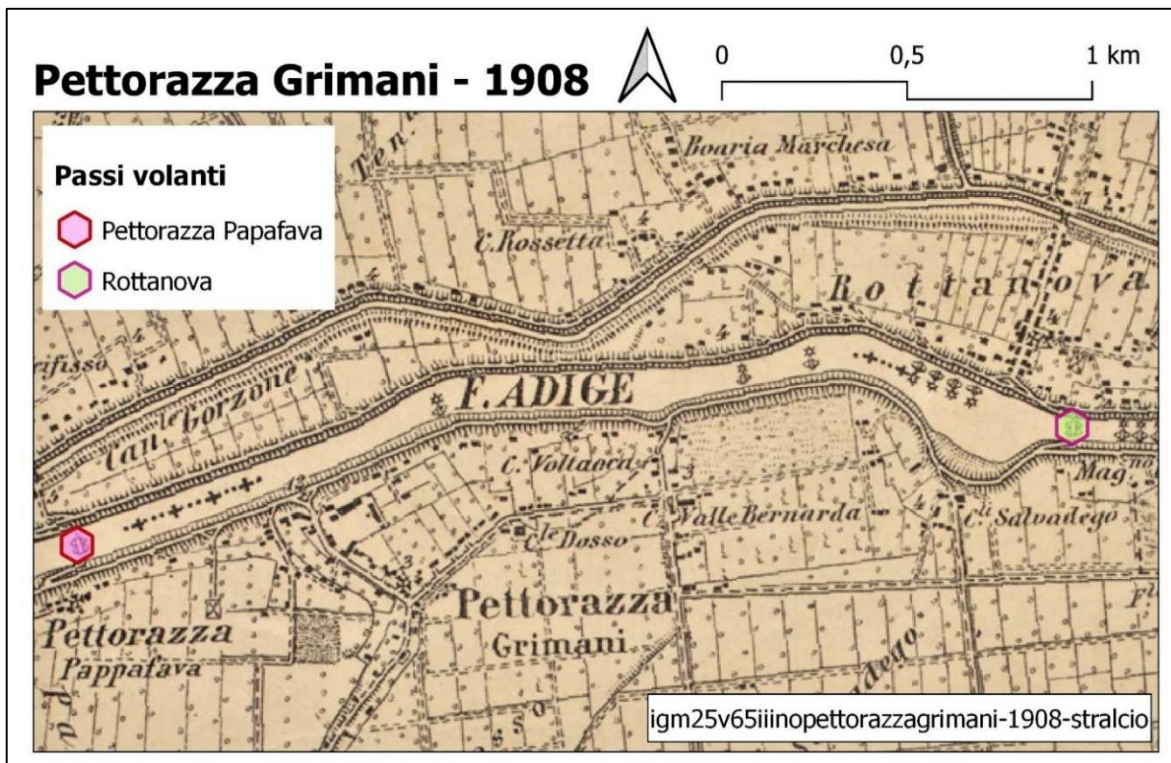


Figura 33. Nella tavoletta IGM aggiornata con la ricognizione parziale del 1908 è segnato il passo di Pettorazza Papafava assente nelle tavole di Morelli (1862-1882) corrispondenti.

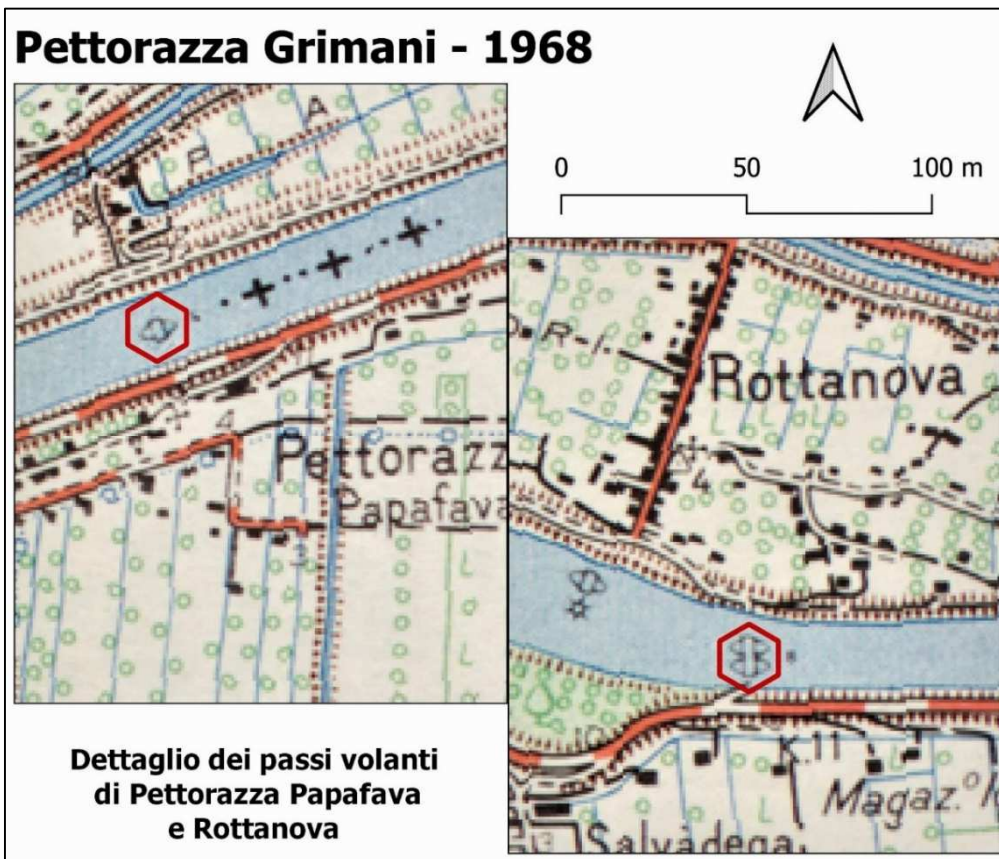


Figura 34. Confronto sincronico tra il passo volante di Pettorazza Papafava e il passo volante di Rottanova da cui risulta evidente il cambio di tonnellaggio dei traghetti. Elaborazione dell'autore.



Figura 35. Il traghetto di Pettorazza Papafava in una diapositiva del 1984: il ferro ha sostituito il legno, ma la struttura è rimasta la stessa, con la fune maestra di ancoraggio visibile a destra. Foto di Polo L.

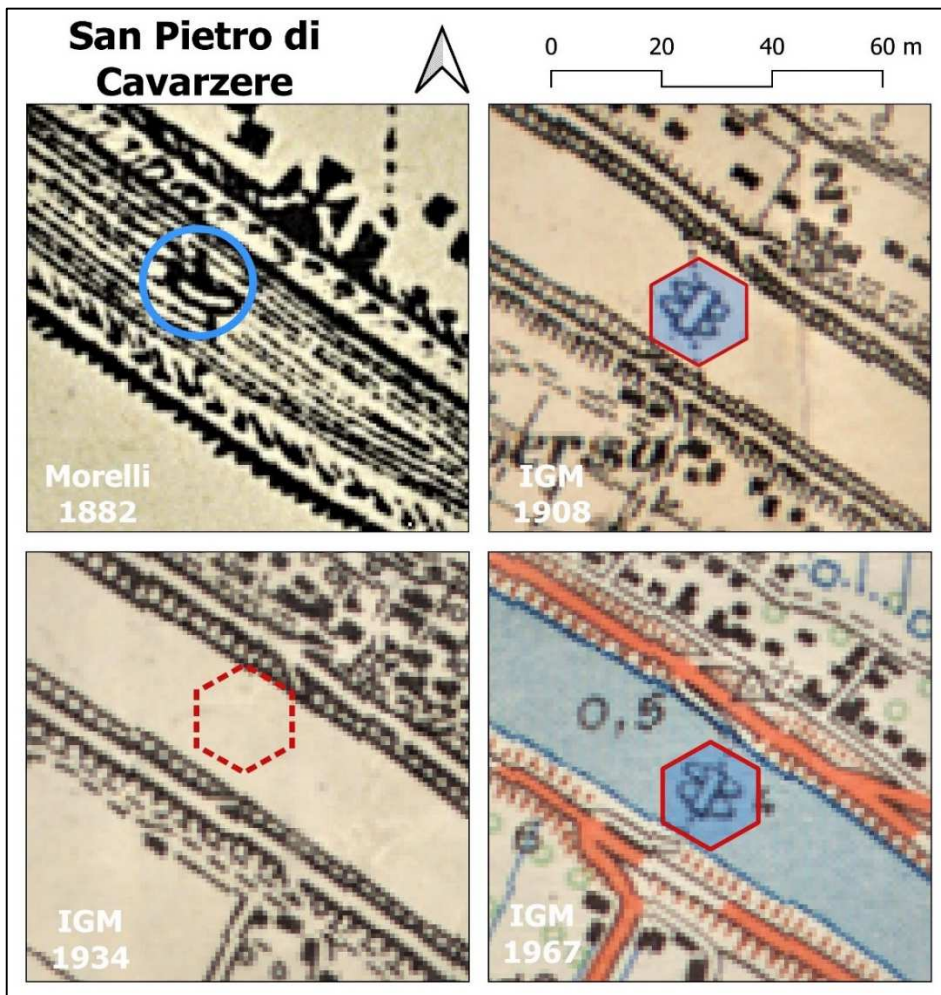


Figura 36. Confronto diacronico dell'evoluzione del servizio di traghetto a San Pietro di Cavarzere dalla Tav. XII di Morelli del 1882 alla tavoletta IGM 25V del 1967. Elaborazione dell'autore.

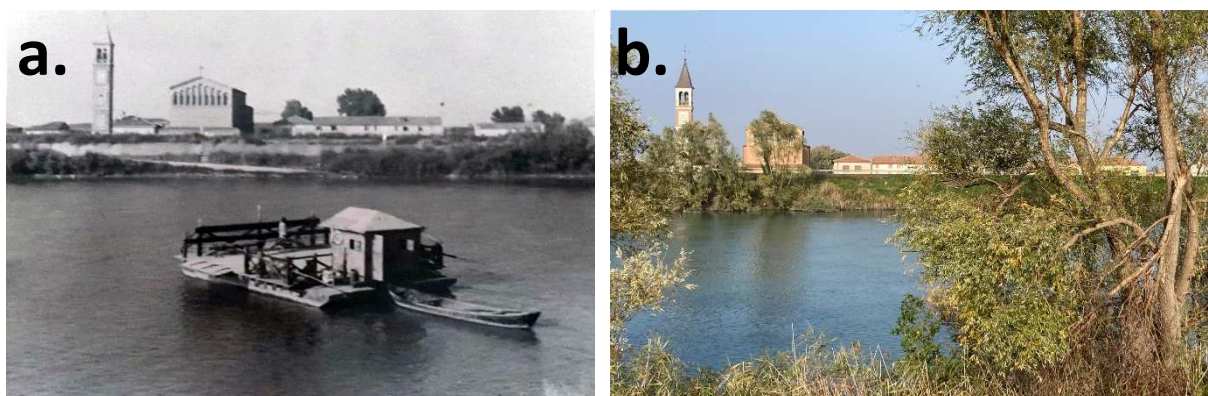


Figura 37. *Repeat photography*: a) il traghetto in servizio a San Pietro di Cavarzere, sullo sfondo la chiesa della frazione. Fonte: Paganin G. per gentile concessione. b) Il punto di attraversamento oggi: sullo sfondo la chiesa di San Pietro parzialmente coperta dalla vegetazione arginale. Foto dell'autore 18/10/2022.



Figura 38. Cavanella d'Adige: costruzione del ponte ferroviario a fine Ottocento. Fonte: Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia terme, PD.

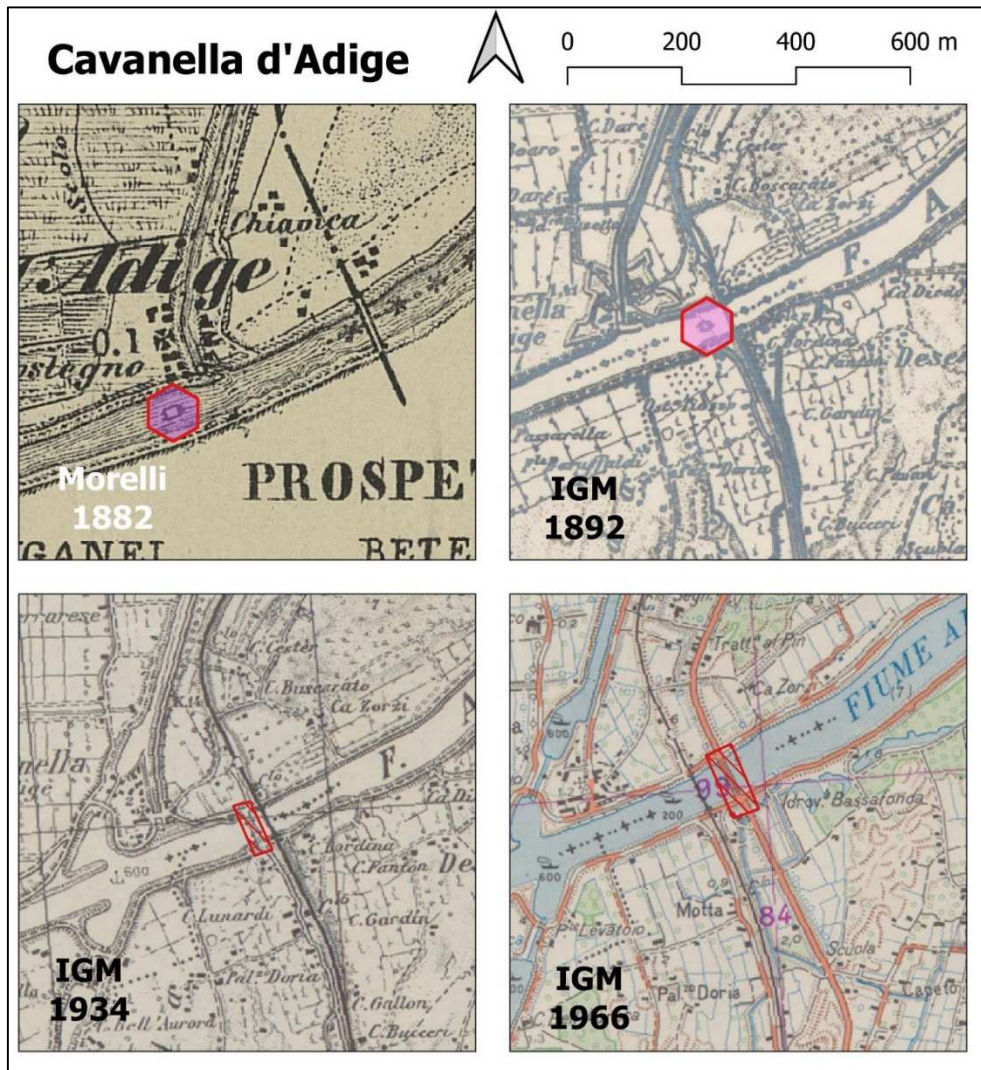
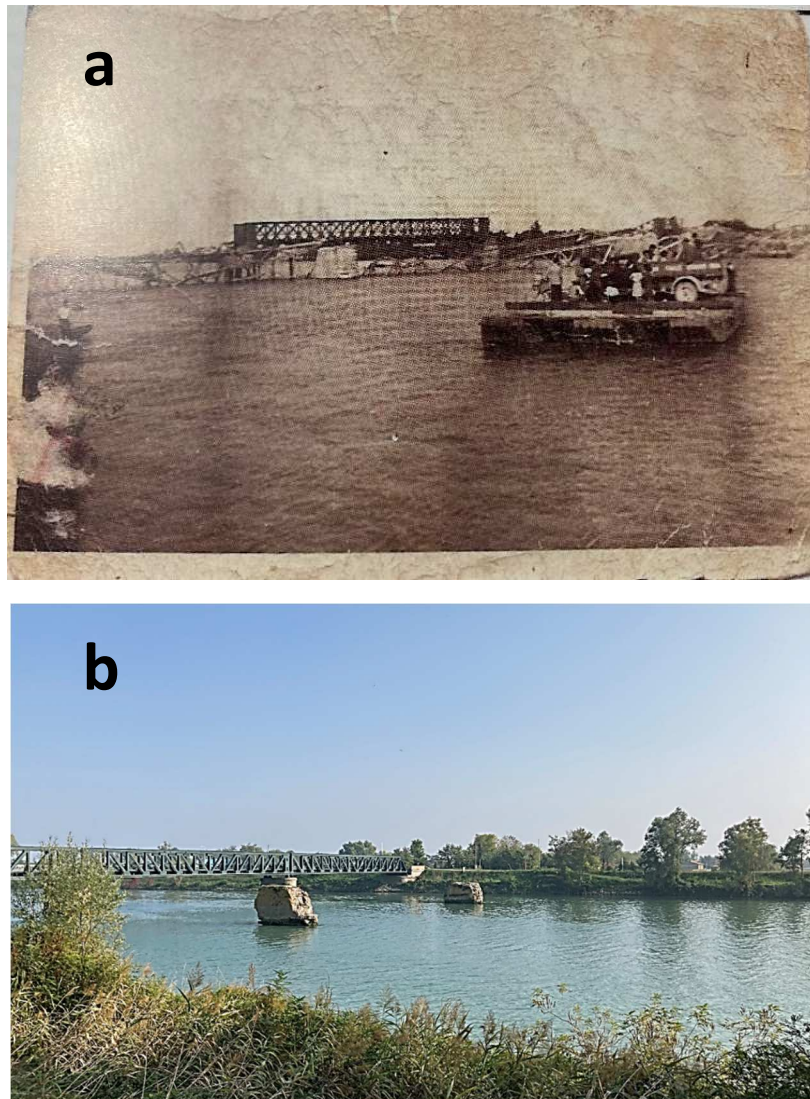


Figura 39. Confronto diacronico per il passo volante di Cavanella d'Adige che evidenzia il cambio di posizione da Morelli 1882 a IGM 1892 e la sua sostituzione con il primo ponte in IGM del 1934, e quindi con quello definitivo in IGM del 1966.



**Figura 40. Repeat photography: a) foto scattata il 28/07/1945 all'indomani del ripristino del passo dopo la distruzione bellica dei ponti; sullo sfondo il troncone rimasto di quello ferroviario (Crocco, Da Re, 2017, p. 15). b) Il ponte ferroviario ricostruito; in secondo piano emergono dal fiume le pile rimaste del primo ponte carrozzabile; sullo sfondo l'argine rodigino dove sono ancora ben visibili i tracciati delle rampe di accesso al passo. Foto dell'autore 18/10/2022.**

#### **4.1.4 Considerazioni generali**

Dall'analisi cartografica risultano attivi sul basso corso dell'Adige a fine Ottocento tredici servizi di passo ripario: dodici censiti a partire dalla Carta storica di Morelli (1882), ai quali si aggiunge il passo di Pettorazza Papafava presente nella *Kriegskarte* di Von Zach (1798-1805) e in tutte le tavolette IGM a partire da quella del 1897 (4.1.3). Non è stato conteggiato il passo di battello di Ca' Briani presente nella sola tavoletta IGM di Cavarzere 1911. Sono riassunti dall'elenco, ordinato da monte a valle, di seguito riportato che ne individua località collegate, mappe di riferimento e tipologia specifica (**Tabella 3**).



**SERVIZIO DI PASSAGGIO RIPARIO-SUL BASSO CORSO DELL'ADIGE DAL 1882 AL 1968**

	Nome	Località collegate	Comuni collegati	Province collegate	Mappe	Tipo
1	Passo di Castelbaldo	Castelbaldo Villa d'Adige	Castelbaldo- Badia Polesine	Padova- Rovigo	Morelli X, igm25v63iinecastagnaro1895, igm25v63iinecastagnaro1912, igm25v63iinecastagnaro1935.	battello poi volante
2	Passo di Balduina	Balduina Marezzana	S.Urbano- Lendinara	Padova- Rovigo	Morelli X, igm25v64iinesurbano1896, igm25v64iinesurbano1911, igm25v64iinesurbano1935.	volante
3	Passo di Barbuglio	La Bettola Barbuglio	S. Urbano- Lendinara	Padova- Rovigo	Morelli X	volante
4	Passo di Rotta Sabadina	Rotta Sabadina Garzare	S. Urbano- Lendinara	Padova- Rovigo	Morelli X,	volante
5	Passo di Lusua	Lusua Lusua	Barbona Lusua	Padova- Rovigo	Morelli X, igm25v64iinesurbano1896, igm25v64iinesurbano1911.	volante
6	Passo di Barbona	Campagna Passo Le Saline	Barbona- Lusua	Padova- Rovigo	Morelli XI, igm25v64iinostanghella1891, igm25v64iinostanghella1896, igm25v64iinostanghella1911, igm25v64iinostanghella1935.	volante
7	Passo di Concadirame	Concadirame Concadirame	Vescovana- Rovigo	Padova- Rovigo	Morelli XI, igm25v64iinostanghella1891, igm25v64iinostanghella1896, igm25v64iinostanghella1911, igm25v64iinostanghella1935, igm25v64iinostanghella1953.	volante
8	Passo di Anguillara	Anguillara Penisola	Anguillara Veneta- S. Martino di Venezze	Padova- Rovigo	Morelli XI, igm25v64iinesnguillaraveneta1896, igm25v64iinesnguillaraveneta1908, igm25v64iinesnguillaraveneta1911.	volante
9	Passo di Borgoforte	La Piscina Trona di Sotto	Anguillara Veneta- S. Martino di Venezze	Padova- Rovigo	Morelli XI, igm25v64iinesnguillaraveneta1896, igm25v64iinesnguillaraveneta1908, igm25v64iinesnguillaraveneta1911, igm25v64iinesnguillaraveneta1935, igm25v64iinesnguillaraveneta1953.	volante
10	Passo di Pettorazza Papafava	Pettorazza Papafava	Cavarzere- Pettorazza Grimani	Venezia- Rovigo	igm25v65iininopettorazzagrimani1897, igm25v65iininopettorazzagrimani1908, ,igm25v65iininopettorazzagrimani1911, igm25v65iininopettorazzagrimani1916, igm25v65iininopettorazzagrimani1934, ,igm25v65iininopettorazzagrimani1968.	volante
11	Passo di Rottanova	Rottanova Giaron	Cavarzere- Pettorazza Grimani	Venezia- Rovigo	Morelli XII, igm25v65iininopettorazzagrimani1897, igm25v65iininopettorazzagrimani1908, ,igm25v65iininopettorazzagrimani1911, igm25v65iininopettorazzagrimani1916, igm25v65iininopettorazzagrimani1934, ,igm25v65iininopettorazzagrimani1968.	volante

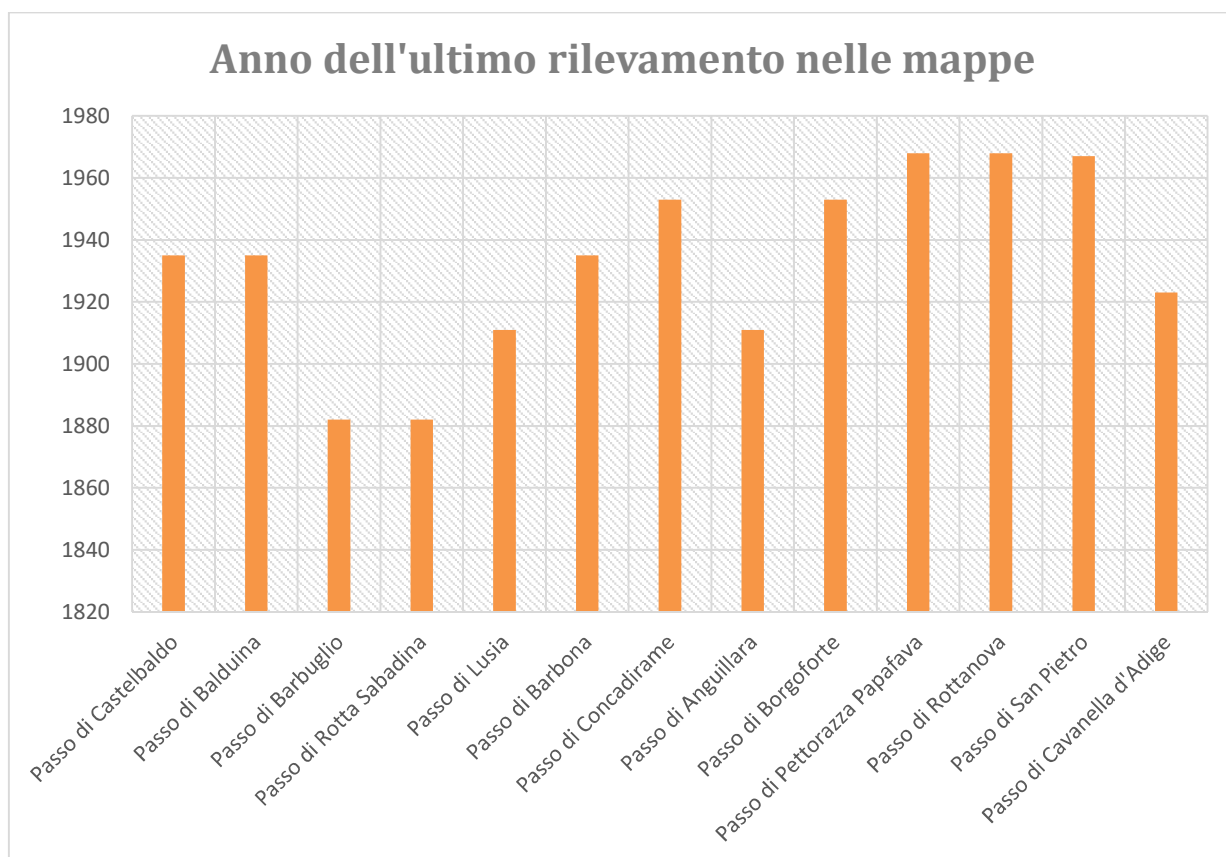
12	Passo di San Pietro	San Pietro di Cavarzere Chiesazza	Cavarzere	Venezia	Morelli XII, igm25v65iiinecavarzere1892, igm25v65iiinecavarzere1897, igm25v65iiinecavarzere1908, igm25v65iiinecavarzere1911, igm25v65iiinecavarzere1967.	battello poi volante
13	Passo di Cavanella d'Adige	Cavanella d'Adige Bassafonda	Chioggia-Rosolina	Venezia-Rovigo	Morelli XII, igm25v65iinocavanelladadige1892, igm25v65iinocavanelladadige1897, igm25v65iinocavanelladadige1908, igm25v65iinocavanelladadige1911, igm25v65iinocavanelladadige1923.	volante

**Tabella 3 Elenco dei servizi di traghetto presenti nel basso corso dell'Adige nelle province di Padova, Rovigo e Venezia dal 1882 al 1968. La colonna Mappe elenca le carte storiche in cui i passi sono simbolizzati.**

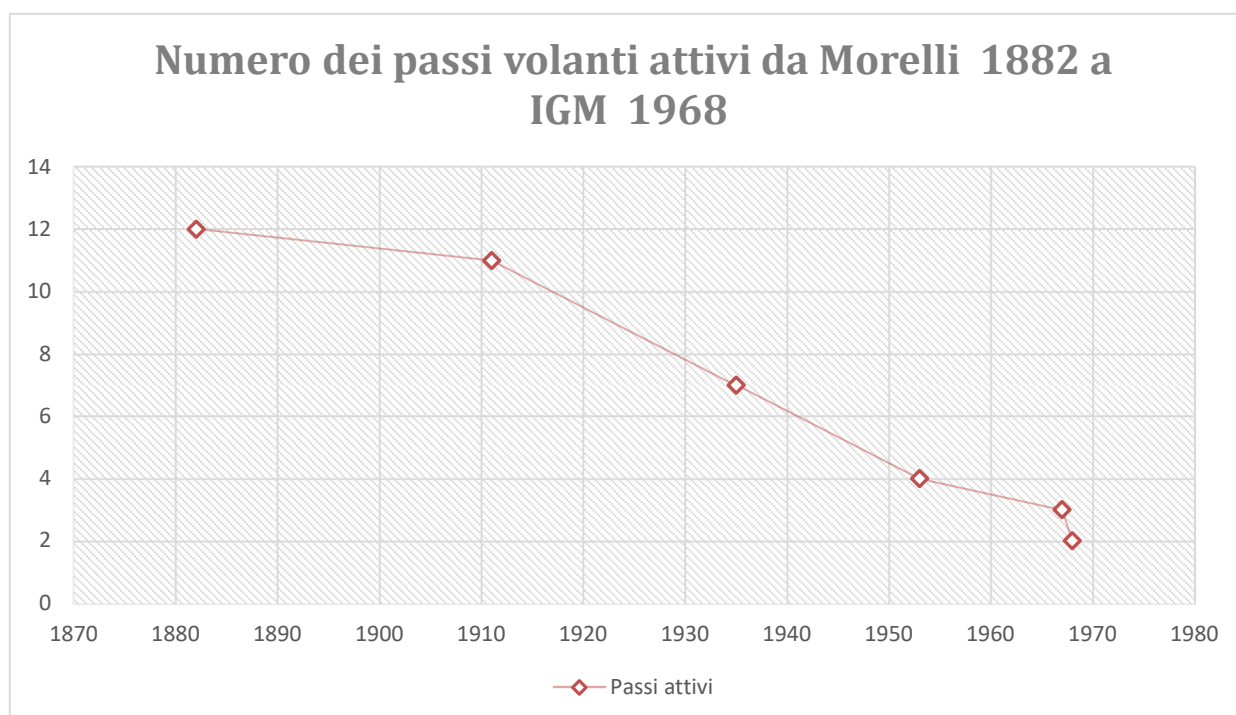
La statistica cartografica individua come valore massimo la tavoletta IGM di Pettorazza Grimani dove i passi volanti sono simbolizzati in tutte le edizioni analizzate, dal primo rilievo agli aggiornamenti del 1968 (**Tabella 4**) attestandosi come i traghetti di più lungo esercizio nell'ambito dei rilievi cartografici qui considerati (**Tabella 5**). Il numero dei passi attivi si è ridotto del 50% in circa una cinquantina d'anni a cominciare dall'area più a monte del basso corso dell'Adige cioè dalle tavolette comprese fra Castelbaldo e Stanghella. Sono rimasti più a lungo in servizio i passi dell'asta terminale del fiume nel veneziano (**Tabella 6**).

Statistica su cartografia per presenza di passi	
Conteggio:	13
Valori mancanti	0
Valore minimo	Morelli X
Valore massimo	IGM 25V, F°65, Q. III, N.O., Pettorazza Grimani.

**Tabella 4. Rilevazione dei passi su cartografia esaminata.**



**Tabella 5.** Nel grafico è visualizzata la durata del rilevamento nelle mappe di ciascuno dei tredici passi.



**Tabella 6.** Nel grafico è visualizzata la progressiva diminuzione del numero di passi.

## 4.2 Analisi qualitativa dei passi

Sono di seguito approfonditi quattro casi di studio di passi volanti per i quali la ricerca e i sopralluoghi effettuati hanno raccolto informazioni significative e caratterizzanti ciascuno di essi. Sono i passi di Castelbaldo, di Anguillara Veneta, di Borgoforte di Anguillara Veneta, traghetti ripari fra le province di Padova e Rovigo, e il passo di Rottanova di Cavarzere tra il veneziano e il rodigino.

### 4.2.1 Passatori e partigiani: il passo di Castelbaldo

Il passo volante che collegava Castelbaldo con Villa d'Adige di Badia Polesine, durante l'ultimo anno del secondo conflitto mondiale, fra il 23 e il 26 luglio del 1944 fu in qualche modo coinvolto in una vicenda nel quadro della Resistenza, vicenda di cui dette notizia anche *Radio Londra*. (Vallarini, 2018, pp. 151-152).

Tutto ebbe inizio il 23 luglio con una retata di ampie proporzioni al Cinema Impero di Montagnana gremito di spettatori per la proiezione del film *La tragedia del Titanic*. Nella sala irrompono brigatisti neri e tedeschi, bloccano le uscite e catturano una sessantina di persone che in attesa della deportazione come forza lavoro verso la Germania vengono tradotte e detenute al Collegio Vescovile della vicina Este (Selmin, 2014, pp. 206-208). Immediata è la risposta dei partigiani che il giorno dopo, mettono in atto il sequestro del comandante delle Brigate Nere di Montagnana, che viene portato nella stessa Castelbaldo dove è nascosto e detenuto in attesa di trattare uno scambio di prigionieri. A loro volta i fascisti di Montagnana, la mattina del 26, reagiscono con il sequestro del parroco di Castelbaldo che fallisce per l'intervento dei partigiani che intercettano la camionetta dov'era stato caricato il sacerdote: nello scontro a fuoco che ne segue restarono a terra militi e partigiani (Vallarini, 2018, pp. 151-152).

La rappresaglia scatta lo stesso giorno, poco dopo l'una, quando un rastrellamento a tenaglia di brigatisti neri e tedeschi investe il paese di Castelbaldo, compreso il traghetto sull'Adige. Tra i primi a essere catturati dai tedeschi ci sono infatti i passatori che gestiscono il servizio, Pietro Cavalletto e Nerino, uno dei suoi figli, che col padre lavorava al passo: ambedue, vengono trascinati davanti al muro di una casa e fucilati. Altre persone rastrelate sono passate per le armi, fra cui una mezza dozzina vengono condotte a forza e poi gettate nell'Adige dalla sponda sinistra e da lì crivellate di colpi. Una strage che, date le sue dimensioni, ebbe conseguenze politiche e militari di rilievo (Selmin, 2014, pp. 206-208).

Ogni anno a Castelbaldo si tiene la commemorazione del 26 luglio in ricordo dei caduti; nel territorio comunale sono presenti monumenti a ricordo degli eventi bellici come la stele posta

sull'argine del fiume dove avvenne l'eccidio sopra menzionato o la lapide sul muro della casa dove vennero fucilati i passatori (<https://www.comune.castelbaldo.pd.it/image-galleries/>).

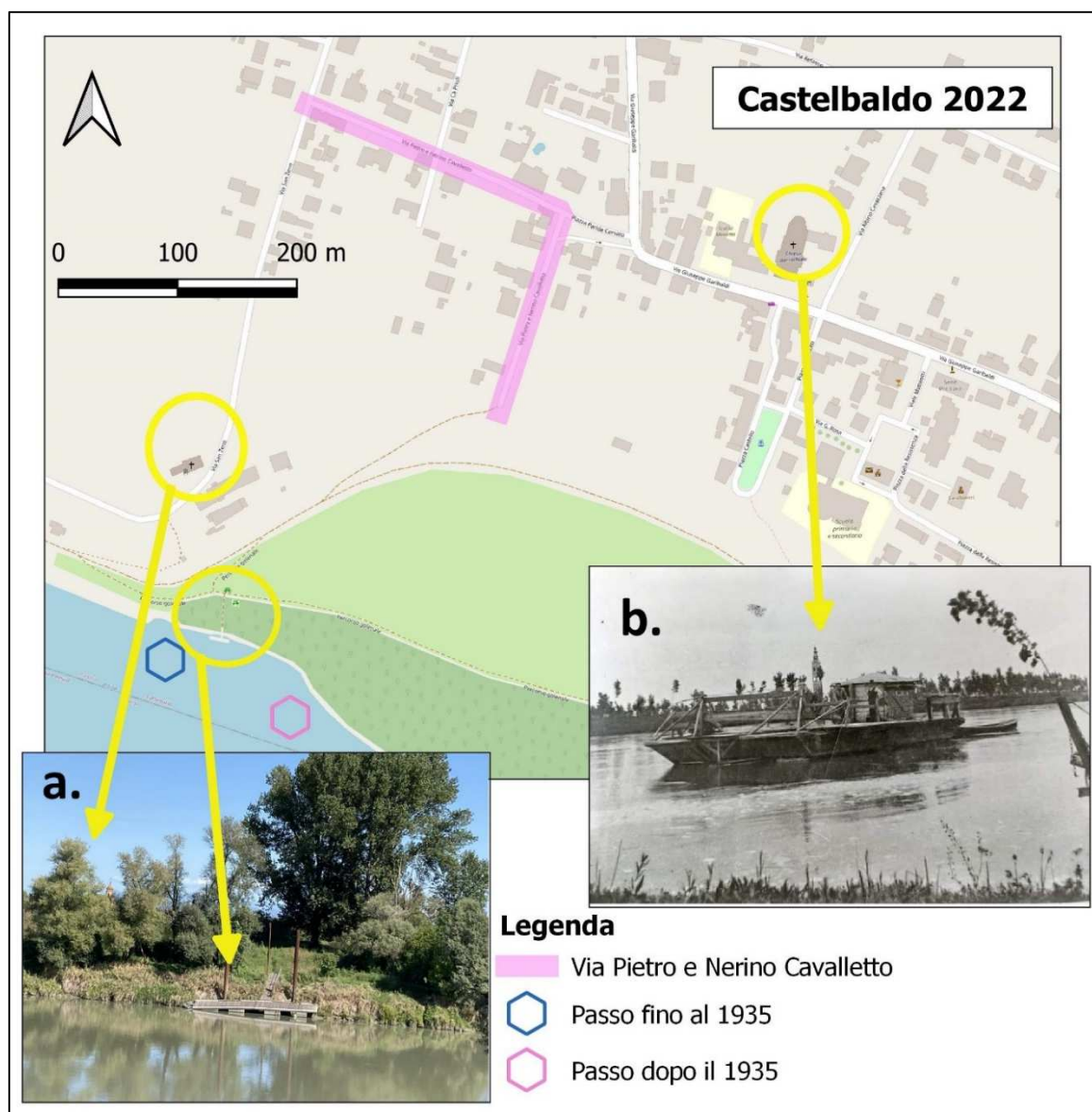
Dopo le vicende belliche molte vie del paese furono reintitolate ai caduti: alla memoria dei passatori trucidati è dedicata una via di Castelbaldo, Via Pietro e Nerino Cavalletto dal significativo tracciato di poco più di 400 metri che termina nei pressi della sottobanca dell'argine sinistro dell'Adige dove inizia un percorso golenale che conduce nel punto di approdo padovano del passo anteriore al 1935. Poco discosta dallo sterrato, proprio alle spalle dello stesso, sorge la chiesa campestre di San Zeno, del 1696 con annesso cimitero per i morti di peste e gli annegati dell'Adige. Ampliata nel 1776 fu intitolata a Santa Maria della Neve; oggi restaurata conserva comunque ancora il suo nome originario. L'ampia golena prospiciente, 110 000 mq, fu oggetto a metà degli anni novanta di un Progetto di valorizzazione turistico-ambientale del Comune di Castelbaldo nell'ambito del Patto Territoriale della Bassa Padovana. Era prevista la realizzazione di un parco divertimenti, la "Baia degli Elfi", caratterizzato da strutture in legno rimovibili. L'allora amministrazione comunale aveva ottenuto i finanziamenti e la concessione di un percorso vita nell'area golenale, di un ex casello idraulico e di un bacino al confine con la provincia di Verona per la gestione delle acque dell'Adige, ma il problema della sostenibilità dei costi ostacolò la piena realizzazione e il buon esito del progetto. La piattaforma oggi visibile nei pressi dell'antico approdo del passo di battello (**Figura 16**) faceva parte delle strutture previste come attracco di un percorso canoistico che aveva il suo corrispettivo anche sull'argine destro rodigino di Badia Polesine<sup>2</sup>. Il passo volante posteriore al 1935, come risulta dalle carte storiche analizzate, era situato un centinaio di metri più a valle (**Figura 41**). Attualmente è attivo un circuito ciclo-pedonale di più di 30 chilometri che partendo da Castelbaldo e percorrendo le strade arginali unisce tre province: si arriva nel veronese verso monte a Legnago, dove si attraversa l'Adige sul ponte e si prosegue sulla riva destra verso valle passando per Villa Bartolomea e Castagnaro per arrivare a Badia Polesine nel rodigino dove si riattraversa il fiume chiudendo il circuito nel comune padovano di partenza.

Nel dopoguerra subentrò nella gestione del servizio al passo la famiglia Faggion residente tuttora a Granze, frazione di Castelbaldo prossima al confine con il veronese dove pure operavano i passatori di questa famiglia ai traghetti limitrofi tra Begosso e Carpi, Nichesola e Villa Bartolomea. Il servizio è continuato fin oltre la metà degli anni sessanta del Novecento, facilitando i rapporti tra le popolazioni rivierasche come nel caso del matrimonio fra due dirimpettai di fiume: Silvano De Tomi

---

<sup>2</sup> Testimonianza resa all'autore il 7/10/2022 da Gianni Pasqualin sindaco di Castelbaldo per due mandati, dal 1996 al 2005, promotore del Progetto insieme alla sua amministrazione e a quelle dei comuni contermini.

e Ferrarese Quintilla, fra gli ultimi a usufruire del traghetto, nella fotografia proveniente da casa Ferrarese Quintilla in De Tomi di Castelbaldo (Figura 9) (<https://www.comune.castelbaldo.pd.it/>).



**Figura 41.** Su OpenStreetMap è visualizzato il percorso che conduce all'approdo del passo da Via Cavalletto. Elaborazione dell'autore. Nelle immagini: a.) la piattaforma di attracco del progettato percorso canoistico, pochi metri più a valle dell'iniziale posizione del passo; sullo sfondo, oltre gli alberi la chiesa di San Zeno. Foto dell'autore 20/09/2022. b.) Il traghetto in una foto posteriore al 1935, un centinaio di metri più a valle: sullo sfondo il campanile della chiesa parrocchiale di San Prosdocimo. Fonte: Vallarini C.

#### 4.2.2 Sulla via Romea Germanica: il passo di Anguillara Veneta

Il 14 febbraio scorso il ponte di Anguillara Veneta che dal 1922 ha sostituito il servizio di traghetto fra il comune del padovano e quello sulla sponda rodigina di San Martino di Venezze, ha compiuto cento anni. Un centenario celebrato dai due comuni interessati e riportato dai giornali locali, come il settimanale online della diocesi di Padova, *La difesa del popolo*, dell'1 marzo 2022 che così titolava

l'articolo dedicato all'anniversario: *Compie cento anni il ponte di Anguillara*, e ne riassumeva quindi l'importanza per le comunità interessate.

Aperto al pubblico il 14 febbraio 1922. Ha compiuto cent'anni il ponte sull'Adige che unisce Anguillara Veneta, nel Padovano, con San Martino di Venezze, nel Rodigino. La costruzione fu possibile perché si misero insieme, oltre alle due Province e ai due Comuni rivieraschi, anche altre 14 amministrazioni comunali di entrambe le sponde. Il bisogno di un collegamento era molto sentito. E lo è ancora... Fino al 1922 bisognava andare a Cavarzere per trovare un attraversamento dell'Adige. In alternativa c'era un barcone o "il passo": due chiatte affiancate e ancorate al fiume con un cavo, che facevano passare uomini e animali" (<https://www.difesapopolo.it>).

Il passo di Anguillara Veneta era del tipo a pendolo, con la fune maestra ancorata saldamente a una *bricola* ben piantata sul fondale al centro del fiume, e sostenuta da quattro piccole barche fino ad arrivare all'aggancio col traghetto (**Figura 42 a**). Ora una fitta vegetazione arborea nasconde parzialmente il luogo dov'era situato il punto di attraversamento, ma si può ancora scorgere il tracciato della rampa arginale che scendeva o saliva dall'approdo (**Figura 42 b**). Inoltre, nei periodi di magra dell'Adige, è possibile vedere l'estremità della *bricola* che emerge dall'acqua (**Figura 43**). La chiatta aveva un ampio pontile con il consueto *casotto* per metà ufficio e per metà alloggio temporaneo del passatore che traghettava sulla sponda opposta uomini, animali e mezzi compresi i primi veicoli a motore, per poi intraprendere il percorso opposto con altri passanti. Le tariffe di pedaggio venivano applicate secondo un importo che variava in base all'entità delle merci e delle persone che usufruivano del passo (**Figura 44**).

Un passo volante molto noto e frequentato quello di Anguillara Veneta in quanto per secoli aveva collegato le due sponde dell'Adige sull'importante asse viario dell'antica via Romea Germanica. Anguillara era un piccolo villaggio in riva al grande fiume, ma era posto in una posizione strategica, ai margini del territorio padano, all'incile tra il corso dell'Adige e l'argine vecchio del *Gorzon*<sup>3</sup> (Figura 23), in quanto fin dal medioevo era luogo obbligato di transito sulla via che scendeva dal Brennero e conduceva a Roma, proprio per la presenza del passo volante. L'itinerario è descritto dall'abate Alberto di Stade, città nel nord della Germania in Bassa Sassonia poco distante da Amburgo, negli *Annales Stadenses* dove, fra il 1240 e il 1256, redige una sorta di guida per i pellegrini che dall'Europa del nord si recavano a Roma percorrendo un cammino di oltre duemila chilometri. Nel descrivere il viaggio di ritorno l'abate indica con precisione l'itinerario su cui procedere dopo aver attraversato le valli tra Ravenna e Ferrara e aver raggiunto Rovigo e che prevedeva come unica possibilità di attraversamento dell'Adige proprio il passo di Anguillara esplicitamente citato negli *Annales*, dopo il quale si imboccava la via che conduceva a Padova e che procedeva sul vecchio

---

<sup>3</sup> L'argine vecchio del Gorzone è ben rappresentato nella gigantesca *Carta del Ritratto del Gorzon* esposta nel Museo Civico Etnografico di Stanghella (<https://museo.comune.stanghella.pd.it/cartografica/>). L'abitato di Anguillara Veneta all'estremo bordo sud est della carta ne rimane escluso, ma è ben visibile, subito a ridosso, il vecchio argine.

argine del *Gorzon*, oggi via Roma. Un itinerario la cui importanza è testimoniata, nelle diverse epoche, dal passaggio di personaggi illustri come Rinaldo degli Albizzi, politico di Firenze che fra il 1423 e il 1426 vi transitò più volte passando il fiume per recarsi in missione diplomatica a Venezia; accertato è quello di Martin Lutero che proprio al passo di Anguillara attraversò l'Adige per raggiungere Roma nel 1510. E ancora Enrico III di Valois nel 1574 e nel 1782 papa Pio VI che di ritorno da Vienna ripeteva lo stesso percorso verso Roma servendosi come all'andata del passo volante di Anguillara Veneta (Polo, 2015).

Il percorso medievale, studiato e riscoperto nel suo tracciato originale, ha dato vita nel 2012 all'*Associazione Via Romea Germanica* (<http://www.viaromeagermanica.com>), un cammino non solo di pellegrinaggio, ma di turismo lento da percorrere a piedi o in bicicletta per riscoprire luoghi noti e scoprirne altri dimenticati, ma ugualmente ricchi di storia, arte e tradizioni. La via parte da Stade e percorre prima di giungere a Roma 2300 km, distribuiti in 94 tappe attraverso 3 Paesi: Germania, Austria e Italia (Frignani, 2016, pp. 20-21). Nei 1045 km che si snodano nella nostra Penisola, dal Brennero fino alla Capitale, sono previste 46 tappe con 119 comuni interessati fra i quali Anguillara Veneta, nella tappa numero 64 che va da Monselice a Rovigo, 16 per l'Italia. Nel tratto anguillarese della Via è previsto un percorso arginale che partendo dalla sponda sinistra dove arriva il tracciato dell'antica via Romea e dunque in prossimità del punto di attraversamento del passo volante, superato il ponte, prosegue sull'argine destro per un lungo tratto che arriva fino a Granzette per poi lasciare l'Adige piegando a sud in direzione di Rovigo.

Il comune di Anguillara Veneta dal 2018 aderisce all'Associazione Italiana della Via Romea Germanica in un'ottica di promozione e valorizzazione del territorio (<https://www.comune.anguillaraveneta.pd.it/>). A questo proposito è stata realizzata una pannellistica dedicata posta sulla strada di accesso al centro di Anguillara Veneta significativamente all'estremo di via Roma venendo dal padovano e subito dopo il ponte sull'Adige all'altro estremo di via Roma arrivando dal comune rodigino di San Martino di Venezze (**Figura 45**). I pannelli riportano con mappe, testo e immagini informazioni sul paese in quanto luogo di transito della Via Romea Germanica con ampio *record* scientifico sul passo volante corredato da documentazione cartografica e fotografica (**Figura 46**).

La via di pellegrinaggio denominata *Via Romea Germanica* è stata recentemente riconosciuta quale rotta di interesse culturale europea dal Consiglio d'Europa.



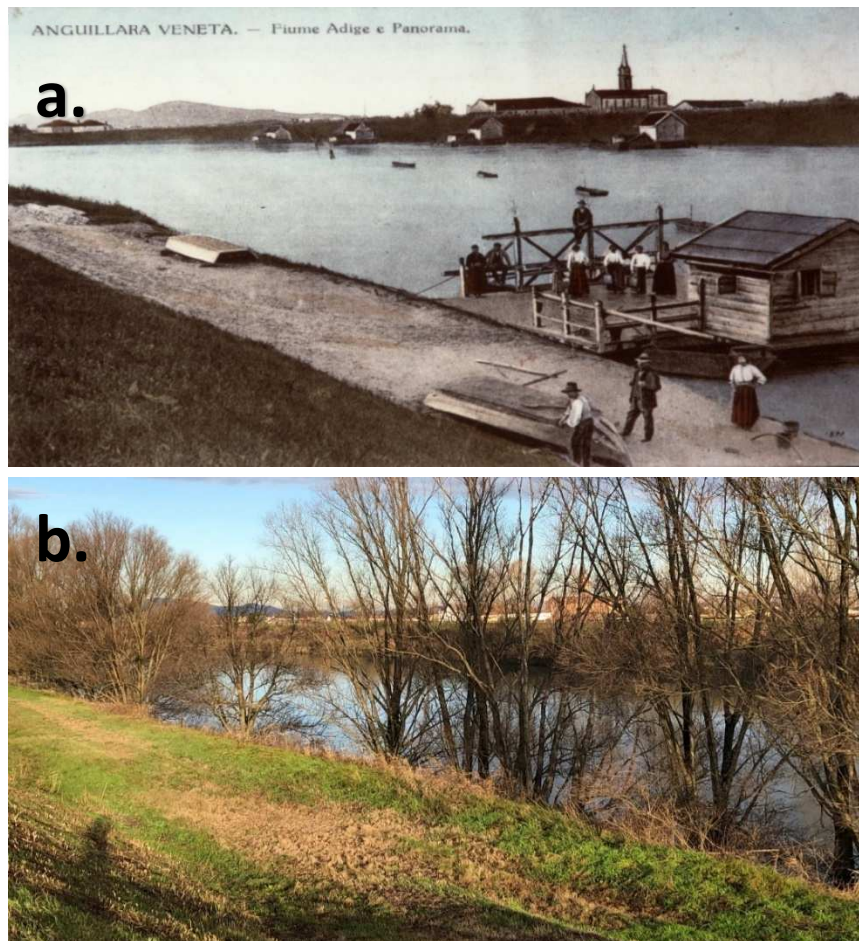


Figura 42. *Repeat photography*: a) il passo di Anguillara Veneta in una cartolina illustrata del 1915, data cui fa fede il timbro postale sul retro; in primo piano il passo all'approdo sulla sponda destra di San Martino di Venezze, sullo sfondo i mulini natanti ancorati alla riva sinistra e oltre l'argine la chiesa parrocchiale di Anguillara, all'orizzonte i Colli Euganei. Fonte: collezione privata Polo L.; b) lo stesso luogo oggi parzialmente coperto da vegetazione. Foto di Polo L., dicembre 2020.



Figura 43. I resti della *bricola* di ancoraggio della fune maestra del passo di Anguillara Veneta visibili nei periodi di magra dell'Adige. Foto di Polo L. aprile 2017. Elaborazione grafica dell'autore.

Tariffa dei diritti di valico con passo volante da una sponda  
all'altra del fiume Adige ad Anguillara Veneta.

@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@@

1)	Ogni pedone carico sulle proprie spalle o no, da una sponda all'altra e ritorno nello stesso giorno .....	lit.	-,05
2)	Idem di sola andata .....	"	-,03
3)	Un cavallo, mulo o bestia bovina sciolto .....	"	-,13
4)	Un somarello sciolto .....	"	-,05
5)	Un vitello, montone, pecora, capra o maiale .....	"	-,03
6)	Vettura tirata da un cavallo, mulo o asino .....	"	-,25
7)	Idem tirata da due cavalli muli o asini .....	"	-,50
8)	Carretto tirato da un cavallo mulo o bue .....	"	-,25
9)	Idem tirato da due cavalli muli o buoi .....	"	-,38
10)	Idem tirato da un somarello .....	"	-,17
11)	Un carro tirato da due buoi .....	"	-,50
12)	Per ogni cavallo, mulo o bue, attaccato in aggiunta ai cavalli muli o buoi come sopra contemplati .....	"	-,13
13)	Idem per ogni asino .....	"	-,05
14)	Locomotrici stradali .....	"	3,-
15)	Locomobili della forza di otto cavalli e più oltre al tas- so per le bestie d'attiraglio .....	"	3,-
16)	Locomobili di forza inferiore ad otto cavalli oltre al tasso per le bestie d'attiraglio .....	"	2,-
17)	Per ogni trebbiatrice della forza di otto cavalli oltre al tasso per le bestie d'attiraglio .....	"	2,-
18)	Idem della forza inferiore ad otto cavalli .....	"	1,-
19)	Macchine per uso agricolo come seminatrici ecc. che passano sopra ruote proprie .....	"	1,-
20)	Velocipedi biciclette, tricicli per ciascun posto compresa la persona .....	"	-,10
21)	Vetture automobili a meno di quattro ruote .....	"	-,25
22)	Vetture automobili a quattro ruote .....	"	-,50

Figura 44. Tariffe di pedaggio per traghettare sull'Adige da Anguillara Veneta, a inizio '900. Documento inedito, collezione Polo L., per gentile concessione.



Figura 45. Sulla base di *OpenStreetMap* sono evidenziati il tracciato della via Romea Germanica a partire dal passo volante e la posizione della pannellistica attuale che ne ricorda la storia. Elaborazione dell'autore.

**Anguillara Veneta, luogo di transito sulla Via Romea Germanica**

Citata per la prima volta in una bolla papale di Martino III datata **11 giugno 944** e successivamente nell'atto del 30 gennaio 954 con cui il marchese Almerico e la moglie Franca donarono i possedimenti in Bagnoli al monastero San Michele Arcangelo di Brondolo, **Anguillara deve probabilmente il suo nome alla pesca delle anguille** in relazione alla quale è documentata, nel 1171, la presenza di attrezzature fisse per la cattura o *cogolarie* in Adige.

Dotata di **castello "fortissimo, munito di fosse, ripari e torri..."** fatto costruire da Jacopo da Carrara nel 1230, ha costituito fin dal medioevo, un **punto obbligato di transito** per la sua posizione rispetto al fiume, dove per molti secoli è stato attivo un **"passo volante"**, sostituito solo nel 1922 dall'attuale ponte in ferro. Per tale motivo Anguillara è su uno dei più importanti itinerari lungo la direttrice da Roma ai paesi del Nord Europa, oggi noto come **Via Romea Germanica**.

Anguillara è, infatti, tra le località indicate dall'abate Alberto lungo il tragitto per far ritorno, nel 1236, da Roma alla città di origine Stade, nel nord della Germania: un cammino di oltre duemila e duecento chilometri che costituisce oggi il percorso della Via Romea Germanica, descritto negli *Annales Stadenses* compilati dallo stesso Alberto tra il 1240 e il 1256, praticamente una guida per i pellegrini provenienti dal nord Europa che volessero raggiungere Roma.

Stando alle indicazioni dell'abate Alberto, compiuto il tratto appenninico e attraversate le valli tra Ravenna e Ferrara, si procedeva da quest'ultima a Rovigo e da qui a Padova, e quindi verso le regioni del nord, passando appunto per Anguillara dov'era localizzato il passaggio sull'Adige. Da questo punto, infatti, superato il fiume, si poteva imboccare l'antico argine del Gorzone che al tempo, fiancheggiando le paludi, consentiva la prosecuzione per Padova passando da Conselve o da Monselice.

Dopo quelle fornite dall'abate Alberto, altri autori riportano analoghe indicazioni ad uso del viaggiatore interessato a muoversi sulla stessa direttrice. Infatti, passano per Anguillara entrambi i percorsi Ferrara-Padova (per

Carta del Istituto del Garmen (1653), particolare dell'antico percorso lungo l'argine vecchio. Presso il Museo Civico Stregopolo di Cornedo di Stregelle.

### Il Passo sull'Adige

La presenza del passo è documentata in modo certo in una mappa del territorio anguillarese del 1598 di Lorenzo Giavarina e in una successiva del XVII secolo presso l'Archivio della Veneranda Arca del Santo di Padova. Una veduta di Anguillara affacciata sull'Adige in corrispondenza del passo è mostrata in *Descrizione di Padova e suo Territorio* di Andrea Cittadella (manoscritto, 1606). Ancora il passo, con la sequenza di barche collegate dalla fune tesa tra le due rive, è mostrato in un disegno datato 1719 che mostra il villaggio allungato in riva al fiume, presso gli uffici del G.C. di Este e in una mappa a firma di Stefano Codroipo, datata 8 giugno 1769, presso l'Archivio di Stato di Venezia. Una immagine fotografica, infine, è quella fissata in una cartolina di inizio Novecento, prima che il traghetto venisse sostituito dall'odierno ponte in ferro.

Il passo in una mappa di Stefano Codroipo, datata 8 giugno 1769, presso l'Archivio della Veneranda Arca del Santo di Padova.

### Il passaggio di personaggi illustri

A confermare l'importanza dell'itinerario, diverse sono le testimonianze del passaggio, nelle varie epoche, di personaggi illustri. Troviamo che vi transitò più volte, tra il 1423 e il 1426, il politico fiorentino **Rinaldo degli Albizzi**, impegnato in commissioni diplomatiche a Venezia per la Signoria. Probabilmente passa qui l'Adige l'imperatore **Federico III** il 16 gennaio 1452, accolto a Rovigo da Borso d'Este. Certo il passaggio di **Martin Lutero** (1510) che diretto a Roma, proveniente da Padova via Conselve e Olmo, passava qui l'Adige onde procedere per Rovigo, Polesella, attraversare il Po e quindi proseguire verso sud. Assodato anche il transito del re **Enrico III di Valois**

*PER TERTIA LIT. ALIA. 191  
CAPITULO XXX.  
Da Venezia, a Ferrara.  
De fonò le strade per andare a Ferrara, per Padova, e l'altraper*

Figura 46. Particolare del record sul passo volante di Anguillara Veneta. Foto dell'autore, 19/10/2022.

### 4.2.3 Le strade della transumanza: il passo di Borgoforte

Una testimonianza diretta dell'attività del passo e della sua importanza per la vita sociale ed economica della frazione Borgoforte di Anguillara Veneta, piccolo borgo stretto fra l'Adige e il Gorzone, viene dalla famiglia Morandi ivi residente, oltre la Golena Boschetto, sotto l'argine sinistro del canale che scorre vicinissimo al fiume, subito a nord.

Il capofamiglia, Oriano<sup>4</sup>, è arrivato qui da bambino percorrendo le vie della transumanza insieme al padre e ai fratelli, le stesse vie che da generazioni i suoi avi percorrevano scendendo dall'Appennino in autunno per svernare in Pianura Padana sugli abbondanti pascoli degli argini rinforzati dei grandi fiumi. Argini erbosi allora, curati e tenuti liberi dalla vegetazione arborea o arbustiva che avrebbe ostacolato la risalita controcorrente delle imbarcazioni trainate da cavalli o da buoi sulla strada d'alzaia e dove era abituale il passaggio delle greggi transumanti.

Un movimento verticale da Pievepelago nell'alto modenese all'Adige col passo lento del pastore e del suo gregge che ogni anno ripercorre quella via scendendo e risalendo guidato dai cicli delle stagioni, ripetuto da secoli, "...una storia quasi immobile, quella dell'uomo nei suoi rapporti con l'ambiente: una storia di lento svolgimento e di lente trasformazioni, fatta spesso di ritorni insistenti, di cicli incessantemente ricominciati." (Braudel F., 2002, XXVII).

Poi negli anni alcuni fratelli Morandi si sono stabiliti fra Lusia e Barbona, mentre Oriano ha messo su casa qui, a Borgoforte di Anguillara, continuando comunque ancora la tradizione dell'allevamento ovino transumante che d'estate lo portava alla monticazione sulle Alpi venete (Girardi, 2017), (<http://caseificiomorandi.it>).

Ricorda bene il passo volante dell'Adige: nei periodi di magra è ancora possibile vedere emergere dal centro del fiume una *bricola*; Oriano descrive infatti il sistema a pendolo con cui era governato il passo e afferma che la chiatta non era molto grande e aveva perciò una ridotta portata di carico. Per questo motivo e per la cessazione del servizio a Borgoforte, quando doveva traghettare il suo gregge sui pascoli della riva destra lo conduceva (**Figura 47**) qualche chilometro a valle al passo di *Petoraseta*, come è chiamata anche qui Pettorazza Papafava (4.1.3). Una volta arrivato all'imbarco, due traversate erano sufficienti a far passare le sue duecento pecore, cento alla volta. La moglie di Oriano, Maria Nai, conferma le dimensioni ridotte del traghetto di Borgoforte, ma precisa che comunque la struttura era sempre la stessa, compresa la casetta del passatore. Maria proviene da una famiglia del posto, che aveva e ha tutt'ora casa proprio di fronte all'approdo e ricorda bene quando da bambina saliva sul passo per andare con i suoi, operatori del settore ittico, ancora in attività, al mercato di San Martino di Venezze, sull'altra sponda. Si toccava la riva alla *Trona*, Ca'

---

<sup>4</sup> Intervista rilasciata all'autore l'8/10/2022.

Tron, il vasto possedimento fondiario veneziano (4.1.2). Arrivati sulla sponda rodigina in prossimità del passo si trovava un'osteria, una bottega fornita con un po' di tutto, anche una chiesa.

Lo ricorda anche un'amica dei Morandi, Ledda Vegro che descrive tra coloro che si affollavano sul traghetto i *polamari*, i venditori di pollame, che passavano di là con le loro galline appese in coppia per le zampe ai manubri della bicicletta o tenute in una gabbietta appoggiata sulla ruota posteriore. Era una ragazzina e passare il fiume rappresentava una seppur breve, ma divertente avventura. Il pedaggio si pagava con poche lire o più spesso in natura con uova, ortaggi o una bevuta in compagnia del passatore. Alla partenza ci si metteva tutti dalla parte opposta alla riva, soprattutto nei periodi di magra, per far in modo che il peso non gravasse da quel lato, ma lo facesse lievemente alzare per facilitare lo stacco, mentre il passatore agevolava la manovra con la spinta della pertica. Si partiva dopo aver alzato il piccolo ponte levatoio che fungeva da passerella e che sarebbe stato riabbassato all'arrivo; il tempo della traversata dipendeva dalla forza della corrente: con poca i tempi della traversata si allungavano, con gran divertimento dei più piccoli.

Anche a Borgoforte il servizio di traghetto era gestito da una famiglia di passatori, i Baretta, e l'attività è continuata fin verso la fine degli anni cinquanta. Poi un po' alla volta, anche per il diffondersi dei mezzi a motore il ponte di Anguillara lo ha definitivamente sostituito. Tuttavia si è continuato a usare il più longevo passo della vicina Pettorazza Papafava, *Petoraseta*, magari per recarsi al santuario della Madonna delle Grazie (4.1.3).

A continuare la tradizione della pastorizia c'è ora il Caseificio Morandi (**Figura 48a**), conosciuto e apprezzato per la produzione di formaggi artigianali caprini, ovini e vaccini (<http://caseificiomorandi.it/>), un'azienda attiva dal 1983, fondata da Oriano quando ha deciso di fermarsi da queste parti iniziando a produrre formaggi già dal 1958 e attualmente condotta dalle donne di famiglia. E poco lontano, seguendo il corso dell'Adige lungo il tratturo che da Golena Boschetto (**Figura 29**) arriva a Pettorazza Papafava, ci sono i cugini che allevano ovini nell'azienda agricola Oville della Bassa. Loro sono ancora pastori transumanti, con un percorso inverso, rispetto a quello di origine della famiglia: ogni estate conducono il gregge sui pascoli del bellunese e all'inizio dell'autunno lo riportano a casa, sotto gli argini dell'Adige (**Figura 48b**).



Figura 47. Oriano Morandi sugli argini dell'Adige con il suo gregge. Foto: Lino Bottaro, fine anni 70. Fonte: <http://caseificiomorandi.it>.

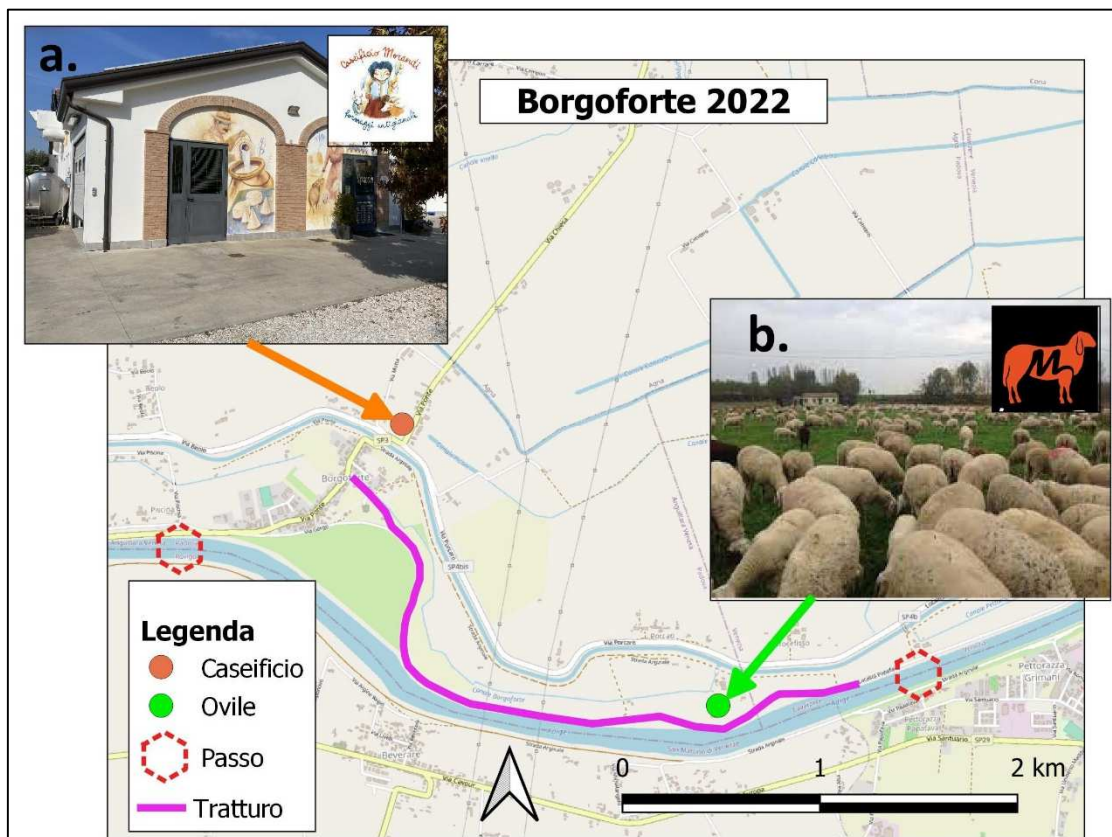


Figura 48. a) Il caseificio nei pressi del passo di Borgoforte. Foto dell'autore 8/10/2022. b) L'ovile nei pressi del vicino passo di Pettorazza Papafava. Fonte: <https://www.facebook.com/oviledellabassa>. Elaborazione dell'autore.

#### 4.2.4 Una donna al timone: il passo di Rottanova

Oltre a quello di Pettorazza Papafava, il passo volante più longevo, tra quelli censiti in questa ricerca, era situato a Rottanova di Cavarzere, sulla sponda sinistra veneziana che collegava con Pettorazza Grimani, sulla destra rodigina. Il servizio di traghetto fu gestito fino ai primi anni novanta del Novecento dalla famiglia Bruson. I tanti aspetti di un'attività che si è protratta per più di 120 anni tornano nei vividi ricordi della testimonianza diretta di Livia<sup>5</sup> figlia dell'ultimo passatore di Rottanova, Armando Bruson (**Figura 49b**).

Il nonno Luigi, classe 1875, padre di Armando (**Figura 49a**), conduceva il traghetto in legno ereditato a sua volta dal padre che lo aveva costruito; un mestiere che si tramandava di padre in figlio, appreso dall'esperienza, dallo stare sulla chiatta fin da bambini. Non serviva una specifica formazione per esercitare, anche se il padre di Livia aveva la patente nautica, ma solo perché conduceva anche un *burcio*, fino a Venezia.

Il servizio di passaggio era gestito, qui a Rottanova, su mandato del comune di Cavarzere che pagava alla famiglia Bruson una quota annuale, circa cinquantamila delle vecchie lire, quale rimborso del passaggio da riva a riva dei cavarzerani. I residenti infatti non pagavano il pedaggio; il passatore poteva inoltre beneficiare delle tariffe, comunque modiche, previste per i non residenti: L. 10 un pedone, L. 20 se con la bicicletta, L.50 il motorino e poi 100 Lire le automobili, che grazie al passo risparmiavano tempo e carburante. La chiatta portava anche due auto per volta e i furgoni salivano con la loro mercanzia a pieno carico.

Il passo era sempre affollato, in particolare durante le ricorrenze liturgiche o le fiere e le sagre di paese, annunciate anche nelle locandine affisse al casotto del passatore (**Figura 49b, 49d**), quando non era insolito vedere una lunga fila di passanti in attesa dell'imbarco. Occasioni in cui Livia aiutava il padre nella traversata per vigilare che qualcuno, soprattutto i bambini, non cadesse in acqua. Anche passanti illustri come Tullio Serafin, uno dei più celebrati direttori d'orchestra di teatro d'opera del Novecento, scopritore e preparatore di talenti fra cui Maria Callas, originario di Rottanova, dov'è ora sepolto, e che qui da ragazzo passava l'Adige per andare a lezione di violino ad Adria (Sguotti, 2018, p.25). Dalla Scala e dai teatri internazionali dove dirigeva, tornava spesso al suo paese, al fiume, al passo (**Figura 50**).

Al passatore spettava la manutenzione del mezzo e Livia ricorda ancora quando, lei bambina, in casa avevano ospitato un maestro d'ascia un *marangon*, fatto venire appositamente da Loreo, il comune rodigino confinante, per le riparazioni al traghetto. A lungo andare il legno divenne inutilizzabile e fu sostituito dal ferro, prima negli scafi e poi anche in altre parti della struttura. Il

---

<sup>5</sup>Intervista rilasciata all'autore da Livia Bruson tuttora residente a Rottanova, il 18/10/2022.

passo di Rottanova era del tipo a fune-teleferica con un grosso cavo di acciaio teso tra riva e riva, regolarmente controllato e periodicamente sostituito, e un altro cavo agganciato al passo con un sistema di carrucole che permettevano lo scorrimento sul *regano*. Le passerelle di sbarco erano fisse: ci voleva grande abilità e forza e un occhio vigile sull'acqua per sfruttare al meglio la corrente, soprattutto quando era sostenuta, manovrando con il timone e spingendo sulla lunga e pesante pertica appoggiata alla spalla, ma anche quando la corrente era debole, per effettuare un attracco preciso e sicuro. Il traghetto veniva quindi ancorato a un palo di legno, poi sostituito da uno in ferro, piantato in acqua vicino alla rampa, con una cima e i nodi marinari. Le piene lasciavano del limo scivoloso sulle rampe ed era compito del passatore tenerle pulite e in sicurezza.

La giornata di lavoro al passo iniziava all'alba con le prime luci e finiva dopo il tramonto, molte ore che si gestivano in due turni come faceva anche Armando che si dava il cambio con il fratello. Solitamente di notte il traghetto era fermo, anche per motivi di sicurezza, mancava l'illuminazione e si potevano fare incontri spiacevoli. Ma per i pescatori si faceva un'eccezione: ci si accordava prima e poi di notte, al ritorno dalle battute di pesca, si lanciava un chiamo al passatore urlando "passo!", ed egli era pronto ad andare a prenderli sull'altra sponda.

Gli imprevisti stagionali non mancavano mai sull'Adige, secche o piene o gelate. Come quella del gennaio del 1963, quando un lastrone di ghiaccio colpì il vicino mulino natante, l'ultimo rimasto a Rottanova (Sguotti, 2015), che ruppe gli ormeggi e andò in collisione col traghetto con notevoli danni a entrambe le strutture (**Figura 51**). O ancora in caso di piogge prolungate o acquazzoni improvvisi quando era necessario provvedere in fretta a scolare i barconi prima che si riempissero d'acqua usando la *sessola*, una piccola pala di legno allungata che poteva insinuarsi fra le assi della sentina (Turato et al. 1980, p. 196).

Un mestiere duro e impegnativo considerato da sempre "da uomini" fino a quando diventa per Armando troppo faticoso, la sua salute non gli permette più un'attività tanto onerosa. Ed è così che dagli anni settanta lo sostituisce al passo la sorella *Marieta*, Marietta Bruson (**Figura 49c**), che era tornata al paese dopo averlo lasciato vent'anni prima per andare a lavorare a Torino: come tanti da queste parti era migrata verso opportunità di lavoro che allora nella Bassa del dopoguerra non si trovavano. Qualcosa di inconsueto per il tempo vedere una donna al timone di un mezzo che richiedeva tanta forza e determinazione, ma la nuova passatrice sa condurre il passo volante con abilità e i traghettati imparano a conoscerla e ad apprezzarla, anche fuori dai ristretti confini paesani quando una troupe arriva a Rottanova per girare una scena del film *La vela incantata* (Mingozzi, 1982). La vela cui si riferisce il titolo è quella di uno schermo dove due fratelli ambulanti, girando con un furgoncino per i borghi della bassa padana del primo dopoguerra, proiettano nei cortili e nelle aie le immagini in movimento, poco prima dell'avvento del sonoro



(<https://www.mymovies.it/>). La sceneggiatura prevede l'attraversamento dell'Adige e un *ciak* sul traghetto ed è proprio *Marieta* la donna al timone che appare nella sequenza insieme agli attori protagonisti, mentre attraversano l'Adige sul passo di Rottanova (**Figura 52a**).

Una donna che è una sorpresa anche per il giornalista e narratore veneto, Gian Antonio Cibotto, che negli anni ottanta, girando per il territorio atesino in cerca di storie da raccontare, arriva a Rottanova per documentare l'ultimo mulino natante. Non lo trova, era divenuto inservibile dopo anni di attività e molte vicissitudini ed era stato incendiato (Sguotti, 2015). In paese gli suggeriscono di andare a vedere il traghetto, quello sì ancora in servizio, ed è lì che inaspettatamente si trova davanti *la donna del passo*, (Cibotto, 1985, pp.61-64) così la chiama descrivendo l'incontro con questa insolita traghettatrice:

Mi aspettavo di incontrare un uomo, di quelli descritti da Bacchelli nel suo famoso romanzo sul Po, impastato di ruvida selvatichezza, e invece dal capanno è spuntata fuori una donna [...] «Veramente mi avevano parlato di un uomo» ho replicato non senza imbarazzo di fronte alla sua sicurezza.

«Adesso è malato» ha tagliato corto, «e lo sostituisco io. Comunque posso dirle tutto quello che desidera sapere, perché il passo è sempre stato nostro da centoventi anni. Mio padre, Bruson Luigi, ha fatto questo mestiere fino a qualche anno fa ed io posso dire d'aver trascorso la mia vita tra queste rive. Salvo la parentesi di Torino, ho sempre guardato l'acqua del canale, dalla mattina alla sera". E non si è mai stancata di guardarla? Le ho chiesto mentre si allungava a deviare sottoriva una tavola di legno portata dalla corrente. «Mai al mondo», ha sentenziato con piglio deciso. «È un crocevia dove passa gente di tutti i tipi, e si ascoltano i discorsi più impensati. Come stare in piazza, al caffè» (Cibotto, 1985, pp. 62-63).

Il *canale* è l'appellativo con cui da queste parti chiamano l'Adige come se declassarlo fosse un modo per sottolineare la confidenza con il grande fiume, il suo far parte da sempre della vita di tutti.

*Marieta* continua il servizio fino al 1988-'89, poi cede l'attività a un nipote che continua per un paio d'anni e nel 1991 anche il longevo passo di Rottanova termina di collegare il paese con la riva opposta: per attraversare e raggiungere Pettorazza Grimani da allora la via più breve, una quindicina di chilometri, è quella che passa per il ponte di Cavarzere (Sguotti, 2015, p. 60), che attraversa l'Adige 5 km più a valle (<https://www.google.com/maps>).

Livia, figlia di Armando (**Figura 49d**) e nipote di *Marieta*, ora compone poesie: molte descrivono momenti e ricordi legati a quel *canal* (**Figura 52b**) con cui ha un legame speciale ereditato da una famiglia di passatori per generazioni e che tanta parte ha avuto nella vita sua, del suo paese e delle altre comunità rivierasche: "Per tutti più che Marieta/eri la donna del passo/ed ora che la vita/ha traghettato te dall'altro lato/un po' di quel passato/ne sono certa, rimarrà/non sarà dimenticato" (Bruson, 2010, pp. 24-25).



Figura 49. I traghettatori della famiglia Bruson a bordo del loro passo volante di Rottanova di Cavarzere: a) Luigi; b) Armando; c) Marietta. d) Una traversata era sempre un divertente avventura soprattutto per i bambini compresa Livia, terza da sinistra. Affissi al capanno del passatore avvisi di feste del paese. Fonte: Collezione Bruson L., per gentile concessione.



Rottanova - Vecchio traghetto sull'Adige anni '60 con, indicato dalla freccia, il M° Tullio Serafin

Figura 50. Il Maestro Tullio Serafin sul traghetto di Rottanova negli anni '60. Fonte: Collezione Sabetta Conte D., copia di Guzzon L. donata a Bruson L. Per gentile concessione.



Figura 51. Su un quotidiano locale la notizia della collisione fra il mulino natante e il passo volante di Rottanova. Fonte: collezione privata Bruson L.

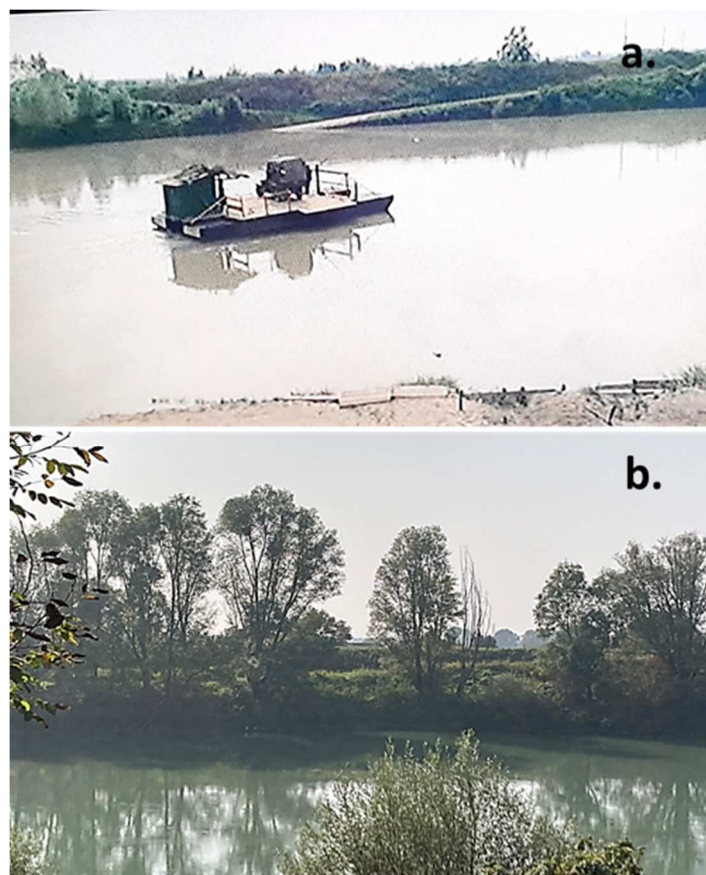


Figura 52 Repeat photography: a) fotogramma dal film *La vela incantata* (Mingozzi, 1982) con ripresa dalla riva sinistra dove, in primo piano sono chiaramente visibili le strutture di attracco, mentre sullo sfondo spicca la rampa arginale di accesso all'approdo della riva destra. b) Lo stesso punto di ripresa oggi: è ancora visibile, oltre la vegetazione, il tracciato della rampa. Foto dell'autore, 18/10/2022.



## 5 DISCUSSIONE

Tra fine Ottocento e primo Novecento il servizio di traghetto da riva a riva fornito dai passi volanti o dalle barche di tragitto era presente nel basso corso dell'Adige in modo pressoché regolare lungo i circa 70 km da Castelbaldo a Cavanella D'Adige, solitamente intersecando il tracciato di antiche e trafficate direttrici viarie.

I risultati dell'analisi cartografica mostrano una maggiore concentrazione nell'areale di Sant'Urbano e Stanghella dove a partire da Morelli (1882) si contano 6 traghetti in appena 13 km da Balduina a Concadirame, distribuiti a una distanza di un paio di chilometri l'uno dall'altro e che insieme rappresentano quasi la metà dei tredici censiti. Tale distribuzione si ritrova anche in Morelli prima edizione del 1862 e in Von Zach (1798-1805). Nella stessa zona si registra in parallelo anche la precoce scomparsa degli stessi già a fine Ottocento o nei primi anni del Novecento perché sostituiti da ponti che agevolavano e velocizzano il passaggio anche delle zone circoscrivite.

Procedendo verso est la presenza dei passi è più diradata: dal territorio di Cavarzere a quello di Chioggia se ne contano quattro dei quali i primi due a monte, Pettorazza Papafava e Rottanova, a meno di due chilometri di distanza l'uno dall'altro, mentre il successivo a valle, San Pietro di Cavarzere dista più di 15 km. Ciò si potrebbe giustificare con la presenza già dal 1868 del ponte in legno a Cavarzere. I passi di quest'area furono i più longevi, forse proprio perché distanti da altre possibilità di attraversamento rimanendo attivi in media fino agli anni sessanta del Novecento sulle mappe e fino agli anni novanta per i due che collegavano Pettorazza Grimani con la sponda sinistra stando alle testimonianze. Proprio in questo areale stupisce il fatto che nella Carta di Morelli, sia nella prima edizione (1862), che nella seconda (1882), non venga riportato il passo di Pettorazza Papafava, che pure vanta un'attività secolare. Un'ipotesi su un'omissione all'interno di una simbologia altrimenti puntuale potrebbe essere correlata alla densità di simboli presenti in questo tratto piuttosto stretto dell'alveo dell'Adige dove la linea complessa del confine provinciale e l'ininterrotta serie dei mulini natanti occupa tutto il letto fluviale e la simbologia del traghetto, se lì inserita, non sarebbe stata sufficientemente leggibile. Una scelta forse facilitata dalla notorietà del sito stesso e del passo di frequentazione secolare.

In base all'analisi cartografica, risulta che i passi furono le ultime strutture fluviali a venire smantellate resistendo molto più a lungo, ad esempio, dei mulini natanti che numerosi affollavano le due sponde del basso corso Dell'Adige nel primo decennio del Novecento, come dimostrano le tavolette IGM aggiornate al 1911, ma che già dagli anni venti subirono una drastica diminuzione.

Il passo si confermò invece ancora per molto tempo una necessità per le comunità rivierasche soprattutto se distanti dal primo ponte utile per attraversare e quando questo veniva distrutto da eventi naturali o bellici il passo era seppur provvisoriamente ripristinato.

Durante i sopralluoghi effettuati lungo gli argini dell'Adige l'individuazione dei siti è stata resa possibile in massima parte solo grazie alla georeferenziazione delle carte storiche e alle relative coordinate che ne indicavano la posizione geografica, in quanto in loco raramente sono ancora riscontrabili evidenze materiali della struttura fissa che serviva il passo come i punti di ancoraggio o gli approdi. Anche le rampe arginali di accesso, talora veramente ampie, sono generalmente coperte da folta vegetazione arbustiva che ne impedisce l'identificazione immediata. Una vegetazione anche arborea che a volte ha reso poco efficace la *repeat photography*, effettuata sulla base delle foto d'epoca reperite le quali, insieme alle coordinate ricavate dalle carte storiche, sono state fondamentali per localizzare il punto di attraversamento se si considera la oramai quasi totale mancanza di testimonianza diretta e la frammentarietà se non l'assenza di fonti bibliografiche.

Insieme ai sopralluoghi fondamentali sono state le interviste a chi ha usufruito del passo, possibili solo laddove il servizio si è protratto almeno oltre la metà del Novecento, sia per validare i dati raccolti, che per confermare le scarse informazioni bibliografiche sul funzionamento della struttura, ma anche e soprattutto per restituire quel complesso di relazioni umane, sociali, economiche che il traghetto rappresentava per la comunità.

Un patrimonio culturale poco conosciuto e non valorizzato con indicazioni o segnaletica specifica: solo nel caso di Anguillara Veneta una pannellistica riporta un *record* scientifico dedicato al passo e alla sua rilevanza storica, all'interno però di una più ampia trattazione riguardante la Via di pellegrinaggio e comunque la collocazione non è *in situ*. Memoria se ne conserva in qualche toponimo come nel caso della via intitolata ai passatori di Castelbaldo, ma anche qui non affiancata da riferimento specifico. O ancora attività di ristorazione o turistiche che sorgono nei pressi dei siti ne riprendono la denominazione come nel caso dell'agriturismo di Barbona.

Il termine stesso *passo* nel significato di passaggio ripario, è del tutto sconosciuto ai più, tanto che spesso in questo lavoro si è dovuto usare il termine meno appropriato, ma più noto di traghetto per spiegare l'oggetto della ricerca sia che essa fosse attuata sul campo sia che fosse gestita sul web.

Di questo mestiere esercitato per secoli sui fiumi oggi resta molto poco a testimoniare la sua importanza quale luogo strategico della rete viaria attorno al quale ruotava la vita di intere comunità quasi un *network ante litteram*, un punto di riferimento per il transito di, persone, merci informazioni.

## 6 CONCLUSIONI

Al termine di questo lavoro il risultato concreto è il database geografico in formato *shapfile* ottenuto con la digitalizzazione dei passi volanti operanti nell'arco temporale e nell'area di riferimento qui descritta. Uno strumento che presenta lacune in merito alla data di effettiva soppressione del servizio o dei motivi che ne hanno determinato il cambio di struttura o in certi casi di posizione o ancora la sospensione momentanea dell'attività, ma che si presta a essere condiviso e perciò completato, corretto, ampliato con approfondimenti cartografici più risalenti e ricerca d'archivio mirata. Un database che potrebbe integrarsi con altri riguardanti percorsi ciclabili o pedonali già presenti nel territorio oggetto di questa ricerca, nell'ambito di uno *slow tourism* attento alla realtà locale sociale, storica, ambientale, o di un turismo ricreativo di prossimità. La conoscenza del ruolo che per secoli le vie d'acqua hanno svolto può inoltre sensibilizzare e promuovere comportamenti consapevoli verso quel bene insostituibile che è l'acqua sempre più minacciata da incuria e sprechi insostenibili, da alluvioni o siccità.

I linguaggi multimediali, oggi alla portata di tutti negli *smartphone* provvisti di connessione, geolocalizzatore, condivisione immediata dei contenuti, potrebbero guidare alla scoperta di luoghi altrimenti invisibili. Per creare una "Via dei Passi" [NdA] che si proponga come guida per percorsi ecosostenibili, sul modello di un museo diffuso, un ecomuseo che preveda magari il ripristino a scopo turistico di un servizio di passaggio ripario sull'esempio di quelli già realizzati in altre realtà territoriali. Una pannellistica dedicata sarebbe auspicabile *in situ* quale strumento anche interattivo di fruizione di contenuti grazie alle specifiche applicazioni sui dispositivi e come contributo alla valorizzazione di territori lontani dai soliti affollati circuiti turistici; realtà poco conosciute anche da chi le abita o vive comunque poco lontano, come chi scrive.

Se è vero infatti che il nostro Paese, oltre all'immenso patrimonio culturale e artistico, vanta il maggior numero di siti Unesco patrimonio dell'Umanità, è altrettanto vero che esistono tesori insospettati in luoghi considerati marginali, che invece hanno tanto da offrire sotto molti aspetti: culturale, ambientale paesaggistico e non ultimo anche enogastronomico.

Una "Via dei Passi" scoperta a poco a poco durante i sopralluoghi effettuati in questo lavoro di ricerca e grazie ai fortunati e preziosi contatti avuti con chi è stato partecipe diretto di questa storia minore fatta di relazioni più che di avvenimenti, che pure ha incrociato e che merita di essere raccontata.

I testimoni del tempo del passo volante hanno spesso rimarcato l'importanza di conservarne la memoria affermando che chi conosce il suo passato comprende il presente e sa pensare al futuro. Una frase oggi molto abusata e che può apparire retorica, ma che pronunciata con semplicità da chi ha vissuto quello che racconta risuona concreta e vera.

L'*Historical GIS* in questo campo d'indagine può essere valido strumento per preservare la memoria di un mestiere che non ha lasciato tracce materiali e le cui fonti dirette orali sono ormai rare e prossime a scomparire così come sono scomparsi i *passi volanti*, così come, nel linguaggio comune, è scomparso il significato stesso delle parole che lo definiscono.



# 7 RIFERIMENTI

## 7.1 Bibliografia

AAVV (1976), *La bassa che scompare*, Rotary Club, Legnago, pp. 38-41, pp. 73-76, p.102.

Avezzù D., Baldi C. (1989), *Cavarzere immagini dal 1880 al 1960*, grafiche Pivieffe, Padova, pp 41-45.

Beggio G. (1977), *Navigazione, trasporto, mulini sul fiume: i tratti di una tipologia*, Estratto dal volume "Una città e il suo fiume, Verona e l'Adige", Banca popolare di Verona, p. 509.

Bonaconsa M., Sambugaro G., Santi E. (1998), *I traghetti dell'Adige nella media pianura Veronese*, Per una storia del fiume Adige, CARIVERONA Banca SPA, Grafiche Ambrosini, Cologna Veneta, VR.

Braudel F. (2002), *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Volume primo, Piccola Biblioteca Einaudi Storia, Giulio Einaudi Editore, Torino

Bruson L. (2010), *Viaggiando tra sentimenti e ricordi*, Aletti editore di Altre Sembianze S.r.l.,Villalba di Guidonia, RM, pp. 24-25.

Cibotto G.A. (1985), *Diario veneto*, Marsilio, Venezia, pp. 61-64.

Coltro D. (1981), *L'Adige arti e mestieri sul fiume*, Arsenale Editrice, Venezia pp. 82-84.

Conati G. (2021), *Arti e mestieri sull'Adige dalle Valli tirolesi all'Adriatico*, CIERRE edizioni, Verona, p.67, pp. 403-409.

Confortini L., Bonino M. (2015), *Antiche barche e battelli del Po. Atlante illustrato delle Imbarcazioni Tradizionali dei Fiumi e dei Canali della Pianura Padana*, Editore Loreno Confortini Disegni – 2015, pp. 78-79.

De Checchi F. (2013), *Sulle sponde dell'Adige*, in Selmin F. (a cura di), *Atlante Storico della Bassa Padovana. l'Ottocento*, CIERRE edizioni, Verona, pp.149-166.

Frignani S. (2016), *La via Romea Germanica. Dal Brennero a Roma sui passi degli antichi pellegrini*, Cart'Armata edizioni S.r.l., Terre di mezzo Editore, Milano, pp.16-21,120-123.

- Girardi M. (2017), *Caseificio Morandi storia di un sapere che viene da lontano*, testi e illustrazioni di Marina Girardi, Borgoforte di Anguillara Veneta.
- Istituto Geografico Militare (1963), Collezione dei testi tecnici, *Segni convenzionali e norme sul loro uso* vol. I-Parte 1, Firenze coi Tipi dell'IGM, IV edizione, pp. 26-27.
- Peretto R. (1992), La bassa pianura, in Turri E., Ruffo S. (a cura di), *Etsch Adige, il fiume, gli uomini, la storia*, CIERRE edizioni, Verona, pp. 71-81.
- Piovan S. E. (2007), Studio paleogeografico presso Pettorazza Grimani (Rovigo). In: *Quaderni del Dottorato*. Università degli Studi di Padova – Dipartimento di Geografia, Dottorato “Uomo e Ambiente” (coordinatore M. Bertocin), 1, pp.71-78.
- Piovan S. E. (2014), L'Adige nella seconda guerra mondiale, in Selmin F. (a cura di), *Atlante Storico della Bassa Padovana. Il primo Novecento*, CIERRE edizioni, Verona, pp.221-230.
- Piovan S. E. (2020), *The Geohistorical Approach: Methods and Applications*, Springer International Publishing.
- Piovan S.E. (2019), L'Adige a Pettorazza Grimani, in Corrò E., Vinci G. (a cura di), *Atti del convegno Dinamiche fluviali e condizionamenti insediativi nel paesaggio di pianura tra la Laguna di Venezia e il fiume Po*, Atti della giornata di Studi Venezia 18 aprile 2019, pp. 86-89.
- Selmin F. (2014), La Resistenza, in Selmin F. (a cura di), *Atlante Storico della Bassa Padovana. Il primo Novecento*, CIERRE edizioni, Verona, pp.203-218.
- Sguotti N. (2015), *Il mulino di Rottanova*, Apogeo Editore, Adria, RO, (pp.55-60).
- Sguotti N. (2018), *Tullio Serafin il custode del bel canto*, Armelin Musica, Padova.
- Turato G. F., Sandon F., Romano A., Assereto A., Pergolis R. (a cura di), (1980), *Canali e Burci*, Editrice La Galiverna, Battaglia Terme, PD.
- Turri E., Ruffo S. (a cura di), (1992), *Etsch Adige, il fiume, gli uomini, la storia*, CIERRE edizioni, Verona, pp. 300-301, da Cucagna A., (1977), *Ponti e porti sull'Adige in Trentino*, Riv. Geografica Italiana, Firenze, LXXXIV, 1.
- Vallerani F. (2012), Le vie d'acqua, in Centro Internazionale Civiltà dell'Acqua Onlus, (a cura di), *Navigazione fluviale e vie d'acqua*, Faenza Editrice, Faenza, RA, pp 15-25.

## 7.2 Sitografia

[Tranne per i casi ove diversamente indicato, i link sotto riportati sono tutti attivi alla data di novembre 2022]

<http://caseificiomorandi.it/storia/>, consultato il 12/11/2022.

<http://www.viaromeagermanica.com/wp-content/uploads/2020/05/2020-05-15-Luigi-polo->

<https://idt2.regione.veneto.it/idt/webgis/viewer?webgisId=47>.

<https://museo.comune.stanghella.pd.it/cartografica/>, consultato il 14/10/2022.

<https://museonavigazione.eu/it/>.

<https://phaidra.cab.unipd.it/detail/o:268299#?q=orazio%20morelli>.

<https://www.ccpl.org/charleston-time-machine/first-century-ferry-service-across-cooper-river>,  
consultato il 22/10/2022.

<https://www.comune.castelbaldo.pd.it/>, consultato 08/10/2022.

<https://www.comune.lusia.ro.it/zf/index.php/storia-comune>, consultato 31/10/2022.

[https://www.difesapopolo.it/Storie/Compie-cento-anni-il-ponte-di-Anguillara.-Uniti-ieri-come-](https://www.difesapopolo.it/Storie/Compie-cento-anni-il-ponte-di-Anguillara.-Uniti-ieri-come-oggi)  
oggi, consultato 27/08/2022.

<https://www.ecomuseoaddadileonardo.it/traghetto-imbersago/>, consultato 01/10/2022.

<https://www.facebook.com/oviledellabassa>, consultato 09/11/2022.

<https://www.igmi.org/it/descrizione-prodotti/cartografia-stampata/la-serie-25>,  
consultato 23/08/2022.

<https://www.mymovies.it/film/1982/la-vela-incantata/>, consultato 08/11/2022.

[https://www.rovigoindiretta.it/home/2018/12/03/gallery/un-ponte-attraverso-la-storia-in-](https://www.rovigoindiretta.it/home/2018/12/03/gallery/un-ponte-attraverso-la-storia-in-mostra-il-passato-fra-lusia-e-barbona-64553/)  
mostra-il-passato-fra-lusia-e-barbona-64553/, consultato 10/11/2022.

<https://www.treccani.it/enciclopedia/veneto/>.

[https://www.youtube.com/watch?v=eqMmT7ZYqbQ&ab\\_channel=VinicioZanardi](https://www.youtube.com/watch?v=eqMmT7ZYqbQ&ab_channel=VinicioZanardi)  
consultato 02/10/2022.

<https://www-vtei-cz.translate.google.com/en/2022/08/river-ferries-on-old-topographic-maps>,  
consultato 24/10/2022.

## 7.3 Filmografia

Eastwood C. (regia di), (1976, USA), *Il texano dagli occhi di ghiaccio*, (*The Outlaw Josey Wales*),  
lungometraggio, western, 135 min., C, Pic – Warner Home Video.

Mingozzi G.(regia di), (1982 ITA), *La vela incantata*, lungometraggio, commedia, 112 min. C,  
Enzo Porcelli per l'Antea Cinematografica e la RAI, Radiotelevisione Italiana, Rete 2.

Olmi E. (regia di), (1965, ITA), *E venne un uomo*, lungometraggio, biografico, 90 min. C,  
Paramount.

Vancini F. (regia di), (1955, ITA), *Traghetti alla foce*, cortometraggio, documentario, 9 min., B/N,  
Valpadana Film.

# *RINGRAZIAMENTI*

Ringrazio innanzitutto il docente relatore Silvia E. Piovan che con indicazioni e consigli mi ha tracciato la via e corretto la rotta; un grazie anche a Ludovico Maurina e a Marco Filippini per aver scansionato le tavolette IGM dell'Archivio della Biblioteca di Geografia dell'Università di Padova utilizzate in questo lavoro. Un ringraziamento a Phaidra dell'Università di Padova per l'acquisizione libera delle carte di Morelli e ai Geoportali, Nazionale e Regionale per la stessa possibilità di utilizzare gratuitamente i dati utili all'inserimento in GIS.

Gratitudine sincera va a Maurizio Rosada del Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, artefice primo della rete di preziosi contatti che hanno contribuito a validare e approfondire i dati raccolti e a trovarne di nuovi: Claudio Vallarini per Badia Polesine, Gianni Pasqualin per Castelbaldo, Luca Stefano Callegaro per Lusia, Michele Bondesani e Gianni Paganin per Cavanella d'Adige. A quest'ultimo un grazie speciale per avermi fatto incontrare Livia Bruson cui sono debitrice di una rara testimonianza diretta per Rottanova di Cavarzere e di molte immagini della collezione privata. Tutti loro sono stati anche guide pazienti accompagnandomi nei siti durante i sopralluoghi.

Devo un grazie anche a Giannantonio Conati per aver condiviso la sua esperienza e la sua competenza rispondendo alle mie domande; ad Andrea Aio per l'aiuto nella consultazione dell'archivio del Museo della Navigazione; a Maurizia Rosada della Biblioteca Comunale di Battaglia Terme, per la disponibilità e le indicazioni bibliografiche.

Ringrazio anche Francesca Fornari per le informazioni sul passo di Lusia; per quelle sul passo di Barbona e il territorio circostante ringrazio Rino Romagnolo.

Un sentito grazie va alla famiglia Morandi, Oriano, Maria, Angela e Daniele, per avermi fatto partecipe della sua storia, e a Ledda Vegro che con loro ha fatto rivivere i ricordi sul passo di Borgoforte e di Pettorazza Papafava. Grazie a Luigi Polo per le puntuali informazioni sul territorio e il passo di Anguillara Veneta e per la gentile concessione all'uso di immagini e documenti anche inediti della sua collezione.

Infine ringrazio la mia famiglia, per la fiducia e la pazienza con cui mi hanno incoraggiata e sostenuta in questo percorso e la mia amica Daniela che ne ha seguito con simpatia tutte le tappe.