

Il territorio e le vie d'acqua

Battaglia Terme è un piccolo comune in provincia di Padova, situato a sud del capoluogo di provincia, in direzione di Monselice. E' adagiato tra i Colli Euganei, ad ovest, e un fitto intreccio di canali ad est, che attraversando la pianura Padana portano al mare.

Dal centro di Battaglia sono visibili le cave di trachite euganea del monte Croce, oggi dismesse, che fecero



la fortuna commerciale di Battaglia, poiché questo minerale costituisce la pavimentazione di calli e campi di Venezia, fra cui Piazza San Marco. Un altro materiale estratto sui Colli Euganei, la scaglia, veniva impiegato per creare i pavimenti delle case veneziane. Per trasportare questi minerali erano impiegati i "burci", le tipiche imbarcazioni lunghe e capienti che solcavano i placidi canali dell'entroterra veneto.

Battaglia Terme ha un aspetto molto caratteristico, soprattutto se confrontato con i comuni vicini: tutto, infatti, è collegato ed è in relazione con l'acqua, tanto che alcuni scorci del paese ricordano addirittura Venezia. La ricchezza di acque è determinata dai quattro canali che attraversano il suo territorio e che si incontrano nel suo centro storico: Battaglia, Bisatto, Vigenzone, Rialto. In passato è stato uno dei porti fluviali più importanti dell'entroterra veneto, collegando città come Padova, Este, Monselice, Ferrara, Mantova alla laguna veneta (Chioggia e Venezia).

Il principale è il canale artificiale di Battaglia, che da Padova si dirige verso Monselice, innestandosi sul corso del canale Bisatto, che collegava il territorio vicentino a Monselice. Nel centro abitato di Battaglia, per mezzo di una chiusa detta "Arco di Mezzo", nasce il canale Vigenzone che, cambiando nome e allargandosi, scorre in direzione est verso il mare. Infine, sul Vigenzone affluisce il canale Rialto, proveniente dai Colli Euganei.

Sfruttando la potenza idraulica del dislivello tra il canale Battaglia e il Vigenzone, sorsero fin dal Medioevo accanto all'Arco di Mezzo numerose industrie (mulini, segherie, lavorazione dei metalli, cartiere), che hanno reso Battaglia un importante e dinamico centro artigianale e commerciale. L'imbocco del Vigenzone era il porto fluviale della città, nel quale venivano caricate le merci in navigazione verso la laguna e Venezia. Per comprendere pienamente l'importanza del porto fluviale di Battaglia Terme, dobbiamo ricordare che a partire dal Medioevo e fino agli anni Sessanta del Novecento il trasporto delle merci tra i centri più importanti dell'Italia Nord-orientale avveniva attraverso la fitta rete di fiumi e canali che solcavano la pianura Padana fino a Venezia.

La navigazione interna è stata un'attività fondamentale per quasi dieci secoli: i canali erano più sicuri delle strade polverose e malfamate della terraferma e, come moderne autostrade, permettevano a merci e persone di spostarsi comodamente dalle località della pianura verso Venezia. Viaggiando su gondole e *mascaréte*, i nobili veneziani raggiungevano le loro splendide ville in campagna. Merci di ogni genere,

viaggiando su burci lunghi più di 30 metri e capienti come gli odierni tir, affluivano a Venezia dai territori circostanti: minerali (come trachite, scaglia, pietra calcarea), materiali da costruzione (calce, mattoni, ghiaia, sabbia, cemento e legname), prodotti della terra (frumento, barbabietole, mais, farina), sale, carbone, seta e filati per l'industria manifatturiera.

L'abbandono della navigazione è cominciato in seguito alla costruzione delle reti ferroviarie ottocentesche e il declino è continuato nell'ultimo dopoguerra a causa della spietata concorrenza esercitata dal trasporto su gomma che ha reso inutili ed ingombranti le tradizionali imbarcazioni di legno, numerosissime sino al 1950.

Breve storia di Battaglia Terme

Della storia di Battaglia prima della costruzione del Canale Battaglia, all'inizio del XIII secolo, sappiamo poco per mancanza di fonti attendibili. Di sicuro era un piccolo borgo agricolo e termale, vista la presenza sul suo territorio del colle di Sant'Elena, conosciuto fin dall'antichità per le grotte naturali nelle sue viscere, dalle quali sgorga acqua termale, e i laghetti termali attorno (le cosiddette Valli Selvatiche). Intorno all'anno 1000 intorno al colle era in funzione un ospizio per pellegrini.

Successivamente alla costruzione del canale Battaglia, l'abitato si sviluppò lungo le sue sponde e sviluppò un'intensa attività commerciale, legata al trasporto delle merci, e artigianale.

Alcune realtà industriali di Battaglia divennero tra la fine dell'Ottocento e fino agli anni Ottanta del Novecento molto importanti, come le "Officine Elettromeccaniche Galileo": con oltre un migliaio di operai, tecnici e impiegati fu quasi il simbolo di Battaglia.

Battaglia, da sempre località termale, si era dotata nell'Ottocento di un lussuoso stabilimento costruito dall'architetto Pietro Selvatico e considerato fino alla prima guerra mondiale il più importante della zona, che ospita subito personaggi illustri e consolida definitivamente la tradizione termale di Battaglia. Nel 1936, demolito il vecchio edificio, si inaugura lo Stabilimento I.N.P.S. "Pietro d'Abano".

Oggi Battaglia Terme, dopo un periodo di declino, sta valorizzando la sua vocazione turistica riscoprendo la storia e i tesori del suo territorio, a cominciare proprio dalle sue vie d'acque.

Canale Battaglia e rete idrografica

Il canale che attraversa il centro storico di Battaglia, costeggiando la statale, fu scavato per volontà del Comune di Padova, forse sulla traccia di un precedente corso d'acqua di origine romana, in poco più di dieci anni, tra il 1189 e il 1201, per collegare Padova con Monselice.

Il canale Battaglia si stacca dalla riva destra del Bacchiglione a Padova, in località Bassanello, e si congiunge poco più a sud del centro abitato di Battaglia Terme, in zona Rivella, con quelle del canale Bisatto, un corso d'acqua artificiale realizzato dai vicentini precedentemente per collegare Longare (VI) a Monselice.

Il canale Battaglia non è stato scavato, bensì “alzato”: è infatti una sorta di fiume pensile, scorre cioè ad un'altezza maggiore rispetto al livello del suolo, ed è stato costruito semplicemente elevando gli argini sul piano della campagna circostante, con un percorso rettilineo. Attraverso il congegno regolatore dell'Arco di Mezzo, il canale Battaglia si getta nello stretto alveo del Vigenzone, che invece scorre a livello del suolo, e il dislivello genera un salto di sette metri.

A Battaglia Terme, nei pressi del Castello del Catajo, affluisce pure il canale Rialto, che raccoglie le acque piovane provenienti dai Colli Euganei: attraversando un traforo artificiale sotterraneo di 66 metri, la “botte del Pigozzo”, il canale Rialto passa al di sotto del Canale Battaglia per confluire anch'esso nell'alveo del Vigenzone, in un punto poco più avanti dell'Arco di Mezzo. Il canale Vigenzone scorre da Battaglia in direzione est fino a congiungersi, a Bovolenta, con il Bacchiglione, e da qui, passando per Pontelongo, prosegue il suo corso fino a sfociare nella laguna veneta nei pressi di Chioggia.

Per rendere più facile la navigazione, nei primi decenni del Novecento (tra il 1919 e il 1923) venne costruita la Conca di Navigazione, poco più a Nord del centro abitato, una sorta di ascensore d'acqua che collegava direttamente il canale Battaglia con il Vigenzone, permettendo alle imbarcazioni di superare agevolmente il dislivello tra i due corsi d'acqua: senza questa opera idraulica e con le acque in discesa, le barche si sarebbero trovate in una sorta di torrente impetuoso impossibile da navigare.

Oggi la rete idrografica di Battaglia, in disuso per finalità commerciali e artigianali, è oggetto di particolare attenzione per il suo valore turistico: il canale Battaglia è completamente navigabile e rappresenta un'attrazione agli occhi dei visitatori per la sua storia e l'incomparabile cornice naturale offerta dai Colli Euganei.

L'Arco di Mezzo

Contemporaneamente allo scavo del canale Battaglia venne creato un sostegno regolatore di qualche tipo sul sito dell'attuale Arco di Mezzo e, sebbene non vi siano documenti in proposito, la presenza di mulini nei dintorni fornisce una prova a questa ipotesi. Nel corso dei secoli sono stati costruiti varie infrastrutture con funzione di deflusso delle acque, che tuttavia erano soggette a continui guasti a causa della forte pressione dell'acqua del canale.

Per questo motivo, nel 1831 venne edificato il fabbricato attuale: simile ad un ponte a tre arcate, l'edificio è munito di nove saracinesche mobili, tre per ogni arcata. L'arco centrale o di mezzo, leggermente



più ampio degli altri due, regola lo scarico delle acque nel Vigenzone – da cui il nome all’intera struttura - , mentre l’acqua che esce da quelli laterali era utilizzata per fornire energia agli opifici.

Fin dalle origini, la zona immediatamente sottostante l’Arco di Mezzo veniva allagata ogni qual volta i burci carichi di merci dovevano navigare verso Venezia, e ciò avveniva per dare propulsione alla navigazione sfruttando la corrente che si generava. La chiusa dell’Arco di Mezzo serviva inoltre per controllare le acque del canale Battaglia in caso di piena.

Per più di un secolo, ovvero fino alla Seconda guerra mondiale, quando è seriamente danneggiato dai bombardamenti, non subisce sostanziali modifiche. Ricostruito nel 1947, l’Arco assolve ancora per qualche tempo alle sue funzioni, poi, con il venir meno della navigazione fluviale e l’inarrestabile crisi dei mulini, perde fatalmente il suo ruolo di propulsore dell’economia battagliense per limitarsi a garantire il livello idrometrico delle acque nel canale Battaglia. Per svolgere nel migliore dei modi quest’ultima importante funzione, è oggetto, nei primi anni del 2000, di una manutenzione straordinaria che comportò l’ammodernamento totale di tutte le apparecchiature interne.

La Conca di Navigazione

Progettata dal Genio civile di Padova, la Conca di Navigazione è uno straordinario monumento di ingegneria idraulica: per evitare complessi sistemi elettrici, soggetti più facilmente all’usura, il movimento delle porte a monte e a valle avviene con



la sola pressione dell’acqua, mediante valvole ad aria compressa. La conca, costruita per imbarcazioni non superiori alle 300 tonnellate, misura 40 metri di lunghezza, 7 di larghezza e 10 di altezza. Le due porte a monte e a valle, pesanti fino a 30 tonnellate, anziché gravare sui cardini inferiori sono sospese mediante dispositivi con cuscinetti a sfere.

Il nuovo manufatto, inaugurato nel 1923 da Benito Mussolini in persona, determina per qualche decennio un rapido aumento dei trasporti fluviali, ma la concorrenza con i trasporti su ferrovia e su strada è spietata e così durante gli anni Sessanta la conca



smette di funzionare. Dopo quasi un trentennio di malinconico abbandono, la Regione Veneto approva la realizzazione di un progetto di recupero e nel 1998 la Conca, restaurata e funzionante, viene inaugurata nuovamente.

Il Museo della Navigazione Fluviale

Il museo, inaugurato ufficialmente nel 1999, è il primo in Italia dedicato alla navigazione interna, ed uno dei più importanti in Europa su questo argomento. A farsi promotori della sua creazione sono stati un gruppo di ex barcari che dalla fine degli anni Settanta hanno raccolto oltre quattromila tra reperti, foto e documenti relativi al mondo della navigazione fluviale. Il museo è ospitato nell'edificio dell'ex macello, su quel lembo di terra bagnato dal canale Vigenzone che un tempo era il porto fluviale di Battaglia, dove si smistavano le merci provenienti dai Colli in attesa di essere imbarcate sui burci e inviate a Venezia.

Il museo si articola in cinque sale. La prima, situata al piano terra, è dedicata alla sezione **Imbarcazioni** ed illustra le parti delle imbarcazioni, i vari tipi di barche



per il trasporto delle merci e delle persone e le diverse caratteristiche costruttive. Qui, addossato ad una parete, troviamo un timone di burcio alto più di 4 metri, completo di *rigòla* (barra), in parte tagliato a seguito della motorizzazione del natante che lo ospitava.

Sempre al piano terra è possibile visitare la seconda sala, intitolata **Cantieri**, dove sono esposte le attrezzature impiegate negli squeri, i cantieri per la costruzione e la manutenzione delle barche, un tempo numerosi anche lungo i fiumi. Vi lavoravano molte figure professionali, come maestri d'ascia, fabbri e *calafati*. La sala ospita un argano da cantiere di legno. Su alcuni pannelli sono raccolti i vari arnesi degli *squeraroi* per tagliare, segare, misurare, sagomare, forare le assi, e campioni di materiali utilizzati in cantiere.

Salendo al piano di mezzo, la sala **Vie Navigabili** raccoglie le testimonianze relative alle vie d'acqua, ai manufatti idraulici, alle merci trasportate e mostra alcune carte idrografiche che sottolineano l'importanza e la complessità del sistema idroviario del Padovano. Un grande modello di legno in scala riproduce la Conca di Navigazione.

Infine al primo piano si trova la sala dedicata ai **mezzi di propulsione**, suddivisi in tradizionali (vele, remi e forcole, sistemi funicolari) e a motore (eliche, rimorchiatori, ecc. che nell'ultimo dopoguerra soppiantarono i mezzi tradizionali) e, accanto, la sala riguardante la **vita di bordo**, dove si colloca tutto il necessario, dalla *bota* per l'acqua alla stufa per cucinare e scaldarsi, alle valigie in legno per la biancheria, al *moschéto* per tenere lontani gli insetti dalle vivande, ed altri oggetti. La barca era una vera e propria casa e il contesto dove si svolgevano i piccoli e grandi avvenimenti della vita.

Inoltre nel **cortile** del museo sono esposti alcuni battelli, barche da passeggio, ancore e modelli di percorsi lagunari e fluviali.