

**LO SCALO.** L'approdo in riva al Brenta, a breve distanza dall'attuale ponte Vecchio, fu per sette secoli fondamentale per la città: dopo la Seconda guerra mondiale è sparito



Barcaioli in procinto di attraccare a Bassano in una foto d'epoca. Il porto sul Brenta, nella zona attigua all'attuale Palazzo Sturm, fu strategico per secoli sia per l'economia che per i trasporti della città e i collegamenti tra Trento e Venezia.

# Il porto lungo il fiume ricchezza di Bassano

Dalle zattere ai barconi che portavano le merci a Padova e Venezia  
Filo diretto con il municipio spezzato dalle costruzioni degli anni '50

**Lorenzo Parolin**

Zattere in arrivo da nord, traghetti, barconi e un'attività di commercio incessante. In una parola, vita. Per vedere così il Porto di Brenta, sul tratto di fiume che a Bassano attraversa il centro storico, bisogna riavvolgere il nastro fino ad arrivare a cavallo tra Ottocento e Novecento. Da allora, quella che era stata la principale via d'accesso alla città ha visto sbiadire suoni e colori trasformandosi da luogo centrale dell'economia cittadina a zona dimenticata. Paradossalmente, a poche centinaia di metri dal municipio e in vista delle piazze animate dalla "movida". Solo negli ultimi anni qualcuno si è accorto dell'esistenza del vecchio scalo fluviale e sotto le insegne dell'amministrazione comunale ha avviato progetti di riqualificazione.

**GLI INIZI.** Correva l'anno 1259, erano trascorsi due secoli e mezzo dalla costruzione dei primi insediamenti sul Colle che sovrasta il Brenta e, a quanto riferiscono gli statuti cittadini, il piccolo porto lungo il fiume, sorto quasi per generazione spontanea, era un centro fiorente di attività sull'asse Trento-Venezia. Lungo il Brenta transitavano infatti i legnami provenienti dall'altopiano di Asiago, dal Primiero e dal Feltrino, e quelle che per l'epoca erano merci pesanti: lane e vini. Per dirla con un linguaggio contemporaneo, il Brenta

(anzi, "la Brenta") era la principale autostrada verso il terminal di Padova e Bassano uno "hub" di tutto rispetto. Al punto che, in direzione opposta allo scorrere del fiume, da Padova a Bassano è arrivata anche la cadenza inconfondibile del dialetto che, ai piedi del Grappa in una fascia che coincide appunto con il corso del Brenta, è "gemello" di quello che si parla nella città del Santo. Alla fine del Trecento è attestata la presenza di un molo pienamente attrezzato e della fine del Cinquecento (si era già all'epoca della Repubblica di Venezia) è la costruzione di una porta monumentale, a testimonianza del ruolo economico ormai raggiunto dalla città. Non solo: la strada di collegamento con le piazze, costruita lungo un precedente fossato, era stata dotata di un sistema di segnalazione a bandiere, perfettamente visibile dalla loggia del municipio. In aggiunta (è scoperta di pochi mesi fa), sui palazzi attigui al porto, l'amministrazione veneziana aveva fatto affrescare un grande leone di S. Marco di cui oggi, su un rettangolo di quattro metri per due, restano solo poche tracce.

**La Serenissima vi fece costruire una porta monumentale e affrescare un grande leone**

Tanto per fare chiarezza su chi fossero i padroni di casa.

**TRA OTTOCENTO E NOVECENTO.** Con la rivoluzione industriale, ferrovie e strade sempre più efficienti ridussero man mano d'importanza lo storico porto. La zona, però, rimase vitale fino a tutto il primo dopoguerra, tra mulini, traghetti, fluitazioni di legname, pesca e piccoli commerci legati anche al trasporto verso Venezia delle ceramiche prodotte a Nove. A fissare nella memoria le atmosfere dell'epoca, pensarono i primi fotografi bassanesi a cavallo tra XIX e XX secolo e secondo la sua immagine tardo ottocentesca il porto di Brenta si è conservato nella memoria dei bassanesi. Come una cartolina color seppia dalla quale spuntano signori distinti con baffi a manubrio e colletto inamidato, sullo sfondo di un paesaggio da Arcadia tra acqua e monti in lontananza.

**IL DOPOGUERRA E IL RECUPERO.** A dare il colpo di grazia al porto e alle sue adiacenze arrivarono il secondo conflitto mondiale e il successivo boom economico. Ormai

**Il progetto di rilancio dell'archistar e iniziative per combattere l'oblio**

non più utile sul piano economico, l'area si trovò negli anni Cinquanta al centro di un intervento urbanistico che, frutto del desiderio di modernità dell'epoca, finì con l'isolare il vecchio scalo fluviale e la via che lo collegava alle piazze. A poche decine di metri dalla riva del fiume, in un tratto libero da costruzioni, erano state accumulate le macerie successive ai bombardamenti. Lì avevano formato una montagnola ed erano rimaste per una dozzina di anni. Il boom, anche a Bassano, chiedeva di manifestarsi e sull'area dei detriti fu costruita una serie di palazzi, moderni per l'epoca ma destinati a fraporsi tra ex porto e piazze, chiudendo definitivamente il contatto visivo che da secoli esisteva con il municipio.

Il periodo che seguì fu quello della dimenticanza. Per il vecchio porto non si può parlare in senso stretto di degrado, ma di abbandono sì, almeno fino a quando, qualche anno fa, qualcosa non ha iniziato a muoversi. Prima l'archistar David Chipperfield, su invito del patron della Diesel Renzo Rosso, ha immaginato in un suo progetto l'area del porto come "piazza d'acqua". Poi, nel 2017, il progetto di promozione sociale "Piazza di Brenta" ha aiutato a riscoprire a colpi di arte e musica il vecchio scalo fluviale. In questi giorni una mostra fotografica promossa dall'associazione Urban Center propone un viaggio per immagini nella storia del fiume. •



In primo piano, a destra, l'area del porto. La Serenissima vi aveva fatto affrescare un leone alato



La porta costruita nel Cinquecento in riva al fiume: fu abbattuta verso la fine dell'Ottocento



Lavandaie all'opera lungo il Brenta proprio nella zona degli attracchi. Sullo sfondo il Ponte Vecchio