

Strade di grande comunicazione

Riportiamo dal Gloria "La provincia in Generale" e "Agro Patavino" le notizie riguardanti le strade romane che transitavano per Monselice:
GLORIA - AGRO PATAVINO I7-I8

" La via Flaminia da Roma si portava a Bologna. Una sua ramificazione da Bologna per Ostiglia, Legnago, Este, entrava in Padova e da Padova, si recava ad Altino ed oltre. Questa ramificazione fu chiamata impropriamente da Bologna ad Altino, Emilia Altinate dal Filiasi e da altri scrittori, che non ne conobbero mai il vero nome. La Emilia da Bologna volgeva a Parma e oltre, non a Ostiglia, Padova e Altino. Onde il Monnesen, non conoscendo neppure egli il nome, la tracciò senza il nome da Bologna ad Altino, conducendola per Legnago e Megliadino fino ad Este, e di qua a Monselice fino a Padova. Quella ramificazione che tagliava a mezzo l'agro Patavino e anche Padova stessa risulta perciò la via più importante dell'agro medesimo, per cui convergevano ad essa quasi tutte le altre vie dell'uno e dell'altra.

Da Montagnana la Via Annia progrediva a Este e indi a Monselice la indica il luogo Caverzere posto tra Montagnana ed Este.

Convengo con Monnesen che la Via Annia passasse per Monselice poiché parecchi documenti tra il 1085 e il 1177 vi additano una via pubblica, nè tutti possono alludere ad altra via diversa da quella.

Credo però che la Monselice essa via corresse in linea retta fino al Cataio, poi divergendo alquanto al piè di quel colle toccasse Montegrotto e Montegnone e di qua pure in linea retta per Pandria entrasse in Padova".

Il Gloria in altra parte delle sue pubblicazioni ancora più precisa, come segue, l'itinerario della strada Annia.

" La Emilia altinate, forse la più celebre di Italia, partiva da Roma, sino a Rimini diceasi Flaminia ed indi Emilia. Passava per Bologna e Modena. Correva sul tronco della Claudia Veronese fino a Quarantole; staccavasi diretta a VicoSermino che vuolsi il presente sermide; proseguiva a Vico Variano all' luogo detto Anesiano (Montagnana) e per Este, Abano veniva a Padova, di dove per Strà (stravia) recavasi ad Altino, Concordia e Aquileia".

Da tutte le suesposte notizie noi, col corredo di ulteriori dati

ed informazioni, possiamo stabilire quanto in appresso:

La Strada Annia che passava per Monselice, proveniente da Este, mantenne, attraverso i secoli, come tutt'ora lo conserva, il carattere di via di grande comunicazione. Essa, nell'avvicinarsi a Monselice deve aver sempre seguito pressa poco l'attuale tracciato. Lo comprova il fatto che nel 1162 a fianco della strada stessa venne eretto l'Ospedale di S. Giacomo per l'assistenza ai pellegrini di passaggio e quell'Ospedale corrisponde appunto all'attuale convento di S. Gia come che sorge poco fuori dell'abitato sulla strada maestra verso Este. Come afferma il Gloria, la strada Annia da Monselice si dirigeva verso Padova deviando in prossimità del colle su cui sorge il Cataio, a sinistra e continuando il suo corso lungo le falde del colle per Montegrotto, Abano e Mandria, verso Padova. Ora possiamo benissimo precisare che la località dove avveniva la deviazione della strada, si è quella chiamata ancora oggidì "Figozzo" poco fuori dell'abitato di Battaglia laddove i Carraresi hanno costruito il ponte canale su cui si incrocia no al di sopra il Canale Bassanello. Monselice ed al di sotto il fiume micello rialto proveniente dai colli Vicentini "" che dovrebbe, come vedremo, costituire un ramo dello storico fiume Vighenzona"" e che va a scaricarsi sul canale di Bovolenta. Ora, da vestigia rimaste sino ai tempi a noi vicini la causa della deviazione della strada Annia a avrebbe dovuto ricercarsi nel fatto che in quella località la continuazione del percorso era impedita da una collina congiunta a quella del Cataio sicchè riuscì, in quei tempi, più convenientemente far girare il corso della via ai piedi del colle e spostare quindi verso il territorio delle zone termali per poi raggiungere Padova. Con l'oscavo del canale Bassanello-Monselice avvenuto nel 1189, parte dell'impedimento montuoso suaccennato venne naturalmente demolito. Messa in efficienza il canale, questo evidentemente venne a costituire la via più diretta e più breve di comunicazione tra Monselice e Padova. Ciò avveniva a mezzo di Barche per il trasporto di persone e cose mentre l'argine del canale permetteva a chi ne avesse il mezzo, il viaggio a cavallo. La località del Figozzo posta per conseguenza in un importante punto stradale, viene ricordata come quella in cui nel 1236 convennero i sedici deputati della città di Padova per trattare sulla consegna di quella città ad Ezzelino vicario di Federico II consegna effettuata si nel successivo 1237.

La Via acquosa così stabilitasi in modo breve e diretto tra Monselice e Padova fece sorgere ben presto la opportunità che il tratto di

via terrestre che da Monselice giungeva fino al Figozzo dovesse essere 1466
continuato, lungo il canale, fino a Padova.

Venne quindi negli anni successivi abbattuto il resto della collina che ostruiva il passaggio e così gradatamente, con spostamenti ed allargamenti degli argini, si venne formando l'attuale strada nazionale che limitata da prima e formata da una semplice arginatura, oggi, dopo le due guerre mondiali, attende una sistemazione ben più adatta al febbrile ed incessante transito.

Completiamo le nostre asserzioni sulla strada Annia da Monselice verso Padova ricordando che nel 1275 venne presa decisione anche "riveria" "rivella" debeat levari per tres pedes ad minus et plus secundum quod melius expedire videbitur; et debeat gravari dicta riveria de bona glara". Da questo fatto il Mazzarolli vuol desumere che la sistemazione come sopra ordinata della strada "Riveria" poteva considerarsi come la nascita della attuale strada nazionale Monselice-Padova. Non possiamo convenire in questa tesi. A parte il fatto che la sistemazione della strada presuppone logicamente la preesistenza della strada stessa, noi crediamo di doverci ancor più confermare invece nell'opinione che il tratto della strada detta poi "riveria" non fosse che un tratto della strada Annia in prossimità della quale è stato appunto scavato nel 1189 il canale Bassanello-Monselice e che al Figozzo, deviava verso i colli per giungere a Padova. Ripetiamo quindi il nostro asserto che successivamente all'apertura del canale Bassanello-Padova-Monselice, l'attuale strada nazionale dal Figozzo a Padova, correndo lungo il canale stesso, venne gradatamente formandosi dal secolo XIII° in poi.

Il Prof. Plinio Fraccaro dell'università di Pavia, direttore degli studi periodici di letteratura e storia pubblicati sotto gli auspici di quell'ateneo ha pubblicato un articolo della Italia Antica della scala: N.I.500.000 nella IV edizione dell'Atlante storico Geografico dell'Istituto de Agostini di Novara ed in cui sono segnate le principali vie della regione Atestina e Patavina che passavano per Monselice senza però indicare questa località.

In seguito a mia corrispondenza col predetto Prof. Fraccaro questi mi dava assicurazione che in una nuova edizione dell'atlante avrebbe senz'altro, data l'importanza storica del nostro centro, fatto opportuno segno.

Nel 1879 furono scoperte lapidi romane in un fondo lungo la via che conduce da Monselice a Vanzo, di proprietà della Ditta Trieste.

Su indicazioni del nostro Abate Stefano Piombin appassionato culte

re di memorie antiche come vediamo in altre parti di questo libro, il 1467 Prof. Andrea Gloria del Museo di Padova eseguì gli opportuni rilievi e scrisse una memoria all'Accademia dei Lincei. In essa sono descritte le lapidi trovate ed espone le sue conclusioni.

Le lapidi, oltre alla gente Volumnia e Vettia accennano ad altre genti. Una sola lapide poggiava nel sito originario, gli altri monumenti erano stati certamente accumulati con essa in tempi posteriori probabilmente per ridurre il terreno a cultura mentre dovevano anticamente essere posti alquanto più distanti e separati l'una dall'altro in una linea parallela alla strada.

Il tratto di quella strada che oggi tocca a sinistra Arzer di Mezzo e a dritta Sangusmè verso Vanzo di Monselice poco lungi dalla vecchia Chiesetta di S. Cosma (Gusmè) lungo il qual tratto a sinistra furono eseguiti gli scavi suddetti, è indubbiamente avanzo di via vicinale che in antica univa Monselice a Conselve per cui risulta che la via Annia, giunta da Este a Monselice si biforcasse e col ramo principale per S. Pietro Montagnon e Mandria giungesse a Padova.

Con l'altro da Monselice si congiungeva a Conselve all'altro ramo dell'Annia stessa che da Padova per Maserà e per Conselve si recava al Villaggio di Agna ed altrove. Infatti nei documenti del medio evo si trovano nominati ancora Agna, i detti tratti della via di Mandria, di Maserà e di Agna. Gloria Agro Patavino pag. 19.

La via Popilia correndo precisamente da sud- a nord conduceva da Adria ad Altino. Per questa sua direzione dunque essa risponde bene al cardo massimo della colonia preletta.

L'altra via da Monselice per Conselve a Conca d'albero correva appunto da Ovest ad est.

E questa via pure dimostra con la sua direzione essere stata il decumanus maximus di quella colonia.

Quella via poi che da Monselice ove si univa con l'Annia si dirigeva a Conselve, da cui progrediva a conca d'albero per farsi decumano massimo della colonia è detta pubblica da un documento del 1152, corrispondendo alla località Arzere di Mezzo contrada di Monselice appunto verso Conselve. E la indica in Arzere di mezzo anche la lapide sepolcrale de Volumni portante la formula in fronte e trovata in quella contrada. Ciò senza dire che il nome stesso di Arzere accenna a quello della via medesima e d'un avanzo di essa.

Caduta la veneta repubblica nel 1797 durante il regno Italico venne molto migliorato il servizio delle comunicazioni stradali con l'aper

tura di nuove strade, con la sistemazione delle preesistenti e con la costruzione di ponti su fiumi e canali. Fu in quell'epoca che la strada di Padova - Monselice ebbe una regolare e definitiva sistemazione mentre nel 1811 si procedette alla costruzione della attuale strada nazionale Monselice-Rovigo.

Anteriormente a quell'anno la strada per Rovigo o partiva dal Carrubbio ed un tratto di essa è tuttora conservato dal Carrubbio in avanti per circa un Km. e sbucando poi nella strada nazionale essa si dirigeva quindi verso Rovigo, seguendo un percorso più o meno regolare su di un tracciato nella massima parte ora scomparso perchè compenetrato nei terreni in coltivazione. Naturalmente per la costruzione della nuova strada, furono, espropriati terreni nei vari fondi del percorso. Nel 1820 fu inghiata e dotata d'ambo i lati di una piantagione di platani tuttora esistenti per quanto diradati ora in parte allo scopo di far legna. A beneficio della popolazione durante e dopo la due guerre mondiali.

Durante il periodo fascista, istituitasi l'azienda Autonoma Statale della Strada, (AA.SS) con sede compartimentale prima in Padova e poi in Venezia e sottratte così al governo della Provincia le strade di grande comunicazioni, quella di Monselice - Padova, di Monselice-Rovigo e di Monselice-Lagnago vennero sistemate modernamente in asfalto. Come diciamo nel capitolo sulla vita Comunale del nostro tempo, in tale occasione venne costruita in Monselice la nuova strada di circonvallazione che, partendo da Bagnarolo, allaccia, per dietro la Rocca, la strada di Padova con quella di Rovigo. Purtroppo l'enorme passaggio di mastodontiche e pesanti macchine belliche durante la seconda guerra mondiale causò forti simili danni alla copertura asfaltica delle nostre strade ed ora non ci resta che di sperare in una, il più possibile prossima, conveniente sistemazione.

Abbiamo detto più sopra che l'attuale strada Monselice-Rovigo fu costruita nel 1811 e che anteriormente la strada per Rovigo partiva dal Carrubbio e percorreva un tracciato in massima parte ora soppresso. Questa vecchia strada era però affatto secondaria perchè fin dall'epoca romana la comunicazione da Padova a Rovigo era costituita dalla strada Popilia che per Maserà Cartura e Conselve conduceva all'Adige e quindi a Rovigo. Come già dicemmo tra la strada Anniae quella Popilia, in quel di Monselice (per le contrade Stortola e Arzer di Mezzo) esisteva una via di allacciamento come risulta dagli avanzi di lapidi

Romane già da noi, nelle precedenti pagine, descritte. Quindi Imperatori, Papi ed altri illustri personaggi che da Venezia a Padova dovevano recarsi a Roma, transitavano in quei tempi per la Via Popilia. I469

POSTA E CAVALLI

Come Monselice fu sempre centro di grandi comunicazioni stradali, così, con l'effettuarsi di più o meno regolari servizi di trasporti, dovette naturalmente divenire importante centro per i servizi stessi,

Aveva infatti una posta di Cavalli di primo ordine e doppia tappa militare per Rovigo e per Montagnana. Sede di questa posta a cavalli era il fabbricato che occupa tuttora il lato a sinistra dell'attuale via II febbraio (la quale, come vedemmo e vedremo, costituiva un vicolo cieco chiuso dalla demolita torre del Camin) e che ha il suo lato di levante in Via Umberto I°.

Ivi trovavano posto le stalle, le rimesse, le case dei Postiglioni degli stallieri e di tutti il personale addetto al servizio. Nella metà del 1700 la posta partiva per Venezia il Lunedì mattina e da Venezia per Monselice il mercoledì. Oltre le lettere trasportava anche pacchi, polli, capretti e carni fino ad un quarto di vitello.

L'ufficio amministrativo postale era situato nel lato di levante sull'attuale via Umberto I° e precisamente nell'angolo che suddetta via fa lo stabile stesso con l'attiguo fabbricato già sede dell'Unione Bancaria. Consisteva quell'ufficio in un locale ristretto angusto ed indecoroso che io ricordo benissimo perchè, cassata la posta a cavalli per l'avvento della ferrovia, esso continuò per alcuni anni, come vedremo più innanzi, a servire da ufficio postelegrafico governativo. Dirimpetto a quell'Ufficio e precisamente in principio del portico (ora osteria Canola) trovavansi l'albergo "lla posta" il più importante di Monselice.

Per quei tempi esso, nelle sue modeste risorse rappresentava ciò che di meglio si poteva ottenere lungo i percorsi stradali con la diligenza postale. Certo sulla via Padova. Bologna era uno dei migliori. Ne è prova il fatto che nel 27 giugno 1785 vi presero alloggio e vi pernottarono l'imperatore d'Austria Giuseppe II° e suo fratello Pietro Leopoldo. A quei tempi, data la insufficienza degli alberghi, i viaggiatori di riguardo portavano con se letti, stoviglie, e servi donne, sicchè si giustifica benissimo che in quell'albergo alla posta possa aver trovato sufficiente comodità anche un Imperatore. Quell'albergo per la sua posizione attigua alla posta a cavalli, deve in quegli anni

aver fatto affari d'oro. Torneremo sull'argomento di questo albergo nei capitoli in cui descriveremo le vie e le case del centro.

Inauguratasi la ferrovia, come diremo in appresso, la posta a cavalli fu soppressa. Il titolare del servizio Pullini Gio. Batta continuò, in quello stesso locale le sue funzioni di ricevitoria Postale grafico. A proposito del Pullini ricorderemo un aneddoto che abbiamo narrato in altro capitolo di questo libro. Fusillanimo per natura, egli aveva un sacro orrore per le armi. Si narra che un ufficiale austriaco, dovendo proseguire in diligenza il viaggio verso Bologna, lasciò in custodia al Pullini 2 pistole assicurandolo che erano completamente scariche, per riprenderle al suo ritorno. Il Pullini però pensando che la prudenza non è mai troppa, collocò le armi in una segchia piena d'acqua. Immaginarsi lo stato di quelle pistole ed il naso di quell'ufficiale quando questi tornò per riprenderle.

Al cessare della posta cavalli rimasero disoccupate varie persone addette al servizio ed io ricordo benissimo tre di essi e cioè un postiglione certo Michele alto e grosso che trovò lavoro quale facchino esterno nella ferrovia. Gli stallieri chiamati Pietro Guardia e Tioli Bolognin che furono assunti a servizio di pubblici e privati stallaggi. Ora le nostre strade sono di contiguo affollate di autoveicoli di varie forme e dimensioni, per trasporto di persone e di cose, in concorrenza ed in sussidio alle ferrovie. Dato l'enorme passaggio di tali automezzi, nel 1939 su area ceduta dal Comune al fianco destro del viale del Re, venne iniziata la costruzione di una autostazione. Il progetto era questo: "Due ampi e comodi accessi, separati dal salvaspente permetteranno la entrata, la sosta e il rifornimento simultaneo di autoveicoli provenienti dai due sensi della strada. Il piazzale con massicciata idonea a sopportare qualunque carico, sarà asfaltato e ben sistemato. La pensilina, a forma lievemente concava consisterà in una tettoia in cemento armato con lo sbalzo di oltre 4 metri per lato e con una lunghezza complessiva di 16 metri. Nella parte centrale avrà un vano a vetrata per il personale di servizio e ai lati i vari distributori automatici.

L'ampiezza e l'altezza della pensilina permetteranno il rifornimento di qualunque autoveicolo al riparo dalle intemperie. Saranno collocate due grandi cisterne che, in totale potranno contenere un deposito di ben 50.000 litri di benzina. L'edificio staccato invece, conterrà un sala lavaggio per le macchine servizio di compressore servizi sanitari, lavabo, toelette ed altro, ufficio per la direzione, ca

mera di riposo per il personale, deposito, locale da lavoro e per riparazioni urgenti magazzini nel sotterraneo e una fossa per le ispezioni.

La suddetta stazione, sentinella avanzata all'ingresso nord di Monselice in perfetto stile 900, non solo si presenterà molto bene ma risponderà anche in pieno al suo compito, in quanto per attrezzatura e tecnica sarà una delle migliori dell'Alta Italia".

Il progetto fu eseguito in buona parte ma la guerra ne ha impedito il completamento comunque oggidì l'autostazione funziona regolarmente.

Notiamo che, lungo la strada nazionale da Rovigo a Padova passando per Monselice, pur durante la seconda guerra mondiale, è stato costruito il metanodotto che dai pozzi del Polesine conduce al Bassanello il metano per rifornimento degli autoveicoli.

POSTE = TELEGRAFO = TELEFONO

Funzione pubblica le poste ebbero nell'antico Egitto ove è accertato che sotto la diciannovesima dinastia dei Faraoni questi ultimi avevano istituito un celere servizio di corrieri a cavallo per diffondere fin nelle più lontane contrade i loro editti e decreti. Così fu presso i Persiani ove Ciro - secondo la testimonianza di Senofonte - istituì un vero e proprio servizio di poste, perfezionato poi da Dario, presso i Greci e soprattutto presso i Romani. Il sistema da questi ultimi organizzato fu detto "cursus publicus" e si distingueva in un "cursus" celere (che poteva raggiungere nella buona stagione una media di 40 chilometri al giorno ed un cursus lento, a seconda del tipo di vettura usato).

Esso consentiva il regolare collegamento fra l'urbe e le provincie e fu, quindi soprattutto strumenti d'Impero oltre che sussidiariamente e in secondo tempo, mezzo di comunicazione per persone e messaggi epistolari. Precisi ragguagli sulla sua organizzazione ci sono dati da Livio da Svetonio (il quale descrive l'incremento dato alle poste da Augusto) e da successivi scrittori. Naturalmente nella generale decadenza dell'Impero anche il "cursus publicus" decadde e venì furono gli sforzi di Teodosio per risollevarlo nelle sorti con la codificazione di rigide norme così come vano fu poi il tentativo di Teodorico di una radicale riforma delle superstiti comunicazioni postali. Nei secoli che seguirono solo Carlo Magno riuscì a riordinare un sistema di comunicazione veramente continentale e anch'esso con funzioni di controllo e coordinamento fra le varie parti del suo impero.

Ma per giungere agli albori di quella organizzazione che doveva poi svilupparsi ed assumere struttura stabile fino al secolo XIX° cioè fino all'affermarsi degli stati nazionali moderni alle riforme ferroviarie e postali dei singoli stati promosse, occorre giungere al duecento nel qual secolo possono ravvisarsi le prime tracce di attività della casa dei torre e Tasso.

La celebre famiglia originaria di Almenno in Valle Imagna (Bergamo) che doveva poi, scissa in molteplici rami e germanizzato il suo nome in "Thurn und Traxis" monopolizzare le poste di tutto il Sacro Romano Impero, attraverso secolare attività, protrattasi fin che l'impero durò.

Sul modello dei servizi postali imperiali dei "Thurn und Traxis" anche le poste degli altri stati europei vennero organizzate e fu precisamente la posta di uno di quei stati, la posta sabauda, che all'inizio dell'Ottocento, promosse una riforma che doveva portare grutti non limitati al solo regno Sardo, ma prontamente copiati e adottati anche all'estero. Questa riforma si riassumeva sostanzialmente nel pagamento anticipato- anzichè posticipato, come fino allora erasi usato, della tassa di porto della corrispondenza, pagamento che venne agevolato mediante la emissione di appositi fogli di carta postale e bollata che per il fregio che adornava il bollo si dissero "cavallini di sardagna".

Fu questa riforma (1818) che percorse una analoga semplificazione e riorganizzazione delle poste inglesi (1839); destinata a venire poi presa a modello dei paesi continentali. Nel frattempo dalla carta bollata sarda all'idea di un bollo staccato, di un rettangolo di carta adesiva, il passo era breve e venne appunto compiuto in Inghilterra nel 1840, in Svizzera e nel Brasile nel 1843, in Russia nel 1848, in Francia nel Belgio ed in Baviera nel 1849, in Italia, nell'Austria, in Spagna e in Prussia nel 1850 ecc. Il Progresso tecnico, il passaggio alle ferrovie dei viaggiatori che in precedenza "andavano per le poste" e il conseguente contrarsi dei servizi postali alla sola corrispondenza (ma in pari tempo l'arricchirsi di nuove attività, quale quella delle Casse postali) furono poi tutti fattori concomitanti, che concorsero a dare ai servizi postali l'attuale tipico aspetto, a tutti noto per quotidiana familiarità d'uso.

Abbiamo desunto questi cenni storici dal Volume di Antonio Bandini Butti (storia delle poste e del francobollo). Milano casa editrice La Lanterna 1943).

L'Ufficio postale come già dicemmo, era collocato fin dalla sua istituzione nello stabile in cui aveva sede la posta cavalli per cambio e sosta di quadrupedi e diligenze che formava in qualche modo parte integrante dell'Ufficio stesso. Infatti in quell'epoca, come risulta da quanto sopra, abbiamo esposto, le attribuzioni dell'Ufficio Postale erano limitate all'incoltro, al ricevimento ed allo smistamento della corrispondenza e dei pacchi ed il trasporto di tutto ciò veniva adempito col mezzo delle diligenze. Soppressa la posta cavalli in seguito alla istituzione come diciamo nel seguente paragrafo, del servizio ferroviario ed essendosi a questo demandato il trasporto delle corrispondenze e pacchi postali, l'Ufficio postale continuò per vari anni a rimanere nello stesso primitivo ed insufficiente locale in via già Capodiponte ora Umberto I° nell'angolo, ripetiamo, formato dall'intero stabile dei servizi postali con quello già sede dell'Unione Bancaria. Si accedeva a questo Ufficio dal vasto portone, tuttora esistente e che conduceva alle rimesse e stalle dei cavalli e diligenze. A sinistra di tale ingresso si apriva la porticina d'entrata all'Ufficio. Poteva questo considerarsi un vero bugigattolo del tutto inadatto alle sue funzioni tanto più se si considera che fin dall'agosto 1856 era stato posto in attività nello stesso stabile il servizio telegrafico in seguito all'apprestamento, allora compiuto, della linea telegrafica Padova-Bologna. Ma ci vollero parecchi anni prima che all'ufficio postale si dovesse destinare un più decoroso ambiente. Ciò, avvenne verso il 1890 adattandosi a tale scopo i locali dello stabile stesso formanti l'angolo tra le attuali vie II Febbraio e Umberto I°. Quivi rimase fino al 1917 nel quale anno passò a pian terreno del demolito Palazzo Pretorio in principio di Via Duomo e nel quale, al piano superiore, aveva sede il Gabinetto di Lettura ed era stata apprestata la grande e bella sala delle pubbliche assemblee e nel 1882 intitolata a Giuseppe Garibaldi.

Il Comune nel 1917 apprestò i nuovi locali per l'Ufficio Postale-telegrafico avendo trasportato nello stabilimento delle scuole elementari maschili le lapidi ed altro materiale antico formante un piccolo museo e che da tempo era stato raccolto nel Peplano di quel palazzo.

Soppresso pure altro ambiente destinato a magazzino ed a vecchio archivio Comunale. Ricavò così i locali sufficienti e comodamente, decorosi per l'Ufficio Postale-telegrafico. Come narriamo in altri capitoli, nel 1939 il palazzo pretorio venne demolito, a spese del Senatore Vittorio Cini per mettere in adatta luce il Castello Medioevale da lui restaurato e rimesso in ripristinà, sicchè una volta ancora l'Ufficio

postelegrafico dovette far fagotto. Sempre a spese del Senatore Cini, il Comune con progetto dell'Ing. Gio. Batta Rizzo, restaurò, abbellì e valorizzò il palazzo ogivale, già monte di Pietà, apprestando in esso, al piano superiore, la nuova sede della Biblioteca Comunale, al pianterreno i locali, cospicuamente decorosi e sufficienti, per i servizi postelegrafici.

Abbiamo più addietro accennato al titolare dell'Ufficio Postale, Pullini Giovanni Battista.

Questi cessò verso la fine del secolo scorso e gli successe Belluco Gherardo oriundo da Pernumia. Alla sua morte la titolarità dell'ufficio venne affidata alla vedova di lui, Pippa Carlotta. Al cessare di questa venne nominato il nuovo titolare nella persona di Valerio Adriano. Questi decesso, l'Ufficio venne assunto dalla vedova Chiaratti Cleonice, che tuttora lo gestisce.

I primi passi per un impianto telefonico a Monselice risalgono al 1900 e si devono al Sindaco del tempo il Conte Alberto Balbi Valier. Per la verità dobbiamo però ricordare che il Progetto per la istituzione di una linea telefonica in allacciamento con Padova, era allo studio fino dal 1895 dall'amministrazione comunale presieduta dal Cav. Dott. Alvise Tortorini. Senonchè essendo in quell'anno caduta l'amministrazione Tortorini, per rinnovamento del Consiglio Comunale, anche quel progetto cadde per risorgere appunto nel 1900 per opera del Balbi. Questi fu nelle pratiche molto coadiuvato dal Cav. Tortorini ma soltanto nel 5 settembre 1903 poté l'impianto telefonico iniziare il suo funzionamento. Ci vollero quasi tre anni perchè a Roma, dove tutto è eterno, si concedesse il nulla osta per la palificazione della linea Monselice e Padova. A cose fatte i soliti incensatori rossi tentarono di attribuire all'Avv. Angelo Galeno, loro signore il merito della concessione poichè, come dimostrammo in altra parte di questo libro, nulla in quell'epoca, doveva di buono essere fatto, senza l'iniziativa e la volontà del Galeno. La verità è che anche in questo caso, al Galeno non spetta merito alcuno.

Ripetiamo per non costringere a qualche ricerca, quanto abbiamo detto altrove e cioè che dapprima il nostro impianto non era che un numero (274) della rete di Padova e l'Ufficio-cabina era stato collocato nel piccolo ambiente sotto la loggietta del monte di Pietà dirimpetto al municipio e che poi servì di ufficio alle guardie municipali. Sviluppatosi poi il servizio venne istituito l'apposito centralino in un fabbricato in Piazza S. Marco dove tuttora si trova. Il

Il numero degli abbonati locali è andato sempre più crescendo di pari passo col crescere dell'esigenza della nostra vita cittadina. Nei primi anni di servizio di cabina era disimpegnato da Certo Belli netti Guido detto Squaquarone.

FERROVIA

Nel 1863 fu definito il tracciato per la Ferrovia Venezia-Bologna con passaggio per Monselice. Un tale fatto avrebbe dovuto altamente soddisfare e lusingare il civismo della nostra popolazione, senonchè nei primi momenti, si manifestò invece una opinione avversa. Ciò non può infatti meravigliare se si pensa al cumulo di interessi a cui la costruzione della ferrovia avrebbe attentato. Non più il transito continuo di soldati e di civili a traverso l'arteria principale della città, non più il conseguente traffico nei negozi e negli esercizi pubblici, non più fermata dei carrozzoni postali, il cambio dei cavalli, i più o meno lauti guadagni degli appaltatori, dei postiglioni, dei facchini e di quanto altri erano addetti all'importante servizio. Di questo malcontento è prova un aneddoto, che per quanto insignificante, dimostra lo stato d'animo e la preoccupazione anche degli stessi maggiorenti della città. Ho già detto, parlando altrove della vita cittadina di quel tempo, come al caffè Gaggian, in piazza maggiore, il principale ritrovo della ufficialità austriaca, convenissero le principali nostre autorità. Ebbene ivi, fra quest'ultime, tenevano circolo, nei momenti d'ozio, il noto artista-drammatico ed emerito disegnatore pupazzettista Giuseppe Mazzocca col segretario Comunale Cav. Giuseppe Carleschi, uno dei più colti e geniali funzionari della Provincia, i quali dilettavano se e gli altri componendo rebus ed altri giochi. Dalle memorie lasciate dal Mazzocca apprendo come abbia avuto molta fortuna un rebus da essi composto e disegnato su di un tavolo, esprimente la frase che la ferrovia transitante per Monselice portava la rovina del commercio e dell'industria locale. La locomotiva però, incurante di simili bazzeccole, esponenti di un progresso vivo e fatale doveva ben presto aver ragione di tanti e tanto esagerati dubbi e pessimismi.

Giusta il tracciato stabilito, la nostra stazione ferroviaria doveva sorgere, come infatti avvenne, nella località detta del Carmine poco lungi dalla chiesa omonima su terreno di proprietà della Ditta Spasciani. I lavori di sterro e di livellazione (poichè su quel terreno esistevano le propaggini delle collinette prospicienti montericco.

E conseguentemente i lavori costruttivi, furono tosto iniziati.

Si presentò allora, da parte del Comune, il problema della strada d'accesso alla ferrovia.

Ciò ~~era~~ fu chi accarezzava il progetto di un rettilineo che, partendo dal campo della Fiera, fuori porta S. Antonio, attraversasse il canale Bisatto e la Canaletta del Retratto e giungesse proprio dirimpetto all'ingresso della Stazione. Il progetto era certamente magnifico e desiderabile ne sarebbe stata l'attuazione. Senonchè la troppa spesa ~~davise~~ il Comune a più miti consigli. Via Belzoni, via del Carmine potevano condurre alla ferrovia senza che il Bilancio troppo ne risentisse. Un viale partente dal ponte della Canaletta costruito in accordo con la Congre. Provinc. avrebbe soddisfatto alle esigenze del pubblico e del Civico decoro. E così fu. - Nel 1874 in occasione della celebrazione nel vicino Arquà del centenario della morte del Petrarca, per onorare la venuta delle illustri rappresentanze della scienza e dell'arte il viale venne convenientemente sistemato ed abbellito. Nel 1882, essendosi dal 1876, riordinata, coll'abbattimento dei resti della Torre detta del Camin, l'attuale Via II febbraio, allora chiamata volgarmente Cul di Sacco, venne messo in opera il ponte di ferro con una spesa di circa L.9.000 dandosi così un nuovo accesso alla ferrovia utile agli abitanti di quella zona.

Dopo la prima guerra mondiale per dar lavoro ai disoccupati venne sistemata in rettilineo l'attuale via Trento Trieste dal ponte di ferro alla Chiesa del Carmine. Ma di queste vie e di questi lavori tratteremo più diffusamente nei capitoli riguardanti le strade del centro. Il tratto della ferrovia Padova-Rovigo della linea Bologna-Padova, e quindi l'esercizio della stazione di Monselice, venne aperto l'II giugno 1866 e cioè circa un mese e mezzo prima della liberazione del nostro territorio dal dominio austriaco. Il tratto invece della ferrovia Monselice-Montagnana, della linea Monselice-Legnago, fu aperto al pubblico esercizio nel giorno 16 maggio 1885 in quell'occasione fu pure costruita la rimessa per le locomotive. L'inaugurazione, in quel giorno, del nuovo tronco ferroviario fu effettuata con un treno speciale che portò a Montagnana una larghissima rappresentanza della cittadinanza Monselicense con la banda cittadina, che in quella città ebbe festose accoglienze. E' da notarsi che il tracciato della ferrovia Monselice-Legnago trovò ostacoli ed opposizioni da parte della vicina Este che pretendeva altrove il collocamento della stazione capolinea ma ogni resistenza fu vinta dal voto del Consiglio Provinciale.

Nel 1907 fu effettuato l'allargamento della stazione verso Montecorico essendosi tagliate parti delle collinette che sovrastavano la ferrovia stessa. Nel 1913 furono ingrandite le due ali alla stazione costruite nel tempo dell'apertura del tronco ferroviario, Monselice-Legnago. Nel 1937 fu eseguita una nuova aggiunta all'ala destra per dare maggior attività al Caffè-Ristorante. Questo fu aperto subito dopo l'inizio dell'esercizio della ferrovia Monselice-Legnago.

Il parco ferroviario col fascio dei binari tronchi ebbe attuazione nel 1916-1917 come da deliberazione N.48 del 14 febbraio 1917. Il fascio movimento fu costruito anteriormente al 1907 man mano se ne presentava la necessità. Fra i capi stazione titolare, che hanno avuto maggiore permanenza in Monselice, noto certi Martinengo Montini, Stegagno, Marin, Zanchetta e Cav.Bisetti morto in questo Ospedale nel 1943.

Il primo conduttore del caffè ristorante fu certo Castiglioni a cui seguirono Ghisellini Massimo dal 1895 al 1919 ed i fratelli Volpe dal 1919 in poi.

La nostra stazione è di prima classe.

Dal primo novembre 1945 all'aprile del 1946 essa è stata fatta segno a numerose e violente incursioni aeree di bombardamento e di mi-tragliamento subendo gravi danni non solo nel fascio dei binari ma ben anche nei fabbricati tanto che quello centrale ed il ristorante si sono resi inservibili. (1) Furono pure molto danneggiate varie case alla periferia compreso il solaro Cini. Devo far notare, a proposito della ferrovia Monselice-Legnago, nel 1881 il Consiglio Comunale deliberò di concorrere nella spesa per la costruzione della ferrovia stessa.

A completamento poi delle susposte notizie sul servizio ferroviario accennerò a due altri fatti.

Nel 1871-72 si era ventilata la proposta per la costruzione del tronco ferroviario Monselice-Chioggia. Gli amministratori del tempo non seppero comprendere l'importanza di quel progetto e le benefiche conseguenze che sarebbero derivate ai nostri mercati e si lasciarono sfuggire quell'ottima occasione che, con più giusta comprensione, fu purtroppo raccolta poi dalla vicina Rovigo.

I) Il nuovo fabbricato centrale ricostruito in modo più ampio e più adatto, venne inaugurato il 4 novembre 1949 alla presenza dell'On. Mattarella Sottosegretario ai Trasporti.

Prima della seconda guerra mondiale era stato istituito un servizio di autocorriere Monselice-Chioggia. L'iniziativa non ebbe troppo

seguito, la guerra la troncò del tutto. All'incirca negli anni 1871-72 una società inglese aveva avanzato proposta di istituire un servizio di trazione a vapore per le strade provinciali. Insorsero vetturali e carrettieri ed il Comune, per quieto vivere, combattè e ostacolò quel progetto. A dar più valore alla opposizione soccorse il fatto che un esperimento praticato a Monselice con la locomotiva detta Thompson, ebbe disastroso risultato. La macchina, dopo prove e riprove poco felici, andò a sbattere contro la casa in Via Già Littorio dirimpetto alla caserma delle guardie municipali già del Capitano delle Carnide.

Per completare le notizie sugli studi per il tronco ferroviario Monselice-Chioggia aggiungeremo che la spesa relativa venne approvata con deliberazione 29 ottobre 1868 che il convegno fra i comuni interessati e cioè fra Monselice, Cavarzere, Conselve e Chioggia venne effettuato il 27 agosto 1868 e che la spesa a carico di Monselice per gli studi stessi venne ritenuta in L.2000 circa. Diremo ancora che nel 29 novembre 1868 era stato preso in considerazione un progetto dell'Ing. Meggiorini in L.19005,37 per la costruzione di una via d'accesso alla stazione ferroviaria partendo dalla torre della piazza maggiore, ma il progetto venne poi abbandonato. E giacchè siamo nel tema delle vie di accesso alla stazione ferroviaria ricorderemo che fino dal 1912 si era tentato di migliorare il tratto di strada dal ponte di ferro alla chiesa dei Camini riducendolo a rettilineo ma le esagerate ~~dei~~ pretese del consorzio retratto per la cessione di un piccolo appezzamento di terreno, fecero arenare il progetto stesso. Esso venne, come abbiamo visto più sopra e come vedremo nei capitoli sulle strade del centro, ripreso e compiuto dopo la prima guerra mondiale. Di un altro progetto formulatosi nel 1929 desidero di qui far cenno. Passato il sottovia Buffi, la strada Nazionale per Mantova piega bruscamente a sinistra per salire al passaggio livello della ferrovia che raggiunge con un'altra curva a destra, cui fa seguito subito una terza a sinistra. Per iniziativa del nostro Comune, quel passaggio a livello avrebbe dovuto essere tolto e sostituito con un sottopassaggio, e ciò per facilitare le comunicazioni fra Este e Monselice.

Malgrado ogni vivo interessamento delle nostre autorità quel tanto necessario e tanto utile progetto rimane ancora un pio desiderio. Il servizio dei treni lungo le nostre linee ferroviarie, in riflesso alle fermate nella nostra stazione, andò sempre più migliorando tanto, che fino agli ultimi tempi della seconda guerra mondiale, poteva dirsi

che le comunicazioni tra Monselice e Padova e tra Monselice e Bologna nonché tra Monselice e Mantova erano divenute giornalmente così frequenti da doversi considerare come quasi inesistente la distanza fra il nostro centro ed i vicini centri provinciali. Una lacuna però si lamentava. Il direttissimo di mezzanotte Trieste-Roma non faceva servizio viaggiatori nella nostra stazione e vi transitava velocissimo salutandoci e quasi beffandosi delle nostre proteste. Inutilmente si spesero per lungo tempo parole, carte ed inchiostro. Spetta proprio a me il merito di averne ottenuto la fermata. Mi ero reso conto infatti dei vitali interessi cittadini che tale fermata reclamavano ma, confesso il mio egoismo, ad una energica azione mi sollecitava anche il fatto che io, amatissimo di ogni manifestazione artistica, non avrei potuto approfittare di quel treno dopo avere, in Padova ed in altre città, goduto dei frequenti spettacoli teatrali. Ligio al programma da me in ogni circostanza adottato, basato sul detto "pulsate ed aperietur vobis" non tralasciai le mie insistenze ed influenze personalmente a Padova ed a Roma finchè, forse per levarsi d'attorno tanta seccatura, le autorità competenti concessero la tanto reclamata autorizzazione. Essa fu poi più abbondante di quanto sperava perchè, istituito successivamente un secondo direttissimo a poca distanza dal primo, anche questo ebbe a Monselice la sua brava fermata. Da quel momento quei treni notturni vennero scherzosamente qui chiamati treni Carturan. Purtroppo la seconda guerra mondiale ha soppresso treni giurni e notturni e poco mancò non sopprimesse totalmente anche la stazione. Ora, mentre scrivo, (e fu davvero una speciale e straordinaria concessione) un solo treno corre al mattino da Monselice a Padova e qui ritorna alla sera senza poter allacciarsi con Rovigo e Legnago stante la rottura dei ponti al passaggio dei Buffi nonché sull'Adige e sul Pò. Speriamo che in breve le comunicazioni possano essere ristabilite. A titolo di curiosità, e per chi può avere interesse a conoscerlo, informerò che l'inaugurazione del secondo binario tra Padova e Monselice nonché le prove dinamiche del nuovo ponte di Brusegana sul Bacchiglione relativo al binario stesso, vennero effettuate nel 25 settembre 1904.