

## Il Panaro ordinato

Ridisegnare sulle foto aeree della nostra pianura l'antico scorrere dei fiumi è un'operazione a tratti di penna che si sovrappone senza riguardi alla suddivisione simmetrica e proporzionata dei campi e alle marcate diagonali dei rettilinei delle strade. Le tracce evanescenti dei meandri, ove si sono depositate le sabbie, sono richiamate nel loro sinuoso disporsi e sono accennate in una composizione di natura apparentemente morta con un'incredibile capacità evocativa. Si annulla l'attuale geometrica figurazione meccanicamente definita e su tutto prevale il riesumato regno delle correnti che fluivano disordinate e confuse in un malinconico e scialbo orizzonte. Il vecchio regno suggestivo e inospitale delle fiumane scomposte e invadenti, delle paludi fradice e putride, degli acquitrini fangosi e malsani, delle lagune salate e stagnanti, riappare e trapela e le terre sembrano scomparire nella primitiva, passiva sottomissione sotto il velo delle acque.

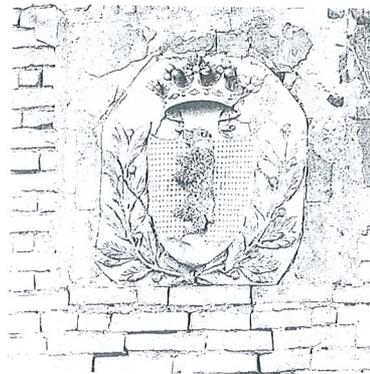
Da questa realtà d'insieme origina la comprensione dell'evoluzione paleoidrografica dei nostri principali fiumi dovuta a una serie di cause e di forze naturali ed antropiche. Sono determinanti le profonde cause geologiche e geomorfologiche dovute a due strutture tettoniche caratteristiche inserite nell'intima struttura degli strati interni. Si sono formate in seguito al lento deprimersi e sollevarsi della crosta terrestre in amplissime ondulazioni che hanno determinato dislocazioni e spostamenti, varie deformazioni con mutamenti di forma e di dimensione, fratture e corrugamenti. La situazione strutturale profonda della bassa pianura modenese comprende infatti un caratteristico inarcamento verso il basso degli strati, che costituisce la *sinclinale Bologna-Bomporto-Reggio*, e un inarcamento verso l'alto, una vera e propria *collina sepolta*, detta *Dorsale Ferrarese* che ha le sue maggiori elevazioni a San Felice sul Panaro, Camurana, Mirandola, San Possidonio, Vallalta e Novi.

Questo piegamento ad arco si tende incordando forze incontenibili che sollecitano movimenti e sollevamenti delle

strutture. Si accompagna alla diversa subsidenza dei terreni che si abbassano e sprofondano con velocità diversificata, configurando e mutando la rete idrografica principale condizionandone gli affluenti anche in epoca recente.

Si può sintetizzare questa affascinante commedia delle acque, succedutasi in più scene, con il costante spostamento del Po verso nord e con la riduzione degli spazi invasi dai suoi alvei per contrazione e scomparsa di alcuni rami che dipartivano da Guastalla variamente intrecciandosi. Successivamente il centro di divaricazione delle diverse braccia uscenti dal corso principale si è avvicinato al mare. In pratica da Guastalla è slittato a Bondeno nel millennio a.C., e da qui a Ferrara nel millennio d.C. (tra l'epoca imperiale romana e il rinascimento), sia per il riempimento e l'intasamento delle depressioni della pianura che per i moti verticali delle strutture a pieghe più profonde. Come per una serie di spallate successive, si sono spostati da sud a nord sia gli apici deltizi che l'insieme degli affluenti e dei rami fluviali. Conseguentemente il grande fiume si è allontanato sempre più dal confine amministrativo della Lombardia con il quale coincideva. Il Panaro e la Secchia nell'arco di questi millenni si allontanano e si avvicinano in modo assai vario per macroscopici processi alluvionali sempre più marcati anche dal successivo disboscamento appenninico in età medievale. Nel loro tratto finale uniscono e allacciano il loro corso e sfociano, comunemente al Reno, in Po confondendosi nelle stesse acque.

Nel Pieno e Basso Medioevo (XII-XV sec.) l'età comunale deve aumentare le competenze e gli obblighi delle comunità locali che si danno i primi regolamenti sull'uso delle acque e dettagliati Statuti che prevedono norme per la tutela dei corsi d'acqua (XII-XIII sec.). Si assiste anche però alla grande rotta di Ficarolo (1150-1200). L'inondazione si estende senza ostacoli e senza precedenti, appiattendosi ogni immagine, poi come il cielo sereno è antitesi e risultato di temporali, la rete idrografica ne esce definitivamente assestata.



Sulla chiusa, presso la tenuta Grandi, l'insegna della famiglia Orsi, antica proprietaria.

La Secchia e il Panaro che a nord di Modena si sono avvicinati in virtù di una maggiore subsidenza dei terreni (abbassandosi li hanno portati quasi a toccarsi come nella strozzatura di una clessidra), vengono convogliati negli alvei abbandonati del Po o comunque costretti con interventi antropici e in stringente dialettica con i fenomeni fisici naturali, negli attuali solchi, abbondantemente pensili sulle campagne circostanti con effetti espansivi deleteri in occasione di alluvioni e di piene.

L'intervento dell'uomo che si fa sempre più vincolante interessa in particolare ampiamente il Panaro, che viene per un tratto convogliato nel canale Naviglio trasformandolo da fiume naturalmente e capricciosamente fluente attraverso la pianura a fiume fittiziamente assoggettato ad argini artificiali. Il Naviglio è il *Canale delle Navi* o il *Canale di Modena* dei documenti del tempo, che mette in comunicazione Modena con il Po e con il Mare Adriatico. Malgrado la sua importanza molti sono gli interrogativi sull'epoca della sua costruzione.

Il diploma con il quale l'Imperatore concede al Vescovo e alla città di Modena *Facultatem faciendi navigium usque ad Padum* è datato tra il 1055 e il 1085, ma non chiarisce se si tratta di una via d'acqua naturale già esistente o di una artificiale, magari ancora da scavare.

I Modenesi, usciti dai secoli barbarici, lasciata *Città Nova*, rientrano a Modena, liberandola dalla balia delle acque e ricostruendola agli inizi dell'XI sec. La riedificazione della città è accompagna-

ta da un forte lavoro di arginatura della Secchia e del Panaro con bonifica di vaste terre e con lo scavo di un canale navigabile che da Modena raggiunge Finale. Ma tutto l'insieme resta confuso. In molti documenti dell'XI secolo in effetti molti canali vengono indicati come *Navigatura* e *Navigatura vecla*, ma, annota il Lombardini, è probabile che sia Modena che la doviziosa Abbazia di Nonantola tendessero più a un'opera di bonificazione attraverso canali di scolo e che, in assenza di strade, questi venissero utilizzati anche per traversare la pianura fino alle valli dove sfociavano, facilitati dalla dolce pendenza che faceva fluire lentamente le acque verso nord.

In altre occasioni sono citate la *Fossa Minutara (Militaria)* e la *Fossa Munda* che raccolgono le acque della conca intermedia tra il Panaro e il Torrente Formigine o Fossa di Spezzano, prosciugandola. L'importanza di questo fosso, così ben indirizzato da sud a nord, avrebbe spinto al tentativo di renderlo navigabile convogliandovi altri scoli assieme ad acque raccolte artificialmente dalle varie sorgenti ed anche con contributi del Panaro e della Secchia immessi con due appositi condotti.

Le acque e il loro utilizzo restano al centro di un interesse collettivo che trascina con sé numerose questioni e concorrenzialità. Assai complessa la geografia dei tanti canali. Un documento del 18 settembre 1172 riporta la rinuncia da parte di Arrigo, Vescovo di Modena, in favore del Comune, sia dell'uso del *Canale di Marzaglia* (preleva acque dalla Secchia tra Magreta e Sassuolo), sia dei diritti su un secondo fossato identificabile con il *Canal di San Pietro* (deriva dalla sinistra del Panaro mediante chiuse provvisorie che rimangono distrutte ad ogni piena, proprio di fronte al castello di Vignola). A quest'altezza inizia anche sulla destra il *Canale di Savignano* o dell'*Abbazia di Nonantola*.

Il *Canale di San Pietro* entra in Modena attraverso le fosse fortificative presso il convento abbaziale di San Pietro che gli ha dato il nome, e, traversata la città, sbocca proprio nel Naviglio dove questi inizia sotto il palazzo ducale. In esso confluiscono, appena sotto Modena, anche le acque del *Canale del Diamante*, che il Vescovo ottiene di scavare in cambio delle precedenti cessioni e che si alimenta

delle acque residue dalle precedenti derivazioni.

Lo sfruttamento della Secchia suscita reazioni da parte dei Reggiani nei confronti dei Modenesi e nel 1183 si viene alle armi. Solo nel 1202 si giunge a un concordato steso sulla ghiaia della Secchia con la mediazione dei Podestà di Cremona e di Parma che consente a Reggio di prelevare acqua a Castellarano, (da qui preleva anche Carpi per i suoi mulini), là dove la Secchia si stende e si slarga nell'affettuosa malinconia delle colline, mentre Modena può dedurre all'altezza di San Michele, dove il fiume senza tedio e quasi in letizia si fa più pronto ad affrontare la vasta pianura che si trova davanti.

Il *Canale di Modena*, come fu chiamato, incrocia la *Fossa di Spezzano*, e in questo tratto viene detto *Canale Maestro*. Si divide poi in due rami, il *Canale di Corlo* e il *Canale di Formigine* detto anche di *Cerca*. Servite le due località, i due condotti si riavvicinano paralleli ai lati della strada diretta in Toscana. Giunti sotto le mura di Modena, il *canale di Secchia* cede le acque in eccesso al *Cavo Soratore* che prosegue esternamente alla città, poi passata la *Fossa Fortilizia* con due lunghe botti a sifone di un salto straordinario, i due canali sfociano ambedue nel Naviglio sotto il Palazzo Ducale.

È assai difficile seguire la rete dello scorrere di queste acque, di questo labirinto che è anche la proiezione delle necessità di opifici, di mulini e di cartiere, nella gamma meravigliosa e lucente di salti d'acqua, di ruote che la scaraventano lontano con gelida indifferenza dopo averla penetrata, di botti sotterranee e di ponti-canale che consentono l'attraversamento di altri torrenti, di opere di derivazione consistenti in chiuse formate con ciottoli, fascine e cavalletti di legname che restano distrutte ad ogni piena. La portata dei canali è calcolata in *macine*. Quando il Panaro è ricco d'acqua, il *Canale di San Pietro* ne preleva tre e il *Canale del Diamante* due; dalla Secchia il *Canal di Secchia* ne estrae quattro e quello di *Magreta* e *Marzaglia* altre due, per un totale di 11 macine che corrispondono a 4,40 metri cubi al secondo (Carpi da Castellarano poteva sottrarne una macina).

Come si vede tutto è ben calcolato e precisato perché l'acqua senza sforzo ap-

parente è portatrice di rara fertilità. Utilizzata e riutilizzata, nel tempo delle maggiori magre la derivazione si fa per turni di quattro giorni tanto per le acque del Panaro (fra il Canale di Nonantola e quello di San Pietro) che per quelle di Secchia (fra i canali di Modena e quello di Reggio), di modo che in queste occasioni poca ne arriva al Naviglio.

Innumerevoli altri canali, con pudica compostezza, scorrono nelle campagne, di paese in paese, ed entrano in Modena. Molti completano il loro impegno nel Naviglio, alla sua origine o a valle della città, per riprendere così esemplarmente nuovo avvio con rinnovata fluidità, in virtù di una maestria operativa che controlla rigorosamente sia i *canali torbidi* (derivati dai fiumi maggiori) che i *canali chiari* (originati da sorgenti).

Resta da chiarire l'epoca di costruzione del Naviglio, probabilmente realizzato nel secolo delle controversie ricordate, quando anche i Milanesi scavarono il *Naviglio Grande* a partire dal Ticino, i Bolognesi il *Naviglio del Reno*, i Padovani il *Canale della Battaglia* ed i Mantovani con grandiose dighe estesero i loro laghi a difesa della città. Ma soprattutto così suggeriva lo spirito dei tempi e così dettavano le condizioni e il necessario sviluppo economico dei Municipi amministrati. Al principio del XIII sec., inoltre, l'abbandono da parte della Secchia di un ramo utilizzato per la navigazione fino al Po, in seguito ad una delle tante evoluzioni idrografiche, avrebbe potuto indurre i Modenesi a costruire il loro Naviglio. L'imboccatura del corso d'acqua, come precisa Orianna Baracchi, è «poco oltre il portone d'ingresso principale dell'attuale Accademia Militare: qui giunge da sud il *Canal Chiaro* in cui è già confluito il *Canal Grande* che ha già raccolto le acque dei due rami del *Canale Baggiovana* e del *Canale d'Abisso*. La confluenza del *Cerca* nel *Canal Chiaro* segna l'inizio del Naviglio. Inoltre fuori dalla porta Albareto circa all'altezza dell'imboccatura del calle Bondesano, c'era il porto di Modena...».

La storia del Naviglio prosegue con la costruzione delle conche (applicate per la prima volta nei canali milanesi nella prima metà del XV sec.). Tra i lavori compiuti per assicurare una buona navigabilità ricordiamo: la *conca di Bomporto*, (1770 ca), costruita dall'ing. mode-



*Il Panaro, abbandonata la funzione di grande via navigabile di comunicazione e trasporto, lega la sua immagine ai campi bonificati e intensamente coltivati.*

nese Gianfranco Zannini per ordine di Francesco III e definita *grandiosa e monumentale*. Assieme alla *Conca di Bastiglia* (1432), dei *Mulini Nuovi* (1541), della *Darsena* (1826), e di Albareto (1828), consente di abbassare o innalzare le acque al passaggio delle barche. Notevole fu anche l'uso di chiuse dette *Bove* che servono a rigonfiare l'acqua nei tratti superiori, anche se può capitare che quando si chiude la *Bova del Diamante* si inondino i sotterranei della città e lo stesso Palazzo Ducale. Problemi alla navigazione non mancano per l'andamento tortuoso, i bassi fondali, le sezioni ristrette che obbligano talvolta le barche a retrocedere per darsi il cambio, finché nel 1826 viene costruita la darsena ove possono ormeggiare le barche quando manca l'acqua, restando il periodo migliore per la navigazione quello compreso tra ottobre e giugno.

In ogni caso l'acqua è elemento principale per la sua disinvolta e agile alacrità e la gente, al suo margine, non si stanca di fissarla e di rimirla come un paesaggio sempre diverso. L'acqua passa sollecita dall'alba al tramonto per la città senza dar retta a nessuno, ma con mille sguardi per tutti, con la sua specificità irripetibile, pallido disegno del cielo e del mare e quindi del nostro desiderio di evasione. L'acqua accoglie le barche parate a festa per l'arrivo di personaggi importanti, trattiene la memoria del bucintoro (dai *velluti con franza di seda, cielo dipinto*, con il quale il Duca, la sua corte e i suoi ospiti vengono da Ferrara), riflette le grandi feste di carnevale e ne racconta le storie recitando se stessa, scorre a lato del primitivo castello e lo vede trasformarsi da rocca inespugnabile a semplice fortilizio dopo l'abbattimento delle mura antiche e infine in Palazzo Ducale. L'acqua porta in città Carlo Goldoni che da pari suo racconta, nelle *Memorie*, del viaggio compiuto nella *Barca di Modena* con altri 13 passeggeri e la liete del *condottiere* Bastia con tre ebrei che deridono la comitiva che a sera recita il rosario...

Il problema principale è sempre quello della penuria delle acque nella stagione estiva e c'è chi progetta di realizzare dei grandi serbatoi nelle regioni montuose perché «... tanto la Secchia quanto il Panaro traggono la loro origine da piccoli laghi tra le più alte cime degli Ap-



pennini. Taluni di questi si presteranno forse ad un ingrandimento al fine di accrescerne la capacità; ed alcune valli pure saranno riducibili a serbatoi artificiali...». Ma l'impresa davvero grandiosa richiede enormi capitali e poi «... vi sarebbe adunque il dubbio che quelle raccolte, dovendo percorrere tanto cammino, si disperdessero in gran parte per infiltrazione...». Così pure tramonta la proposta di costruire una diga all'altezza del Pescale che trattenga le acque della Secchia nel bacino ellittico di Roteglia in vaso da assetate ghiaie. Nel 1841 si progetta in modo sommario il *nuovo Naviglio* che da Bomporto prolungherebbe l'attuale fino a Finale e di cui si è già costruito un tratto pari a 5180 m fino al Gorghetto, ma siamo evidentemente in ritardo con i tempi e la via d'acqua continua ad essere utilizzata senza sostanziali interventi. Restano pure inevase le richieste sia di trasferire il porto fuori dalle mura (perché sempre si accompagna a presenze e ad attività di dubbia moralità), sia di coprire il tratto interno che corre dove oggi è corso Vittorio Emanuele

II (perché troppo grande è il «comodo che ne risulta ai Cittadini et abitanti dall'introduzione delle navi»). L'attività del Naviglio continua fino ai primi del '900 quando si scarica il sale dagli ultimi barconi trascinati dai cavalli e dai barcaioli impegnati sulle alzaie.

Ma ritorniamo al rapporto tra Naviglio e Panaro.

Il Naviglio che scorre parallelo al nostro fiume è suo debitore dell'acqua che lo alimenta in gran parte, ma ancora di più i due corsi d'acqua si legheranno tra di loro in modo unico e straordinario. Per ben spiegare questa comunanza è necessario fare un passo indietro. La storia del Naviglio, secondo il Tiraboschi, è documentata sin dal 1136 quando *fino a Solara stendevasi*, mentre già verso la fine del 1200 si avrebbero *chiarissime prove del canale che stendevasi fino al Po*. Totale è l'indipendenza rispetto al corso del Panaro, che in occasione di rovinose piene ne attacca gli argini e lo ostruisce con copiosi depositi di sabbia. Unica soluzione appare quella di arginare più solidamente i due fiumi, ma poi si preferisce

immettere il Panaro nel Naviglio.

Gli storici e i cronisti sono divisi sull'epoca in cui avviene questa unificazione. Secondo il Tiraboschi una data possibile è il 1325, quando i Bolognesi rompono gli argini del Panaro devastando tutte le ville modenesi gravitanti attorno a Bomporto. Francesco Panini, un cronista modenese che pur passando tutta la sua vita al chiuso di biblioteche conosce i sentimenti della gente, nel 1587 scrive che Obizzo d'Este, Signore di Modena dal 1336 al 1352, «per una più comoda navigazione da Modena a Ferrara aveva tagliato et volto verso Solara il fiume Panaro, et in quello derivate tutte le acque che per Modena scorrono, le ridusse tutte assieme nel canale delle navi». La data è precisata dall'anonimo autore della *Cronaca di S. Cesario* che l'appunta esattamente al 1347.

Recentemente Orianna Baracchi contesta questa data, portando a testimonianza una lettera spedita da Rubiera, il 20 luglio 1432, dal Marchese Niccolò d'Este alla città di Modena ed ai suoi conservatori. Il documento prende le



Sopra e a fronte: la conca di Bomporto, esemplare manufatto che consentiva di abbassare o innalzare le acque al passaggio delle imbarcazioni.

mosse dal fatto che *reduendo l'aqua del Scottenna in lo Navilio* sarà assicurata la navigabilità per tutto il corso dell'anno, difficoltà d'esecuzione e spese necessarie permettendo. *Et pertanto* — prosegue il documento — *volemo che vui ve frammettiate ad intendere diligentemente et bene questa cosa et che ce referiate sel è factibile...* L'unione dei due corsi d'acqua avviene pertanto fra il 1432 ed il 1485, anno dei rogiti della fondazione della parrocchia di Cadecoppi, ripresi da Franco Remondi, nei quali si precisa che detta chiesa è fondata vicino al canale delle navi, cioè al Panaro.

Oggi una visita a Bomporto mostra l'immissione del Naviglio (stranito e imbronciato e ancora sbarrato, oltre la conca da due grandi portali che impedivano il reflusso delle piene del Panaro), nel fiume più grande che appare maestoso nel clima morbido delle coste paludate degli argini. Sembra impossibile che sia invece avvenuto il contrario e che il Naviglio, oggi imbalsamato in acque statiche e opache, assunta la funzione principale si sia definitivamente perduto.

Un altro caso eclatante di intervento dell'uomo è da registrarsi a Finale Emilia, paese legato da sempre al Panaro che ne ha determinato in modo diretto le condizioni di vita e di sviluppo. Dal Naviglio per il Panaro si raggiungeva Fina-

le, ideale luogo di ancoraggio per le barche, prima di proseguire per Bondeno e Ferrara e da qui, per il Po, puntare all'Adriatico e a Venezia. Il fiume, come acutamente rileva Alfonso Garuti, era il centro del paese. Il Panaro lambiva il castello, ad esso convergevano perpendicolarmente strade e vicoli, nei portici che lo affiancavano attraccavano le barche, si scaricavano le merci, si avviavano i commerci e si svolgevano i mercati.

Nel 1487 Giovanni Bentivoglio, Signore di Bologna, con il permesso del Duca di Ferrara realizza il Cavamento di Fosaglia, il grande scolatore delle Valli di San Giovanni e di Crevalcore che sbocca nel Panaro a Santa Bianca. A Finale intanto l'innalzamento progressivo dell'alveo crea indifferibili problemi e il Duca Ercole II d'Este autorizza la demolizione delle fortificazioni che serrano il borgo consentendo il più immediato deflusso delle acque.

All'altezza del cimitero, il Panaro si suddivide in due rami per alleggerire la pressione delle acque e impedire l'alluvionamento dell'abitato. Il Cavamento costruito artificialmente circonda il paese ad Est ed è temuto per le sue piene che periodicamente devastano l'abitato. Il Ramo della Lunga continua attraverso il centro città e viene utilizzato per la navigazione. Da esso si stacca il Canale dei

Molini, lungo l'antico alveo naturale impostato su quello del fiume Secchia attivo fino al XII sec. (attuale via Cappuccini). Durante l'estate, un giorno si naviga e un giorno si macina con l'ausilio di apposite chiuse. Val solo la pena di accennare alla storia di questi mulini: sistemati sulla sinistra del fiume, vengono trasportati a monte della città e sulla riva destra. Le acque, smorzata la loro fatica, ricadono in un canale che traversa tutta la città parallelo al Panaro e al Cavamento, nel quale tracollano movimentate sfruttando la maggior caduta che questi offre. Questo salto, superiore al bisogno reale, consente nel 1563 di costruire i *Molini Inferiori*, facendo di Finale un notevole centro molitorio alternativo a quelli del Po, a quello della Bastiglia sul Naviglio e a quelli di Concordia e di Bondanello sulla Secchia.

Intorno al 1620 per il deteriorarsi degli alvei che vanno riempiendosi, il Cavamento inizia a rigurgitare nel canale dei Molini in un moto irreversibile e di senso contrario alla corrente aggiungendo nuove tensioni alle tragedie che accompagnano le piene del ramo vecchio del fiume. La proposta di portare di tre miglia a valle lo sbocco dello scarico nel Cavamento, viene respinta per non intersecare le ubertose campagne del *Serraglio Finalese* che un argine traversagno, legato a quelli longitudinali, separa dal *Serraglio Bondesano*. Il progetto è rifiutato anche nel 1689 quando lo ripropone l'ing. Boccabadati, considerata l'insufficienza dei chiaviconi messi alla foce del Canale dei Molini (abbandonati all'inizio del XVIII sec.), si cerca poi di fermare le acque del Cavamento con argini che mal si collocano in mezzo ai caseggiati e che sono ben presto travolti. Dopo una serie di studi dell'idraulico Venturi, tra il 1793 e il 1794 si scava un condotto di scarico delle acque uscite dai mulini superiormente alla città con buoni argini laterali, ma tagliando fuori i *Molini Inferiori*. Un ponte in sbieco, con travate a uso di chiavica detto *Ponte dei Sospiri* attraversa il Canale Venturi.

Anche la chiesa *Zocco del Muro*, alla biforcazione del Panaro costituente una soglia fissa di sfioro che evita l'elevarsi delle piene nel Ramo della Lunga oltre il punto critico per l'abitato, è ricostruita nei primi anni del XVIII sec. dal matematico Corradi che fa scavare una nuo-

va condotta che si indica con il nome del progettista. Ma nel 1770 bisogna rimetterci mano sistemando la chiusa a valle su proposta dell'idraulico Vandelli che cura la costruzione di un «robusto edificio formato da quattro gradini sopra un muro di fondazione contenuto da lunghe e simili spallature», secondo la descrizione del Lombardini.

A valle, circa 700 m, si colloca il *Boccaccio* del Canale dei Mulini e 300 m più sotto una chiusa a scatto che consente di alzare il livello delle acque ed avviarle alle macine.

Il progressivo ed inevitabile interrimento del fiume, causato anche da interventi idraulici voluti dallo Stato Pontificio per salvaguardare la vicina Ferrara, aumenta progressivamente le difficoltà di scolo nel Po.

Il paese animato e mortificato a un tempo dalle acque, subisce gravi danni dalle notevoli e scoraggianti piene, quali quella del 1677 che distrugge nel crepuscolo grigio l'antico borgo San Lorenzo e quella del 1770, detta *dei morti*, che oltre a un quartiere trascina con sé anche il convento delle Monache di Santa Chiara. Nel 1812 le acque incontenibili rompono i muri di difesa all'altezza delle scuole, atterrano quattordici case e causano la morte di ventisette persone. Più alto ancora è il livello raggiunto dalle acque il 30 settembre 1833... la loro altezza pare andare di pari passo con l'innalzarsi dei muraglioni per contenerle. Il 14 settembre 1842 il paese si salva solo perché il Panaro, mutevole e drammatico, ha rotto di fronte a Camposanto. La situazione di Finale è sempre più critica. Per condizioni proprie alla città il fiume qui è più minaccioso che altrove. Sulla china irreversibile di un degrado sempre più evidente, le acque si infiltrano al di sotto delle mura di contenimento di cui non si possono rinforzare le fondamenta sommerse.

L'8 luglio 1813 l'Ingegnere Bergolli propone di interrare il ramo della Lunga in città, di deviare tutto il Panaro in Cavamento spostandone il letto a est, allontanandolo di qualche centinaio di metri dai borghi di Finale, e trasferire i mulini lungo il nuovo corso del Reno che si sta approntando per immettere questo fiume nel *Po Grande*. Mentre si discute, una nuova piena del Panaro non lascia speranze e le acque si mostrano ri-

belli al punto che nel tronco del Ramo della Lunga «per alcune ore presero un movimento retrogrado verso lo Zocco del muro». Il fenomeno resta incomprensibile e non spiegabile con il mulinello vorticoso causato dall'ampia rotta apertasi nell'argine Fregni al di sopra di Finale perché il Cavamento continuava a scendere come natura comanda.

Nel 1837 infine si conviene sulle proposte Bergolli e nel 1839 si trova l'accordo con gli ingegneri del Governo pontificio con i quali si stende un preciso piano di interventi con l'obiettivo finale di condurre *l'intero corpo delle acque del Panaro* in Cavamento. Tutta una serie di problemi conseguenti sarebbe poi stata risolta dal Naviglio fatto proseguire da Bomporto fino a Finale. Molto tempo passerà prima che si avviino i lavori ed è come se ogni progettazione, smarrita nell'indugio pieno di tremuli colori delle case di Finale riflesse nelle acque dei canali, si incagli e si areni al momento di metterla in atto. Il rigore usato a tavolino che più di ogni altra cosa rispecchia, come solo può fare un trepido testimone oculare, le tragedie del momento sembra non avere futuro.

Storia nella storia, si affacciano altri personaggi, centrali in questa vicenda e in questo clima di affettuosa naturalità propria a tutte le storie lontane nel tempo e ambientate nella nostra memoria padana. Ricordiamo soltanto i componenti della famiglia Rosa, generazioni di mugnai, cronaca recentemente e sapientemente scritta da Mons. Francesco Gavioli, al cui studio, ricavato da un sacco di carte recuperate presso un antiquario, rimandiamo bastandoci questo riferimento che apre nuove possibilità di approfondimento come avviene di solito di fronte a un vecchio album di famiglia.

Tutto a Finale sembra irrevocabilmente fermo e destinato a non risolversi malgrado il fervore architettonico e artistico, segno di maturità sociale. Nel 1779 Finale è dichiarata città per decreto di Ercole III d'Este, ma già si annuncia il declino del centro, così come avviene per il gelo, sospeso nel cielo di tardo autunno, che anticipa l'inverno. Molto belle in ogni caso le considerazioni di Garuti: «A differenza di tanti altri centri della pianura emiliana e quindi modenese, tradizionalmente uniformati alla monotonia del paesaggio, su ampie distese di



campi, con le basse case allineate agli assi stradali, Finale, per la particolare conformità del suo aggregato, stretto da argini e solcato da corsi d'acqua e canali, assumeva una dimensione di spazi, di volumi, di prospettive così varia ed articolata, da renderlo certamente un centro inconsueto, unico per la bassa modenese... Non crediamo azzardato avanzare la similitudine con i centri della laguna adriatica: ne mancava solo la luce, ma certi angoli di Comacchio suggeriscono la validità del confronto».

Le strade intanto subentrano ai fiumi, assorbendo sempre maggior traffico. Le piene del Po del 1872 e del 1879 inducono a grandiosi lavori di bonifica, eseguiti a partire dal 1880, che prevedono lo scavo di un nuovo alveo per il Panaro in sostituzione dei due rami che attraversano la città. Lo spostamento a Est del Cavamento libera la cintura prativa a sud di Finale, adibita nel '900 a Foro Boario, mentre verso la Punta del Finale sorge la prima zona residenziale. Scompaiono i secolari mulini demaniali situati all'inizio dell'attuale Via dei Cappuccini, vengono abbattuti i vari ponti. L'invaso della darsena accoglie Piazza Baccarini: la direttrice del Panaro della Lunga è percorsa dagli attuali Viale Marconi e Via Roma.

A camminare, oggi, per le strade della città si possono osservare sul lato sinistro di Piazza Baccarini i residui murari dell'antica *chiusa Boccaccio* inframmezzata un tempo al Ramo della Lunga; nel lato ovest di corso Trento e Trieste antiche case mostrano ancora il muro esterno a strapiombo sul Ramo della Lun-



*Sbocco del Naviglio in Panaro presso Bomporto.*

*A fronte: i grandi portali che impedivano alle acque del Panaro di refluire in Naviglio.*

ga che scorreva dove oggi è il piano stradale; presso la Torre dei Modenesi, una casa d'abitazione regge il restante manufatto del *Bacino della Chiusa*, la conca che, consentendo il sollevamento delle acque, permetteva la navigazione. Gli archi dei portici, oggi liberi, occhieggiano con il gusto dell'osservazione paesana su una realtà che appare ancora datata e sfumata in una dignità espressiva che invita ad essere rivissuta, dimentichi che un tempo venivano otturati da muri che si elevavano ben puntellati, per 3,60 m sul lastricato delle contrade per arginare le frequenti piene. Finale ha perso per sempre l'elemento suo caratteristico: «delle

consolidate scenografie fluviali, luminose per i riflessi ed i bagliori sfumati dell'acqua sulle rive e sui porti, resta la memoria in deliziosi quadretti...»

Oggi ci si allontana da Finale verso nord, lungo la via Rovere. Senza saperlo si percorre l'arginatura sinistra del Ramo della Lunga. Finale rientra come si conviene nell'almanacco dei paesaggi padani. Perduti per sempre i chiarori e le malinconie che l'acqua sa sfoggiare, il suo tempo scorre come quello della natura e della campagna che lo circondano infine accomunato in un tessuto complessivo. Il Panaro si è congedato dalla scena e viaggia più veloce verso il Po.