



UNIVERSITÀ CA' FOSCARI
FACOLTÀ DI LETTERE E FILOSOFIA
CORSO DI LAUREA IN CONSERVAZIONE DEI BENI CULTURALI

TESI DI LAUREA

Il museo come testimonianza ed espressione della realtà
territoriale.

Il fiume Sile: ipotesi di uno spazio espositivo

Relatore: Prof. Luigi Fozzati

Laureanda: Federica Di Graci

Matricola: 777437

ANNO ACCADEMICO 2011 - 2012

Il museo come testimonianza ed espressione della realtà territoriale.

Il fiume Sile: ipotesi di uno spazio espositivo

INTRODUZIONE	3
1. IL TERRITORIO: DALLA CONOSCENZA ALLA TUTELA	
1.1 Il territorio e il paesaggio in relazione all'uomo	4
1.2 La percezione del paesaggio come polifonia di simboli	5
1.3 Leggere uno spazio	10
1.4 Acqua: elemento di disputa fra uomo e ambiente	11
1.5 Veneto acqueo e territorio fluviale	12
1.6 Nuove prospettive idriche per il Veneto	15
2. MUSEI PER IL TERRITORIO	
2.1 Progettare un museo	18
2.2 Ecomuseo: museo per il territorio	20
2.3 Principali centri museali del territorio veneto	21
2.3.1 Museo dei Grandi Fiumi di Rovigo	24
2.3.2 Septem Maria Museum	25
2.3.3 Museo Civico della Laguna Sud di Chioggia	28
2.3.4 Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme	29
2.3.5 Museo Archeologico del Fiume Bacchiglione	30
2.3.6 Ecomuseo “Le Terre del Brenta”	32
2.3.7 Museo della Bonifica di San Donà di Piave	33
3. IL SILE: PROGETTARE UN MUSEO PER IL TERRITORIO	
3.1 Un viaggio lungo il Sile: navigazione fluviale e peculiarità ambientali e storico-culturali	36
3.2 Ecomuseo del Sile: perchè progettarlo	57
3.3 Come immaginare un possibile ecomuseo del Sile	58
4. MAPPE CULTURALI PER L'ECOMUSEO DEL SILE	60
BIBLIOGRAFIA	79

INTRODUZIONE

Immaginare uno spazio espositivo che parli del territorio non si riduce ad un semplice esercizio museografico. Non si tratta solamente di stabilire delle collocazioni per collezioni evocative di mondi nascosti. Deve emergere con chiarezza la connessione tra realtà museale e paesaggio esterno, suscitando un coinvolgimento emotivo del visitatore. E' necessario partire inizialmente da un'attenta indagine speculativa sull'oggetto in esame, ovvero il territorio e tutti i contenuti ad esso correlati. Si pensi a termini come ambiente, paesaggio, luogo che differiscono nel significato, ma che tuttavia sono legati da un denominatore comune, che li stringe in un vincolo inscindibile. E' l'essere umano il protagonista indiscusso in questo articolato sistema di interazioni. Capire come la figura dell'homo agens sia decisiva nella componente territoriale, porta a vedere nel dato geografico il simbolo di un'identità culturale, nella quale la società si riconosce. Grazie alla filologia geoumanistica si possono dunque comprendere quei processi mentali che travalicano il mero giudizio estetico sull'oggetto a favore della significatività. Attraverso un approccio metodologico che proceda per gradi, sarà possibile analizzare il territorio avendo la consapevolezza che gli spazi paesaggistici sono il risultato di stratificazioni emotive e ragionate, che si vengono a formare nel tempo secondo una sorta di processo dinamico che coinvolge l'uomo e ciò che lo circonda. Stabiliti i sintagmi su cui lavorare, il passo successivo sarà individuare una strategia comunicativa per condividere il patrimonio culturale, sia esso naturale o culturale; l'ecomuseo, scegliendo la via dell'interdisciplinarietà, si mette a servizio della comunità fornendo dei contenuti facilmente codificabili come un racconto visivo.

La riflessione sulla creazione di una realtà espositiva dedicata al Sile si inserisce perfettamente come caso studio sulla ricerca di geografie dei sensi. Essa risponde alle necessità di testimoniare come questo fiume abbia determinato la fisionomia dei territori circostanti, creando un fortissimo senso di appartenenza negli abitanti del luogo, che con dedizione hanno permesso di traghettare sin ai nostri giorni ricordi di un passato pulsante. Non si tratta di far risorgere dalle ceneri immagini di un tempo lontano per riempire, come per una sorta di collezionismo, le stanze della mente. Non risulti perciò anacronistico parlare di navigazione fluviale sui burci, di antiche tradizioni legate al mondo contadino o per andare ancor più a ritroso citare l'encomiabile domesticazione delle acque ad opera della Serenissima. Dare voce al desiderio di tutelare il passato di un luogo nasce dalla presa di coscienza che esso ha un forte valore di contemporaneità, poiché intrecciato con il presente, che a sua volta rappresenta le fondamenta per il futuro. Un viaggio nel visibile e nell'invisibile che mai giungerà ad un approdo conclusivo, ma a nuovi e continui punti di partenza, entrando in sintonia con il senso della territorialità che, per la pluralità di significati, si apre all'orizzonte della conoscenza, tra scoperta e riscoperta della storia umana.

1. IL TERRITORIO: DALLA CONOSCENZA ALLA TUTELA

1.1 Il territorio e il paesaggio in relazione all'uomo

Contenere il significato di territorio entro definizioni sintetiche porterebbe ad un'indagine riduttiva. Descriverlo come una porzione di terreno delimitata da confini fa emergere in primo piano la componente geomorfologica, dato incontrovertibile e caratterizzante, ma che ne oscura il principio fondante del concetto, ovvero l'interrelazione con l'uomo. Appare efficace il pensiero di Claude Raffestin, che paragona il territorio ad un sintagma e l'uomo all'attore sintagmatico: ogni individuo, rapportandosi con uno spazio (concreto o astratto) e gli elementi che lo caratterizzano, crea un territorio. Nel binomio uomo-territorio si palesa una realtà dinamica, nella quale l'uomo plasma il territorio che risponde all'azione impressa, generando forme che hanno il carattere di transitorietà perché soggette a metamorfosi perenne. Il territorio diventa la traduzione formale delle necessità umane legate agli inevitabili cambiamenti sociali, in un rapporto dialettico tra artificio umano che si sovrappone alla natura reattiva.

Il concetto di paesaggio si pone su un piano differente rispetto al territorio. Anch'esso è legato ad una plasticità semantica, poiché non coincide solamente con uno spazio organizzato, ma anche con il senso della realtà materiale attribuita dall'uomo stesso, in una convergenza tra significato e significante.

Nella prospettiva del legame con l'elemento antropico, Aldo Sestini definiva il paesaggio scrivendo che:

“L'opera di tante generazioni si è accumulata e ciascuna di esse può aver modificato ciò che le precedenti avevano compiuto”.

Il paesaggio è interpretato come un prodotto sociale, un paradigma di iconemi che si mostrano nella scenografia paesistica come testimonianza dell'eterno susseguirsi di generazioni che reinventano modi di vita. Ancora Sestini ipotizza che:

“Si può ben affermare che i nostri paesaggi sono una creazione storica, sviluppatasi a poco a poco attraverso molteplici rimaneggiamenti”.

Il paesaggio è la sintesi del tempo, luogo della testimonianza e della premonizione, come scriveva Valerio Romani; è lo spazio dove si è sedimentata la storia e per questo assume un valore culturale. Nonostante si operi nel campo dell'astrazione, il paesaggio è legato alla dimensione della realtà e

come tale deve sottostare ad un processo di inquadramento, per cui si individua un valore culturale abbracciando l'unione tra l'ecologia di un territorio e la matrice antropica, ovvero quell'insieme di azioni umane che danno origine al paesaggio umanizzato.



L'Appennino del Giambologna a Pratolino (Vaglia, Firenze)

1.2 La percezione del paesaggio come polifonia di simboli

L'idea del paesaggio nasce nel momento in cui avviene quel processo attivo definito come percezione, per il quale si incorpora e introietta lo svelarsi e il rivelarsi del paesaggio stesso. Appare evidente come la percezione di uno spazio fisico non risponda a criteri di oggettività. Se pur l'elemento estetico presenti caratteristiche formali riconoscibili universalmente, esiste una visione soggettiva della realtà spaziale che il singolo elabora in virtù della propria sensibilità interpretativa, determinata principalmente dalla componente socio-culturale e spazio-temporale. Basti pensare ad una distinzione generale tra individui percettivi, come abitante del luogo e visitatore, per i quali l'atto del vedere li conduce verso geografie emozionali differenti. O ancora più netta appare la contrapposizione tra percezione di un geografo, che in fase analitica valuta una molteplicità di fattori per elaborare un risultato critico e di un artista, il quale attua una sorta di sintesi tra percezione della realtà apparente e fantasia creativa. Queste infinite mappe mentali assumono valore quando si saldano insieme in un sistema di condivisione intersoggettiva, volgendo alla creazione di una memoria collettiva.

L'atto percettivo assume un valore estremamente importante, tanto da essere contemplato nelle norme legislative in merito alla definizione di paesaggio:

“Il paesaggio designa una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni” (Capitolo 1, art 1 lettera a della Convenzione Europea del Paesaggio, firmata a Firenze nel 2000).

Nella riflessione sulla percezione del paesaggio come semiosi, il semplice atto del camminare si trasforma in uno strumento esplorativo che permette di avvicinarsi all'anima del paesaggio stesso e al contempo sviluppare una forma di coscienza del luogo.

“Le nostre spedizioni sono dei viaggi e alla sera ci riportano di nuovo nella vecchia terra da cui siamo partiti. La metà del percorso è fatto nel ripercorrere i propri passi. Noi dovremmo andare dritti per la via più corta, possibilmente nello spirito di eterna avventura, senza mai ritornare; preparati a rispediti indietro i nostri cuori imbalsamati solo come reliquie, nei nostri regni desolati.” (Henry D. Thoreau – Walking).

Si deduce quanto il camminare stabilisca una relazione con il pensiero e per questo diventa importante dedicare spazi a questa attività.

Non a caso si vedono fiorire innumerevoli percorsi letterari come possibilità di percezioni alternative. E' il caso del parco letterario dedicato ad Ippolito Nievo, realizzato presso la fontana di Venchieredo, citata nelle *Confessioni di un italiano*, situata nei pressi di Cordovado, a sud di Pordenone. E' stata definita l'area interessata dalla riqualificazione, con la pulizia della sorgente, la preservazione della vegetazione circostante e la creazione al suo interno di un sentiero attrezzato destinato al turismo sostenibile.



Il sentiero del parco della fontana di Venchieredo



La fontana e il parco di Venchieredo (Sesto al Reghena)

Celebre il sentiero Rilke, una passeggiata panoramica tra Duino e Sistiana, nel Golfo di Trieste. Il percorso, dedicato al celebre poeta praghese Rainer Maria Rilke, che qui trovò l'ispirazione per le sue *Elegie duinesi*, è stato recuperato dall'abbandono alla fine degli anni ottanta del secolo scorso. Il tracciato permette di osservare le eccellenze ambientali dell'area, vale a dire le falesie di Duino (riserva naturale), le pinete del Carso e le postazioni della seconda guerra mondiale.



Sentiero Rilke con il castello di Duino sullo sfondo

A Fossalta di Piave, in provincia di Venezia, è stato recentemente inaugurato un itinerario storico-culturale chiamato “La guerra di Hemingway”, dal carattere estremamente innovativo. Lungo il percorso che si sviluppa fra l'argine del Piave e la campagna adiacente, sono state disposte delle steli presso i siti legati all'esperienza dello scrittore durante il primo conflitto mondiale. Il visitatore, procedendo a piedi o in bicicletta lungo questo anello, può avvalersi di un'audioguida scaricabile di volta in volta dai QR CODE, posti sulle steli, che illustrano i diversi luoghi citati dall'autore stesso.



Il Piave visto dall'argine di Fossalta, nei luoghi di Hemingway

Nel camminare si vengono a sviluppare innumerevoli azioni-reazioni. Francesco Careri in “*Walkscapes. Camminare come pratica estetica*”, propone un esperimento ludico di libera associazione tra parole disposte su tre diverse colonne, per cui intrecciandole si ottengono una serie di azioni da leggere e agire.

attraversare	un territorio	camminare
aprire	un sentiero	
riconoscere	un luogo	
scoprire	vocazioni	
attribuire	valori estetici	
comprendere	valori simbolici	
inventare	una geografia	orientarsi
assegnare	i toponimi	
scendere	un burrone	
salire	una montagna	
tracciare	una forma	
disegnare	un punto	
calpestare	una linea	perdersi
abitare	un cerchio	
visitare	una pietra	
raccontare	una città	
percorrere	una mappa	
percepire	i suoni	
guidare	gli odori	errare
osservare	le spine	
ascoltare	le buche	
celebrare	i pericoli	
navigare	un deserto	
annusare	una foresta	
accedere	un continente	immergersi
incontrare	un arcipelago	
ospitare	un'avventura	
misurare	una discarica	
captare	altrove	
popolare	sensazioni	
costruire	relazioni	vagare
trovare	oggetti	
prendere	frasi	
non prendere	corpi	
pedinare	persone	
inseguire	animali	
entrare	un buco	inoltrarsi
interagire	un grigliato	
scavalcare	un muro	
investigare	un recinto	
seguire	un istinto	
lasciare	un binario	
non lasciare	tracce	andare avanti

1.3 Leggere uno spazio

Nella prospettiva della tutela, conservazione e valorizzazione del territorio, scaturisce l'importanza di saper leggere il testo paesaggistico, imparandone la grammatica per individuare i tratti distinguenti che lo rendano un luogo riconoscibile, generatore di senso.

“Il semplice guardare una cosa non ci permette di progredire. Ogni guardare si muta in un considerare, ogni considerare in un riflettere, in un congiungere. Si può dire che noi teorizziamo già in ogni sguardo attento rivolto verso il mondo.” (Teoria dei Colori – J.W. Goethe)

Non si tratta infatti di una semplice perlustrazione visiva che mira a cogliere solamente i tratti estetizzanti: si tratta di penetrarne l'essenza, con occhi esteriori e interiori, secondo un processo filologico e semiotico atto a riconoscerlo come una realtà transeunte, legata alla sinergia di flussi naturali e azioni antropiche che si perpetua nel tempo. Il paesaggio va riconosciuto come la rappresentazione del vissuto umano, un prodotto storico-sociale in perenne cambiamento, che tuttavia conserva gli echi del passato e dunque la sua memoria.

Quando l'esplorazione conoscitiva di un territorio approderà a coglierne la sua unicità, solo allora si produrrà un luogo riconoscibile. Un luogo deve manifestare la propria identità, evocare immagini che abbiano una risonanza simbolica in tempi odierni dove culture differenti intrecciano i loro percorsi, talvolta mescolandosi in un orizzonte indifferenziato e dimenticando l'importanza dell'alterità come valore. Abbracciando il concetto di territorialità si sviluppa così un “senso del luogo”, che varia tra sentimenti diversi tra loro, orientandosi verso la topofilia, quando si innesca un'affezione che si carica di tinte emotive, o verso la topofobia, quando invece si sviluppa un'avversione verso un luogo dove appare indecifrabile l'interconnessione fra le sue varie componenti. E' fondamentale individuare i fattori responsabili dei principi di deterritorializzazione, che si sono concretizzati in quegli atti di prevaricazione allineati a logiche di mercato che favoriscono produzioni omologate, propugnandole come porti sicuri; si contrappongono fortemente a quella che dovrebbe essere la caratteristica prima di luogo, ovvero il valore identitario dato dalla specificità culturale e geomorfologica. Marc Augé chiama “non luoghi” questi spazi ostili, non codificabili ed effimeri, poiché risultano elementi di rottura che disarticolano i nessi culturali. Sono figli di una filosofia cannibalistica che divora il tempo e vede nei richiami delle antiche società tradizionali un ostacolo all'evoluzione umana.

Una strategia auspicabile per difendersi dall'incultura e dall'inconsapevolezza, principali responsabili della manomissione del paesaggio, dovrebbe manifestarsi nell'equilibrio tra intervento umano e risposta dell'ambiente, attuabile solo se la memoria collettiva si radica come postulato

nelle pratiche comportamentali. L'intersezione tra saperi diversi che agiscono sul territorio rappresenta una soluzione efficace per un'attenta indagine, che deve trascendere l'atto sterile di ricerca a favore di conoscenze che servano da collante per future copianificazioni ambientali, che riflettano sul presente e sulle potenzialità del futuro, coniugandoli a valori ambientali, identitari e storici.

1.4 Acqua: elemento di disputa fra uomo e ambiente

Il mondo liquido è testimone autorevole della diatriba tra uomo e natura. Caratterizzata da un'azione morfogenetica perenne, raccolta, convogliata, incanalata, distribuita, l'acqua ha determinato la nascita di grandi civiltà stringendo rapporti di alleanza e assumendo in tal modo valore storico ed economico. Il territorio vissuto ha portato alla creazione di un autentico simbolismo dell'acqua concettualmente dicotomico, evidenziandone la natura ostile e al contempo vivificatrice, verso la quale contrastano sentimenti opposti di speranza e paura.

Acqua miracolosa, acqua purificatrice, acqua fonte di vita, acqua come forma di potere; ma acqua anche come forza ostile, che nell'assenza o nella sovrabbondanza determina il destino degli uomini. L'acqua è la metafora dell'esistenza umana: ha in sé morte e vita. Lo stesso Leonardo Da Vinci sosteneva che nell'acqua risiede il segreto della possibile prosperità e nel suo controllo la stabilità della ricchezza. Le vie d'acqua sono portatrici di un forte senso estetico e generatrici di suggestioni, che nel tempo hanno ispirato le sensibili arti umanistiche. Nella loro contemplazione, ci si immerge in una dimensione atemporale, onirica, nella quale è possibile entrare in contatto con le nostre origini ancestrali.

I fiumi sono corridoi culturali lungo i quali si sono creati luoghi d'identità, generatori di spazi pubblici, di culture e stili di vita, dove la storia ha preso forma seguendo il movimento e i cicli dell'acqua. La cultura del fiume è la cultura del flusso e della comunicazione, che viaggia come la sua corrente e raccoglie il divenire come il deposito di sedimenti, con lentezza e impercettibilità, ma con mutamenti inesorabili. L'acqua portava notizie: coste ed acqua furono i principali mezzi di comunicazione e il porto un luogo di incontro, assimilazione ed interazione tra più culture.

L'uomo è intervenuto cercando di controllare questo elemento morfologico inafferrabile, che ha saputo rispondere con forza a cambiamenti invasivi.

Primordiali segni di cambiamento nel rapporto tra acqua e società, pur tuttavia concausa di una parallela crescita della navigazione interna, si intravedono nella perdita dell'egemonia marittima verso la fine del XVI secolo, che vede uno stravolgimento di portata epocale con la scoperta dell'America, quando le navi hanno cominciato a percorrere nuove rotte commerciali, sgretolando

il principio talassocratico del Mediterraneo, divenuto realtà periferica. Il mare, antico cardine su cui ruotava parte del potere dominante della penisola, lentamente viene allontanato dal sentimento comune. Fino al 1700 era comunque possibile parlare del costruire secondo natura, ovvero ritenendo la matrice fluviale parte integrante della fisionomia di un luogo. Si è iniziato a trascurare la morfologia fluviale con l'avvento della rivoluzione industriale, che ha portato radicali trasformazioni sul piano economico, quando "si è passati da una civiltà di legno e della carbonella ad una società del ferro e del carbon fossile" come ipotizzava Fernand Braudel, in cui la compressione delle acque portava ad esaltare la terra edificabile come strumento produttivo di energia e tecnologia. Quali furono le conseguenze dei volontari atti di emarginazione dei fiumi nelle pianificazioni territoriali sono piuttosto evidenti. I corridoi fluviali nel corso del tempo sono diventati dei semplici corsi d'acqua, perdendo gradualmente la loro prerogativa di sistemi ecologici autodepuranti e di contesti naturalistici. Questo fenomeno è avvenuto in seguito al cambiamento della morfologia fisica del territorio, causato da azioni antropiche quali: l'agricoltura intensiva, che porta le coltivazioni fino ai margini dei fiumi, l'urbanizzazione, che ha portato al tombinamento delle acque superficiali, l'artificializzazione delle sponde, il restringimento e la canalizzazione degli alvei, la bonifica totale delle zone umide e l'edificazione selvaggia anche nelle zone golenali o soggette ad allagamenti periodici.

1.5 Veneto acqueo e territorio fluviale

L'acqua costituisce l'elemento armonico di continuità materiale tra le componenti ambientali che disegnano l'area veneta. Terra ricca di memorie d'acqua. Lo testimonia il dominio di Venezia che ha sfidato un territorio di difficile insediamento, com'è quello della laguna, sfruttandone i suoi vantaggi per affermarsi di diritto come Repubblica marinara. Denis Cosgrove parla di Venezia come città che ha prodotto uno dei paesaggi più significativi in Italia, inserita perfettamente nell'economia cinquecentesca come capitale del commercio dell'Europa occidentale.

Nel "Veneto dei fiumi" una diffusione capillare dei corpi idrici ha condizionato il *modus vivendi* di un popolo, il quale nei millenni ha saputo convivere e governare un territorio in divenire.

Il rapporto tra uomo e risorse idriche emerge chiaramente a partire dal Neolitico, quando si vedono sorgere insediamenti antropici attorno a zone lacustri, o in prossimità di corsi fluviali. Ma l'aspetto più interessante è rappresentato dal culto delle acque che si sviluppa a partire da questo momento. Dal Sile sono venute alla luce spade di bronzo, deposizioni riconducibili a corredi funerari di guerrieri o ad offerte votive della casta stessa; così anche l'area patavina parla di aree cultuali, come testimoniano le ceramiche e i bronzetti provenienti da Adige e Bacchiglione legati al culto di Pora

Reitia, dea veneta legata alla fertilità e allo scorrere dei fiumi.

Nel trattato *Geografia*, di prima età imperiale romana, Strabone definisce “mirabili” le vie fluviali venete, facendo comprendere come anche per coloro che giungevano da terre lontane fosse chiaramente percepibile l'importanza di queste vie di comunicazione che, oltre a connotare paesaggi disegnandone scenari di ricca fertilità, permettevano trasporti agevoli. Magno Aurelio Cassiodoro testimonia l'esistenza della navigazione fluviale al traino in territorio veneto nel periodo tardo-antico. Non si tratta propriamente del metodo dell'alzaia, che si svilupperà nel Medioevo e praticato fino alla metà del Novecento, grazie all'utilizzo di animali da soma, come cavalli e buoi, che dalle strade poste sulla sommità degli argini dovevano trainare imbarcazioni di diverso tipo (burci, rascone, bucintori, padovane, gabarre); i naviganti di Cassiodoro usavano tirare le carene con funi.

La consapevolezza dell'importanza dei fiumi fu acquisita pienamente dalla Venezia cinquecentesca, capitale mercantile indiscussa del Mediterraneo. A partire dalla seconda metà del XVI secolo, l'impegno amministrativo della Serenissima sarà particolarmente attento al controllo e alla gestione del patrimonio idrico, per agevolare la supremazia sulla terraferma, fonte di reddito alternativo dopo lo spostamento delle correnti di traffico verso l'Atlantico. Interesse che si manifesta apertamente, in un dialogo tra saperi e poteri, nel 1604 con il taglio di Porto Viro. Grande opera idraulica che ha inizio nel 1600: si devia il corso del fiume Po da Cavanella Po nella sacca di Goro, dove avvenivano gli interscambi commerciali diretti verso l'area padana. In tal modo la Serenissima avrebbe messo fuori uso gli approdi pontifici, assicurandosi il controllo esclusivo delle foci. Le relazioni dei rettori veneziani parlano in maniera dettagliata delle caratteristiche del Polesine, un territorio dove il rapporto uomo-acqua-terra appare estremamente complesso. I costanti interventi di bonifica e regimentazione idraulica, lo hanno reso un luogo di grandi esperienze sul controllo delle acque. La preoccupazione per i fiumi della Serenissima risulta prioritaria rispetto ad altre problematiche, perché era radicata la convinzione che l'acqua fosse un elemento di unione tra isole e terraferma, perciò una questione sociale. Che i fiumi fossero le autostrade del medioevo lo testimonia il continuo lavoro di collegamenti fra i diversi centri del Veneto. Il canale Battaglia, fatto scavare verso la fine del XII secolo, era un'idrovia che per la Serenissima aveva un'importanza commerciale di primo piano, poiché da un lato si spingeva verso i colli Euganei e dall'altro si intersecava con il Bisatto, emissario del Bacchiglione e del lago di Fimon, confluendo nel canale Vigenzone per poi giungere a Chioggia. Il canale Piovego è altro naviglio artificiale che assieme alla creazione del porto fluviale di Portello fa aumentare gli scambi commerciali tra Venezia e Padova, dunque la terraferma. Il Brenta vecchio diventa un'importante via di transito dalla città lagunare a Padova e alla campagna veneta, regolata da numerose conche di navigazione dette anche chiuse, “ascensori idrici” che congiungevano corsi d'acqua di diverse altezze e permettevano di

risalire o discendere il fiume.



Cimaroli *Veduta della chiusa sulla Brenta al Dolo*

Tutte le città erano collegate tra loro e tutte erano in comunicazione con la laguna e il mare. In questa rete d'acque, i porti fluviali rappresentano punti di controllo per la navigazione interna e allo stesso tempo di riscossione delle imposte fiscali sulle merci in transito. Si ricordi la presenza delle Fraglie, corporazioni o scuole controllate dal Consiglio dei Dieci, deputate alla navigazione interna fluviale; importanti erano le fraglie degli Acquaroli, che fornivano acqua potabile a Venezia.

Un territorio a matrice e a circolazione acquea come il Veneto, guidato da una città come Venezia che nell'acqua ha visto la sua nascita, la sua ricchezza e un mezzo espansionistico, ha compiuto un'inversione di rotta. Il lento declino della navigazione commerciale, successivo al secondo dopoguerra, ha portato ad interrare canali a favore del trasporto su rotaia e su gomma, trasformando i connotati caratteristici delle città venete in un'immagine di “mise à mort” come definirebbe André Guillerme.

Attualmente sono rimaste poche idrovie navigabili: l'anello fluvio-lagunare, la Litoranea Veneta e il canale di Valle. L'anello fluvio-lagunare è il percorso di navigazione che collega Padova, Battaglia, Chioggia e Venezia, caratterizzato da diverse aste fluviali, ovvero il canale Battaglia (da Bassanello a Battaglia), il Vigenzone (da Battaglia Terme a Brondolo), il Naviglio Brenta (da Fusina a Padova

via Riviera del Brenta) e da un tratto in laguna (da Brondolo a Venezia via Pellestrina).

La Litoranea Veneta collega Venezia a Monfalcone, sfociando nel golfo di Trieste a Punta Sdobba. E' rappresentata da una serie di canali paralleli alla linea di costa del mar Adriatico, alternati a tratti di fiume (Sile, Livenza, Lemene, Tagliamento e Isonzo) ed è in parte interna alle lagune di Marano e Grado. Sono presenti lungo il percorso sei conche: Conca del Cavallino sinistra, Conca del Cavallino destra, Conca di Cortellazzo, Conca di Revedoli, Conca di Bevazzana destra, Conca di Bevazzana sinistra. Il canale di Valle o idrovia Po-Brondolo, parallelo al mar Adriatico, collega Chioggia, dunque la laguna, al Po, attraversando come in un incrocio il fiume Adige, in località Cavanella d'Adige.

Questi percorsi fluviali vengono sfruttati particolarmente per scopo turistico. Nella zona di Padova, ad esempio, è noto il Burchiello, che propone escursioni in battello alle Ville Venete della Riviera del Brenta, grande testimonianza di architettura inserita in un dialogo perfetto con l'elemento naturale circostante. Si possono citare ancora le escursioni lungo il Bacchiglione, grazie alle quali è possibile navigare da Padova a Selvazzano, quelle lungo la Riviera Euganea, che collegano Padova a Monselice e ricalcano l'antico percorso di Francesco Petrarca e la navigazione turistica lungo il Sile e la Litoranea Veneta.

Sorge la domanda: “Dove approderà la cultura dell'acqua e come si configurerà l'orizzonte idrografico del Veneto?”

1.6 Nuove prospettive idriche per il Veneto

Il Veneto non può che ripartire dall'acqua per integrarsi in un processo evolutivo che travalichi il confine regionale. Ridisegnare il suo aspetto attorno all'elemento primo che lo caratterizza, significa proporre un'alterità capace di relazionarsi con differenti realtà economico-politiche.

L'acqua dovrebbe assumere un ruolo di primo piano nell'alfabeto dell'immaginario progettuale per rigenerare la forma urbis, per restituire un equilibrio geomorfologico che determina i sistemi di vita degli individui.

Un approccio metodologico convincente nasce in primo luogo da uno studio capillare del territorio, a carattere interdisciplinare e transdisciplinare per creare una solida base conoscitiva. Riconquistare le acque significa: rifarsi alla morfologia della struttura fluviale, comprendendo la natura fluida dell'acqua e la sua attività di modellamento sulla superficie terrestre, rispettare i sistemi idrici naturali, restituendo lo spazio sottratto in passato e ripristinando il deflusso, salvaguardare il contesto geografico circostante per non comprometterne la stabilità e l'equilibrio.

Il “fatto d'acqua”, che inizialmente interessava solamente l'ambito naturalistico-ambientale,

ricomincia ad entrare nelle politiche di gestione del territorio, volte alla ricerca di rinnovate attività connesse. Ripristinare la geomorfologia acquee non vuole impedire al progresso di misurarsi con il tempo della globalizzazione; mira a recuperare una realtà complessa, da inserire in nuove logiche urbanistiche, che si rivolgono al passato per proiettarsi nel futuro. Per sedimentare la cultura dell'acqua è necessario far riscoprire tesori sommersi e le potenzialità che essa riesce a comunicare. Punto di partenza è l'esegesi di questo grande patrimonio lasciatoci in eredità, che non può permettersi di essere minacciato da logiche sprezzanti verso una memoria collettiva che deve rimaner viva.

In questa prospettiva di valorizzazione e rilancio infrastrutturale delle vie d'acqua si inseriscono gli interventi di recupero e rinaturalizzazione dei corsi d'acqua portati avanti da enti territoriali come i Consorzi di Bonifica del Veneto e da studi specializzati come il CIRF (Centro Italiano di Riqualificazione Fluviale).

Il processo di restituzione alla comunità di fiumi e canali, con il miglioramento estetico delle sponde e la possibile riappropriazione delle aree adiacenti, è stato messo in pratica in anni recenti dal Consorzio di Bonifica Dese Sile (ora Acque Risorgive dopo la fusione con il Consorzio Sinistra Medio Brenta). L'ente territoriale per la gestione delle acque nella terraferma veneziana nel 2008 ha concluso una serie di opere di riqualificazione sulla propria rete idrografica, in particolare sui fiumi Zero e Marzenego. Gli interventi effettuati sul basso corso dello Zero hanno permesso l'ampliamento dell'alveo fluviale, l'incremento della vegetazione riparia e la costituzione di specchi lacustri per la fitodepurazione delle acque, garantendo allo stesso tempo la sicurezza idraulica e la riduzione delle sostanze inquinanti nel fiume e nella laguna.



Riqualificazione del basso corso dello Zero: golene a vegetazione arborea

I lavori inerenti il Marzenego hanno riguardato la sistemazione delle sponde nel centro storico di Mestre, con la creazione di un nuovo percorso pedonale in grado di qualificare e ridare valore al tessuto urbano della città.

Altri esempi di valorizzazione dei corsi d'acqua, che non comprendono però opere idrauliche nell'alveo quanto interventi su sponde e arginature, sono le greenways dei fiumi Sile e Livenza, che si propongono di incentivare l'offerta turistica lungo i due importanti corridoi fluviali. I due itinerari ciclo-pedonali, definiti rispettivamente GiraSile e GiraLivenza, costituiscono dei tracciati che si sviluppano in prossimità del fiume, sfruttando gli argini o la viabilità campestre e che collegano fra loro le eccellenze territoriali situate lungo la via d'acqua, come siti naturalistici, architetture, manufatti idraulici, porti e borghi rivieraschi.

La riqualificazione fluviale è un insieme integrato e sinergico di azioni e tecniche, atto a migliorare la qualità della vita in modo duraturo ed equilibrato, in senso intragenerazionale e intergenerazionale. Riqualificazione è un atteggiamento mentale, reso possibile dalla maturazione verso una nuova sensibilità ambientale.

2. MUSEI PER IL TERRITORIO

2.1 Progettare un museo

Il museo è il luogo della memoria. Lontano dall'essere un contenitore silenzioso di oggetti, dalle fattezze cimiteriali, come con toni provocatori definiva Marinetti, oggi si fa portatore di un valore sociale estremamente importante: raccontare il patrimonio culturale dell'essere umano, risorsa prima per lo sviluppo di una società. La nuova idea di museo fece formalmente il suo esordio nel 1972, quando a Santiago del Cile si tenne una conferenza dell'ICOM (International Council of Museums), nella quale si fornirono i principi fondamentali sui quali si sarebbero dovuti progettare gli spazi museali:

- il museo è a servizio dell'uomo
- il museo non deve essere una struttura chiusa al tempo e allo spazio
- esistono più forme di espressione culturale
- il professionista museale è un essere sensibile al cambiamento sociale
- il visitatore ha una funzione attiva che partecipa alla crescita del museo.

Nella concezione moderna, il museo diventa un sistema dinamico, un'istituzione deputata alla comunicazione che pone al centro il visitatore, reso protagonista dello spazio museale stesso. La sfida parrebbe piuttosto ardua, consapevoli che l'utenza appare estremamente diversificata ed è composta inoltre da soggetti culturalmente distanti dal museo, percepito come una struttura staccata dalla vita quotidiana. Studiare il visitatore significa capirlo. Per capirlo si devono considerare i fattori che determinano la sua attenzione e il conseguente apprendimento: il fattore contenuto e qualità dell'esposizione, il fattore visitatore come individuo e il fattore sociale nei termini dell'approccio con il museo stesso.

E' importante dunque avere una visione generale delle caratteristiche del pubblico fruitore, offrendo quante più proposte possibili di opportunità interattive con la collezione. E se l'intenzione è incrementare il pubblico sarà necessario che la progettazione di un museo sia organizzata in maniera sistematica, guidata dalla volontà di trasmettere un messaggio chiaro, intellegibile per chiunque, affinché l'esperienza museale si trasformi in un viaggio visivo di scoperta e conoscenza. La forma visiva, ancor più della forma linguistico-letteraria, porta ad un'informazione diretta; dunque la disposizione e la quantità degli oggetti presenti esercita un'influenza precisa sul visitatore, creando una forma di attrazione estetica ed intellettuale. La componente spaziale, quale l'ambiente in cui muoversi, deve mostrarsi come un itinerario esplorativo libero, non prestabilito e controllato.

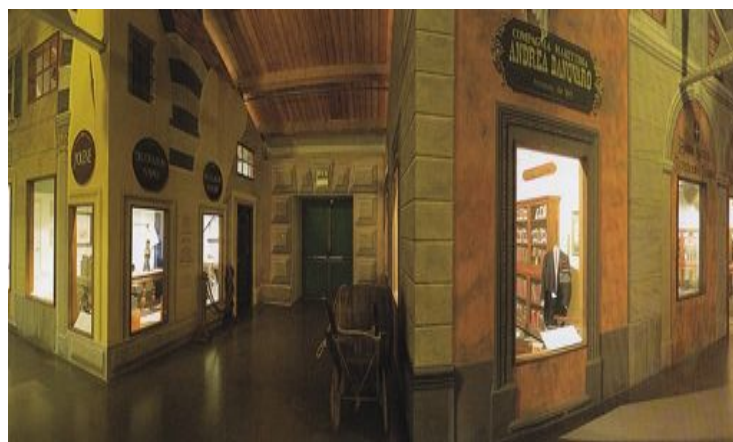
Caso da portare come esempio è l'ormai noto Galata Museo del Mare a Genova, inaugurato nel

2004, che ha ottenuto un certificato d' eccellenza Tripadvisor (sito dedicato al turismo) per il 2012. Il suo successo è stato determinato dall'aver elaborato un progetto che coinvolgeva una rete di collaborazioni, tra il pubblico e il privato, unite dall'obiettivo comune di valorizzare Genova, aprendola in tal modo ad un panorama internazionale.



Veduta del bacino antistante il Museo Galata di Genova

Il punto di partenza è stato capire il contesto in cui sarebbe sorto, creando un continuum tra spazio espositivo e territorio; ciò ha determinato una scelta oculata della collezione, composta da oggetti rappresentativi e valorizzata grazie a strategie di allestimento, tali da non creare un senso di disorientamento nel visitatore. L'oggetto esposto doveva diventare un “ponte” tra pubblico e identità marittima genovese.



Ricostruzione della zona portuale di Genova all'interno del Museo Galata

In linea con la nuova tendenza contemporanea di museografia, gli spazi del Galata si presentano

ampi e modificabili, affinché possano godere della possibilità di eventuali trasformazioni e modifiche future. Promuovere un museo di queste proporzioni significava elaborare un sistema di autoprotezione finanziaria, che si è concretizzato nella partecipazione diretta e continuativa di soggetti economici locali ad un progetto inserito perfettamente nella storia della città.

Un museo dev'essere una realtà vivente capace di portare ad un coinvolgimento emotivo, dove semplicità ed efficacia espositiva diventano scudi per allontanare il simulacro della teca polverosa e veicolare il principio fondamentale che il sapere è un fatto collettivo del quale dobbiamo avere piena consapevolezza. Ragionare sull'aspetto sociale significa anche rendere il museo un'entità capace di instaurare un rapporto sintonico con il tempo storico, in continuo mutamento.

2.2 Ecomuseo: museo per il territorio

Per definizione l'ecomuseo è il museo aperto verso una prospettiva territoriale, prestando attenzione al legame tra comunità e territorio, in perpetuo cambiamento ed evoluzione, così come è la comunità che lo esprime e lo interpreta. Vede i suoi albori intorno gli anni Settanta del Novecento in Francia, grazie al contributo di George Henry Rivière e altre figure cardine come Hughe de Varine. Rivière vede nell'ecomuseo uno specchio dove una popolazione si guarda per riconoscersi, per capire il territorio in cui abita e in cui hanno abitato le popolazioni che l'hanno preceduta. E' una realtà che la comunità offre ai propri ospiti per farsi meglio comprendere, per far conoscere i propri usi, tradizioni, la propria vita. In virtù di tale principio, l'ecomuseo ha un senso laddove una comunità voglia mantenere vive le radici con la propria terra e dunque testimoniare la propria identità geografica, in una partecipazione attiva che la rende allo stesso tempo soggetto e oggetto del museo.

L'ecomuseo prevede una fruizione alternativa rispetto alle tipologie tradizionali museali. Anche se restano valide le linee guida generali portate avanti dalla nuova museologia, esistono tuttavia “normative” precise che dovrebbero essere seguite in fase di progettazione di un ecomuseo, sintetizzabili in alcuni punti fondamentali.

1- *Studio approfondito sul territorio.* L'intento di componenti interdisciplinari è indispensabile, affinché la conoscenza del territorio acquisisca un carattere di scientificità, cogliendone gli aspetti di trasformazione.

2- *Fonti.* Le fonti a cui si fa riferimento devono essere accessibili a chiunque e possono essere create dal museo o di provenienza esterna. Non si pensi di operare solamente nell'ambito teorico, perché anche il semplice osservare può contribuire allo sviluppo dell'ecomuseo.

3- *Collezione.* Più correttamente si dovrebbe parlare di patrimonio culturale, che per natura è

destinato a crescere ed arricchirsi. Una buona pratica dovrebbe prevedere un censimento sistematico e soprattutto un costante monitoraggio. Tutto ciò che si vuole testimoniare dev'essere unicamente legato al luogo, perché in caso contrario verrebbe a perdersi l'obiettivo del museo, vale a dire rivitalizzare il legame tra cittadini e ambiente.

4- *Progetti espositivi*. Ogni progetto espositivo deve puntare verso un'istruzione cognitiva, stimolando l'emozione e la curiosità, senza mai prescindere dallo scopo di raccontare l'identità del territorio.

5- *Partecipazione attiva*. La comunità dev'essere incoraggiata a collegarsi alle attività del museo con qualsiasi tipo di iniziativa, così da concorrere al suo sviluppo.

6- *Attività extramuseali*. Poiché l'ecomuseo è una realtà nata per il territorio, dev'esserci uno scambio continuo e reciproco tra le attività interne ed esterne al museo.

E' chiaro che la compresenza di soggetti deve avere come comun denominatore un unico obiettivo e risorse finanziarie per portarlo avanti. Le amministrazioni dovrebbero partecipare attivamente, considerando l'ecomuseo una parte integrante della comunità e ancora un organo vitale per rinnovate politiche di governo più consapevoli.

2.3 Principali centri museali del territorio veneto

Numerose sono le realtà museali in Veneto che parlano delle culture materiali del territorio. Nella maggior parte dei casi, non si tratta precisamente di ecomusei organizzati come tali; tuttavia hanno come obiettivo comune testimoniare la storia del territorio in cui sorgono. Appare evidente l'intento pregevole di raccogliere, tutelare, riportare alla luce memorie di un passato che non si vuole siano dimenticate, secondo modalità in alcuni casi efficaci, ma in altri poveri in termini di attrattiva.

Certamente non aiuta l'aspetto economico deficitario che rappresenta un forte limite al mantenimento, ma soprattutto alla crescita di tali strutture. Il quadro globale delle risorse finanziarie dovrebbe essere monitorato con attenzione e continuità, stabilendo un prospetto di bilancio preventivo capace di prevedere entrate e uscite. Le entrate provengono principalmente da: stanziamenti regolari dell'amministrazione proprietaria, contributi di enti, donazioni e lasciti, sponsorizzazioni, introiti diretti per servizi a tariffa (come l'ingresso). L'autofinanziamento rappresenterebbe una valida strategia per accumulare fondi utili, ricalcando un metodo aziendale che non deve spaventare, poiché l'obiettivo non mira ad economizzare la cultura, bensì tende ad una gestione più consapevole che richiami visitatori e sia proiettata verso la valorizzazione e la conservazione del bene culturale. Come esempio si prenda in esame il Museo Civico di Chioggia, che ha fornito dei dati precisi per il bilancio relativo al 2011. E' sufficiente l'analisi di tre dati per

capire la situazione generale del museo.

- Numero personale: 5 unità rappresentate dal direttore, dal personale di vigilanza, dal referente bookshop e didattica, da un operatore tecnico a tempo parziale.

- Numero visitatori: i visitatori (comprensivi di didattica, mostre, gruppi) sono stati 5910.

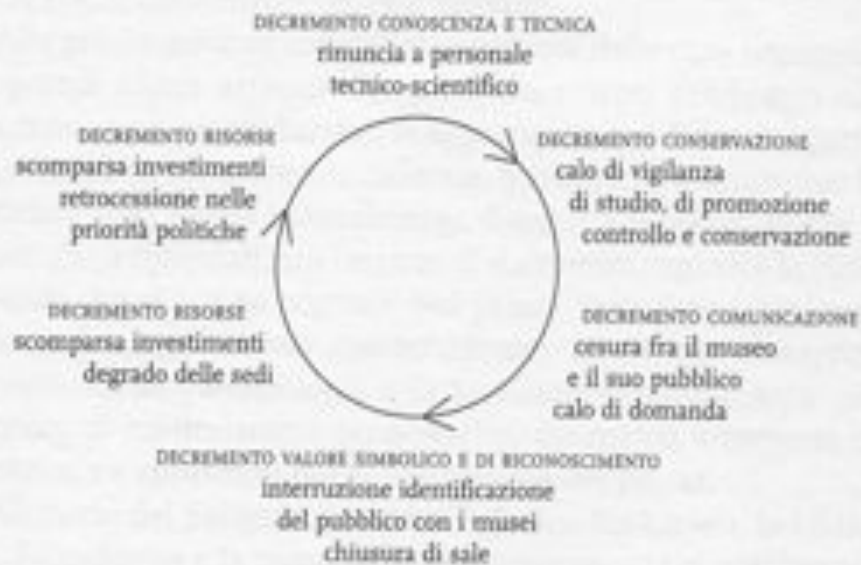
- Finanziamenti: comunali.

Il numero di visitatori annuo non appare così significativo e pensando che il museo viene frequentato soprattutto da gruppi di studenti o turisti, l'affluenza e di conseguenza le entrate per l'ingresso si presentano come dati di entità esigua. Realtà avvalorata dal numero di personale, piuttosto scarso per un museo di discrete dimensioni e situato nel centro di una cittadina ad alta densità turistica. Se si aggiunge il dato sui fondi che vengono erogati dal comune, sicuramente non copiosi, emerge chiaramente l'impossibilità di rinnovarsi come struttura comunicativa. La staticità conseguente che si viene a determinare pregiudica l'affluenza di pubblico e poco può servire quel progetto di istituire un biglietto unico per favorire l'entrata ai due musei cittadini, il Civico e il Museo di zoologia Adriatica "G. Olivi", in cooperazione con l'Università degli Studi di Padova.

Se un museo sul territorio rappresenta l'espressione di una fusione tra ambiente e cultura, visitarlo significa poter capire come esso possa rappresentare uno strumento per la comprensione del presente che guarda al futuro in una prospettiva di innovazione consapevole. Partendo da questo principio, sarebbe auspicabile trasformare tali realtà secondo un concetto di modernità museografica, che solo in pochi casi appare accennata. Riprendendo il concetto della centralità dell'utente, un uso alternativo delle nuove tecnologie potrebbe riattivare il circuito comunicativo tra utente e museo reale, per avvicinare quel pubblico scettico verso percorsi conoscitivi che disorientano anziché suscitare curiosità.

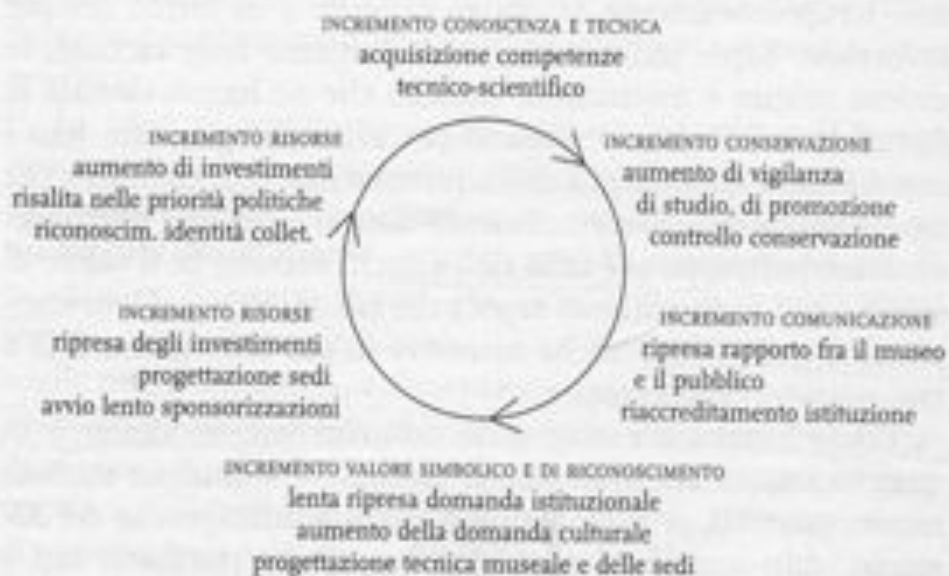
PROCESSO DI INVOLUZIONE

Circolo vizioso



PROCESSO DI EVOLUZIONE DEI MUSEI

Circolo virtuoso



Di seguito sono stati esaminati alcuni tra i musei veneti, nati come testimonianza ed espressione del territorio circostante legato all'elemento idrico. La scelta non è perciò ricaduta su altre realtà ,come l'Ecomuseo del Ghertele a Roana o il Museo all'aperto di Archeologia Industriale a Schio, entrambi importanti centri di documentazione del vicentino, che tuttavia non hanno legami con l'ambiente fluviale.

L'analisi si struttura secondo un sistema per punti:

- descrizione
- punto/i di forza
- punto/i di debolezza.

Questa modalità, se pur sintetica, appare efficace poiché punta a fornire in maniera immediata alcuni elementi su cui riflettere per nuove prospettive museali, precisando che ogni museo rappresenta una realtà unica che deve sapersi esprimere in virtù degli obiettivi in fase di progettazione.

2.3.1 Museo dei Grandi Fiumi di Rovigo

Descrizione. Ubicato in un'area tra due importanti fiumi, Po e Adige, il Museo dei Grandi Fiumi racconta l'evoluzione della struttura sociale delle civiltà che si sono susseguite nel territorio del Polesine. Subentrò nel 2001 al vecchio Museo Civico della Civiltà in Polesine che è stato operativo per un decennio dal 1979 al 1990, ribattezzato come Museo dei Grandi Fiumi. Ex sede del monastero olivetano di San Bartolomeo, recuperato dopo una grande opera di restauro che ha valorizzato il complesso architettonico, grazie anche al contributo della Regione Veneto, è divenuto oltre che un centro espositivo anche un centro propositivo di studi interdisciplinari sulle tematiche inerenti le civiltà fluviali.



Ingresso del Museo dei Grandi Fiumi di Rovigo

E' strutturato per nuclei espositivi tematici, che al momento coprono un arco temporale a partire dalla preistoria fino all'epoca romana; è presente inoltre una sezione dedicata alle ceramiche, databili tra il quattordicesimo e il diciottesimo secolo. Elemento caratteristico sono i diorami a grandezza naturale, che rappresentano la realtà di Frattesina, un villaggio che tremila anni fa sorgeva attorno ad un ramo del Po.



Diorama: la cultura primitiva di Frattesina

Punto/i di forza. Si definisce museo sperimentale poiché aperto alla prospettiva di crescita, diventando così un laboratorio progettuale in continua evoluzione. I filmati proiettati illustrano piacevolmente le antiche attività del Polesine, ravvivando l'esposizione che, secondo il piano progettuale, dovrebbe allargarsi con nuovi percorsi.

Punto/i di debolezza. In qualità di museo che vuole trattare di storie, vicende, aspetti ambientali, tradizioni, etnografia del Polesine, è mancante di reali approfondimenti sul territorio circostante, circoscrivendo l'indagine museale solamente ad un ristretto periodo storico.

2.3.2 Septem Maria Museum di Adria

Descrizione. Il museo Septem Maria è situato nella periferia di Adria (Rovigo), all'imbocco della strada provinciale che porta a Loreo. Istituito nel 1998, è ospitato nella sala macchine dell'Idrovora Amolara, progettata dall'ingegner Cesare De Lotto e chiusa nel 1992 a causa del degrado. Venne riaperta successivamente nel 1997 in seguito alla proposta di Giuseppe Marangoni, direttore della cooperativa Turismo & Cultura, che propose il riutilizzo della struttura per trasformarla in un centro polivalente, che avrebbe accolto il futuro museo della storia delle civiltà delle acque, assieme ad un

laboratorio per ricerche di ingegneria naturalistica, un centro convegni, un ufficio di informazioni turistiche ed un ostello. Il museo venne dunque aperto grazie all'intervento del Consorzio di Bonifica del Polesine Adige-Canalbiano, ente proprietario del complesso.

La denominazione Septem Maria venne coniata da Plinio il Vecchio, nel I secolo d.C., per indicare il Polesine e ben si adatta ad un museo il cui tema è l'acqua.

All'interno della prima sala si trova un'incisione di Filippo Cluverio datata 1624, interessante perché indica il territorio dei Septem Maria, da Altino a Ravenna e da Ostiglia al Mar Adriatico. In quella successiva è installata l'officina dove si possono ammirare vecchi strumenti della bonifica. Nella zona centrale o sala macchine dell'ex idrovora ci sono due pompe centrifughe, che prelevavano le acque in eccesso dalla “Campagna Vecchia Inferiore” per versarle nel mandracchio antistante e convogliarle al mare tramite il Canalbiano. Lungo il perimetro del museo sono esposti pannelli didattici, la maggior parte dei quali illustra la storia della civiltà delle acque in Polesine.



Sala centrale del Septem Maria Museum

Punto/i di forza. La piccola struttura museale è perfettamente contestualizzata con il territorio circostante e permette la vista del canale d'ingresso.



Veduta esterna del Septem Maria Museum

Punto/i di debolezza. La principale difficoltà è accedere al museo stesso. L'apertura è su richiesta e manca un totale controllo dello spazio espositivo da parte del personale preposto, che non è stato previsto. L'illuminazione è un fattore arbitrario, poiché il visitatore può accedere in perfetta autonomia al pannello delle luci. Manca l'aspetto multimediale, che è piuttosto comprensibile considerando l'ambiente obsoleto e che forse non ha grande familiarità con il concetto di museo.

2.3.3 Museo civico della Laguna Sud di Chioggia

Descrizione. Il Museo Civico della Laguna Sud è un museo storico ed etnografico di ambito lagunare ospitato nell'ex Convento di San Francesco fuori le mura, sconsacrato nel 1806.



Museo Civico della Laguna Sud di Chioggia

Si articola su tre piani e raccoglie testimonianze archeologiche rinvenute a Chioggia e nelle aree limitrofe. Il piano terra è dedicato all'epoca preromana, romana e medioevale. Il primo piano raccoglie reperti e collezioni di epoca medievale, rinascimentale e moderna. Il secondo piano ospita una mostra di cantieristica e marineria locale che va dal 1700 ai giorni nostri.

Punto/i di forza. La didattica museale offre una vasta scelta di percorsi attivi riservati agli studenti delle scuole materne, elementari, medie inferiori e superiori. Sono proposte quattro sezioni di percorsi-laboratorio: sezione Archeologica, sezione Cantieristica, sezione Tradizioni Popolari, sezione Artistica. L'aspetto interessante è la simulazione di attività legate ai diversi ambiti delle sezioni proposte, che risulta una metodologia efficace per trasmettere la cultura identitaria del luogo.

Punto/i di debolezza. L'esposizione non appare molto convincente. Meriterebbe un cambiamento radicale volto a creare un filo conduttore tra le diverse sezioni, che attualmente si mostrano frammentate, causando una certa confusione al visitatore che non può godere di una fruizione immediata, quale dovrebbe essere.

2.3.4 Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Descrizione. Nel centro storico di Battaglia Terme, in provincia di Padova, in prossimità del punto di confluenza tra il canale Rialto e il Vigenzone, dove un tempo era insediato uno dei più numerosi gruppi di barcari veneti, sorge il Museo della Navigazione Fluviale, primo in Italia nel genere.

L'esposizione è stata resa possibile grazie alla raccolta di materiali realizzata nel corso degli anni, nella quale sono visibili immagini, testimonianze ed oggetti relativi al trasporto fluviale lungo le acque interne della media e bassa valle padana. Un museo che consente di conoscere la costruzione dei natanti di un tempo, le tecniche di navigazione fluviali, le figure professionali dei barcari, i mezzi di propulsione e le merci trasportate sino a mezzo secolo fa lungo le vie d'acqua interne del Veneto. La raccolta di Battaglia Terme dispone di alcune imbarcazioni che lo trasformano in una sorta di museo galleggiante; esso comprende anche una serie di natanti funzionanti messi a disposizione da associazioni locali.



Collezione espositiva del Museo delle Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Punto/i di forza. Il museo gode di una collezione ricchissima, valorizzata notevolmente dalla presenza di Riccardo Cappellozza, il fondatore del museo stesso ed ex barcaro. E' stata scelta un'ubicazione suggestiva per il museo di Battaglia Terme, in un rapporto aperto con quel canale che è stato il palcoscenico dei lavoratori dei fiumi, anelli importanti dell'economia veneta.



Veduta esterna dal Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme

Il museo è dunque il manifesto di una vera e propria cultura, riportata alla luce da quei barcaioli che hanno vissuto il fiume, l'elemento naturale che ha determinato il corso quotidiano delle loro esistenze.

Punto/i di debolezza. La tecnica espositiva è poco chiara e tende a disorientare il visitatore, ponendolo in difficoltà nei meccanismi di apprendimento. La collezione assai corposa meriterebbe spazi idonei e pannelli esplicativi.

2.3.5 Museo Archeologico del Fiume Bacchiglione

Descrizione. Il castello di San Martino della Vanezza ospita il Museo Archeologico del Fiume Bacchiglione. Nacque per conservare i reperti archeologici recuperati in fase di dragaggio del fiume, intorno agli anni Settanta del Novecento. E' diviso in due sezioni, quella archeologica e quella geomorfologica, che occupano solo alcune parti del castello.



Castello di San Martino della Vanezza

Il piano terra è dedicato alla sezione geomorfologica. Nella sala grande sono collocate le grandi imbarcazioni monossili rinvenute nel 1972 nel fiume Bacchiglione, presso il ponte di Selvazzano e datate, grazie al metodo del radiocarbonio, intorno all' VIII secolo d.C. Nella saletta adiacente, è stato allestito un percorso cartografico con riproduzioni di antiche carte geografiche dal XIV al XVIII secolo, che consente di comprendere l'evoluzione idrografica del territorio.

La sezione archeologica si trova al primo piano e accoglie reperti rinvenuti nel fiume Bacchiglione tra Cervarese Santa Croce e Ponte San Nicolò, che risalgono ad un periodo tra l'epoca preistorica e l'età romana. Il percorso prosegue in altre due sale che ospitano una raccolta di numerosi oggetti ceramici di età medievale e moderna.



Teche espositive del Museo Archeologico del Bacchiglione

Punto/i di forza. La sede eccezionale è un grande vanto del museo e le sue dimensioni aprono possibili prospettive per future sale espositive. Le opere di restauro hanno reso gli spazi agevoli, tali da consentire una totale libertà di movimento.

Punto/i di debolezza. Qualche indicazione aggiuntiva sul territorio sarebbe consigliabile, ripensando ad un rinnovamento della sezione geomorfologica. Una promozione adeguata del museo porterebbe ad un'affluenza maggiore di visitatori che, come conferma il personale, sono piuttosto scarsi; ciò appare piuttosto anacronistico, visti i finanziamenti stanziati per il recupero del complesso.

2.3.6 Ecomuseo “Le Terre del Brenta”

Descrizione. L'ecomuseo “Le Terre del Brenta” è ospitato all'interno della villa settecentesca Principe Pio a Mira Porte, affacciata sul Naviglio Brenta.



Ecomuseo “Le Terre del Brenta” : veduta frontale

Nato per volontà dell'associazione culturale Centro Studi Riviera del Brenta, ha come obiettivo non solo valorizzare il territorio tramite l'esposizione museale, ma creare un legame di partecipazione con le genti del luogo che riconoscono in quelle testimonianze parte della loro identità storica. E' dunque una realtà aperta volta a crescere come struttura attiva e vitale, inserita in una rete di interrelazioni tra percorsi esterni al museo e legati al territorio rivierasco.

Il museo si struttura in due piani: piano nobile e piano rialzato. Il piano nobile è il fulcro del museo, suddiviso in cinque sezioni: territorio, navigazione sul Brenta, laguna, case in villa, archeologia industriale. Il piano rialzato coincide con l'ingresso visitatori e il salone principale, dov'è possibile ammirare il soffitto affrescato di Nicolò Bambini, la Gigantografia della Riviera del Brenta con la collocazione dei luoghi di cultura e le fasi di restauro di Villa Principe.



Piano nobile: Ecomuseo "Le Terre del Brenta"

Punto/i di forza. Gli obiettivi del museo sono chiari e precisi, secondo le direttive che dovrebbe seguire l'ecomuseo. Si propone infatti come un centro di raccolta e documentazione della Riviera del Brenta, promotore di iniziative culturali, diventando un punto d'incontro per la comunità e per tutti coloro i quali vogliano conoscere le risorse del territorio. Altro elemento degno di nota è la sezione dov'è installata una videoproiezione a bordo di una barca virtuale, elemento di multimedialità che dà carattere alla struttura; si ripercorrono a tappe i momenti storici che hanno maggiormente caratterizzato il fiume Brenta, offrendo in tal modo un quadro generale sulla vita rivierasca.

Punto/i di debolezza. L'ecomuseo sembra ancora in fase di progettazione ed appare squilibrato in relazione alle aspettative che il potenziale visitatore si crea navigando in rete. La scarsità o quasi l'assenza di materiale esposto fa presagire la mancanza di finanziamenti che probabilmente comprometterà un futuro allestimento adeguato al contesto, se non la vita del museo stesso.

2.3.7 Museo della Bonifica di San Donà di Piave

Descrizione. L'edificio in cui si trova il museo è un ex convento delle clarisse costruito nel 1967. Il progetto fu elaborato per una tesi di laurea, ad opera degli architetti padovani Bianchi e Zambusi, che vanta la collaborazione di Carlo Scarpa. L'edificio fu adibito a diversi usi, fino al 1982 quando il comune acquistò l'edificio per dare una sede al futuro museo cittadino. L'idea originaria prevedeva l'allestimento di una raccolta di materiale demoetnoantropologico relativa alla civiltà contadina del territorio. Grazie alla collaborazione, intorno agli anni Settanta del Novecento, con il Consorzio di Bonifica "Basso Piave" di San Donà di Piave, la raccolta si allargò accogliendo materiali sull'opera di risistemazione del territorio costituita da modellini, plastici e fotografie

sull'opera di bonifica. La denominazione perciò fu quindi modificata in “Museo della Bonifica”. Venne aperto al pubblico nel 1983; la carenza degli spazi espositivi portò alla decisione di un ampliamento con una nuova ala che, grazie ad un finanziamento comunitario, fu aperta al pubblico nel 1998.

Il museo prevede cinque sezioni: sezione archeologica, sezione etnografica, sezione dedicata alla guerra, sezione dedicata alla bonifica, sezione dedicata alla natura.

La sezione archeologica, collocata al primo piano, si sviluppa in due sale dove sono raccolti reperti dal periodo preistorico all'epoca romana, organizzata secondo criteri topografici e cronologici.

Nella prima sono esposti reperti preistorici riferiti ad un contesto quotidiano dell'età del Bronzo e alla civiltà dei Veneti antichi. Nella seconda sono ancora presenti reperti dei Veneti antichi, ai quali si aggiunge una sezione romana relativa al contesto del grande sistema stradale della via Annia e uno spazio dedicato a Cittanova, con reperti dall'epoca romana al medioevo provenienti dall'antica Heraclia.

La sezione etnografica, al primo piano, si suddivide in tre stanze. Sono raccolti macchinari e attrezzi agricoli, oggetti di uso quotidiano come suppellettili e arredi della civiltà contadina, attrezzi usati dagli artigiani nella pratica dei vecchi mestieri.



Sezione etnografica del Museo della Bonifica

Nella sezione dedicata alla guerra, sono esposti residui bellici raccolti nella zona del sandonatese, come armi, oggetti di uso quotidiano utilizzati dai soldati in trincea, fotografie d'epoca. E' stata inoltre allestita una piccola sala dedicata alla Seconda Guerra Mondiale e al periodo della Lotta di Liberazione.

Nella sezione dedicata alla bonifica si testimonia grazie a quadri esplicativi, fotografie d'epoca e modellini, il lavoro di trasformazione del territorio dalla fine dell'Ottocento fino ai nostri giorni, progetto che ha coinvolto molte figure professionali nell'azione di prosciugamento e regimazione

delle acque.

Nella sezione dedicata alla natura si fornisce l'immagine del territorio prima della bonifica, dove anziché territori coltivati c'erano paludi, lagune e altre zone umide. Si è ricreato virtualmente l'ambiente antico, grazie all'aiuto del gruppo naturalistico "Il Pendolino" di Noventa di Piave.

Punto/i di forza. La collezione appare coerente, perché il materiale raccolto proviene interamente dai luoghi circostanti. L'ambiente piuttosto spazioso si presta ad eventuali modifiche. L'archivio storico rende il museo un importante centro studi sul territorio; futuri rinnovamenti della struttura potrebbero partire da questa risorsa per svilupparsi ulteriormente.

Punto/i di debolezza. L'esposizione del museo non presenta caratteristiche di grande attrattiva. Il problema non sta nella tipologia della collezione esposta, contestuale al territorio circostante, bensì nell'allestimento obsoleto che dovrebbe subire rinnovate interpretazioni per valorizzare maggiormente la realtà museale.

3. IL SILE: PROGETTARE UN MUSEO PER IL TERRITORIO



Mappa dell'ambito geografico dell'alto Sile. Viene evidenziato il tracciato della greenway "GiraSile"



Mappa dell'ambito geografico del medio e basso Sile. Si notano i tracciati della Via Annia e della Via Claudia Augusta

3.1 Un viaggio lungo il Sile: navigazione fluviale e peculiarità ambientali e storico-culturali

Attraversando le province di Padova, Treviso e Venezia, il fiume Sile percorre quasi cento chilometri lungo la pianura veneta, mostrandosi come una sorta di “museo all’aperto”. La presenza di attrattive di tipo ambientale e storico-culturale nei territori rivieraschi riescono a connotare i diversi tratti dell’asta fluviale.

La zona delle sorgenti

E’ situata fra i comuni di Veduggio e Piombino Dese. Un ambito seminaturale di valore, costituito da un’area umida di discreta grandezza, che comprende il sistema delle risorgive e un’ampia concentrazione arborea circostante. Si tratta di un contesto geografico in parte già sottoposto ad interventi di valorizzazione, grazie ai percorsi naturalistici previsti nel progetto *Gran Bosco dei Fontanassi*. La zona delle sorgenti, vero e proprio ingresso al Parco del Sile, è dotata di uno spazio ricettivo posto a breve distanza, detto la “Porta dell’Acqua”, un punto d’accesso tuttora in fase di ampliamento che comprende un parcheggio e un gazebo dotato di un pannello, che descrive l’estensione dell’area parco e gli itinerari ciclo-pedonali del GiraSile.



La “Porta dell’Acqua” presso l’ingresso al Parco del Sile

Nelle vicinanze delle polle sorgive che alimentano il fiume (la più importante delle quali è chiamata *Fontanasso dea Coa Longa*), si possono ancora riconoscere le siepi geometriche e i prati stabili caratteristici dei campi chiusi, da cui i monaci benedettini, a partire dall’XI secolo, attraverso un

ingegnoso sistema di bonifica ricavavano abbondanti foraggi. Da quest'area umida partono i percorsi turistici del GiraSile. Destinati alla mobilità lenta, insistono su strade vicinali e sentieri interdetti al traffico automobilistico, che permettono di apprezzare il paesaggio rurale e la natura anfibia di questo "corridoio verde", una vera e propria oasi lineare che interrompe il monotono susseguirsi di coltivazioni, zone industriali e lottizzazioni.

Dalle sorgenti a Morgano

A valle dell'area delle risorgive, il corso del fiume si presenta rettilineo, a causa degli interventi effettuati sull'alveo negli anni Quaranta del secolo scorso, per prevenire l'impaludamento e ricavare terreni da destinare alle colture seminative. L'aspetto "artificializzato" del Sile si può ben notare dal ponte situato in località Munaron, a sud di Casacorba.



Veduta dell'alveo rettilineo del Sile presso il ponte in località Munaron (lato rivolto a Badoere)

Il tratto rettificato del Sile si allunga fino a Badoere e raggiunge quindi Morgano, dopo aver leggermente piegato verso nord presso le vecchie fornaci di Istrana (a sud di Ospedaletto), attraversando le campagne della zona di produzione tipica dell'Asparago Bianco di Badoere IGP.

Il centro abitato di Badoere si sviluppa intorno al celebre complesso della rotonda, eccellenza architettonica risalente al XVIII secolo e caratterizzata dal suggestivo porticato. Edificata come barchessa del palazzo Badoer, ora scomparso, si affaccia sulla grande piazza, dove si svolgeva uno dei più importanti mercati di bestiame della provincia di Treviso.

In località Badoere si trova un altro sito di una certa rilevanza, vale a dire il ponte dei Tre Confini,

ottimo punto di osservazione sul fiume presso il salto d'acqua di due antichi mulini, dove inoltre passava un cardo della centuriazione romana.



I mulini sul Sile all'altezza del ponte dei Tre Confini

Da Morgano a Santa Cristina

Ricevute quindi le acque del Siletto e giunto all'altezza del piccolo centro abitato di Morgano, dove si conclude il segmento "artificializzato" dell'alveo, il fiume si addentra nella palude del *Barbasso*, di circa trenta ettari di estensione, molto significativa dal punto di vista naturalistico per la presenza di diverse specie di avifauna. La zona anfibia, delimitata a nord dal Sile e a sud dalla Piòvega, presenta un'estesa e rigogliosa copertura vegetale, costituita da canneti, concentrazioni arbustive e alberi ad alto fusto.

A questa altezza il letto fluviale raggiunge delle discrete dimensioni e si distingue per la notevole portata, grazie all'apporto dei rigogliosi corsi d'acqua tributari, alimentati da risorgive locali. Presso l'attraversamento del Sile costituito dal ponte Barbasso, dal quale è possibile scorgere l'area boschiva della palude, si nota la presenza delle strutture di un allevamento ittico. La piscicoltura è infatti una delle attività che connotano l'economia dell'alto corso del Sile e in particolare, fra i pesci d'acqua dolce, viene allevato lo storione autoctono (lo "Storione del Sile"), che rientra di fatto nei prodotti enogastronomici presenti nel territorio del Parco del Sile.



Veduta dell'alveo del Sile e dell'area umida dal ponte Barbasso, a est di Morgano

Il Sile, disegnate alcune anse all'interno dell'ambiente palustre del *Barbasso*, perviene alla località di Settimo, estremità occidentale di un'altra area umida di pregio, ovvero la palude di Cervara, situata in destra idrografica a poca distanza dall'abitato di Santa Cristina di Quinto.



Il fiume presso il ponte di Settimo, dove sorgeva un'infrastruttura di epoca romana

La frazione di Settimo riveste una certa importanza sotto l'aspetto storico all'interno del bacino del Sile, dal momento che nel suo territorio risiedevano i nobili trevigiani Bomben, i quali a poca distanza dal palazzo dominicale possedevano un importante complesso molitorio, localizzato presso l'attuale centro visite dell'Oasi di Cervara.



A sinistra: Palazzo e mulini Bomben in un estratto di mappa del Seicento

A destra: il centro visite dell'Oasi naturalistica di Cervara, dove sorgeva il complesso molitorio

Allo stato attuale sono rinvenibili soltanto le tracce dei molini Bomben, con l'imponente salto d'acqua a testimoniare la presenza degli antichi manufatti idraulici.



Il salto d'acqua dei mulini Bomben

Come anticipato, l'ambito palustre di Cervara costituisce uno dei contesti di maggior rilevanza paesaggistica, naturalistica e storico-culturale.

E' una riserva naturale di circa venticinque ettari e si trova fra il corso del Sile (sulla destra idrografica) e l'alveo della Piòvega, che confluisce nel fiume maggiore presso il suggestivo mulino di Cervara, situato in corrispondenza dell'ingresso principale dell'Oasi.



Il mulino di Cervara presso l'entrata dell'oasi naturalistica

Il sito è attraversato da un comodo sentiero pedonale, compreso nel GiraSile, che permette di apprezzare le bellezze ambientali dell'Oasi; qui si trovano un mulino trecentesco, una cavana per il ricovero delle barche, una peschiera con casone, un orto botanico e un osservatorio ornitologico.

L'intera area, nella quale è stata allestita anche una fattoria didattica presso la peschiera, è fruibile regolarmente grazie a visite guidate indirizzate soprattutto a scuole; sono state promosse iniziative come il "Progetto Cicogne", finalizzato alla salvaguardia e all'incremento dei volatili autoctoni.

Di sicuro interesse, soprattutto per il recupero della memoria storica relativa alla navigazione in ambito fluviale di risorgiva, sono le pratiche escursionistiche nella palude con imbarcazioni tradizionali, le *pantane*. Grazie alla passione e all'interessamento di un gruppo di persone del vicino centro abitato di Santa Cristina, è stato infatti possibile riscoprire la *pantana*, un natante utilizzato storicamente nell'alto corso del Sile, dal fondo piatto e manovrabile per mezzo di una pertica, adatto per corsi d'acqua con fondali bassi e vegetazione palustre.



Una pantana lungo il corso dell'alto Sile

Da Santa Cristina a Treviso

Fra Santa Cristina e Quinto di Treviso il percorso del GiraSile coincide con il terrapieno della vecchia linea ferroviaria Treviso-Ostiglia, al di sopra del quale è stata realizzata una comoda pista ciclo-pedonale. Il tratto del Sile compreso fra Quinto e Canizzano, alle porte di Treviso, costituiva un importante complesso molitorio, con numerosi opifici idraulici dislocati lungo le sponde del fiume, alcuni dei quali si trovano tuttora in buono stato di conservazione.



Mulini di Quinto in un estratto di mappa del Settecento

A monte del centro abitato di Quinto di Treviso, l'alveo del Sile si amplia notevolmente in corrispondenza del lago superiore di Quinto, un bacino artificiale venutosi a formare in seguito all'attività estrattiva avvenuta nel corso del secolo scorso. La formazione di questo specchio d'acqua (alla pari del lago inferiore posizionato a valle del paese) ha portato alla progressiva costituzione di una zona umida di pregio, in cui si è sviluppata la vegetazione igrofila e si è diffusa la fauna propria degli ambienti palustri.

Alle porte di Quinto, all'estremità orientale del lago superiore, si alzano i mulini Rachello e Favero. Il primo è tuttora attivo ma con le ruote sostituite da più moderne turbine; il secondo è stato convertito in attività di tipo ricettivo ma conserva l'originaria *rosta*.

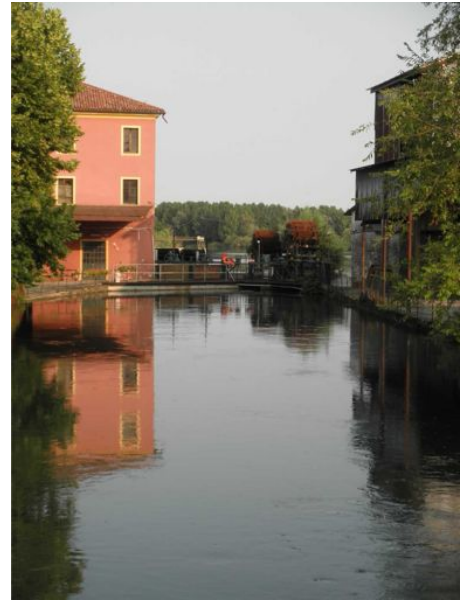


A sinistra: veduta dei mulini Rachello (sulla sinistra) e Favero a Quinto

A destra: la ruota del mulino Favero a Quinto

La vocazione di Quinto di Treviso per l'attività molitoria è testimoniata dalla presenza di altre due infrastrutture di dimensioni ragguardevoli, posizionate nel nucleo dell'abitato, sulle rive del segmento di fiume fra i due bacini lacustri artificiali. Il mulino Grendene è un manufatto idraulico disposto su più livelli, affacciato sul lago inferiore di Quinto e caratterizzato dall'imponente salto d'acqua. Spostandosi verso est si incontra infine il mulino Bordignon, attualmente utilizzato come centralina per la produzione di energia elettrica e dotato di ruote.

Questo "distretto molitorio" comprende, a valle del bacino inferiore, il mulino Granello, posto sulla sponda destra del Sile e i mulini di Rosta delle Mure a Canizzano, quattro manufatti seicenteschi in fase di ristrutturazione. Superati i laghi di Quinto, il fiume piega verso nord-est, allungandosi con andamento sinuoso verso Treviso e attraversando le paludi di Canizzano, Sant'Angelo e San Giuseppe, adiacenti al limite meridionale della zona ad uso dell'aeroporto Canova.



A sinistra: veduta delle chiuse e dell'edificio del mulino Grendene. Sullo sfondo il lago inferiore di Quinto

A destra: le chiuse e le ruote del mulino Bordignon a Quinto

Nel centro abitato di Quinto di Treviso è necessario citare la presenza di villa Ciardi, dalla facciata in stile neoclassico e un corpo centrale del XVIII secolo, in cui abitarono i pittori Guglielmo Ciardi e il figlio Beppe, che rappresentarono su tela scorci, paesaggi e scene di vita quotidiana lungo il corso del Sile.



Guglielmo Ciardi: "Mulino sul Sile" (1875 ca.)

Da Treviso a Casale

Giunto a Treviso, il Sile lambisce il centro storico mantenendosi a sud della cinta muraria cittadina, raccogliendo i deflussi provenienti dalla medio-alta pianura trevigiana, confluenti in gran parte nel Botteniga. Quest'ultimo, caratterizzato da abbondanti acque, entrato nel nucleo urbano di Treviso si suddivide in tre diramazioni, dette *cagnani* (cagnan del Siletto, cagnan dei Buranelli e cagnan della Pescheria); assieme a ponti antichi e palazzi storici, le rogge costituiscono il tratto distintivo della città. L'interconnessione fra acqua e paesaggio urbano è sicuramente una prerogativa del centro storico trevigiano, un aspetto che si ritrova nella letteratura a partire dalla citazione di Dante Alighieri "*Dove Sile e Cagnan s'accompagna*", fino alle opere di autori come Comisso, Bacchelli e Piovène. A valle di Treviso, oltre il salto d'acqua della centralina elettrica del ponte della Gobba, il Sile diventa navigabile anche per imbarcazioni di dimensioni medio-grandi e non a caso presso il quartiere di Fiera si trova la sede storica del porto fluviale trevigiano, punto d'arrivo e di partenza delle merci trasportate via fiume, rimasto attivo almeno fino agli anni Sessanta del secolo scorso, prima dell'inesorabile declino della navigazione commerciale.



Il porto di Fiera in un'immagine del primo Novecento

Il borgo di Fiera, localizzato sulla riva sinistra dell'ampia ansa disegnata dal Sile in uscita da Treviso, rappresentava il luogo deputato all'interconnessione fra la realtà rurale veneta e il dinamico sistema commerciale proprio dell'asta fluviale. Presso le banchine del porto convergevano infatti i prodotti agricoli della Marca trevigiana, per essere smistati via barca verso Venezia e contemporaneamente i natanti sostavano per il ricovero e le necessarie riparazioni. In tal modo l'importanza del sobborgo crebbe progressivamente, di pari passo con l'incremento delle attività di

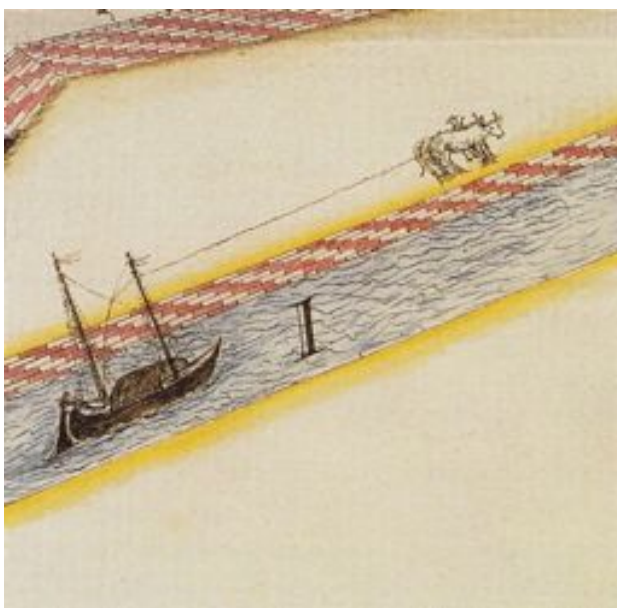
barcaioli, scaricatori e artigiani. Lo sviluppo urbanistico della zona adiacente al porto di Fiera comprese sia costruzioni a scopo abitativo che opifici di vario genere (mulini, cartiere, follatoi), che potevano sfruttare la forza propulsiva delle abbondanti acque degli affluenti del Sile, come il Limbràga e la Stòrga. Da metà Ottocento, Fiera divenne il vero e proprio fulcro industriale trevigiano, grazie alla praticità del trasporto via fiume, con la nascita di importanti stabilimenti come mulini industriali, fabbriche di birra, pastifici e acetifici.

Il trasporto delle merci in ambito fluvio-lagunare avveniva, già dall'epoca medievale, in gran parte per mezzo del *burcio*, un'imbarcazione dalla struttura molto solida e dal fondo piatto, priva di carena e contraddistinta dalla tipica prua piatta, chiamata *pàssara*. Il burcio, la tipologia di natante di maggiori dimensioni che solcava le acque del Sile, aveva una portata variabile fra i trecentocinquanta e i duemila quintali e presentava due alberi, uno più grande a prua e uno minore a poppa, entrambi dotati di vela al terzo e con la possibilità di essere abbattuti per consentire il passaggio della barca al di sotto dei ponti.



Burcio con alberi abbattuti in una foto di G. Mazzotti (anni Cinquanta)

La risalita dei *burci* dal basso corso del Sile verso Treviso, prima dell'utilizzo dei motori, introdotto nell'ultima fase del trasporto fluviale a metà del secolo scorso, non poteva prescindere dal traino effettuato dagli animali preposti, che sopperiva alla difficoltà di dover far fronte alla corrente contraria. Nella fattispecie, le compagnie di *cariòti* e *cavalanti* (che erano spesso formate dai contadini dei borghi rurali adiacenti al Sile) governavano i buoi che venivano posizionati lungo le vie alzaie a ridosso delle sponde del fiume, chiamate anche *restère*, perché accompagnassero da riva il tragitto dei natanti. In tal modo la trazione dei bovini, una volta assicurati all'imbarcazione per mezzo di funi, facilitava il procedere del *burcio* verso monte.



A sinistra: burcio trainato da buoi in un disegno del Settecento

A destra: pilastrini usati per le funi da traino lungo una restera

Con il tramonto della navigazione commerciale lungo il corso del Sile, che avvenne intorno agli anni Sessanta, l'impiego delle imbarcazioni deputate al trasporto di merci si ridimensionò rapidamente, fino alla completa dismissione dei natanti. Una parte delle storiche barche si può osservare tuttora sulla sponda destra del fiume all'altezza del porto di Silea, dove si trova il "cimitero dei burci", una zona palustre adiacente al vecchio alveo del Sile (il "Sile morto"), dove l'ultimo armatore nei primi anni Settanta del secolo scorso abbandonò una dozzina di *burci*, ora in stato di avanzato deperimento e parzialmente affondati e ricoperti di vegetazione igrofila.





Le imbarcazioni del “Cimitero dei burci”, alla confluenza fra il Sile morto e il “taglio” presso Silea

Come si è visto il ruolo chiave nella navigazione lungo il Sile spettava al burcio, che garantiva il trasporto di grandi quantità di merci in arrivo e in partenza dagli opifici situati lungo il Sile e dai contesti rurali della medio-bassa pianura trevigiana. In quest’ultimo ambito geografico, la movimentazione dei prodotti avveniva in buona parte attraverso i corsi d’acqua confluenti nel Sile, come il Limbràga, la Stòrga, il Mèlma, il Nerbon, il Musèstre, facilmente navigabili per mezzo di barche di dimensioni ridotte come *batèle* e *caorline*.

Gli affluenti di sinistra del Sile sopra citati, alimentati da risorgive e quindi caratterizzati da una portata costante, rappresentavano da un lato una comoda via di comunicazione e dall’altro dei corridoi fluviali ideali per attività molitorie e artigianali che traevano dall’acqua la forza propulsiva necessaria ad azionare i macchinari.

Se nel tratto superiore del Sile i mulini sono posti principalmente sulle sponde del fiume, a valle di Treviso i manufatti idraulici maggiori vennero edificati presso la foce dei corsi d’acqua tributari o nelle immediate vicinanze, costruzioni spesso di dimensioni notevoli tuttora esistenti, anche se dismesse, come il molino ex Purina a Fiera sul Limbràga, i mulini Mandelli sulla Stòrga e i mulini della Chiari e Forti a Silea, allo sbocco del Mèlma.



A sinistra: mulini alla foce della Storga in una mappa del Settecento

A destra: veduta complessiva degli attuali mulini Mandelli

Come detto in precedenza, a valle della confluenza della Stòrga, il Sile si suddivide in due alvei: l'alveo originario, divenuto successivamente secondario, dall'andamento meandriforme e conosciuto come *Sile morto* e l'alveo nuovo, un "taglio" realizzato negli anni Cinquanta nell'ambito di un progetto di costruzione di una nuova area portuale, mai portato a compimento. Il tracciato artificiale rettilineo è interrotto da una conca di navigazione, necessaria per superare il salto d'acqua della centralina per la produzione di energia elettrica.

Il sinuoso Sile morto delimita ad ovest e a sud l'isola di Villapendola, anch'essa venutasi a creare con il "taglio", un'interessante area verde attraversata da percorsi e passerelle del GiraSile adiacente alla zona del "Cimitero dei burci".



A sinistra: mappa del corso del Sile presso il taglio e l'isola di Villapendola

A destra: la conca di navigazione presso la centralina dell'ENEL sul taglio del Sile all'altezza di Silea



Veduta del “Sile morto” presso l’isola di Villapendola

Il corso medio-basso del Sile, fra Treviso e Casale, possiede un valore aggiunto dato dalla presenza di un prezioso patrimonio architettonico disposto lungo le sponde del fiume, che comprende ville, edifici sacri e antiche costruzioni destinate un tempo a scopi difensivi e di controllo. A quest’ultima categoria appartiene la Torre Carrarese che domina l’area portuale di Casale sul Sile, una postazione fortificata trecentesca che per lungo tempo, almeno fino al 1500, costituì un avamposto sulla via fluviale di fondamentale importanza per i signori Da Carrara, nell’ambito delle lotte con la Serenissima per la supremazia territoriale nel basso trevigiano.



La Torre Carrarese a Casale in una cartolina degli anni Trenta

La “Civiltà delle Ville”, propria del tratto inferiore del Sile, rappresenta un altro elemento paesaggistico del corridoio verde considerato, con palazzi e complessi edilizi in interazione con l’elemento idrico, facenti parte di una pregevole riviera fluviale accostabile in Veneto al contesto geografico attraversato dal Naviglio Brenta. Le architetture si concentrano a ridosso del segmento più meandriforme del Sile, vale a dire quello compreso fra Casier e Casale, dove si incontrano, tra le altre, villa Valier Battaglia a Silea, con la suggestiva scalinata digradante verso l’alveo, villa Fanio Cervellini a Cendon, villa Barbaro-Gabbianelli a Lughignano e la villa della Celestia a Sant’Elena di Silea, contraddistinta da due importanti barchesse.



*A sinistra: la scalinata verso il Sile di villa Valier Battaglia
A destra: foto aerea di villa della Celestia a Sant’Elena di Silea*

Anche i borghi che si affacciano sulle sponde del Sile sono parte integrante del paesaggio fluviale. I centri abitati rivieraschi come Casier, Cendon di Silea e Casale, possiedono dei comodi approdi ora utilizzati per la navigazione turistica, ma in passato ad uso delle imbarcazioni che trasportavano merci, senza dimenticare il servizio di passo-barca che assicurava il collegamento fra le due rive opposte. Il sistema di percorsi ciclo-pedonali GiraSile ha valorizzato anche i porti fluviali, grazie a pannelli informativi e integrandosi con il servizio di noleggio di biciclette e natanti elettrici a fini escursionistici di “Barchiamo”, un’iniziativa che a Cendon gestisce anche il servizio di traghetto per ciclisti e pedoni nei fine settimana.

Relativamente agli aspetti storici del territorio adiacente al fiume e in particolare all’ambito archeologico, fra i comuni di Silea e Roncade, in sinistra idrografica, il piano di campagna è solcato dal tracciato rettilineo della via Claudia Augusta, l’importante arteria stradale romana che collegava Altino con la Germania. All’altezza di Musestre, presso la foce del corso d’acqua omonimo, l’antica strada superava il Sile con un ponte di cui non rimane traccia.



*In alto da sinistra: il porto di Casale sul Sile e la segnaletica del GiraSile
In basso da sinistra: il porto di Cendon di Silea e una bacheca del servizio “Barchiamo”*

Da Casale a Portograndi

A valle di Casale il corso del Sile si mantiene notevolmente vivace e sinuoso, descrivendo ampi meandri, fra cui vanno ricordati l’Isola del Morto, un altro ramo “relitto” e l’ansa di San Michele Vecchio, una zona umida di grande valore ambientale riconosciuta area SIC (Sito di Importanza Comunitaria) e riqualificata negli ultimi anni grazie a fondi europei.

Nella sponda opposta all’ansa, in comune di Roncade, si trovano degli importanti opifici un tempo destinati alla produzione di mattoni, ovvero le vecchie fornaci Torzo e Fregnan. La fornace Fregnan in particolare rappresenta un pregevole esempio di archeologia industriale, ed è resa ancora più interessante dalla sua posizione, essendo l’edificio disposto lungo il tracciato della via Claudia Augusta. La stessa strada romana oltrepassava il Sile a Musestre per proseguire verso Altino, nel punto in cui ora è situata l’antica Torre di Everardo, l’unica traccia di un castello medievale risalente al IX secolo.

In riva destra è invece localizzato il porto di Quarto d'Altino, a ridosso della via alzaia da cui si può apprezzare il paesaggio fluviale circostante.



A sinistra: la Torre di Everardo a Musestre di Roncade, dove si trovava il ponte della via Claudia Augusta

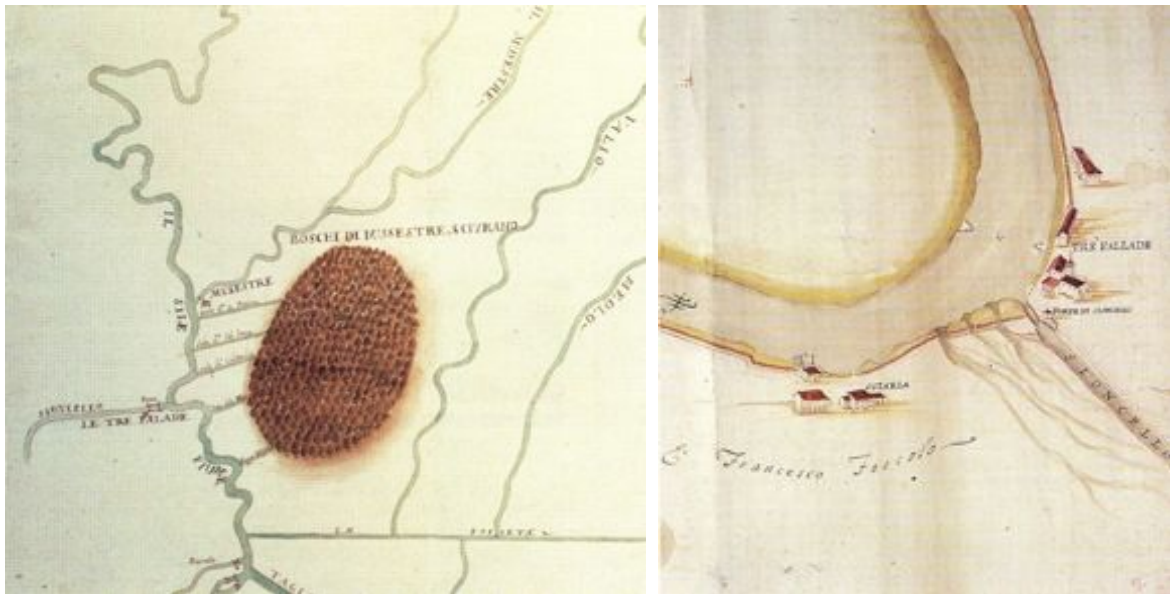
A destra: il Sile e il borgo di Musestre visti dalla via alzaia presso il porto di Quarto d'Altino

Lasciato alle spalle il centro abitato di Quarto, il fiume inizia il suo percorso all'interno della gronda lagunare, un ambito geografico di bonifica caratterizzato da vasti spazi coltivati e canali di drenaggio rettilinei. Sulla sponda destra del Sile si trova l'ambito archeologico di Altino, dove la via Claudia Augusta si innestava nella via Annia; in riva sinistra si estende l'ampia zona agricola della tenuta di Ca' Tron, dov' era situato un bosco planiziale ora scomparso, ma documentato dalla cartografia storica.

A metà strada fra Quarto d'Altino e Portegrandi il fiume lambisce Trepalade, un piccolo borgo posto in corrispondenza di uno storico passo barca. La località sorge alla confluenza fra il Sile e il canale Siloncello, un'antica via d'acqua artificiale di origine romana che aveva la funzione di collegare il corso fluviale principale alla vicina Altino. Nel 1684 il Magistrato alle Acque della Serenissima dispose la costruzione, allo sbocco del Siloncello, di una conca fluviale, tuttora esistente, per limitare l'apporto di acque scolanti in laguna e prevenirne l'interramento.

Si trattava di un'opera contestuale ai provvedimenti per la salvaguardia dell'equilibrio idraulico lagunare portati avanti dalla Repubblica di Venezia, interventi che nel XVI e XVII secolo furono estremamente ragguardevoli, come il Taglio del Sile e il Taglio Novissimo di Brenta.

A monte dell'abitato si trova l'oasi naturalistica di Trepalade, una zona umida situata all'interno di un'ansa del Sile, visitabile su prenotazione, che ospita numerose specie di avifauna.



A sinistra: bosco planiziale di Ca' Tron in una mappa storica

A destra: le "porte" di Trepalade in una mappa del Settecento

Dopo aver descritto alcuni meandri, il Sile giunge al nodo idraulico di Portegrandi, dove si divide fra il suo corso naturale e la deviazione realizzata nel Seicento (il cosiddetto "taglio").

Lasciata sulla sinistra idrografica l'idrovora Portesine, posta alla confluenza del canale della Fossetta (importante collettore di bonifica), il tratto principale del fiume prosegue verso oriente nell'alveo del Taglio del Sile (ultimato nel 1684), mentre l'asta originaria, chiamata canale Silone, piega a sud verso la laguna, anticipata dalla conca di Portegrandi.



La conca di navigazione di Portegrandi. Sullo sfondo, oltre la porta, si allunga il canale Silone

Le porte dell'antica *Bocca di Valle* (poi divenuta Portegrandi) costituiscono un antico manufatto idraulico seicentesco, finalizzato alla regolamentazione delle acque e della navigazione fra il Sile e il contesto lagunare. Una mappa del 1683, alla vigilia del completamento dei lavori di realizzazione della conca e di scavo del Taglio del Sile, descrive l'aspetto della zona in questione.



Il nodo idraulico di "Bocca di Valle" in una mappa del 1683

Procedendo sul limite settentrionale della laguna, il corso principale del fiume segue il tracciato artificiale e rettilineo del "taglio" raggiungendo Caposile, per immettersi quindi nell'alveo storico del Piave (la "Piave vecchia") e sfociare in Adriatico presso Lido di Jesolo, dopo aver intersecato e per alcuni chilometri anche identificato, l'idrovia Litoranea Veneta.



Il corso rettilineo del Taglio del Sile visto dalla conca di Portegrandi

3.2 Ecomuseo del Sile: perchè progettarlo

Percorrendo il corso del fiume Sile, si manifesta apertamente il grande patrimonio culturale del territorio, che si esprime sotto forme diverse legate da quel senso identitario che le accomuna indistintamente. E' il senso del lavoro, profondamente radicato nelle genti trevigiane, che hanno saputo risollevarsi con determinazione anche in quei periodi, come il dopoguerra, quando tutto il territorio veneto doveva essere ricostruito. Era alle porte un rinnovamento epocale di un'economia, che dalla cultura contadina, regolata dai cicli stagionali, passava all'imprenditoria galoppante, sollecitata dalle leggi di un nuovo mercato che non poteva aspettare.

Quest'inversione di tendenza non ha tuttavia frantumato un profondo attaccamento alla terra, che vuole e deve rimanere pulsante nella memoria della comunità. Se si presta attenzione alle parole degli abitanti di Treviso, si percepisce nettamente la volontà di far emergere le eccellenze di un territorio altamente produttivo, ma che manca di aggregante culturale. Pensare ad un museo per questo territorio significa creare un collante all'interno di una società che vuole riconoscersi in modo unitario e contemporaneamente aprirsi all'esterno testimoniando i propri tratti peculiari.

Il Sile entra metaforicamente e fisicamente come legante dei territori che lambisce, perché ne ha disegnato i tratti, ha determinato la fisionomia dei luoghi, ha condizionato l'economia e il carattere sociale di un popolo. Ha fatto fiorire una sorta di museo all'aperto, che assumerebbe un valore aggiunto se supportato da una struttura museale propriamente detta, che potesse educare alla grammatica fluviale. Progettare un ecomuseo del Sile significa preservare, conservare, rigenerare il passato simbolo dell'homo laborans, figura che ben rappresenta lo spirito imprenditoriale di questi luoghi.

Non si dimentichi come anche la campagna circostante diventi un grande serbatoio di testimonianze materiali. Il Veneto possiede un'antica tradizione agricola, che ha caratterizzato la storia della regione e ha dato un volto e un senso ai paesaggi. Il suo legame con il fiume si sviluppa secondo una duplice natura: l'elemento liquido si presenta ostile, ma al contempo utile, perché l'acqua è il nutrimento della terra, è vita. Questo antico sapere può tornare rigenerato se ne attribuiamo un senso rinnovato, inserito in un contesto globale di tutela dell'ambiente.

I mulini del Sile ben raccontano questo equilibrio tra acqua e terre, che convivevano in un rapporto osmotico di reciproco beneficio. La riduzione drammatica delle "grandi ruote ad acqua" testimonia l'inconsapevolezza che il mulino fosse portatore di saperi materiali e dunque culturali.

La presenza di un'istituzione museale interverrebbe come un semaforo rosso contro atti di *damnatio memoriae* dei luoghi, contribuendo alla creazione di una coscienza collettiva capace di proteggere il ricordo di ciò che eravamo.

3.3 Come immaginare un possibile ecomuseo del Sile

Sulla dimensione e l'architettura dell'ecomuseo, la fase progettuale in senso stretto spetta alle figure professionali preposte. Ma immaginando idealmente una tipologia di museo possibile, sarebbe interessante valutare l'ipotesi della struttura a padiglioni con molte aperture verso l'esterno, ciascuno dei quali accogliesse una tematica precisa.

Il patrimonio proveniente dal Sile è estremamente diversificato, spaziando dalla navigazione fluviale alla civiltà contadina. Queste testimonianze del passato sono state conservate grazie alla costante abnegazione di persone, le quali hanno ritenuto opportuno preservare le memorie del passato, che appartengono di diritto a tutta la comunità. Un grande spazio espositivo meriterebbe di essere occupato dall'archivio fotografico (da costituirsi in fase di progettazione del museo, grazie al gran numero di foto d'epoca esistenti e disponibili), che ci consegna, anche grazie ai volti immortalati, un pezzo di storia dalla quale non è possibile prescindere. Ancora si potrebbe pensare alla ricostruzione di un piccolo cantiere navale che mostrasse, con l'ausilio della multimedialità, le fasi di lavorazione di un'imbarcazione, per raccontare gli antichi mestieri perduti del territorio. Poiché le immagini influenzano il visitatore, applicare la multimedialità diventerebbe una mediazione efficace tra oggetto e soggetto, cosicché il principio di comunicazione si mostrasse ancora più attivo.

Ma la proposta dei padiglioni risponde anche a soddisfare quel rapporto tra “dentro” e “fuori”, tipicamente italiano, per il quale quando si “esce fuori” da un qualsiasi museo si percepisce la prosecuzione di un'atmosfera culturale. L'ecomuseo del Sile dovrebbe sorgere in un contesto naturalistico dove fosse presente il fiume stesso; questa considerazione si sposa con effettive disponibilità di concessioni edilizie, illustrate nel quarto capitolo. Creare nel percorso museale un movimento tra esterno-interno e viceversa è fondamentale per un progetto ecomuseale, perché permetterebbe di conferire un ruolo attivo sia al visitatore che al museo, posto in dialogo diretto con il territorio circostante, del quale ne è promotore.

Azzardando un'ipotesi, il contributo dell'arte contemporanea potrebbe “far emergere la complessità di un nuovo spazio contemporaneo”, come sosteneva Ettore Sottsass. Egli partecipò nel 2000 all'iniziativa *Verso il fiume*, promossa dall'Amministrazione Comunale di San Donà di Piave con il contributo della Regione Veneto, della Provincia di Venezia e di privati, che intendeva promuovere interventi permanenti d'arte contemporanea negli spazi pubblici di questa città, attraversata da quel fiume che è impresso nella storia italiana, il Piave. L'ecomuseo potrebbe diventare un grande laboratorio che permetta infinite possibilità di espressione, purché mantenga presente il principio di essere a servizio del territorio e della sua comunità.

Il primo aspetto su cui riflettere seriamente è di natura finanziaria. E' ormai assodato, valutando

i dati raccolti dagli altri musei veneti, che le spese per avviare un progetto simile siano decisamente onerose. Optare per la creazione di magazzini temporanei, dove parcheggiare oggetti, farebbe perdere il valore del museo, che non meriterebbe di essere denominato in tal modo. Per far richiesta di finanziamenti cospicui, rivolgersi al Fondo Sociale Europeo diventerebbe un ottimo trampolino di lancio, perché si accorperebbero altri partners disposti a partecipare all'iniziativa. Queste convinzioni sono maturate dalla conoscenza di esperienze pregresse, che si sono concluse con ottimi esiti, proprio per il coinvolgimento di più parti attive.

I finanziamenti non possono certo essere erogati in virtù di un semplice atto di fiducia, ma con l'elaborazione di progetti definiti in tutti i suoi dettagli. Come più volte accennato, i territori del Sile sono diventati palcoscenici di molte iniziative promosse da enti pubblici e privati. Quest'aspetto diventa un punto nodale per l'ecomuseo, che sarebbe destinato a crescere in un ambito dove esiste una reale comunità di interessi. L'Ente Parco Sile, la Provincia di Treviso, la Regione Veneto, i Comuni rivieraschi, i Consorzi di tutela dei prodotti enogastronomici, assieme a privati affini al progetto, potrebbero unirsi concordando un piano di lavoro sostenibile, che si può sviluppare solo con la compresenza di figure professionali diverse.

Le improvvisazioni, il pressapochismo frequente in questi frangenti portano ad un insuccesso immediato e ad una perdita di denaro che avrebbe potuto confluire in altri canali. In assenza di finanziamenti, si dovrebbe affermare un no categorico, perché progetti incompiuti portano solamente a quella desolazione dei Beni Culturali della quale l'Italia si è resa impunemente protagonista. La mancanza di volontà per lavorare ad un progetto comune è una questione che parrebbe banale; tuttavia è una realtà drammatica che ha frenato e frena iniziative di questo genere. Se tutti gli attori territoriali trevigiani, da tempo impegnati nella valorizzazione del contesto provinciale per trasformarlo in un polo attrattivo che guarda al turismo internazionale, si rendessero conto che un grande progetto museale potrebbe dare una forte immagine identitaria alla città e allo stesso tempo rilanciare un'economia diversa e competitiva, forse allora si potrà ragionare sull'ecomuseo del Sile.

4. MAPPE CULTURALI PER L'ECOMUSEO DEL SILE

Nella trasmissione culturale dei popoli, la tradizione orale ha sempre avuto un ruolo di primo piano, perché carica di tinte emotive che altre forme di comunicazione non posseggono.

Le mappe culturali, di tradizione anglosassone, nella fase di avvio di un progetto ecomuseale, sono metodologie da seguire per generare fonti inesauribili di sapere, che altrimenti non potrebbero essere raggiunte. Esse puntano i riflettori su una interpretazione personale della storia, sul suo carattere soggettivo che concorre attivamente alla creazione della memoria collettiva.

Per approfondire la tematica della “memoria liquida” e le dinamiche esistenti fra uomo ed elemento idrico lungo il corso del Sile, i racconti in forma diretta di coloro che hanno vissuto questo territorio hanno rivelato potenzialità inaspettate: una conoscenza puntuale dei luoghi che solo esperienze di vita vissuta possono trasmettere, perché mettono in luce quegli aspetti esclusi dalle cronache storiche tradizionali.

Nello specifico sono state raccolte le testimonianze di “esperti” territoriali: Glauco Stefanato e Adriano Gnan, conoscitori della navigazione commerciale che si svolgeva lungo i fiumi e le idrovie del nord est e di Giorgio Libralato, fautore di iniziative per la riscoperta della cultura e delle consuetudini facenti parte dell'identità delle popolazioni dell'alto Sile.

Glauco Stefanato, oggi titolare di una ditta di navigazione turistica di Casale sul Sile, attività intrapresa dalla fine degli anni Settanta dopo il tramonto del trasporto via fiume, inizia il suo racconto ricordando come già da adolescente iniziò la sua vita da barcaiolo, affiancando il padre nei viaggi fra la laguna e le vie d'acqua del Veneto.

“Il mio primo viaggio avvenne negli anni Sessanta a bordo di un burcio, facente parte di un convoglio di barche vuote che dovevano prelevare un carico di frumento a Scardovari, presso le foci del Po, per conto dell'armatore Bernardi, proprietario di una compagnia di navigazione commerciale di Venezia.

Un tempo, presso il porto del capoluogo veneto, esistevano cinque cooperative: la Mantovana, la Renosto, la San Vito, la Veneziana e la Bernardi appunto. Le imbarcazioni percorrevano fiumi e canali come il Sile, il Piave, il Livenza, il Brenta, l'Adige, il Po, la Litoranea Veneta, trasportando diversi tipi di merce come il frumento, l'orzo, la colza, i girasoli, l'urea, la cellulosa, il cotone, lo zucchero, i mattoni, il carbone, la pirite, la juta, le carrube, la sabbia.

Il viaggio per Scardovari iniziò nel mese di novembre e fu condizionato dalle forti piogge, che causarono l'innalzamento del livello del Po e rallentarono quindi le operazioni di carico. I burci ritornarono in laguna pochi giorni prima di Natale, portando il frumento alla Chiari & Forti di Marghera.

Il burcio, che di norma raggiungeva una lunghezza massima di trentacinque metri e una portata di milleottocento quintali, per raggiungere i porti fluviali del Po scendeva da Venezia fino a Chioggia, attraversava le conche di Brondolo e la Brenta, fermandosi a Cavanella d'Adige, dove si trova un antico forno famoso per il *pan biscotto* tipico dei barcaioli, i cosiddetti *bussolai*. Da Cavanella, dove era obbligatorio transitare per un'altra conca di navigazione, si proseguiva fino a Volta Grimana e si entrava nell'alveo del Po.

Un porto importante sul fiume Po, assieme a quello di Mantova, era quello di Bottrighe, in cui le imbarcazioni venivano caricate di zucchero, un'altra merce che veniva trasportata via fiume. I burci spesso partivano da Marghera carichi di carbone e ritornavano colmi di zucchero dal Po, da Cavarzere e da Pontelongo, dove esiste tuttora uno zuccherificio molto importante.



Burci al porto di Casale sul Sile

Un'altra rotta da ricordare era quella che da Venezia portava verso est, lungo le idrovie venete e friulane. I carichi infatti venivano effettuati anche a Sistiana, attraverso la Litoranea Veneta fino a Grado e Monfalcone, con delle barche più robuste, dette *gabarre*, che potevano affrontare anche il tratto via mare fino alle coste triestine.

Dopo il mio primo viaggio a Scardovari, l'armatore Bernardi a metà gennaio dispone di ritornare sul delta del Po per caricare nuovamente del frumento. Il convoglio quindi riparte, ma si presenta subito il problema dell'acqua alta e le barche non riescono a passare sotto uno dei ponti della ferrovia a Venezia. Il problema venne risolto riempiendo d'acqua la scialuppa e caricandola a bordo, così da far aumentare il peso della barca.

La barchetta, sempre presente al seguito del burcio, era molto utile in diverse circostanze, sia in caso di nebbia fitta, per controllare la rotta, sia con il freddo, quando il capobarca mandava il *morè* (il mozzo) a far muovere la scialuppa durante la notte, per smuovere le acque affinché non si ghiacciassero.

Gli inverni rigidi spesso causavano dei problemi alla navigazione e a questo proposito, a Cavanella d'Adige, ricordo di aver improvvisato un sistema per rompere il ghiaccio con un'ancora a prua a pelo d'acqua, delle catene e delle tavole.

I viaggi dei *burghieri* potevano durare anche due mesi, soprattutto perché condizionati dal livello delle acque dei fiumi, che spesso rallentava o impediva la navigazione.



Burci con barchetta al seguito

Per questo motivo la barca diventava l'abitazione dell'equipaggio, dove venivano effettuati tutti gli atti quotidiani della vita, compresi i pasti, che spesso si consumavano alternativamente all'interno dei burci fermi in sosta, un'occasione per *far filò*. Nell'alimentazione dei barcaioli non mancavano mai la pasta e fagioli, le patate, il salame, il vino, i già citati *bussolai* di Cavanella e naturalmente il pesce, che a Chioggia spesso veniva barattato con lo zucchero trasportato.



Vita quotidiana a bordo di un'imbarcazione

Allo stesso tempo, assumevano un'importanza strategica anche le osterie, situate presso i porti fluviali. Erano un punto di riferimento per i *barcari*, dove si mangiava polenta e pesce e si giocava alle bocce o a carte, mentre l'imbarcazione era ferma. L'osteria, un vero e proprio crocevia del commercio dove si sentivano parlare tutti i dialetti del nord Italia, era anche una sorta di *ufficio* del barcaiolo, perché qui venivano stipulati i contratti di viaggio con il fattore e ci si scambiavano opinioni e consigli sul percorso. Tra i personaggi che si incontravano solitamente nelle osterie lungo il Sile, uno dei più celebri era senz'altro Tranquillo Pozzobon di Casier, il quale faceva da *pilota* per le barche che scendevano lungo il fiume e in cambio *pretendeva* una bottiglia di vino.

Una presenza costante sulle imbarcazioni era anche quella del *cane da burcio*, utile soprattutto per tenere lontani i topi dalle derrate alimentari che venivano caricate.

Fino alla metà degli anni Cinquanta, la navigazione fluviale lungo il Sile avveniva esclusivamente con barche a vela e ciò comportava la presenza di tutta una serie di professioni e attività legate all'*attiraglio*. Infatti, quando l'imbarcazione doveva risalire il corso del fiume, poteva contare sul traino degli animali sulle sponde. L'*attiraglio* dei burci veniva effettuato da cavalli, buoi e muli. I cavalli venivano impiegati soprattutto sul Brenta (perché la corrente era meno forte); tuttavia si ritrovano in misura minore anche lungo il Sile, in particolare quelli della famiglia Piaser di Casier, che possedeva cavalli bassi e tarchiati chiamati *bretoni*. Mi ricordo di altre famiglie di Casale e Cendon che possedevano i cavalli, *requisiti* assieme ai buoi dalla *comandaresa* (o dal *comandaresso*), che comandava l'*attiraglio*. I *cavalanti* erano invece i contadini che effettuavano il traino dei burci. Accanto a queste figure, avevano una grande importanza anche i *fabbri* e i *falegnami* per l'armamento delle barche (con la costruzione di remi, palanchetti e altri elementi del burcio).

L'*attiraglio* veniva effettuato sulle *restere*, le vie alzaie poste sulle sponde del fiume. Sul Sile ce n'erano sette, disposte alternativamente sulle due sponde (*restere* e *resterette*, di lunghezza minore).

Il nome deriva dalla *resta*, cioè la fune impiegata per il traino.



L'attiraglio dei burci presso la restera di Casier

I burci venivano costruiti negli *squeri*, le officine dove si assemblavano le imbarcazioni, si plasmavano gli attrezzi e si faceva la manutenzione dei natanti. Negli squeri si procedeva anche al *varo* dei burci, che sul Sile avveniva di poppa, mentre sull'Adige, a Pescantina (Verona), si effettuava di traverso, per la morfologia diversa dell'Adige e la forte corrente del fiume. Le barche di solito prendevano il nome dei primogeniti, altrimenti, se il barcaro non aveva figli, si sceglievano nomi di fiori, colori o città.



Esempio di varo di traverso

Fra gli utensili, un attrezzo interessante era lo *spontèro*, una sorta di asta appuntita che serviva al barcaiolo per tenersi a distanza dalla sponda se l'acqua era alta e a non far cozzare il fondo del burcio contro i sassi della piarda. Gli squeri più conosciuti erano quelli di Limena, Battaglia Terme,

Pescantina, Fossalta di Piave, che varavano barche della capacità di circa duemilacinquecento quintali. Nello squero di Pellestrina, dove lavorava il maestro d'ascia Benedetto Schiavon, vennero costruiti burci della capacità record di tremilacinquecento quintali.



La riparazione di un'imbarcazione e un burcio sulla rampa di uno squero

Negli squeri, come già detto, veniva effettuata la manutenzione delle imbarcazioni e a questo proposito esistevano diverse tecniche di riparazione: per esempio si usava la segatura per scongiurare eventuali perdite nel fasciame del burcio (*andar a far un bevàron de segatura*, vale a dire mettere la segatura sul fasciame).

Come detto, dagli anni Cinquanta si iniziano a installare i motori sulle imbarcazioni: si trattava di motori terrestri di camion presi dai campi di demolizione, nella maggior parte dei casi di marca Fiat ma anche General Motors.

Con l'introduzione dei motori e la maggiore velocità delle barche, sui *burci* vennero installati dei clacson, ma spesso avvenivano ugualmente incidenti; così sul Sile, nel 1968, si rese necessario adottare un orario di navigazione alternata per evitare le collisioni, secondo il quale per quattro ore era ammessa soltanto la discesa e per altre quattro la risalita.

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE
ISPETTORATO COMPARTIMENTALE DELLA MOTORIZZAZIONE CIVILE E DEI T.C.
ISPETTORATO DI PORTO DI VENEZIA

Il Capo dell'Ispettorato di Porto di Venezia
VISTI gli artt.21,23 e 85 del Codice della Navigazione;
VISTO l'art.15 del Regolamento per la Navigazione Interna,approvato con D.P.R.28.6.1949,n.631;

RITENUTA la necessità e l'urgenza di provvedere alla disciplina del traffico in ascesa e discesa dei natanti lungo l'alto corso del f. Sile, nel tratto compreso tra Casier (a valle della piarda) e Portegrandi (a monte del cavalcavia sul f.Sile della S.S.n.14 "Triestina");

SENTITO l'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e T.C. per il Veneto-Sezione Navigazione Interna di Venezia :

O R D I N A

Art.1 - La navigazione lungo il f.Sile, nel tratto tra Casier e Portegrandi, dovrà svolgersi a senso unico alternato di quattro in quattro ore, in relazione ai seguenti orari :

- | | | | | | |
|----|-----------|---|----------|---|----------------|
| a) | dalle ore | 0 | alle ore | 4 | : in salita |
| b) | " | " | 4 | " | 8 : " discesa |
| c) | " | " | 8 | " | 12 : " salita |
| d) | " | " | 12 | " | 16 : " discesa |
| e) | " | " | 16 | " | 20 : " salita |
| f) | " | " | 20 | " | 24 : " discesa |

Art.2 - E' abrogata l'Ordinanza n.119 del 1 dicembre 1967.

Art.3 - I contravventori alla presente Ordinanza saranno puniti a tegmine di legge e saranno tenuti responsabili di eventuali danni a persone e alle cose.

IL CAPO DELL'ISPETTORATO DI PORTO
dr.Antonio Locchi

Venezia, 13 giugno 1968.

Documento che attesta l'entrata in vigore della navigazione alternata sul Sile (1968)

A questo proposito, vorrei citare un episodio. Assieme a Umberto Rossetto, detto *Pito*, avevamo caricato milleottocento quintali di colza a Malcontenta. Risalendo il Sile, il motore del burcio si spense e la barca ingovernabile colpì un tronco: l'impatto fece fuoriuscire circa trenta quintali di carico. Chiedemmo allora aiuto ai contadini vicini, che con una fune d'acciaio spostarono la barca sulla riva, per evitare possibili schianti con le barche che sarebbero arrivate con gran velocità in direzione opposta, dal momento che era in vigore l'orario di navigazione. Si trattava di una barca con dei problemi di fondo, legati al timone troppo grande: in seguito riuscii a sostituire il pezzo e a far diventare questo burcio una delle imbarcazioni più longeve.

Con la concorrenza dei camion molti barcaioi andarono in Belgio a lavorare nelle miniere di Charleroi, al fine di guadagnare dei soldi per poi tornare in patria e acquistare un motore per la barca; un fenomeno che si verificò fino alla metà dei Settanta, quando la navigazione fluviale terminò del tutto a favore del trasporto su gomma.

L'attività della nostra famiglia subì un duro colpo quando l'oleificio Chiari & Forti di Silea, che faceva largo uso di colza, da noi trasportata lungo il Sile, venne fatto chiudere dopo essere stato giudicato colpevole di aver inquinato l'ambiente. Di conseguenza molti barcaioli persero il lavoro e noi fummo costretti a vendere due barche. La Chiari & Forti riprese in seguito a produrre olio con la soia, così mio padre vendette un'altra barca prendendone in affitto una da tremilacinquecento quintali, in ferro a motore, che permetteva il dimezzamento dei tempi di percorrenza.

Con il declino inesorabile della navigazione commerciale sul Sile, decisi quindi con mio fratello di noleggiare una barca ormeggiata a Brondolo per trasportare soia, avena e orzo, fra Chioggia e Ferrara.

Durante uno di questi viaggi, nell'attesa che il Po si abbassasse per passare attraverso una conca, notammo una barca turistica che stava effettuando una crociera sul Po. Ci venne allora in mente di intraprendere la stessa attività. Facemmo innanzitutto la patente per il trasporto passeggeri, le domande per ottenere il benessere dei comuni lungo il Sile e cercammo quindi una barca adatta alla nuova attività. Venimmo a sapere che a Jesolo c'era un vaporetto dismesso. Dopo un sopralluogo, comprammo l'imbarcazione per quattordici milioni (era il 1977) e procedemmo al restauro e al successivo collaudo. Nella primavera 1978 arrivò un telegramma dalla Regione Veneto con l'autorizzazione alla navigazione turistica.

La nave *Marte* riscosse subito il successo del turismo fluviale, soprattutto quello scolastico e percorse il Sile fino a quando venne sostituita dalla *Silis*, imbarcazione più ampia e articolata su due livelli, più adatta alle escursioni, realizzata dal cantiere Orsato di Porto Marghera. L'attività ricreativa della Navigazione Stefanato, che può contare anche sulla motonave *Altino*, si svolge da marzo a ottobre fra il Sile, la Laguna e la Litoranea Veneta".

AL SIG. PRESIDENTE
RACCOMANDA A.R. DELLA GIUNTA REGIONALE
PIAZZO SILESI VENEZIA

La sottoscritta Ditta F/LLI STAFANATO Leodamante e Glauco con sede in Casale Sul Sile (Treviso) via Garibaldi n. 9-11, titolari dell'autorizzazione N. 277/P per il servizio pubblico non di linea per il trasporto di persone nelle acque interne e nella laguna di Venezia con la motonave "Marte" iscritta al n. 6V 1015 nei registri dell'Ispettorato di Porto di Venezia, della stazza lorda di tonn. 20,43 e per il trasporto di n. 91+3 persone, rilasciata in via precaria dal 15 aprile al 30 settembre 1978, in considerazione della sempre maggiore affluenza di richieste di gite da parte di circoli ricreativi, istituti, scuole e Associazioni sportive, anche in altre stagioni,

c h i e d e

che l'autorizzazione le venga estesa per la durata dell'intero anno.

Conosservanza.

Casale Sul Sile 18 settembre 1978

X

X

Documento con cui la ditta dei F.lli Stefanato chiede l'autorizzazione definitiva per le proprie attività

Giorgio Libralato è grande conoscitore e “memoria storica” del contesto geografico dell’alto Sile; non a caso è il fondatore dell’Associazione Cultura e Tradizione Contadina di Santa Cristina di Quinto di Treviso, che ha sede presso l’azienda agricola Cervara Cavalli.

Con il suo contributo, Libralato fa notare come il fiume costituisse un elemento fondamentale per le comunità rivierasche, nonché fonte di sostentamento e teatro delle attività quotidiane.

“Il recupero del Sile nel territorio di Quinto inizia negli anni Ottanta, con la sistemazione parziale nel 1984 dell’oasi di Cervara, grazie a Bortolo Salvador, allora leader della trotticoltura, che voleva costruire in questo sito la peschiera più grande d’Europa. Tuttavia nello stesso periodo a Santa Cristina venne realizzata una grande struttura per la piscicoltura in un altro luogo, distruggendo peraltro una bellissima palude. Con questo nuovo allevamento il progetto di Salvador decadde, così l’area dei mulini di Cervara venne acquistata dal Comune di Quinto (di cui ero consigliere di maggioranza), che spese centocinque milioni di lire per venticinque ettari di palude, un provvedimento molto importante che suscitò ovviamente le critiche delle opposizioni. Nel 1987 viene fatto un altro passo importante con l’acquisizione da parte del Comune dell’edificio della centrale elettrica nella palude e quindi del Mulino.

Allo stesso tempo, mi sono dedicato alla riscoperta dei mezzi di trasporto tradizionale e alla promozione del territorio dell’alto Sile, con un’attività che ho portato avanti presso l’azienda agricola Cervara Cavalli, ora sede dell’Associazione Cultura e Tradizione Contadina.



La collezione di attrezzi da lavoro presso l’azienda agricola Cervara Cavalli

Infatti, nel 1991 intraprendo il progetto *Barche e Cavalli*, che voleva riportare all’attenzione le antiche modalità di spostamento via terra e via fiume: da un lato con il recupero di preziose carrozze d’epoca trainate dai sei cavalli presenti nella fattoria (con la parallela sistemazione di strade e ponti) e dall’altro con la costruzione di due imbarcazioni tradizionali in legno, le *pantane*,

manovrabili con la pertica e caratteristiche dei contesti anfibi del tratto superiore del Sile. Questo tipo di natante tradizionale fa parte a pieno titolo del patrimonio etnografico delle comunità rivierasche, in quanto veniva usato per svariate attività, come il recupero della legna nella palude o la pratica della pesca e per gli spostamenti quotidiani, verso il mulino o in direzione del paese per recarsi alla messa domenicale.



Le carrozze restaurate e ricostruite da Giorgio Libralato presso Cervara Cavalli

Nel 2001 l'area dell'oasi di Cervara viene gestita dalla Fondazione Cassamarca, la quale delega ad una cooperativa le iniziative didattiche svolte all'interno della zona naturalistica.

Il mulino allo stato attuale necessiterebbe di un restauro, soprattutto per salvare gli affreschi presenti all'esterno, quali il *Leone in moeca* e la *Regola* decifrata alcuni anni orsono dal professor Vittorio Galliazzo.

Ormai da anni ho cessato le attività di tipo ricreativo che avevo ideato e mi dedico al Gruppo Cultura e Tradizione Contadina e alle sue svariate attività, fra cui la "Festa della Trebbiatura" e i convegni tematici organizzati annualmente ogni primavera (*Memorie sull'aia*), con diversi relatori compresi esperti dei vari settori e professori universitari".

Giorgio Libralato illustra quindi il suo progetto relativo al "Museo del Parco del Sile", che dovrebbe valorizzare gli elementi che costituiscono la *civiltà contadina*, non solo celebrandoli con una semplice raccolta di oggetti, ma recuperando i saperi e dando loro continuità.

"Si tratta di un progetto che si sviluppa in un'area attualmente di proprietà dell'ospedale di Treviso, che in passato (anni Ottanta) doveva diventare la sede di una grande porcilaia, una destinazione d'uso osteggiata e fermata dal sottoscritto e da altre personalità, alla fine fortunatamente scongiurata.

In questo contesto rurale, che si estende a partire dall'azienda Cervara Cavalli fino all'oasi di Cervara a nord, ho ipotizzato di istituire uno spazio multifunzionale, comprendente un museo etnografico e una scuola di avviamento professionale, per dare dignità al settore primario e tramandare i saperi del passato.

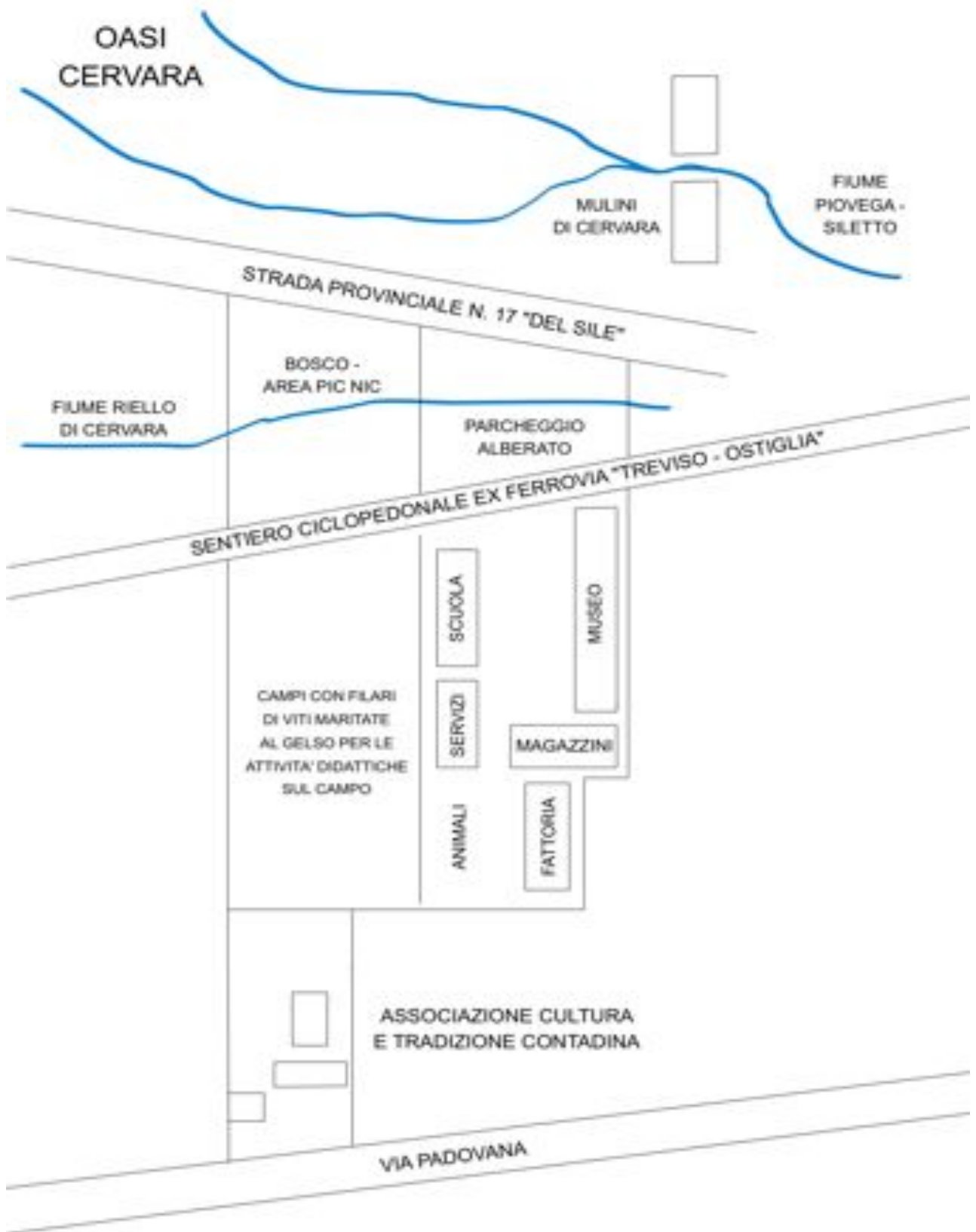


L'area retrostante l'azienda Cervara Cavalli, parte integrante dello spazio multifunzionale di progetto

Nell'area individuata, che comprende circa sette campi veneti, in parte occupati da palude, sarebbe possibile edificare un complesso comprendente un ostello, una scuola professionale, dei laboratori, dei magazzini e una parte museale (il Museo del Parco del Sile), che metta in evidenza le eccellenze legate all'acqua e alla terra. All'interno degli spazi espositivi potrebbe inoltre essere disposto un punto vendita di prodotti tipici con servizio di ristorazione. Nel progetto è prevista anche la costruzione di stalle e recinti per l'allevamento delle varie specie animali e la piantumazione di filari di viti maritate con gelsi come da tradizione, a fini didattici e di ricerca.

La costituzione di questo polo multifunzionale ha ancora più senso perché situato a breve distanza dall'oasi di Cervara e attraversato dall'importante pista ciclabile che si allunga sul sedime della vecchia linea ferroviaria Treviso-Ostiglia, coincidente con il tracciato del GiraSile, la greenway del Parco del Sile.

Il giorno 24 ottobre 2009 ho provveduto a inviare al Ministero delle Politiche Agricole l'idea progetto da me elaborata; tuttavia allo stato attuale mancano i finanziamenti che consentano l'avvio dei lavori per un'opera che sarebbe un unicum nel suo genere e avrebbe una ricaduta positiva per tutto l'ambito territoriale dell'alto Sile e non solo”.



Riproduzione della mappa del progetto presentato da Giorgio Libralato al Ministero delle Politiche Agricole

Assieme a Glauco Stefanato, Adriano Gnan rappresenta una fonte molto autorevole nell'ambito della navigazione fluviale del Veneto e del nord est in generale; il suo contributo è stato molto importante per la ricostruzione della vita dei barcaioli e per gli aneddoti esposti nel suo racconto.

“Sono stato l'ultimo componente di una famiglia di barcaioli, iniziando la mia attività nei primi anni Sessanta, quand'ero adolescente, per terminarla nel 2004 quando sono andato in pensione.

Inizio il mio racconto narrando un'esperienza significativa che ho vissuto a bordo di un burcio all'inizio della mia esperienza sulle imbarcazioni da trasporto.

Assieme a mio padre, verso la fine di maggio del 1962, mi trovavo in un convoglio di barche partito da Porto Marghera con un carico di granturco diretto a Ferrara e uno di legname con destinazione Mantova, che sarebbe stato il nostro punto di arrivo. La navigazione, a causa dei bassi fondali del Po, si prolungò per più di tre mesi, i famosi *Cento Giorni*.



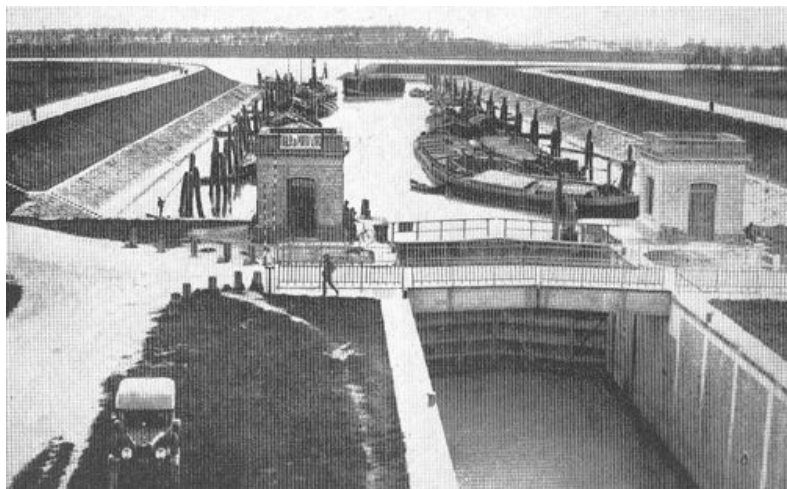
Il Burcio del padre di Adriano Gnan carico di legname presso Volta Grimana

Il carico di tronchi che trasportavamo (legname proveniente dalla Russia e dalla Finlandia) doveva essere ricevuto dalle Cartiere Burgo di Mantova, il cui porto si raggiungeva risalendo il Po per centotrenta chilometri oltre Ferrara e immettendosi quindi nel Mincio, percorrendolo fino a Fossa Serena, dove terminava il Lago Superiore, su cui si affacciava la cartiera.

In quel periodo, il Po si poteva quasi attraversare a piedi e il passaggio delle barche era quindi assai difficile, anche perché i settori navigabili del grande fiume cambiano periodicamente, variando spesso dalla sponda destra a quella sinistra. Proprio per questo motivo, all'epoca c'erano degli addetti che sondavano i fondali ogni trenta, quaranta chilometri, alle cui indicazioni si aggiungeva l'azione del barcaiolo, il quale controllava con la pertica la profondità delle acque.

Partiti da Venezia, percorremmo sessanta chilometri di laguna e canali arrivando a Volta Grimana, dove si trova una conca che permette di entrare nel Po, a trenta chilometri dalla sua foce.

Risalendo il fiume, tra Crespino e Cologna Ferrarese, trovammo un fondale troppo basso (1,20 metri), che ci costrinse a fermarci a Villanova Marchesana per circa un mese, prima che arrivasse una draga per permettere il passaggio dei burci.



Veduta della vecchia conca di Volta Grimana

Nel frattempo arrivò un'imbarcazione vuota che provvide ad allibare parte del carico di granturco delle barche dirette a Ferrara, un'operazione completamente a carico dei trasportatori. I burci fermi in attesa di raggiungere la destinazione erano sei, sette e le condizioni del fiume non accennavano a mutare. Nonostante si sapesse che in quel periodo non c'erano fondali (profondi), il carico fu imbarcato per non lasciare in sosta la nave, fatto che sarebbe costato molto al committente.

La draga continuò a scavare per tutta l'estate e così a settembre giungemmo a Ferrara. Finalmente si verificò un grande temporale che ci permise di avanzare.

Dato che il livello dell'acqua poteva calare velocemente decidemmo di navigare anche durante la notte.

Mentre alcune barche entrarono in porto a Ferrara per scaricare il granturco, noi dovemmo continuare fino a Mantova con il nostro burcio assieme ad altre due imbarcazioni, tutte stipate di legname per la cartiera.

Complessivamente impiegammo cento giorni per arrivare a Ferrara e poi altri cinque, sei giorni per giungere a destinazione a Mantova. Prima che arrivasse il temporale, ricordo che ci fermammo nei pressi di Ferrara, disponendo un segnale per la misurazione dell'acqua.

Con le precipitazioni intense in Lombardia il livello si alzò di ottanta centimetri e così ripartimmo: capimmo che la situazione stava cambiando perché l'acqua del Po diveniva progressivamente torbida e limacciosa.

Al ritorno da Mantova, facemmo nuovamente tappa a Ferrara per caricare urea da portare a Marghera, dove sarebbe stata impiegata per la produzione di fertilizzanti.

Riassumendo questo lungo viaggio, ci fu una prima tappa da Venezia a Villanova Marchesana

(paese posto a ventidue chilometri a monte di Volta Grimana), dove ci fermammo un mese. Noi ragazzi nel frattempo restavamo in barca, mentre i nostri padri tornavano a casa regolarmente. Qui sostarono tre barche cariche di legname e tre, quattro stipate di granturco.

In seguito si avanzò per otto chilometri passando in riva destra a Cologna Ferrarese, dove sostammo un altro mese e quindi si giunse all'Isola Bianca, a tre chilometri da Ferrara. In quell'isola, ora scomparsa in seguito alle piene e al regime variabile del fiume, abitava una famiglia con la quale in quell'occasione scambiammo il grano con i generi alimentari. Impiegammo quindi cento giorni per fare circa sessanta chilometri. Nel frattempo le barche con il grano si liberavano pian piano del carico con l'allibo alla seconda e alla terza tappa”.

Dopo il racconto di questo viaggio avventuroso, Adriano Gnan procede con una panoramica delle idrovie della pianura padana, tutt'oggi interessate dalla navigazione commerciale.

“Dalla Romagna possiamo raggiungere Venezia attraverso i canali navigabili che costeggiano l'Adriatico; da Ravenna si giunge a Porto Garibaldi e quindi a Ferrara lungo il Canale Boicelli (settanta chilometri), poi si scende lungo il Po per sessanta chilometri fino a Volta Grimana, risalendo in seguito fino a Cavanella d'Adige e più a nord a Chioggia attraverso il Canale di Valle. Oltre la laguna di Venezia, la Litoranea veneta permette di pervenire a Monfalcone, intersecando i corsi d'acqua veneto-friulani nei pressi delle loro foci. Negli anni Sessanta questo sistema idroviario era percorribile con i burci in tutta la sua interezza.

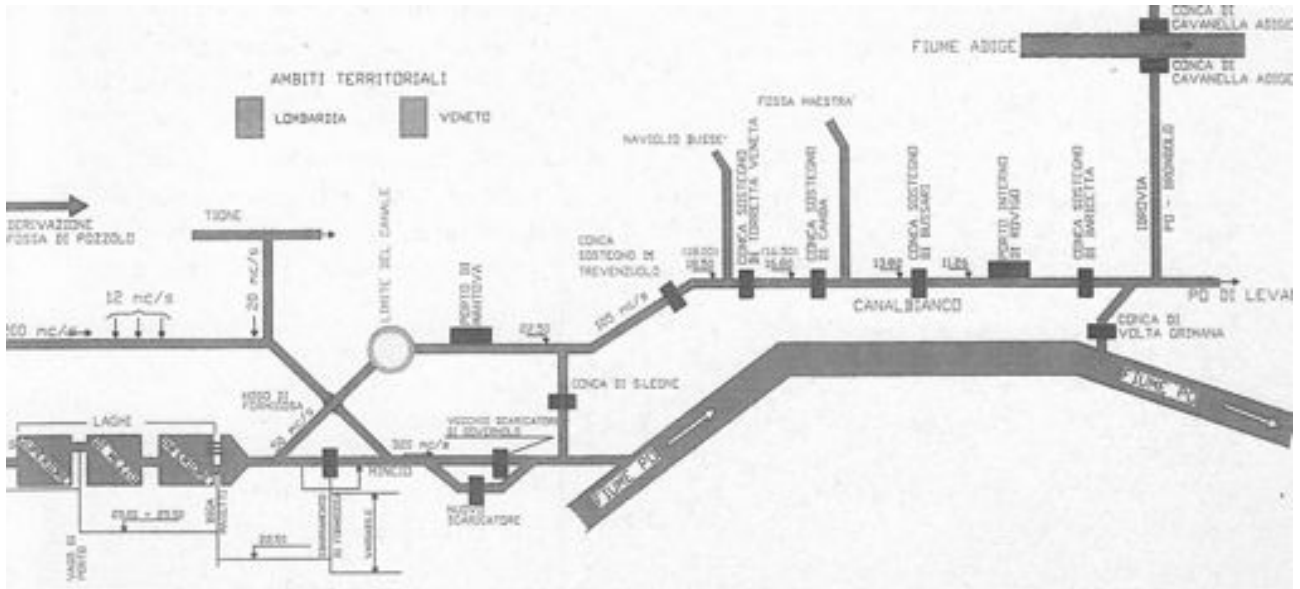
Attualmente la navigazione commerciale è quasi del tutto scomparsa e si limita a tre, quattro unità che effettuano il trasporto di merci lungo fiumi e canali.

Quando lasciai il burcio per intraprendere la *navigazione moderna*, nel 1970, c'erano circa cinquanta, sessanta imbarcazioni (chiatte), che solcavano le idrovie a sud di Chioggia e il Po. Sul Sile tutto si conclude ancora prima, nel 1974.

Ora fra la foce e Mantova, il Po è sempre navigabile grazie all'apertura, nel 2000, dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco, un sistema di centoquaranta chilometri di lunghezza con sei chiuse.

Lasciata l'idrovia si rientra nel Po all'altezza della foce del Mincio. Più a monte, fra la foce del Mincio e Cremona, la navigazione è garantita dagli argini artificiali, chiamati *pennelli*, che incanalano le acque del fiume, realizzati fra gli anni Trenta e Cinquanta.

Mantova ora ha un porto quasi esclusivamente turistico, dopo la conversione delle centrali elettriche, passate dall'alimentazione a olio combustibile a quella a gas.



Schema dell'idrovia Fissero-Tartaro-Canal Bianco e del Canale di Valle (o Idrovia Po-Brondolo)

Resiste il trasporto di carichi eccezionali (milleduecento tonnellate e grande ingombro), che a volte si svolge anche sul Sile: da Casale fino a Marghera viene effettuato periodicamente il trasporto su chiatte di cilindri di cinquanta metri di altezza e sei metri e mezzo di diametro (cinquecento, seicento tonnellate), destinati alle raffinerie (carpenteria pesante).

Sul Po, come sul Sile, si è sviluppata la navigazione turistica. Ci sono infatti tre imbarcazioni che effettuano delle crociere sul grande fiume fra Venezia e Mantova, con escursionisti che percorrono le sponde in bici di giorno e pernottano in barca: la maggior parte di essi sono stranieri, in particolare francesi, tedeschi e olandesi.

Complessivamente ho lavorato sulle barche dal 1962 al 2004, un lavoro ereditato da mio padre e mio nonno. La mia famiglia, originaria di Porto Viro (anche se mia madre era originaria di Silea), si trasferì a Treviso nel 1963 (quando avevo quindici anni), perché al tempo lavoravamo per la ditta di cereali Pagnan di Silea.

Il primo motore che possedemmo aveva una potenza limitata (centoventi, centotrenta cavalli) e a volte la barca non riusciva ad affrontare la corrente; infatti in un'occasione ci vollero addirittura sei giorni per arrivare a Mantova.

Spesso passava molto tempo fra la partenza e il ritorno a casa, dopo il viaggio e le operazioni di carico e scarico. Quell'anno dei *Cento Giorni*, per esempio, ricordo che tornai a casa dopo sei mesi, conclusi i diversi tragitti che feci con le imbarcazioni, restando fermo nei diversi paesi lungo il percorso.

Tutti gli atti quotidiani venivano svolti a bordo del burcio, che diventava l'abitazione del barcaio. Sulla prua c'era una botte o un fusto cementato che veniva riempito d'acqua potabile nelle fontane dei paesi, la risorsa idrica usata per bere e cucinare.

Il bagno si faceva usando l'acqua del fiume, opportunamente riscaldata a bordo durante la stagione invernale.

C'erano quindi due letti, uno a poppa (solitamente per il capobarca) e l'altro a prua. Le provviste si facevano quasi ogni giorno fermandosi vicino ai centri abitati e si consumava prevalentemente pane (tra cui i *bussolai* di Cavanella d'Adige), salame, fagioli, uova”.



Il burcio “Charleroi” del padre di Adriano Gnan ormeggiato a Fossa Serena presso Mantova

Adriano Gnan ricorda infine l'esperienza e il sangue freddo del padre Attilio durante la navigazione.

“Il 5 gennaio 1965, con la temperatura sotto zero, stavamo trasportando un carico di grano a Ferrara. Bisognava affrontare l'ultima traversata del Po dopo l'Isola Bianca, per poi entrare nella conca che conduceva al porto di Ferrara, ma c'era nebbia fitta. A un certo punto non si vedeva la sponda opposta. Mio padre decise prima di fermarsi e quindi di ripartire in un momento di visibilità maggiore.

La nebbia però scese nuovamente e nonostante la buona conoscenza del fiume che possedevamo, urtammo un relitto. Il burcio iniziò a imbarcare acqua e per tamponare la falla mio padre, con gran prontezza, prese la tela cerata che copriva il grano e con il mio aiuto la dispose in modo da bloccare il flusso in entrata. Grazie alle pompe del rimorchiatore che si trovava nella chiusa, la barca fu poi liberata dall'acqua. Arrivammo quindi al porto e scaricammo il grano, mentre il giorno dopo portammo il burcio a riparare presso Volta Grimana.

Mio padre Attilio, che tra l'altro emigrò in Belgio a Charleroi nel 1950, dove rimase per cinque anni lavorando nelle miniere, al fine di guadagnare una somma sufficiente per comprare una barca nuova (che poi prese il nome della città belga), si cimentò anche in un altro tipo di attività.

Alle foci del Po, gli argini venivano periodicamente rinforzati con vecchi burci riempiti di rocce che venivano poi affondati per costruire una sorta di diga.

Egli aveva un compito di primo piano in quanto era colui che si arrischiava nell'affondamento delle barche, un'operazione decisamente pericolosa”.



Moderna chiatta per il trasporto delle merci lungo l'asta fluviale del Po

BIBLIOGRAFIA

ACIDINI LUCHINAT C. 1999. *Il museo d'arte americano. Dietro le quinte di un mito*. Milano: Electa.

A.I.S.E.A. (Associazione Italiana per le scienze Etno-Antropologiche). 1996. *L'invenzione dell'identità e la didattica delle differenze*. Milano: Edizioni ET.

1990. *Ambiente fiume. Natura e vita nel Parco del Brenta*. Venezia: Marsilio.

ANDREOTTI G. 1998. *Alle origini del paesaggio culturale. Aspetti di filologia e genealogia del paesaggio*. Milano: Unicopli.

ANDREOTTI G. 1996. *Paesaggi culturali. Teoria e casi di studio*. Milano: Unicopli.

ANGELA A. 2009. *Musei (e mostre) a misura d'uomo. Come comunicare attraverso gli oggetti*. Roma: Armando Editore.

ANTINUCCI F. 2007. *Musei Virtuali*. Bari: Laterza.

ARNOLD B. 2007. *Le Laténium et le chaland gallo-romain de Bevaix. De la découverte à l'exposition*. In *Comunicare la memoria del Mediterraneo: Atti del Convegno internazionale di Pisa organizzato dalla Regione Toscana*. Napoli – Aix en Provence: Centre Jean Bérard. pp. 79-84.

AUGÈ M. 1993. *Non luoghi. Introduzione a una antropologia della surmodernità*. Milano: Elèuthera.

AVERONE A. 1911. *Sull'antica idrografia veneta*. Bologna: Forni (ristampa).

AYMONINO C. 2000. *Il significato delle città*. Venezia: Marsilio.

BAGOLINI B. 1984. *Il Veneto nell'antichità. Preistoria e protostoria. Vol. I*. Verona: Banca Popolare di Verona.

- BALBONI BRIZZA M. 2007. *Immaginare il museo: riflessioni sulla didattica e il pubblico*. Milano: Jaka Book.
- BALDIN L. 1999. *Promuovere il museo*. Treviso: Canova.
- BARBIERI G. (a cura di). 1999. *Viaggio nelle Venezie*. Cittadella (PD): Biblos.
- BASSO PERESSUT L. 2007. *Il museo moderno. Architettura e museografia da Perret a Kahn*. Milano: Lybra Immagine.
- BASSO PERESSUT L. 1997. *Stanze della meraviglia. I musei della natura tra storia e progetto*. Bologna: Clueb
- BELLIO R. 1981. 1981. *Sile. Vita di un fiume*. Treviso: T.E.T.
- BELLIO R. 1975. *Treviso città di pietra*. Treviso: Canova.
- BERTELLI C. (a cura di). 1996. *La città gioiosa*. Milano: Libri Scheiwiller.
- BIANCHIN CITTON E. 2007. *Le raccolte archeologiche a Santa Caterina*. Treviso: Musei Civici.
- BONARRIGO M. 1992. *Padova. La città, le acque*. Abano Terme (PD): Aldo Francisci Editore.
- BONDESAN A. - CANIATO G. - VALLERANI F. - ZANETTI M. (a cura di). 2000. *Il Piave*. Verona: Cierre.
- BONDESAN A. - CANIATO G. - VALLERANI F. - ZANETTI M. (a cura di). 1998. *Il Sile*. Verona: Cierre.
- BONESIO L. 2001. *Geofilosofia del paesaggio*. Sesto San Giovanni (MI): Mimesis.
- BONILAURI F. - MAUGERI V. (a cura di). 1992. *Il museo del Po. Linee progettuali*. Bologna: Edizioni Analisi.

- BONOMETRO L. - MARCOLIN C. - NICCOLUCCI V. - ZANETTI M. 2007. *La Laguna di Venezia. Ambiente, naturalità, uomo*. Portogruaro (VE): Nuova Dimensione.
- BRUNO G. 1982. *Il Sile. Immagine di un fiume*. Cittadella (PD): Biblos.
- BRUNO G. 1994. *Il Veneto*. Cittadella (PD): Biblos.
- CACCIAGUERRA S. 1991. *Vie d'acqua e cultura del territorio*. Milano: F. Angeli.
- CALDO C. - GUARRASI V. 1994. *Beni culturali e geografia*. Bologna: Patron.
- CAMPEOL G. 1990. *Parchi fluviali. Esperienze di pianificazione ambientale*. Brescia: Grafo Edizioni.
- CAMPODONICO P. 2002. *Dalla Galea al Transatlantico*. Genova: Tormena.
- CAMPODONICO P. 2007. *L'esperienza del Galata Museo del Mare di Genova*. In *Comunicare la memoria del Mediterraneo: Atti del Convegno internazionale di Pisa organizzato dalla Regione Toscana*. Napoli – Aix en Provence: Centre Jean Bérard. pp. 91-102.
1981. *Canali e burci*. Battaglia Terme (PD): La Galiverna.
- CANNATA G. 1990. *I fiumi della terra e del tempo*. Milano: F. Angeli.
- CASAGRANDE D. (a cura di). 2004. *Antiche carte geografiche della terra veneta tra Venezia e Treviso*. Musile di Piave (VE): Biennigrafica.
- CARERI F. 2006. *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Torino: Einaudi.
- CAZZOLA F. - OLIVIERI A. (a cura di). 1990. *Uomini, terra e acque. Politica e cultura idraulica nel Polesine tra '400 e '600*. Rovigo: Minelliana.
- CECCHETTO G. 2004. *Storia di uomini, terre ed acque*. Loria (TV): Comune di Loria.

1998. *Città di Chioggia - Museo Civico della Laguna Sud "San Francesco fuori le mura". Il percorso museale*. Sottomarina (VE): Libreria Editrice Il Leggio.
- CONCINA E. (a cura di). 1987. *Arsenali e città nell'Occidente europeo*. Roma: Nis
- CORNA PELLEGRINI G. 1974. *Geografia e politica del territorio*. Milano: Vita e Pensiero
- COSGROVE D. 1990. *Realtà sociali e paesaggio simbolico*. Milano: Unicopli.
- COZZA F. 1998. *Ceramiche dal Bacchiglione al Museo di S.Martino della Vanezza*. Padova: Offset Invicta Editrice.
- CRESCI MARRONE G. - TIRELLI M. (a cura di). 2001. *Orizzonti del sacro. Culti e santuari antichi in Altino e nel Veneto Orientale*. Roma: Quasar.
- DALL'OMO S. 1997. *Chioggia*. Padova: Offset Invicta Editrice.
- DARDEL E. 1986. *L'uomo e la terra*. Milano: Unicopli
- DE FANIS M. 2001. *Geografie letterarie. Il senso del luogo nell'alto Adriatico*. Roma: Meltemi.
- DE MICHELIS C. (a cura di). 1999. *Identità veneta*. Venezia: Marsilio.
- DE VARINE H. 2005. *Le radici del futuro. Il patrimonio culturale al servizio dello sviluppo locale*. Bologna: Clueb.
- D'ORIANO R. - RICCARDI E. 2007. *I relitti del porto di Olbia. Dallo scavo al museo*. In *Comunicare la memoria del Mediterraneo: Atti del Convegno internazionale di Pisa organizzato dalla Regione Toscana*. Napoli - Aix en Provence: Centre Jean Bérard. pp.189-196.
- DUBBINI R. 1994. *Geografie dello sguardo. Visione e paesaggio in età moderna*. Torino: Einaudi.
- DURANT J. (a cura di). 1998. *Scienza in pubblico. Musei e divulgazione del sapere*. Bologna: Clueb.

- EMILIANI A. 1979. *Musei e museologia*. In *Storia d'Italia V (II): 1613-1655*. Torino: Einaudi.
- ENTE PARCO NATURALE REGIONALE DEL FIUME SILE (a cura di). 1997. *Guida del Parco naturale del fiume Sile*. Quinto di Treviso (TV): Tipografia Europrint.
- ERCOLINI M. 2006. *Dalle esigenze alle opportunità: la difesa idraulica fluviale occasione per un progetto di paesaggio terzo*. Firenze: University Press.
- FELISARI G. - PASTRELLO A. (a cura di). 2011. *Veneto: immagini di ieri e di oggi: Venezia, Padova, Treviso (3 Vol.)*. Padova: Editoriale Programma.
- FORESTI F. - TOZZI FONTANA M. (a cura di). 1999. *Imbarcazioni e navigazione del Po. Storia, pratiche tecniche, lessico*. Bologna: Clueb.
- FRIGO G. - SPIGARIOL P. 1992. *Il Parco del Sile. Paesaggio e natura del silenzioso fiume verde*. Ponzano Veneto (TV): Vianello libri.
- FRISI P. 1970. *Scritti di idraulica fluviale e di canalizzazione*. Firenze: Giunti. (Istituto Italiano per la storia della tecnica).
- FUMAGALLI V. 1994. *Paesaggi della paura*. Bologna: Il Mulino.
- GALLIAZZO V. - GASPARINI D. - PITTERI M. - VALLERANI F. 2006. *La terra il lavoro contadino e l'acqua di fiume*. Quinto di Treviso (TV): Associazione Cultura e Tradizione Contadina.
- GALLO D. - ROSSETTO F. (a cura di). 2003. *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna: Atti del Convegno*. Padova: Il Poligrafo.
- GARATTI G. 1983. *Lungo il Sile. Dalle sorgenti alle foci*. Treviso: Garatti Editore.
- GARBERI M. - PIVA A. (a cura di). 1989. *Musei e opere: la scoperta del futuro*. Milano: Mazzotta.

- GASPARINI D. 2004. *Storia di terre e di acque. Zero, Sant'Alberto e Scandolara attraverso i secoli*. Treviso: Canova.
- GAVAZZOLI M. 2003. *Manuale di Museologia*. Milano: Etas.
- GHETTI P.F. 1993. *Manuale per la difesa dei fiumi*. Torino: Edizioni della Fondazione Giovanni Agnelli.
2007. *GiraSile. La greenway del Parco del Sile. I percorsi a piedi e in bicicletta attraverso le principali attrattive del Parco del Sile*. Parco Naturale Regionale del Fiume Sile (*Roadbook* in pieghevoli illustrativi).
- GOETHE J.W. 2008. *La Teoria dei colori*. (A cura di Troncon R.). Milano: il Saggiatore.
- GOLD J.R. 1990. *Introduzione alla geografia del comportamento*. Milano: F. Angeli.
2003. *Guida al Museo del Piave. 1915- 1918 La Grande Guerra*. Caorera – Vas (BL): Museo del Piave.
2007. *Il collezionismo privato nella fruizione pubblica. Quando il museo è presidio di tutela e promotore di valorizzazione: atti della XI Conferenza regionale dei musei del Veneto*. Venezia: Regione del Veneto.
1996. *Immagini della Brenta. Ville venete e scene di vita sulla Riviera nel Settecento veneziano*. Milano: Electa.
1979. *Il Sile. Vita fra terra e acque da Treviso a Venezia*. Vicenza: Neri Pozza.
2008. *Il turismo fluviale in Italia*. Venezia: Mazzanti.
- JODICE M. 2001. *Gli iconemi: storia e memoria del paesaggio*. Milano: Electa.
- KARP I. - MULLEN KREAMER C. - LAVINE S. (a cura di). 1999. *Musei e identità. Politica culturale e collettività*. Bologna: Clueb.

- KARP I. - LAVINE S. (a cura di). 1995. *Culture in mostra. Poetiche e politiche dell'allestimento museale*. Bologna: Clueb.
- LEHMANN H. - SCHWIND M. - TROLL C. - LUETZELER H. 1999. *L'anima del paesaggio tra estetica e geografia*. Sesto San Giovanni (MI): Mimesis.
- LEVIS E. (a cura di). 2007. *Paesaggio esterno Paesaggio interno Memoria*. Venezia: Cafoscarina.
- LIPPI G. (a cura di). 1995. *Ambiente, Città e Museo. Orientamenti per la conservazione e valorizzazione dei Beni Culturali*. Fiesole (FI): Nardini Editore.
- LONGHI D. (a cura di). 2007. *Progettare la complessità. Premio per l'urbanistica e la pianificazione territoriale*. San Vendemiano (TV): Giunta Regionale del Veneto.
- LUGLI A. 2003. *Museologia*. Milano: Jaca Book.
- LUGLI A. - PINNA G. - VERCELLONI V. 2005. *Tre idee di museo*. Milano: Jaca Book.
- MACCHIAVELLI A. - GARIBALDI R. 2001. *Turismo e culture del territorio. Strumenti per la valorizzazione: i musei etnografici e la promozione di grandi eventi*. Milano: F. Angeli.
- MAGGI M. 2002. *Ecomusei. Guida europea*. Torino: Allemandi.
- MAGGI M. - FALLETTI V. 2001. *Gli ecomusei: che cosa sono, che cosa possono diventare*. Torino: Allemandi.
- MAGGI M. - MURTAS D. 2004. *Ecomusei. Il progetto*. Torino: Ires.
- MALNATI L. - CROCE DA VILLA P. - DI FILIPPO BALESTRAZZI E. 1996. *La protostoria tra Sile e Tagliamento. Antiche genti tra Veneto e Friuli*. Padova: Esedra.
- MANCIN C. 2002. *Il Delta del Po. Genesi di un territorio*. Taglio di Po (Rovigo): Arti Grafiche Diemme.

- MARANGONI G. 1987. *Polesine Delta Po. Guida alla terra dei grandi fiumi*. Rovigo: CTG Turismo e Cultura Editore.
- MARANI P. - PAVONI R. 2006. *Musei. Trasformazioni di un'istituzione dall'età moderna al contemporaneo*. Venezia: Marsilio.
- MASSARENTE A. - RONCHETTA C. 2004. *Ecomusei e paesaggi. Esperienze, progetti, ricerche per la cultura materiale*. Milano: Lybra Immagine.
- MASSEY D. - JESS P. 2002. *Luoghi, culture e globalizzazione*. Torino: Utet.
- MATTEINI T. 2009. *Paesaggi del tempo. Documenti archeologici e rovine artificiali nel disegno di giardini e paesaggi*. Città di Castello (PG): Alinea editrice.
- MERISIO P. - ROSSI A. 1982. *Vivere lungo il Po*. Bologna: Zanichelli.
- MILANI R. 2001. *L'arte del paesaggio*. Bologna: Il Mulino.
- MINUCCIANI V. 2005. *Il museo fuori dal museo. Il territorio e la comunicazione museale*. Milano: Lybra Immagine.
2007. *Musei civici di Treviso. Le raccolte archeologiche a Santa Caterina*. Treviso: Canova.
- MOLLAT DU JOURDIN M. 2001. *L'Europa e il mare dall'antichità a oggi*. Bari: Laterza.
- MOSCOVICI S. 1991. *La fabbrica degli dei. Saggio sulle passioni individuali e collettive*. Bologna: Il Mulino.
- MUZZILLO F. (a cura di). 1998. *La progettazione degli ecomusei. Ricerche ed esperienze a confronto*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane.
- NARDINI A. - SANSONI G. (a cura di). 2006. *La riqualificazione fluviale in Italia. Linee guida, strumenti ed esperienze per gestire i corsi d'acqua e il territorio*. Venezia: Mazzanti.

- NEICKEL C. F. 2005. *Museografia. Guida per una giusta idea ed un utile allestimento dei Musei*. Bologna: Clueb.
- OCCHI F. GARAU A. 2003. *A pelo d'acqua. Navigando per paesaggi lungo Adige, Tartaro, Tione e Menago*. Verona: Pro Loco Basso Veronese.
- PANZERI P. 1996. *Didattica del museo e del territorio, 1991-1995*. Allegato al bollettino d'Arte del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali n°91, maggio-giugno 1995. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato.
- PAULOT D. 2008. *Musei e museologia*. Milano: Jaca Book.
- PAVAN C. 1986. *Drio el Sil. Storia, vita e lavoro in riva al fiume a S. Angelo e Canizzano*. Treviso: Camillo Pavan Editore.
- PAVAN C. 1991. *I paesi e le città in riva al Sile. Un secolo di storia del fiume in 142 cartoline*. Treviso: Camillo Pavan Editore.
- PAVAN C. 2005. *La piarda di Casier. Barcari, burci, draghe e squeri*. Casale sul Sile (TV): Navigazione Stefanato.
- PAVAN C. 2006. *Navigare sul Po. Storia di una famiglia di barcari*. Treviso: Camillo Pavan Editore.
- PAVAN C. 1993. *Sile. Alla scoperta del fiume. Immagini, storia, itinerari*. Treviso: Camillo Pavan Editore.
- PERSI P. 2010. *Territori emotivi. Geografie emozionali. Genti e luoghi: sensi, sentimenti ed emozioni*. Fano (PU): Università degli Studi di Urbino.
- PICCARDI S. 1986. *Il paesaggio culturale*. Bologna: Patron.
- PINZI L. 2005. *Sile. Il Parco Europeo: storie di ieri, immagini di oggi, progetti di domani*. Treviso: Marca Oggi.

- PITTERI M. 1988. *I mulini del Sile. Quinto, S.Cristina al Tiveron e altri centri molitori attraverso la storia di un fiume*. Quinto di Treviso (TV): Comune di Quinto di Treviso.
- PITTERI M. 1984. *Segar le acque. Quinto e Santa Cristina al Tiveron. Storia e cultura di due villaggi ai bordi del Sile*. Dosson (TV): Comune di Quinto di Treviso.
- POLLONI G. - RIDELLA P. 2006. *Le vie d'acqua del Nord Italia*. Piacenza: Centro Itard.
- POLO G. - VENTURINI G. 1982. *Civiltà contadina nella bassa trevigiana*. Treviso: T.E.T.
- QUAGLIATO P.V. 1996. *Parchi e aree protette nella Regione Veneto*. Cornuda (TV): Edizioni Turismo Veneto - Grafiche Antiga.
- RAFFESTIN C. 2005. *Dalla nostalgia del territorio al desiderio di paesaggio. Elementi per una teoria del paesaggio*. Firenze: Alinea.
- RAFFESTIN C. 2005. *Per una geografia del potere*. Milano: Unicopli.
- RICCINI R. 2003. *Imparare dalle cose. La cultura materiale nei musei*. Bologna: Clueb.
1995. *Risorsa Po. Un bene da proteggere un bene da valorizzare: Atti del convegno*. Rovigo: Accademia dei Concordi.
- RIVA R. 2008. *Il megaprogetto dell'Ecomuseo*. Santarcangelo di Romagna (RN): Maggioli.
- ROMANELLI P. (a cura di). 1980. *Museo perché museo come: saggi sul museo*. Roma: De Luca Editori d'Arte.
- ROGER A. 1997. *Court traité du paysage*. Paris: Gallimard.
- ROMANI V. 1994. *Il Paesaggio. Teoria e pianificazione*. Milano: F. Angeli.
- RUGGIERI TRICOLI M.C. - VACIRCA M.D. 1998. *L'idea del museo. Archetipi della comunicazione museale nel mondo antico*. Milano: Lybra Immagine

- RUGGERI TRICOLI M.C - RUGINO S. 2005. *Luoghi, storie, musei. Percorsi e prospettive dei musei del luogo nell'epoca della globalizzazione*. Palermo: Flaccovio Dario Editore.
- SASSO L. 2004. *Archivi da mostrare*. Milano: Lybra Immagine.
- SASSO L. (a cura di). 2005. *La continuità e lo specchio. Progettare architetture e paesaggi fluviali*. Milano: Lybra Immagine.
- SCANU A. (a cura di). 2004. *La percezione del paesaggio nel Rinascimento*. Bologna: Clueb.
- SCHAMA S. 1997. *Paesaggio e memoria*. Milano: Mondadori.
- SIRONI M. 2004. *Geografie del narrare: insistenze sui luoghi di Luigi Ghirri e Gianni Celati*. Reggio Emilia: Diabasis.
- SOCCO C. 1998. *Il paesaggio imperfetto. Uno sguardo semiotico sul punto di vista estetico*. Torino: Tirrenia Stampatori.
- SPIAZZI A.M. - ZUCCONI G. 2001. *La memoria dell'acqua. Conoscenza e valorizzazione dei sistemi idrici nel paesaggio veneto: Atti del convegno*. Bassano del Grappa (VI): F.A.I. e Sovrintendenze del Veneto.
- STRINGA N. (a cura di). 2007. *Guglielmo Ciardi: catalogo generale dei dipinti*. Cornuda (TV): Regione Veneto. Grafiche Antiga.
- TETI V. (a cura di). 2003. *Storia dell'acqua*. Roma: Donzelli.
- THOREAU H.D. 2009. *Camminare*. Milano: Mondadori.
- TOGNI R. - FORNI G. - PISANI F. 1997. *Guida ai musei etnografici italiani. Agricoltura, pesca, alimentazione e artigianato*. Firenze: Olschki.
- TORRES M. *Luoghi magnetici. Spazi pubblici nella città moderna e contemporanea*. Milano: F. Angeli.

TOSCO C. 2007. *Il paesaggio come storia*. Bologna: il Mulino.

TURRI E. 1998. *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*. Venezia: Marsilio.

VALENTINO P. 1992. *L'immagine e la memoria: indagine sulla struttura del museo in Italia e nel mondo*. Roma: Leonardo periodici.

VALERIO V. (a cura di). 2007. *Cartografi veneti. Mappe, uomini e istituzioni per l'immagine e il governo del territorio*. Padova: Editoriale Programma.

VALLERANI F. 1983. *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*. Battaglia Terme (PD): La Galiverna.

1983. *Veneto Contemporaneo. Società e cultura*. Vicenza: Neri Pozza.

VERCELLONI V. 1994. *Museo e comunicazione culturale*. Milano: Jaca Book.

2002. *Verso il Museo dei Grandi Fiumi: Atti del Simposio internazionale di Rovigo del Marzo 1998*. Rovigo: Minelliana.

2000. *Verso il fiume. Arte contemporanea per San Donà di Piave. Progetti per gli spazi pubblici*. Musile di Piave (VE): Biennegrafica.

ZAN L. (a cura di). 1999. *Conservazione e innovazione nei musei italiani. Management e processi di cambiamento*. Milano: Etas.

ZANETTI M. - MARCOLIN C.- BONOMETRO L. - NICOLUCCI V. 2007. *La laguna di Venezia. Ambiente, naturalità, uomo*. Portogruaro (VE): Nuova Dimensione.

ZANETTI P. 2002. *Andar per acque. Da Padova ai Colli Euganei lungo i navigli. Itinerario in barca e in bicicletta*. Padova: Il Prato.

ZANETTI P.G. 1998. *La navigazione fluviale e il Museo di Battaglia Terme*. Battaglia Terme (PD): La Galiverna.

ZOCCOLETTO G. 2006. *I quattro fiumi. Sile Zero Dese Marzenego*. Mestre (VE): Centro Studi Storici di Mestre - Provincia di Venezia.

ZORZI A. (a cura di). 1999. *Il paesaggio: dalla percezione alla descrizione*. Venezia: Marsilio.

ZORZI A. 1996. *Viaggio in Veneto*. Udine: Magnus.

ZUNICA M. 1987. *Lo spazio costiero italiano: dinamiche fisiche e umane*. Roma: Levi.