

La via d'acqua tra Pordenone e Venezia

di Luigino Zin

*La navigazione fluviale è una pratica conosciuta e universalmente diffusa dalla notte dei tempi. Nata, con tutta probabilità, quando l'uomo intuì che a cavalcioni di un tronco d'albero galleggiante si sarebbe potuto agevolmente spostare su uno specchio d'acqua, con l'ausilio di un lungo bastone immerso e premuto sul fondo, oppure manovrato a guisa di remo. Da lì alle zattere, piroghe e poi via via, fino alla infinità di natanti, i più diversi e moderni, i passaggi sono stati relativamente brevi e conseguenti. Le barche consentivano non soltanto di passare da una sponda all'altra di un fiume, ma di discenderlo magari confluendo in altri fiumi e raggiungere infine il mare alle rispettive foci e in esso navigare. Ovviamente, con una imbarcazione i corsi d'acqua si potevano anche risalire verso la sorgente, almeno fin dove le loro larghezza e profondità lo permettevano: controcorrente, a vela fin dove possibile, poi a forza di remi, oppure condotta a rimorchio con una fune (*alzana*) lungo la riva dall'equipaggio sceso a terra. Inoltre (prima dell'invenzione dei moderni motori) un barcone, pur lungo e pesante, poteva essere trainato da uno o più quadrupedi equini o bovini: i cosiddetti *attiragli* (*tiragli*, *tiraglie*, *tiradure*), lungo apposite piste alzaie (*restàre*) realizzate lungo le rive opportunamente disboscate. Così è stato possibile addentrarsi in quei territori anticamente inesplorati, privi di strade, piste o sentieri, superando impenetrabili boscaglie e impedimenti di altro genere, alla ricerca di luoghi da colonizzare, o di risorse naturali da sfruttare. Oltre a ciò, incontrare lungo le sponde fluviali di lande sperdute e desolate, preesistenti insediamenti umani; popolazioni, non dimentichiamolo, talvolta avvicinate con intenzioni anche invasive o predatorie ma, generalmente, con le quali si avviano rapporti di scambio commerciali e culturali. Insomma, lo svilupparsi di una infinità di "autostrade di acqua dolce", con i caselli rappresentati da porti o approdi fluviali.*

Come abbiamo altre volte evidenziato su questi argomenti: «...la parola **porto**, evocante banchine, moli, darsene, con tutta la congerie di attrezzature portuali marittime, nel fiume si riduceva a qualcosa di semplice ed essenziale. Un robusto tavolone, poggiato fra il bordo del barcone e la sponda del fiume, era spesso sufficiente a imbarcare o sbarcare nei vari villaggi rivieraschi uomini, merci, derrate o animali; oppure un pontile in pali e tavole o ancora, nel migliore dei casi, una banchina d'attracco più o meno lunga, in legname, mattoni o pietra prospiciente una tettoia o qualche magazzino per riparare dalla pioggia manufatti e generi deperibili...»¹.

Aggiungiamo alcune considerazioni atte a spiegare come i trasporti fluviali fossero assai più convenienti ed economici rispetto a quelli su strada: un singolo cavallo da soma può portare un carico di 0,1 t (tonnellate).

Uno stesso cavallo può trainare in alternativa:

un carro su strade non pavimentate: 0,8 t

un carro su strade bianche (pavimentazione in *màcadam*): 3 t

un carro su binari in ferro: 8 t

una chiatta su fiume: 30 t

una chiatta su canale: 50 t

Dobbiamo in ogni caso ricordare che le strade di un tempo, per la scarsa manutenzione, in molti tratti potevano essere intransitabili al traffico mercantile; soprattutto quando le piogge autunnali e invernali le trasformavano in trappole fangose nelle quali le ruote dei carri affondavano. Poi, l'attraversamento di fiumi e torrenti incontrati lungo il percorso non sempre era agevole: l'instabilità di ponti malsicuri o del tutto

mancanti, costringeva a guadi resi difficoltosi dalle morbide del corso d'acqua dovute alle piogge o al disgelo. E, sui fiumi maggiori per larghezza e profondità, i carri dovevano essere traghettati su apposite chiatte. Nel diciottesimo secolo, in Inghilterra, si calcolava che, tenuto conto dei costi di manutenzione delle strade, il trasporto fluviale risultava, da metà a circa un quarto, più economico rispetto a quello con i carri².

Sulla via d'acqua, che collegava Pordenone con Venezia, molto è stato scritto. Riproponiamo qui una sintesi di ciò che diversi studiosi hanno in proposito evidenziato sulla base di antichi documenti, cronache e testimonianze, ponendo particolare attenzione ai porti o approdi sul Noncello, esistenti o rimasti a livello di progetto nella nostra città e suoi dintorni. Non prima, però, di avere dato uno sguardo ad alcune delle principali vie d'acqua che, ancor oggi, dal litorale nord adriatico si inoltrano nella pianura veneto-friulana. I fiumi Brenta, Sile, Lemene, Tagliamento e Natissa, collegano al mare in poche decine di chilometri, rispettivamente, Padova, Treviso, Portogruaro, Latisana, Aquileia. Invece, per arrivare al mare da Pordenone bisogna scendere per ben tre fiumi: il Noncello (fiume di risorgiva di soli 15 chilometri), confluire a Visinale (Tremeacque) nel Meduna proseguendo poi fino alla confluenza con il Livenza (a Motta di Livenza) e da lì fino al mare, a Porto Santa Margherita di Caorle: un estenuante percorso fluviale di circa 100 chilometri in un susseguirsi di meandri; volendo poi sbarcare a Venezia, dobbiamo costeggiare il litorale sabbioso verso ovest per un'altra cinquantina di chilometri, in acqua salata. Tuttavia, nonostante la lunghezza e difficoltà di questo tortuoso "cammino acquatico", a esso Pordenone deve la sua esistenza e la sua crescita indissolubilmente legata al collegamento fluviale con la città lagunare.

Il porto di Torre

Sotto la chiesa di Torre, sulla sponda sinistra dell'attuale Noncello, negli anni Cinquanta del secolo scorso, il conte di Ragogna ha portato alla luce i ruderi di un complesso edilizio di epoca romana. Giudicati in un primo tempo essere i resti di un complesso termale, successivamente gli esperti li hanno ascritti a un «vasto complesso residenziale e produttivo, databile tra la fine del I sec. a.C. e il IV sec. d.C., che si distribuiva con un unico progetto edilizio in più settori a diversa destinazione d'uso...». Vien da chiedersi che cosa ci facesse lì questa villa romana con raffinate decorazioni parietali e pavimentali: era la residenza di un ricco personaggio romano o una sorta di "Ikea", realizzata per vendere, a una esigua popolazione locale, prodotti e manufatti provenienti da insediamenti marittimi romani? O era piuttosto un avamposto commerciale sorto allo scopo di "rastrellare" la lana delle greggi transumanti tra magredi e vaste praterie incolte e siccitose, a nord di Pordenone? Durante successive campagne di scavo, dall'alveo del Noncello, nei pressi della villa, è stato recuperato un muro di sponda lungo 14 metri, riconosciuto come una banchina fluviale. È dunque lecito immaginare che a servizio della villa ci fosse un porto su un Noncello a quei tempi ancora fin lì navigabile? Navigabile forse non da grosse imbarcazioni, ma da legni più snelli, di stazza e pescaggio minore, usati tutt'al più per fare la spola, carichi di balle di lana o differenti merci, tra la villa e altri più grossi barconi ormeggiati poco a valle, dove il fondale aveva loro consentito di arrivare.

Ormai da due secoli, Aquileia era una città in espansione, che avrebbe raggiunto i 200.000 abitanti, bisognosi non solo di cibo e manufatti ma anche di vestiario; distava dalla foce del Livenza all'incirca quanto sarebbe distata la futura Venezia. Chissà... forse lane, laterizi o altre produzioni del nostro territorio potrebbero aver davvero contribuito allo sviluppo di questa straordinaria antica metropoli! Ma forse eccediamo troppo in fantasiose ipotesi.

Il porto di Pordenone

Ma, se un antico porto a Torre è veramente esistito, esso è comunque andato incontro a un decadimento per cause naturali. Con il trascorrere dei secoli, ghiaie e sabbie fangose sedimentate da ricorrenti eventi alluvionali, culminati con la disastrosa alluvione ricordata da Paolo Diacono (589 d.C.), devono aver ridotto la profondità del Noncello, impedendone la navigabilità in quel tratto e riducendone quindi il limite a un paio di chilometri più a valle; dove cioè stava prendendo consistenza quell'agglomerato di case che avrebbe preso il nome di Portus Naoni (Portunaone, Portenaw, Pordenon ecc.).

Il primo documento scritto attestante l'esistenza del porto pordenonese risale al 1220 quando esso venne incendiato dalle soldatesche del patriarca di Aquileia Bertoldo, poi condannato dal legato pontificio a rifondere i danni con l'esborso di 500 marche d'argento... *pro damnis illatis civibus de Portunaone idest pro toto porto destructo et combusto*. Esso era situato presso la porta "furlana", sotto le mura cittadine; dopo la sua distruzione venne ricostruito in legno durando quasi tre secoli. Nel 1493 il Consiglio di Pordenone deliberò la costruzione del porto con il concorso del muratore Pierino da Padova: «...il porto sarà di muro scarpato e dovrà avere 47 passi di lunghezza, larghezza di 3 pietre e altezza dieci piedi in undici, incominciando dal ponte Noncello fino in capo all'acqua Mortolo...»³. Tuttavia, trascorso mezzo secolo, il lento e inarrestabile accumulo di sedimenti, provocato dallo scorrere delle acque, ne doveva aver parecchio ridotto il livello; infatti nel 1549 si deliberò «di fare i lavori necessari per drizzare il fiume perchè le barche possano venire fino al ponte di pietra»³.

Il servizio di barche e burchi (traghetto) tra il porto di Pordenone e la Serenissima si era attivato inizialmente solo per il trasporto merci: il 30 marzo 1616 la Repubblica di Venezia aveva assegnato quale approdo dei burchi provenienti da Pordenone la *Riva del Carbon* presso il ponte di Rialto; poi, con altra determinazione della Milizia de Mar del 27 gennaio 1690, la *Riva del Ferro* (susseguente nella stessa banchina). Verso il 1672, al servizio di trasporto merci venne aggiunto un servizio passeggeri affidato, a turno per un mese, a ciascuna delle quindici barche del Noncello. La barca di turno, detta *corriera* o *passaggiata*, partiva da Pordenone per Venezia ogni sabato a mezzogiorno e ogni martedì sera ripartiva da Venezia. Non poteva *fermarsi per viaggio, sotto qualunque immaginabile pretesto, o di attendere passeggeri, o di levar tramessi* (pacchi, merci). Non era inoltre permesso di vendere o cedere per denaro il proprio turno ad altri.

Invece il turno delle barche per il trasporto merci era quindicinale: la barca di turno era detta *barca di volta* e sostava in porto otto giorni per imbarcare le varie merci; doveva però partire *alla volta* anche se non aveva completato il carico e nemmeno poteva aspettare di completarlo; era inoltre vietato fare incetta di merci per il proprio turno. Le era invece *permesso di accogliere e caricare per viaggio ogni sorte di tramessi che li venissero consegnati purché fosse rispettata la partenza quindicinale e il viaggio non subisse interruzioni*.

Narrava il Benedetti che i *patroni* di questi natanti cominciarono a darsi delle regole nel 1694: «Avvenne nel 1701 la divisione del grande traghetto di Pordenone, Portobuffolè, Motta e Meduna in due di quindici barche ciascuno: l'uno per il commercio del Trevisano, l'altro per quello del Friuli; la "fraglia", o corporazione dei marinai di Pordenone, stabiliva, nella sua riunione generale del 12 novembre, le norme della navigazione fissandole in diciannove capitoli. Con la pronta approvazione dei Provveditori di Comun, il Traghetto risultava legalmente costituito...»⁴. Leggi speciali facevano poi divieto a chiunque non appartenesse ai traghetti di Pordenone e Portobuffolè di navigare sui fiumi Livenza, Meduna, Noncello, Montegan e Fagnigola⁵. Con gli anni si rese necessario perfezionare queste norme con l'aggiunta di numerosi altri capitoli, fino ad arrivare nel 1792 alla stesura definitiva delle *Regole Metodi, Disciplina, e Tariffa per la Fraglia o sia Traghetto di Pordenon*⁶: «Pordenone mandava a Venezia legna da ardere e fagherie per le vetrerie di Murano, lana filata e da filare, lini, seta, carta, rame lavorato, vino, formaggio fresco e salato, burro uova, pollame ed altri generi e riceveva mercanzie varie, sale, vetri colorati, stoviglie e stoffe di lusso»⁴. E, come annotava il Pomo, la barca *passaggiata*

imbarcava «*oltre quaranta fra uomini e donne co' lor fagotti, cioè bauli e ceste o valisse, e stramazzo di chi ne avesse, rami [cioè vasi o pentole di rame], lana filata o da filare, vitelli, agnelli, capretti selvaticci, polame ecc.*»⁷.

Il Porto della Dogana “alle barche”

Ma sul Noncello, in aggiunta a quello sopra descritto, ci furono altri due porti o approdi denominati “dogana”; iniziamo intanto da questa prima.

Come abbiamo sopra detto, nel 1593 il Noncello fu “drizzato” in modo che le barche riuscissero ad arrivare al ponte di pietra. Invero, il secolare scorrere delle acque ed il succedersi di altri fenomeni alluvionali, dovevano aver depositato sedimenti tali da ridurne nuovamente in quel punto la profondità. Data l'impossibilità di ricorrere a lavori di dragaggio, si decise di spostare il porto circa due chilometri più a valle, nei pressi del borgo Noncello (facente allora parte del Comune di Vallenoncello). Il luogo scelto si trovava in sponda sinistra, dirimpetto a un ben più antico approdo sulla opposta sponda (che descriveremo più oltre) ove, fin dal 1487, attraccavano i burchi specializzati nel trasporto dei rocchi di faggio (borre) fluitati dalla Valcellina.

In quel braccio di fiume la profondità garantiva la navigazione senza sorprese di incagliamenti. Non è nota la data in cui fu qui spostato il porto, ma si ritiene che abbia iniziato ad operare nei primi decenni del Settecento. Nelle cronache del passato esso ricorre variamente denominato come: *la dogana, alla dogana, alle barche, traghetto, il/al traghetto*. La *Fraglia* dei marinai, del fiume, con le sue regole durate giusto un secolo, si sciolse nel 1803: forse un'avvisaglia di un incipiente declino della navigazione fluviale.

Nel 1900, vicina alla Dogana ma distanziata alquanto dalla sponda, in zona sopraelevata in modo da evitare allagamenti durante le ricorrenti montane, sorse una fabbrica di concimi. In essa trovarono impiego circa 200 operai; vi si producevano annualmente 120.000 quintali di perfosfato minerale, 4.000 tra solfato di rame, solfato di soda e solfato di ferro. Da Venezia, una flottiglia di burchi carichi di materie prime veniva fatta risalire, a rimorchio, fino alla Dogana dove, con una apposita struttura realizzata sulla banchina della fabbrica, si provvedeva al loro scarico. Un rimorchiatore, a vapore, battezzato “Pordenone”, era stato appositamente costruito e varato in un cantiere navale di Chioggia; «...aveva una speciale forma per rendere possibile il rimorchio delle barche lungo le tortuose anse del fiume Noncello. Disponeva della forza di 120 cavalli, misurava 22 metri di lunghezza, metri 4,8 di larghezza e pescava 1,50 metri»⁸. La fabbrica cessò l'attività nel 1929 in seguito alla grande crisi finanziaria che, oltre agli Stati Uniti investì anche le nazioni europee e l'Italia.

La Dogana di San Lazzaro

Arriviamo al 1815: dall'attivazione della dogana “alle Barche” è trascorso circa un secolo. Giuseppe Vianello, originario di Pellestrina, era un commerciante di cereali, che acquistava e faceva trasportare sui burchi. Esso, intendendo rendere più rapidi e comodi gli imbarchi delle sue granaglie, di propria iniziativa e con grande spesa, fece costruire il nuovo porto caricatore denominato Dogana di San Lazzaro⁹. Il pregio di questo porto era dato dalla sua minore distanza da Pordenone, diligentemente misurata da un pubblico perito: 965 passi di ottima strada contro i 1833 passi di strada (in alcune stagioni intransitabile) che separavano la città dalla Dogana “alle Barche”.

Si era iniziato con il sistemare l'accesso al nuovo porto con l'allargamento della strada partente dall'innesto con l'attuale via Cappuccini (di fronte al cimitero), rialzandola e dandole continuità con due ponti in legno, fino alla sponda destra del Noncello. Poi, sulla sponda, si era scavata una darsena rettangolare lunga circa 70 metri, consolidandone il bordo con pali di *castagner*, per l'attracco di almeno due burchi. Infine si erano costruite due zattere con le quali cinque operai furono *occupati per 130 giorni allo scavo delle seche e della giaja che discende dal torrente Noncelluto e trasporto della stessa sopra la strada*.

Il torrente Noncelluto, cioè l'odierno Rio Mai¹⁰, come si vede in fig. 9, confluiva quasi controcorrente nel Noncello sedimentandovi fanghi e ghiaie che dovevano periodicamente venir rimosse. La spesa totale sostenuta dal Vianello assommò a lire 9.578,7 comprensive delle spese annue previste (lire 1.680) per la manutenzione della strada, della banchina e per il dragaggio del fiume. Perciò esso inoltrò istanza all'Autorità (ottenendone l'approvazione) di poter esigere 12 centesimi da ogni carro di granaglie, o altre mercanzie, che fosse transitato sulla strada da lui costruita per raggiungere la banchina della nuova dogana, e lire 2 per ogni barca che avesse attraccato alla nuova darsena per carico o scarico. Di fatto lo stesso tributo, per antica consuetudine, veniva pagato, da carradori e burchieri, ai proprietari del sito della Dogana "alle Barche".

Una volta per tutte, onde evitare confusioni, va sottolineato che l'odierna toponomastica definisce **Via Dogana Vecchia** (pur essendo più recente) la strada della Dogana di S. Lazzaro mentre, da tutt'altra parte, **Via Dogana** è la strada dalla quale si accede alla Dogana alle "Barche".

L'approdo della Dogana Correr

È noto che nel 1420 il Friuli, soggetto al Patriarcato di Aquileia, passò sotto il dominio di Venezia. Faceva eccezione Pordenone con le sue otto ville, che rimase una *enclave* asburgica¹¹ fino al 1508, quando divenne dapprima feudo di Bartolomeo d'Alviano; ma poi, con la morte del suo unico figlio maschio, passò al diretto dominio della Serenissima.

Nel 1486 la Repubblica di Venezia era al culmine di una grave carenza di legname, sia da costruzione che da brucio, a causa di un impoverimento delle risorse boschive alle quali aveva attinto in modo eccessivo. Così, il doge Giovanni Mocenigo ordinò di far scavare in tutta fretta la Cava di San Marco (in seguito chiamata **Brentella**). Era uno stretto canale di circa 26 chilometri che, dalla sponda destra del Cellina sopra San Leonardo, discendeva per la pianura, a confine con il territorio ancora asburgico, fino a sboccare nel Noncello in località Musil, presso Rorai Piccolo. L'opera fu portata a termine in soli sei mesi coartando le popolazioni friulane¹². Prima di allora, i rocchi di faggio (o *faghere*, o anche *borre*) tagliate nei boschi della Val Cellina arrivavano per fluitazione sulle acque del torrente fino al Troiat (fra Montereale e San Leonardo). Ma, da lì, potevano continuare il loro viaggio solo se caricati sui carri, con costi eccessivi; infatti, dopo lo sbocco in pianura, la fluitazione non poteva protrarsi lungo l'acqua bassa dei rivoli intrecciati del Cellina: tronchi e rocchi si sarebbero sparpagliati e arenati sulle ghiaie del suo larghissimo alveo. La Cava di San Marco risolveva in modo rapido ed economico il loro trasporto verso una via fluviale più ampia: posti uno si seguito all'altro nell'acqua scorrente in questo canaletto, quei "siluri" di faggio della lunghezza di un passo veneto (m 1,73) scendevano veloci, appunto fino alla sponda destra del Noncello, dove venivano tirati a secco e posti in lunghe cataste sul *Prà de le faghere*. Quest'ultima operazione era detta "impassatura"; la catasta doveva essere larga un passo (cioè quanto ogni singolo rocchio), alta un passo e lunga tanti passi quanti ne risultavano da tutta la partita di legna accatastata. In questo modo si valutava il compenso (un tanto al passo) spettante ai *patroni* dei burchi che attraccavano alla sponda¹³ e, una volta stivato il carico di legna, si incaricavano di trasportarla lungo i tre fiumi a Murano, per alimentare le fornaci delle vetrerie, o sulla Riva del Carbon, presso il ponte di Rialto, per i focolari della popolazione lagunare.

Ma, a causa dell'eccessiva pendenza di questo "nastro trasportatore acquatico" chiamato Brentella, l'acqua vi scorreva troppo veloce, dilavando inevitabilmente tanto il fondo che le sponde; il terriccio e la ghiaia, sedimentando lungo il percorso, finivano col renderla periodicamente un inutile rigagnolo. Dovette perciò essere sistemata e ricalibrata con onerosissime operazioni di scavo: una prima volta nel 1549 poi, nel 1595. Infine, nel 1640, dal nobile Zuanne Correr, che però la fece rivestire di grossi sassi, facendola così durare quasi intatta fino ai nostri giorni. Da allora la Brentella è rimasta ai Correr che, per le fluitazioni lungo di essa,

esigevano un tributo di un tanto al passo dai mercanti di legname. Poi, nel 1873, venne acquistata da Domenico Zatti che, nel 1909, la cedette alla Società del Cellina la quale, avendo sbarrato il torrente con la diga di presa della centrale idroelettrica di Malnisio, aveva rese estremamente difficoltose le fluitazioni.

In seguito questo storico canale fu comprato, nel 1933, dal Consorzio di Bonifica Cellina-Meduna che tuttora lo usa come colatore del suo complesso sistema irriguo. Si ha comunque notizia che, pur con difficoltà, tre diverse ditte abbiano effettuato le loro ultime fluitazioni nel 1924, nel 1929 e nel 1935. Coloro che sfrecciano con i loro veicoli sul viadotto autostradale sopra il Noncello, non immaginano che stanno passando all'intersezione di tre diversi sistemi di trasporto: l'antichissima via d'acqua Pordenone-Venezia solcata dai burchi, la antica Brentella, grazie alla quale intere foreste sono finite, come legna da ardere, nella città lagunare e la stessa autostrada che, assieme alla ferrovia e alla sempre più moderna rete stradale, ha anch'essa contribuito al declino della navigazione e trasporto fluviale.

L'approdo della Cortassa

Abbiamo sopra ricordato le molte mercanzie, i manufatti, derrate alimentari o animali che Pordenone inviava a Venezia; ma oltre al sale, al pesce, ai vetri colorati, stoviglie e stoffe di lusso c'era qualcosa di decisamente meno nobile che la Serenissima scambiava a compenso col nostro territorio. Per secoli e fino a qualche anno dopo la prima guerra mondiale, per via marittima e fluviale, sono risaliti burchi carichi di immondizie fino alla località Portovieli, in Comune di Porcia. Questo punto di approdo, sulla sponda destra del Noncello, era chiamato il *Porto della Cortassa* (nel dialetto pordenonese *corte*, o *cort* significa concime, letame, letamaio): «A Venezia nel Cinquecento la pulizia della città era affidata ai *nettadori dei sestrieri*, obbligati a *nettar* la città quattro volte al mese e venivano pagati solo dietro presentazione di dichiarazione giurata dei deputati di ogni contrada attestante di *averla ocularmente veduta netta d'immondizie*; ai negozianti, pescivendoli e artigiani erano comminate pene molto severe se *colti a gettar scoazze in acqua*. Le immondizie dovevano essere deposte in apposite *buse* o *caselle da scoazze*, che venivano poi periodicamente vuotate, assieme alle latrine, dai *scoacamini* e trasportate dai burchieri in alcune *scovazzere* principali, situate in vari punti della città. Da qui prendevano la via del mare risalendo appunto, almeno in parte¹³, fino all'approdo fluviale della Cortassa dove venivano caricate sui carri e sparse nei terreni come concime. Tuttora sui campi vicini affiorano conchiglie, gusci di mitili, ostriche, frammenti di vetro e ceramica»¹. Lo strano toponimo Portovieli indurrebbe a tradurlo schiettamente dal friulano in *Porto Vecchio*; ma non ne siamo troppo convinti. Lo si legge sulla mappa catastale del 1830, dove si distingue non una borgata bensì un unico, grosso casolare di campagna edificato su una altura protesa verso la sponda, al sicuro dalle piene del Noncello. Ancora oggi, sull'ansa indicata in fig. 14, confusa fra la vegetazione di ripa, si può intravedere la rampa in terra che consentiva ai carri di scendere dal ciglio di un campo fino al livello dell'acqua.

Il lento declino della navigazione fluviale

Nel 1877, sulla sponda sinistra del Noncello, in località Melosette vicino a Borgomeduna, iniziarono a funzionare le prime macchine del nuovo cotonificio Amman & Wepfer; la zona in cui fu realizzato era paludosa ma, non a caso, scelta poiché promettente dal punto di vista energetico.

L'acqua del Noncello, derivata con un canale circa un chilometro più a monte, alimentava una turbina la cui forza idraulica, trasmessa ad alberi primari, andava poi trasmessa con cinghie e pulegge ai filatoi di cotone. L'elettricità stava ancora "muovendo i primi passi", ma il milanese Alberto Amman «fu tra i primissimi industriali in Italia a intuire l'importanza della nuova fonte di luce e di energia». Nel 1885, aveva fatto accoppiare alla turbina idraulica del Maglio della Valona una dinamo da circa 70 kW allo scopo preminente di

accendere le lampade nel proprio stabilimento¹⁴. Non solo, ma lo ampliò aggiungendo una seconda turbina a quella esistente, equipaggiandole entrambe di rispettivi generatori in modo da fornire ai propri macchinari non più energia meccanica, bensì elettrica. Il bisogno di “rastrellare” ulteriore energia era tale che fu necessario realizzare nel territorio diversi altri impianti idroelettrici, tra i quali (quello che più attiene al nostro argomento) una nuova centrale nello stesso stabilimento, alimentata con acqua derivata dal Meduna, mediante un nuovo canale di 7 Chilometri. Pertanto, dal 1909, una portata di 6 mc/secondo viene ancor oggi scaricata da questa centrale (tutt’ora funzionante) nel Noncello aumentandone di più del doppio la portata. In conseguenza di ciò, da allora, il livello e la velocità dell’acqua ne sono aumentati. Se, da un lato, l’aumentato livello aveva favorito la navigazione nei bassi fondali, dall’altro, il contemporaneo incremento di velocità, l’aveva resa più difficoltosa. Raccontavano gli anziani burchieri che, allora, la risalita da Venezia a Vallenoncello, durava due giorni e mezzo: «...trainati da un rimorchiatore fino alla foce del Livenza, poi a vela finché le sponde si mantenevano basse; quindi, per i circa 7 chilometri da Visinale alla Dogana, cinque ore di tiraglio: prima con i cavalli su un lato del fiume e in seguito, dove il corso era più tortuoso, con sei paia di buoi sulle alzaie di entrambe le sponde»¹. Ma, già dal 1855, la ferrovia aveva permesso l’arrivo a Pordenone di merci e passeggeri dalle principali città del nord-Italia, mentre la rete stradale si stava sviluppando sempre più sicura ed efficiente: erano germi di quello “spietato” progresso che avrebbero lentamente ammalate di un male incurabile non solo la via d’acqua Pordenone-Venezia ma anche altre di secondaria importanza. Tuttavia il trasporto fluviale di merci continuò fino intorno al 1947 con burchi di 140 tonnellate di stazza: « Pietro Bellot, Antonio Vianello e Sebastiano Dirindin proprietari rispettivamente dei burchi “Assunta”, “La Marmora” e “Redentore” fino a questa data hanno continuato a scendere la corrente del fiume con carichi di ghiaia, laterizi, piatti e terraglie della ceramica Galvani, filati dei cotonifici, carta, seta ecc. Le merci in arrivo erano altrettanto diversificate da quelle in partenza: perfosfato caricato a Marghera, per la fabbrica di concimi di Vallenoncello, carichi di carbone per la ditta Toniolo, cemento (caricato a Chioggia), balle di cotone per gli stabilimenti Amman, Veneziano e Makò»¹.

I progetti e i lavori portuali post bellici

Cessato il primo conflitto mondiale e scacciati gli invasori austro ungarici che avevano devastato e saccheggiato il nostro territorio, tra gli immani problemi di ricostruzione del tessuto economico, sociale e produttivo, ci fu il tentativo di ridare impulso alla navigazione fluviale. I Comuni di Pordenone, Vallenoncello, Porcia, Prata e Pasiano si riunirono in consorzio provvisorio per eseguire la sistemazione del Noncello in modo da consentire il transito di navigli di 300 tonnellate di stazza. Le previste opere avrebbero dato lavoro (almeno temporaneo) a centinaia di sterratori, dando respiro alla dilagante disoccupazione del dopoguerra. Si elaborò un grande progetto che prevedeva la costruzione di uno sbarramento di 3,5 metri di altezza sul Noncello (a Visinale, poco prima della sua confluenza nel Meduna)¹⁵. Ne sarebbe risultata una riduzione di pendenza del letto che avrebbe attenuato la velocità di deflusso delle acque a tutto vantaggio della navigazione. Sullo stesso sbarramento si sarebbe realizzata una centrale idroelettrica di circa 700 kW; in più l’ansa sarebbe stata sottesa da un drizzagno dotato di conca, per permettere ai navigli di superare il dislivello creato dallo sbarramento.

A Pordenone a ridosso del ponte Amman, in fregio alla sponda destra, si sarebbe creato il nuovo porto con una darsena di 145 metri di lunghezza per 40 di larghezza, dragando anche il letto del fiume fino a circa 2 metri di profondità. Si pensò anche alla costruzione di un porto ferroviario (sempre in sponda destra, adiacente al ponte della ferrovia) sul quale, dalla vicina stazione, sarebbero scesi i vagoni per essere imbarcati su un ferry boat e condotti poi, oltre il ponte Amman, su una prevista banchina del cotonificio, oppure alla fabbrica di concimi presso la Dogana “alle Barche”. Ma questa idea, alquanto farraginosa, rimase a livello di ipotesi e si

passò all'avvio dei lavori più importanti condotti dal Ministero delle Terre Liberate. Innanzitutto si ripristinò l'antico ponte di Adamo ed Eva; in prosecuzione di esso si costruì l'attuale nuovo ponte. Quindi il Noncello fu deviato facendolo passare sotto quest'ultimo manufatto, però dragandone e raddrizzandone il letto ad andamento rettilineo, dal ponte Amman fino al ponte della ferrovia. L'arcata del nuovo ponte di Adamo ed Eva ha tuttora la possibilità di essere aperta nel mezzo onde permettere il transito di natanti dotati di alta alberatura; al di sotto, sporgono a sbalzo dalla base di ciascuna delle spalle, dei camminamenti per un eventuale (anche se improbabile) traino delle imbarcazioni con l'impiego di quadrupedi.

Completato anche lo scavo della darsena, i lavori furono sospesi lasciando sulla carta il progetto dello sbarramento del Noncello, a Visinale, con la relativa conca di navigazione e centrale idroelettrica. In mancanza di un progetto definitivo, esso fu definitivamente abbandonato in seguito ai sondaggi, eseguiti sul posto nel 1926, che dimostrarono la necessità di fondare queste opere su onerosissimi e costosissimi diaframmi spinti fino alla profondità di oltre venti metri dal pelo liquido. Nel 1947 il comune di Pordenone riprese i lavori sulla sponda destra, ma non per terminare il nuovo porto, bensì per costruire una nuova strada: via Rivierasca, oggi ribattezzata Riviera del Pordenone, ai piedi della quale una zona paludosa, coperta dalla vegetazione è ciò che rimane della darsena scavata giusto un secolo fa. La nuova rotabile si era resa indispensabile per lo sviluppo della circolazione ma, con la sua costruzione, lo storico ponte, rifatto dall'ingegno di Bartolomeo Ferracina nel 1763, anziché venir conservato è stato seppellito per sempre sotto il piano stradale: un altro simbolo della trascorsa civiltà cittadina scomparso nell'oblio. Come le poche debolissime tracce degli antichi porti e approdi sul nostro Noncello, ormai irriconoscibili dalle nuove generazioni.

Un piccolo imbarcadero, là dov'era l'antico porto di Pordenone, è la sola moderna e silenziosa testimonianza di uno plurisecolare passato nautico, rianimato per un paio di giorni l'anno dalla *Festa sul Nonsel* e dalla Gommonata Europea da Pordenone a Venezia.

NOTE

ZIN L., *Porti e approdi sul Noncello*, in «LeTre Venezie», X (2003), n. 5.

SKEMPTON A.W., in, *Storia della tecnologia*, Bollati Boringhieri.

CANDIANI V., *Pordenone Ricordi cronistorici*, Pordenone 1902⁸⁸.

BENEDETTI A. *Storia di Pordenone*, Edizioni de il "Noncello", 1964.

ZIN L., *Il Meduna*, in, *Uomini e Acque*, III, Consorzio di Bonifica Cellina Meduna, 1998. A pag. 141, la mappa (del 1661) indica tre burchi *che non si potevan partir se l'acqua non cresceva piedi 1^{1/2}*; uno era arenato sul fiume Fiume presso il Ponte Belvedere di Brische, gli altri due erano invece arenati sul Sile: uno presso Azzanello e l'altro a Fagnigola.

Riportato integralmente in stampa anastatica in, *Pordenone città portuale*, Comune di Pordenone, 2004.

Pomo G.B., *Comentari urbani*, GEAP, 1990.

Pagura E., *La fabbrica di concimi di Vallenoncello*, in, «La storia le storie», WWWstoriastoriepn.it.

L'interessante plico, reperito all'Archivio d Stato di Treviso (busta 998), illustra in dettaglio i lavori, gli oneri, le spese ecc.

Il Rio Mai è l'emissario del lago artificiale della Burida, creato nel 1893, sbarrando il corso del Rio Remengoli e Cavallin sul quale esisteva un antico maglio.

Le altre ville che con Pordenone facevano parte della enclave asburgica erano: Cordenons, Rorai, San Quirino, Poincicco, Villanova, Valle, Noncello e Fiume. Zoppola solo fino al 1363.

Per la storia completa della Brentella cfr. ZIN L., *Il Cellina*, in, *Uomini e Acque*, II, Consorzio di Bonifica Cellina Meduna, 1998.

E' pensabile che, caricate sui burchi, le immondizie veneziane risalissero con i burchi anche altri fiumi, quali il Sile, il Lemene per concimare i campi del trevigiano e del portogruarese.

CHIARADIA G., *Un secolo di attività idroelettrica*, in Pordenone e il suo territorio, Edizioni Geap, 1992. Ricordiamo che, grazie alla dinamo installata al Maglio della Valona, nel 1888 Pordenone fu la prima città veneta e tra le primissime del Regno d'Italia ad avere l'illuminazione elettrica.

Archivio storico del Com. di Pordenone Busta 07.10 79.