

II. — COMUNICAZIONI E RELAZIONI

Il fiume Sile.

Memoria del socio prof. ADRIANO MICIELI

Comunque si siano svolte le prime vicende geologiche dell'Italia nostra, è certo che, man mano che il mare si ritirava e le terre s'andavano prosciugando, tutta la zona terminale subiva delle grandiose modificazioni che solo lo studio stratigrafico e mineralogico può in parte rivelare e i corsi d'acqua, irruenti al sommo per la giovinezza dei loro pendii, venivano coprendo le pianure di colossali alluvioni in cui si scavavano un gran numero di meandri, correggendo più volte da sè stessi il loro incerto corso.

Nell'Appenninia, chi si modificava e veniva scolpendo profondamente la propria forma erano i fianchi stessi delle montagne e le poche conche ed i vari altipiani su cui le acque o s'arrestavano morte o si aprivano, forti ed assidue, qualche sbocco al mare; nella Padania, essendosi il mare allontanato, tutto vi convergeva, attraverso la gronda dell'Eridano padre, dalle valli dell'Appennino e da quelle delle Alpi con una serie di successivi terrazzamenti, ricoperti, innalzati, scolpiti in mille guise dall'opera immane dei ghiacciai e successivamente dal deflusso delle acque. I materiali più pesanti, precipitati giù dalle vette, s'arrestavano al piede e di là, sbattuti dall'impeto delle alluvioni, scendevano, come ora scendono, a valle, rotti, rotolati, trasformati da macigno e da lastra in masso e in pietrame e poi, lungo gli alvei sonanti, seguivano via via, come ora seguono, il loro cammino, divenendo ciottolo, disco, ghiaia lucente che solo nelle piene il corso d'acqua trascina; ma che in via ordinaria abbandona là dove la mancante pendenza lo costringe e dove le sue onde possono caricarsi di tutte quelle sabbie e di quella fanghiglia che la sua forza bruta depone alla foce. Così avvenne ed avviene con lenta vicenda pur ora, pel Piave, pel Brenta, per l'Adige.

Man mano però, che i fenomeni d'erosione e d'alluvione andavano ricoprendo di una coltre per eccellenza permeabile il piede delle Prealpi, le acque piovane e i piccoli corsi, sia stabili che transitori, principiavano a penetrare in essa come in una spugna, e costretti da evidenti leggi fisiche, uscivano poi al piede della coltre stessa, costituendo ciò che oggi si chiama la *linea delle acque resorgive* (1).

(1) Cfr. per esse G. L. BERTOLINI, *Della linea e dei fiumi di Resorgiva in relazione al territorio veneto*, in *Rivista Geografica Italiana*, a. IV,

A tali acque anche nel Veneto nostro è dovuta la formazione di parecchi fiumi e primo per la Provincia di Treviso del Sile, che, dopo essere nato da vari *fontanazzi* (polle) a Casacorba di Vedelago, si dirige verso Quinto, attraversa Treviso e da S. Ambrogio di Fiera, passa con un corso tortuosissimo per i territori di Casier, Cendon, S. Elena, Casale, S. Michele del Quarto, Portegrandi, finendo nella laguna di Torcello dopo un 95 km. di percorso.

E' ovvio che tali fiumi abbiano sempre avuto un carattere di regolarità (regime costante), che quelli d'origine montana non possono in alcun modo avere, e, mentre questi coi loro apporti continuati per secoli andavano non solo terrazzando le valli e rendendo più spessa e più vasta la famosa coltre, ma modificando le zone litorali e formando i grandi delta, i primi si limitavano a divagare fra la belletta dei margini costieri, contribuendo in parte non trascurabile alla formazione delle lagune.

Il mare da parte sua non sta quieto, ma, se respinto, si vendica cogli urti e i morsi delle sue onde, costruisce anche lui, formando, specialmente nelle zone di basso fondo e lungo i margini delle sue correnti, una serie di cordoni litoranei che le alghe e i molluschi innalzano e che gli apporti dei fiumi collegano un po' alla volta alla terra mediante le barene e gli isolottilagunari.

I luoghi occupati un tempo dal mare diventano così dominio della terra, e, dove l'uomo non intervenga con opportuni lavori, molti terreni costieri andrebbero trasformandosi, da un lato, in acquitrini maremmosi e malarici; e, ove regni il vento, in deserti pieni di dune.

Tutta la zona adriatica che va dall'Isonzo alla Marecchia fu un tempo laguna, e, se i maggiori fiumi discendenti dalle Alpi e dagli Appennini sono andati a colmare certe zone intermedie e dividendo le lagune di Grado da quelle di Venezia e quelle di Venezia dalle Valli di Comacchio, quelli minori non sono stati inattivi e spesso l'uomo dovette opporsi perchè non colmassero coi loro apporti quei bacini interni ch'egli aveva ed ha sommo interesse di conservare. Mentre le acque costruivano nuove terre e spostavano la linea di spiaggia, le altre forze della natura non cessavano dall'agevolare o ritardare tale lavoro, e, come ancora avviene, se i venti e i maresi si opponevano all'avanzata del lido, le piante spontanee lo andavano qua e là fissando; se i molli bassifondi inghiottivano migliaia di metri cubi di belletta, i fiumi roditori ne fornivano loro ogni anno nuove provviste.

Il profilo delle terre emerse andava facendosi dal mare alle vette dei monti sempre meno aspro; i colossi s'abbassavano per farsi una base più ampia e gli stessi ghiacciai, spingentisi, un tempo fino al piano, contribuivano a disseminare sistemi morenici compensatori delle loro rovine.

Quando giunge l'uomo in Italia, sia coi cavernicoli primi dalla strada del Danubio, sia colle migrazioni mediterranee dall'Appennino

fasc. 8 e 9; V, 4; VI, 2 e 3; VII, 6 e 7; A. LORENZI, *La provenienza delle acque e la regione sorgentifera del fiume Stella nel Friuli*, in *Memorie Geografiche* del Dainelli, n. 15; e L. DE MARCHI, *Le sorgive nei terreni di trasporto*, Padova, 1909.

e dal mare, la pianura veneta apparisce nelle sue grandi linee già bella e formata. La natura non fa che continuare il suo lavoro, ma l'uomo principia allora a domarla scavando canali, bonificando terre, traendone i prodotti più elementari. E dai Colli Euganei, caldi ancora dei tumulti endogeni che li avevano formati, teatro d'una delle prime e più sviluppate civiltà italiche, i Veneti discesero coi loro fiumi alle lagune. Nelle lagune trovarono sale, cacciagione, pesca; lungo i lidi selve ampie e spesse da cui trarre legni per piroghe, archi per frecce, assi robuste per le loro capanne.

Ma il tempo corre e altre migrazioni e altri popoli passano per gli estremi lembi della Padania. Gli Euganei sono sostituiti da popoli più forti, le città da loro fondate decadono e altre ne vanno sorgendo. Gli abitanti circumlagunari conservano, però, il loro fiero spirito d'indipendenza e a stento i Romani sopravvenuti riusciranno più tardi a domarli. E sebbene Tito Livio ricordi che Cleonino, un capitano degli Sparziati (451 di Roma), avesse dato la caccia ai popoli barbari che abitavano al di là del *tenue pretentum litus* dell'alto Adriatico, è però nei tempi migliori di Roma che salgono a grande potenza le città di Grado, Aquileia, Concordia, Altino, Eraclea ed Equilio. E' per opera di Roma che vengono tracciate le prime strade ai lembi interni delle lagune; istituite a scopi militari forti colonie e tratti in modo sistematico dalle terre litorali i cavalli e il legname di cui erano feconde.

Vitruvio chiama la triplice laguna *gallicae paludes*; Plinio Secondo, parlando del Po, la ricorda col nome di *septem maria* (Grado Caorle, Melidissa, Torcello, Malamocco, e due di Chioggia), e di *Atrianorum paludes*, ma, se nelle zone intermedie essa era e continua ad essere in parte malarica, nei suoi tratti aperti alle maree era ed è saluberrima. I popoli che vi abitavano furono marinari e commercianti e da Erodoto a Cassiodoro molti storici famosi ne attestano l'operosità e la ricchezza.

I porti di cui essi si servivano non sono rimasti che in parte i medesimi, poichè, privi com'erano dei mezzi attuali, dovevano assistere spesso, impassibili, a quelle colmate degli sbocchi lagunari fatte dai fiumi, che li costrinsero ad abbandonare successivamente varie loro sedi e a ritirarsi su lidi od isolotti più sicuri (1).

Ma, se tali furono le vicende della zona litoranea fino ai tempi di Roma nell'interno, diverse erano pure quelle delle prime città, che, dopo di essere state fondate dai popoli primitivi che v'ebbero sede (e si narra con un misto di verità e di leggenda di immigrazioni egizie e troiane, di taurisci ed euganei), si sarebbero ridotte un po' alla volta di numero e invano avrebbero resistito agli urti di nuovi popoli.

Ultimo e più insigne fra questi il Romano che tutte un po' alla volta le assoggettò, trasformando Treviso in un *municipio*. Lasciando qui la questione se il Sile sia stato nei tempi remoti una

(1) Per la geologia, la preistoria e la storia antichissima delle terre venete, vedano i desiderosi di maggiori notizie le note opere dell'OMBONI, del TARAMELLI, dell'EVERONE, del FILIASI, del MOLMENTI e quanto ne dice G. MARINELLI nel volume IV della sua *Terra*.

cosa sola col corso terminale del Piave, il che è assai probabile (1), ricorderò ch'esso in tutta l'epoca romana fu una via di comunicazioni fra la terraferma e le lagune (uno dei primi, se non il primo nome della laguna di Venezia fu *Laguna d'Altino*) e acquistò quindi da quel momento maggior importanza.

Poco lungi dalle sue rive sorsero dei nuovi villaggi a sinistra; fra Biancade e Musestre, all'altezza, di Monastier e di Meolo, furono istituiti dei posti di difesa a salvaguardia delle colonie; Altino si andò sviluppando in un modo meraviglioso; due splendide strade (la *Emilia Altinate* e la *Claudia Augusta Altinate*) la congiunsero da un lato con l'Italia Centrale; dall'altro, con le colonie romane del Veneto (2). Ma... il tempo passa, Roma decade, i barbari s'avanzano e le popolazioni delle nostre terre già abbandonate alla loro sola iniziativa, vengono scompigliate dalla calata degli Unni.

Grande data quel 452 dopo Cristo! Intere popolazioni si danno alla fuga, delle città scompaiono, altre principiano a sorgere piene di promesse meravigliose. Fra le prime sono Aquileia, Opitergium, Concordia, Altino; fra le seconde Venezia, che, fissato prima il suo governo sulle isole più prossime al mare e specialmente ad Eraclea (nel territorio di S. Donà) e a Metamaucus (attuale Malamocco), doveva poi trasferirlo a Rivus Altus dove in definitivo rimase.

Sulla fine di Altino, il porto naturale di Treviso, avanguardia romana verso le Lagune, si narrano molte poetiche leggende, ma pare certo che i suoi abitanti si siano trasferiti quasi tutti nella isoletta; da loro già prima amata, di Torcello (*Novum Altinum, Turricellum*) e che anche i più ostinati, dopo le nuove incursioni barbariche del secolo VII (Longobardi), siano passati col Vescovo del tempo, Paolino, nella nuova sede. Sede che non accolse solo i profughi altinati, ma parte della loro civiltà e che si abbellì di monumenti e di case coi materiali stessi della città morta (3).

Nella parte retrostante, Treviso continuava intanto la sua vita e passava, con varie ed alterne vicende, dalla soggezione longobarda alla carolingia e attraverso le sanguinose lotte imperiali e feudali, alla sospirata libertà del Comune il cui primo Statuto del 1207 iniziò il periodo più bello della sua regione, divenuta in breve e a buon motivo la

Marca gioiosa del Trivigian cortese.

(1) Vedi per questa questione quanto ebbero ad osservare il PATTARO e il MUSONI nelle loro memorie sul *Piave* e ciò che scrisse P. A. SACCARDO. *Intorno un passo di Plinio il Seniore riguardante il corso antico del Sile e della Piave*, in *Album di Varia Letteratura*, anno V, vol. V, Treviso, Andreola-Medesin, 1864.

(2) Per le strade romane costeggianti o intersecanti il Sile, vedi F. STEFANI, *Relazioni della Commissione Veneziana per la topografia della Venezia nell'età romana; Da Mestre ad Altino, da Altino a Livenza*, Venezia, R. Deputazione di Storia Patria, 1883.

(3) Cfr. per ciò P. MOLMENTI, *La storia di Venezia nella vita privata dalle origini alla caduta della Repubblica*, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche; G. PAVANELLO, *La città d'Altino e l'Agro Altinate Orientale*, Treviso, Tip. Turazza, 1900; T. PLATEO, *Il territorio di S. Donà nell'Agro di Eraclea*, Oderzo, Tip. Bianchi, 1907.

Sarebbe interessante ricercare di tra i vecchi documenti quali siano state le disposizioni prese dal Comune di Treviso per regolare le sue acque e avremmo certo una prova di più della sapienza dei nostri avi, che pur in modo affatto empirico giungevano alle volte anche nel campo dell'idraulica, a risultati più che lodevoli. Ma non ne ho qui il modo e mi basti ricordare che dopo d'esser caduto nelle rapaci mani degli Ezzellini, dei Da Camino e di Can Grande della Scala, Signor di Verona, il Comune di Treviso passò ai 24 gennaio 1339 sotto il benefico e illuminato dominio della Repubblica di Venezia e di essa fece parte, come una delle città di terraferma fino al 1797 (1).

Anche per « la tenuta e il reggimento delle sue acque » il territorio — posto secondo ben sintetizzava il suo stemma

Monti Musoni Ponto Dominorque Naoni

fra il monte, il mare e i fiumi Musone e Noncello, di cui il primo scorre ad ovest, fra i colli Asolani e Resana di Castelfranco, ed il secondo, che è un subaffluente del Livenza, segna il vecchio confine orientale della Marca — principiava da quel momento una nuova storia, poichè, per sagge che fossero le sue « regole » non potevano avere alcuna metodica applicazione, causa l'assoluta mancanza di adatti mezzi.

E, se la storia ci dice che nel secolo XIV poco fu fatto anche da Venezia per sistemare il suo estuario, sono certo del XV vari famosi decreti emanati dal Senato per « la preservazione delle lagune », cioè per una delle opere più grandiose della storia idraulica della repubblica, che s'illustra specialmente dei progetti relativi agli sbocchi del Piave e del Brenta e a tutte le « ordinanze » sui fiumi minori confluenti con essi nelle Lagune.

Per comprendere bene quanto fu fatto anche per il Sile e in special modo alla sua foce vediamo anzitutto qualche maggior particolare sul suo corso.

Questo fiume, come già si è visto, nasce a Casacorba, frazione di Veduggio, all'ovest di Treviso, da alcuni *fontanazzi* (polle) che sgorgano dalla linea delle resorgive e, dopo aver formato con le loro acque diversi brevi rivi che irrigano i Comuni di Istrana e di Morgano,

(1) Sulla storia di Treviso, cfr. G. BONIFACIO, *Storia di Trivigi*, Venezia, Tip. Albrizzi, 1744; G. B. VERCI, *Storia della Marca Trivigiana e Veronese*, Venezia, 1786-91; AZZONI RAMBALDO AVOGARO, *Considerazioni sopra le prime notizie di Treviso*, Treviso, 1840; L. BAILO, *Di alcune fonti per la storia di Treviso*, in *Atti della R. Deputazione Veneta di Storia Patria*, IV; A. MARCHESAN, *L'Università di Treviso*, Treviso, Turazza, 1892; Mgr. AGNOLETTI, *Treviso e le sue Pievi*, Treviso, Turazza, 1897; A. LIZIER, *Note intorno alla Storia del Comune di Treviso dalle origini al principio del XIII secolo*, Modena, Tip. Lit. Forghieri, 1901; le numerose e dotte *Memorie* del Dr. GER. BISCARO; G. B. PICOTTI, *I Caminesi e la loro Signoria in Treviso dal 1283 al 1312*, Livorno, Tip. Giusti, 1905; A. SANTALENA, *La resistenza veneta contro la Lega di Cambrai*, Venezia, Istituto Ven. d'Arti Grafiche, 1909; *Vita Trevigiana dall'invasione francese alla dominazione austriaca*, Treviso, Zoppelli, 1889; e le opere e fonti in tali libri citate.

confluiscono insieme verso S. Cristina al Teverone nel territorio di Quinto. Colà il Sile, pur mantenendosi a rive basse e piene di canniccie e senza che i suoi primi affluenti anch'essi di resorgiva (Roggia Corbetta, Roggia del Palù, Canal Piovega, Fossa storta, Siletto, Cerca a *sinistra*; Piovega prop. detta a *destra*) l'abbiano molto ingrossato, ha già di per sé una portata abbastanza considerevole ed entra dopo km. 20 di cammino nella città di Treviso, dividendosi in due rami, di cui uno l'attraversa circa a un terzo sud e l'altro la ciruisce esternamente col nome di Canale della Polveriera.

In Treviso, e precisamente nel tratto che va dal Ponte S. Martino al Ponte Dante, esso riceve da sinistra tre rami del Bottega, detti Siletto, Canal dei Buranelli e Cagnano, e formati, come il solo fiume da cui si staccano, con le acque di resorgiva del Comune di S. Pelagio, unite a quelle del Torrente Giavera e del Canale Piavesella. Una volta uscito dalla sua città (l'unica e maggiore ch'esso bagna) il Sile cambia direzione e, anziché da W. ad E., procede con numerosi e pittoreschi meandri da NW. a SE., mantenendo più o meno la stessa larghezza media di 36 m. e ricevendo da sinistra il Limbraga, lo Storga, il Melma, il Verbone, il Musestre, il Vallio e il Mèolo; mentre da destra non accoglie che il Dosson e le acque raccolte nei regolari scoli del Bigonzo, del Serva, della Servetta e del limpido fiumicello Zero. I comuni ch'esso in tal modo attraversa dopo Treviso sono quelli di Melma, Roncade, Casier, Casale, S. Michele del Quarto e Cavazuccherina ed è nel territorio di S. Michele del Quarto, poco dopo il sostegno di Trepalade, che comincia a trifornarsi nei suoi rami terminali del Sioncello, Silone (o Canal della Dolce) e Sile del Cavallino.

Anche guardando una carta al 100.000 non è facile in ogni modo subito orizzontarsi, ove non si sappia che l'antica foce del Sile, ch'era presso Altino nella palude oggi detta di Cona, in seguito alla famosa decisione presa dal Senato Veneto nel 1561 di espellere tutti i fiumi dalla Laguna (*Bando dei Fiumi*), fu deviata nel 1683, per mezzo del Taglio del Sile, fra Portegrandi e Capo Sile, nell'alveo percorso fino allora dal Piave e per ciò appunto chiamato oggi della Piave Vecchia. Il Sile manda quindi oggi una parte delle sue acque alla laguna di Torcello coi due rami confluenti presso la Batteria del Monte d'Oro nel Canal Buffin e parte direttamente al mare in Porto Jesolo (antica Equilio) per mezzo dell'antico letto del Piave. Tale letto è poi congiunto a Portegrandi col Taglio del Sile e allo stesso Piave coi Canali Intestatura e Cavetta, aperti in servizio della navigazione. Il vicino Canale della Fossetta, che da Portegrandi va a Capo d'Argine, oltre che al passaggio delle barche serve a raccogliere gli efflussi del Vallio e del Mèolo e a regolare gli scoli delle adiacenti terreni deltizi.

Come ancora si può rilevare dalla carta, dal Vallio di Ca' Tron (a NE. di Trepalade) parte poi un altro Canale di scolo detto dei Lanzoni, che dal 1887 attraversa il Taglio del Sile per mezzo di una « botte » e sfocia nella Palude Maggiore di Burano, allo scopo di eliminare le acque che per le onde di marea non potevano essere raccolte dal Sile. Sarà poi bene ricordare che tanto il Silone quanto il Sioncello erano due antichi rami del nostro stesso fiume, che, per opera del Taglio del 1683, passarono nella categoria dei canali.

Ora, dati i caratteri fisici del Sile che corrispondono del tutto a quelli ben noti dei fiumi di resorgiva e data l'indole climatica del suo bacino, la cui area è di kmq. 630, è naturale che esso, come già fu osservato da tempo, abbia un regime pressochè costante, una grande chiarezza d'acque, una velocità limitata appena esce dai margini estremi delle vecchie conoidi e un alveo serpeggiante e abbastanza profondo. La sua portata media s'aggira infatti intorno ai mc. 65 e, salvo casi eccezionali, non superò mai anche nei periodi di grandi piogge i mc. 180. Fra le piene più famose, la più notevole fu forse quella del 16 maggio 1905 che raggiunse l'altezza di m. 3,40 allo idrometro di Trepalade « il cui livello dell'acqua è ordinariamente segnato a m. 1 ». Le magre maggiori si verificano, com'è ovvio, nella grande estate, ma non fanno calare il pelo dell'acqua che di m. 0,50 al più. Tale regime fa sì che il Sile, escluso il suo tronco tutto murato di città (650 m.), non abbia bisogno di argini che nel suo corso inferiore, cioè nel tratto da S. Michele del Quarto a Capo Sile, dove, essendo il terreno circostante quasi al livello del mare e l'alveo alquanto sopraelevato per opera delle torbide, si dovettero costruire delle sponde artificiali specialmente sulla destra.

Chi prima della guerra avesse percorso una delle strade laterali del quieto e limpido fiume trivigiano, sarebbe stato colpito, oltre che dalla bellezza del paesaggio, dai numerosi fenomeni d'erosione e divagamento del corso, dalla forma pittoresca delle anse e dal gran numero d'opere manufatte sorgenti lungo le due rive. Poichè, se il Sile nel suo corso superiore scorre e si snoda fra le canniccie e le praterie, ben presto è usufruito per muovere ruote di mulini e di opifici, per alimentare con potenti turbine le dinamo, e per dar acqua d'irrigazione alle prossime campagne.

Quando entra in Treviso passa con un pendio assai forte (1,40 per mille) fra rive in massiciata su cui sorgono stabilimenti e palazzi e s'affacciano case con terrazzi e giardini pieni di fiori, ma appena raggiunge Melma, esso riprende il suo cammino tranquillo di fiume pianeggiante, con una pendenza che a S. Michele del Quarto è appena del 0,4‰. La sua velocità è quindi assai diversa, e se nel tronco mediano, da Treviso a Melma, può raggiungere nelle piene fino a m. 2 per 1", nei tronchi superiore e inferiore è assai limitata e tocca al massimo i 50 cm. (1).

La natura e la conformazione dell'alveo sono pure piuttosto vari, passando pe la prima dalla creta (*caranto*) alle ghiaie e al terriccio di trasporto e per la seconda da una forma a grondaia lievemente arcuata ad un fondo pieno di buche (*buse*), di rughe (*canalele*) e di dossi (*grumi*) dovuti alle diverse direzioni del filone, agli inconsulti ed esclusivi escavi di ghiaia e ai conseguenti ristagni e vortici delle acque (2). Lo scandaglio che da Casacorba fino 9 km.

(1) I dati sulle portate, velocità e pendenza del Sile li desunsi dall'*Elenco delle Acque Pubbliche della Provincia di Treviso*, pubbl. nella *Gazzetta Ufficiale* del 9 novembre 1908, n. 262; e dal volume di R. BREVEDAN, *Importanza economica del Sile e de' suoi affluenti* (con mia Prefazione), Treviso, Tip. Pietrobon e Figli, 1912 (purtroppo ancora in bozze).

(2) Fra le tante cose che vi saranno da fare dopo guerra anche per il Sile è augurabile che, insieme ai lavori di carattere pratico per la sua

a valle di Treviso non scende mai oltre i 3 m. e s'arresta per lo più a 1,50 o 2, riscontra nel tratto che segue una profondità media di m. 4,49, con dei massimi in certe svolte di 7 ed 8.

Ora, dati tali elementi, viene spontaneo di chiedersi perchè la navigazione del Sile, ora per essi alquanto difficile, fosse un tempo possibile anche nel tronco urbano, cui ora non può giungere. Gli scrittori vissuti fra il 1600 e il 1800 e specialmente il Burchielati e il Gozzi hanno di fatto ricordato spesso il dilettevole «viaggio in burchio fatto pel Sile» da Venezia fino a Treviso e fin da quei tempi numerose «barche corriere» facevano tra le due città sorelle lo stesso servizio che per le vie di terra le loro contemporanee carrozze di posta.

E fu fino al 1830 o giù di lì che i trabaccoli dell'antica Ditta Vianello potevano risalire senza fatica il corso del fiume fino a metà circa dell'attuale Riviera Regina Margherita, ancorandosi all'approdo colà esistente; mentre nel 1834 furono trasferiti nei locali dell'Ospedale Civile dirimpetto l'odierna Caserma di S. Paolo gli Uffici della R. Dogana, che si trovarono così attaccati addirittura al grande piano scaricatore che esisteva sulla riva del Sile tra lo sbocco del Canal dei Buranelli e quello del Cagnano. Ma in breve la velocità del fiume andò aumentando e fu necessario spostare gli approdi un po' più a valle, prima sul piazzale detto oggi Garibaldi e poi senz'altro nella località detta della Gobba (ansa del fiume a 285 m. dalla città), dove tuttora possono giungere ed ancorarsi i più usuali natanti (1).

Di fatto le portate medie delle barche che attraversano le conche e percorrono il Sile sono ora di tonn. 120 fino a Melma; di tonn. 80 fino alla confluenza dello Storga (Mulino Mandelli); di 50 fino a S. Ambrogio di Fiera; di 40 fino alla Pila Riso Rosada, e di appena 10 fino al piano scaricatore della Gobba. Le stesse portate negli anni 1866, 1878 e 1881, fino a Melma erano eguali, ma da Melma in su erano rispettivamente, nel 1866, di 100 fino allo Storga, nel 1878, di 60 fino a S. Ambrogio di Fiera; nel 1866 di 60 e nel 1878 di 35 fino a Rosada; e di 50 fino alla Gobba e di 20 fino a Treviso Dogana nel 1866. Perchè tale mutamento? Che cosa avvenne mai in quegli anni perchè il tronco urbano del Sile cessasse del tutto d'essere usufruibile? La risposta non è difficile e anche questa volta la si trova nella geologia e nella storia.

Per la prima — non escludendosi come causa concomitante quella delle variazioni climatiche — è ormai ammesso da non pochi studiosi, che «la pianura veneta andò soggetta, anche in tempi vicini ai nostri

navigazione, irrigazioni e forze idro-elettriche, si possa fare un ampio e metodico studio: a) sulle tracce di antichi alvei esistenti nel sottosuolo travigiano; b) una carta freato-ipsometrica di tutto il bacino del fiume.

(1) Cfr. per tutto ciò B. BURCHIELATI, *Silis* (nelle sue *Opere in versi latini*); G. GOZZI, *Lettere*; A. CACCIANIGA, *Ricordo della Provincia di Treviso*, Treviso, Zoppelli, 1874; G. B. SEMENZI, *Treviso e la sua Provincia*, Treviso, G. Longo, 1864; Ing. SPADON, *Relazione sulle condizioni del Sile, 5 luglio 1881* (Ms. presso l'Ufficio del Genio Civile di Treviso); *Ricorso del PODESTÀ GIROTTO al R. Prefetto di Treviso, 30 dicembre 1880, n. 13157, sulle condizioni della navigazione del Sile* (Ms. presso l'Archivio Municipale di Treviso, Sezione V, C. N. 6172-1871, Rubr. I. e C.); I.O. STESSO, *Alcune altre considerazioni sulla questione del fiume Sile in Treviso*, Treviso, Zoppelli, 1882.

ad un progressivo abbassamento, al quale è logico ritenere abbia fatto riscontro un sollevamento della zona montuosa ». Conseguenze prime del fenomeno sarebbero state una diminuzione delle portate di magra in dipendenza degli spostamenti e delle dispersioni dei veli freatici e un aumento delle pendenze in tutto o in parte il corso dei fiumi veneti sia montani che di sorgiva.

Comunque sia di ciò è certo che nella storia c'è sicuro ricordo che fin dai secoli passati i Savi alle Acque si preoccuparono delle portate di magra dei fiumi veneti, accorgendosi di una loro graduale diminuzione e che nel 1845 quell'insigne patriota ed idraulico che fu Pietro Paleocapa pubblicò uno studio sugli *Indizi della diminuita portata di magra dei fiumi* (1). Tanto le « parti » dei Savi, che le proposte del Paleocapa al governo del tempo indicarono come cause principali del fatto i diboscamenti e gli escavi mal eseguiti, suggerendo pel Sile come assoluta necessità frequenti spianature dei dossi formati in Treviso per le torbide del Botteniga e regolari escavi delle ghiaie a valle dell'odierna Barriera Garibaldi. Ma le leggi si fanno e... non si osservano e i provvidi lavori più volte principati dagli uffici competenti furono a volta a volta ripresi per conto loro dai proprietari rivieraschi che non ebbero alcun riguardo di manomettere per loro particolari interessi le condizioni delle sponde e soprattutto i depositi alveari della ghiaia, da cui nel volgere di pochi anni trassero intere migliaia di metri cubi di materiale aggravando le pendenze e accelerando la velocità dell'acqua.

E ciò fino circa al 1880 in cui per l'intervento più energico degli enti e del governo molti abusi cessarono e ad altri si cominciò a porre qualche riparo. Ma, intanto, molti mali erano già irreparabili, e, mentre agli scali di Treviso non poteva più giungere alcun natante, quegli stessi che percorrevano il basso corso erano costretti a una serie sempre maggiore di trasbordi (*libi*) che influivano e influiscono gravemente sul costo delle merci e la fortuna della navigazione.

Vediamo ora in breve qualcosa delle questioni economiche presentate dal bacino del Sile.

Data la sua posizione geografica fra le lagune e la terraferma e la grande fertilità dei territori che attraversa, il Sile è sempre stato un coefficiente assai notevole di guadagni e un'ottima via di comunicazione. Ancora ai tempi di Roma, essendo Treviso un « municipio », era per la via del Sile che gli Altinati provvedevano di merci l'interno della pianura o trasportavano da essa nelle navi onerarie ancorate lungo il lido il legname, le pietre e i prodotti svariati delle Prealpi. Sorta che fu Venezia e riparati nelle sue isole gli abitanti delle colonie più prossime alle grandi vie delle invasioni barbariche, Treviso divenne in parte erede dell'attività commerciale d'Altino e aumentò ancor più i suoi traffici, facendo da piazza di scambio fra il mare e il monte. Nei « molini messi in moto dalle copiose acque di Treviso, secondo bene ricorda il Lizier, si veniva a macinare farina e grano per Venezia. Dai monti della Trivigiana veniva una parte del

(1) PIETRO PALEOCAPA, *Indizi della diminuita portata magra dei fiumi*, in *Memorie del R. Istituto Veneto di Scienze, Lett. ed Arti*, Venezia, Tip. Antonelli, 1845.

legname di costruzione di cui faceva Venezia gran traffico. Inoltre, alcune strade per le quali si incanalava il commercio veneziano con il Friuli e l'oltr'Alpi, mettevano capo a Treviso donde si continuava fino a Venezia per via d'acqua. Così Treviso diventava una specie di emporio e di deposito per il commercio dei veneziani che qui venivano a trafficare con mercanti stranieri, specialmente friulani e tedeschi ». Ed è tipica al riguardo una carta d'archivio del 1001 « nella quale Rozo vescovo di Treviso, mentre concede al doge di Venezia *libellario nomine*, una parte dei suoi diritti (ripatico e teloneo) sul porto del Silc e fa altre concessioni al commercio dei veneziani, si riserva ogni diritto di ripatico sui tedeschi (*excepto solummodo ripatico de illo Teutonicorum*) » (1).

Altri documenti dei secoli XII e XIII trattano per incidenza o « ex professo » dei mulini e dei diritti di pesca sul Sile e nel Libro Primo degli Statuti di Treviso si trova che nel Sile e nei suoi vari affluenti era severamente proibito di prendere determinati tipi di pesce nella stagione della monta.

Vi si avverte in ogni modo che per antica investitura il diritto di usufruirne spettava alla Mensa Vescovile della città, salvo limitate concessioni ad alcuni privati, come ad es. ai Conti Manfredo e Schenella di Collalto (1155), al cittadino Warnerio Bellacalza (1216) e ai Nobili Bombèn (2).

Altre curiose disposizioni troviamo nelle cronache locali sui diritti di ripatico e in genere su quelli di arresto anche temporaneo delle acque, mentre l'intenso sviluppo poleografico dei paesi attraversati dal fiume bene spiega come siano stati sempre numerosi i molini, le gualchiere, e altri opifici sorti via via lungo le sue rive. Basti il dire che, secondo una statistica del 1818 c'erano in provincia di Treviso ben 1358 fabbriche, delle quali quasi un quinto, cioè 250, usufruivano direttamente o indirettamente dell'acqua del Sile.

Gli stabilimenti che in questi ultimi anni avevano maggior importanza e traevano dal fiume la loro energia erano i molini, i brulatoi di riso, i pastifici e le cartiere e specialmente quelli delle Ditte Rachello e Favaro, Torresan, Vianello, Rosada, Mandelli, Stucky, Toso (3). Gli scali più adoperati, oltre a quelli d'uso e proprietà privata prospicienti agli stabilimenti suddetti, erano quelli della Gobba, a 285 m. dalla Barriera Garibaldi; e gli approdi successivi in discesa, noti coi nomi del Cristo, del Pùlese, La Rotta, S. Ambrogio di Fiera, Makallè, Stucky, S. Antonino, Melma, Casier, Cendon, Lughignano, S. Elena, Casale, S. Michele del Quarto e Musestre, oltre a quelli prossimi ai sostegni e alle conche di navigazione dei rami di foce.

(1) In AUGUSTO LIZIER, *Note intorno alla storia del Comune di Treviso dalle origini ecc.*, Modena, Tipo-Litogr. Forghieri-Pellequi, 1901, pag. 23-24.

(2) Vedi il vol. di *Statuta e Provisionesque Ducales Civitatis Tarvisii*, Venezia, G. B. Bettinelli, 1768; G. B. Verci, *Storia della Marca Trivigiana e Veronese*, cit.; e A. LIZIER, *Note*, cit., pag. 103, alla data 6 febbraio 1216.

(3) Per le industrie trivigiane vedi G. ZANIOL, *Atlante-Testo della Provincia di Treviso*, Treviso, Tipo-Litografia Pietrobon, 1911.

È qui non sarà fuor di luogo osservare che l'importanza economica del Sile, oltre che da ciò che fu detto, è ben dimostrata dal fatto che il maggior agglomerato urbano di Treviso lo si ha lungo le rive del fiume e che le frazioni di S. Antonino e S. Ambrogio di Fiera, solcate dal fiume stesso, sono tra le più popolose e le più industri dell'intero comune.

Un contributo assai notevole alla vita del Sile lo dà anche l'agricoltura, che in quella provincia è magnificamente florida e sviluppata. I barconi in ascesa e discesa non recano quindi solo materie greggie e lavorate d'origine lontana, ma granaglie, foraggi, frutta delle campagne circostanti, mentre le stesse rive del fiume danno fieni e strami, canniccie (*Phragmites Communis*) ed alghe (*Typha Latifolia*) la cui raccolta è regolata pur essa, come la pesca di valle, da speciali appalti. La pesca dell'alto e medio corso del Sile, un tempo fiorentissima, s'è fatta oggi più scarsa. Ma se non vi si trovano più i celebrati gämbri (*Astacus Fluviatilis*) distrutti nel 1860 da un vile infusorio, vi si raccolgono sempre, con le pescaie, le reti e gli ami, ottime anguille e trote e lucci e temoli e ghiozzi e carpe dalla carne bianca e saporita. Nelle zone a valle, poste fra S. Michele del Quarto, Capo Sile, Porto Jesolo e Burano, si pescano pure altre ottime qualità di pesce e si dà la caccia, sia in botte, sia vagando per gli argini, ai *becanöti* (*Gallinago Scolopacinus*, Bp.) ai *mazorini* (*Anas Boschas* L.), alle folaghe (*Fulica Atra* L.), alle *quagine* (*Porzana Maruttia*, G. B. Gray) e ad altri tipi di uccelli fluviali e palustri (1).

Delle zone fin qui esaminate quella terminale inferiore ha lo aspetto d'un vero delta artificiale e per tutti i suoi canali e le opere manufatte ben a ragione fu detta una « piccola Olanda Veneta ». E' ovvio, quindi, che, sia per le divagazioni stesse del Sile, sia per quelle dei fiumi vicini, vaste superficie di essa siano state per secoli acquitrinose e malàriche con grave danno delle popolazioni circostanti.

Fin dal 1683, quando si fece il grandioso lavoro per la diversione del Piave, si vide perciò la necessità di sistemare meglio ogni cosa, ma solo nel secolo XIX, dopo svariati tentativi su cui sarebbe lungo qui soffermarsi, furono fatte delle bonifiche veramente complete. E nella storia economica veneta è famosa al riguardo l'opera svolta, alla sinistra del Sile, dai Consorzi di Vallio e Meolo, Croce di Piave, Passarella e Cavazuccherina; e alla destra da quelli di Carmason. Anzi, per regolarne meglio le attività e dare a esse un impulso sempre maggiore, lo Stato, con una legge del 22 marzo 1900, provvide alla classifica dei terreni compresi nelle zone dei vari consorzi e alla conseguente suddivisione dei contributi spettanti ai vari Enti per l'esecuzione dei lavori. Ne risultarono così, per quanto concerne il Sile, tre zone di bonifica per un'area complessiva di ettari 13.064,

(1) Per la flora alveare e rivierasca del Sile, cfr. P. A. SACCARDO, *La Flora trevigiana*, Treviso, Zoppelli, 1910; e A. BÉGUINOT, *Studi fitogeografici sulla laguna di Venezia*, Pubblicazione n. 54 dell'Ufficio Idrografico del R. Magistrato alle Acque, Venezia, Officine di C. Ferrari, 1913; per l'avifauna G. B. SAVON, *I cacciatori trevigiani*, Treviso, L. Priuli, 1867; per i pesci A. P. NINNI, *La pesca nella Provincia di Treviso*, Venezia, Tip. Antonelli, 1877.

dette del 1º, 2º e 3º bacino o *Bonifica di Cavazuccherina*, fra il Sile di Piave Vecchia e il Piave Nuovo, *Bonifica fra il Sile Nuovo e la Piave Vecchia*, e *Bonifica a destra del Sile* (1).

Per quanto riguarda la navigazione e le industrie del bacino del Sile vi sarebbe pure da dir molto, ma mi basti ricordare qui col Brevedan che « fin dal 1568 ammontavano a 84 le ruote dei mulini esistenti sul Sile e suoi affluenti fra Musestre e Treviso che erano obbligati a macinare continuamente per la città di Venezia, a cui venivano inviate in media ogni mese 30.000 stara di farine. Altri molini sparsi nel territorio trivigiano, soddisfatta la domanda locale, completavano le richieste continue, reclamate dai crescenti bisogni di quella popolazione, caricando le barche dei loro prodotti. E non solo l'ottimo grano e le farine e gran parte dei prodotti agricoli della Marca Trivigiana venivano pel Sile condotti agli abitanti operosi della Laguna, ma ancora metà della produzione vinaria era inviata a Venezia, detta dal Bonifacio « gran mercato del mondo, ove ogni cosa si vende e si compra ». Pure per il Sile da Treviso venivano spediti quattro volte all'anno all'arsenale i roveri del Montello, costituente allora « il nerbo principale della Veneta Marina »; mentre altre barche, cariche di prodotti delle miniere d'Agordo destinati alla zecca di Venezia e numerosi natanti, provenienti dal mare con merci diverse, approdavano nell'interno della città, ove un apposito ufficio doganale, istituito anticamente a tutela del commercio, concorreva con la navigazione a facilitare e intensificare i traffici (2).

Quella R. Dogana di Treviso, per un complesso di gravi e svariate ragioni, andò sempre più decadendo e nel 1891 fu senz'altro abolita. Ma ebbe anch'essa giorni assai floridi e li ebbe soprattutto quando Treviso era — in piccolo — un vero scalo marittimo per gli scambi fra la terraferma, Venezia e Trieste e poté assorbire buona parte delle merci che usufruirono poi della ferrovia e soprattutto della nuova stazione marittima di Venezia. Dopo il 1850 le cose, com'è ovvio, mutarono e — parte per causa delle ferrovie, parte per le peggiorate condizioni della navigazione nel tronco urbano del Sile, oltre che per la vergognosa ingordigia dei mugnai del Sostegno di S. Martino, che « nei giorni in cui la navigazione era più attiva, a detta del Paleocapa, trattenevano l'acqua al di là del loro bisogno, per costringere le barche a pagare più spesso e più gravi balzelli » — fatto sta che molte merci presero un'altra strada e i cespiti doganali privati un po' alla volta diminuirono assai.

E' ovvio perciò che la città di Treviso abbia cercato per mezzo dei suoi Enti e della sua Camera di Commercio di porre un rimedio a tanti mali ed è del 1880 una chiara « Relazione sulle condizioni... della navigazione sul Sile da Casier a Treviso », che si può dire inaugurare il periodo degli studi nel 1917 non ancora tutti realizzati o finiti (3).

(1) Vedi la *Carta dei Consorzi di Scolo e Difesa*, pubblicata a cura del R. Magistrato alle Acque, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti Grafiche.

(2) R. BREVEDAN, *Opera* (in bozze) citata, pag. 29.

(3) La R. Dogana abolita nel 1891 ebbe i suoi precedenti storici nelle tasse di « *campatico* », di « *palafitta* », di « *attiraglio* », della « *milizia da mar* » ideate per sopperire alle spese del Magistrato alle Acque dalla

Fu di fatto per incitamento di quella « Relazione » che nel 1886 si costruì a Ponte Dante una briglia in scogliera per diminuire la velocità delle acque e fu poco dopo che si progettò dall'Ing. Stefano Canavesio « di spingere la linea fluviale Venezia-Milano pel Sile... mediante rimorchiatori a vapore e barche onerarie a lieve immersione » per non dire di tutti i numerosi e bei lavori fatti per iniziativa del Genio Civile e più di recente dal R. Magistrato alle Acque, sia per manutenzione degli argini e per l'escavo dell'alveo, come per una nuova diga al Ponte Garibaldi, l'ampliamento dei vecchi scali, le rettifiche di alcune anse, e in genere i continui e grandiosi restauri delle scarpate.

E, siccome ad ogni miglioria stradale corrisponde per legge fissa un aumento dei traffici, così — a malgrado dei numerosi inconvenienti non ancora eliminati e nonostante che « il costo medio del trasporto per tonn.-km. da Treviso a Venezia oscillasse intorno a 0,038, cifra assai superiore a quella che si pratica di solito nei trasporti fluviali e che il maggior prezzo ferroviario di 0,07 fosse compensato dalla minor distanza (km. 30 in luogo di 66) — pure la navigazione sul Sile era abbastanza notevole e tendeva anzi ogni anno a gradualmente e confortanti aumenti. Basti il dire che il movimento del primo semestre 1908 raggiunse la cifra di 140.000 tonnellate di merci e che secondo le ultime statistiche la media annua del traffico, esercitato con 4.080 galleggianti, toccava le 257.438 tonnellate.

Tali cifre mostrano ad evidenza come era indispensabile pensare a nuovi e più radicali miglioramenti lungo l'intera parte navigabile del fiume e infatti vi si era pensato e dagli Enti locali e dal Governo. Tralascio di ricordar qui i singoli progetti e dirò solo che, proprio nel 1917, pochi mesi prima di Caporetto, il Municipio di Treviso aveva preso in esame un grandioso disegno degli Ingegneri Ascari e Ferrari per un più completo sfruttamento del Sile, sia come via d'acqua, sia come fonte di forza.

Tanto in tale ed altri progetti di tecnici isolati (1), quanto nelle proposte del Genio Civile e del R. Magistrato, fu sempre sostenuta

Repubblica Veneta. E sono curiose al riguardo le tariffe scolpite sul marmo che si possono leggere presso i vecchi sostegni o negli « edifici di statistica e manovra » delle conche.

Per la Dogana di Treviso, vedi L. COLETTI e V. BIANCHINI, *Promemoria a S. E. il Ministro delle Finanze e agli on. Deputati al Parlamento, sulla temuta soppressione della Dogana di Treviso*, Treviso, Tip. della Gazzetta, 1891.

Per gli studi sulla navigabilità del Sile, oltre agli *Atti della Commissione per lo studio della navigazione interna nella valle del Po*, editi in Roma, dalla Tip. della Camera dei Deputati, nel 1903, ricorda quanto hanno fatto per esso in questi ultimi decenni gli *Uffici del Genio Civile di Treviso* e di *Venezia* (Ingegneri Bocchi, Cuccini, Dolfin, Selvaggi, Spadon, Tami, Veronesi ed altri) e il *R. Magistrato alle Acque*.

(1) Notevole tra essi quello dell'Ing. G. B. CELOTTI, sostenuto e appoggiato dal rimpianto Conte G. G. FELISSENT (Cfr. il *Risveglio Trevigiano*, anno II, 1906, n. 83, 1º dicembre; e R. BREVEDAN, *vol. cit.*, pag. 64 e sgg.). Pel progetto del Canavesio, ricordato più sopra, vedi S. CANAVESIO, *Lettera-Programma agli egregi signori Consiglieri Provinciali di Venezia*, 10 maggio 1888.

l'urgenza di diminuire la velocità del fiume e di correggerne con adatti tagli le troppo numerose svolte. Ai tagli e agli escavi devono corrispondere, naturalmente, salti per le prese idroelettriche e conche di navigazione, e — dato il progresso attuale dell'idraulica — si può dire che il problema più grave non è già quello di suggerire tali lavori, ma ora e sempre quello di scegliere i punti più adatti per attuarli.

E' facile profezia affermare in ogni modo ch'essi verranno eseguiti, poichè la strada acqua del Sile non interessa solo Treviso, ma la vita portuaria di Venezia e quella degli abitanti del Friuli che dalla Livenza e dal Piave passano con le loro merci nella laguna o alla grande linea del Po. Fu quindi bene ispirato l'Ingegnere Ermínio Cucchini a studiare nel suo ormai famoso progetto del Porto di Marghera la costruzione d'un canale lungo 2 km. fra l'Osellino e il Buffon, pel quale, con adatta conca, le barche potrebbero passare nel Sile per mezzo dei tre Canali detti Brentella, Nuovo Militare, e di Campalto, e ben fecero sì lui che il suo Ufficio a proporre o iniziare altri miglioramenti sia nei rami di foce del Sile, sia nei canali che sono con essi comunicanti.

Le merci che maggiormente usufruiscono del Sile, sono, come avviene in quasi tutti i fiumi del mondo, merci ingombranti e povere, ma — data la posizione geografica del suo bacino e le sue relazioni con le provincie vicine — è anche naturale che si spediscono talora per esso prodotti più ricchi e di meno generale richiesta.

Analizzando una delle statistiche ufficiali più attendibili si può vedere infatti che sul movimento complessivo medio di cinque semestri il commercio di transito rappresenta il 60,39 %, la merce in arrivo il 20,77 %, quella in partenza il 18,84 % e che il totale base di 100 era costituito:

dai materiali da costruzione	per	51,84
» prodotti agricoli e derrate	»	29,01
» combustibili minerali	»	6,98
» prodotti industriali diversi	»	6,59
» legnami da lavoro	»	4,53
» merci varie	»	0,58
» prodotti metallurgici	»	0,47

I rami secondari del Sile più frequentati dalle barche sono i Canali Intestatura e Cavetta, che congiungono, come s'è visto, il nostro fiume col Piave; il Silone o Canal della Dolce che mette in comunicazione la conca di Portegrandi con Burano; e infine il Canal Pordello che si stacca dal Sostegno del Cavallino preso Jesolo e sbocca anch'esso in laguna.

Le conche di navigazione che hanno perciò maggior lavoro, sono quelle di Portegrandi, con un approssimativo annuo di 200.000 tonnellate; Trepalade con 20.000 e Cavallino con 19.000. I tipi di galleggianti più adoperati sono i battelli a vapore della Società Veneta Lagunare che facevano servizio fra Burano, Portegrandi, Caposile e Cavazuccherina pel Silone, il Taglio del Silone e l'alveo di Piave Vecchia; e le *peàte*, i *topi*, le *patane*, le *caorline*, i *sàndoli*, di cui le prime dette anche *burchielle* misurano m. 12 di lunghezza per 1,60 di larghezza ed hanno un'immersione in carico di m. 0,50.

Ora, seguendo da Casacorba alle lagune d'Altino le rive del Sile, non si è richiamati solo a questo, ma a numerose altre osservazioni e ricordi. Il paesaggio è bellissimo, le campagne, dapprima coltivate a grano e a viti, si trasformano poi in praterie, in radure a canniccie e in paludi. Dal territorio detto un tempo *zozagna* si passa in breve a quello delle barene e degli isolotti sistemati a palude. (Paludi di Cà Deriva, della Rozza, di Perini e di Cona) in cui il terreno s'appiattisce, confondendosi qua e là con l'acqua, e la visuale s'allarga, mentre il ramo lagunare del Sile si dirige su Torcello.

Guardandosi attorno non si vedeva prima della guerra che qualche sperso casolare tra gruppi di pioppi e di salici, delle barche a vela in attesa di qualche pescatore, e sopra gli argini e i terrapieni bestie al pascolo e contadini intenti a sfalciare. Più in là e più in fondo, come in una nebbia sfolgorante d'oro, si scorgeva Venezia e davanti, oltre il tenue cordone litorale, un'altra luce azzurra e superba: quella del mare.

E al mare « dove il Po discende per aver pace con li seguaci sui » anche il Sile mandava e manda le sue acque, dopo di aver collaborato mirabilmente con l'uomo alla ricchezza e alla fortuna delle provincie di Treviso e di Venezia.

In tutto il suo bacino e in special modo nella piccola Olanda veneta, formata dalla foce sua e da quella del Piave, dal novembre 1917 arde la guerra e i nostri soldati stanno ricostruendo la gloria e la fortuna della patria.

Il territorio del Sile è oggi di nuovo un enorme campo trincerato come quelli di cui troviamo le tracce negli antichi territori di Roma e nello stesso Veneto fra la rete delle vecchie strade legionarie. Là ove squillavano un tempo le trombe dei nostri padri romani i motori Fiat e tuona il cannone. Alla foce non si vedono più campi redenti, ma acqua ed argini, argini ed acqua...

...Caporetto vuole la sua espiazione, ma la natura madre provvederà a ristorare tutte le piaghe e la patria, risorta dopo tanti cimenti a nuova vita, rimetterà al lavoro le gigantesche idrovore e completerà anche pel Sile tutte le sue promesse, onde le opere sante della pace diano un perchè ai sacrifici e confortino i vivi e i morti nel proposito d'un nuovo domani.

Agosto 1918.
