

HODOEPORICA

6



Imago Orientis

*Venezia e gli Orienti
geografie dell'Asia*

a cura di

Giovanni Pedrini

EDIZIONI
GRAFICHE LEONI
DAL 1919

Imago Orientis

*Venezia e gli Orientali
geografie dell'Asia*

a cura di
Giovanni Pedrini

con saggi di
Giampiero Bellingeri, Piero Falchetta, Marica Milanese,
Giovanni Pedrini, Francesco Vallerani

coordinamento
Nico Veladiano

ISBN 978-88-89181-34-8

EDIZIONI
GRAFICHE LEONI
DAL 1919

Tutti i diritti sono riservati agli autori dei singoli saggi.
Nessuna parte dei testi pubblicati potrà essere riprodotta,
con qualsiasi mezzo compresa la fotocopia, anche per uso
interno o didattico, senza l'autorizzazione scritta degli autori.



HODOEPORICA
Venezia e gli Orienti

1. *Ad Orientes. Viaggiatori veneti lungo le vie d'Oriente*
a cura di Giovanni Pedrini
2. *Itinera Orientalia. Itinerari veneti tra Oriente e Occidente.*
Relazioni di viaggio tra identità e alterità
a cura di Giovanni Pedrini e Nico Veladiano
3. *Studia Orientis. Venezia e l'Oriente: un'eredità culturale*
a cura di Giovanni Pedrini
4. *Hodoeporica Venetiana. La divisione del mondo in Orienti*
a cura di Giovanni Pedrini
5. *Eurasiae. Venezia e le Vie della seta tra passato e presente*
a cura di Giovanni Pedrini
6. *Imago Orientis. Venezia e gli Orienti geografie dell'Asia*
a cura di Giovanni Pedrini



Indice

Presentazione	
<i>Universo Oriente</i>	17
GIAMPIERO BELLINGERI	
<i>Mutazioni celesti, o terrene negazioni e censure dei nomi di genti e provincie della “Scizia infedele”?</i>	19
PIERO FALCHETTA	
<i>La “scoperta” dell’Arabia: navigatori e cartografi portoghesi, 1500-1622</i>	43
MARICA MILANESI	
<i>Navigare nel Mar Rosso nel XVI secolo: un testimone veneziano</i>	91
GIOVANNI PEDRINI	
<i>Oltre la cruna del mondo. Geografie dell’Alterità nelle fonti odepatiche e religiose della prima età moderna</i>	123
FRANCESCO VALLERANI	
<i>Per il marinaio di fiume Caorle è già Oriente: Giuseppe Rosaccio e l’insularità dalmata come linea di viaggio</i>	171
Autori	189
<i>Tabulae</i>	
Apparato cartografico	191



*Per il marinaio di fiume Caorle è già Oriente:
Giuseppe Rosaccio e l'insularità dalmata come linea di viaggio*

FRANCESCO VALLERANI
Università Ca' Foscari Venezia

Acque per navigare

Fin dalle più antiche testimonianze archeologiche e storiche, con l'immane supporto di mitologie e fonti letterarie, nonché affidandosi alla lettura degli elementi fisionomici rinvenibili tra le non sempre evidenti sedimentazioni dei paesaggi, l'arco costiero dell'Alto Adriatico costituisce uno tra gli ambiti privilegiati dove elaborare le più esaurienti ed appaganti riflessioni circa la progressiva acquisizione di confidenze mentali e prassi operative da parte delle società umane nei confronti dell'idrosfera. Volendo premettere alcune brevi annotazioni circa il contesto ambientale qui considerato, la peculiare rapidità delle trasformazioni geomorfologiche attivate lungo questa fascia costiera sono l'esito delle costanti interazioni tra i deflussi veicolati dai numerosi sbocchi fluviali e l'azione del mare. Flutti e maree hanno infatti l'adeguata energia per redistribuire la grande massa di sedimenti condotti dal susseguirsi di bacini fluviali che fanno capo principalmente ai corsi del Po e dell'Adige.

Più a oriente, anche l'affascinante successione di lagune e aree umide, fin quasi alle coste a falesia del litorale di Duino, è l'esito delle vigorose azioni di erosione, trasporto e sedimentazione innescate dall'intricata ramificazione idrografica che innerva lo spartiacque meridionale del sistema alpino e prealpino. Queste

linee di scorrimento a loro volta convergono nei principali collettori di bacini fluviali meno imponenti, ma tutt'altro che secondari nel contribuire sia alla storia ambientale che al consolidarsi della presenza antropica nella fascia di pianura formata tra i rilievi e il mare Adriatico. Sto alludendo ai sistemi idrografici di Bacchiglione, Brenta, Piave, Livenza e Tagliamento, con i loro affluenti e il progressivo addensarsi di canali artificiali, scavati per favorire le molteplici esigenze di un insediamento sparso sempre più fitto. In questa articolata orditura di corsi d'acqua non si possono non menzionare i numerosi sottosistemi minori di origine sorgiva, la cui peculiarità morfologica completa il vario scenario idrologico del nord-est italiano, come nel caso di Sile e Lemene, in Veneto, e di Stella e Ausa in Friuli (Vallerani, 2004).

Si tratta dunque di un ambito regionale ricco di acque superficiali alimentate dai vicini rilievi, che hanno consentito la formazione della vasta pianura alluvionale che degrada con pendenze sempre meno accentuate verso la fascia costiera. Si può dire che la pianura veneto-friulana sia il risultato del costante accumulo di materiali trasportati dai numerosi fiumi che scendono dall'arco alpino e prealpino.

Partendo da questo peculiare bordo litoraneo,

l'obiettivo del mio contributo è porre in evidenza la modalità di rappresentare il senso del mare, in questo caso la linea di contatto tra litorale altoadriatico e Oriente, nella crescente attività editoriale diffusasi a Venezia durante la seconda metà del XVI secolo e dedicata alla divulgazione del tema del viaggio. Tra i tanti testi pubblicati in quel periodo, mi incuriosisce in particolare il *Viaggio da Venezia a Costantinopoli* del cosmografo Giuseppe Rosaccio, uscito per la prima volta nel 1598 e in seguito ristampato nel 1606, dimostrando così un discreto successo editoriale dell'opera, dovuto più al fascino del corredo iconografico che alla scarsa originalità del testo. Poiché tra i pochi dati certi relativi alla biografia del Rosaccio possiamo includere il suo luogo di nascita, la piccola città di Pordenone, trovo assai stimolante ricercare indizi interpretativi partendo proprio da quello specifico contesto territoriale che in qualche modo deve aver contribuito alle sue percezioni così aperte alle cose del mondo e al piacere di raccontare i luoghi dell'altrove. Mi occuperò inizialmente del suggestivo carattere anfibio che connota la cittadina friulana e della coesistenza, non sempre agevole, tra due diversi abiti mentali che non ammettono incertezza: quello terrestre e quello acquatico. In seguito cercherò di evidenziare come la rotta per la Dalmazia, ovvero l'immediato oltremare, fosse non solo una consuetudine commerciale, ma anche lo stimolo per elaborare più allargate mappe mentali, aperte alle esotiche suggestioni del viaggio in Oriente.

La prossimità alla linea costiera del modesto scalo friulano e la presenza di una via d'acqua che ne consente l'agevole navigazione verso la foce e viceversa, è la caratteristica saliente che accomuna la distribuzione di gran parte degli insediamenti lungo la bassa pianura a ridosso dell'arco adriatico, conferendo una netta personalità geografica a questi territori. Inoltre, rispetto alle più ampie estensioni della pianura padana a oc-

cidente dell'Adige, i collegamenti nautici sono facilitati da alcuni tagli artificiali (*cave*) che fin dall'età romana hanno permesso di connettere tra loro *per dentro* via i tratti terminali dei fiumi principali. Si tratta in realtà di modesti adattamenti apportati a quel fitto schierarsi di laghi vallivi, lagune e diramazioni di deflussi naturali che connotavano il bordo dell'alto Adriatico dal porto di Comacchio alla foce dell'Isonzo, facendone la più importante area umida del Mediterraneo. Queste connessioni tra corsi d'acqua naturali e lagune dunque favorivano la navigazione interna, una sorta di tracciato nautico parallelo alla linea di costa che permetteva la continua navigazione tra i porti fluviali di *Altinum*, *Opitergium*, *Julia Concordia*, fino all'importante scalo di Aquileia, senza dover affrontare un tratto di mare su cui spesso si abbatte la violenza della bora (Bosio, 1967; Vallerani, 1991).

Da quanto finora esposto mi sembra sia ben evidente fin dall'antichità la vocazione nautica di una vasta porzione regionale che se da un lato delimita e chiude l'assiduo avvicinarsi di itinerari marittimi provenienti dai principali porti del Mediterraneo orientale, dall'altro, grazie al costante aprirsi di bocche fluviali e lagunari, poteva innescare la pratica esplorativa dei marinai greci, illirici e anatolici, una volta accertata l'adeguatezza dei fondali di una delle tante vie fluviali che si potevano risalire grazie anche al sostegno dei venti dominanti da sudest.

Affidandomi alla prolungata consuetudine con la navigazione a vela tra le sponde dell'alto Adriatico, non è difficile mettermi nei panni degli antichi navigatori che la diffusa cosmologia classica fa giungere in alto Adriatico dalle remote geografie tra Grecia e Asia Minore (Giasone, Antenore, Cleonimo). Certamente prima di cogliere il debole variare di una fascia costiera anfibia, ai naviganti appariva la potente barriera dei rilievi prealpini e alpini, acquisendo in tal modo

la certezza che il loro viaggio per mare non poteva più proseguire. È altresì verosimile (ed è situazione spaziale facilmente percepibile tutt'oggi anche dalle fondamenta del Lido di Venezia, volgendo a ovest lo sguardo) che il variare compatto del profilo dei colli Euganei apparisse agli occhi degli antichi marinai come illusione insulare, presto svanita non appena si delineava all'orizzonte la fascia costiera dalle deboli altimetrie. Ecco che al dissolversi dell'aspettativa di un approdo insulare, così familiare ai marinai abituati allo sfuriare del meltemi tra Cicladi e Asia Minore, si sostituisce subito la possibilità di risalire un corso d'acqua tranquillo, largo, profondo e quindi navigabile per decine di chilometri verso l'ignota pianura, seguendo ampi meandri contornati da fitte foreste pianiziali.

È questo il contesto idrografico su cui si costruisce l'archetipo dell'eroe fondatore, colui che trova pace dopo i travagli della navigazione marittima. È questo infatti il caso di Enea che, una volta superato il pericoloso attracco al Circeo grazie ai venti favorevoli, osservando la costa:

scorge lontano un ampio bosco. Nel mezzo il Tevere con amena corrente, con rapidi vortici e biondo di molta sabbia, sbocca nel mare. [...] Comanda ai compagni di piegare la rotta e di volgere le prue a terra, e lieto s'addentra nell'ombrosa corrente del fiume. (Virgilio, 2007, p. 247)

In precedenza la stessa sorte era capitata all'altro fuggiasco troiano, Antenore, il quale conclude la sua odissea marina trovando rifugio proprio risalendo uno dei rami del *Medoacus* (l'odierno Brenta) e individuando il sito ideale per la fondazione di Padova in un dosso fluviale delimitato da un sinuoso meandro di quel corso d'acqua:

Antenore poté, sfuggito agli Achivi, penetrare sicuro nei golfi illirici e nei più interni regni dei Liburni, e oltrepassate la fonte del Timavo, di dove per nove bocche con vasto fragore fluisce

una dirotta marea, e allaga i campi con flutto scrosciante. Qui tuttavia fondò la città di Padova, e le sedi dei Teucri, e diede nome alla gente e appese le armi troiane, e ora riposa composto in tranquilla pace. (Virgilio, 2007, p. 15)

Ho utilizzato il termine “archetipo” pensando alla pressoché costante modalità di prospezione geografica tramandataci dalla storia secolare delle esplorazioni e dei viaggi, di quanto cioè i navigatori oceanici, una volta avvistata la misteriosa continuità di sconosciute fasce costiere, fossero sempre attirati dall'aprirsi di foci fluviali. Tali assetti morfologici oltre a costituire, per nocchieri e capitani, valide opportunità per approfondire la propria competenza nautica e potersi così districare tra correnti e flussi di marea di inusitata potenza, erano suggestivi varchi per addentrarsi verso l'ignoto. Non più però gli infiniti orizzonti oceanici, ma i compatti spessori forestali, con la prevalenza di mangrovie, che delimitavano i larghi meandri dei corsi d'acqua intertropicali.

Una delle prime testimonianze di questo passaggio dalla traiettoria esplorativa oceanica a quella fluviale ci riporta al contesto veneziano del XV secolo. Non deve infatti stupire che un giovane navigatore di discreto lignaggio come Alvise Cadamosto (Tucci, 1986) fosse in grado di descrivere con buona precisione l'interfaccia tra terra e mare di uno scenario a lui sconosciuto, ma sottoposto a dinamiche idrologiche del tutto assonanti con quanto aveva potuto constatare tra le barene, le bocche di porto e le foci dei *patrii lidi* altoadriatici. Si tratta dei suoi viaggi realizzati su navigli portoghesi tra il 1455 e il 1456 lungo la costa occidentale dell'Africa e dallo stesso Alvise descritti e in seguito pubblicati nelle *Navigazioni et Viaggi* di Gian Battista Ramusio:

Dapoi che passammo el dito Cavo Bianco, a vista de esso navigamo per nostre zornade, e vegnemo al fiume dito Rio de Senega, ch'è el primo fiume de' terre de' Negri, intrando per quella costa. El qual fiume parte li Negri da li Beretini diti Aza-

negli, e parte etiam la terra secha e arida, che è el deserto predito, de la terra fertile, ch'è el paexe di Negri. [...] El qual fiume è largo e grande in bocha più de un milio e fa anch'ora un'altra bocha nel dito fiume un pocho più avanti, fazendosse una ixola in mezzo e vien a meter cavo in mar per doe boche; e el dito fiume sopra cadauna delle due boche fa banchi e schagni che sono largi da le doe boche in mar forsi un milio. E in questo luogo l'acqua cresce e decresce ogni sei ore, cioè la marea montante e dismontante. (Cadamosto, in Ramusio, 1978, p. 494)

Ritornando ora al litorale altoadriatico e al suo straordinario entroterra anfibio, ritengo opportuno soffermarmi ancora su questa sorta di affaccio umido d'Europa, dove la millenaria dimensione di marittimità strettamente connessa alla prolungata presenza bizantina non ha comunque determinato l'esclusivo prevalere di attitudini socio-economiche e politiche legate alla mobilità d'oltremare. È invece facilmente rilevabile una suggestiva coesistenza delle relazioni marittime con le variegate consuetudini di terraferma, producendo pratiche di sussistenza e modi di abitare ibridi, ancora oggi rintracciabili tra i casoni di Caorle, Marano e Grado, come anche lungo le banchine dei porti fluviali di Concordia, Portogruaro e Caorle.

Come ben evidenziato da Egidio Ivetich, la disposizione di ogni mare, e in particolare nel caso di bacini di modeste dimensioni come l'Adriatico, implica la presenza di “tre livelli: l'elemento liquido, la costa, i territori gravitanti. I sistemi regionali costieri, fatti di rive, isole, popolazioni, economie e culture, sono il tessuto fondamentale di una complessiva regione marittima, i luoghi in cui misuriamo l'unità e la diversità intrinseche a un mare.” (Ivetic, 2019, p. 15).

Le complesse vicende relative all'evoluzione del rapporto tra gruppi umani e rete idrografica nel nord-est italiano è senza dubbio uno dei temi più frequentati dalla storiografia, approfittando della copiosa messe di informazioni ricavabili dalle fonti archivistiche. A questa abbondanza di memoria documentaria e car-

tografica si affianca una altrettanto cospicua eredità ambientale costituita non solo dai tracciati fluviali e dall'altrettanto significativa rete dell'idrografia artificiale, ma anche dal complesso sedimentarsi di manufatti in grado di narrare l'antica familiarità delle popolazioni rivierasche con i corsi d'acqua, come nel caso di ponti, mulini, riviere fluviali, banchine d'attracco, ma anche barche e squeri, ovvero gli strumenti concreti per attivare le relazioni nautiche minori, flusso perenne di navigazioni vicinali, dove si perfeziona l'uso della vela, autentico apprendistato per costruire le confidenze e tramandare le competenze necessarie a sciogliere gli ormeggi verso l'Oriente.

Il piccolo porto fluviale e il cosmografo

Aver delineato l'importanza di una maglia idrografica così ben connessa al litorale altoadriatico, mi consente di avviare alcune motivate suggestioni per posizionare la figura del medico erudito e cosmografo Giuseppe Rosaccio nel suo ambiente nativo, la Pordenone bagnata dal fiume Noncello. Per quanto riguarda la sua data di nascita, non sono in grado di contribuire al dibattito circa l'anno esatto dell'evento. L'ipotesi del 1530 è stata a lungo ritenuta affidabile grazie alle annotazioni redatte nella seconda metà del XVIII secolo dal poligrafo friulano Gian Giuseppe Liruti, probabilmente tra i suoi primi biografi (Liruti, 1830). Tuttavia da ricerche più recenti l'ambito di imprecisione si amplifica tra la data indicata dal Liruti e il 1550 circa (Casali, 2017). Tale incertezza non compromette in alcun modo la finalità del mio contributo.

Vorrei infatti iniziare a considerare la specificità del sito fluviale della piccola città, (Fig. 1) il cui toponimo è un inequivocabile richiamo ad antiche funzioni por-

tuali. È infatti il *Portus Naonis* di memoria tardoromana, banchina d'attracco tra le più lontane dal litorale adriatico e destinazione conclusiva di un tortuoso itinerario di navigazione fluviale che si avvale per tutto il tracciato del susseguirsi gerarchico di corsi d'acqua naturali: da monte a valle ecco il breve corso del limpido Noncello che confluisce nel Meduna, tortuoso e bizzarro di portate, il quale a sua volta affluisce in sinistra Livenza. La tradizione storiografica pone in

stretta relazione questo sito fluviale con lo sviluppo del centro urbano di Pordenone, ben collocato nel sistema feudale della Patria del Friuli (Benedetti, 1965). La navigazione commerciale tra Medioevo ed età Veneta si consolida poiché il porto si collega a itinerari terrestri da e per la Stiria e la Carinzia e per la concomitante espansione dell'attività artigianale favorita dall'abbondanza di rogge e ruscelli ove installare opifici idraulici (Riedmann, 1996).



Fig. 1 | *Lo scalo portuale di Pordenone sul fiume Noncello.* Udine, Biblioteca Civica, Manoscritti Joppi, n.208, XVII secolo

Il viaggio verso Pordenone, provenendo da Venezia, come ben osservabile a partire dalla cartografia del XVI secolo, poteva effettuarsi interamente per acque interne, grazie alla presenza di canali paralleli al litorale. Questa rotta endolagunare non aveva solo importanza commerciale, ma anche un ruolo strategico per il collegamento della Serenissima con la Patria del Friuli e la fortezza di Marano prima e di Palmanova in seguito. A tal riguardo è interessante riportare quanto era stato evidenziato dal rettore della fortezza di Marano, Battista Foscarini, in una relazione presentata al Senato il 17 gennaio 1564. Egli, avendo ben chiaro il carattere multifunzionale di questa via d'acqua, ne auspicava l'adeguata manutenzione eseguendo accurati lavori di dragaggio (*cavamento*) per consentire il regolare passaggio delle barche:

Li benefitij grandi che sentirebbe la Serenità Vostra per le escavationi delli canali per poter venir dentro via da Venetia a Marano, crederò sieno molti, non solamente per li dacij della Signoria Vostra, ma etiam per la sicurezza dela fortezza di Marano e a tutti gli naviganti et rigimenti che vanno in Istria et Dalmatia, ma anco alli mercanti che vanno in Alemagnia (Tagliaferri, 1976, p. 145).

La navigazione lungo questa serie di canali paralleli al litorale acquistò ulteriore importanza dopo il completamento della città fortezza di Palmanova. Infatti, la via d'acqua che conduceva verso la fortezza di Marano venne utilizzata per i collegamenti con il nuovo baluardo posto a difesa dei confini orientali del Dominio Veneto, nonostante la presenza di frequenti interramenti.

L'asse portante era dunque il sistema di cave artificiali che lo storico Trino Bottani indica come ancora attive agli inizi del XIX secolo. Le barche da carico partite da Venezia, dopo aver navigato il canale dei Tre Porti e superata la conca del Cavallino, si immettevano nella Piave Vecchia e da qui si dirigevano ver-

so le cave Zuccarina e dei Revedoli fino a incrociare la Livenza, il canale Brian e il porto di Caorle ove: “molte barche in esso si ricovrano in tutte le stagioni, e riceve quelle che fanno viaggio per li canali interni e derivanti da Venezia.” (Bottani, 1811, p. 20). L'intero viaggio da Venezia a Caorle per acque interne era di *miglia 52*, dunque più lungo rispetto a quello per mare, calcolato dal Bottani in *miglia 45*.

Ma ritorniamo al viaggio fluviale per Pordenone. Lo snodo da cui inizia l'importante diramazione per risalire e perdersi nelle campagne tra il Veneto Orientale e la Patria del Friuli, con i suoi abbondanti prodotti, è l'incrocio delle cave artificiali con il placido corso della Livenza, ormai prossima al suo sbocco in mare. L'uso dell'aggettivo “placido” nei confronti di un fiume non è solo un convenzionale e abusato supporto narrativo, ma corrisponde in effetti alla prevalente regolarità delle portate, all'ampiezza dell'alveo e al flebile vigore della corrente. Di ciò era ben consapevole Giuseppe Rosaccio: “il suo corso è così quieto che a pena si può far giuditio verso qual parte corra.” (1604, p. 102). E a questo prevalente carattere idrologico si riferisce anche l'umanista friulano, coevo di Rosaccio, Erasmo da Valvasone in un suo componimento giovanile, *Della Caccia*, ispirato ai modi del Tasso e dedicato alla sua terra natale:

Siede la patria mia tra il monte, e 'l mare,
quasi theatro, c'abbia fatto l'arte
non la natura, a' riguardati appare,
e 'l Tagliamento l'interseca, et parte;
s'apre un bel piano, ove si possa entrare,
tra 'l Merigge, et l'ocaso, e in questa parte
quanto aperto ne lassa il mar, e 'l monte
chiude Liquenza con perpetuo fonte.
(Erasmo da Valvasone, 1808, p. 102)

È probabile che generazioni di nocchieri d'acqua dolce, dopo ore di navigazione nelle ristrette sezioni delle cave artificiali e solcando acque salmastre, una volta concluse le manovre per dirigere la prua e risalire l'accogliente abbraccio color smeraldo della Livenza, fossero consapevoli di accedere ad altre geografie, con diversi assetti idraulici, con peculiari problemi nautici. Volgere la prua verso nord significava infatti affidarsi all'eterno e maestoso punto di riferimento naturale del profilo del monte Cavallo, fino a pochi anni fa candido di nevi per gran parte dell'inverno. Certamente erano in grado di utilizzare il regolare flusso dell'alta marea montante, vantaggiosa opportunità almeno fino a *San Zorzi* (l'attuale San Giorgio di Livenza); tale radicata competenza è parte di quell'abecedario nautico più volte menzionato dai navigatori oceanici in procinto di risalire sconosciute foci fluviali: "e chi vuol entrare in detto fiume convien andare con l'ordine dell'acque, per rispetto delle dette banche e scanni che sono alla bocca." (Cadamosto, in Ramusio, 1978, p. 494).

Un altro significativo supporto alla navigazione ascendente era costituito dalla forza propulsiva dei venti dominanti da sudest, almeno fino al porto *de la Mota* (Motta di Livenza), frequentato scalo fluviale su cui si innesta il non sempre praticabile corso del fiume Monticano defluente da Oderzo, troppo soggetto agli effetti della sua irregolare portata e sulla cui navigabilità di età romana molto si è discusso (Marson, 1997, pp. 357-363). La causa della regolare portata della Livenza era ben conosciuta dal Rosaccio: "io ho veduto il suo nascimento, qual è sopra a Pulcinio [Polcenigo], da tre fonti che nascono quasi in un medesimo luogo" (1604, p. 102). Si tratta di sorgenti di tipo valchiusano poste ai piedi del sistema carsico del Cansiglio (*perpetuo fonte*). A valle di Pordenone il costante deflusso può essere alterato dalle piene rovinose veicolate dal Meduna, vero e proprio collettore dell'ampio bacino

imbrifero che raccoglie quote abbondanti di precipitazioni scaricate sull'articolato sistema prealpino del Friuli occidentale.

Se valutiamo il viaggio ascendente a monte di Motta, la navigazione per Pordenone incontrava gli ostacoli naturali di una crescente forza della corrente contraria e il progressivo restringersi dell'alveo, per cui la propulsione a vela era difficilmente praticabile. Ne consegue il consueto ricorso alla pratica dell'attiraglio, ovvero il traino del natante mediante una cima affidata a uno o più cavalli che percorrevano la via alzaia sulla sommità di uno degli argini.

Un esauriente quadro d'insieme del sistema idrografico navigabile facente capo al corridoio della Livenza è ben raffigurato in una mappa di anonimo, conservata nell'Archivio di Stato di Venezia (Savi Esecutori Acque, Diversi, n. 133), riconducibile alla seconda metà del XVI secolo, la cui scheda archivistica indica genericamente "Territorio Veneziano-Trevisano" (Fig. 2). Il pregio di questa carta, realizzata nella stessa epoca in cui visse Giuseppe Rosaccio, è la restituzione di una porzione di territorio fittamente solcato da itinerari di navigazione fluviale. Oltre al principale itinerario della Livenza, va inoltre menzionato il molto più frequentato viaggio commerciale sul Lemene che collegava Venezia alle banchine di Portogruaro, senza dubbio tra gli scali fluviali più importanti di tutta la Terraferma veneta, dato che si connetteva per via terrestre alla strategica rete commerciale in direzione dell'Impero Asburgico (Vallerani, 1992). A proposito di questo collegamento nautico, è interessante notare che era ancora largamente utilizzato nei secoli successivi a causa dell'incertezza della viabilità terrestre, tanto da essere rievocato da Ippolito Nievo nel suo romanzo *Le Confessioni di un Italiano*. Egli, infatti, così descrive il viaggio dei nobili Frumier da Venezia a Portogruaro nell'autunno del 1788:



Fig. 2 | *Itinerari nautici del Veneto Orientale tra Livenza e Lemene*. Venezia, Archivio di Stato, mappa di anonimo, SEA, Diversi, n. 133

Con gran corredo di casse, cassoni, di poltrone e di suppellettili, i due maturi sposini s'erano imbarcati in una corriera [imbarcazione per passeggeri] e sofferto angosciosamente il lungo martirio della noia e delle zanzare; in cinquanta ore di tragitto per paludi e canali erano sbarcati sul Lemene alla loro villeggiatura. (Nievo, 1986, vol. 2, p. 228).

Ecco dunque delineato lo scenario idrografico e ambientale entro cui si collocano le direttrici nautiche tra la marginalità di Pordenone e la centralità politica, amministrativa e commerciale della capitale lagunare al tempo del Rossario.

Vorrei a questo punto lasciarmi tentare dalle infide sirene del determinismo geografico, cercando però di atturirne le ambiguità ricorrendo alle consolidate certezze elaborate dalla psicologia ambientale. Sono infatti particolarmente prolungati ed evoluti gli studi circa l'innata predilezione dell'essere umano per le fisionomie acquatiche. È ben noto come dalla metà degli anni '80 del secolo scorso si stia affrontando lo studio cognitivo delle preferenze per i paesaggi d'acqua (Herzog, 1985) e che da allora la ricerca si è di molto sviluppata incoraggiando la collaborazione tra studi territoriali e analisi psicologica (Hartig, Staats, 2006). Avvalendosi dei numerosi contributi scientifici sull'argomento e per assonanza con quanto elaborato da Yi Fu Tuan circa la *Topophilia* (1974) e da Edward Wilson circa la *Biophilia*, è possibile definire come *idrofilia* lo specifico apprezzamento per gli ambien-

ti acquatici, declinabile per lo più in prospettiva evolucionista. Ecco che, riprendendo le fondanti riflessioni sui processi inconsci di attrazione nei confronti dell'ambiente acquatico (Appleton, 1975), si può constatare come la presenza di sorgenti, ruscelli, fiumi e laghi nelle loro più articolate variazioni fisionomiche possa suscitare più elevate preferenze e un maggiore potere rasserenante, come ben dimostrato dall'analisi psicometrica (White *et alii*, 2010), rispetto agli ambienti terrestri come prati, boschi, colline, per non parlare di quelli modificati dall'attività umana.

Considerando il ruolo del peculiare contesto idraulico del fiume Noncello con il suo “miracoloso” apparire pochi chilometri a valle di un complesso sistema di affioramenti di risorgive, al giorno d'oggi accerchiato dall'intenso conurbarsi di Pordenone con la vicina Cordenons, ci si trova di fronte al *topos* del bel luogo fluviale (Fig. 3). Vi sono cioè tutti gli elementi che compongono il lessico della seduzione acquatica, la cui codifica elaborata in età classica è stata perfezionata dal prestigioso contributo di Francesco Petrarca proprio a seguito del suo emozionarsi di fronte alla straordinaria abbondanza della sorgente del fiume Sorgue, a Vaucluse, in alta Provenza (Luciani, Mosser, 2009). In questo caso i meccanismi ancestrali dell'idrofilia sono accentuati dalla cir-



Fig. 3 | *L'attraente sito fluviale del Noncello* (Archivio Vallerani)

costante aridità dell'ambiente carsico che rende ancor più inaspettato e appagante l'apparire improvviso, alla base di una parete rocciosa, di un fiume turchese e spumeggiante di rapide e piccole cateratte. Le scienze idrauliche definiscono questo tipo di affioramento come "valchiusano", che è quello che alimenta il già menzionato *perpetuo fonte* della Livenza.

La giovinezza del cosmografo Giuseppe Rosaccio e la sua propensione ai più disparati ambiti del sapere non poteva non essere positivamente influenzata dall'affascinante sito fluviale della sua città natale, dal soffermarsi curioso fin dall'infanzia sulle banchine del piccolo porto, osservando l'arrivo dei natanti con le merci da Venezia e da oltremare, ma anche contemplarne il distacco degli ormeggi e l'avvio della rapida navigazione discendente verso l'ignota luminosità adriatica. In alcuni passi significativi del suo *Mondo Elementare et Celeste*, pubblicato per la prima volta a Firenze nel 1595, vi sono evidenti tracce di affezione per i paesaggi d'acqua esperiti fin dalla più tenera età:

Pardonono, Castello de li maggiori, et più ricchi del Friuli, ove si fa il maggior traffico di panni lana. [...] Sorge attorno la terra molti fonti et rivoli di maniera che è tutta attorniata di pescaggioni [...] non è da tacere, che fuori di alcuni fonti scaturisca tanta copia di acqua, che in poco varco ch'ella fa, si forma un navigabile fiume, dove sopra il quale vengono da Venezia et vanno barche assai grosse (Rosaccio, 1604, p. 113r).

Scorrendo alcuni punti fermi della biografia di Rosaccio, come il suo addottorarsi in filosofia e medicina presso l'ateneo di Padova, nonché la sua presenza in varie località minori del Friuli e le più prestigiose residenze a Bologna e Firenze, è possibile identificare i riferimenti di una sua limitata mobilità geografica. Per il cosmografo erudito dell'epoca non è certo un limite la scarsa esperienza diretta dei luoghi: il successo editoriale della raccolta di *Navigazioni et Viaggi* curata da Gian Battista Ramusio lo dimostra chiaramente (Milanesi, 1978).

Di viaggi sognati e di mappe

Sicuramente Giuseppe Rosaccio ha utilizzato più volte il servizio di navigazione verso Venezia e forse anche quello della *barca per Padova*, che in poche ore univa la banchina di San Marco al Portello, sul canale Piovego, a pochi passi dallo *Studium* patavino da lui frequentato. La comoda discesa verso Caorle poteva anche svolgersi a bordo di barche in grado di issare le vele e proseguire, con condizioni favorevoli, in mare aperto. Appena lasciata Pordenone, il senso del fiume è prevalente. L'emozione del viaggio *a seconda*, utilizzando la forza della corrente, vuol dire far parte del ciclo dell'acqua che va a concludersi al mare; è una linea di viaggio che si comprende guardando le sponde scorrere, con la prua che punta, un'ansa dopo l'altra, verso chiusi, ma sempre vari orizzonti. Giunti a *la Mota* (di Livenza) inizia il lento ibridarsi delle percezioni. Le acque della città natale dopo qualche ora di navigazione sono già diventate "altrove", hanno perso la materialità delle radici, diventando appagante estensione dei luoghi e promessa di sognanti visioni marine. Brezze dal mare e venti da scirocco portano con sé non solo energia per le vele, ma anche l'odore del salso e la chiarezza vaporosa che avvolge la costa. Anche se il viaggio si conclude a Venezia, all'epoca di Rosaccio capitale indiscussa per divulgare la conoscenza del mondo, l'arrivo a Caorle è l'irresistibile tentazione per i sognatori del "diletto viaggiare".

Non è un caso che Rosaccio indichi proprio in *Caprile* la prima tappa del suo *Viaggio da Venetia a Costantinopoli*, facendone lo snodo strategico per l'itinerario orientale. Per secoli l'insularità di Caorle è stata tra le più riconoscibili dell'alto Adriatico per la presenza dell'inconfondibile svettare del campanile cilindrico dell'antica cattedrale, utile punto di riferimento non solo per i marinai provenienti dall'Istria, ma anche per

i confratelli d'acqua dolce in navigazione dall'entroterra. La tipologia cilindrica richiama il modello bizantino, dunque una tutt'altro che trascurabile evocazione del contesto geopolitico e culturale legato all'antica sede dell'impero d'Oriente. Di tutte le tappe della sua descrizione erudita, Rosaccio dimostra di avere una diretta conoscenza solo della prima, ovvero di Caorle

vicino alla quale sono le Paludi Caprulane, alle cui foci è un comodissimo porto dal Lemene fiume fatto, qual a' naviganti del Friuli e dell'Istria è comodissimo, nel passaggio che fanno, da indi a Venezia, per fuggire tal ora, con non poco pericolo, delle fluttuose onde del Golfo di Venezia. (Rosaccio, 1598)

Nella mappa allegata, la peculiare vocazione portuale dell'isola è sottolineata dalla presenza di ben otto attracchi a tramontana dell'abitato, indicati come *Palifica* (Fig.4). Rosaccio evidenzia anche il carattere di interfaccia fluvio-marittimo del sito portuale, autentica cerniera tra Terraferma e le rotte orientali.

Come già accennato, la principale caratteristica del *Viaggio* è la presenza di 76 incisioni, realizzate dal fiammingo Marco Sadeler, per lo più dedicate alle città incontrate durante l'itinerario, raffigurate con vedute a volo di uccello. Come si legge dal frontespizio non mancano comunque vedute di *Castelli, Porti, Golfi, Isole*,

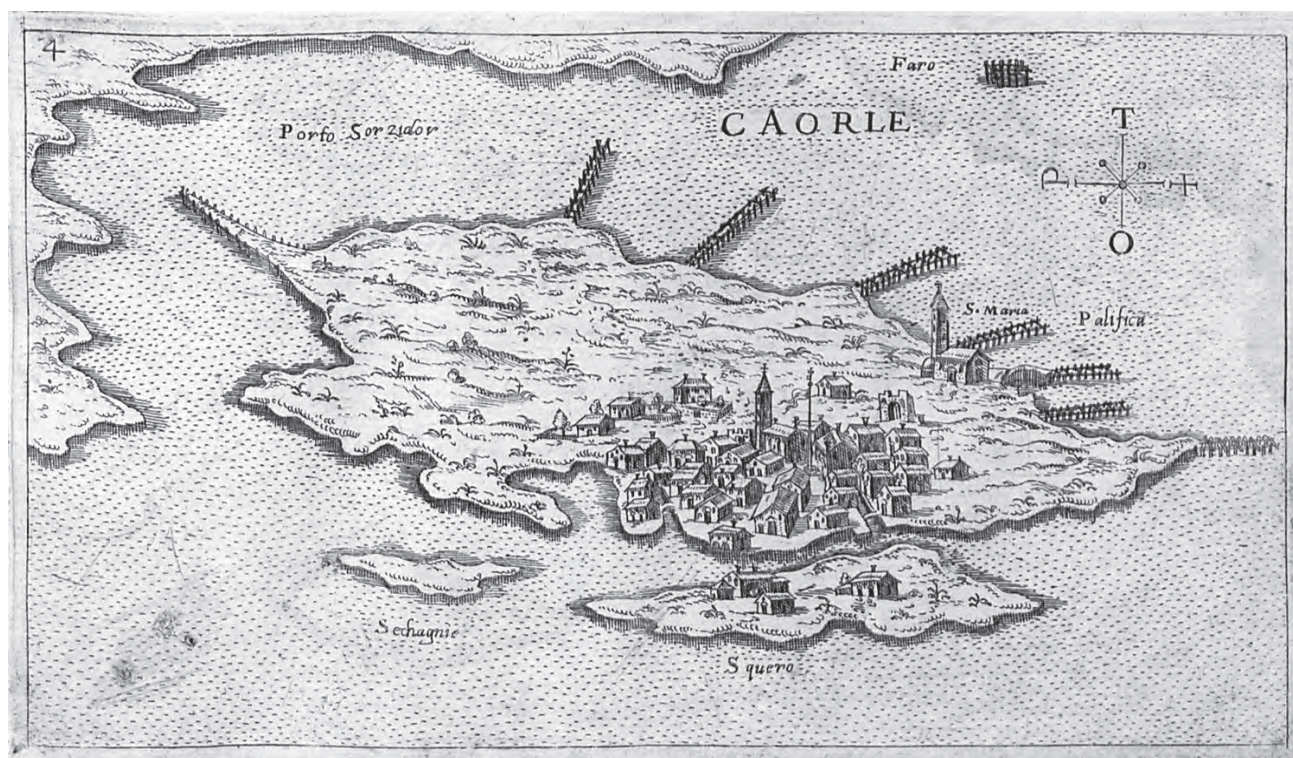


Fig. 4 | *L'isola di Caorle al tempo di Rosaccio*, Giuseppe Rosaccio, 1598

Monti, Fiumi e Mari con l'esplicita e ambiziosa finalità di consegnare una *Opera utile à Mercanti Marinari, et à Studiosi di Geografia*. Il testo rientra dunque nella tipologia dei trattati di odepórica, e in particolare degli isolari. Da Caorle si naviga verso Grado e da qui, con la costa istriana ben visibile, inizia la rotta per l'Oriente.

È certamente di qualche utilità riprendere l'efficace definizione dell'insularità dalmata elaborata all'interno dell'ampio quadro narrativo dedicato da Fernand Braudel alla geografia del Mediterraneo (Braudel, 1986, p.118 e sgg.). Pur trattandosi di un settore trascurabile per dimensioni e marginalità rispetto alle principali polarizzazioni del sistema antropico che si è sviluppato e consolidato nei millenni lungo le sponde del mar Mediterraneo, l'acuto sguardo interpretativo dello storico non esita a valutare il sistema insulare che da nord ovest a sud est lambisce "gli alti rilievi sterili del continente balcanico, l'interminabile muraglia bianca delle Alpi Dinariche: orlo di un enorme altipiano di *Karst*, cui la costa dalmata volge il dorso" (*ivi*, p. 118), come una sorta di "flotta immobile di Venezia, sul grande asse della sua potenza." (*ivi*, p. 145). L'inclinazione verso sud est del bacino adriatico, superato lo stretto canale d'Otranto (meno di 40 miglia), definisce infatti da secoli l'attitudine nautica dei mercanti veneziani verso gli scali orientali, in gran parte organizzati tra le infinite opportunità di ormeggi sicuri offerti dalle articolate morfologie costiere e insulari rinvenibili nei quadranti sud orientali del Mediterraneo.

A ben osservare la distribuzione dell'arcipelago tra Quarnero e bassa Dalmazia e ponendo in relazione il già menzionato andamento da nord ovest a sud est con le direzioni dei venti dominanti, ovvero immaginando con lo sguardo del nostromo le opportunità offerte da grecale, scirocco, maestrale e dal più pacato regime delle brezze, è facilmente comprensibile la comodità dei collegamenti per le navi che, levati gli ormeggi dal-

la Riva degli Schiavoni (chiaro riferimento alle popolazioni dalmate), si dirigessero verso Oriente. Tale vocazione marinara dell'Adriatico è ben raffigurata nella carta di Giacomo Gastaldi, stampata da Fabio Licinio nel 1561 (Lago, 1989), dove il mare è identificato come *Golfo di Venetia* e la cui favorevole vocazione ai traffici è ben simboleggiata dalla presenza di un galeone da carico e da una galera da guerra.

In tale secolare contesto geoeconomico certamente dominato da Venezia, ma che non escludeva l'intrusione di equipaggi asburgici salpati dalle banchine di Trieste e di Fiume, o di quelli a servizio dei mercanti della libera città di Ragusa, l'infiltrarsi insulare parallelo alla costa adriatica orientale costituiva un patrimonio di stazioni di sosta e rifugio che ha fatto da supporto al susseguirsi di eventi solo in parte restituiti dalla documentazione storica. Ancora oggi possiamo individuare numerosi fulcri di urbanità isolate che consentono di leggere una antica e prolungata preminenza del "genere di vita" portuale e commerciale, molto vivido di traffici e di scambi culturali in quanto ben posizionato all'interno del flusso per certi aspetti "globale", in connessione cioè con lo strategico asse commerciale tra Oriente e Occidente. Di tutto ciò Rosaccio aveva piena conoscenza, potendo accedere facilmente alle numerose opere a stampa, sia mappe che isolari: ecco che nel suo *Viaggio* elenca da nord e sud città costiere e insulari come Rovigno, *Polla*, Oszero, Pago, Arbe, Zara, Lesina, Curzola fino a *Ragusi*. Tale notevole successione di porti e città, con i successivi scali albanesi, compensano la scarsa antropizzazione del corrispondente litorale e del suo entroterra, aspro per morfologia e aridità e inoltre ostile per essere rifugio di marinerie corsare che turbavano l'opulenza dei commerci facenti capo al bacino di San Marco. Come spesso accade nelle relazioni tra marittimità e continentalità, ci troviamo di fronte a un caso evidente di capovolgimento delle condizioni di

isolamento: la fascia costiera da Fiume fino a Ragusa, con l'incombente barriera dei Velebiti e di altre robuste catene costiere, era certamente molto più marginale e di difficile accesso rispetto alla "flottiglia" insulare della Dalmazia, ben popolata attorno ai porti appena menzionati e con inoltre una significativa presenza di pastori e agricoltori le cui produzioni di formaggi, olio e vino trovavano vantaggiose opportunità di smercio sia a Rialto che nelle altre piazze dell'entroterra veneto. E in effetti la tradizione editoriale a cui si riferisce Rosaccio trascura del tutto l'entroterra, sorta di vuoto ostile per povertà d'acque e aggressività ottomana.

Ma l'isolario dalmata è molto più complesso e articolato se ci si sofferma sullo srotolarsi di isole minori, molte delle quali da sempre disabitate, rimaste certamente in posizione secondaria rispetto all'intensa reciprocità di traffici tra Levante e Europa, alla quale potevano comunque accedervi, gravitando infatti su una ben distribuita maglia di piccoli porti facilmente collegati al risalito imperiale di Venezia. Per comprendere come evolve nei secoli la tipologia di queste relazioni può giovare l'analisi del modello iconografico prevalente, delineatosi a seguito della diffusione e delle fortune editoriali dei progetti grafici elaborati dal già ricordato Giacomo Gastaldi. Si consideri, ad esempio la sua "Geographia moderna de tutta la Italia con le sue Regioni", stampata a Roma da Claudio Ducheti nel 1582 che costituisce una evidente rielaborazione della carta del 1561 e che si affianca agli intenti di produrre e diffondere sempre più esaurienti documenti raffiguranti le "regioni che sono da Costantinopoli a Venetia". Tra le tante isole minori, vorrei considerare la piccola S. Piero dei Nembi. Nella mappa di Gastaldi appare raffigurata a ridosso della punta meridionale dell'isola di Osero, oggi Lussino, la quale, insieme alla non lontana Sansego, delimita il sistema insulare del golfo del Quarnaro. La chiarezza del segno grafico e

soprattutto l'indicazione del toponimo, che in effetti manca per buona parte delle numerose altre isole minori dell'arcipelago dalmata, lascia intendere un suo ruolo non secondario all'interno dell'intenso flusso di relazioni nautiche tra Venezia e l'Oltremare levantino. E in effetti il nome di San Piero continua a comparire nelle successive riedizioni del disegno di Gastaldi pubblicate a Venezia, come quelle di Giovanni Francesco Camocio (*Novo Dissegno della Dalmatia et Crovatia*, 1563) e di Ferando Bertelli (*Nova Descrizione dela Dalmatia et Crovatia*, 1565) fino all'edizione del 1570 de *Il vero et nuovo disegno della Dalmatia* di Niccolo Nellj, rara incisione in cui l'Adriatico, indicato ancora come *Colfo de Venetia*, appare affollato da ben cinque galere e da due galeoni, tutte con la prua verso levante.

Sorprende non poco ritrovare ancora il nome di San Piero tra le mappe che corredano il *Viaggio da Venetia a Costantinopoli* di Giuseppe Rosaccio, a cui però l'autore non accenna minimamente. Ancor più colpisce chi, avvezzo all'odierna e gradevole marginalità della modesta estensione territoriale dell'isola qui in esame, la ritrova ben evidenziata nell'importante e accurata carta dell'Italia "con diligenza nuovamente ampliata" di Giovanni Antonio Magini, prima tavola di un atlante dedicato alle varie ripartizioni regionali della penisola, composto da sessantuno carte e pubblicato postumo a Bologna nel 1620 presso i tipi di Sebastiano Bonomi, certamente tra i più significativi monumenti della cartografia europea del XVII secolo (Fig. 5). Bisogna comunque precisare che la costante menzione della piccola isola si connette esclusivamente alla presenza di un sicuro porto naturale ove rifugiarsi in caso di cattive condizioni del mare, ma anche per trascorrervi la notte, visto che il complesso articolarsi di isole, baie, promontori e scogli rendeva preferibile la navigazione diurna per la gran parte dell'itinerario lungo l'Adriatico orientale.



Fig. 5 | *L'Adriatico come Golfo di Venezia e la costa dalmata*, Giovanni Antonio Magini, 1620

Non ci sono prove certe che Giuseppe Rosaccio sia mai imbarcato per Costantinopoli, ma nemmeno che sia giunto in Istria o ad Arbe, così discosta dalla rotta per l'oriente. All'erudito enciclopedico non serve l'esperienza diretta. Infatti la mente del viaggiatore non sempre necessita di esperire i luoghi, ma di poterli invece immaginare e saperli descrivere grazie al contributo della precedente tradizione editoriale, fatta di mappe, isolari e resoconti di viaggio che concorrono

all'elaborazione di testi raramente originali. Del *Viaggio* di Giuseppe Rosaccio ho cercato di sottolineare come il contributo più rilevante fosse proprio la sognante trasfigurazione di Caorle in esotismo del quotidiano, assumendo cioè il ruolo di limite geografico oltre il quale la concreta esperienza del cosmografo pordenonese non ha più alcun punto di riferimento vissuto in prima persona. Ma tale carenza è ben compensata dal fecondo concorrere di solide attitudini culturali in sintonia con

lo spirito dei tempi, euforico nel percepire l'importanza del continuo affluire di notizie circa la scoperta di nuovi orizzonti. Rievocare le scoperte, rielaborare i resoconti dei coraggiosi viaggiatori, redigere nuove mappe e planisferi sui modelli più accreditati e veritieri è come rievocare, rivivere e far proprie le esperienze odepatiche altrui, sia che si tratti dell'oltremare oceanico che di quello meno remoto del vicino Oriente, così legato agli interessi economici di Venezia.

Giuseppe Rosaccio esprime al meglio il sentirsi appagato anche dalla semplice descrizione calligrafica di luoghi che comunque appartengono alla sfera esperienziale della società di cui egli fa parte, luce riflessa che riesce a cogliere e valorizzare grazie anche a quell'*imprinting* acquatico ricevuto dalle chiare e fresche trasparenze del Noncello, chiave d'accesso estetica e funzionale ai misteri e ai vantaggi della mobilità nautica, vero e proprio modello idrografico replicabile in qualunque parte del pianeta. Ecco che il più interessante contributo di Rosaccio è la coscienza che partendo dalla sua quotidianità geografica sia possibile avviare l'emozionante dialettica tra micro e macrocosmo, laddove la peculiare unicità geografica di Venezia, "che essa tutta in mezzo l'acque è posta", altro non è che una sintesi esplicita del teatro del mondo, percepibile dall'alto del campanile di San Marco, tanto che chiunque

miri la città cinta dall'acque, gli parerà vedere il grande oceano circondar il gran continente della terra, poiché l'aspetto di Venezia è appunto all'occhio del riguardante sferico a guisa del gran teatro universale. Et tanto se gli rende simile, che chi ben mira la Giudeca, pareragli di vedere la grande America, in due penisole distinta, con il curvare che fa, quanto alle sue parti, che quattro sono, corrispondenti alle quattro parti di tutta la terra, cioè Europa, Africa, Asia e America [...] La onde corrispondendo le parti al tutto, con stupore e maraviglia di ognuno che la mira, si vede l'impossibile sopra l'impossibile. (Rosaccio, 1598).

Bibliografia

- Appleton, Jay
1975 *The experience of landscape*, London, Wiley
- Bosio, Luciano
1967 *I problemi portuali della frangia lagunare veneta nell'antichità*, in «Venetia», I, pp. 11-96
- Bottani, Trino
1811 *Saggio di storia della città di Caorle*, Venezia, Bernardi
- Braudel, Fernand
1986 *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2 voll.
- Cadamosto, Alvise
1978 *Discorso sopra il libro di M. Alvise Ca' da Mosto, gentiluomo veneziano*, in Ramusio, Giovanni Battista, *Navigazioni e viaggi*, (a cura di Marica Milanese), Torino, Einaudi, vol. I, pp. 469-522
- Casali, Elide
2017 *Rosaccio Giuseppe*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Treccani, vol. 88
http://www.treccani.it/enciclopedia/giuseppe-rosaccio_%28Dizionario-Biografico%29/ (accesso 23 luglio 2020)
- Da Valvasone, Erasmo
1808 *Della Caccia*, Milano, Società Tipografica dei Classici Italiani (prima edizione 1591)
https://books.google.it/books?id=fPzaFAQ2T-VEC&pg=PP13&hl=it&source=gbs_selected_pages&cad=3#v=onepage&q&f=false (accesso 20 luglio 2020)
- Hartig, Terry - Staats, Henk
2006 *The need for psychological restoration as a determinant of environmental preferences*, in «Journal of Environmental Psychology», 26 (3), pp. 215-226
- Herzog, Thomas
1985 *A cognitive analysis of preference for waterscapes*, in «Journal of Environmental Psychology», n. 5, pp. 225-241
- Ivetic Egidio
2019 *Storia dell'Adriatico: un mare e la sua civiltà*, Bologna, Il Mulino
- Liruti, Gian Giuseppe
1830 *Notizie delle vite ed opere scritte da letterati del Friuli*, Venezia, Fanzo, IV, pp. 166 e segg.
- Luciani, Domenico – Mosser, Monique
2009 *Petrarca e i suoi luoghi. Spazi reali e paesaggi poetici alle origini del moderno senso della natura*, Treviso, Fondazione Benetton
- Marson, Giuseppe
1997 *Il fiume Livenza*, Treviso, Canova
- Riedmann, Josef
1996 *La specificità pordenonese: i rapporti con gli Asburgo e l'Austria*, in *Il Quattrocento nel Friuli Occidentale*, Pordenone, Biblioteca dell'Immagine, pp. 69-79
- Rosaccio, Giuseppe
1598 *Viaggio da Venetia, a Costantinopoli*, Venetia, Franco (Ristampa anastatica: 2017, Vittorio Veneto, De Bastiani).
- 1604 *Mondo Elementare et Celeste*, Trevigi, Deuchino (ristampa)
- Tagliaferri, Amelio
1976 *Relazioni dei Rettori Veneti in Terraferma. Provveditorato di Marano*, Milano, Giuffrè, vol. V
- Tucci, Ugo
1986 *Da Mosto (Cadamosto, ca' Da Mosto)*, Alvise Roma, Treccani, vol. 32
- Vallerani, Francesco
1991 *Paesaggio e navigazione nella bassa pianura tra Livenza e Tagliamento durante i secoli XVI e XVII*, in «Ce Fastu?», pp. 87-97
- 1992 *Praterie vallive, limpide correnti. Uomini e paesaggi tra Livenza e Tagliamento in epoca veneta (sec. XVI-XVIII)*, Portogruaro, Nuova Dimensione
- 2004 *Acque a nord est. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Sommacampagna, Cierre

- Virgilio
2007 *Eneide*, (traduzione di Luca Canali), Milano, Mondadori
- White, Mathew- Smith, Amanda *et alii*
2010 *Blue space: the importance of water for preference, affect and restorativeness ratings of natural and built scenes*, in «Journal of Environmental Psychology», n. 30 (4), pp. 482-493
- Wilson, Edward
1984 *Biophilia*, Cambridge (MA), Harvard University Press