

Pubblicato in versione elettronica sul sito IBC

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it>

Home >>Parliamo di...>>Lucio Gambi: un catalogo multimediale, 2008>>

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it/wcm/menu/dx/07/parliamo/storico/gambi.htm>

## **Introduzione**

Negli ultimi vent'anni la nostra regione ha visto nascere un numero, oggi non facile da calcolare con precisione, di musei della cultura materiale della società rurale. Sono in molti casi raccolte costruite secondo un piano razionale, ordinate con buoni criteri di catalogazione, tenute in luoghi decorosi e aperte in modo sufficientemente regolare al pubblico (in rari casi anche con visite guidate).

Ma in un numero egualmente elevato di casi si tratta di iniziative animate solo da lodevoli intenzioni di salvaguardare degli oggetti, e che però non trovano ospitalità in luoghi adeguati o risultano occasionali negli impianti, non guidati da una soddisfacente esperienza scientifica. Anche la distribuzione complessiva di questi musei nello spazio regionale è poco convincente ed equilibrata. E si potrebbe dire che da parte degli organi regionali che sovrintendono alle manifestazioni culturali e ne guidano le politiche è mancato finora un piano di istituzioni museali che miri a documentare in modo efficace e in termini esaurienti, per le diverse zone fisiche ed economiche della regione, la vita non solo dei contadini e dei braccianti, ma anche dei pastori, dei boscaioli, dei carbonari, degli stradini, degli artigiani che lavorano nei villaggi rurali.

Di segno diametralmente opposto è l'atteggiamento che ha ispirato il progetto che qui si illustra, di un sistema museale che riguarda l'organizzazione della navigazione fluviale e i generi di vita ad essa legati.

La nostra regione è stata a lungo - anche se oggi la cosa non è così evidente - imparentata con le acque, e quindi imbevuta di acque: ma le grandi «valli» della bassa pianura, intersecate da vene d'acqua per cui si svolgeva una intensa navigazione locale, sono state per intero prosciugate negli ultimi tre secoli; e le risorgive che scaturivano a gruppi abbondanti lungo i limiti della pianura pedemontana, fra i conoidi del Panaro e del Nure, versando acque in molti cavi d'irrigazione e molitori, si sono in buona parte spente per l'impoverirsi e il deprimersi delle falde sotterranee; e anche le vaste testimonianze delle lagune, fra cui diramava nell'antichità il primo ventaglio deltazionale del Po, sono state via via eliminate dalla bonificazione, sì che ne resta oggi solo una mediocre frazione delle vecchie valli di Comacchio.

Chi poi esplori con occhio avveduto la media pianura vede ancora sussistere le tracce di molti canali navigli che univano le città lungo la via Emilia al Po e, in alcune di queste città, scorrendo le topografie urbane della prima metà del secolo scorso, può ancora individuare i porti, e più a valle, seguendo i decorsi dei canali, può ancora riconoscere i resti delle conche. In effetti, l'unica fra le vie d'acqua navigate nei secoli scorsi che rimane in funzione - sia pure con scarsi traffici - è il Po: il Po che da età preromana fino al XVIII sec. fu il maggiore asse viario di penetrazione dal mare Adriatico verso il cuore della pianura padana.

Ferrovie e carrozzabili hanno determinato già dagli inizi del secolo scorso la contrazione e il declino della sua navigazione, a cui neanche le iniziative promozionali della prima metà del nostro secolo sono state capaci di ridare vitalità.

Ma ciò malgrado i centri allineati lungo il Po hanno conservato una tradizione navigatoria, con infrastrutture ancora efficienti fino a qualche decennio fa; e anche lungo i rami quasi morti del vecchio delta si è mantenuta una memoria della navigazione. Il progetto qui presentato vuole non solo salvare, ma fare conoscere e inserire meglio nella nostra coscienza culturale una bene documentata testimonianza di questi valori storici. E lo fa con un disegno organico: un disegno ove le tematiche assegnate ad ogni singolo elemento del sistema museale sono fortemente coerenti fra loro e le dimensioni dei fenomeni considerati sono bene calibrate nel loro insieme.

Naturalmente la sequenza dei luoghi destinati a fare riemergere i numerosi aspetti della navigazione fluviale dal piacentino al guastallese, non potrà rimanere limitata al «fronte» emiliano: è da auspicare vivamente, anzi da chiedere e incitare che essa voglia poi integrarsi con le iniziative consimili che verranno a maturazione sul fronte lombardo. Perché nonostante i confini politici, che sono stati in ogni epoca, prima e dopo l'unità, degli insopportabili intralci alla navigazione, un fiume come il Po dà unità economica e culturale alle sue fasce rivierasche, e il regionalismo costituzionale deve su questo campo cedere al regionalismo culturale e funzionale.

Inoltre non sarà inutile insistere sul fatto che appaia necessario e quindi inderogabile un legame stretto fra i centri museografici del medio Po e quelli - a cui il progetto qui descritto fa solo un fugace richiamo - che nell'ambito dello stesso sistema museale sono ora in allestimento sui vecchi rami deltizi del Po (a Comacchio per l'archeologia navale, a Sant'Alberto per la navigazione nelle valli ex lagunari); e poi con il *Museo adriatico della marinaria* che nella parte galleggiante è già in funzione da qualche anno nel porto canale di Cesenatico; e infine anche con quelli che vorremmo sperare di vedere istituiti lungo qualcuno dei maggiori canali navigli fra il Po e la via Emilia, perché diano un'idea piena e chiara dell'importanza che queste artificiali vie d'acqua hanno avuto, dagli ultimi secoli medioevali alla metà del secolo scorso, nella storia delle nostre città pedemontane.

da: *Il museo del Po: linee progettuali per un sistema museale della navigazione fluviale del Po*, a cura di Franco Bonilauri e Vincenza Maugeri, Bologna, Edizioni Analisi, 1992 (Ricerche dell'IBC, 16), pp.13-14.