

Hai mai sentito parlare della navigazione fluviale?

Leggendo questo libretto, scoprirai cosa è stata per lunghissimo tempo: fino a non molti anni fa era molto praticata in tutto il Veneto! Per rivivere questo mondo magico, il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme ti offre delle escursioni fluviali con barche tradizionali lungo le bellissime vie d'acqua che attraversano il nostro entroterra.

Scopri un mondo inimmaginabile!

Ma ora leggi attentamente le pagine che seguono: molti di questi oggetti puoi trovarli... anche al Museo! Affrettati a prenotare!

Buona avventura!



Burcio in attesa dell'abbassamento del livello dell'acqua, Canale di Battaglia, anni Quaranta.

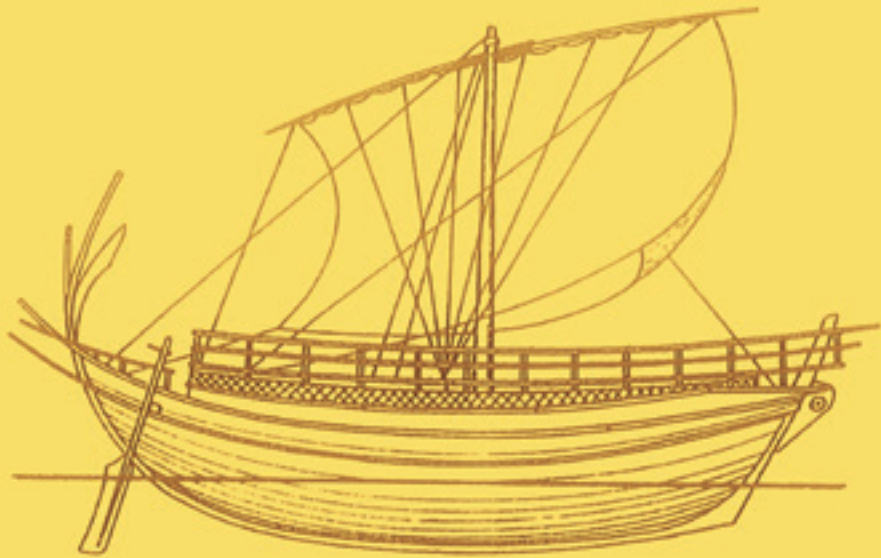


...mi piacciono
le storie!



CAPITOLO

1 BREVE STORIA DELLA NAVIGAZIONE FLUVIALE	5
2 VIE D'ACQUA: COMMERCIO E MESTIERI	11
3 L'ARTE DEL NAVIGARE	15
4 I MEZZI DI PROPULSIONE	21
5 LE GRANDI BARCHE FLUVIALI	27
6 IL CANTIERE: LO SQUERO	33
7 VITA DI BORDO E TEMPO LIBERO	37
8 ECOTURISMO LUNGO LE VIE D'ACQUA	41
<i>Manifesto per il recupero delle vie d'acqua e della cultura della navigazione fluviale</i>	45



Mercantile greco. Tratto da un vaso attico, VI secolo a.C.



Piccola nave romana da carico usata per trasportare granaglie da Ostia a Roma lungo il Tevere. Affresco, II-III secolo d.C.



Tipica nave frumentaria romana. Tratta da un sarcofago di Sidone.



Arazzo di Bayeux (XI secolo): la conquista dell'Inghilterra da parte dei Normanni fu possibile grazie a navi adatte alla navigazione sia sul mare che sui fiumi.

Inquadramento storico. Dalle grandi civiltà al XX secolo

Le grandi civiltà del passato (assiri, fenici, egiziani, greci...) hanno trovato nei corsi d'acqua e nel mare il mezzo più idoneo per la comunicazione ed il trasporto. Dove i corsi d'acqua naturali non erano sufficienti si costruirono i primi canali artificiali.

Questo fenomeno ha interessato tutte le popolazioni e le civiltà legate all'acqua che, con lo sviluppo dei commerci, si espansero e colonizzarono nuove terre.

Anche i primi insediamenti dei veneti antichi, risalenti al IX secolo a.C., sono stati individuati proprio lungo i principali

corsi d'acqua della regione.

I centri di Padova ed Este, ad esempio, si svilupparono rispettivamente lungo i corsi del Medoacus e dell'Adige quando il territorio circostante era in prevalenza occupato da boschi e paludi.

In epoca romana, i centri sorti lungo i corsi d'acqua si svilupparono ulteriormente, ma il territorio venne modificato profondamente con la costruzione di strade e con la centuriazione di vaste aree coltivate. La centuriazione consisteva principalmente nella suddivisione dei terreni in

quadrati di cento parcelle.

Con la caduta dell'Impero romano (476 d.C.) e il venire meno della manutenzione delle strade, i corsi d'acqua diventano le vie di comunicazione principali. Durante il Medioevo cominciano ad essere scavati nuovi canali navigabili, ma è soprattutto dopo la Pace di Costanza (25 giugno 1183) che i nuovi Comuni danno ulteriore impulso alle vie d'acqua. Con la Pace di Costanza, l'autorità sulle acque passa dal vescovo ai Comuni, i quali tra il XII e il XIV secolo costruiscono diverse idrovie.





Le mura storiche di Padova con una porta d'acqua sormontata dal leone di San Marco, simbolo di Venezia.

In epoca veneziana, e in particolare dopo il XV secolo, la preoccupazione di salvaguardare la laguna portò la Repubblica della Serenissima a deviare i corsi d'acqua della Piave, della Brenta, del Sile e del Bacchiglione direttamente in Adriatico.

I fiumi con la loro portata di sedimenti rischiavano infatti di interrare la laguna. Tra le altre opere, Venezia intervenne anche nel Delta del Po e con il Taglio di Porto Viro (1600-1604), deviando verso Sud le

acque del Po di Tramontana.

In età Austriaca l'utilizzo delle vie d'acqua fu a lungo preferito a quello delle vie terrestri per le pessime condizioni di quest'ultime.

Nei decenni centrali del XIX secolo si costruirono grandi arginature, si rettificarono gli alvei e si scavarono nuovi canali sia per migliorare le condizioni della navigazione, sia per proteggere le popolazioni rivierasche. Tra questi va ricordato lo sca-

vo del Canale Scaricatore a Padova, avviato nel 1835.

Nel 1843, con la costruzione della ferrovia Ferdinandea (Padova - Venezia), cominciò ad affermarsi il trasporto su rotaia: iniziava così il declino della navigazione fluviale.

Con l'avvento del Regno d'Italia (1866) e con le gravi alluvioni del 1882 e 1905, s'istituì nel 1907 il Magistrato alle Acque: un istituto pubblico con il compito di in-

Carico di pietrisco per la costruzione di fortini durante la I Guerra Mondiale, Battaglia Terme, borgo Ortazzo.



tervenire su tutte le acque che solcavano la pianura veneta.

Con la I Guerra Mondiale la navigazione interna subì gravi danni: diverse imbarcazioni furono bombardate e molte furono adibite ai rifornimenti bellici per le truppe italiane.

Tra le due guerre mondiali, l'impegno del governo italiano portò a sistemare diverse vie d'acqua navigabili, risolvendo alcuni problemi secolari, come avvenne con

la costruzione della conca di navigazione di Battaglia, per permettere alle barche di superare un salto d'acqua di oltre sette metri. Tali interventi tuttavia non risolsero la crisi in cui ormai versava il trasporto interno su vie d'acqua.

La II Guerra Mondiale provocò ulteriori danni: i bombardamenti diffusi distrussero molte costruzioni idrauliche (conche, idrovore, ponti, approdi...) impedendo e limitando la navigazione interna.

Nemmeno la motorizzazione di numerosi natanti riuscì a contrastare i sempre più agguerriti trasporti ferroviari e su strada. In Italia si era deciso di asfaltare più strade possibili e di potenziare il trasporto su automezzi, abbandonando così la cura dei canali navigabili e delle opere idrauliche.

Tale scelta portò inevitabilmente, verso la fine degli anni Sessanta del secolo scorso, al tramonto della navigazione interna.



Canale e centro storico di Battaglia Terme, anni Cinquanta.

Canale Battaglia

Nel 1189 il Comune di Padova decise di costruire il Canale Battaglia per collegare la città a Monselice: i lavori finirono nel 1201. Il trasporto di materie prime usate nell'edilizia (pietra, calce, legname) e la necessità di raggiungere l'Adige furono i principali motivi della sua costruzione.

Il Canale Battaglia unisce le acque del Canale Bisatto, provenienti da sud, con quelle del Bacchiglione, che giungono da nord: l'anello di congiunzione si colloca proprio a Battaglia Terme. A differenza di tanti corsi d'acqua artificiali, il Canale Battaglia non fu scavato ma realizzato grazie alla costruzione di possenti arginature. Questa soluzione ha

dato vita a un canale "pensile", cioè più alto rispetto alla campagna circostante.

Il Canale Battaglia è unico nel suo genere anche perché privo di foce. Lo scarico delle acque viene effettuato attraverso l'Arco di Mezzo, nel pieno centro di Battaglia Terme: con un salto di oltre 7 metri le acque vengono riversate nel Canale di Sotto. Da qui si immettono nel Canale Vigenzone-Pontelongo e poi proseguono fino a Brondolo, a Sud della laguna di Chioggia, in quella che tutti conoscono come foce del Brenta.

Dopo il Canale Battaglia furono scavati il Canale Piovego, nel 1209, e tra il 1256 e il 1314 la Brentella.



Paesaggi fluviali

Il paesaggio fluviale comprende aspetti naturalistici e culturali, inclusi manufatti e costruzioni. Non bisogna infatti dimenticare che canali, argini e territori bonificati che sembrano naturali sono in realtà manufatti artificiali: anche la forma attuale del delta del Po è in parte opera dell'uomo!

Le idrovore ad esempio sono pompe idrauliche che permettono di prosciugare i terreni togliendo l'acqua eccessiva che impedisce le coltivazioni.

Le conche sono i manufatti più significativi della navigazione fluviale: si tratta praticamente di ascensori d'acqua che permettono il passaggio di una barca da un

corso d'acqua più alto ad uno più basso, e viceversa.

Una delle conche più importanti è quella di Battaglia Terme: è stata costruita tra il 1919 e il 1923 interamente in cemento armato. Essa permette in un solo passaggio (o concata) di superare un dislivello di oltre 7 metri, grazie a un particolare meccanismo a pressione idraulica.

Altre conche importanti, benché più piccole rispetto a Battaglia, sono quella di Padova a Porte Contarine, inaugurata nel 1526, quella di Debba nei pressi di Vicenza, costruita nel 1581, e quella di Moranzani sulla Brenta.

Carico di farina presso il mulino Camilotti, Pontelongo, anni Quaranta.



Vie d'acqua: commercio e mestieri

CAPITOLO 2



Aspetti economici e merci

Per secoli le imbarcazioni hanno trasportato merci e persone in tutta la pianura padana: dalla trachite dei Colli Euganei alle barbabietole da zucchero, dai cereali come frumento e mais al carbone, dalla cellulosa al legname. Per non parlare poi dei laterizi, della calce, del cemento, della scaja (scaglia bianca), della ghiaia.

Tutti questi prodotti sono stati trasportati, dal Medioevo fino alla prima metà del Novecento, con l'uso di natanti lungo vere e proprie strade d'acqua.

I cereali e le barbabietole da zucchero erano tra le derrate agricole più trasportate, in particolare verso settembre quando si apriva la stagione della cosiddetta "campagna delle bietole", capace di durare anche più di un mese. In questo periodo lungo le rive di fiumi e canali si assisteva a una vera e propria corsa frenetica di barche cariche di bietole verso gli zuccherifici di Pontelongo, Cavarzere, Cagnola, Ca' Tiepolo, Pontelagoscuro e Ostiglia.

Per facilitare l'approdo e lo scarico presso lo zuccherificio di Pontelongo, agli inizi del Novecento si costruì un canale industriale riservato esclusivamente alle barche cariche di barbabietole.



Cariolanti al lavoro per la sistemazione del Canale Bisato nei pressi di Monselice, anni Trenta.



Barche in attesa del carico di trachite nel porto di Monselice, anni Cinquanta.

I Mestieri

Tra le figure coinvolte nella navigazione fluviale non c'erano solo i *barcari*, ma anche *squeraroli*, *segantini*, *cavalanti*, *peoti*, *meadori*, *sabionanti* (o *sabionari*), *cariolanti*, *canevini*...

Lo **squerarolo** costruiva e riparava le barche: i più abili venivano chiamati maestri d'ascia.

Il **segantino** tagliava i tronchi degli alberi per ricavare le tavole utilizzate nella costruzione dei natanti.

Il **cavalante** conduceva i cavalli impiegati nel traino delle barche.

Il **peota** (pilota) era un *barcaro* esperto

che conosceva bene un corso d'acqua o un tratto difficoltoso da percorrere.

Il **meadore** segnalava la profondità dei canali navigabili e ne indicava i tratti da percorrere con appositi segnali.

Il **sabionante** (o *sabionario*) estraeva la sabbia dall'alveo dei fiumi con un attrezzo speciale dotato di un sacco metallico, detto *bailon*.

Il **cariolante** scaricava o caricava la stiva della barca con la carriola.

Il **canevino**, detto in veneto *cànevo*, fabbricava funi, corde e sartie con la canapa.

Le Associazioni

Le *fraglie* e le associazioni di mestiere

Nel Medioevo le diverse categorie professionali diedero vita alle associazioni di mestiere chiamate *fraglie*. Fra queste vi erano quelle dei *barcari*; a Padova nel 1287 ne furono censite addirittura due: unico caso tra tutte le città dell'Italia settentrionale.

La presenza di due *fraglie* era determinata dalla netta separazione tra i corsi d'acqua che fluivano da Ovest verso la città rispetto a quelli che dalla città stessa conducevano alla laguna di Venezia. Solo chi apparteneva alle *fraglie* poteva svolgere la propria attività.

Le *fraglie* davano ai soci la sicurezza di lavoro per buona parte dell'anno, limitavano la concorrenza esterna, garantivano sostegno in caso di malattia. Ogni asso-

ciato doveva essere iscritto (matricola). Al suo interno la *fraglia* nominava il *massaro* e il *gastaldo* con compiti di controllo su norme, consuetudini ed attività degli iscritti. Per un estraneo era dunque difficile entrare a far parte di queste associazioni.

Nel territorio padovano sorsero *fraglie* di barcaioli anche a Monselice, a Piove di Sacco e a Este. Con un decreto di Napoleone Bonaparte del 1806 le *fraglie* cessarono di esistere per far posto alla libera concorrenza e alla nascita della Camera di Commercio.

Nel corso del Novecento si assiste alla nascita delle Cooperative. La prima fu la Società Cooperativa di Navigazione Mantovana Barcari, cui seguì, nel 1928, la Società Cooperativa in Accomandita Trasporti Fluviali Scarpa Giovanni & C., di Battaglia Terme.

Famiglia Cappellozza: una dinastia di barcari, anni Cinquanta.



L'arte del navigare

CAPITOLO
3

La navigazione fluviale è un'arte che si tramanda di generazione in generazione



La navigazione fluviale è un'arte che si tramanda da secoli. Consiste in un insieme di manovre e tecniche indispensabili per condurre una barca. Queste conoscenze vengono utilizzate dai naviganti nei loro viaggi lungo fiumi e canali.

Lo spazio per compiere le manovre è spesso limitato perché le vie d'acqua interne sono strette e poco profonde. Inoltre c'è bisogno di continua attenzione, perché lo scafo si muove sempre a poca distanza dalla riva.

A bordo delle imbarcazioni vi è l'**equipaggio**.

In una barca dedita alla navigazione interna, come ad esempio un *burchio*, l'equipaggio era composto solitamente da tre persone: due adulti, detti *paron* e *marinero*, e un ragazzo, chiamato *morè*.

- Il **paròn** è il capitano. È il responsabile di tutto ciò che succede a bordo ed è colui che dà gli ordini di partenza e di inizio di tutte le manovre.
- Il **marinero** è l'esecutore di gran parte delle manovre.
- Il **morè**, il mozzo, è un ragazzo di tredici o quattordici anni che svolge diversi compiti a bordo, fra i quali preparare i pasti e pulire la barca ma, soprattutto, imparare l'arte del navigare seguendo gli insegnamenti del capitano e del *marinero*.



Fra le abilità del barcaro, l'arte di far nodi marinari e il lancio di funi e corde sono al primo posto. Riccardo Cappellozza, anni Cinquanta.

Il Barcaro

Il *barcaro* è l'autentico custode di una sapienza millenaria. Le sue conoscenze nautiche sono il frutto di una consumata esperienza trasmessa di padre in figlio. La vera e propria scuola per tutti i *barcari* era la navigazione: il mestiere lo si apprendeva a bordo, seguendo gli insegnamenti e facendo tesoro anche degli errori e delle situazioni più difficili.

Il lavoro del *barcaro* è stata un'attività unica, molto diversa da quella del contadino e dell'artigiano.

Questa diversità non era considera-

ta emarginazione, bensì un tesoro e una ricchezza di conoscenze e di esperienze: vivendo sempre in un paese non si potevano infatti vedere e conoscere le tante cose che un *barcaro* incontrava nei suoi viaggi, lungo i grandi fiumi della pianura o nelle acque calme della laguna.

I ponti, i traghetti, le piccole disavventure da risolvere, come una secca o la mancanza di vento, la conoscenza di diversi dialetti e di varie città costituivano il patrimonio unico di conoscenze proprie dei *barcari*.

Un barcaro trevigiano a Venezia, ponte degli Scalzi, 1948.

Il *barcaro* doveva spesso adattarsi alle diverse situazioni che incontrava e inventare sempre qualche nuova astuzia facendo, in molti casi, di necessità virtù. La fatica e il rischio di quanti navigavano erano alla base della profonda solidarietà che animava tutti i *barcari*. Quando qualcuno rimaneva incagliato con la barca, tutti accorrevano ad aiutarlo e quando veniva meno anche il cibo la solidarietà generava condivisione.

In barca accanto all'amicizia non mancava tuttavia la competizione. Si gareggiava a chi faceva la manovra più perfetta o a chi per primo la mattina notava che il vento si era alzato e issava più velocemente le vele per partire. I *barcari* iniziavano così nuovi viaggi e nuove imprese, armati solo della propria barca e delle poche cose che in essa vi custodivano.



Burcio in manovra di immissione nella conca di navigazione del Canale Battaglia, anni Cinquanta.



Le Manovre principali

Ecco alcune fra le più curiose e interessanti manovre che ancor oggi un *barcaro* deve conoscere e saper effettuare al momento opportuno.

Barba de gato

È l'ormeggio che consiste nel gettare due ancore a prua, a una certa distanza l'una dall'altra, in modo tale che formino un angolo retto di 90° o un po' più grande.

Bordesare

Significa veleggiare per diagonali, cambiando di volta in volta di bordo. Questa manovra si compie quando c'è poco vento o vento in prua.

Passare sotto un ponte

In prossimità di un ponte il *barcaro* deve ammainare le vele e rimuovere l'albero maestro. Per compiere queste operazioni di norma ci vogliono almeno 15-20 minuti; rimosse vele e albero e verificato che la prua (il *brocòn*) passa sotto l'arco del ponte, la barca può proseguire il suo viaggio.

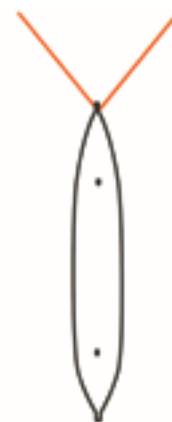
Parare

È l'antica tecnica di muovere una barca spingendo e puntando il remo sul fondo. Il remo va appoggiato alla propria spalla e mantenendolo saldo si cammina da prua a poppa in modo da muovere lentamente la barca.

Orsàre

È una manovra che consiste nel portare la prua dell'imbarcazione verso la direzione da cui proviene il vento. L'operazione contraria, cioè *pujare*, significa allontanare la prua del natante da dove soffia il vento.

Barba de gato



Bordesare



Barcaro intento a parare.



Attraglio di un burchio: traino con cavalli sul Canale Piovego, 1946.



I mezzi di propulsione

Vele, remi, a seconda, attiraglio o... a motore?

Per secoli le barche hanno navigato grazie alle forze naturali (come la corrente del fiume) e a quelle dell'uomo (la spinta dei remi) o degli animali.

Nella navigazione fluviale, prima dell'avvento dei rimorchiatori a vapore, erano le **vele**, i **remi**, la **corrente** e il **traino animale** ad assicurare la propulsione e il movimento delle imbarcazioni.

La navigazione a vela era utilizzata soprattutto nei grandi fiumi e in laguna. Le barche solitamente avevano due vele: una a prua più grande e una a poppa, più piccola. La navigazione a vela richiedeva esperienza e grandi capacità, poiché non sempre il vento c'era o era favorevole.





Il Traino

Quando era possibile i *barcari* sfruttavano la **corrente dell'acqua**, in particolare quando scendevano verso mare: una tecnica di navigazione chiamata **a seconda**.

Per risalire controcorrente, o per aiutare la navigazione a seconda, si trainava la barca dall'argine con l'ausilio di **cavalli** (raramente buoi). In assenza di animali erano gli stessi *barcari* a trainare la barca con le proprie forze. I sentieri lungo il fiume percorsi dagli animali o dai *barcari* si chiamavano **restàre** o **attiragli**.

A condurre gli animali da terra era il *cavalante* che legava una fune o resta, detta anche *cavela*, ai *mancoli* di poppa (piccole colonne poste sull'orlo dello scafo), mentre

l'altra estremità veniva fissata ai finimenti del cavallo.

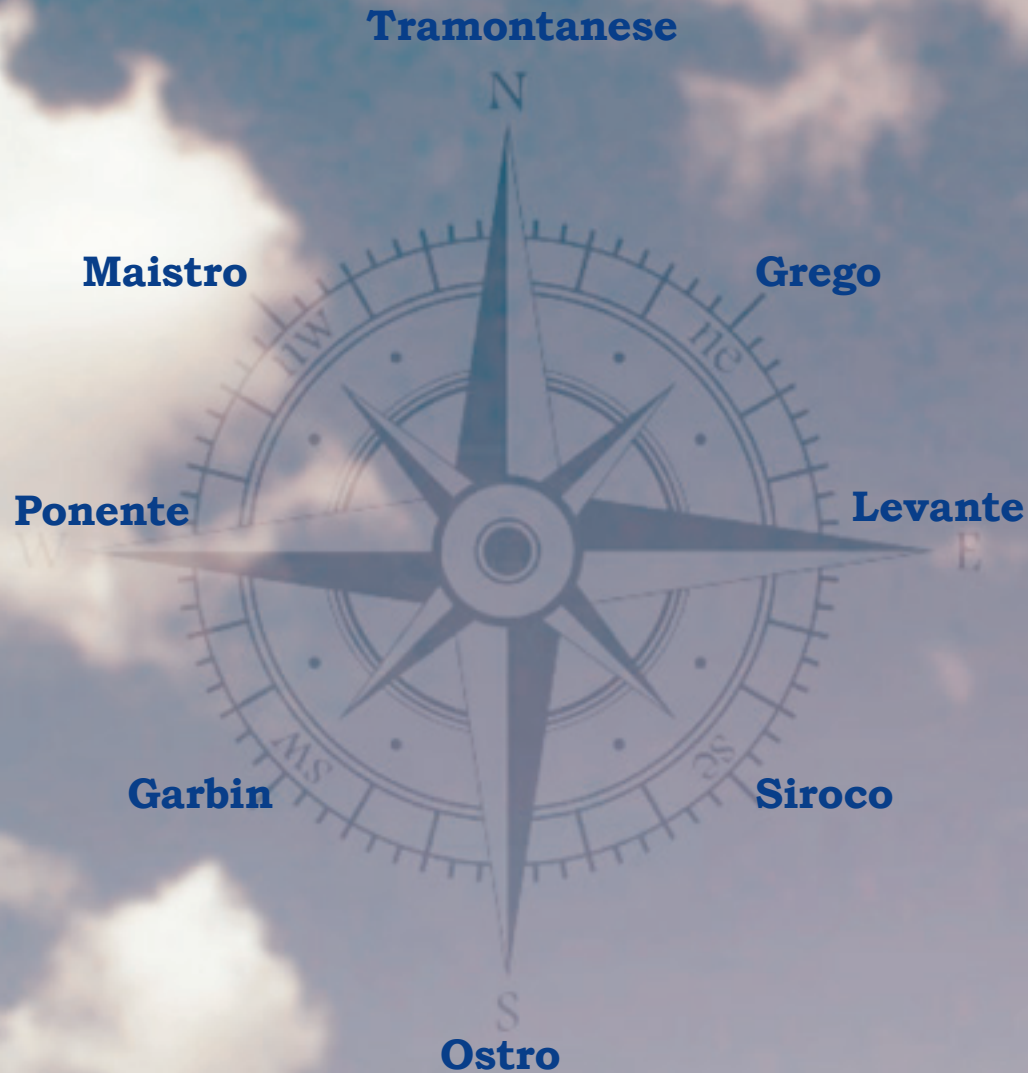
Per evitare che la fune s'immergesse nell'acqua, nell'albero di prua si tendeva un'altra fune, detta *bria*, che veniva attaccata alla *cavela* tramite un anello di ferro. In assenza di animali il *barcaro* scendeva a terra sull'argine con la **sana**, una larga cinghia, solitamente di juta, legata ad un albero della barca per mezzo di una lunga fune. Infilata la *sana* sulle spalle il *barcaro* iniziava il traino, aiutato dal *marinero* in poppa che **parava** con il remo.

Questi mezzi di propulsione sono stati praticati per secoli fino all'avvento della motorizzazione (prima metà del Novecento).

A sinistra: traino con la sana o senga sul Po, anni Cinquanta.

A destra: traino con cavalli di un carico postale sulla linea Padova-Venezia, secolo XVIII.

I Venti



I barcari chiamavano i venti con nomi particolari tipici della “rosa dei venti”:

tramontanese per il vento che soffiava da Nord, grego quello da Nord-Est, levante quello proveniente da Est, ponente quello da Ovest, maistro quello da Nord-Ovest, ostro quello da Sud, siroco quello da Sud-Est, garbin quello da Sud-Ovest.

Quando non c’era vento a sufficienza o si dovevano tener le vele ammainate, si utilizzavano i remi. I remi erano impiegati per vogare e si posizionavano sulle forcole: gli speciali appoggi in legno o metallo montati sul bordo della barca.

In assenza di forcole si esercitava una spinta puntando la pala del remo sul fondo del canale e l’altra estremità sul proprio petto. Muovendosi da prua a poppa il barcaro imprimeva una spinta alla barca: questa tecnica è detta parare.



A sinistra: due buri motorizzati con il loro carico verso Venezia, anni Cinquanta.

A destra: modellino di rimorchiatore in uso sul fiume Po, anni Trenta.

Motorizzazione

Sul finire dell'Ottocento apparvero sulle navi i primi motori a vapore che, lentamente ma inesorabilmente, sostituirono tutte le imbarcazioni a vela.

Nel volgere di pochi decenni questo fenomeno contagiò anche le imbarcazioni in uso nei canali interni. Furono costruiti i primi rimorchiatori per trainare lunghi e pesanti convogli di natanti a propulsione tradizionale. In Italia tale pratica fu realizzata solo sui grandi fiumi, come il Po e l'Adige o in Laguna di Venezia, poiché i canali navigabili,

a causa dei numerosi ponti, non permettevano il transito di rimorchiatori dotati di un alto fumaiolo.

Alcuni *barcari* iniziarono a motorizzare le proprie imbarcazioni sin dai primi decenni del Novecento. Nel secondo dopoguerra, per vincere la concorrenza sempre più agguerrita di camion e ferrovia vennero motorizzate tutte le barche da trasporto. Ciò, tuttavia, non fu sufficiente per risollevarle le sorti della nostra navigazione interna che, nel Padovano, cessò definitivamente nel 1971.

Un barchéto marinante di fronte a villa Malcontenta, Fusina (VE), anni Quaranta. Il barcaro è intento a parare per assenza di vento.





Burci nei pressi di Mestre lungo il Canal Salso ghiacciato, anni Trenta.

Le grandi barche fluviali

Ecco i principali tipi di imbarcazione utilizzati nelle nostre acque interne

Le grandi barche da trasporto, utilizzate nei nostri fiumi e canali, presentano una caratteristica comune: il **fondo piatto**. Esso è frutto di secolari adattamenti per consentire la navigazione anche nei bassi fondali di fiumi e canali.

I profili della prua e della poppa dei natanti sono delineati in modo tale da poter approdare alle rive di un corso d'acqua e caricare/scaricare merci e prodotti senza danneggiare la barca.

I grandi natanti adriatici con fondo piatto sono inoltre provvisti di **vela al terzo**, così chiamata perché l'albero si trova a circa un terzo della lunghezza del pennone velico. Per barche con fondo piatto questo tipo di vela è sicuramente preferibile alla vela latina che, oltre ad essere più difficile da manovrare, sbilancia eccessivamente il centro velico verso prua.

- **Rascona**
- **Comacina**
- **Padovana**
- **Gabara**
- **Burcio**





Le tipologie

Rascona

La *rascona* è una delle più antiche barche utilizzate nei fiumi e nei laghi. La prua e la poppa hanno entrambe un profilo arrotondato e sono molto più alte rispetto al filo dell'acqua.

La *rascona* non dispone del classico timone poppiero ma è dotata invece di due remi laterali che si trovano nella zona di poppa.

Comacina

La *comacina* è una tipica barca del Ferrarese. Deve il suo nome e l'origine probabilmente da Comacchio, l'area delle Valli da pesca.

Pur avendo una forma tozza, grazie alla prua slanciata munita di asta è in grado di affrontare anche brevi tratti di mare aperto e di laguna, dove l'acqua è più mossata.



Padovana

La *padovana* è una barca che conserva nel nome il luogo di origine e di utilizzo.

Le due estremità hanno forme caratteristiche che consistono in una prua bassa, tale da poter passare agevolmente sotto i ponti della città, e una poppa dalla forma arrotondata, utile per superare i piccoli scalini d'acqua.

Gabàra

La *gabara* è una barca da trasporto utilizzata in particolare nel Mantovano e nel Po.

La prua a punta è leggermente più slanciata rispetto a quella del *burcio*. L'asta di poppa è verticale, mentre quella di prua obliqua.

La *gabara* ha delle dimensioni notevoli, talora superano anche quelle del *burcio*.



Burcio

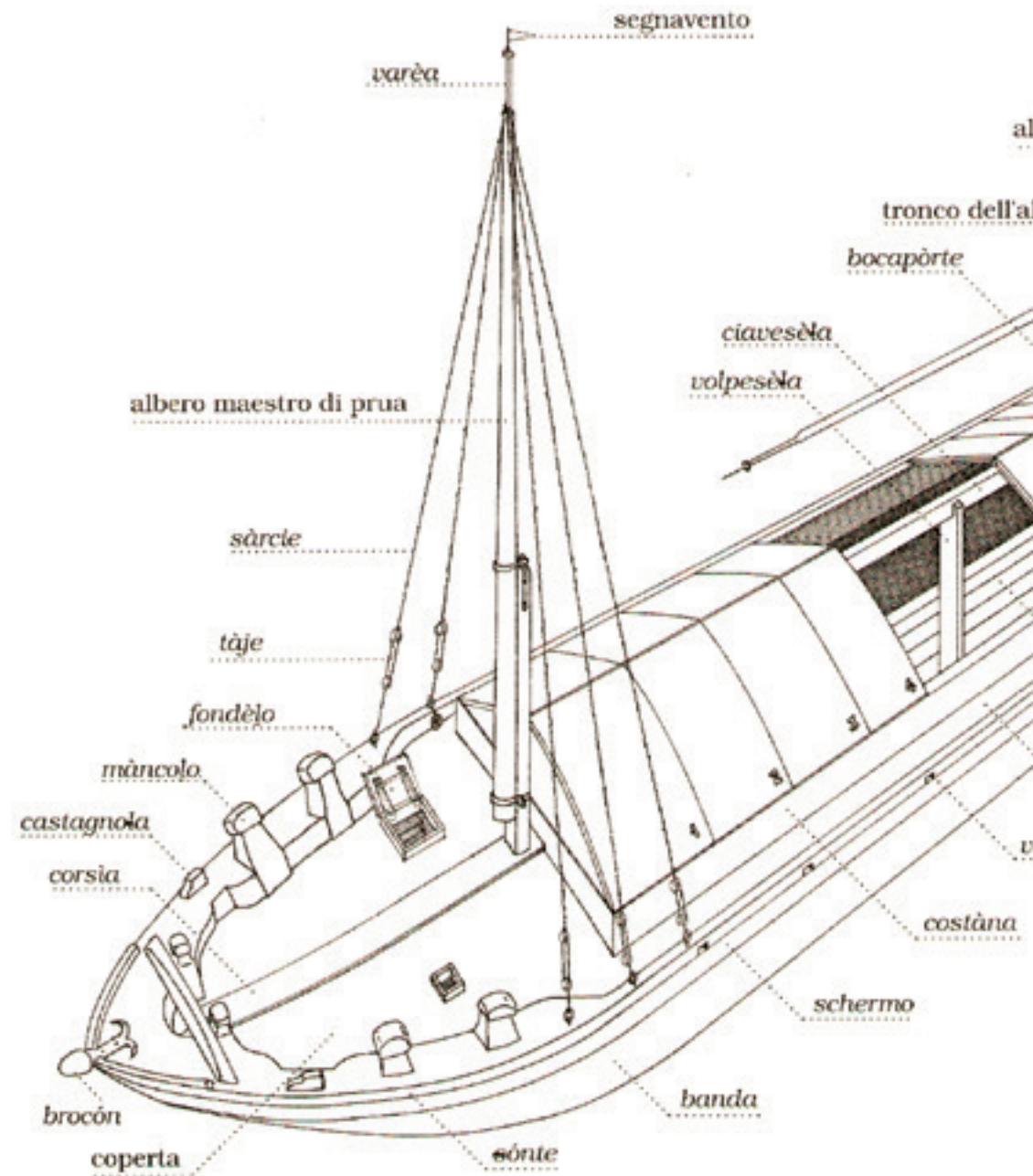
Il *burcio* è la barca più famosa nella storia della navigazione interna. È un grande natante da carico a fondo piatto. Si differenzia dalla *padovana* perché la poppa ha una forma più netta e verticale.

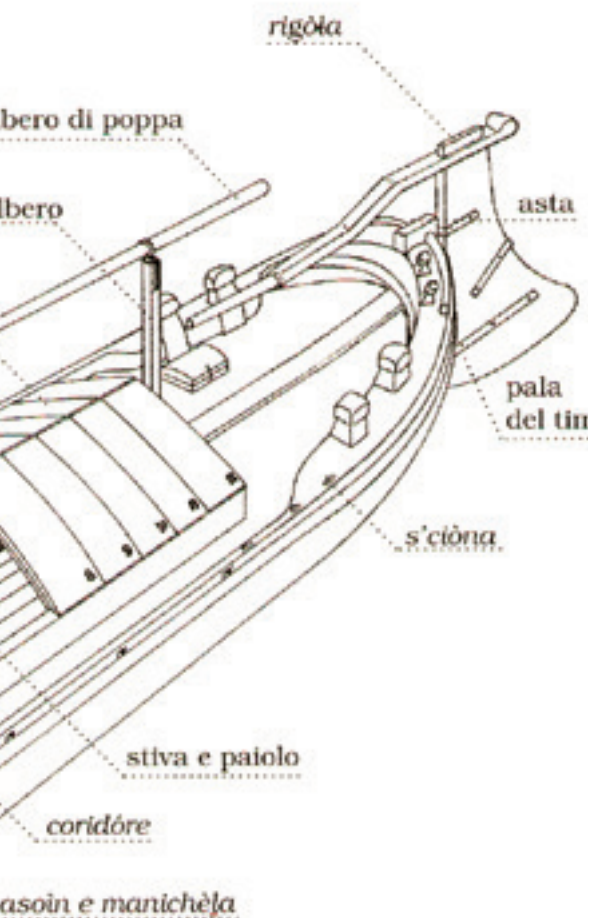
Il *burcio* ha una lunghezza variabile fra i 20 e i 35 metri. Al di sotto dei venti metri questi natanti erano chiamati *burchielle*.

La parte dello scafo immersa nell'acqua è detta pescaggio della barca. A pieno carico, il pescaggio è di norma di circa due metri.

Un *burcio* poteva trasportare dalle 80 alle 250 tonnellate di merci. Il legname usato per costruirlo è di tipo diverso a seconda delle parti:

- legno duro, come il rovere, per l'ossatura;
- legno dolce, come l'abete o il larice, per la coperta e il fasciame esterno.





Il termine **burchio**, o burchio, ha una derivazione incerta; probabilmente indicava in origine, in modo generico, una barca [*burculum* – *burca* - *barca*]. Dante, nel XVII Canto dell’Inferno lo ricorda con queste parole: **“Come talvolta stanno a riva i burchi che parte stanno in acqua e parte in terra”**.

Solo nei secoli XIII-XIV, *burchio* diventerà il nome della barca specifica che stiamo imparando a conoscere, “simbolo” della navigazione interna non solo padovana.

Fino al 1960 i burchi che solcavano i nostri fiumi e canali erano numerosi. A partire dagli anni Cinquanta alcuni furono motorizzati per essere più veloci.

Il traffico di merci, trasportate grazie ai burchi, era intensissimo. Da giugno a settembre questi natanti erano impiegati per il trasporto di

cereali (frumento, mais) e di barbabietole. In inverno invece venivano trasportati mattoni, calce, cemento e legname. Le merci venivano sistemate nelle stive e i boccaporti chiusi, mettendo così al riparo le merci.

Alla poppa del burchio era sempre legato il **batelo**, detto anche *libo*, una piccola imbarcazione di 6-7 metri che svolgeva moltissime funzioni. Ad esempio, se il fondale era basso, poteva alleggerire il *burchio* carico, ospitando parte delle merci.

Tradizionalmente il *burchio* navigava:

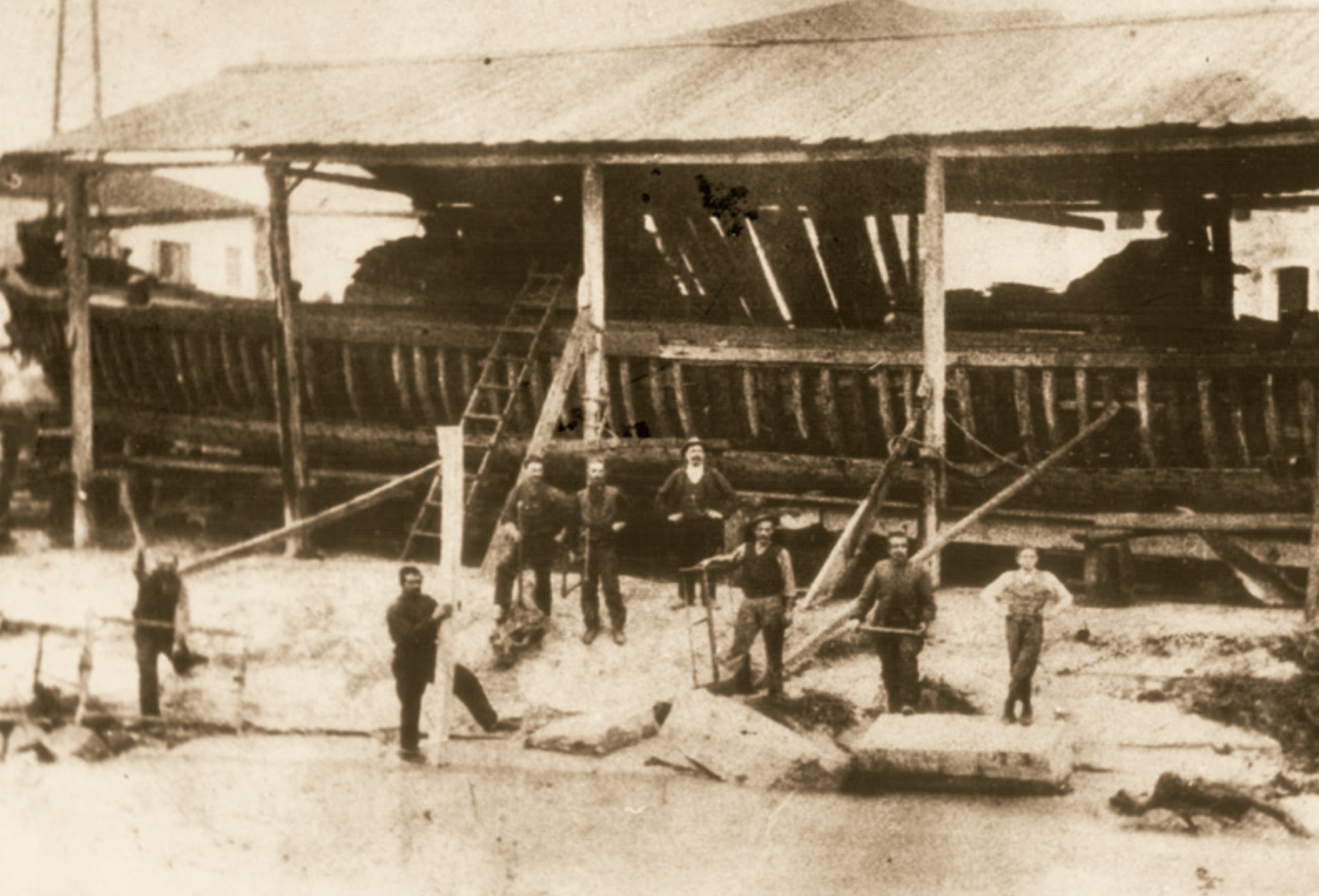
- **a vela:** cioè con vele al terzo, avendo la vela di prua più grande di quella di poppa;
- **a remi:** si voga appoggiando i remi sulle forcole, oppure *parando*;
- **a seconda:** cioè navigando spinti dalla corrente del fiume verso la foce.

Burchiello

Il burchiello - da non confondere con il burchio da carico - era un’imbarcazione di medie dimensioni, usata solitamente per il trasporto esclusivo di viaggiatori da Padova a Venezia. Era dotato di un elegante *tiemo*, la copertura centrale, con tre o quattro balconi. A partire dal XIV secolo illustri personaggi, tra cui Giacomo Casanova, hanno reso celebre l’uso del burchiello come mezzo per gli spostamenti nell’entroterra. Così lo descrive Carlo Goldoni nel 1760: **“Musa, cantiam del Padovan Burchiello la deliziosa, comoda vettura... Parlo di quel vaghissimo Naviglio di specchi, e intagli e di pitture ornato che ogni venti minuti avanza un miglio, da buon Rimurchio, e da Cavai tirato”**.



Squerarioli al lavoro durante la costruzione di un burchio presso lo squero Nicoletti di Limena, anni Trenta.



Il cantiere: lo Squero

Lo Squero è il cantiere in cui si costruiscono e si riparano le barche

Situati lungo le vie d'acqua, gli *squero* hanno specializzazioni diverse:

- alcuni provvedono solo a fare lavori di **manutenzione**,
- altri invece sono specializzati per costruire **nuovi natanti**.

Il termine veneziano squero deriva dal greco [*eskhárion*] e significa “cantiere”. Gli *squero* sono semplici costruzioni formate da uno spazio coperto di forma rettangolare, tradizionalmente aperto su tutti i lati, compreso quello che dà sul corso d'acqua. La zona coperta è detta *tesa* e costituisce il luogo di lavoro vero e proprio, al riparo dalle intemperie.

L'arte di costruire le imbarcazioni fluviali si tramanda all'interno degli *squero* di padre in figlio. La scarsità della documentazione a questo proposito rendono progettazione e costruzione di questi natanti un patrimonio culturale di eccezionale importanza, sia a livello di conoscenza delle tecniche costruttive, sia di abilità manuale per realizzarle.





Fasi costruttive

Fase 1. L'ossatura

I vari elementi costruttivi dello scafo vengono ottenuti seguendo le sagome copiate da altre imbarcazioni o con l'aiuto di alcuni disegni. Le tradizionali barche in legno sono costituite da una struttura portante detta **ossatura**, vero e proprio scheletro della barca. Esso è formato da una lunga trave di legno duro disposto sul fondo, da prua a poppa, e dalle ordinate.

Le **ordinate** sono tre pezzi di legno:

- uno si appoggia sul fondo, sopra la trave di legno duro;
- gli altri due sono leggermente incurvati e formano le due fiancate della barca.

Fase 2. Il rivestimento

Una volta costruita la robusta ossatura, si passa a rivestire la barca con tavole di legno resinoso e impermeabile (larice, abete) destinate a costituire il fasciame esterno.

Le tavole vengono sagomate a caldo per adattarle alle forme specifiche, più o meno arrotondate, della prua o della poppa. Successivamente vengono fissate con lunghi chiodi.



Fase 3. Calafataggio

Costruita l'ossatura e fissati i rivestimenti si passa al calafataggio della barca, cioè all'impermeabilizzazione dello scafo. Le tavole del fasciame, inchiodate sull'ossatura portante della barca, formano inevitabilmente delle fessure. Queste vanno chiuse con della canapa: con l'aiuto di uno scalpello di opportune dimensioni, si introducono le fibre vegetali nelle fessure.

Terminata quest'operazione si stende sulle tavole uno strato di pece fusa, una resina naturale molto adesiva, per rendere lo scafo totalmente impermeabile.

Fase 4. Il varo

Una volta ultimati i lavori in cantiere la barca viene varata. Il varo è il "battesimo" dell'imbarcazione che, per la prima volta, lascia il cantiere coperto e viene fatta scivolare in acqua.

Il varo avviene solitamente di poppa, ma anche talvolta lateralmente, a seconda delle condizioni di portata del fiume o della marea, nel caso di cantieri lagunari.

Durante il varo ha luogo una piccola cerimonia: viene dato il nome alla barca e si lancia contro il nuovo scafo una bottiglia di spumante di buon augurio.

Fase 5. Ultimi ritocchi

Compiuti i lavori più importanti, si passa a dipingere e attrezzare la barca di tutto il necessario. Le varie parti delle barche vengono colorate e decorate secondo gli usi della tradizione locale.

A prua sono dipinti i due grandi occhi, che hanno solitamente forme e colori diversi, realizzati su indicazione del committente. Successivamente vengono dipinte le altre parti della barca.

Ci si occupava quindi degli interni e dell'attrezzatura necessaria alla navigazione come funi, ancore, vele, parabordi, remi e ogni altro strumento utile alla vita di bordo.

Pranzo in coperta del burcio di Silvestro Fusaro alla Stazione Marittima di Venezia, anni Cinquanta.



In barca dall'alba al tramonto

La vita del *barcaro* inizia molto presto la mattina. A bordo ci si sveglia di buon'ora e subito fuori in coperta si recupera dal fiume un secchio d'acqua per lavarsi il viso.

Al *morè* il compito di fare il caffè e cucinare i pasti sulla *fogàra*, la cucina della barca.

La **fogàra** è un braciere in ferro dal bordo sporgente per evitare alle braci di cadere. È situata nella parte centrale della barca, in uno dei due corridoi laterali.

D'estate il *barcaro* porta con sé in barca tutta la famiglia. In questi mesi la gestione della cucina spetta alla **donna**, la moglie del *paron* di barca, cioè il capitano.





A sinistra: pausa pranzo in coperta con polenta di Ferdinando Delle Rose, detto El Coreàn, Portegrandi, anni Cinquanta.

A destra: barcari di Contarina intenti a riparare le vele nei rari momenti di tempo libero, Chioggia, anni Quaranta.

Pagina a fianco: barcari riuniti presso l'osteria "dalla Cappellara", Battaglia Terme, anni Quaranta.

I cibi in cucina

Il piatto principale della mensa dei *barcari* è la **polenta**; non mancano però nemmeno gli ortaggi, di solito acquistati o scambiati durante le soste nei paesi.

Il **pranzo** del *barcaro* comunque varia perché i viaggi sono anche occasione d'incontro e di scambio di cibi diversi. Sulla tavola compare spesso il pesce, accompagnato dall'immane polenta.

La **pesca** è un'attività quotidiana per il *barcaro* che la pratica sia direttamente dallo

scafo del burcio, sia dal *batélo*, detto anche *libo*, legato alla poppa del burchio.

Al *barcaro* resta poco tempo libero, seppur non mancano momenti di pausa, in attesa delle condizioni ideali alla navigazione o di una maggiore disponibilità d'acqua. Durante queste pause il *barcaro* non sta con le mani in mano, ma si dedica alla manutenzione della barca. Ad esempio, **ripara le vele**, cucendo e rammendando i buchi creati dal vento e dall'usura.



In osteria

La giornata piena lascia poco tempo libero, spesso concentrato nelle ore della sera. Al tramonto si scende a terra per andare **all'osteria**, meta usuale del *barcaro*.

L'osteria è l'unico luogo di svago ove è possibile rilassarsi e divertirsi. In molti casi è anche un luogo d'incontro fra naviganti di provenienze diverse. Qui il *barcaro* si

informa sullo stato del fiume o del canale, sulle secche e sulle zone pericolose per la navigazione.

L'osteria in altre parole è **una vera e propria scuola**: ascoltando i racconti, le esperienze e le novità della zona, il viaggio può proseguire in modo più rapido e sicuro.

Apertura di un ponte di barche per consentire il passaggio dei natanti in prossimità della Laguna di Venezia.



Ecoturismo lungo le vie d'acqua

Il turismo fluviale come opportunità per uno sviluppo sostenibile e durevole



La navigazione fluviale che per secoli è stata il principale mezzo di trasporto di merci e uomini non esiste più in Italia, diversamente da quanto ancora avviene in Inghilterra, in Francia, in Olanda, in Belgio, in Germania e in molti altri paesi del nord Europa.

Canali, fiumi e conche tuttavia si possono ancora riutilizzare per la navigazione turistica.

La navigazione fluviale offre infatti percorsi unici che, abbinati alle biciclette lungo gli argini, costituiscono opportunità sostenibili ed ecologiche per la riscoperta del territorio.

Il turismo fluviale è una risorsa che solo in questi anni si sta riscoprendo. Padova è tra le rare città della pianura padana che permette ancora di raggiungere il centro storico via acqua a bordo di un'imbarcazione e di riscoprire l'aura antica del suo ricco passato.

Le terre solcate dalle idrovie offrono infine paesaggi e ambienti ricchi di tradizioni enogastronomiche dove è possibile dar vita al cosiddetto "ecomuseo". I corsi d'acqua sono una ricchezza da recuperare anche con l'utilizzo di canoe e kayak.

La navigazione fluviale turistica costituisce infine un'importante opportunità per il recupero di vecchie tradizioni e per il restauro di antiche imbarcazioni in legno come *burci*, *gabare*, *caorline*, *padovane*...



Pagina a fianco.

Foto 1 e 2: particolare dell'ingresso e veduta d'insieme del castello del Catajo, Battaglia Terme.

Foto 3: patrimonio architettonico e archeologia industriale lungo il Canale Bisatto, Monselice.

Foto 4: viale che conduce a una caratteristica ed elegante porta d'acqua: l'antico accesso a Villa Giustinian (Portobuffolè) da un ramo del fiume Livenza.

A destra.

Ville e architetture storiche sulla Riviera del Brenta.



Ecomuseo

Il Museo di Battaglia va oggi considerato come occasione di spunto per avviare riflessioni più mature sulla gestione dei territori interessati da vie d'acqua, facendo interagire il recupero di antiche memorie storiche con gli obiettivi di valorizzazione del patrimonio culturale e monumentale, dei prodotti tipici locali e della salvaguardia ambientale.

Il concetto di “ecomuseo”, ovvero di

“museo del territorio”, permette di integrare la raccolta degli oggetti custoditi nel Museo con il peculiare contesto ambientale e socio-culturale che, per secoli, ha fatto da sfondo all'attività della navigazione. Il sito urbano di Battaglia, con la sua caratteristica tipologia “a riviere”, collegate fra loro da un ponte in stile lagunare, costituisce già un rilevante aspetto della cultura urbanistica fluviale.

Valorizzando dunque i diversi segni “anfibi” tipici dei paesaggi lungo le vie d'acqua dell'entroterra, è possibile estendere la definizione di museo a territori più ampi, tenendo presente che con il termine “museo” non si intende congelare le dinamiche produttive esistenti, bensì attivare nuove scelte operative, tali da massimizzare la pregiata eredità del luogo in chiave di sviluppo ambientale, sociale ed economico.

Cimitero di burci sul fiume Sile, Silea di Treviso.



MANIFESTO

**PER IL RECUPERO DELLE VIE D'ACQUA E DELL'ARTE DELLA NAVIGAZIONE FLUVIALE
LE VIE D'ACQUA CHE ATTRAVERSANO IL NOSTRO TERRITORIO COSTITUISCONO UN
PATRIMONIO UNICO COSTRUITO NEL CORSO DI GENERAZIONI E GENERAZIONI.
QUESTO PATRIMONIO OGGI E' DEGRADATO
E IN SERIO PERICOLO**

Cosa possiamo fare per mantenere e salvaguardare questo patrimonio naturale e culturale per le generazioni future?

Molto, anzi moltissimo!

Bisogna anzitutto PROMUOVERE UN NUOVO MODO DI GESTIRE questo prezioso patrimonio storico e naturale di vie d'acqua che molti ci invidiano: ad esempio molti canali, se opportunamente dragati e mantenuti, possono non solo consentire lo sviluppo di un ecoturismo sostenibile e responsabile lungo le vie d'acqua, ma essere anche di grande utilità per scongiurare il pericolo di alluvioni e per gestire più efficacemente il rischio idraulico.

La nostra opinione può diventare l'opinione di migliaia di individui e incidere notevolmente sul ripristino funzionale delle an-

tiche vie fluviali nonché sul miglioramento della qualità dell'acqua per tutti gli usi che ne facciamo, civili, agricoli e industriali.

Lungo canali e vie d'acqua possiamo infatti fare sport, passeggiare, andare con canoe e kayak, riscoprendo i paesaggi d'acqua più caratteristici e assaporando i prodotti tipici locali del territorio.

Spesso si sottovaluta o non si tiene sufficientemente in considerazione il valore di questo prezioso patrimonio che abbiamo ereditato dai nostri antenati. Lo consideriamo troppo spesso come un bene scontato e pertanto lo banalizziamo, ignorando la

necessità di attuare continui interventi di manutenzione.

SE NON SI AGISCE ORA E IN FRETTA, IL RISCHIO È GRANDE e gli investimenti necessari in futuro saranno sempre più onerosi. È fondamentale dunque cambiare il nostro atteggiamento mentale verso questo patrimonio naturale e culturale e iniziare a pensarlo come un "bene comune": non solo cioè un bene pubblico, ma un patrimonio di cui ognuno deve preoccuparsi, in modo che questo pensiero diventi il principio guida delle future politiche a livello locale, regionale e nazionale.



Prenota adesso la tua escursione fluviale!

Il Museo offre, su prenotazione, diverse attività escursionistiche con imbarcazioni tradizionali, motorizzate e non.

Fra queste, la crociera con *burecio* tradizionale lungo il Piòvego e il Bacchiglione. Per informazioni: 348.5215987

Attività realizzate in collaborazione con:

- Consorzio Battellieri di Padova e Riviera del Brenta
- Associazione “Amissi del Piòvego” (Padova)
- Circolo Remiero “El Bisàto” (Battaglia Terme)
- Progetto “Squeri e Squerarioli” (Venezia)

Per informazioni:

- Escursioni con imbarcazioni tradizionali in legno e voga alla veneta.

A Battaglia Terme: cell. 348.7950493

A Padova: cell. 348.7077807

- Escursionismo fluviale in battello:

Nel padovano: cell. 348.5215987

A Venezia e in laguna: cell. 340.3097191



Offerte didattiche

Laboratorio 1

Vie d'acqua, navigazione, paesaggio: un Veneto tutto da scoprire!

Scopo del laboratorio è far conoscere le vie d'acqua e i paesaggi fluviali unici che contraddistinguono il nostro territorio: un patrimonio irripetibile caratterizzato da antichi manufatti quali opifici idraulici, conche di navigazione, ponti e porti, nonché da tipici paesaggi agrari e urbani.

Laboratorio 2

Gli oggetti del Museo narrano...

La navigazione fluviale e la vita dei barcaioli

Gli alunni potranno toccare con mano alcuni dei modellini e dei manufatti più significativi della navigazione fluviale conservati al Museo. Con l'ausilio di immagini e video, verrà spiegato l'uso degli oggetti, il loro contesto produttivo e storico. Alcuni manufatti verranno riprodotti dagli alunni con disegni e cartoncino.

Concorso a premi

Le classi che svolgeranno una fra le attività proposte, potranno partecipare a un concorso a premi. I migliori elaborati saranno premiati in occasione della cerimonia finale di premiazione.



Percorsi integrativi

L'offerta didattica del Museo della Navigazione Fluviale può essere approfondita con una serie di percorsi integrativi sulla storia della navigazione di fiumi, canali e lagune grazie all'associazione *Amissi del Piovego* (Padova) e al progetto *Squeri e Squerarioli* (Venezia):

A- I porti fluviali di Padova: la Golea San Prosdocimo e la fortezza sull'acqua.

Info: maurizio.ulliana@gmail.com - 348.7077807

B- Visita guidata del Museo Storico Navale e di uno squero storico veneziano

Info: didatticasqueri@gmail.com - 340.3097191