

Università degli Studi Ca'Foscari – Venezia  
Corso di laurea magistrale (ex D.M.270/2004)  
in  
Antropologia Culturale, Etnologia, Etnolinguistica  
Tesi di laurea

# Zingari d'acqua

L'epopea dei *barcàri* della bassa pianura  
Padana nella vicenda di un vecchio navigante



Relatore:  
Ch.Prof. Glauco Sanga

Laureando:  
Michele Mainardi  
Matricola 823875

Anno Accademico  
2011/2012



## INDICE

Nota fonetica	p. 5
Prefazione: <u>relinquere</u>	p. 7
PARTE PRIMA	
Cap. I <u>Un territorio complesso</u>	
1.1 La bassa pianura padana	p. 17
1.2 Lo sviluppo della navigazione fluviale nella regione nord-orientale italiana	p. 23
Cap. II <u>Lungo la via alzaia</u>	
2.1 Il popolo del fiume	p. 41
2.2 Barche e cantieristica minore	p. 70
PARTE SECONDA	
Cap. III <u>Una vita da barcaro</u>	
3.1 Un "paese di barcari"	p. 85
3.2 Il burcio: lavoro e casa	p. 100
3.3 Le parole dei barcari	p. 124
3.4 Un museo unico in Italia	p. 143
PARTE TERZA	
Cap. IV <u>Uomini e fiumi</u>	
4.1 Le parti e il tutto	p. 167
4.2 Frammenti di un paesaggio relitto	p. 179

## APPENDICE

A.1 Inventario burchio "Sergio"	p. 189
A.2 Riconoscimento dei "Vecchi barcari"	p. 197
A.3 Conferimento titolo "Padovano eccellente"	p. 198
A.4 Conferimento titolo "Cavaliere al merito della Repubblica Italiana"	p. 199
A.5 Conferimento Premio Internazionale Civiltà dell'Acqua	p. 200
A.6 Musée de la batellerie Conflans-Sainte Honorine	p. 202
A.7 Stoke Bruerne Museum	p. 203
Riferimenti bibliografici	p. 205

*In copertina: Telemaco Signorini, L'alzaia, 1864 (particolare).*

## Nota fonetica

Per rendere più agevole la lettura dei testi dialettali si dà qui di seguito una descrizione del sistema di trascrizione utilizzato.<sup>1</sup>

Si noterà che la lingua dell'informatore è un dialetto a base padovana, ma con qualche interferenza del tipo veneziano (anche nella prosodia), caratteristica, questa, comune nei parlanti di terraferma che sono stati impegnati nella navigazione fluviale.

Il dialetto è a volte italianizzato, forse anche per l'abitudine dell'informatore a raccontare le proprie esperienze ai visitatori del Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme di cui è curatore.

La grafia impiegata si discosta da quella dell'uso italiano nei seguenti particolari:

- L'accento tonico è sempre indicato nei termini dialettali.
- è ò La pronuncia aperta di *e*, *o* è indicata con l'accento grave.
- é ó La pronuncia chiusa di *e*, *o* è indicata con l'accento acuto.
- j L'approssimante palatale, *i* semiconsonante, come in *majèri*, *jèra*.
- ê L'approssimante prevelare (*l* evanescente o *l* veneziana) come in *aêóra*, *cavàêo*.
- n Davanti a *b* e *p* come in *canbiàr*, *canpièo*.
- s Sibilante alveolare sorda, come in *sénsa*, *sóe*.
- ś Sibilante alveolare sonora (o dolce), sia all'inizio sia nel corpo della parola, come in *śénte*, *piànsér*.
- s-c Indica il nesso sibilante+palatale, quando il nesso grafico *sc* non rappresenta un unico suono ma la successione dei suoni indicati dalle singole lettere, come in *rìs-cio*, *s-ciòpa*.

---

<sup>1</sup> Si veda: Sanga G., *Sistema di trascrizione semplificato secondo la grafia italiana*, in "Rivista italiana di dialettologia", 1, (1977), pp.167-176.



## ZINGARI D'ACQUA

L'epopea dei *barcàri* della bassa pianura  
Padana nella vicenda di un vecchio navigante

### Prefazione: Relinquere

Relinquere: verbo transitivo arcaico, abbandonare, lasciare...

Relitto: participio passato di relinquere, lasciato, abbandonato...

Residuo, superstite, riferito ad elementi rimasti da epoche passate della storia della terra.

Ritaglio di una superficie più vasta rimasto inutilizzato.

Ciò che resta di una nave.

Lasciare... abbandonare... no, ancora no.

Proseguiamo, intrepidi portatori di noi stessi, incespicando tra gli eventi del vivere, avanziamo sotto il peso di quanto vorremmo conservare per sempre... non dimenticare, non abbandonare, non perdere...

Inevitabilmente, qualcosa dal nostro carico cade leggero, s'inabissa tra la polvere dell'oblio e i passi ci conducono altrove, lontano; ecco abbiamo lasciato.

Il relitto, che sia un desiderio, un pensiero, un ricordo, un sogno, un credo, l'abbiamo abbandonato, è sommerso.

Nemmeno si vede un'increspatura, una piega, sulla superficie spazzata dal vento aspro dei nostri "non so"... invece sapevamo... prima.

Il relitto rimane lì sotto, silenzioso.

Capita a volte, per un caso, di ritornare ad esplorare zone già battute e ritrovare con sorpresa la sua forma modificata dal tempo. Quando pronunciamo la parola relitto, nell'immaginario di molti, compare lo scheletro di una nave adagiata su un fianco, sul fondale marino, lambita dalle correnti, controluce, abbandonata, riparo e scenario inconsueto per banchi di pesci.

Tante persone affermano che i relitti sono impressionanti, che provocano sentimenti d'angoscia e tristezza.

Possiedono invece una loro bellezza, poiché hanno rinunciato ad essere ciò che erano senza timore, affidandosi al divenire, riuscendo a rappresentare la fluidità del vivere, senza strappi.

Questo lavoro è un tributo al concetto di relitto.

Penso che la contemporaneità produca incessantemente relitti d'ogni genere: etici, culturali, materiali... ce ne dimentichiamo, per osservarli poi con distacco e un sottile disagio.

Vediamo forse che in quei relitti c'è una parte di noi? Ci chiediamo mai se, pezzo dopo pezzo, anche noi, lievemente ricoperti d'alghe setose, ci stiamo adagiando sul fianco del nostro personale divenire?

Che cosa sarà tutta la nostra breve storia se non un piccolo relitto temporale?

Allora mi domando se la nave non sia in ogni modo nave anche in fondo al mare, la sola differenza sta nell'azione del navigare che non può più compiere.

Forse, nell'immenso mare del divenire, non è così importante navigare... o vivere... come sembrano suggerire i delicati versi di Luciano Rosada, ex barcaro e testimone dell'estinguersi della navigazione interna o quelli di Pierre Hornain, incantato sognatore in cui poesia e immagini si fondono per offrirsi agli sguardi curiosi.

## **Fra e do rive**

(Luciano Rosada)<sup>2</sup>

*Co te fé  
el primo respiro  
déa to vita  
śa te sì montà so na barca.  
L'ultimo te êo fé  
ne êa riva de êà,  
sì parché  
tra el nàssare e morìre  
no te resta che...  
navegàre, navegàre.  
Amigo!  
te n'èto inacòrto  
che te sì in meśo al canèe?*

“Piccole foglie che del mare non sanno niente...”

Comincia così, scritta sul retro di foglie di carta che si devono sollevare per leggere. E' la poesia di Pierre Hornain, che racconta la storia di un viaggio, attraverso i paesaggi dell'esistenza, un viaggio che si conclude... nella pancia di piccoli pesci che degli alberi non sanno niente.

---

<sup>2</sup> Luciano Rosada (1933 – 2003).

Figlio e nipote di barcari, Luciano Rosada ha fatto solo la quinta elementare ma è riuscito ad esprimere istintivamente, da poeta naïf, le esperienze e i ricordi della sua vita, rappresentando, attraverso la scrittura in dialetto padovano e la pittura, la realtà quotidiana in modo ingenuo ed immediato, caricandola di grande suggestione.

**Piccole foglie  
che del mare non sanno niente**

(Pierre Hornain)<sup>3</sup>

*Come una foglia d'autunno  
sopra una zattera di ramoscelli,  
scivolare a tutta velocità  
nel letto del ruscello;*

*sul torrente impetuoso,  
piroettare tra i ciottoli  
e vorticare, trattenuta dalle radici  
di un arboscello assetato;*

*di notte,  
scorrere col fiume rapido  
che fugge tra i campi di grano  
all'ora in cui le spighe si sdraiano  
e sognano il mulinello  
dell'acqua.*

*Andando col canale calmo,  
attraversare la città, chiuse dopo chiuse;  
dormire sotto i ponti e le passerelle  
evitando la lingua nera degli scoli.*

*Ecco le libellule a fior d'acqua  
e i giunchi a fiori bianchi;  
ecco le anatre che si posano  
sollevando schizzi come scintille  
nel delta dove il sole si abbevera.*

---

<sup>3</sup> Pierre Hornain (1959 – 2007).

Artista, incisore e poeta, Pierre Hornain è vissuto per molti anni a Venezia dove si era trasferito per insegnare l'arte dell'incisione. Dopo aver collaborato con la Stamperia d'Arte "Bottega del Tintoretto" alla realizzazione di libri d'artista, nel 1993 ha dato vita alla rivista "Psaume-Nicht". Nel 2000, con la compagna Florance Faval, ha fondato le Éditions du Dromadaire nel cui catalogo si fondono edizioni d'arte a tiratura limitata ed edizioni destinate ai bambini, ma così belle da essere amate anche dai "grandi".

*Come una foglia d'autunno  
dopo un lungo viaggio,  
gettarsi nel mare, rotolare  
sotto le onde come una caramella  
che fonde nelle guance della marea  
e passare attraverso la pancia  
dei piccoli pesci  
che degli alberi non sanno niente.*

Ho spesso pensato che il significato di questa storia fosse nel cerchio che si chiude.

In fondo foglie, pesci e barche sono molto simili, nella forma, nelle linee sottili che disegnano le nervature delle une e la lisca o l'ossatura degli altri, nella loro lucente superficie bagnata.

Eppure non si conoscono e ignorano reciprocamente la loro esistenza.

Mi piace l'idea del poter riscoprire una parte di noi anche in chi è sconosciuto e lontano, mi piace pensare che, pur non sapendo nulla dell'immenso mare dell'esistenza, anche noi, come le piccole foglie, riusciamo, dopo un lungo viaggio, ad incontrare chi ci è sconosciuto e riconoscerci.

"Io sono le persone che ho incontrato", ricordo le parole con cui esordì Alex Zanotelli ad una conferenza che ebbi occasione di ascoltare ormai molti anni fa, mentre cercava di spiegare il bisogno di fare comunità, trovare spazi per riflettere, fermarsi, tentare di guardare quello che avviene, apprendere dagli altri ciò che hanno acquisito nella loro esperienza.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Alex Zanotelli è un missionario comboniano. Ha operato in Sudan con il popolo Nuba, etnia ai margini nella società sudanese, e in Kenia, nella baraccopoli di Korogocho. E' stato direttore di *Nigrizia*, che contribuì a trasformare in un mensile di informazione socio-politico sulla situazione africana. Oggi Zanotelli si trova nel rione Sanità di Napoli, uno dei simboli del degrado sociale del nostro Paese. Vive nella comunità *Crescere Insieme*, dove trovano rifugio i tossicodipendenti più emarginati del rione.

La comprensione, infatti, è un fenomeno complessivamente corporeo e non un fatto di competenza razionale.

L'antropologia, diceva Geertz, avvicina il lontano (rende familiare ciò che è esotico per poterlo comprendere) e allontana il vicino. E' un'operazione sempre relazionale, una pratica ermeneutica dell'incontro con l'altro. Il nostro spazio di riflessione è lo spazio intermedio che c'è tra noi e l'altro.<sup>5</sup>

Il viaggio, come metafora dello sviluppo della coscienza umana, è certamente un'immagine appropriata.

I luoghi diversi e sconosciuti, il tempo necessario per raggiungerli, possono rappresentare quella mappa dell'anima che ognuno di noi intimamente riconosce e segue nel corso della propria esistenza.

Il nostro viaggio è lungo una sola vita, la nostra esperienza si misura sui nostri passi, ma il cammino di un solo uomo è il percorso di tutti.

I percorsi si tracciano e si cancellano, i sentieri scompaiono e riappaiono, ma acquistano la capacità di permanere quando il loro "valore" è riconosciuto e celebrato.

La lingua che racconta e descrive, custodisce e tramanda è come un sentiero che si può percorrere, riconoscendo ciò che appare. Suscettibile di trasformazioni e modifiche, il linguaggio conduce nell'esistente fino a quando è in grado di rappresentarlo.

---

<sup>5</sup> Sui principi direttivi della teoria interpretativa della cultura, sul significato della ricerca antropologica e sui suoi rapporti con l'insieme più generale delle scienze sociali, si veda:

Geertz C., *Interpretazione di culture*, Bologna, Il Mulino, 1987 (The interpretation of Culture, 1973).

L'autore ribadisce e argomenta la necessità di trattare i fenomeni culturali come sistemi di significato da interpretare, tenendo presente sia il contesto locale in cui sono generati sia quello da cui proviene chi li avvicina.

L'epopea dei barcari contiene tutti gli aspetti dell'evoluzione etnografica: la nascita di un'identità culturale costituitasi dalla fusione di più elementi storici, geografici, sociali; il suo sviluppo lungo un periodo definito, in cui le condizioni sono favorevoli; il suo declino al cambiare delle condizioni e della realtà storica; il suo divenire memoria.

I barcari erano un popolo di nomadi, non avevano padroni, erano gente libera di cui lo Stato si è occupato poco, tranne che nei momenti bellici quando le barche erano requisite e i conducenti precettati. Travolto dalla modernità il loro mondo è scomparso attorno alla metà degli anni Sessanta, quando i modi e i tempi del loro mestiere non hanno più trovato riscontro nella società esterna. A salvare la storia e la cultura di questo mondo si è dedicato Riccardo Cappelozza, l'ex barcaro che da trent'anni è impegnato a recuperare oggetti, immagini, tecniche e linguaggio dei barcari, che hanno trovato finalmente collocazione nel Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme. Sarà lui, con le sue parole, ad accompagnarci in questo percorso di riscoperta e di riappropriazione culturale e identitaria.

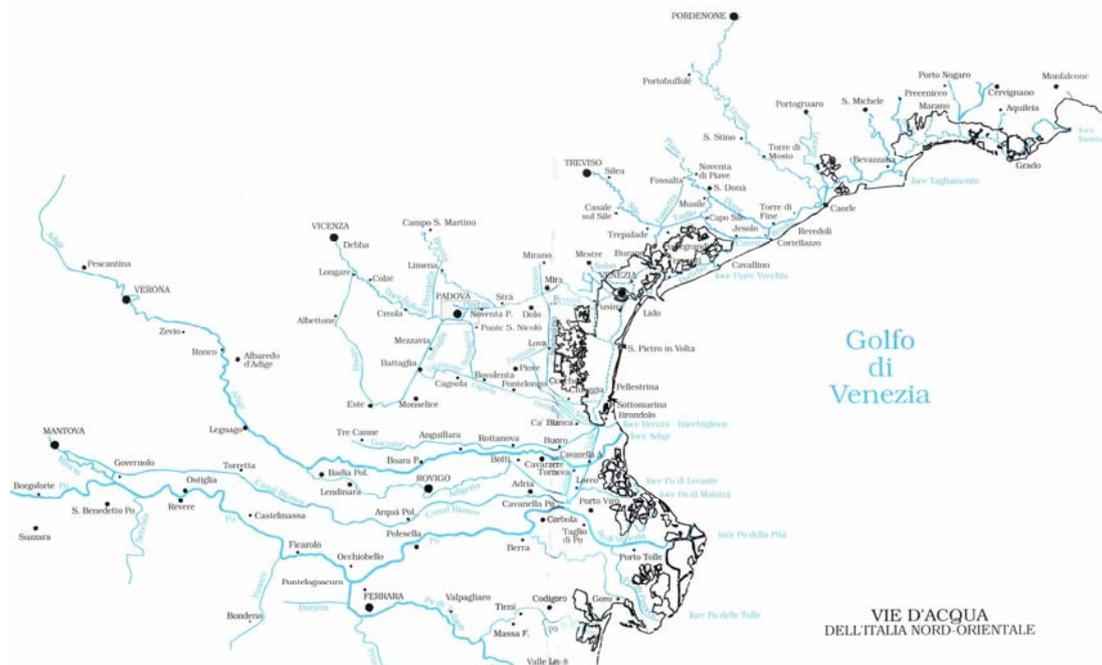
Qualunque sia il modo attraverso cui si voglia leggere questa testimonianza, si giunge ad una riflessione: non è importante quanto sia durata nel tempo la permanenza dell'identità di questi "zingari d'acqua", quello che conta è conservare, attraverso la memoria, lo spirito che ha animato quest'esempio di vita, poiché in quel genere di viaggio vi sono le radici del viaggio di ognuno di noi.



## PARTE PRIMA



## Capitolo primo: Un territorio complesso



### 1.1

#### La bassa pianura Padana

In Italia i barcari hanno svolto la loro attività quasi esclusivamente lungo i fiumi della vasta regione della pianura Padana, il potente complesso sedimentario che ha colmato una conca tettonica ancora interessata da un fenomeno di subsidenza.

Le acque meteoriche, i fiumi e i ghiacciai hanno, infatti, trasportato verso il basso i frammenti delle montagne, accumulandoli in questa vasta depressione e portandoli fino al mare.

Dal punto di vista geologico il territorio dell'Italia Nordorientale è costituito da una pianura alluvionale uniforme, dalle pendenze relativamente dolci e con dislivelli di pochi metri su distanze di decine di chilometri. La sua estensione è variata notevolmente nel

corso del Quaternario, l'era geologica in cui viviamo, il cui inizio è fatto risalire a circa due milioni d'anni fa e che comprende dunque buona parte del cammino evolutivo dell'uomo.

L'alternanza di periodi molto freddi ad altri in cui la temperatura era forse più mite dei giorni d'oggi, determinarono una contrazione o un innalzamento del livello medio marino del Mar Adriatico, tanto che la linea di costa si venne a trovare in certi periodi molto più a Sud di quella attuale, mentre in altri il mare si spinse addirittura più all'interno del confine odierno.

Anche la copertura vegetale ha subito analoghe variazioni, passando da un ambiente steppico, corrispondente al Würm (40.000 – 18.000 anni fa) ad uno (l'Olocene, iniziato circa 10.000 anni fa) in cui la foresta prende definitivamente il sopravvento pur nelle particolari variazioni spaziali determinate dalle diverse condizioni di drenaggio dei terreni che hanno favorito l'espandersi di specie vegetali igro-idrofite, come lungo le aree di risorgiva, oppure xerofite, sui suoli sabbiosi e ghiaiosi.

Ancora nel Medioevo, la pianura Padana era in buona parte ricoperta da aree di querceto misto, tigli, olmi e frassini che solo dopo l'espansione agricola hanno subito una drastica riduzione.<sup>6</sup>

Il paesaggio della pianura Padana, che sia essa lombarda, emiliana, veneta o friulana, mostra oggi a prima vista caratteri di relativa omogeneità sul piano geomorfologico, tuttavia ad uno sguardo più attento si possono percepire diversità anche notevoli, con caratteri peculiari che distinguono un territorio da un altro. Basti pensare,

---

<sup>6</sup> Cfr.: Mozzi P., *Paleografia e paleoambiente nella regione adriatica durante il Quaternario superiore*, in *Il Sile*, a cura di Bondesan A., Caniato G., Vallerani F., Zanetti M., Sommacampagna, Cierre, 1998, pp. 52-53.

anche riferendosi alla sola pianura veneta, alle peculiari realtà morfologiche delle lagune, dei Colli Euganei o dei Monti Berici.<sup>7</sup>

Sul piano della struttura geologica la principale distinzione dell'area padana è sicuramente quella tra alta e bassa pianura.

L'alta pianura è fortemente caratterizzata dai caratteri litostratigrafici del sottosuolo, costituito da elementi perlopiù grossolani, quali ciottoli e ghiaie, rilasciati dai principali fiumi alpini e prealpini lungo gli ampi conoidi alluvionali pedemontani, parzialmente sovrapposti, le cui pendenze diminuiscono gradualmente verso la bassa pianura.

Questi terreni, molto bibuli, sono piuttosto poveri d'acque superficiali, perché gran parte di quelle provenienti dagli apporti meteorici, così come quelle defluenti dai torrenti e fiumi montani, si infiltrano nel sottosuolo dando origine a profonde falde freatiche. Defluendo verso il basso la falda incontra i terreni argillosi e impermeabili formati dalle sedimentazioni più leggere dei fiumi che, a mano a mano che discendono verso il mare attenuano la loro forza erosiva e capacità di trasporto, e le acque sono forzate a risalire, affiorando nei punti maggiormente depressi.

È questa la nota linea delle risorgive, che separa l'alta dalla bassa pianura lungo una fascia che corrisponde all'unghia dei conoidi alluvionali.<sup>8</sup>

Qui le acque sotterranee tornano alla luce dando origine a tutta una serie di corsi d'acqua, caratterizzati dalla portata costante e

---

<sup>7</sup> Sulla geologia della pianura Padana rinviamo ai seguenti fondamentali lavori:

Leonardi P., *Trattato di geologia*, Torino, UTET, 1970.

Desio A., *Geologia dell'Italia*, Torino, UTET, 1973.

<sup>8</sup> Sul fenomeno delle risorgive si veda:

Toniolo A.R., *La zona delle risorgive della Pianura Padana*, in "Le vie d'Italia", 39, (1933), pp. 194-201.

povera di torbide, che hanno attirato l'attenzione dell'uomo e favorito il suo insediamento. Quest'area ha subito nel corso del tempo profonde alterazioni da parte dell'uomo che è intervenuto sull'idrografia superficiale privandola dei caratteri naturali.

La rete idrografica della bassa pianura Padana è dunque il risultato dell'attività dell'uomo che, dai primi tentativi di regolamentazione idraulica alla configurazione prevalentemente artificiale che caratterizza il paesaggio fluviale odierno, è intervenuto con complesse attività modificatorie.

Se, infatti, al tempo dei primi insediamenti umani, i fiumi divagavano attraverso le pianure modificando continuamente il loro corso, a stento contenuti dai loro argini naturali, tanto che ogni piena determinava l'allagamento delle campagne, in seguito, l'azione dell'uomo, con la sua capacità di modificare l'ambiente a proprio vantaggio, si è sostituita ai fattori naturali trasformando le dinamiche evolutive dell'ambiente e determinando una geografia del paesaggio fluviale profondamente diversa da quella delle origini, grazie alla costruzione di potenti arginature, rettifiche alveali, diversioni fluviali ecc., fino ai più recenti interventi di bonifica delle paludi perifluviali, tanto che, come afferma Antonio Averone a proposito dei fiumi del padovano, l'indovinare il corso antico di quei fiumi

“... è quasi come il voler spiegare i geroglifici dell'Egitto, e ciò non solo riguardo ai tempi romani, ma anche per quelli posteriori al Mille. Essi in tutti i modi possibili e in tutte le possibili direzioni, ora dalla natura, ora dall'arte, furono fatti camminare”.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Averone A., *Saggio sull'antica idrografia veneta*, Mantova, Tipografia Aldo Manuzio, 1911, p.125.

Il paesaggio fluviale della bassa pianura Padana è dunque caratterizzato, oltre che da numerosi corsi d'acqua naturali, anche dalla fitta maglia di canali artificiali scavati dall'uomo, a tessere quel sottile ricamo d'acque che si stende sull'ampia pianura fino a sfrangiarsi sulle rive dell'Adriatico, permettendo il collegamento tra fiumi e lagune e tra i diversi centri della regione, favorendo al tempo stesso il movimento delle persone, il commercio manifatturiero e, almeno da dopo l'anno Mille, lo sfruttamento del potenziale energetico delle acque, in grado di determinare le fortune e lo sviluppo d'interi territori.

Il carattere anfibio della bassa pianura Padana, accentuando le strette relazioni tra l'assetto naturale dell'idrografia e la specificità delle vocazioni antropiche, si manifesta in particolar modo in quelle aree perilagunari in cui il paesaggio ricco d'acque si semplifica e omologa dando vita alle paludi dolci e malariche.

Queste aree sono state oggetto nel tempo d'interventi cadenzati di bonifica con diverse conseguenze sul paesaggio preesistente. Un territorio denso di valori naturali e antropici, di stratificazioni secolari e d'innovazioni recenti. Scenario di una delle maggiori trasformazioni d'ambiente attuate dall'uomo in questa regione, queste terre sono oggi dominio della coltura intensiva, dove il paesaggio è spoglio e sono praticamente irrilevanti le aree boscate. Le fasi storiche della bonifica nei territori della bassa pianura Padana si riferiscono in particolare agli interventi di prosciugamento e dissodamento attuati a partire dalla seconda metà dell'Ottocento. Dalla "bonifica idraulica", intesa come intervento di prosciugamento a prevalenti fini igienici, si passò, infatti, alla "bonifica agraria", caratterizzata dal successivo dissodamento dei suoli prosciugati e dal loro apponderamento, con la creazione di vaste superfici agrarie prive di ristagni d'acqua, anche se collocate a livelli inferiori a quelli

del medio mare, grazie all'utilizzo di efficienti impianti idrovori collocati a ridosso delle arginature fluviali.

Questo processo si concluse con la "bonifica integrale", intesa come intervento di redenzione della terra e dell'uomo, il cui scopo è di restituire alle popolazioni locali un ambiente produttivo sano e un tenore di vita dignitoso.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Sugli interventi di bonifica nella bassa pianura Padana si veda: Baldo G., *Verso la modernizzazione: il ruolo dei consorzi, tra bonifiche e irrigazione*, in *Il Sile*, a cura di Bondesan A., Caniato G., Vallerani F., Zanetti M., Sommacampagna, Cierre, 1998, pp. 271-279.

## 1.2

### Lo sviluppo della navigazione interna nella regione Nordorientale italiana

Si può supporre che la navigazione interna nella bassa pianura Padana abbia preceduto il traffico marittimo. È, infatti, noto che fin dai tempi protostorici il corso dei fiumi costituiva la via di comunicazione più comoda per gli scambi commerciali, così come per i rapporti culturali tra le popolazioni.

I fiumi hanno dunque sempre giocato un ruolo di fondamentale importanza nella storia e nell'evoluzione dei popoli. Numerosi ritrovamenti archeologici testimoniano la precocità di insediamenti umani, stanziali o temporanei, lungo una buona parte dei corsi d'acqua che dall'arco alpino e prealpino, dove hanno origine, sfociano nel Mar Adriatico dopo aver attraversato le terre pianeggianti dell'Italia Nordorientale.

La presenza dell'uomo nella regione della bassa pianura Padana è attestata almeno fin dal Mesolitico, nonostante le condizioni climatiche, caratterizzate da un clima caldo secco e un ambiente steppico, fossero ancora poco favorevoli all'insediamento umano. Solo con il miglioramento di tali condizioni e la conseguente diffusione dei boschi a latifoglie, aree circoscritte e limitate, prossime ai corsi d'acqua, appaiono fittamente abitate. I rinvenimenti archeologici relativi a questo periodo sono limitati ad una pur consistente quantità di strumenti litici e fanno supporre che questa regione fosse abitata da cacciatori-raccoglitori non stanziali. Certamente l'elevato numero di reperti metallici (spade, lance, falcetti, spilloni) lasciano ipotizzare che nell'età del bronzo fosse luogo di intensi traffici commerciali. È però con l'inizio dell'età del ferro (X secolo a.C.) che, in tutta la pianura che va dalla foce del Po

all'Isonzo, si sviluppa una nuova civiltà del tutto originale e unitaria: quella dei paleoveneti.

Si tratta di una popolazione che parla una lingua indoeuropea, che mostra di aver sviluppato una struttura sociale complessa e un'organizzazione insediativa preurbana, dando vita ad un'estesa rete commerciale che collegava l'area medio-danubiana con i centri costieri, anche se risultano ancora poco abitate l'alta pianura ghiaiosa e la bassa pianura argillosa, poco adatte alla coltivazione e all'insediamento. La cultura paleoveneta finì poi per integrarsi con quella romana.

A partire dal III secolo a.C. iniziò la politica espansionistica romana che porterà al controllo totale di tutta l'Italia settentrionale, determinando una trasformazione radicale del quadro politico, amministrativo, economico, linguistico e sociale di questa regione. A cavallo tra il I secolo a.C. e il I secolo d.C. gran parte di questo territorio fu interessato da sistematiche suddivisioni del suolo in una rete di appezzamenti regolari (le centuriazioni) e di canali che, mentre garantivano l'irrigazione nei terreni aridi e permeabili dell'alta pianura facilitavano il deflusso delle acque di quelli argillosi e impermeabili della bassa.

La bassa pianura Padana si rivela dunque, in età romana, densamente abitata, soprattutto in corrispondenza di dossi prossimi a corsi d'acqua e grazie anche alla costruzione di infrastrutture come strade e ponti e alla regolamentazione delle acque.

Oltre alla documentazione archeologica sono ora anche le fonti letterarie degli antichi scrittori latini a richiamare l'esistenza di una grande attrazione insediativa ed economica lungo gli assi dei fiumi e dei canali.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Si tratta di scrittori attivi soprattutto in età augustea, come Publio Virgilio Marone (70 a.C. - 19 a.C.), il maggior poeta di Roma e

A tal proposito, come ricorda Giorgio Bellavitis, merita perlomeno un cenno il primo scenario conosciuto, riflesso in quel passo di Tito Livio, che ricorda l'arrivo di navi greche davanti ai nostri litorali nel 302 a.C. Nulla regolava l'accesso dal mare alle lagune, ma i padovani erano già dotati di leggerissime barche dal fondo piatto, con le quali potevano destreggiarsi tra i meandri fluviali e deltizi per aggredire l'invasore.<sup>12</sup>

Nonostante siano rare le fonti archeologiche e le testimonianze documentarie sulla navigazione interna e sull'utilizzo delle acque nei secoli successivi alla caduta dell'Impero romano, non vengono meno la continuità di esperienze e conoscenze tecniche che annodandosi a traffici fluviolagunari antichissimi pongono le basi per lo sviluppo successivo.<sup>13</sup>

In età precomunale (VIII – X secolo) si fanno più frequenti i documenti che attestano lo sfruttamento delle acque dei fiumi, non

---

dell'Impero, tra le cui opere risaltano le *Bucoliche*, le *Georgiche* e l'*Eneide*;

Strabone (64 a.C. - 19 d.C.), l'erudito greco autore de la *Geografia* (*Gheographikà*), trattazione di argomento storico-geografico e strumento fondamentale per lo studio di molti aspetti del mondo antico mediterraneo;

Tito Livio (59 a.C. – 17 d.C.), tra i più grandi storici antichi, autore della *Storia* (*Ab urbe condita libri*) in 142 volumi che trattano annalisticamente la storia di Roma dalle origini fino al 9 d.C.;

Plinio il vecchio (23 d.C. – 79 d.C.), autore della grande enciclopedia in 37 libri *Naturalis Historia*, miniera di notizie e documento fondamentale delle conoscenze scientifiche dell'antichità.

<sup>12</sup> Bellavitis G., *Barche navi e canali, dai fiumi al mare*, in *Archeologia industriale nel Veneto*, a cura di Franco Marcuso, Venezia, Giunta Regionale del Veneto, Silvana Editoriale, 1990, pp. 41-50.

<sup>13</sup> A tal proposito si ricorda la famosa lettera di Aurelio Cassiodoro, ministro di Teodorico, statista, scrittore e filosofo, che seppe difendere con energica azione e con somma intelligenza quanto rimasto degli ordinamenti romani dopo il crollo dell'Impero, con cui nel 537 d.C. si rivolge ai tribuni delle comunità marittime venete per sollecitare le consorterie di *navicularii* operanti fra l'Istria e Ravenna a un trasporto di merci passando per acque interne.

solo per la navigazione interna ma anche per il funzionamento di opifici idraulici per i quali monasteri, vescovi e conti si contendono privilegi e diritti di sfruttamento.<sup>14</sup>

Sarà tuttavia solo dopo il Mille, in concomitanza con l'espansione urbana e con la ripresa economica che caratterizzò il basso Medioevo, che si manifesterà la necessità di traffici fluviali sempre più efficienti, tanto che monasteri e comuni promossero opere di arginatura, canalizzazione e rianimazione dei mercati.

Liberate dalle angustie dell'ordinamento fluviale, le corporazioni di mestiere, alcune già vecchie di qualche secolo, trovarono nell'ambito delle istituzioni comunali larghe possibilità di sviluppo. Tra queste, antichissime sono sicuramente quelle dei barcaioli, o *nàuti*, come erano chiamati fino alla fine del Quattrocento, quando prenderanno il nome di *burchièri*, perché *bùrchio* sarà il nome dell'imbarcazione che essi useranno.

Gli interventi di regolamentazione delle acque si susseguono intensi. Nel 1142-43 Padova aveva già operato quella diversione della Brenta, con il taglio di Noventa, che segnò il punto iniziale di crisi nella lunga storia dei contrasti con Venezia. Negli stessi anni i vicentini, in seguito al conflitto sorto con i padovani che gli contestavano il diritto di passaggio verso i ricchi mercati veneziani, con la presa di Longare, deviarono in parte in un canale artificiale il corso del Bacchiglione, garantendosi il collegamento con i centri di Este e Monselice e, attraverso il canale di Pernumia, lo sbocco alla laguna di Chioggia. A questi risposero i padovani con la costruzione del canale di Battaglia, realizzato tra il 1189 e il 1201, che collegava la città del Santo con Monselice e poco dopo, nel 1209, con l'escavo di un nuovo canale, il Piovego, che collegò le acque del Bacchiglione

---

<sup>14</sup> Si veda: Cagnin G., *Il bacino del Sile nel Medioevo: dalle sorgenti a Musestre*, in *Il Sile*, a cura di Bondesan A., Caniato G., Vallerani F., Zanetti M., Sommacampagna, Cierre, 1998, pp. 87 - 151.

e il porto di Ognissanti al Naviglio del Brenta a Stra, accorciando il percorso verso Venezia. Tuttavia l'efficienza di questo sistema dipendeva ancora dalla portata del Bacchiglione, impoverito dalla presa di Longare, il che costrinse i padovani a scavare, nel 1314, il canale Brentella, convogliando parte delle acque della Brenta nel Bacchiglione a monte della città.

Padova forse non cessò mai dall'avere le consorzierie di battellieri che nel 1256 si organizzarono in *fraglie*, ben due, caso unico nell'Italia padana, quella di San Giovanni delle navi e quella di Ognissanti.

Nel frattempo, nel 1228, gli statuti veronesi fissano speciali clausole per tenere l'Adige, che costituiva la principale arteria di comunicazione tra il mondo germanico e il Mar Adriatico, sgombrando dagli ostacoli alla navigazione e consolidarne gli argini. Sul fiume operano già, forse da secoli, i cantieri o *squèri* di Pescantina, con le loro consorzierie di *radaròli*, *nautàrii* o *burchièri* che contendevano alle consorelle di Verona e Trento il privilegio di traffici molto lucrosi.<sup>15</sup>

Ferrara, Mantova, Parma, Cremona, Piacenza, Pavia, Milano, Padova, Treviso e più tardi, col crescere della sua potenza, la Repubblica di Venezia, si sforzarono di creare opere e strumenti atti al maggior sviluppo dei trasporti idroviari; primo fra tutti il "Naviglio Grande" di Milano, già compiuto per opera di Napo della Torre verso il 1269.

---

<sup>15</sup> *Rates*, in latino, si chiamano le zattere, natanti costruiti con i tronchi d'abete. Nel *radaròlo* il negoziante e il vettore fluviale si trovano ad essere due attività inscindibili e la sua corporazione regola tanto il commercio del legname, quanto il servizio di trasporto delle merci. Cfr.: Faccioli G., *Verona e la navigazione atesina. Compendio storico delle attività produttive dal XII al XIX sec.*, Verona, ed. Lessinia, 1956, pp.25-26.

Ormai i comuni rivendicano il pieno possesso delle regalie e delle inerenti utilità fluviali come un mezzo indispensabile per sviluppare la loro autonomia politica ed irrobustire la loro vita economica. Una delle cause più importanti delle lotte tra i comuni e tra questi e l'Impero, in questo periodo, è proprio costituita dalla necessità di procurarsi l'uso e la disponibilità delle vie di navigazione e di commercio, essenziali alla vita economica dell'epoca.<sup>16</sup>

L'opera dei comuni consentì un significativo rifiorire della navigazione interna; ma gli interessi erano spezzettati e spesso contrastanti, cosicché le città finivano con l'operare separatamente, senza coordinazione e concordia.

Dobbiamo attendere il processo di conquista di un'autonomia da parte delle formazioni statali, sorto alla fine del secolo XIV e consolidatosi definitivamente nel successivo, che si sviluppò in Italia solo con l'affermarsi di quella compagine statale che va sotto il nome di "Principato", per scorgere gli inizi di un'organizzazione amministrativa intorno alle attività che si esercitano sui fiumi: navigazione, porto, traghetto, mulini, pesca, irrigazione, ecc.

Ma il Mediterraneo si sta avviando a perdere il proprio ruolo di centro dei traffici mondiali e le repubbliche marinare quello di mediatrici del commercio tra l'Oriente greco-islamico e l'esuberante iniziativa mercatesca ed industriale dei Comuni dell'Italia centro-settentrionale. Con la scoperta dell'America l'asse dei commerci si sposterà sull'Atlantico e l'iniziativa commerciale passerà gradatamente in mano agli spagnoli, ai portoghesi, agli olandesi e agli inglesi.

Anche i grandi fiumi che attraversano la pianura padana diventano provinciali e su di essi gli stati confinanti esercitano accanite dispute

---

<sup>16</sup> Si vedano a questo proposito le acute pagine di Solmi A., *Le diete imperiali di Roncaglia e la navigazione fluviale del Po presso Piacenza*, in "Archivio Storico per le Province Parmensi" (ns) (1910) pp. 59-81.

di giurisdizione ed erigono pesanti barriere doganali strozzando le residue iniziative commerciali.

Dunque crisi di traffici ed intensificarsi di barriere doganali sono tra le cause della crisi della navigazione interna.

La natura dello stato sovrano, guardingo ed accentratore, prelude ormai chiaramente a forme sempre più rigide di protezionismo e di autarchismo economico e si chiude il periodo dei prosperi trattati di commercio tra i comuni rivieraschi, della reciprocità delle concessioni doganali, di quel vasto e unico mercato che era, nell'epoca comunale, la pianura Padana.<sup>17</sup>

In Italia, dunque, la navigazione interna si concentrò e si sviluppò maggiormente nelle regioni dove più energici, più evoluti e più potenti erano i rispettivi governi; Milano, Parma, Cremona e Venezia furono capisaldi ai quali i trasporti fluviali fecero capo con traffici che assunsero aspetti non privi di una certa organizzazione mercantile.

L'importanza di Venezia sulla navigazione padana si confermò e si affermò dopo il 1309, quando essendosi la città di Adria, fino allora libero comune, sottomessa a Venezia, quest'ultima riusciva finalmente con il suo territorio a raggiungere il Po.

Venezia era ormai padrona dell'Adriatico, ma senza le tre grandi idrovie che sfociano nel suo mare, i suoi traffici commerciali non sarebbero mai saliti a tanto, e la sua floridezza e potenza sarebbe stata minore. Le grandi arterie vitali della sua industria e dei suoi commerci erano il Po, l'Adige e il Brenta. Le merci che giungevano a Venezia dalla Siria, dalla Palestina, dall'Egitto e dalla Grecia

---

<sup>17</sup> Sullo scadimento dell'importanza economica della navigazione fluviale a partire dal secolo XV da un lato e dall'altro da un parallelo ed anacronistico irrobustimento dell'apparato burocratico si veda: Castignoli P., *La navigazione fluviale a Piacenza dal secolo XIV al XVIII*, Milano, 1950, pp. IX - LII.

riprendevano il viaggio risalendo soprattutto i tre fiumi secondo la loro nuova destinazione verso i paesi dell'Europa centrale.

I trasporti per vie d'acqua interne rappresentano inoltre un capitolo essenziale dei plurisecolari collegamenti tra l'economia montana e del piano con quella urbana e industriale sviluppatasi a Venezia. Il territorio della Veneta Repubblica si venne ad estendere dal Po al Timavo e la navigazione fluviale con il suo incessante apporto di uomini e di merci manteneva il quotidiano collegamento tra la terraferma e la città principale, tra le isole e le città delle lagune, collegate tra loro da innumerevoli canali e dai tratti terminali dei fiumi minori.

Le vie fluviali venete permettevano il commercio più sicuro, ma anche più facilmente controllabile all'interno della Repubblica.

Molto operarono i Savi delle acque veneziane sia per la promulgazione di opportune regolamentazioni, sia per l'esecuzione di opere atte a migliorare il sistema di canalizzazioni navigabili e a evitare pericolosi innalzamenti degli alvei dei fiumi e dannosi insabbiamenti lagunari. La sollecitudine dei magistrati veneziani per la salvaguardia dell'ambiente naturale della Repubblica è documentata da scritture, progetti e opere realizzate a favore del bene pubblico, non mai compromesso da privati interessi, così come dal Garda all'Istria e dal Po all'Isonzo, la difesa attiva del territorio si svolge anche sulle acque interne, in modo da riaffermare la giurisdizione veneta globalmente e in particolare sulla navigazione fluviale.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> Provvedimenti pubblici per la difesa del territorio dalle inondazioni dei rapaci fiumi alpini, in particolare dell'Adige e del Tagliamento e non di meno della Brenta e della Piave, sono stati di continuo sollecitati ed eseguiti dai rettori veneti. Valga d'esempio per l'Adige quanto scrisse Almorò Barbaro, capitano a Verona, nella relazione del 29 Marzo 1738 o, sul fronte friulano, quanto scrive il luogotenente Nicolò Tiepolo il 3 Agosto 1735. Cfr.: "Relazioni dei Rettori veneti presentate in Senato a conclusione del loro reggimento nelle province di

La Repubblica Serenissima esercitava un rigido controllo anche sulle attività che si svolgevano lungo i corsi d'acqua secondari. Oltre alle preoccupazioni di natura fiscale vi erano quelle legate alla necessità di migliorare la navigabilità di alcuni fiumi lungo i quali avveniva il trasporto del legname che era divenuta la materia prima principale nei rapporti tra i boschi del trentino o del Cadore e Venezia.

Nei primi anni del Quattrocento si realizzarono alcuni lavori di risistemazione degli alvei del Musestre e del Meolo per consentire il passaggio di imbarcazioni di dimensioni maggiori per il trasporto della legna proveniente dai boschi che fino all'800 circondavano quel territorio, rendendo così più economico il trasporto. Il trasporto del legname lungo il Sile e i suoi principali tributari, infatti, avveniva talvolta mediante fluitazione sciolta, ma prevalentemente si effettuava per mezzo di barconi.

Fu inoltre evidenziata la necessità di allontanare dalla laguna di Venezia le acque abbondanti e ricche di torbide di Brenta e Bacchiglione, ma anche quelle del Muson, del Marzenego, del Dese, dello Zero e del Sile. A tal scopo furono impiegati un gran numero di eminenti tecnici, da Cristoforo Sabbadino a Vincenzo Contarini o Alvise Cornaro. Questi grandi idraulici prestarono attenzione al processo di dilatazione delle foci di Levante e di Tramontana del Po, problema che si affrontò col taglio di Portoviro, che il Senato approvò nel 1598 e che fu completato sei anni dopo. Nel 1611 fu aperto il canale Nuovissimo, il lungo tracciato che fu utilizzato per condurre fuori della laguna le acque sovrabbondanti del Naviglio del Brenta e del Muson. Più a Nord un'altra serie d'interventi miranti ad allontanare le acque dolci dal perimetro lagunare interessarono la Piave, che fu condotta a sfociare più a oriente, e il Sile, le cui acque

---

terraferma", in *La Veneta Repubblica e le vie fluviali: Venezia, le vie della posta*, Mirano, Tonolo, 1931, pp.27-46.

furono in gran parte allontanate dalla laguna grazie allo scavo, nel 1684, di un canale rettilineo da Portegrandi a Caposile, dove furono poi immesse nel vecchio alveo della Piave.

Per Belluno, Verona, Vicenza, Padova e le città minori costruite lungo i fiumi, si viaggia tanto con le merci che con le persone. È d'obbligo, anche se forse superfluo, ricordare il Burchiello, che nel 1600 e 1700 rappresentava un comodo collegamento tra Venezia e il Portello di Padova, adattato per il trasporto dei passeggeri con regolare servizio di andata e ritorno. Proprio per il fatto che il trasferimento procedeva lento e sereno, si erano venuti perfezionando i suoi apprestamenti, tanto da fare di questa imbarcazione un modello di eleganza e di arredamento chiuso, dove i viaggiatori trascorrevano piacevolmente le ore di viaggio.

Con l'inizio del secolo XVIII Venezia è definitivamente esclusa dal traffico commerciale tra l'Occidente europeo e l'Oriente; essa è ridotta a funzioni di mediatrice del commercio della Germania e dei paesi slavi situati sulla costa del Mediterraneo con i mercati del Levante. Fino alla metà del secolo, la valle dell'Adige, con il suo fiume, continua ad essere l'arteria principale, se non proprio la sola, tra i paesi ultramontani e il Mediterraneo.

Sul finire del '700, sullo slancio delle idee rivoluzionarie che in Francia avevano abbattuto la feudalità, i privilegi di nascita, le classi e le corporazioni, anche in Italia si opera un'efficace azione rinnovatrice che, con l'arrivo di Napoleone, si trasformerà in una netta rottura con il passato.

Con il crollo di Napoleone tutta la regione Nordorientale italiana passerà all'Austria, nel Regno Lombardo-Veneto. Tuttavia, almeno fino alla prima metà del secolo XIX, la navigazione fluviale nella bassa pianura Padana conserverà una certa importanza per via della precarietà della viabilità terrestre che, soprattutto durante la stagione invernale, risultava impraticabile ai commerci.

Nel periodo successivo la questione della navigabilità delle vie d'acqua tra Prealpi e Adriatico resta al centro di un costante interesse e di una rievocazione nostalgica per l'efficienza della navigazione fluviale sotto il dominio veneziano, alimentando una visione retorica delle potenzialità del trasporto fluviale, mentre l'avvento della ferrovia, che verso la metà del secolo congiungerà Venezia con Verona, Mantova, Brescia e Milano, assesterà l'ultimo ferale colpo alla navigazione.

Le vie d'acqua del Nordest italiano subiscono nell'Ottocento un rapido declino operativo che vede, con l'interramento dei canali, divenire difficoltosa anche la funzione scolante.

Le modalità della navigazione interna in Italia continuarono, infatti, ad utilizzare mezzi inadeguati e tecniche di propulsione arcaiche: il remo, la vela, l'alzana e la corrente. Ma il remo era usato più per manovrare che per avanzare, soprattutto nei natanti di una certa dimensione; la vela sarebbe stata il mezzo che avrebbe consentito prestazioni più concrete, ma la precarietà e l'irregolarità dei venti lungo i fiumi e la possibilità di utilizzarla solo con le andature di poppa o al gran lasco, ne limitavano fortemente l'utilizzo; l'alzana era invece usatissima quando si doveva procedere controcorrente o nelle acque ferme, facendo trainare le barche da buoi o da cavalli dall'apposito sentiero, ma le *restère*, ossia le piazzole dove trovarli, e gli animali stessi, non sempre erano disponibili in numero sufficiente; la corrente, infine, quando era nel senso favorevole, costituiva la via più celere e agevole di navigare.

Dati questi mezzi propulsivi è facile immaginare la lentezza dei trasporti fluviali che, a fronte di un progressivo miglioramento della viabilità terrestre, risultavano sempre meno appetibili ai committenti determinando il declino del tradizionale ruolo della rete idrografica come sistema di collegamento commerciale.

Nel nuovo stato unitario il commercio fluviale gode ancora di una certa considerazione nonostante i numerosi segnali di declino in quanto la rete stradale non aveva le risorse intrinseche per costituire la base di un organizzato sistema di trasporto. Infatti, la velocità media di un carro da trasporto trainato da cavallo poteva essere pressoché uguale a quella della nave quando trainata con alzana dal cavallo stesso, oppure di ben poco superiore, ma con capacità di carico centinaia di volte inferiore. La barca procedeva lenta, lentissima anzi, ma sicura e ben accettata anche per l'esiguità del costo che una simile prestazione comportava. Ma questo traffico doveva subire una prima scossa quando, dopo la metà dell'Ottocento, le ferrovie si imposero anche nel nostro paese. I burchielli per passeggeri scomparvero e i burchi videro man mano ridursi le possibilità dei loro trasporti che finirono col circoscriversi a poche merci povere come sabbia, pietre, sale, ghiaia, torba e granaglie, e l'auspicata manutenzione e miglioramento della rete navigabile passò in secondo piano.

Tra Ottocento e Novecento la modernizzazione italiana attribuiva ancora una certa importanza al ruolo della navigazione interna, nonostante la ormai palese inadeguatezza di mezzi e l'obsolescenza dei tracciati e dei manufatti, ma si cominciò a discuterne il primato, ispirato alle tradizioni del diritto romano, che sanciva il diritto di preminenza della navigazione sugli altri usi dell'acqua. I primi impianti di produzione di energia elettrica, le irrigazioni e le bonifiche in genere, persuasero della necessità di una revisione della legislazione sulle acque.

Il dibattito tra i fautori della preminenza della navigazione e tra quelli delle utilizzazioni idrauliche industriali fu vivace, anche perché

quest'ultime, in taluni casi, avevano resa difficile, se non impossibile, la navigazione delle acque stesse.<sup>19</sup>

L'esito di tale dibattito non fu una decisa presa di posizione a favore o contro la preminenza della navigazione, ma, pur inclinando a favore, si tentò di coordinare i contrastanti interessi rilevando come, per rispettare la prima - la cui efficienza, non importa per quali cause, andava sempre diminuendo - spesso si dovessero sacrificare interessi assai rilevanti.

I fiumi, i laghi, i canali atti alla navigazione furono quindi distinti in varie classi che saranno fondamentali per distinguere la competenza passiva dello Stato nelle spese per la manutenzione, per il rinnovamento o per la costruzione delle vie navigabili.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Fu nominata una speciale commissione presieduta dall'On. Romanin Jacur, con l'incarico di compiere gli studi e di presentare le proposte per un maggior incremento della navigazione interna e si arrivò alla legge n° 9, del 2 Gennaio 1910, trasfusa poi nel T.U. 11 Luglio 1913, che accoglieva anche la legge fondamentale sui lavori pubblici n°2248 del 20 Marzo 1865.

<sup>20</sup> L'art.2 del T.U. del 1913 stabilisce che le vie navigabili (fiumi, laghi e canali) sono assegnate:  
alla 1<sup>^</sup> classe, quelle la cui navigazione rappresenta un prevalente interesse di difesa militare;  
alla 2<sup>^</sup> classe, quelle che da sole o collegate fra loro, mettono capo a porti marittimi e giovano al traffico di un esteso territorio;  
alla 3<sup>^</sup> classe, quelle che, sebbene manchino dei precedenti requisiti, giovano al movimento commerciale di centri abitati, considerevoli per industrie e prodotti agricoli;  
alla 4<sup>^</sup> classe tutte le altre.

Tale classificazione, ha importanza agli effetti della competenza della spesa. Se fosse linea di 1<sup>^</sup> classe, la sua costruzione e manutenzione sarebbe tutta a carico dello Stato; se di seconda classe, le spese di ristabilimento e di manutenzione andrebbero a carico dello stato e le opere nuove sarebbero per tre quinti a carico dello Stato e per gli altri due quinti a carico delle Province e dei Comuni in proporzione del relativo interesse.

Cfr.: Buizza A., *La classificazione della rete navigabile*, in "La funzione di coordinamento dell'UNIAI con particolare riguardo ai problemi attuali", Venezia, 23 Novembre 1958, pp.31-45.

Solo nel 1915, in seguito all'entrata in guerra del nostro paese, si avviò un significativo intervento di ristrutturazione del patrimonio fluviale, in particolare lungo la Litoranea Veneta, fondamentale supporto logistico per le truppe al fronte.

Il miglioramento funzionale del sistema idrografico padano proseguì negli anni successivi al primo conflitto mondiale in relazione all'affermarsi della zona industriale di Marghera e vice, oltre che il ripristino delle vie d'acqua danneggiate dagli eventi bellici, anche il perfezionamento della Litoranea Padana, che collega il porto di Venezia alla linea del Po, la riattivazione del collegamento tra Padova e Venezia lungo il Naviglio del Brenta con la costruzione della conca di Noventa Padovana e, tra il 1921 e 1923, di quella di Battaglia Terme, manufatto che risolse il problema dell'insormontabile ostacolo per la navigazione costituito dal salto d'acqua di oltre sette metri che impediva ai natanti che navigavano sul canale di Battaglia, provenienti da Padova o da Este, di proseguire lungo il Vigenzone per giungere a Chioggia, costringendo allo scarico delle merci che dovevano poi essere ricaricate su altre barche dalle banchine del "canale di sotto" per proseguire il viaggio, con dispendio enorme di energia, aumento dei tempi di percorrenza e dei costi.

Tali interventi esprimevano l'interesse del regime fascista al miglioramento infrastrutturale del sistema territoriale. Gli sconvolgimenti dei successivi eventi bellici, con le distruzioni apportate, vanificarono per un lungo periodo gli sforzi compiuti e la rete navigabile si venne a trovare in un grave stato di insufficiente manutenzione, di incompletezza, di arretratezza, lasciando in abbandono opere pubbliche per le quali lo Stato aveva sostenuto in passato oneri notevoli.

Nel secondo dopoguerra lo sviluppo travolgente degli autotrasporti su strada inferse un colpo decisivo alla navigazione interna

decretandone l'inesorabile caduta. Durante questo periodo di transizione si vide ancora sorgere qualche reazione di difesa contro i nuovi orientamenti con la parziale motorizzazione dei mezzi e l'incremento dell'uso dei rimorchiatori per trainare pesanti convogli di grossi burchi in legno o gabarre, agganciati a due a due. Si trattava di tentativi che costituivano ormai gli aneliti di un mondo che con le sue forme superate, con le sue caratteristiche antiche, con le sue tradizioni secolari, era destinato lentamente a spegnersi. Questa era dunque la situazione tra gli anni '50 e '60: pochi burchi procedenti a rimorchio meccanico o a traino animale o raramente motorizzati, che faticosamente riescono ad accaparrarsi qualche noleggio per il trasporto di merci sempre più povere lungo vie d'acqua ritenute inadatte.

La navigazione interna italiana per risollevarsi avrebbe dunque dovuto affrontare almeno tre ordini di problemi:

- la costruzione di nuove vie navigabili e la risistemazione a vie navigabili dei corsi d'acqua naturali, con la ricostruzione dei manufatti andati distrutti, con l'approntamento delle attrezzature portuali necessarie per lo sbarco e l'imbarco delle merci, il loro deposito, la loro manipolazione;
- il rinnovamento della flotta in esercizio riportando al livello moderno la costruzione e l'efficienza degli scafi; non più burchi in legno, incapaci di muoversi da soli, lenti ed antieconomici, ma moderne motonavi in ferro dotate di apparecchiature e di apprestamenti atti ad agevolare sotto ogni aspetto la non facile navigazione fluviale;<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Il disegno di legge n. 1688 del 21 Giugno 1955, di iniziativa ministeriale, prevedeva provvedimenti per le nuove costruzioni e per i miglioramenti al naviglio della navigazione interna con benefici per la motorizzazione di navi consistenti nell'erogazione, da parte dello Stato, di un contributo annuo, per un massimo di dieci anni, pari al 3% della spesa ritenuta occorrente.

□ la formazione e l'istruzione tecnica del personale che, sfiduciato e senza prospettive, abbandonava quelle barche che erano state per esso e per la sua famiglia, la casa e la vita, e si applicava ad altre professioni, disperdendo così un patrimonio di professionalità e di esperienza. Si trattava di evitare che lo sviluppo tecnico nel settore dei trasporti comportasse la perdita dell'occupazione al personale che fino ad allora aveva tratto i mezzi di vita dalla navigazione su natanti in parte tecnicamente superati.<sup>22</sup> La Scuola di Navigazione Interna di Governòlo è stata un punto di passaggio fra la preparazione professionale spontanea e tradizionale, che i giovani acquisivano vivendo con la famiglia nei burchi, e quella che ora era necessaria per comandare e operare nelle moderne navi della navigazione interna.

I tentativi di ripresa della rete navigabile dell'Alta Italia intrapresi negli anni '60 non sortiranno allo sviluppo auspicato ed oggi dobbiamo rilevare che quella rete non esiste più, essendo nel nostro paese i traffici fluviali limitati all'unica asta fondamentale esistente, ossia il fiume Po. Tutto questo mentre negli altri paesi d'Europa, dove già da tempo si praticava in modo efficiente e diffuso questo tipo di trasporto, e particolarmente in Francia, in Germania e Paesi

---

In riferimento ai mezzi allora in esercizio si rilevava che delle 134 mila tonnellate di portata esistenti per il trasporto di merci nelle vie navigabili, almeno il 70% era costituito da velieri del tipo "burchio" dei quali solo il 25% dotati di motore ausiliario.

Cfr.: *Concessione di un premio di demolizione a favore della navigazione interna*, in "UNII Attività svolte nel triennio 1960-62 e prospettive programmatiche dell'UNIAI", Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Venezia, 1963, pp. 107-110.

<sup>22</sup> L'incremento e l'ammodernamento della flotta ponevano il problema dell'adeguata preparazione professionale del personale, anche in relazione alla ottimale utilizzazione dei moderni ritrovati tecnologici. La camera di Commercio di Venezia distribuì gratuitamente a tutti i navigatori il manuale tecnico-pratico "il primo libro del barcaro", mentre la Camera di Commercio di Mantova promosse attraverso il Consorzio per l'Istruzione Tecnica l'istituzione di un corso per navigatori interni.

Bassi, la navigazione interna ha avuto un'evoluzione diversa, avente il Reno, il Rodano, la Senna, la Mosa, il Weser e l'Elba quali assi di traffico.

In conclusione, se nei secoli scorsi la navigazione lagunare e fluviale ha costituito la più importante via di comunicazione; se verso la metà del secolo scorso si è vista declinare in una forma che può sembrare definitiva per la concorrenza della ferrovia e del trasporto su strada, oggi è proprio il rigurgito e in certi momenti la saturazione delle arterie rotabili a riportare in primo piano la necessità di ridare concreta efficienza al trasporto idroviario.

Una rete idroviaria tecnicamente adatta agli scopi, efficiente nella sua struttura e ben articolata dal punto di vista geografico e merceologico, che facesse uso di una flotta costituita da mezzi moderni e costruiti secondo i dettami più aggiornati, sarebbe stata possibile anche da noi, dove invece troppo si è discusso se dare la preferenza alle acque chiare costituite da opere artificiali, o alle acque fluviali, soggette alle variazioni talvolta discontinue di portata, finendo col vanificare ogni tentativo di realizzare la sutura economica tra due grandi sistemi di trasporto: l'asta del Reno, che dal Mare del Nord convoglia le merci fino al porto di Basilea, e l'asta padana che da Venezia e dal Mediterraneo avrebbe potuto portare le navi fino al porto di Locarno a costituire un sistema di trasporto europeo di vasto respiro.



## Capitolo secondo: Lungo la via alzaia



*Cavallante a cavallo per facilitare un alaggio sul Po*

### 2.1

#### Il popolo del fiume

I barcaioli che navigavano i corsi d'acqua della bassa pianura Padana, immersi in un paesaggio verdeggiante punteggiato da ville, manufatti rurali e antichi opifici, non erano soli. Lungo le rive che scorrevano lentamente davanti a loro, mentre scendevano con la corrente o la risalivano trainati dai cavalli o carovane di buoi, a volte tirando essi stessi da terra le proprie barche, incontravano un'umanità variegata, protagonista di un mondo oggi scomparso.

Troppo spesso, nel ricostruire le vicende storiche, si sorvola su quanti le hanno vissute; i loro nomi, i loro lineamenti sono del tutto indefinibili, sbiaditi. Esercitavano vecchi mestieri, oggi scomparsi o radicalmente modificati, secondo regole precise e modalità che

caratterizzavano gli operatori. Pericoli e problemi comuni li legavano tra loro associandoli in corporazioni o fratellanze.

Era un mondo fatto di sacrifici e di lotta per la sopravvivenza, dal quale si traevano sostentamento e ragione d'esistenza; che richiedeva notevole esperienza ed abilità e in cui la fatica, la manualità e la sintonia con l'ambiente naturale erano fondamentali. Un mondo non sempre studiato, celebrato e riconosciuto, da cui emergono i profili delle persone: mugnai, zattieri, cavallanti, sabbionanti, cordai, osti di fiume e, accanto a loro, traghettatori, pontieri, portinai, piloti, meatori, scariolanti, lavandaie, conducevano esistenze strettamente intrecciate con un ambiente fluviale che conoscevano a palmo a palmo, che valorizzavano e salvaguardavano per poterlo sfruttare al meglio e a cui erano atavicamente legati.

Si vogliono qui lasciare emergere i tratti di alcune di queste figure, di un mondo in cui, accanto alle difficoltà del lavoro, s'intravedono luoghi ormai dimenticati o poco noti; si può seguire l'evoluzione delle persone, delle loro tradizioni, di una cultura anfibia che spaziava tra il Po e l'Isonzo e che costituisce ancora oggi un presupposto irrinunciabile per una matura rivalutazione del senso d'appartenenza alla comunità locale.

### *Munàri*

Come si è visto, fin dall'epoca romana, i fiumi che solcano la bassa pianura Padana costituivano importanti arterie di traffici ed offrivano copiose utilità, con la pesca, l'irrigazione e le attività mercantili, favorendo l'insediamento di attive popolazioni lungo le loro rive.

È a quest'epoca che si fa risalire l'invenzione del mulino idraulico, anche se sarà solo dopo il Mille che lo sviluppo dell'attività molitoria entrerà a far parte di un disegno preordinato di gestione del

territorio, raggiungendo nel Cinquecento il momento di maggior sviluppo in cui ogni villaggio ha il proprio mulino.<sup>23</sup>

In senso proprio i mulini sono gli impianti e gli apparecchi atti a macinare il grano di frumento e di mais, onde ricavarne farine commestibili. Nella bassa pianura Padana si possono sostanzialmente riscontrare due tipologie di mulini a seconda che le loro ruote siano spinte dai grandi fiumi o dai più miti corsi d'acqua risorgiva.

La prima è quella dei mulini natanti, destinata a dare il massimo rendimento sui grandi fiumi di pianura come il Po e l'Adige, dove non sopravveniva il pericolo d'arresto per le magre, essendo queste sempre relative. La seconda è quella dei mulini terragni, di solito in

---

<sup>23</sup> La prima notizia di mulini idraulici compare in una poesia del I secolo a.C. di Antipatro di Tessalonica:

*Cessate di macinare o affaticate  
donne che attendete al mulino;  
dormite fino a tardi,  
fin dopo che il gallo ha annunciato l'alba.  
Demetra infatti ha chiamato le Ninfe  
a far esse il lavoro  
delle vostre mani;  
ed esse, saltando giulive contro la ruota,  
fanno girare l'asse  
che con le sue pale rotanti  
muove a torno le macine  
fatte venire d'oltremare da Nisia.*

Il primo mulino ad acqua fu sicuramente ad asse verticale e ruota orizzontale e veniva costruito su pilastri su di un ruscello o altro corso d'acqua. Questo tipo di mulino greco si diffonde rapidamente in tutta l'Europa. La velocità rispetto alle mole azionate a mano non aumenta: diminuisce soltanto la fatica dell'uomo. Tale mulino, poi, non è adatto ai grandi fiumi della pianura, ricchi sì di acqua, ma troppo lenta. La sua evoluzione nella forma definitiva è descritta da Vitruvio nel *De Architectura*. Egli lo chiamerà *Hydraletes*; è un tipo di mulino con ruota verticale che consente, grazie ad un complesso gioco di ruote dentate, un maggior numero di giri della mola rispetto alla ruota e quindi una maggiore rapidità e qualità di macinazione. Cfr.: Beggio G., *I mulini natanti dell'Adige. Saggio terminologico con notazioni storico-folkloristiche*, Firenze, Olschki, 1969, p.7.

muratura, caratterizzati dalla gran ruota verticale a pale, in grado di sfruttare in modo più stabile e sicuro l'energia idrica dei fiumi di risorgiva dalla portata costante e generosa.<sup>24</sup>

La ruota è senza dubbio la parte più suggestiva del mulino. Essa gira su di un asse disposto orizzontalmente, il fuso, al quale è fissata e il cui movimento è trasmesso alla macina, disposta orizzontalmente all'interno del mulino, attraverso un gioco di ingranaggi abbastanza complesso. La macina è composta di due mole, la "giacente" e la "corrente", ossia quella che gira, le cui facce interne sono porose e una, la prima, leggermente convessa, l'altra concava, per permettere alla farina di scivolare meglio verso l'esterno. Le mole col tempo perdevano la propria porosità costringendo il mugnaio ad un faticoso lavoro per smontare la pesante macina e ripristinare la ruvidità della superficie lavorante con una speciale martellina.

La più efficace interpretazione del mulino idraulico fu quella dei mulini natanti, agevolmente spostabili avanti o indietro, al largo o a riva, con corde, catene, remi o ancore. La loro comparsa si può far risalire a poco prima del Mille e li vide diffondersi rapidamente lungo i grandi fiumi di pianura dove ancora nei primi decenni del Novecento si potevano incontrare a gruppi molto vicini, dato che i mugnai avevano spesso bisogno di reciproco aiuto, si trattasse di smontare una macina o di risollevarne un galleggiante affondato.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup> Sulle diverse tipologie dei mulini si veda:  
Pitteri M., *Tipologie dei mulini ad acqua*, in *Archeologia industriale nel Veneto*, a cura di Franco Marcuso, Venezia, Giunta Regionale del Veneto, Silvana editoriale, 1990, pp.115-119.

<sup>25</sup> Nella sua forma classica il mulino natante si componeva di tre barconi affiancati (*sandón da tèra*, *sandóna* e *antàn*) – i primi due molto vicini, l'ultimo ben distanziato. Sui primi due gravavano il meccanismo molitorio e la "casa" con le macine, i sacchi di grano e di farina, nonché il letto e gli attrezzi vari. Tra questi e l'ultimo c'è la grande ruota a pale.

La loro posizione era scrupolosamente segnata nelle carte topografiche come nei registri comunali e non poteva essere lasciata senza un'apposita autorizzazione. Nei confronti dei mugnai regolamenti e prescrizioni si susseguirono ininterrotti tanto che, là dove erano più numerosi, come a Verona o sul Po, erano riuniti in corporazioni o fraglie per tutelare i propri interessi.

I barcari erano sempre in competizione con i mugnai ai quali sia che discendessero la corrente, sia che la risalissero sotto attraglio, contendevano il filone d'acqua dove il fondale era più profondo. A questo proposito ricorda Cappelozza:

C: Quésti sé i famósi muini de l'Àdige, natànti.

**M: Perché quésti i li spostàva a secónda dé-e piéne, a secónda...**

C: Sì, bisògnàva che i li portàsse sénpre... perché il fiùme, a vòlte, se spòsta. Êa sàbia se spòsta, su 'na nòte se càmbia canàe. Aêóra êóri i li spostàva, però i veniva ancorà sul filóne d'acqua, dóve che ghe jèra aqua che coréva de più, ma dóve che êa coréva de più jèra anca più fóno, ghe jèra anca êa navigazió, sicché fra barcàri e muinàri sé sénpre sta 'na guèra, jèra 'na guèra.<sup>26</sup>

I mulini natanti costituivano, dunque, un ostacolo alla navigazione costringendo i barcari a segnalare per tempo, con il corno e alla voce, il loro passaggio, perché i mugnai potessero spostarsi. In risalita, poi, i barcari dovevano far passare l'alzana sopra il mulino senza danneggiarlo. A tal fine il mugnaio stesso era munito di una lunga pertica, biforcata sulla cima, con la quale sollevava l'alzana fino a farla scorrere sul *penèlo*, una sorta di corrimano di legno che

---

Cfr.: Beggio G., *I mulini natanti dell'Adige. Saggio terminologico con notazioni storico-folkloristiche*, Firenze, Olschki, 1969, pp.19-27.

<sup>26</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 08.02.2011.

protegeva il fragile tetto di paglia dei mulini, e farle superare la struttura.

I mugnai, come i barcari, erano gente dura e rude, ma anche allegra e, aldilà degli impropri scherzosi che si scambiavano, spesso con pesanti allusioni all'onorabilità delle rispettive madri, mogli o sorelle, erano amici e si aiutavano spesso, non disdegnando nemmeno di fare un po' di contrabbando con i barcari che, provenendo da Chioggia o Venezia, risalivano la corrente.

La preminenza riconosciuta da sempre alla navigazione rispetto agli altri usi delle acque determinò, negli anni tra le due guerre, in concomitanza con la comparsa dei moderni impianti a cilindri mossi da energia elettrica, la scomparsa dei mulini natanti e dei vecchi mugnai, negando loro i permessi di costruzione di nuovi mulini e concedendo dei premi a chi li demoliva. Andò così perduto un importante patrimonio per gli studi storici, etnologici e tecnologici.

### *Zatèri*

Pressoché nello stesso periodo scomparvero i protagonisti di un altro mestiere di antico rango, quello degli zattieri e *menadàs*, ossia gli addetti al trasporto del legname che per fluitazione, sciolta o legata, era condotto dai boschi alpini e prealpini fino al mare, a rifornire soprattutto il grande arsenale veneziano.

La loro attività risale ai tempi remoti; basti pensare alla corporazione dei *dendròfori* che in età romana riuniva coloro che si occupavano della gestione dei boschi e del trasporto del legname.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Vanno senz'altro citati i due cippi monumentali rinvenuti a Belluno e Feltre, antichi municipi romani, che ricordano la corporazione dei dendrofori, mentre una più cospicua documentazione è disponibile dal secolo XIII e nel '400.

Cfr.: Olivier U., *Zattere, zattieri e menadàs del Piave*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998), pp.161-170.

Ma fu nel Medioevo, con l'infittirsi del commercio del legname con Venezia e le altre città venete, che l'importanza degli zattieri aumentò e nel 1462 si riunirono in corporazione dandosi uno statuto.<sup>28</sup>

La fluitazione del legname nella regione padana seguiva quelle che erano le più importanti direttrici del Nordest della penisola, ossia i bacini fluviali di Brenta, Adige e Piave.

La costruzione delle zattere era possibile là dove esistevano sufficienti quantità d'acqua fluente, con fondali di almeno un metro, mentre più a monte si poteva utilizzare la forza trascinante dell'acqua immettendo nel fiume i singoli tronchi che erano affidati alla corrente e poi raccolti in luoghi prestabiliti appositamente attrezzati. Era questa la funzione dei *Cidoli*, una sorta di sbarramenti atti a far passare l'acqua e a trattenere i tronchi che venivano quindi convogliati alle segherie dove erano riconosciuti e recuperati dai rispettivi proprietari.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup> La fraglia degli zattieri ottenne nel 1462 dal Maggior Consiglio cittadino di Belluno l'autorizzazione per la propria "Scuola dei zater di Civaldi di Belluno". Vi si accedeva su presentazione o per discendenza, dietro pagamento delle quote annuali d'iscrizione e con l'approvazione degli altri iscritti. Nel 1492, con la dogale di Agostino Barbarigo, gli statuti rinnovati degli zattieri del Piave acquisirono la massima solennità. Cfr.: Ceiner Viel O., *Dell'arte di "navegar per la Piave". Lo "statutum" della fraglia dei "zater" di San Nicolò di Belluno*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di Daniela Perco, Castellavazzo, Comune di Castellavazzo, 1988, pp.35-76.

<sup>29</sup> La prima operazione dopo l'abbattimento consisteva nella "segnatura" della pianta mediante il cosiddetto *séin de ciàsa*, cioè delle tacche variamente disposte dato che ogni famiglia o ditta commerciale disponeva di *node* o marchi ben differenziati, eseguiti con uno speciale arnese, il *fer de séina*. Cfr.: Pellegrini G.B., *Appunti sulla terminologia della fluitazione nell'Italia Nord-orientale*, in *Ibid.*, p.219.

Qui si chiudeva la *menàda* vera e propria e cominciava la costruzione delle zattere che gli zattieri avrebbero condotto fino alla pianura.

La zattera "tipo" è formata con travi squadrate o taglie commerciali ed è composta di tre o cinque moduli, chiamati *còpole*, larghe circa quattro metri e lunghe quattro e venti. Le taglie venivano forate in testa e in coda e legate tra loro per mezzo di polloni di nocciolo opportunamente snervati (*sache*). I vari moduli incernierati tra loro, potevano snodarsi per l'onda del fiume mantenendo teste e code allo stesso livello. Sulle *còpole* di testa e di coda venivano fissati i supporti (*postèl*) per i remi, quest'ultimi lunghi circa cinque metri e formati da un robusto palo solidale, nell'estremità pescante, ad una pala di legno lunga circa un metro e mezzo. Uno schema costruttivo che riprende, nella sostanza, la tipologia descritta da Omero nell'Odissea.<sup>30</sup>

L'equipaggio di base di una zattera era costituito dal *caporàl de manamèstro*, il capozattera, e dal *caporàl de manafànt*, posizionati rispettivamente a sinistra e a destra della *còpola* di testa; due *codàgn* sulla *còpola* di coda. Spesso i vari componenti appartenevano ad una stessa famiglia, tutti comunque dovevano ubbidienza al capozattera e rispettare il parere dei membri più anziani.

---

<sup>30</sup> Ulisse ottiene da Calipso il permesso di mettere in opera il suo natante: "Egli a tagliar tronchi si mise e fu l'opera breve. Ne battè venti fra tutti, poi li disgrossò con la scure, poi li squadro con cura, stendendovi sopra lo spago. Portò Calipso intanto, divina signora i trivelli. E Ulisse tutti i travi forò, li connesse l'un l'altro, poi li saldò con incastri, con fitte compagini di chiodi (...) In tal modo s'affacendava Ulisse d'attorno alla zattera grande. I madieri piantò, li congiunse di fitti ginocchi". Omero, *Odissea*, V, vv. 213-236, 239-240. Trad. E. Romagnoli, Bologna 1932. Cfr.: Šebesta G., *Struttura - evoluzione della zattera*, in *La via del fiume. Dalle Dolomiti a Venezia*, a cura di Giovanni Caniato, Verona, Cierre, 1993, p. 183.

Gli zattieri erano abili navigatori fluviali; scendevano il fiume suddividendo il percorso in più tappe dandosi il cambio in una specie di staffetta. Il viaggio di ritorno, la *sgambàda*, che poteva superare i trenta chilometri, era fatto a piedi e spesso nella giornata. La zattera che scendeva lungo il fiume carica di merci varie e spesso di alcuni passeggeri, affrontava un viaggio periglioso a volte funestato da incidenti di cui sono testimonianza i numerosi *ex voto* per scampato pericolo offerti a San Nicolò, il loro santo protettore. A volte, infatti, le zattere affondavano dopo aver urtato contro delle rocce e conduttori e passeggeri venivano sbalzati in acqua; molti sono i documenti che registrano eventi luttuosi.<sup>31</sup>

E' interessante il resoconto di uno di questi viaggi tra Perarolo e Belluno, compiuto da Napoleone Lozzi che nel 1899 scriveva nella rivista della "Società Alpine delle Giulie":

*Quando si giunse al luogo dell'imbarco, una brigata chiassosa di zateri allineava le ultime travi, marcavano le assi, assicuravano con gli ultimi legacci le parti vitali del bizzarro veicolo che doveva portarci a Longarone. A Perarolo il Piave non è più nella sua infanzia, sebbene conservi di essa il candore incantevole...; il comando secco del capo zattieri, il colpo di remo che ci dirige, risolutamente nel mezzo del fiume, il coro dei saluti e degli auguri si elevano dalla sponda. Perarolo che sparisce al primo svolta... la zattera segue normalmente il tronco principale del fiume e serpeggia con esso a curve ora strette ora ampie, zitta e velocissima; passa sotto un masso fuori piombo, guizza tra i fogliami, s'interna in una gola, esce libera in un ampio bacino... passano casette rustiche, isolate o a gruppi, passano molini, ponti, segherie; dalle valli secondarie affluenti d'ogni grandezza s'uniscono al Piave... non sempre, però, si corre così*

---

<sup>31</sup> Cfr.: Losso F., *Fiumane, zattieri e ponti*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di Daniela Perco, Castellavazzo, Comune di Castellavazzo, 1988, pp.147-176.

*tranquillamente; gl'incidenti abbondano ed offrono la nota seria od allegra, secondo la natura loro... ma queste impazienze, queste irrequietezze, queste agitazioni sono ad esuberanza compensate da alcuni punti, i più belli, i più superbi del tragitto, che non hanno riscontro, che si elevano al di sopra d'ogni superlativo, oltre ogni azzardata similitudine: le cascate. Ce ne sono cinque o sei... ci siamo: i due provieri lasciano i remi, si curvano, si afferrano alla corda, la prima parte della zattera cigola, si piega, precipita, dispare. Dietro a noi ritto, fiero e impassibile come il dio delle tempeste il capo zattera dà col suo remo l'ultimo colpo direttivo, poi s'abbassa, si assicura anche lui. Ecco l'attimo: numi dell'abisso! L'appoggio ci manca sotto; le dita si aggrappano alle travi, si aggrovigliano alle corde, ai legacci, quindi con un altissimo grido di entusiasmo sprofondiamo ebbri d'emozione, lambiti da un'onda di spuma avvolti da un diluvio di spruzzi argentini... quanti arenamenti da Longarone a Belluno! Che sforzi di braccia e d'ingegno per rimetterci in corso! Il nostro viaggio finisce qui ma non è qui che il viaggio della zattera finisce. Sull'ampia rotaia liquida, passerà altre chiuse, vedrà altre città, altre borgate, altre rive feconde; correrà ancora... tra sparsi casolari, campagne solitarie, tra filari di pioppi... laggiù nell'immensa pace delle sconfinite pianure venete.<sup>32</sup>*

Gli zattieri erano uomini forti, dal portamento fiero e ardito. Dei veri anfibi che si slanciavano nell'acqua pronti ad immergersi fino alla cintura per riavviare la zattera che si è impacciata in qualche sinuosità o per imprigionare qualche tavola che si è divisa dalle altre. Erano uomini anche temuti, in quanto sempre armati dei loro attrezzi del mestiere, *anghèr* e *manarìn*, e sempre pronti ad usarli, soprattutto dopo aver bevuto. I loro rapporti con la popolazione dei territori che attraversavano erano spesso conflittuali; numerosi

---

<sup>32</sup> Brolati P., *Bosco da remi. Racconto teatrale delle vicende degli zattieri della Piave*, Venezia, Centro Internazionale della Grafica, 2006, p.27.

sono i processi che li riguardano e spesso erano puniti pesantemente anche rispetto a crimini identici commessi dai residenti. Una sorta di criminalizzazione di una categoria di lavoratori, stranieri per di più, i cui connotati, primo fra tutti il 'vagabondare', veniva sentito come conturbante. Accomunati in questo ai barcari, altra categoria che non ha mai goduto di buona fama, proprio perché il loro nomadismo li sottraeva a quel controllo sociale che le altre categorie di lavoratori erano invece costrette a subire.<sup>33</sup> Tensioni sopite, vecchi rancori, screzi e torti esplodevano immancabilmente all'osteria, punto di sosta obbligato, specie nelle fredde serate tardo autunnali.

Entrare a far parte della categoria degli zattieri non era semplice; la selezione era drastica a cominciare fin dall'adolescenza. Un tirocinio molto duro, necessario per apprendere i segreti del fiume ed imparare ad affrontarne le insidie, perché qualsiasi imprudenza o mossa sbagliata poteva risultare catastrofica. Se ai ragazzini fin dagli otto, nove anni, veniva affidato qualche piccolo incarico durante la fase di costruzione delle zattere, come portare i *sagòt* (corde) o le *sache*, solo all'età di 18-19 anni potevano partecipare attivamente alla costruzione e cominciare a navigare come *codàgn*.

---

<sup>33</sup> Si veda a questo proposito quanto scrive Tomaso Garzoni ancora alla fine del '500: *...son detti i barcaruòli gente del diavolo per il più, infideli, bestemmiatori, ubbriachi, spergiuri, sfrosatori di daci, senza coscienza al mondo e senza vergogna d'alcuna sorte, à quali meglio starebbe tirar l'alzana che à cavalli da nuolo, o che facessero vela come fece il Riccamatore da Fermo con la pelle sdruscita dal resto della carne. In questi son congregati come in un mucchio tutti i vitij de gli altri, et nelle barche loro s'impara quanto di tristo sa un soldato, quanto di ghiotto sa un mercante, quanto di reo sa un ruffiano, quanto di cattivo sa un hebreo, quanto di furbo sa un scolare, quanto di maladetto sa una meretrice, e tutta la somma si riversica addosso al barcaruòlo, il quale si tiene a mente il tutto, et se ne serve quando bisogna a luogo, e tempo.*

Garzoni T., *La Piazza universale di tutte le professioni del mondo nuovamente ristampata e posta in luce*, Venezia, Appresso Gio. Battista Somasco, 1589, pp. 868-869.

Come per la navigazione interna anche per la fluitazione legata il decadimento e infine la scomparsa delle zattere fu determinato dallo sviluppo della ferrovia, dal miglioramento delle strade che consentì di trasportare le *tàje* con i carri trainati da cavalli e, più tardi, con i camion; ma soprattutto gli sbarramenti delle centrali elettriche e i prelevamenti a scopo irriguo ne determinarono la cessazione definitiva sul finire degli anni venti del Novecento.

Molti degli zattieri italiani scelsero quindi di emigrare e si spinsero verso l’Austria, le terre rumene e le città caucasiche, dove a volte si trasferirono definitivamente formando nuove famiglie con gente del posto.

### *Cavaèanti*

La navigazione risalente, prima dell’introduzione dei rimorchiatori e della motorizzazione dei burchi, per vincere l’impeto della corrente doveva ricorrere all’attiraglio con cavalli o buoi, come sul Sile dopo la Celestia. Gli animali trainavano la barca camminando lungo il sentiero che fiancheggiava fiumi e canali. Questa è la via alzaia e lungo il suo percorso sull’argine s’incontravano le *restère*, delle stazioni di sosta dove i barcari potevano prendere a nolo gli animali necessari al traino delle barche.

I barcari sapevano bene dove si trovavano queste *restère* che, almeno fino alla fine del secolo XVIII erano regolate da precise disposizioni che miravano ad una condotta sollecita per garantire la maggior rapidità possibile dei trasporti, soprattutto di quelle merci che si concentravano in determinati periodi, tanto che l’antico diritto di traino dei natanti era finito sotto il potere dello Stato e assoggettato al controllo fiscale di potenti famiglie dell’aristocrazia veneziana. Questo creava non pochi problemi ai cavallanti in quanto l’incostanza dei trasporti non consentiva ai proprietari d’attiraglio di provvedere un adeguato numero di animali senza correre il rischio

che molti di questi rimanessero oziosi in stalla per settimane. Per contro, dopo la caduta della Repubblica Veneta, non sempre le cose per i cavallanti andarono meglio perché se alcuni, vuoi per consuetudine tramandata nel tempo, vuoi per la vicinanza delle loro abitazioni al fiume, avevano il lavoro assicurato, gli altri, in mancanza di norme o regole scritte, dovevano conquistarselo con la precisione del servizio, facendosi concorrenza sui prezzi e, là dove non c'era un *comandarèss* o una *comandarèssa* che trattassero i noli e che ripartissero equamente i turni, anche scontrandosi fisicamente tra loro o con i *cariòti*, carrettieri possessori di un paio di cavalli ai quali anche facevano gola quei pochi soldi che si potevano guadagnare tirando barche.<sup>34</sup>

I cavallanti, tranne che sul Po o sull'Adige dove erano dediti a tempo pieno a questo mestiere, erano contadini impegnati anche nei lavori di campagna, che integravano con l'attiraglio le loro magre entrate. Così i barcari, arrivati sulle *restère*, spesso dovevano dar loro la voce o mandare qualcuno a chiamarli.

Il mestiere del cavallante comportava grossi sacrifici, dall'alzarsi presto il mattino al camminare anche cinque, sei ore, col cavallo sotto tiro, prestando attenzione che l'animale camminasse con passo regolare, senza strappi (a *passo de morto* era detto, perché come quello lento e cadenzato di quando si accompagna un morto), per poi tornarsene indietro sempre a piedi.<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Il *comandaress* o *comandaressa* era una figura che caratterizzava le *restère* del Sile a partire dalla terza, dove più difficile e impegnativo si faceva l'attiraglio dei barconi, e che "aveva il delicato compito di organizzare i proprietari di buoi in maniera che ad ognuno, nell'arco di un mese, fossero garantite le stesse possibilità di lavoro".  
Cfr.: Pavan C., *Il Sile: alla scoperta del fiume*, Treviso, 1989, p.249.

<sup>35</sup> Si vedano, a tal proposito, le testimonianze raccolte da Camillo Pavan in *Ibid.*, pp.175, 207-208.

I cavallanti erano poveri e i loro cavalli erano spesso ronzini acquistati per pochi soldi sul mercato del bestiame; del resto erano tutti cavalli addestrati, perché per esercitare questo mestiere bisognava avere una sensibilità particolare e spirito di osservazione. Il cavallante conosceva bene i propri animali e sapeva esattamente cosa poteva chiedere loro, come utilizzarne tutte le energie e quando invece farli riposare e prodigargli le cure necessarie. I cavalli addetti a questo servizio faticavano molto, sempre sotto sforzo, ma questa era una condizione che dividevano anche gli esseri umani se è vero il detto "Òmo de fornàsa, fémena de risèra e cavàl de restèra no dura `na vita intiera". Ancora oggi sul Sile, al "Vòlto del Manganèl", quella curva ad angolo acuto tormento di barcarì e cavallanti, là dove il fiume entra in città dopo il porto di Fiera, come riporta Camillo Pavan:

*Testimonianza dell'immane fatica delle bestie, e della bravura di barcarì, peòti e tiranti sono i quattro grossi pilastri in pietra d'Istria posti sul ciglio della restera. A vederli da terra potranno sembrare dei volgari paracarri, o semplicemente passare inosservati, sommersi come sono molto spesso dall'erba alta della riva. Ma a guardarli dal loro giusto punto di vista, cioè dal fiume, ci sembreranno delle enigmatiche ed inquietanti sculture di lontane civiltà precolombiane, con la differenza che i segni incisi nella pietra non sono opera dello scalpello di un artista ma sono stati scolpiti, giorno dopo giorno, dalle corde metalliche con cui i buoi trainavano i barconi in questa difficile curva.<sup>36</sup>*

Uno degli strumenti più importanti del cavallante era il *comàcio*, un collare di cuoio adatto alla base del collo dell'animale e munito di ganci ai quali si fissavano i *tiradóri* (tirelle), a loro volta collegati al *baêansìn* (bilancino). Spesso i cavallanti se lo costruivano da soli

---

<sup>36</sup> Ibid., p.24

rivestendo con tela di sacco la struttura lignea e imbottendolo con l'esca della palude (carice). C'erano poi la cavezza, il morso e la *scùria*, una frusta costituita da un manico di legno di bagolaro, sul quale era attaccato *el copìn*, una sottile striscia di *scòrso de porsèl* (cotica di maiale) essicato.

Il cavallante doveva avere molta cura di tutto questo materiale che doveva essere conservato in perfetto ordine, pulito e ben ingrassato in modo da rimanere morbido, se non voleva che lo sfregamento delle bardature sulla pelle fiaccassero l'animale. Spesso i vizi o i difetti che si riscontravano nei cavalli trovavano ragione della loro origine nel cattivo governo che questi avevano subito nella stalla; ma l'ambizione di ogni cavallante era proprio quella di avere un cavallo più forte degli altri.

Per l'attiraglio i barcarì fissavano l'estremità di un cavo (*alzàna*) alla bitta di poppa dell'imbarcazione (*màncoêo*) e l'altro capo al bilancino del cavallo. Una briglia rinviava l'alzana al tronco dell'albero di prua perché restasse ben alta in modo da facilitare l'avanzamento del natante riducendo lo sforzo dell'animale e a impedire il danneggiamento dell'argine. A questo proposito, infatti, le leggi parlavano chiaro e prevedevano il taglio dell'alzana e il divieto di proseguire la navigazione per quelle barche che non avessero l'albero sufficientemente alto.

I cavallanti hanno lavorato fino agli anni Cinquanta del secolo scorso, tranne che sul Po, dove l'attiraglio animale è finito molto prima che nei fiumi o canali vicini. Sul Po, infatti, sono stati utilizzati prima che altrove i rimorchiatori; qui il traino con animali era più complesso che altrove per via della forte corrente e per la variabile praticabilità delle *restére*.<sup>37</sup>

---

<sup>37</sup> Cfr.: Bovolenta M., *I cavallanti lungo il Po*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998) pp. 193-210.

Così già dagli anni Trenta del Novecento i cavallanti sono andati progressivamente scomparendo anche se non sono mancate forme di resistenza con episodi di protesta di tipo luddistico che hanno visto gli ultimi cavallanti lanciare sassi dai ponti sopra i primi rimorchiatori o per tentare di colpire le eliche dei primi burchi motorizzati.

Oggi i cavallanti costituiscono una tradizione che, anche se scomparsa, ha lasciato una traccia profonda, soprattutto in chi, come i barcari, li ha conosciuti, e rientrano a pieno titolo tra le figure leggendarie delle passate tradizioni fluviali così importanti per la conoscenza e la comprensione di stili di vita molto distanti da quelli attuali.

### *Sabionànti*

Tra i vecchi mestieri d'acqua merita di essere inserito quello dei *sabionànti*, che se per certi aspetti era vicino al mondo dei barcari, costituiva tuttavia qualcosa di diverso, con specifiche connotazioni. Ricorda Cappelozza:

**M: Anca se, tuto sommàto, no sé che gavévi... esáttaménte vòjo dir, el stéso mestierà. Quésti, par dir, còsa gèra, sabionànti...**

C: Sì sabionànti. Beh, cóme barca no i ghéva êa navigasiòn che gavévimo noàltri. Êóri navigàva in lagùna; co un tòco de strassa de véa i andàva avànti indrìo e vòjo dirte, êóri jèra sóeo própìo carioèànti, che i se caricàva êa sàbia, ti ghe visto e fotografie, col baión insóma, ecco. Giustaménte i ciamàvimo i sabionànti, i marinànti, i marinànti che i jèra i sabionànti. Invésse da Ciòsa no ghe jèra barcàri; ghe ne jèra uno do, insóma, che gavéa i bùrci, parchè êóri gavèa êa péscà, n'altro móndo.<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 07.06.2011.

Si tratta di un mestiere antico, esercitato fino all'inizio del secolo scorso con piccoli battelli, che ha avuto un forte sviluppo dall'inizio del Novecento e soprattutto negli anni Quaranta e Cinquanta in concomitanza con l'incremento delle attività edili e il conseguente aumento della domanda di sabbia.

C: E barche de Sotomarina caricàva sàbia e dòpo i êa portàva a Venèsia, a Venèsia o Mestre.

**M: Ah èco, êa sàbia i êa racogliéva per poi diésimo, uti-isàrla...**

C: Per costruzioni.

**M: Ma anche per rénder piú navigàbile...**

C: No, no no jèra quèsto. Jèra sóêo parché êóri ghe serviva êa sàbia. E da dire, una còsa mólto interessànte a savére, che êa sàbia del Brenta êa jèra êa sàbia miglióre per le costruzioni. Parché? Parché êa sé gròssa. No êa sé fina fina fina. Parché se 'ndémo sul Po êa sé limo e quèa sé bóna a fare e pière, i matóni. Invése quèsta sàbia qua per le costruzioni sé oro, sé oro. Parché? Parché el Brenta sé un fiume córto, un fiume de rapìna. Se mi vado sóra Padova ghèmo già êa giàra, quindi êa se fa su vinti, trénta chiòmetri, êa sàbia, diésimo cósi.<sup>39</sup>

Il termine *sabionànti* si è imposto rispetto ad altri, come *sabionàri* piú diffuso nell'area padovana o *sabionèri* in quella veneziana, per l'importanza che quest'attività aveva acquisito a Sottomarina, tanto da essere considerata come metafora del paese e delle sue condizioni di sviluppo dalla metà del secolo scorso.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 08.02.2011.

<sup>40</sup> Sulla storia dei *sabionànti* di Sottomarina si veda: Tiozzo P.G., *I sabionànti di Sottomarina: un'esperienza culturale intorno all'identità locale*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della*

Una corporazione di *renaiuòli* o *sabionèri* è presente a Venezia fin dal 1280 e si manterrà in vita fino alla fine del secolo XVIII, quando si aprirà a chiunque la possibilità di trasportare sabbia o venderla.

Era certamente un mestiere marginale che trovò occasione di sviluppo nel borgo di Sottomarina, dove s'inserì come attività complementare ad altre, legate al trasporto e agli orti, grazie anche alla posizione geografica della città, posta tra la laguna e le foci di fiumi ricchi di sabbia dolce come il Bacchiglione e il Brenta. Un'attività che si colloca a cavallo di una struttura economica essenzialmente dualistica che risente di un duplice substrato culturale: da una parte quello marginale e periferico improntato ad un'economia di sussistenza, dall'altra quello emergente di tipo moderno e imprenditoriale, seguendo i radicali mutamenti che hanno caratterizzato questo mestiere soprattutto nel corso dell'ultimo secolo.

Il mestiere del *sabionànte*, pur nelle sue diverse fasi, è sempre stato condotto a livello familiare coinvolgendo nell'organizzazione lavorativa mogli e figli. L'addestramento dei bambini iniziava fin dall'età di sette, otto anni, con l'affidamento di compiti semplici, quali asciugare la barca dall'acqua, che in ogni modo li introducevano ai segreti del mestiere, per poi passare ad altri più difficili e faticosi come aiutare a sollevare il *baión*, tanto che a tredici, quattordici anni potevano coadiuvare i genitori in tutte le operazioni che il lavoro richiedeva.

A differenza che nelle altre categorie di lavoratori legati al fiume per i quali sarebbe apparso inconcepibile, tra i *sabionànti*, la donna ha

---

*navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998) pp.67-84;

Boscolo F., Gibin C., Tiozzo P.G. (a cura di), *Un mestiere, un paese: i sabionànti di Sottomarina*, Venezia, Marsilio, 1986.

Per quanto riguarda l'affermazione del termine, si veda la nota linguistica di Manlio Cortelazzo, *Ibid.*, p. 7.

svolto un ruolo attivo, di partecipazione, svolgendo compiti pesanti e non secondari. La moglie del *sabionànte* aiutava il marito a sollevare il *baión* carico, e a lei era affidato l'incarico di trainare la barca con la *sèngia* quando si trattava di risalire il fiume, perché i magri introiti non permettevano di prendere a nolo i cavallanti, oltre che il dover preparare pranzo e cena. Certo erano donne robuste, già abituate a condurre a remi la barca per trasportare gli ortaggi al mercato, tanto da consentire loro di partecipare alle regate veneziane ed uscirne spesso vittoriose.

L'attività dei *sabionànti* si svolgeva soprattutto con un'imbarcazione chiamata dai barcaroli "barchéto marinànte", un burchio più piccolo di quelli usati dai barcaroli per i trasporti, lungo in genere sui diciannove, venti metri, per quattro metri e mezzo di larghezza. Aveva un solo albero a prua e una, a volte due stive, una portata che variava dai 260 ai 400 quintali e impiegava un equipaggio di cinque, sei persone.

Il mestiere richiedeva una forte conoscenza della cultura della navigazione fluviale e lagunare per sfruttare negli spostamenti di volta in volta, il vento, i movimenti delle maree o l'altezza dell'acqua per caricare la sabbia o condurla a destinazione; ma anche una gran perizia tecnica legata al mestiere per la ricerca dei siti più sabbiosi, il modo di fermare la barca e "pescare" la sabbia nel modo più sicuro e propizio.

I *sabionànti*, fino al secondo dopoguerra, hanno scandagliato ed escavato il fiume Brenta fino a Rosara e il Bacchiglione fino a Pontelongo. Sull'Adige, a partire da Cavanella, si è cominciato negli anni '60, scendendo fino alla foce o risalendo fino a Ca' Briani; nel Po, dagli anni '70, scavavano verso Mazzorno, poi fino oltre Bottrighe e in seguito nei vari rami deltizi. A Nord della laguna i *sabionànti* si sono spinti anche nel Sile, fino oltre Silea.

Lo strumento principale del *sabionànte*, che lo ha accompagnato per molti anni nel suo lavoro ed è divenuto il simbolo di questa tradizione, è il *baión*. Quest'attrezzo è costituito da un lungo e robusto palo di legno, di oltre sette metri, che s'innestava su una struttura metallica fatta ad unghia rialzata, sulla quale era fissato un sacco di tela di canapa capace di contenere dai 40 ai 50 chilogrammi di sabbia. Fino alla metà degli anni cinquanta la raccolta della sabbia era effettuata esclusivamente con quest'attrezzo; solo in seguito cominciarono ad essere installate sulle imbarcazioni le prime gru escavatrici, passando prima per lo sperimentale "baión meccanico", azionato da un verricello collegato ad un sistema di carrucole, che per la sua macchinosità si dimostrò poco adatto allo scopo.

Il *sabionànte* ricercava il punto di scavo tastando il fondo del fiume con il remo; muovendolo dall'alto al basso e ascoltandone il 'suono', riusciva a capire se il fondo era fangoso o sabbioso e anche di che tipo di sabbia si trattava, se grossa o fine.

La giornata del *sabionànte* era molto lunga. Prima della motorizzazione i *sabionànti* partivano verso le tre del mattino e facevano ritorno la sera all'imbrunire. Essi si muovevano generalmente in flotta poiché, oltre agli orari di percorrenza determinati come si è detto dalle maree, i permessi d'escavazione erano concessi per un determinato tratto del fiume. Altre ragioni si possono individuare nella presenza di forme di solidarietà tra lavoratori, spesso legati da vincoli di parentela, che non di rado si estendevano alle altre categorie legate alla navigazione interna alle quali li accomunava il fatto di operare con la barca e di usare fiumi e canali come vie di comunicazione.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Si veda, a questo proposito, la testimonianza del barcaro Riccardo Cappellozza, "I sabionànti marinànti ga salvà êa me barca", *infra*, p. 125-127.

Col finire degli anni Cinquanta, assieme al declino della navigazione interna, scompaiono anche i burchi dei *sabionànti*. Non tanto perché questa attività fosse entrata in crisi che, anzi, il mercato della sabbia con l'incremento dell'attività edilizia, tira. Sono le caratteristiche di questi mezzi che per velocità e stazza non sono più adeguati alle esigenze del mercato. Così i vecchi burchi sono abbandonati lungo i fiumi o nei pressi d'alcune aree lagunari e sostituiti, prima da motogabarre di dimensioni superiori ai 500 quintali e infine dalle motonavi di ferro, di una lunghezza superiore ai 35 metri e una portata tra i 2500 e 6000 quintali.

### *Canevini*

I *canevini* erano i cordai, costruttori dei tradizionali cavi in canapa, la cui attività, sebbene non si svolgesse sull'acqua, era strettamente intrecciata a quella delle categorie precedenti. Essi hanno svolto un ruolo importante nell'ambito della cultura e dell'economia "marinara", poiché hanno fornito a questo settore tutto il materiale di supporto e d'armamento esterno necessari alla funzionalità di un natante.<sup>42</sup> Almeno fino agli anni Quaranta del Novecento, tutti i cavi in dotazione ai natanti, dalle più grosse gòmene alle più sottili sàgole, erano costruiti con la canapa. Si tratta di una pianta erbacea annua della famiglia delle cannabacee, d'origine orientale, un tempo estesamente coltivata in Grecia e Turchia per la fibra che se ne ricavava. In Italia la sua coltivazione fu introdotta soprattutto dal XVI secolo, dopo che Venezia, avendo perduto il controllo delle colonie d'oriente e delle isole dell'Egeo, ne

---

<sup>42</sup> Si veda in appendice (A1) l'inventario del burchio "Sergio", della ditta Bonafini, allegato alla richiesta di rimborso per danni di guerra in seguito all'affondamento del natante nel corso del secondo conflitto mondiale, dal quale risulta che l'imbarcazione disponeva di oltre 2400 metri di cavi di canapa di vario tipo.

impose la coltivazione nella bassa padovana (Montagnana, Lozzo Atesino), estendendosi poi nel cavarzerese e in tempi più recenti in Emilia e nel Polesine.

I *canevini* si procuravano la canapa in parte presso i privati agricoltori locali e in parte nei numerosi empori sparsi nella regione da loro riforniti di tutti i tipi di cavi, corde e spaghi.

Le fasi della lavorazione prevedevano la macerazione delle piante che venivano tagliate alla base e tenute a lungo immerse nell'acqua stagnante. Dopo averla fatta asciugare molto bene, la canapa veniva lavorata con la gramola, una macchina costituita di due tronchi articolati tra loro; uno aveva nel lato della lunghezza una scanalatura mentre l'altro era fatto a lama di coltello. L'operazione di gramolatura serviva a spezzettare, rompere, maciullare la canapa liberandola della parte legnosa. A questo punto la canapa poteva essere pettinata con dei grossi e robusti pettini di ferro di diversa misura, con grossi e lunghi denti appuntiti infissi su dei cilindri di legno che erano fissati ad un muro, e quindi filata.

Il cascame della pettinatura, opportunamente cardato, serviva per confezionare corde di seconda scelta, per imbottiture, ma soprattutto era usato dai calafàti negli squeri e negli arsenali per impermeabilizzare gli scafi.

Gli attrezzi del *canevìn* erano essenziali: innanzi tutto la *màchina*, una gran ruota di legno o di ferro munita di una manovella, che si faceva girare per torcere i capi di corda fissati e dei ganci girevoli (*sièle*) e il *cometìn*, uno strumento di legno a forma di tronco di cono con delle scannellature (da tre ad otto) sulla superficie, che serviva per unire i fili e formare diversi tipi di corde. Per tirare e torcere i cavi più sottili il *canevìn* usava l'*asinèlo*, un gancio che si

legava dietro la schiena o la *masiòla*, una sorta di *machina* più piccola che si legava alla pancia del cordaio.<sup>43</sup>

Il lavoro veniva svolto all'aperto, lungo gli *andii* o *andàne*, lo spazio di terreno, fra uno o due filari di alberi, lungo cinquanta, sessanta metri e largo quattro, cinque. Camminando a ritroso i filatori percorrevano l'*andio* prendendo, a pizzico a pizzico dal *morèlo* - una matassina di canapa pettinata, sufficiente per un filo lungo quanto l'andana, che era tenuta sotto l'ascella prestando attenzione che non si aggrovigliasse - a formare il filo che si allungava continuamente.

I cordari erano bravi artigiani e, anche se sembra non siano stati mai riuniti in una corporazione, esercitavano con abilità e passione un mestiere che si tramandava di padre in figlio.

Restrizioni di politica economica imposte dalla magistratura veneziana, che riservava ai produttori veneziani della "Tana" la fabbricazione di funi superiori alle 100 libbre, e il contrabbando con i mercati romagnoli del vicino stato pontificio, limitarono nel passato questo tipo di attività. Il rallentamento dell'attività cantieristica, dall'inizio del XIX secolo, si rivelò poi rovinoso per la fragile categoria dei cordai che hanno visto progressivamente ridursi il loro numero fino a quasi scomparire dopo che, dal secondo dopoguerra, l'uso di materie prime alternative e a basso costo provenienti dall'America, come manilla, sesàl e cocco, e la produzione industriale di cordame di fibre sintetiche, soppiantarono le fibre naturali e il lavoro artigianale. Oltre a questo, i cordai

---

<sup>43</sup> Per un glossario essenziale dei termini si veda:  
Peraro G., *El cordàro*, in *I mestieri nella tradizione popolare veneta*, a cura di Nino Agostinelli, (Quaderni del Lombardo Veneto, Padova, 1986), pp.89-95;  
Memmo D., *I canevini di Chioggia*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998), pp.85-89.

dovettero fare i conti con la motorizzazione delle imbarcazioni da pesca e da trasporto e la conseguente eliminazione dell'apparato velico come mezzo di propulsione.

Oggi questo mestiere artigianale è scomparso del tutto, dopo che l'ultimo *canevìn*, Augusto Voltolina, che fino a qualche anno fa esercitava ancora la sua attività in un'area a Sud della stazione ferroviaria di Chioggia, nel laboratorio fondato dal padre Vittorio nel 1912, ha cessato l'attività e l'*andìo* sul quale i cordai per tanti anni andavano e venivano con passo lento e cadenzato ha lasciato il posto a uno dei tanti centri commerciali con ampio parcheggio.

Se lo ricorda bene Riccardo Cappellozza, l'ex barcaro di Battaglia Terme, che così commenta:

**M: Pénsa che adèso mi so drìo cercà per... mia mugèr sé drìo far un lavóro e in tuta Venèsia no rièso piú a trovàr 'na còrda de canapìno. No ti e tróvi piú, perché adèso i te dié: sì, no, i e fa ancóra, ma i ne vénde sóêo... o ti cómpri...**

C: No, ma no i sé gnanca piú bóni farle su, parché 'na vòlta... varda, quèste sé còrde modèrne, no e vè niénte. No e vè niénte! Ma schersémo!

**M: E ancóra, me ricòrdo, fin a... mi che êavóro a Ciósa... Go comincià a Ciósa nel '92 me par... '91 o '92, e i faséva ancóra e còrde, èà déa stasió...**

C: Êo so sì, tacà aêa stasió.

**M: I gèra ancóra in do fradèi, me par che i fuse... che i gèra ancóra... che i ani èà ancóra i faséva su...**

C: Sì, sì, ma i ùltimi ani i jèra, che mi te digo parché... no i faséva piú niénte gnanca êóri, i jèra vèci, no ghe interesàva e i faséva pròpio... tanto par far! Tanto par far.

**M: Sì, mi go fato óra védarli qualche vòlta che ancóra i faséva qualcoséta.**

C: Quél cavo èà sé de manìglia. Quéo sé sta' fato 'péna finìa èa guèra. Quéo no ga mai trainà 'na barca. E êo ga fatto far un barcàro

de Batàja, un me amìgo, e el se êo ga fato fare... aêóra no so se el ghésse spésó... eh, vedémo se me vién in ménte... insóma el ga spésó dei bèi schèi par fàrseo e no lo ga mai doparà. E dòpo lo ga regaèa pal musèò. Ma, quéó sé fato su bén! Quel cavo êa sé fato su bén. Cavi vèci, tuta ròba che ga sétant'àni, òtant'àni. Ma i ùltimi ani no i faséa piú niénte. Fin che ghe jèra Anacleto, che el gèra, diésimo, el piú giòvane dei ùltimi... che dòpo sé restà i piú vèci, che Anacleto sé morto, aêóra jèra restà pròpio i vèci che no i ghéa piú vòja de far niénte insóma, èco. Andàvimo anca noàltri a farse fare e còrde êa. Ma êa i te faséva dé-e bé-e còrde! Parlémo apéna finìa êa guèra, i te faséva veraménte dé-e bé-e còrde. Ciò vara qua, 'sto qua te védi, i faséva su e còrde in tèrsego 'sto qua. I pare 'na monàda ma... e pastèche... e fió! <sup>44</sup>

### *Osti di fiume*

Vicino ai porti fluviali, alle conche di navigazione, tra una *restèra* e l'altra, nei punti dove le barche sostavano per il carico e scarico, quando per questi luoghi potevano passare anche trenta, quaranta barche al giorno, sorgevano le osterie, punto d'osservazione privilegiato sul mondo del fiume in quanto crocevia e crogiolo di popolazioni, mestieri, cultura e tradizioni diverse.

La loro importanza era notevole dal punto di vista economico, tanto che, come per i diritti d'attiraglio, erano in gran parte finite sotto il controllo fiscale dell'aristocrazia veneziana, spesso proprietaria anche delle aziende vinicole, che ne acquisiva la proprietà per darle in affitto, come avveniva per le terre, ad un fittanziere che a sua volta subaffittava ad un oste vero e proprio. Le nobili famiglie veneziane si garantivano così una rete diffusa, un sicuro esito del vino prodotto dall'azienda signorile e un reddito, magari modesto,

---

<sup>44</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 08.02.2011.

ma sicuro.<sup>45</sup> Come per tutte le categorie dei lavoratori del fiume, neanche la vita degli osti era semplice. Bisognava alzarsi presto al mattino per accendere il fuoco ed alimentarlo con qualche grosso ceppo di legna in modo da poter preparare una bella polenta da servire abbrustolita, magari accompagnata da un pesce arrosto. Poi, con la carriola, andare a prendere una botte di vino (raramente c'erano soldi per fare provviste maggiori), che durante la giornata si vuotava a suon di *quarti, mèsi itri e itri*. Bisognava essere sempre pronti a smussare le tensioni, ad evitare che il clima si surriscaldasse, sempre a disposizione di una clientela difficile come poteva essere quella degli zattieri, dei barcaro o dei cavallanti che, oltretutto, erano foresti e avevano provenienze diverse: padovani, furlani, mantovani, comacesi ecc.

Fondamentale punto d'incontro, assieme e in contrapposizione alla chiesa, per gli abitanti d'ogni paese, le osterie erano molto frequentate dai barcaro che venivano a far colazione il mattino o a giocare una partita a carte durante la giornata. Per i barcaro, però, l'osteria era qualcosa di più che un semplice spaccio di vino: era punto di riferimento e rifornimento alimentare, in cui si potevano reperire noli, ma soprattutto - mentre sostavano nell'attesa dei cavalli, se dovevano risalire il fiume, e della marea o del vento, se dovevano proseguire per la laguna - diventava luogo di svago e insieme teatro delle affabulazioni intorno ai loro viaggi. Era qui che si poteva apprendere della presenza di ostacoli lungo il percorso, dell'altezza dei fondali, dei tempi di percorrenza.

---

<sup>45</sup> Il barcaro Riccardo Cappellozza ricorda come nella sola Battaglia Terme - divenuta, soprattutto dopo la costruzione della conca di navigazione inaugurata nel 1923, un centro importante della navigazione interna e nodo dei commerci tra Padova, Monselice e la Laguna di Venezia - fossero presenti ben diciassette osterie. Si veda: *infra*, pp.67-68.

All'osteria facevano capo le due anime del luogo, quella antica dei barcari o degli zattieri, vagabondi per mestiere, perché di passaggio sulle acque o attraverso impervi sentieri, e in più forestieri, e quella più recente dei braccianti, mezzadri e, più tardi, operai.

Non era una coesistenza alla pari. Per quanto sfruttati, per quanto conducessero una vita dura, in balia degli elementi e di esosi impresari, ai barcari un po' di denaro non mancava mai (gli era necessario per pagare i cavallanti o dare una mancia a portinai e pontieri), soprattutto se erano *paròni de barca*, a differenza dei braccianti o degli operai che andavano all'osteria più per stare in compagnia che per consumare, limitandosi a guardare i barcari che facevano baldoria, quasi intimiditi dal loro potere d'acquisto.

Ricorda Cappelozza:

C: Aêóra, fra êa miéseria che ghe jèra... parchè da êa categorìa dei barcàri a l'operàio ghe se sènpre sta un cèrto...

**M: Attrìto?**

C: Attrìto, e ti spiego parchè. Parchè quando i barcàri de Batàja i jèra a Batàja... ciò ghe jèra diciassette osterie eh, no una, diciassette osterie... allóra sti barcàri i jèra in fèsta, parchè no i ghéa da farse da magnàre in barca parché a casa i trovàva êa fémèna che ghe faséa da magnàre, e i gavéa êa faméja, e i 'ndàva in còca! Cioè l'òmo se scaricàva, ghéto capìo, i se rilassàva, e i 'ndàva in osteria. Parchè in osteria? Uno parché i bevéva... ma no i jèra... ghe jèra qualche bevitóre ma normalménte uno bevéva un bicèr de vìn, un cafè... parché èà te parlàvi del trasportò, cioè... el turno de càrico che 'ndémo de qua 'ndémo de èà, êóri 'ndàva in co-operativa, i vegnìva fóra daêa co-operativa e i 'ndàva in osteria... Ciò e quando che i operài venìva fóra tuti ónti, róti e poaréti... parchè no i ghéa gnanca i schèi da tórse un'ónbra, me spiégo... a védar sti barcàri che dominàva el paése... invésse i jéra òmani cóme i altri... Però quèi che jéra èà no vedéva mìa quando che noàltri par sparagnàre i schèi del cavàêo tiràvimo 'na barca da

treénto toneàte sue rive, ghéto capìo? Qué-e triboêasiòn che fasévimo noàltri no e sé mai sta' concepìe, capìe, ghéto capìo, ghe jèra sènpres sto picòlo attrìto che sti barcàri jèra... jèrimo potènti rispèto a êóri, ma no jèra niènte véro, insóma. Sì ghe jèra un po' de piú benèssere perché... ma no sé che i barcàri... che ga fato schèi, a Battaglia ghe ne sé sta uno sóêo, ma Dio sa che tramàci, che ròbe, insóma.

**M: Êóri ve vedéva piú lìberi, piú indipendènti, in qualche modo...**

C: Sì, sì sì...

**M: Rispetto a quéa che gèra êa sua situasiòn... ti sa co sóna êa siréna... daêa matìna aêa séra...**

C: I jèra cóme i schiàvi. Dòpo co so 'ndà in officìna... io tutti i giorni che sentìvo êa siréna, êa jèra 'na bestémia muta... ma pòrco... mi go da 'ndàr êà, èssar ciamà. Che noàltri jèrimo abituà a partìr a un bòto de êa nòte... dormìr in mèso ae vé-e... vardàr el gaêo segnávèto quando che jèra... e dòpo co vegnià fóra daêa véa ghe batéa in coèrta a me pare, alsàvimo e vé-e e partìvimo a un bóto, un bóto e meó déa nòte, ghéto capìo, da Portegrandi... da dóve che capitàva, insóma, co jèra el mométo êo savévimo... ma jèrimo òmani lìberi. Noàltri gavéimo... l'ostàcoêo jèra êa natúra. Lotàvimo cóntro êa natúra... le avversità... però noàltri jèrimo caràtteri tenàci, duri, che no se fermàimo co gnénte, insóma, ecco. Parché savéimo che dovéimo controbàttere êa natúra.<sup>46</sup>

Non è difficile allora immaginare una certa vivacità nei rapporti tra le varie componenti caratterizzate dalla quotidiana pratica di un lavoro duro, pesante. Tensioni sopite, debiti di gioco, screzi e torti potevano sfociare in risse talvolta anche violente.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 07.06.2011.

<sup>47</sup> Si vedano le testimonianze raccolte in:

In genere però erano episodi isolati provocati da qualche personaggio ben noto; normalmente i contrasti si smontavano presto, qualche battuta, magari faceva la sua comparsa una chitarra e allora si sentiva intonare qualche canto d'amore o di vita marinara, non di rado inframmezzati da pezzi d'opera che evocavano negli sperduti paesi dell'entroterra padano gli amori degli eroi del melodramma.

---

Gasparini D., *Brentane, vino... e vetriolo. Documenti per la storia degli zattieri nel quartier "di là da Piave" e nella contea di Valmareno*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di Daniela Perco, Castellavazzo, Comune di Castellavazzo, 1988, pp.91-114;

Pavan C., *Il Sile: alla scoperta del fiume*, Treviso, 1989, pp.182-183.

## 2.2

### Barche e cantieristica minore

Come s'è visto, fin dall'età romana, un'imponente flotta di natanti a fondo piatto condotta da barcaioli organizzati in fraglie di categoria, trasferiva quotidianamente verso l'interno e i mercati oltremontani le mercanzie che giungevano dall'Oriente sulle coste dell'Italia nordorientale, giocando un ruolo storico nell'economia della pianura Padana. Queste barche avevano caratteristiche diverse secondo i luoghi di costruzione, del tipo di merce trasportata e del territorio in cui erano utilizzate. Varie erano le denominazioni con le quali si distinguevano; se Tito Livio parla genericamente di "navis fluvialis", Sidonio Apollinare, che visse nel secolo V, in una lettera al suo amico Eranio, dice di essere arrivato a Bressello, su quel di Mantova, condotto pei fiumi dai veneziani su certe barche chiamate "cursòrie" o anche "dromóni" e "càmpoli".<sup>48</sup>

La forte differenziazione nella nomenclatura e nella tipologia delle imbarcazioni che solcavano fiumi e canali si accrebbe nel corso del medioevo, quando, contemporaneamente allo sviluppo dei traffici commerciali, crebbero anche le divisioni politiche e le pretese dei governi comunali e signorili sul diritto di impegnare in modo esclusivo propri uomini e mezzi sulle vie d'acqua che attraversavano il proprio territorio. Questo determinò un notevole incremento della varietà delle imbarcazioni – fenomeno che non trova riscontro in altri paesi europei – che hanno mantenuto la propria specificità fino a tempi molto recenti. Solo dopo l'unificazione politica del nostro paese, con l'intensificarsi dei rapporti interregionali, queste peculiarità sono andate

---

<sup>48</sup> Cfr.: Levi C.A., *Navi venete da codici, marmi e dipinti*, Venezia, 1892, pp. 13-15.

progressivamente diminuendo, resistendo tuttavia al processo di omologazione e semplificazione almeno fino a dopo la prima guerra mondiale, quando sarà progressivamente introdotta la motorizzazione dei natanti e abbandonato l'uso del legno per la loro costruzione.

Le principali caratteristiche delle barche fluviali sono determinate dalla necessità di navigare nei bassi fondali delle lagune e dei fiumi che si snodano dalla foce del Po a Trieste. Per penetrare anche nei più lontani recessi il fondo è stato appiattito e l'insellatura (*cavain*) ridotta al minimo, in modo che imbarcazioni anche di dimensioni considerevoli potessero galleggiare in pochi decimetri d'acqua. Per compensare lo scarroccio, nelle andature a vela, essendo queste imbarcazioni prive di chiglia, è stato sviluppato un tipo di timone di grande superficie, in grado di scorrere su lunghi cardini per potersi adattare all'altezza del fondale e fare al tempo stesso da organo di governo e da piano di deriva. Il tipo di armo utilizzato fu, inizialmente, quello definito a "vela latina" che, a dispetto del nome, sembra sia originario del Mare di Oman e sia stato portato nel Mediterraneo dagli arabi tra l'VIII e il X secolo, anche se è stato dimostrato che anche tra i romani, almeno dall'epoca imperiale (I – II secolo d.C.), era praticata la navigazione con attrezzature veliche di taglio.<sup>49</sup>

L'uso di quella che attualmente si chiama "vela al terzo" si sarebbe diffuso a partire dal secolo XVII come esito dell'adattamento della

---

<sup>49</sup> Una delle più antiche immagini di imbarcazione di tipo burchio si trova in un affresco di Antonio Pisano (1380-1455), detto il Pisanello, nella chiesa di Sant'Anastasia a Verona, e mostra la grossa imbarcazione col fondo piatto e la prua "a passera", spinta da una vela latina.

vela latina ad esigenze di maggior sicurezza e migliore manovrabilità.<sup>50</sup>

Ogni barca nasceva in un contesto molto tradizionalista nel quale le forme sembrano ripetersi immutabilmente, anche se nessun cantiere tradizionale non ha mai operato sulla base di disegni ma solo mediante l'uso dei *sèsti*, una sorta di sagome utilizzate per dare l'incurvatura voluta alle varie parti dello scafo, e dell'esperienza del *protomàstro*, che solo in rari casi ricorreva a scarni appunti sulle misure fondamentali cui attenersi, provenienti dalle barche precedentemente costruite.<sup>51</sup> Molti dei diversi tipi tradizionali di imbarcazione finalizzata al trasporto sono giunti fino al secolo scorso in modo quasi immutato, espressione storica di quei tratti che, nonostante le differenziazioni locali, ammettono una rilevante unitarietà culturale di base.

Tra i tipi più diffusi tra le barche da trasporto pesante possiamo senz'altro individuare la *rascòna*, il *busintòro*, la *padovàna*, la *comacina*, la *gabàrra* e quella che per robustezza e adattabilità ha finito col soppiantarle e tutte le riassume: il *bùrcio*.

Va ricordato che in epoca rinascimentale, nei documenti scritti, la parola "burchio" indicava genericamente una barca da trasporto per

---

<sup>50</sup> Cfr.: Gentili C., *Origine, morfologia e struttura figurativa della vela al terzo*, in *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, a cura di Pasqua Izzo, Roma, De Luca edizioni d'arte, 1989, pp. 87-94.

<sup>51</sup> Il *sèsto* è una dima in grandezza naturale che, per mezzo di rotazioni e scorrimenti, guidati da segni marcati sulla sua superficie, permette di generare direttamente tutte le ordinate. I *sesti* permettono di tracciare scafi di qualsiasi forma, dai più semplici con fondo e fianchi piatti, a quelli più elaborati dai fianchi curvi e dal fondo stellato sia concavo che convesso.  
Cfr. Penzo G., *Maestri d'ascia. Costruire barche a Venezia*, Venezia, Marsilio editore, 2005, pp. 23-24.

acque interne e per qualche tratto di acque marittime.<sup>52</sup> Vi era il burchio da sale, da vino, da fieno ecc. con dimensioni e proporzioni un po' diverse a seconda dell'uso. Questa diversità rivela come la parola burchio sia stata una definizione generica, che via via si è andata precisando sul tipo tradizionale a causa della scomparsa delle altre imbarcazioni a fondo piatto di prestazioni analoghe.<sup>53</sup>

Il *bùrcio*, questa imponente imbarcazione dal fondo piatto, che consente una grande capacità di carico a fronte di una ridotta immersione, divenne, anche per l'eleganza delle sue linee, il simbolo della navigazione fluviale.

Poteva avere una lunghezza che variava da 20 a oltre 30 metri e una larghezza da 4,5 a quasi 7 metri, con una portata da 80 a 240 tonnellate. Il rapporto tra lunghezza e larghezza, che poteva essere anche di 7:1, dipendeva dalle vie d'acqua in cui era utilizzato, che per le loro ridotte dimensioni non consentivano il passaggio e soprattutto l'incrocio di imbarcazioni troppo larghe. Aveva una o, negli esemplari maggiori, due stive ed era pontato a prua e a poppa dove erano predisposti gli alloggi per l'equipaggio. La sua caratteristica principale, rispetto ad altri tipi d'imbarcazione da trasporto, era la prua smussata, ossia non "in asta" ma "a passera", come continuazione del fondo piatto fino all'estremità

---

<sup>52</sup> Il termine compare già nella *Commedia dantesca*,

"...Come tal volta stanno a riva i burchi  
che parte sono in acqua e parte in terra..."

(Inferno, XVII, vv.21-22)

e l'immagine richiama proprio la particolarità di questa imbarcazione, ossia la facilità di approdo determinata dalla prua smussata, "a passera". Si veda: *infra*, p.73-74.

<sup>53</sup> Cfr.: Bonino M., *L'arte di costruire: il burchio rinascimentale*, in *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, a cura di Umberto Spadoni, Casalecchio di Reno, Grafis, 1985, pp.9-21.

superiore. Questo consentiva ai burci di accostarsi facilmente alle rive, anche dove queste non erano attrezzate per l'ormeggio. Bastava infatti una *piàrda* ed ogni ansa del fiume poteva essere sfruttata per farne un punto d'attracco e caricare o scaricare le merci.<sup>54</sup>

La propulsione, almeno fino agli anni '40 del secolo scorso, era esclusivamente di tipo remo-velico e, nella navigazione in risalita, con attiraglio animale. Durante il trasporto a pieno carico l'intero scafo era immerso sott'acqua, lasciando in luce solo i ponti estremi e il bordo a protezione della stiva.

La *rascòna* è l'imbarcazione più arcaica tra i tipi conosciuti; essa era costruita nei cantieri emiliani, più precisamente a Boretto sul Po e appare già nelle sue caratteristiche principali nella famosa veduta prospettica di Venezia disegnata da Jacopo de Barbari nel 1500.

Differisce dal burchio per la prua e la poppa molto incurvate verso l'alto e una forma più tondeggiante. Nonostante potesse raggiungere dimensioni ragguardevoli, anche trenta metri di lunghezza, aveva un pescaggio di poco superiore al metro, il che la rendeva adatta alla navigazione sui fiumi – era usata in particolare sul Po – che poteva risalire anche fino a Milano. Era armata in genere con un solo albero, posto a prua, ma la sua caratteristica principale erano i due timoni laterali, quasi una reminescenza dei tempi antichi. Si tratta di due lunghi remi fissati ai lati della poppa e collegati tra loro da una barra che il capobarca manovrava con

---

<sup>54</sup> *Piàrda*: tratto di argine posto sulla curva di un canale o di un fiume dove la barca poteva accostarsi per caricare o scaricare le merci. La definizione è tratta da: *Dizionario delle voci dialettali*, a cura di Gianfranco Turato e Franco Sandon, in *Canali e Burci*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1980.

un'asta rimanendo seduto su di uno strapuntino posto sull'estremità posteriore del natante.<sup>55</sup>

Altra imbarcazione fluviale tipica era la *padovàna*, costruita nei cantieri Nicoletti di Limena e Dolo. Aveva forme e dimensioni adatte a navigare i navigli interni della città da cui prese il nome, con la prua bassa per sottopassare facilmente i ponti e la poppa arrotondata per meglio superare i numerosi salti d'acqua creati artificialmente soprattutto lungo il Bacchiglione e il Brenta per il movimento delle ruote dei mulini.

Un'imbarcazione molto particolare, diffusa soprattutto nel medio Po e in Emilia (era detta anche barca del Panaro), era il *buśintòro*. Aveva la prua molto rialzata come la *rascòna*, ma era più simile al *bùrcio* nella forma mentre per la poppa in asta e arrotondata, con timone centrale, poteva assomigliare alla *padovàna*, benché meno raffinato nella tecnica costruttiva.

Tutti questi tipi sono scomparsi nei primi decenni del Novecento lasciando il posto al solo *bùrcio* che per la sua robustezza, facilità di costruzione e di adattamento alla motorizzazione è quello che meglio ha resistito finendo col sostituire tutti gli altri.

In tempi più recenti, per far fronte alla concorrenza del trasporto terrestre, si era diffuso un altro tipo d'imbarcazione, detta *gabàra*, una sorta di burchio semplificato, con la prua "in asta", quindi più

---

<sup>55</sup> Le *rascóne* hanno conservato fino all'inizio del XX secolo, quasi senza mutazione, le forme riprodotte nei mosaici esistenti nella chiesa di San Apollinare in Classe a Ravenna (VI sec. d.C.) e probabilmente coincidenti con gli antichi *càmpoli*. Difatti nelle imbarcazioni delle decorazioni musive le aste di poppa e di prua sono uguali a quelle moderne e solo il timo mostra qualche differenza. Anche i timoni gemelli s'innestano in un sostegno e si manovrano come quelli degli esemplari più recenti. Le *rascóne* furono usate in guerra dai veneziani e segnatamente da Francesco Bembo contro i Visconti nel 1427, come è possibile osservare nel dipinto di Giacomo Palma il Giovane (1544-1628) nella sala del Maggior Consiglio del Palazzo Ducale di Venezia. Cfr.: Levi C.A., *Navi venete da codici, marmi, dipinti*, Venezia, 1892, pp.53-55, 65-67.

semplice da costruire ed economico. Questa imbarcazione, che poteva raggiungere dimensioni anche superiori a quelle già ragguardevoli del *bùrcio*, si è diffusa soprattutto nel Polesine e nel mantovano.

Gli artefici di queste costruzioni erano gli *squeraròj*, chiamati, secondo il loro ruolo, *pròti* o *protomàstri*, *segantini*, *marangòni da barche*, *caêafàti*, *pegoini*, *fàvari* ecc.<sup>56</sup> L'organizzazione di questo lavoro era di tipo familiare. I giovani figli maschi apprendevano l'arte di costruire imbarcazioni sotto la guida del padre o degli zii paterni o materni.

L'apprendimento avveniva in genere senza il tramite della verbalizzazione, in quanto i giovani erano il più delle volte semplicemente ammessi ad assistere al processo costruttivo senza che i maestri prestassero loro particolare attenzione. I giovani acquisivano la tecnica esercitando costantemente la loro attenzione, attraverso l'osservazione dei gesti sempre ripetuti, il che consentiva loro, piano piano, di impadronirsi della conoscenza tecnica. Era con questo insegnamento "silenzioso" che avveniva la trasmissione generazionale di un sapere tecnico elaborato per secoli. Molte operazioni tecniche, del resto, erano basate unicamente sulla valutazione visiva dello *squeraròêo*, secondo

---

<sup>56</sup> Il *pròto* o *protomàstro* era il responsabile del cantiere e di solito anche il proprietario. Al *pròto* spettava di prendere gli accordi necessari con l'armatore allo scopo di stabilire le dimensioni, il tonnellaggio, le essenze di legno, il costo dei lavori, i tempi per la realizzazione del naviglio. Su questa base poteva passare all'impostazione dell'imbarcazione da costruire senza procedere all'elaborazione di un vero e proprio progetto ma alla semplice annotazione di una serie di schizzi e appunti.

I *segantini* erano gli addetti al taglio dei tronchi che venivano ridotti in assi con la sega a quattro mani; i *marangòni da barca* erano le maestranze che si occupavano della costruzione in legno; i *caêafàti* quelli addetti all'impermeabilizzazione dello scafo dopo che la costruzione era ultimata; i *pegoini* si occupavano dell'impeccatura; i *fàvari* erano addetti alla preparazione e al montaggio della ferramenta.

quella modalità detta "a occhio", il che non vuol dire "a caso", ma basata sull'occhio inconfondibile del costruttore. Solo così gli allievi potevano far proprio un patrimonio culturale al quale nel tempo avrebbero potuto aggiungere il proprio piccolo contributo rendendo così possibile l'evoluzione della tecnica costruttiva.

" L'apprendista non osserva la pratica esperta in isolamento, ma nel contesto del suo coinvolgimento attivo e percettivo con ciò che gli sta attorno. E la chiave dell'imitazione sta nella perfetta coordinazione tra l'attenzione dell'apprendista per il movimento degli altri e il suo proprio movimento. È questo il significato di ciò che colloquialmente si dice 'farsi la mano' in qualcosa. Ciò segna il passaggio dalla goffaggine alla destrezza. Chi fa qualcosa goffamente è proprio chi mette in atto meccanicamente una sequenza di istruzioni, ma senza essere sensibile alle condizioni variabili del compito nel suo farsi".<sup>57</sup>

A difesa di questo patrimonio sorsero fin dal XII secolo strutture corporative i cui statuti miravano non solo a salvaguardare i diritti degli iscritti, a sostenere il mutuo soccorso e sorvegliare il rispetto delle regole e della tradizione, ma anche a difendere gli interessi corporativi dell'arte, creando privilegi o monopoli che finirono per trasformarsi in ostacoli al progresso delle arti stesse.<sup>58</sup>

Anche gli stati si preoccuparono di difendere il patrimonio di conoscenze tecniche acquisito dai maestri d'ascia, emanando una serie di norme giuridiche che miravano soprattutto a mantenere entro i rispettivi confini territoriali un numero sufficiente di

---

<sup>57</sup> Ingold T., *Ecologia della cultura*, a cura di Cristina Grasseni e Francesco Ronzon, Roma, Meltemi, 2004, p.75.

<sup>58</sup> I calafati di Chioggia furano tra i primissimi in Europa a darsi una "mariegola", che reca la data del 1211. Sui contenuti dello statuto si veda: Memmo D., *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, Chioggia, Nuova editrice CHARIS, 1985, pp.25-38.

costruttori navali ed a tutelarne i segreti. Infatti, se era relativamente semplice acquisire le materie prime necessarie alla cantieristica, non lo era altrettanto sostituire uomini che custodivano tradizioni millenarie.

Erano previste pene severe, che andavano da forti multe fino alla detenzione e alla fustigazione, per quegli squeraroli che violavano il divieto di costruire barche per gli stranieri o quello di espatriare, lasciando la propria città attratti dalle offerte di paghe migliori.<sup>59</sup>

Gli squeri per le barche da trasporto pesante sorgevano prevalentemente ai margini dei grossi centri abitati, ma erano presenti anche nei pressi delle lagune e lungo i maggiori fiumi e canali.<sup>60</sup> La struttura tipologica degli squeri era molto semplice; infatti, bastava una semplice tettoia a pianta rettangolare, chiamata *tésa*, costituita da un tetto di coppi a due falde su capriate appoggiate su pilastri in muratura, sotto la quale trovano riparo gli attrezzi del mestiere, per dare inizio alla costruzione. Solo a Chioggia il capannone era chiuso da muri in mattoni sui tre lati mentre una grande porta scorrevole si apriva sul lato prospiciente l'acqua.

Le caratteristiche comuni a tutti gli squeri erano di uno spazio coperto rettangolare con una pavimentazione in terra battuta e uno spazio antistante la riva, lo scalo, che consentiva l'alaggio e il varo delle imbarcazioni. Questi avvenivano con l'uso dei *vaší*, una specie

---

<sup>59</sup> Sull'organizzazione degli squeri si veda:  
Viola B., *La cantieristica tradizionale: maestranze, tecniche costruttive, attrezzi*, in *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, a cura di Pasqua Izzo, Roma, De Luca edizioni d'arte, 1989, pp. 73-81.

<sup>60</sup> Il termine *squèro* è una probabile derivazione dal greco *esckàrion*, che significa cantiere, ma alcuni propongono altre ipotesi sull'origine etimologica del termine. Curiosa l'ipotesi del Mozzi, secondo il quale deriverebbe da *scoèrti*, *squèrti* (scoperti) alludendo agli ampi spazi aperti in cui si svolgeva l'attività.  
Cfr.: Mozzi E., *Venezia nei secoli: la città*, vol. I, Venezia 1957, p. 95.

di slitte di legno i cui pattini erano spalmati di sego, sui quali si appoggiavano le imbarcazioni che così potevano scivolare facilmente in acqua oppure essere tirate a secco per mezzo di funi e argani.

La costruzione di un'imbarcazione iniziava fissando sul pavimento di terra battuta il cosiddetto *cantièr*, cioè una lunga trave che ha lo scopo di sostenere le ordinate, alle estremità della quale si fissano le *levasiòn*, ossia dei cunei di legno sui quali andranno fissate le aste di prua e di poppa, sopraelevandole a seconda del tipo di barca in costruzione per dare all'imbarcazione l'insellatura voluta (*cavain*). A questo punto sono collocate le ordinate maestre, ossia quella centrale e due vicine alla prua e alla poppa, che danno la curvatura necessaria a collocare il primo corso di fasciame, il più alto, chiamato *sércio*. La piegatura del fasciame (*majèri*), si ottiene impiegando acqua e fuoco di canna palustre (*canèa*) dopo aver inserito da un'estremità le tavole in un apposito attrezzo, chiamato *curiàga* e caricato l'altra estremità con dei pesi. Fissato il *sércio*, si completa l'*imboscaùra*, ossia la posa di tutte le ordinate intermedie che costituiscono "l'ossatura", cioè lo scheletro della barca. A questo punto si fissano gli elementi longitudinali che legano lo scafo e quelli trasversali (*caéne*) che gli conferiscono solidità, sopra i quali si costruiscono le coperte e i trasti che sostengono gli alberi. Dopo aver ultimato la parte superiore e approntato le bitte per l'ormeggio (*màncoi*), si stacca la barca dal *cantièr*, sbandandola alternativamente e poggiandola prima su uno spigolo del fondo, poi sull'altro, per completare la chiusura del fasciame.

Ora i *marangòni da barche* lasciano il posto ai *caêafàti* che, su questo tipo di costruzione detta a fasciame liscio, hanno il compito di sigillare lo scafo per renderlo impermeabile.

Questa operazione si esegue dapprima allargando i *coménti*, le fessure fra una tavola e l'altra, con uno speciale scalpello a "V" e

poi inserendovi la stoppa; operazione delicata che si completa stendendo a caldo uno spesso strato di pece, usando prima lo *scògoêo*, costituito da un lungo manico di legno sul quale sono fissate delle strisce di vello di pecora, e rifinendo con il *fèro da soprèssò*, una specie di ferro da stiro con un lungo manico che è surriscaldato sul fuoco.

Si giunge così al momento più emozionante, quello del varo, coronamento di tutte le fatiche, con lo scafo che scivola in acqua sfregolando sulle *palànse*, le travi poste di traverso sullo scalo, tra gli applausi di tutte le maestranze.

Recuperati i *vasí* si può dar inizio alla *ganzèga*, la festa che corona la lunga fatica, cui partecipa, oltre che tutti gli squeraroli, l'intera famiglia del committente, liberando la musica e i canti tra i fumi del vino e quelli del pesce arrostito.

Il barcaro provvederà quindi a decorare l'imbarcazione, ad attribuirle un nome, a dotarla di tutte le attrezzature necessarie alla navigazione e di ogni altro strumento utile alla vita di bordo.

Delle decine e decine di *squèri* attivi nella bassa pianura Padana fino a una cinquantina d'anni fa, oggi non ne sono rimasti che pochissimi e anche quei pochi non si dedicano più alla costruzione delle grandi barche da carico in legno, limitandosi alla costruzione di piccole imbarcazioni da diporto o alla semplice manutenzione ordinaria, più richiesta e meno impegnativa.

Le ragioni che determinarono la crisi degli *squèri* sono molteplici e legate da un lato alle problematiche del mestiere – con la fatica e i rischi che comportava; con l'aumento degli oneri, delle prescrizioni fiscali e delle misure di sicurezza; con la difficoltà a trovare allievi e aiutanti, per la resistenza dei giovani a sottoporsi al lungo apprendistato indispensabile per diventare un carpentiere "finito" – dall'altro per la forte riduzione della quantità e qualità delle richieste, dopo che, come s'è visto, la concorrenza della ferrovia e

del trasporto su strada hanno costretto i vecchi barcari a cambiare mestiere, con il conseguente abbandono delle vie d'acqua.

Così dei vecchi *squèri* è rimasto soltanto il ricordo, talvolta avvolto in un'aura di leggenda.

Tutti i vecchi barcari ricordano il cantiere dei fratelli Cobelli, che operavano a Pescantina, sull'Adige a monte di Verona e a oltre duecento chilometri dal mare, le cui origini si perdono nel lontano XV secolo. Questo cantiere, vincitore di ben undici medaglie d'oro, era considerato la patria del *bùrcio* per l'eleganza nello stile e la qualità delle imbarcazioni che produceva, tanto da essere famoso non solo nel bacino dell'Adige ma in tutto l'alto Adriatico. Lo squero di Pescantina aveva una particolarità: la ristrettezza dello spazio a disposizione impediva la costruzione di una *tésa* perpendicolare al fiume; si costruiva pertanto lungo la riva del fiume, all'aperto, e le imbarcazioni, una volta ultimate, non venivano varate di poppa, come era d'uso, ma di fianco, determinando la caratteristica e famosa *s-ciafà*.

Altrettanto conosciuto era lo squero di Benedetto Schiavon, *El Déto*, a Pellestrina. Fornito di un'attrezzatura che negli anni '30 e '40 era tra le migliori disponibili (trapano elettrico, sega circolare, sega a nastro ecc.), era arrivato ad occupare anche oltre sessanta operai ed era in grado, all'epoca, di varare anche un burchio al mese, tanto che si stima che almeno un terzo dei burchi costruiti in questo periodo sia uscito dal suo cantiere: una vera e propria catena di montaggio!

Famoso era lo *squero* Tonini di Fossalta di Piave, sorto sull'importante nodo commerciale tra il Piave e Venezia attraverso il canale Fossetta, la cui particolare tecnica costruttiva richiamava, per qualità ed eleganza, più le barche di Pescantina che i tipi lagunari.

Tra i più antichi cantieri del basso Polesine vi era lo *squèro* dei fratelli Dagoberto e Archimede Doni, attivi a Loreo, ultimi testimoni di una tradizione familiare che risale ai tempi della Serenissima per la quale produceva i più svariati tipi di imbarcazioni fin dal 1613.

A Padova, Limena e Dolo operavano i cantieri Nicoletti, una famiglia di *squeraròl* di antica tradizione, già presente a Padova nel XVIII secolo, dove era proprietaria dello *squèro* presente sotto la Torre di Castelvecchio, oggi Specola, come si può osservare in una bella incisione di anonimo datata 1767. I cantieri di Limena e Dolo sono stati forse gli unici a costruire, fino agli anni '20 del secolo scorso, le *padovàne*, le tradizionali imbarcazioni da trasporto operanti sul Bacchiglione e sulla Brenta. Dopo la chiusura, nei primi anni '70, del cantiere al Bassanello, nella zona meridionale di Padova, Emilia, la figlia di Alessandro Nicoletti, l'ultimo *squeraròl* di questa famiglia, decise di donare le attrezzature del cantiere al Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme per mantenere vivo il ricordo di questa tradizione.

Infine, tra i numerosissimi *squèri* chioggiotti, vanno menzionati almeno quelli di Felice Voltolina e di Domenico Ranzato "Santone", espressione di una tradizione di eccellenza che, nella seconda metà dell'Ottocento, aveva portato Chioggia a raggiungere il primato italiano nella costruzione di imbarcazioni, superando realtà più protette come Venezia, Napoli, Viareggio, Sestri Ponente, Sampierdarena e Castellammare, fino a che la crisi di fine secolo e i successivi eventi bellici ne decretarono il tracollo decisivo.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Sui vecchi squeri oggi scomparsi si veda:  
Zanetti P.G., *Le località dei più famosi squeri fluviali*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Id., ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998) pp. 133-146.  
Sullo sviluppo dei cantieri a Chioggia si veda:  
Memmo D., *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, Chioggia, Nuova editrice CHARIS, 1985, p. 104.

## PARTE SECONDA



## Capitolo terzo: Una vita da *barcàro*



Fusina, Villa Malcontenta, anni '40. "Barchéto marinànte"

### 3.1

#### Un "paese di *barcàri*".

La città di Battaglia Terme, per la sua insolita fisionomia, ricorda più un paese rivierasco che un borgo rurale. Più simile ad una città lagunare che ad altri centri abitati del padovano, il suo aspetto urbanistico si è andato delineando a seguito della costruzione del canale navigabile realizzato dai padovani tra il 1189 e il 1201, quando a guidare l'istituzione comunale era Guglielmo da Osa, milanese giunto a Padova con ancora negli occhi il vivo ricordo dello scavo del Naviglio Grande, iniziato nella capitale meneghina attorno al 1179.<sup>62</sup> Si tratta in gran parte di un canale "pensile",

---

<sup>62</sup> Quello che oggi chiamiamo canale navigabile o idrovia, nel Medioevo veniva detto "navigium" o "riveira"; si tratta di inalveazioni realizzate ex novo, quindi totalmente artificiali, o di opere che congiunsero, rettificarono o allargarono tratti di corsi d'acqua preesistenti per favorire gli opifici attraverso il movimento delle ruote idrauliche,

ossia non scavato ma sopraelevato rispetto alla campagna circostante - realizzato forse sulla traccia di un precedente corso d'acqua d'origine romana - lungo diciotto chilometri, che collegava le acque del Bacchiglione, provenienti da Padova, con quelle del Canal Bisatto, un canale artificiale iniziato dai vicentini qualche decennio prima e da poco ultimato.<sup>63</sup>

Il paese presenta così la tipica disposizione "a riviere", con le case che si snodano lungo il canale a costituire una zona residenziale nobile, dietro le quali si svilupparono gli antichi nuclei popolari abitati ancora oggi prevalentemente da operai ed ex barcari.

Battaglia Terme ha dunque una lunga storia, ma fino all'inizio del secolo XIII doveva essere ben poca cosa, anche se il suo territorio, per la posizione di raccordo tra colli e pianura e sulle direttrici favorevoli al passaggio di uomini e merci, si trovò a svolgere un ruolo importante fin dall'età romana, grazie alla presenza di un'importante strada che univa i centri di Este e di Padova e all'asta del canale Vigenzone, che metteva in diretto contatto con il corso dell'Adige e il Mar Adriatico, favorendo il commercio delle

---

l'agricoltura mediante l'utilizzo dell'acqua per scopi irrigui e, soprattutto, il trasporto acqueo e quindi la navigazione. Nel Veneto i canali, oltre che per soddisfare le esigenze dell'agricoltura e della navigazione, furono costruiti anche per smaltire meglio le piene, qui chiamate "brentane".

Sullo scavo del canale di Battaglia e sui dubbi sorti negli ultimi anni rispetto all'autenticità dell'opera si veda:

Grandis C., *La via fluviale della riviera euganea*, in Gallo D.- Rossetto F., *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, Monselice, Poligrafo 2003, pp.267-298.

<sup>63</sup> Verso la metà del XII secolo, in seguito al conflitto fra Padova e Vicenza per l'utilizzazione delle acque del Bacchiglione - poiché i padovani contestavano ai vicentini il diritto di passaggio verso i ricchi mercati veneziani - questo fiume venne in parte deviato dai vicentini, a Longare, in un canale artificiale che, circondando i Colli Euganei, giungeva fino a Monselice. Da questa località, attraverso il canale di Pernumia, si collegava con il Vigenzone, consentendo così a Vicenza un agevole accesso alla laguna di Chioggia e alle saline.

coltivazioni euganee e soprattutto della trachite delle molte cave già attive.<sup>64</sup>

C: I jèra sesantasìnque barcóni sóêo a Battaglia, da duecento tonnellate vero, quindi era una cosa straordinaria, ciò qua 'ndàva via tuta êa trachìte dei colli che oltre alle pietre di Venezia, me spiégo, ghe jèra la salvaguardia degli argini, dove nelle anse l'acqua magnàva l'àrgine, i butàva i sassi. Pénsa che se partìva quarànta mètri al largo, èco, questa sé êa riva del Po, i partìva quarànta metri al largo e i faséva tùto un tappéto sóto, un marciapiede de sassi e dòpo i vegnìva su. Eh ma se êavoràva anni, anni. E non sóêo co e barche de Battaglia, e barche de Contarìna, e barche de Tòe, e barche de Comàcchio vegnìva su qua. Tùti vegnìva tórse êa trachìte, però andàva in só sesànta barche aêa settimàna, tùto co e man, tuto co e cariòe. Vòjo dire, se rendémo cónto còssa che jèra el lavóro manuàle uncò? Ma no ghé credémo gnànca! No i pól gnànca credérghe uncò quéo che se faséva noàltri 'na vòlta.<sup>65</sup>

Per tutto l'Alto Medioevo quest'area era dominio delle acque palustri che scendevano dal versante meridionale dei Colli a formare stagni, boschi e canneti attornati da laghetti d'acqua calda che sgorgava dal sottosuolo.

---

<sup>64</sup> In realtà sul trasporto della trachite – lavorata, per pavimentazioni o in pezzature, per rinforzo degli argini fluviali e sottofondi stradali - in epoca medioevale, non ci sono precise quantificazioni poiché i lavori fin qui apparsi sono tutti limitati agli ultimi secoli dell'età veneziana o all'Otto-Novecento, l'epoca in cui prese fiato il grande attacco delle cave sui Colli. Tuttavia, un primo dato preciso sul fenomeno è fornito dal lavoro di Billanovich M.C., *Attività estrattiva negli Euganei. Le cave di Lispida e del Pignaro tra Medioevo e età moderna*, Venezia, 1997, pp.45-47.

<sup>65</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 08.02.2011.

Il primo documento che attesta il toponimo di "Battaglia" risale all'inizio del XIII secolo.<sup>66</sup> Il nome, secondo l'ipotesi più probabile, sostenuta da Beltrame, deriva dal latino *baptalea*, che a sua volta ha origine dal greco, col significato di "luogo dei bagni", a testimonianza che il nome della località è molto più antico del centro abitato che si è formato successivamente, dopo lo scavo del canale, che è stato così chiamato perché il toponimo "Battaglia" esisteva già.<sup>67</sup>

Le vicende relative allo sfruttamento delle acque termali, del resto, rivestono pure esse un ruolo rilevante, avendo solide radici prima ancora della nascita ufficiale del paese e sebbene il riconoscimento nel nome del comune avvenga solo nel 1925. Sullo sfruttamento del vasto comprensorio che riguardava ben sette *balnea* compresi negli attuali comuni di Abano, Montegrotto e Battaglia, molto hanno scritto gli autori latini dal I al VI secolo d.C.. Già nel Duecento il "Balneum" di S.Elena, pur di proprietà comunale, era monopolizzato dai ceti più ricchi di Padova, assieme ai bagni di

---

<sup>66</sup> Archivio di stato di Padova, fondi "diplomatico" e "notarile", ASP part.756 del 26.07.1208 e part.759 del 15.10.1208.  
Cfr.: Lotti P., *Battaglia Terme. Dalle origini al XV secolo*, in *Battaglia Terme: originalità e passato di un paese del padovano*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna 1989, pp. 19-27.

<sup>67</sup> L'origine del toponimo "Battaglia" è incerta, si veda: Marcato C., *Battaglia Terme*, in *Dizionario di Toponomastica. Storia e significato dei nomi geografici italiani*, Torino, UTET, 1990.  
Zodio L., *Appunti toponomastici*, in *Battaglia Terme: originalità e passato di un paese del padovano*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna 1989, pp.33-39.  
Oltre all'ipotesi del Beltrame, ritenuta la più accreditata, Zodio riporta anche quelle dell'Olivieri, che lo collega al nome di una famiglia Battaja che avrebbe avuto possedimenti in quei luoghi o ancora al tipo *battaglia*, *combattimento* (facendolo risalire al latino *batalia*, derivato da *battuere*, battere) - anche se non è chiara la derivazione semantica del toponimo che potrebbe far riferimento a un antico fatto d'arme, allo scontrarsi di corsi d'acqua o alla rivalità tra monselicesi e pernumiani - e quella del Bellinati per il quale il nome "Battaglia" potrebbe derivare da *baptaleria*, cioè dagli opifici dove si battevano i panni.

Montegrotto. Di certo, sul finire del secolo XVIII, Pietro Estense Selvatico diventa il vero artefice del periodo più splendido delle terme battagliensi: viene costruito un lussuoso e confortevole stabilimento che ospita subito personaggi illustri e consolida la tradizione termale di Battaglia (Stendhal definisce deliziosi i bagni di Battaglia). Nel 1936, demolito il vecchio edificio, s'inaugura lo stabilimento I.N.P.S. "Pietro d'Abano" destinato tuttavia a non avere la stessa fortuna di altre località termali ed oggi dismesso.<sup>68</sup> Un'altra particolarità del canale di Battaglia è che le sue acque scorrono per due terzi del suo sviluppo da Nord a Sud, mentre per il tratto restante vanno in direzione opposta confluendo proprio a Battaglia, dove è stato costruito l'Arco di Mezzo, un manufatto idraulico atto a sostenere il livello delle acque e a regolarne lo scarico. E' stato proprio l'Arco di mezzo a creare un'embrionale area industriale, grazie allo sfruttamento dell'energia idraulica prodotta dal salto d'acqua di oltre sette metri che separa il canale di Battaglia ("canale di sopra") dal Vigenzone ("canale di sotto"), utilizzata per far funzionare numerosi opifici idraulici. Col tempo, infatti, sorsero attorno all'Arco di Mezzo ben dieci ruote di mulino ("mulino dei quattro" e "mulino dei sei"), una segheria, un maglio e una cartiera, l'unica del padovano, attiva dal 1339 al 1818 e divenuta, dopo la conquista veneziana, la più importante del Veneto per numero di folli e di fogli prodotti.<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> Sulla storia delle acque termali del comprensorio di Abano, Montegrotto, Battaglia si veda:  
Piva R., *Le "Confortevolissime" Terme*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1985.

<sup>69</sup> Sulla storia della cartiera di Battaglia si veda:  
Grandis C., *La cartiera di pubblica ragione nella villa della Battaglia*, in Zanetti P.G. (a cura di), *Battaglia Terme: originalità e passato di un paese del padovano*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1989, pp. 53-72.

Contemporaneamente furono realizzate importanti modifiche alla rete idrografica della pianura veneta che, oltre alla realizzazione del canale di Battaglia, videro la sistemazione, con lo scavo dell'alveo e il rafforzamento degli argini, del canale che attraverso Cagnola e Pontelongo collegava Battaglia a Brondolo e quindi alla laguna di Venezia e all'importante linea di traffico che andava dall'Isonzo al Po.<sup>70</sup> Battaglia si venne così a trovare al centro di un'intensa attività commerciale che si sviluppava all'interno di un triangolo i cui vertici erano Padova, i Colli Euganei e la laguna di Venezia.

L'edificio dell'Arco di Mezzo, per le sollecitazioni cui erano sottoposti i suoi congegni interni, fu più volte rimaneggiato in epoche successive ad opera dei carraresi e dei veneziani e ricostruito interamente nel 1830, con la realizzazione di un arco centrale più ampio (da cui il nome dell'intera fabbrica) per regolare lo scarico delle acque, e due laterali dai quali fuoriesce l'acqua utilizzata per dare energia agli opifici. Danneggiato seriamente durante il secondo conflitto mondiale fu ricostruito nel 1947. L'Arco assolse alle sue funzioni ancora per un paio di decenni, poi, con l'inarrestabile crisi dei mulini e col venir meno della navigazione fluviale perse totalmente il suo ruolo di propulsore dell'economia battagliense per limitarsi a garantire il livello idrometrico delle acque del canale che va da Padova a Monselice.

Va ricordato che la periodica, studiata regolazione dell'afflusso di acqua nel sottostante Vigenzona – per i barcaioli la *butà* – creava, due volte la settimana, il giovedì e la domenica, una piena

---

<sup>70</sup> Sul contesto geografico della pianura veneta, l'evoluzione della rete idrografica e la linea di traffico nota come Litoranea veneta, si veda: Vallerani F., *Le vie d'acqua*, in *La navigazione fluviale e il Museo di Battaglia Terme*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna, 1998, pp.11-19.

artificiale che rendeva possibile la navigazione fluviale e la partenza dei burchi carichi ormeggiati in attesa nel *mandràcio*.<sup>71</sup>

Quello che era un piccolo villaggio diventò così, fin dal Trecento, un borgo industriale, tramite per il trasporto di merci varie, luogo di approvvigionamento per la città e punto di riferimento per trovare lavoro, animandosi di una popolazione alquanto eterogenea e occupata in svariate attività. Vicino agli esponenti della nobiltà padovana e in seguito ai proprietari veneziani, mugnai, barcaiolì, cavallanti, sabbionari, cartari e agricoltori delineano la nuova realtà sociale ed economica del paese.

Lo sfruttamento idrico fece di Battaglia un centro innovativo determinando le conseguenti trasformazioni socio-ambientali, tanto che nell'opuscolo "Descrizione delli stabili del sig. Cavalier Benedetto Selvatico alla Battaglia nel padovano" edito a Venezia nel 1657, il luogo viene descritto così:

*Il mercato, che si fà alla Battaglia somministra copia abbondantissima d'ogni sorte di viveri, & di altre cose; vi è la Beccaria, vi si hà il pesce, e d'acqua dolce, & da mare, che vi capita in ogni tempo per la commodità d'un'altro Canale navigabile, che viene direttamente da Chiozza. Danno comodo, & trattenimento curioso il continuo transito per acqua, e per terra de viandanti. Il comodo d'andarvi in ogni tempo ò in Barca, ò à Cavallo, ò in Carrozza è di tanta consideratione, che non può l'umano desiderio pretendere di meglio; è distante da Padova miglia sette, da Monselice tré, & la Battaglia è luogo ripieno d'habitatori, & in*

---

<sup>71</sup> Mandracchio (dial. Mandràcio), nella navigazione interna è lo specchio d'acqua riparato dove sostano le imbarcazioni in attesa di entrare in conca di navigazione o di iniziare la navigazione nel senso opposto.

La definizione è tratta da: *Dizionario delle voci dialettali*, a cura di Gianfranco Turato e Franco Sandon, in *Canali e Burci*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1980.

*somma vi si trova tutto ciò che fa di mestieri al bene, & beato vivere quotidiano.*

Il salto d'acqua dell'Arco di Mezzo fu utilizzato sul finire dell'Ottocento per la produzione di energia elettrica, tanto che "Battaglia conquistava così un invidiabile primato: era il primo paese della provincia ad usufruire della luce elettrica. La stessa Padova dovette attendere ancora parecchi anni per mettersi alla pari".<sup>72</sup>

La disponibilità di energia elettrica pose le basi del successivo e cospicuo insediamento industriale delle officine Rinaldi, destinate a diventare in breve tempo la maggiore industria locale. La fabbrica si amplia, si fonde con l'industria Galileo di Firenze, diventa Officine Elettromeccaniche Galileo di Battaglia Terme e poi Magrini-Galileo arrivando ad occupare 1400 tra operai, tecnici e impiegati.<sup>73</sup>

Così la ricorda Cappellozza:

C: Aêóra 'sta fàbrica qua, jèra millequattrocento dipendenti, jèra una dé-e carpenterie più grandi che ghe jèra in Italia...

**M: E còsa i faséva?**

C: Qua faséimo i pònti, e gru del pòrto, che quando che e alsa el brasso e faséa novànta metri ah. Dunque ghémo fato tuti i pòrti de l'Africa, del Zaire èà, del Golfo Persico, tuti quèi pòrti che i ga fato èà nóvi, faséimo e gru noàltri insóma. E in più qua se faséva... ghe jèra oficina eletromecànica, èa mecànica sé diventà... cioè eletromecànica, faséimo interutóri a altissimo potenziàle, faséimo centràli elètriche in tuto el móndo. E còssa sé sucèss? Craxi, me ricòrdo sénpre, sul giornàe, Craxi ha dato disco verde perché la

---

<sup>72</sup> Selmin F., *Elettricità e sviluppo. Vita economica tra Ottocento e Novecento*, in *Battaglia Terme. Originalità e passato di un paese del padovano*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna, 1989, pp.181-190.

<sup>73</sup> Pizzolon A. (a cura di), *La nuova Magrini-Galileo di Battaglia Terme. Cento anni di storia di un'industria*, Padova, La Garangola, 2002.

Magrini-Galileo venisse acquistata dalla Merlin Gen. francese; perché gèrimo in concorénsa no?

**M: E i êa ga distrùtta!**

C: I ne ga ciavà i diégni, i sé 'ndà via e noàltri qua ghémo pèrso tuto, parché qua ghe sarà adèso trénta... ghe sarà trénta, quarànta operài che êavóra, su miequatrosénto! Che po' i ga cambià tuto, non sono più ròbe... interutóri, ròba del genere; i sé drìo far dei panèi soêari...

**M: Ma sé ancóra proprietà de 'sta ditta francése?**

C: No i francési dòpo ghe êa ga vendù aêa Siemens tedésca. I tedéschi ga... insóma, adèso... sé un casìn... cióè, ti te pénsi che...<sup>74</sup>

Tuttavia il salto d'acqua tra il canale di sopra e quello di sotto rappresentava un ostacolo insuperabile per le imbarcazioni da trasporto e si rendeva necessario operare un trasbordo proprio all'Ortazzo, l'ampio spiazzo, un tempo denominato Pizzon, racchiuso tra il Canale di Battaglia, il Rialto e il Vigenzone dove confluivano tutte le merci. Questo fatto costituiva un notevole limite all'efficienza della navigazione che a Battaglia era ancora caratterizzata da un'intensa attività, sostenuta dal sorgere dei primi insediamenti industriali di Marghera e Padova e dall'intensificarsi delle colture su vasta scala di cereali e barbabietole, con il conseguente potenziamento degli impianti di macinazione e per la produzione dello zucchero.<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 17.06.2011.

<sup>75</sup> Tra i più importanti impianti di macinazione, ai quali venivano conferite le granaglie o presso i quali si caricavano le farine, vi erano la Società Veneta di Macinazione, con sede proprio a Battaglia, il Molino Stucky a Venezia e Chiari & Forti di Treviso.

Fu così che sul finire del XIX secolo, in seguito all'aumento del volume dei traffici commerciali, prese corpo l'idea di realizzare a Battaglia una conca di navigazione che collegasse direttamente il Canale di Battaglia al sottostante Vigenzone.<sup>76</sup>

L'incarico di studiare una soluzione al problema venne affidato nel 1900 ad una commissione guidata dall'ing. Leone Romanin Jacur. La commissione propose la costruzione di una conca con tre crateri ma il progetto, anche a causa dello scoppio della Grande Guerra, non fu portato avanti. Nel 1917, l'ingegnere Umberto Lunghini, del Genio Civile di Padova, elaborò un nuovo progetto che prevedeva soluzioni originali e innovative, avvalendosi dei più aggiornati progressi già in uso in Europa e in America. La conca avrebbe avuto un solo cratere, realizzato in calcestruzzo armato, con porte metalliche sospese su cuscinetti a sfere, che funzionano grazie alla sola pressione dell'acqua e senza l'ausilio di motori, a monte e a

---

<sup>76</sup> Conca: costruzione in muratura, a forma di bacino, interposta nel corso di canali o fiumi, chiusa a valle e a monte da saracinesche. Serve per far passare le imbarcazioni da un corso d'acqua ad un altro di diverso livello.

La definizione è tratta da: *Dizionario delle voci dialettali*, a cura di Gianfranco Turato e Franco Sandon, in *Canali e Burci*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1980.

Gli antesignani delle conche furono i "carri", una doppia invasatura con un piano inclinato sul quale erano fatti scivolare i fondi piatti delle barche fluviali per mezzo di argani e rulli. Questo sistema presentava molti inconvenienti: perdita di tempo, danni alle imbarcazioni, costi per carico e scarico. La soluzione al problema fu data dall'impiego delle "porte", dapprima di tipo a saracinesca, poi di tipo ruotante a un solo battente e infine a due battenti, dette "a vento" o "vinciane" da Leonardo da Vinci il quale, anche se probabilmente non ne fu l'inventore - la prima descrizione è di Leon Battista Alberti (1452) - le disegnò e le descrisse adoperandosi per migliorarne il funzionamento.

Sulla storia dei manufatti regolatori dei corsi d'acqua in generale e sulla conca di Battaglia Terme in particolare si veda:

Zanetti P.G., *Conche e navigli: il sostegno a porte di Battaglia Terme e il recupero della navigazione tra Padova, Colli Euganei e laguna di Venezia*, Arquà Petrarca, Parco Regionale dei Colli Euganei, 1999.

valle delle quali furono realizzati due mandracchi dell'ampiezza di diecimila metri quadrati. Si tratta di un manufatto d'alta ingegneria, unico nel suo genere, adatto al transito di imbarcazioni non superiori alle trecento tonnellate, che misura 40 metri di lunghezza per 7,20 metri di larghezza. I lavori per l'imponente opera – affidati a tre società diverse: il Consorzio Regionale Veneto per i lavori di scavo; la Società Anonima Ferrobeton di Roma per la costruzione in calcestruzzo; le Officine di Battaglia per le parti metalliche - iniziarono nel 1919 e, nonostante qualche momento di crisi, come la piena del 1921 e le agitazioni operaie, furono completati nella primavera del 1923. L'opera fu inaugurata personalmente da Benito Mussolini, da poco capo del governo.

Così la descrive Cappelozza:

Èco, qua go 'sta sàêa, quèsto sé el modelìno déa cónca di navigazione che gavémo qua a Battaglia. Quésta sé ùnica in Europa, adiritùra par far 'sta cónca qua... védito quèsta sé êa cónca, non abbiamo spazio lungo per far... parché ai primi del Novecento no ti fasévi una salita di sète mètri e quaranta in un solo cratere, te alsàvi tre mètri e dòpo... cóme a Pavia, insóma, no? Ma qua no ghe jèra lo spazio e no i savéva come farla. Aêóra l'ingegnere che... i sé partì-i e i sé 'ndà a Panama e dai studi che i ga rilevà vardàndo el canàl de Panama i sé riusì-i a fare... tanto più che quèsta sé un'opera di grandissima ingegneria, altissima ingegneria... uno, do, tre e 'na quatro, con quèste manovè-e qua funsionàva tuta êa crica; se rienpìva, se svodàva, se verséva e pòrte, se seràva. Aêóra ti te pénsi che gavéimo tute quante dé-e vasche gaegiànti che verséva, spazàva aqua, insóma jèra 'na còsa straordinaria de quel'època. Pénsa che el progèto jèra del 1909, dòpo, spetàndo i studi, sé rivà che sé scopià êa guèra del quindici diciotto, bón. Ma al diciannove i ga cominsià sùbito êa cónca, i ga riprèso. Di conseguenza nel ventuno êa cónca jèra terminà. Nel

ventitrè sé vegnùo Benito Musoìni a inauguràrla. Vól dir che jèra 'na ròba inportànte, insóma.<sup>77</sup>

La Conca di Battaglia è uno straordinario monumento di ingegneria idraulica, divenuto da subito un nuovo elemento di identità territoriale, che per qualche decennio determinò un rapido aumento dei trasporti fluviali dell'entroterra veneto. Battaglia divenne così un centro nevralgico della navigazione interna, soprattutto per quanto riguarda il trasporto del sasso trachitico che dalle cave dei Colli Euganei, nella sua forma lavorata, era diretto a Venezia ed impiegato nella pavimentazione oppure, in pezzatura, utilizzato per il rinforzo delle arginature fluviali; della *scàja* (frammenti di roccia calcarea utilizzata per fare la calce) verso il cementificio di Chioggia; della farina e delle granaglie, da e per gli impianti di macinazione o delle barbabietole per gli zuccherifici di Pontelongo e Cagnola.<sup>78</sup>

L'ampia disponibilità di lavoro e soprattutto la possibilità di esercitarlo lungo tutto il periodo dell'anno, senza le limitazioni dovute per esempio alle piene o alle magre d'acqua che ostacolavano la navigazione sul Po o sull'Adige, richiamarono a Battaglia molti addetti, tanto da meritare a questa città l'appellativo di "paese di barcarì".

---

<sup>77</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 08.02.2011.

<sup>78</sup> La scaglia (*scaja*) è estratta dalle pietre sedimentarie affioranti lungo i bassi pendii meridionali dei Colli. Dalla cottura della scaglia si ottiene la calce viva, uno dei prodotti più ricercati di trasformazione delle rocce euganee, da sempre materiale insostituibile nelle costruzioni. A Battaglia, la calce, oltre ad essere imbarcata alla volta di Venezia e Padova, dalla metà del XIV secolo trovò concreto impiego anche nella macerazione degli stracci destinati alla produzione della locale cartiera. Si veda: Grandis C., *La via fluviale della Riviera Euganea*, in Gallo D.-Rossetto F., *Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Monselice, Poligrafo, 2003, pp.267-298.

La navigazione fluviale ha assicurato i trasporti in questa regione fino alla metà degli anni Sessanta del secolo scorso quando, l'estendersi della rete ferroviaria prima e soprattutto del trasporto terrestre su gomma poi, divennero concorrenziali, tanto da decretarne la morte.

A differenza di quanto avvenuto in altri paesi europei con caratteristiche idrografiche simili – come la Francia, il Belgio, la Germania, l'Olanda e l'Inghilterra, dove la navigazione fluviale non solo è ancora utilizzata ma in alcuni casi continua ad essere potenziata in funzione delle sue indubbe caratteristiche d'economicità, funzionalità e sostenibilità – da noi non si è saputo o voluto promuovere questo sistema di trasporto, preferendo abbandonarlo a favore del più rapido trasporto su strada, e questo nonostante la situazione particolarmente privilegiata sul piano idrografico in cui si trovava la regione nordorientale italiana.<sup>79</sup>

La conseguenza è stata l'incuria delle antiche vie d'acqua e dei manufatti idraulici che oggi versano in condizioni pietose con ripercussioni pesanti anche sulla regolazione delle acque e la scomparsa non solo della cultura barcara ma anche di tutta una serie d'attività ad essa connesse come la cantieristica o di figure legate all'uso dell'acqua: dai *cavaènti* ai *sabionànti*, dai *peòti* e

---

<sup>79</sup> Del diverso interesse dei paesi dell'Europa settentrionale per la navigazione interna ne sono esempio non solo l'ampio sfruttamento a scopo turistico ma anche la recente realizzazione di un'infrastruttura sul corso d'acqua di Magdeburgo, in Germania, per il collegamento tra i fiumi Reno e Oder tramite un canale navigabile. Una via alternativa, economica ed ecologica, per il trasporto di carichi pesanti o pericolosi. Oppure quella in fase di ultimazione, per il collegamento tra il Mittellandkanal e i porti di Magdeburgo e l'Elba, che consentirà il passaggio di natanti di notevole mole e chiatte.

Cfr.: Peri, *Costruire con successo*, Manuale 2011.

*meadóri* ai *portinàri*, dagli *scariolànti* agli osti "di fiume", protagonisti del panorama demografico del tempo.<sup>80</sup>

E' difficile oggi, per quanto importante, ricostruire la varietà socio-economica della civiltà del fiume, la sua storia materiale e la mentalità che, nei vari periodi del suo sviluppo, l'hanno caratterizzata.

Riflettere sul rapporto tra l'uomo e l'ambiente naturale, il fiume, è però quanto mai significativo per scoprire l'interazione tra le specificità ambientali e ciò che una società ha prodotto socialmente e culturalmente, elaborando gli strumenti materiali, sociali e simbolici per sfruttare le risorse naturali.

La navigazione fluviale, e con essa la sua civiltà, è nata, si è sviluppata ed è scomparsa per ragioni storiche, economiche e sociali. La "cultura barcara", fondata sul lavoro, ha sempre dovuto confrontarsi con un grado d'incertezza superiore rispetto alle attività di terra. I barcaioli hanno dovuto affrontare l'instabilità e la pericolosità del fiume sviluppando, attraverso la pratica quotidiana e le esperienze ripetute, quelle conoscenze e quei sistemi operativi che hanno consentito loro di appropriarsi delle vie d'acqua. E lo hanno fatto perfezionando i loro saperi, rinnovando le loro barche,

---

<sup>80</sup> Come s'è visto i *cavaèànti* erano contadini che con i loro cavalli trainavano i *bùrci* per risalire fiumi e canali garantendosi così un'integrazione economica. I *sabionànti*, quasi tutti di Sottomarina (Chioggia), con battelli e piccoli *bùrci* a vela pescavano la sabbia col *baiòn* lungo il Brenta e il Bacchiglione per trasportarla verso Venezia. I *peòti*, invece, erano conoscitori esperti di tratti di fiume o canali che si offrivano di guidare i *bùrci* nei tratti più pericolosi della navigazione, mentre i *meadóri* erano gli addetti al controllo della profondità, delle condizioni e degli spostamenti dei fiumi. I *portinàri* erano i custodi delle conche di navigazione e addetti alla loro apertura in occasione del passaggio delle barche. Gli *scariolànti* invece erano manovali che con le carriole caricavano o scaricavano merci dalle barche oppure provvedevano allo spostamento del materiale di risulta dello scavo degli alvei.

costruendo ed adattando i loro strumenti ai diversi impieghi, facendoli testimoni della "cultura barcara".

E' in questo contesto che questi documenti vanno visti e riscoperti in una prospettiva che metta in rilievo la ricchezza delle conoscenze, l'abilità e la dignità di un'arte che costituisce il patrimonio della tradizione culturale dei barcari che, pur nelle diverse realtà regionali, può essere ricondotta ad un'unitarietà che è espressione di una solida continuità storica.

## 3.2

### Il *bùrcio*: lavoro e casa

Le nuove possibilità di lavoro che si erano aperte con la costruzione della conca, avevano finito col richiamare a Battaglia Terme tanta gente da fuori: Mantova, Ferrara, Cavarzere, soprattutto.

I Cappelozza si trasferiscono a Battaglia nel 1925, provenienti da Piacenza d'Adige, dove già esercitavano il mestiere di barcari.

Lì, però, il lavoro non era sempre assicurato, perché, dice Riccardo:

In Àdeése, l'invèrno ghe jèra el giòsso dé-e vòlte; dé-e vòlte ghe jèra êa séca, oppùre ghe jèra massa aqua, co ghe jèra 'ste gran *brentàne* che te duràva... praticaménte su un ano i êavoràva sie, sète mési.<sup>81</sup>

Sono in cinque fratelli, con le mogli e i rispettivi figli; cinque a testa, ma Pasquale, il nonno del nostro testimone, ne aveva sette: cinque maschi e due femmine. Insomma, sono una piccola tribù: "Praticaménte i ga inpestà el paése sóêo de Capeòssa!"

I Cappelozza sono comproprietari di una barca da sessanta tonnellate di portata (piuttosto piccola per essere remunerativa) e devono darsi da fare parecchio. Lavorano per i conti Cini di Monselice, tra i principali committenti del territorio in quanto proprietari di una cava. Adriano, il papà di Riccardo, aveva all'epoca venticinque anni. E' già un navigante esperto essendo salito in barca all'età di nove anni, che non aveva ancora finito la terza elementare, e farà il corriere per il trasporto della farina tra il mulino della Società Veneta di Macinazione di Battaglia, Padova e Venezia. Attività che, peraltro, si rivelerà abbastanza remunerativa.

---

<sup>81</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 07.06.2011.

Forti, lavoratori e uniti, in pochi anni i Cappelozza riescono a mettere da parte il denaro necessario per acquistare altre due imbarcazioni e soprattutto per costruire una casa, che Riccardo definisce straordinaria, la più bella casa di Battaglia:

A quèll'època êà... pénsa che i ga fato i balcóni, te sé, stile... no venesiàn, turco, arab... te sé, cóme che sé a Venèsia, te sé... eh cóe bífure, sì. E jèra, adiritùra, co' i ga fato 'sta caása, jèra fata co 'na facciàta e n'altra facciàta, parché quèa jèra in Piàzza. Dòpo invése, uno, capìssito, co' êa mància, sé riussìo a métare n'altra caása qua davànti... pasiénsa, ma e sé ròbe!<sup>82</sup>

Nella nuova casa si trasferiscono i nonni di Riccardo, Angela e Pasquale Cappelozza, con i tre figli maschi sposati (Narciso, Adriano e Demetrio) e le rispettive famiglie: tre spose, due con cinque figli e una con quattro. Quando le tre barche si trovavano tutte a Battaglia la famiglia era riunita al completo.

Nonno Pasquale a fare da "reggitore", al quale spettava la direzione economico-produttiva della famiglia di cui era responsabile, con i figli a fare da collaboratori. Alle donne spettava invece la gestione dell'economia domestica, soprattutto provvedere all'alimentazione di tutta la famiglia, sotto il coordinamento di nonna Angela. Compito per niente facile e di grossa responsabilità, se si pensa che gli uomini erano spesso assenti per lunghi periodi e che la famiglia era arrivata a raggiungere la dimensione di ventidue individui.

Bisognava pianificare attentamente tutte le portate che sarebbero state servite durante la settimana, affinché si potessero accontentare i gusti di tutti i commensali, utilizzando le scorte alimentari nella maniera più saggia e parsimoniosa.

I ricordi di Riccardo ci restituiscono l'entusiasmo e la gioia dei bambini quando il "popà" tornava a casa dopo un lungo viaggio:

---

<sup>82</sup>

Ibid.

Par noàltri putèi, védare giràre par caása to popà jèra `na godùria, se sentivimo più protèti; par noàltri el gèra `na poténsa, un monuménto, `na caréssa in più.

Quando se svejàvimo aêa matìna, tuti tre, fradèi e sorèa, butàvimo l'ocio sul piàto de ceràmica biànco, onduèa, sóra êa lànpada in meáo aêa nòstra càmera da lèto. Se all'intórno, sóra el piàto ghe gèra tre caramè-e, vól dire che gèra vegnù caása nòstro papà. Aêóra, prima all'arembàgio dé-e caramé-e e dòpo tuti in càmera dei nòstri genitóri e inpiràrse tuti tre fradèi nel lettóne par `na còcoèa de nòstro papà. Tuti quanti tre fradèi andàvimo in lèto, fra me papà e me mama, ah ah... cóme i gavonsèi! Se i gavéva da fare i so bisògni, bisògnàva che i fasésse par témpo!

Che godùria da putèi!<sup>83</sup>

In quelle occasioni la famiglia tornava a riunirsi ed era una gran festa, ma le donne e i bambini non se ne stavano solo a casa ad aspettare: d'estate, soprattutto, finite le scuole, tutta la famiglia accompagnava il padre nei viaggi di lavoro, riunendosi sulla barca, che diveniva una vera e propria casa galleggiante. In quelle occasioni era la moglie a far da mangiare o lavare la biancheria, ma se era necessario sapeva tenere anche il timone.

Per i bambini, fin dall'età di due, tre anni, era un po' come andare in campeggio; un'esperienza avventurosa che pochi altri loro coetanei potevano compiere:

Oh jèra un divertiménto... un spetàcoêo! Andàvimo su par el Po, no? Aêóra te fasévi `na curva, un'ansa, no? Aêóra te vedévi un canpanè de qua, un canpanè... i putèi "Oh un canpanè, un canpanè!" Parché i jèra in mèso `sti àrgini e `sti bóschi. Dòpo te vedévi, jèra i pónti de barche... "Oh, i pónti!". Jèra `na ròba da fàvoèa... `na ròba da fàvoèa. E pénsa che da Batàja sémo vegnù,

---

<sup>83</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 17.06.2011.

mi me ricòrdo, da pìcoi, in ténpo de guèra sémo rivà fin a Cremona.  
Andéimo fin a Cremona, se andàva anca più su, a secónda...<sup>84</sup>

Ma in questo genere di viaggio c'erano anche i pericoli sempre in agguato e dai quali bisognava tenere lontano i bambini:

Ti pénsa che mi me ricòrdo ancóra che jèra putèò, che so cascà in Po. Aêóra ghe jèra el batèò... te sé chéi batèi, êa siaùpa de êa me barca... êa jèra fata a pónta, cusì... me popà sé in aqua, sùêa sàbia del Po che spénse el batèò par vegnìre al largo, dòpo el saltàva a bórdo e coi rèmi el vegnìa in barca. E mi voéva andàre a jutàre me pare, no... te jùto... no. "No!" me pare diése, ... invése mi so saltà só, ma co so saltà só... mi jèra un bòcia no, gavarà avùò tre ani, se i gavarà avù... E ciò, ju ormài gavéa l'aqua qua, ma mi so `ndà sóto aqua, vedéa tuti i barbù... e me pare me ga ciapà cusì, ghéto capìò, el me ga tirà su. Ciò me mare sé diventà de tuti i coêóri. Aêóra me ga butà in batèò, te sé... mi no go gnanca bevùò aqua, parché te digo, sé sta do... no go fato ora cascàre che ju me ga sa visto e me ga ciapà, no.<sup>85</sup>

Una certa dose di rischio, dunque, c'era sempre, e questo nonostante che i genitori e i marinai a bordo fossero coscienti del fatto che c'erano dei bambini in barca e fossero sempre con l'occhio attento. Capitava anche che se i bambini erano molto piccoli e gli adulti non potevano prestargli la dovuta attenzione, li legassero all'argano di prua con delle cime lunghe quel tanto che bastava per non farli cadere fuori bordo.

---

<sup>84</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 08.02.2011.

<sup>85</sup> Intervista dell'autore a Riccardo cappellozza, Battaglia Terme, 02.06.2011.

Eh... ma me ricòrdo `ste ròbe cóme che fusse ièri... gavarò avùo tre ani. `Ndàvimo in barca da bòcie... ciò te cónto e stòrie de cóme che se faséa andàre da pópe a próva co êa barca jèra vóda... per evitàre el pericoêo, va bén, invése che caminàre sul bórdo déa barca andàimo par sóto êa stiva. Aêóra suêa paratia déa stansa da pópe, ghe jèra `na portèa cusì, in do tòchi, che êa se tiréa via... aêóra ghe metéa só i pajòì de càrico, no... parché e stive dovéva ciapàre ària sénpre, no. Aêóra... faséimo un caminaménto; co jèrimo a mèsa barca ghe jèra do paratiè, anca èa êa portèa... e partìvimo da sóto êa stiva e `ndàvimo da pópe a próva.. E jèra garantìo che no...<sup>86</sup>

Le vacanze in barca costituivano per i bambini anche un'occasione per un graduale apprendistato al lavoro. Potevano vedere in che cosa consisteva l'attività del barcaro, come si facevano le manovre e quali fossero i "segreti del mestiere". Quando sarebbe giunta l'età del lavoro la formazione non sarebbe partita da zero.

`Ndàimo su pal Po, ti te pénsi che mi jèra putèo quando che `ndàimo su pal Po, che ghe jèra i rimorchiatóri co le ruote... cioè i putèi... to mama in barca, ghéto capìo, te jèri un òspite, ma te jèri a casa tua, me spiégo, e jèra bèò védare `ste ròbe nóve da scoprìre, `ste manòvre dei barcàri, che noàltri quando che i faséa e manòvre no voévimo andàre sotocopèrta, no? Aêóra ghe sé e bocapòrte déa stiva no? Qua su êa stiva ghe sé e bocapòrte, qua ghe sé êa copèrta da prua... êori faséva e manòvre, ma noàltri no voévimo andàre sotocopèrta, aêóra qua ghe sé i bocapòrti mési cusì, andàvimo sóto i bocapòrti, che ghe jèra el legnàme, e cóme i gatèi vardàvimo fóra e manòvre, ghéto capìo? Jèrimo cóme i gatini e jèrimo entusiàsti de védar `ste manòvre, ghéto capìo, e jèra dé-e ròbe straordinàrie: "Ciàpa êa sima!", "Buta el dopìn!", "Caêa

---

<sup>86</sup>

Ibid.

l'àncora!", "Salpa l'àncora co l'àrgana"... sti òmeni che giràva in coèrta, ghéto capìo, par un putèò sé `na ròba che sé straordinaria.<sup>87</sup>

Quando la moglie era in barca, come s'è visto, toccava a lei cucinare e svolgere i compiti domestici, altrimenti questo ruolo spettava al *morè*, il mozzo. La cucina doveva adeguarsi a quelle che erano le provviste disponibili a bordo, compatibilmente con i problemi di conservazione e, anche se il piatto base rimaneva la minestra di pasta e fagioli con il cotechino, spesso il menù era determinato dal cibo che si poteva reperire nel territorio attraversato. Ortaggi, acquistati presso i cavallanti, o il pesce che i barcarì pescavano direttamente dai fiumi o acquistavano dai pescatori quand'erano a Chioggia o a Burano; magari pesce di scarso valore commerciale, come i *sachéti*, un pesce di piccola pezzatura che non aveva mercato, che acquistato freschissimo veniva fatto a pezzi e messo in casseruola con le patate e... *mmmh...*

Cappelozza ricorda che in tempo di guerra suo padre aveva preso a bordo un pescatore:

Aêóra i vegnìa in barca par avér l'esònero militàre, no ghe interesàva i schèi... bastàva un piàto de minèstra... parché e misèrie sé sèmpre sta' misèrie, no sé che... noàltri stàvimo bén parché jèrimo possidènti de barca, ma se no jèra misèria collettiva, séto, ti andàvi a bévar un'ónbra... ròbe... co i gavéva magnà i jèra a pósto. Ti jèri un signór co ti gavéi magnà.

Questo pescadóre, poaréto el jèra anca sta maèa de TBC, che `na volta jèra difùsa, insóma, no? Aêóra me mama ne diséa sèmpre: "No ste miga bévare dóve che ga bevùo quel'òmo, me racomàndo putèi, no féve capìre, però bisògna che vardé de no bévare", parché ghe jèra pericoèò del contàgio, e `sto òmo, jèra pròpio un

---

<sup>87</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 07.06.2011.

bón ométo, va bén, ignorànte quanto che te vòì, parché i jèra tuti analfabéti `na volta, va bén, però el gavéva êa passión del pescàre. Aêóra mio papà ga conprà el *parangàl*, te sé, chel fio éóngo che ogni mètro ghe sé... se ciàma el parangàl, eh... in Po, ciapàvimo tanto pèsse che no savévimo gnanca dove méterlo, aêóra ghéimo el *bùrego* sénpre pién.<sup>88</sup>

Il *parangàl* veniva legato da un capo al *bùrcio* ormeggiato a una riva e poi, stando sul *batèò*, lasciandosi andare a seconda con la corrente, si calavano gli ami. Dopo qualche ora si andava a recuperare, controllando quanto pesce c'era.

Aêóra ghe jèra i marmi, ghe jèra e raìne, ghe jèra i gòbi, che sarìa sénpre `na raìna che ga êa gòba, insóma, ecco. Te ciapàvi anguille, te ciapàvi e pàssare, te ciapàvi i storióni, storionsìni picenìni, le barbóne, te ciapàvi e barbóne, tuto te ciapàvi.<sup>89</sup>

Così, accanto all'immane polenta che accompagnava ogni tipo di secondo piatto, si preparavano zuppe di pesce di ogni specie, anguille ai ferri oppure fritte, pesce gatto in umido in tegame. Pesce appena pescato, vivo, risciacquato e messo in padella senza toccare ghiaccio: una delizia che solo i pescatori potevano gustare.

Al primo mattino allora bisognava preparare il caffè d'orzo; verso le nove la merenda, con polenta abbrustolita e fette di pancetta di maiale salata e posta anch'essa sulla piastra. Poi si impostava per il pranzo: Il mozzo, sotto il controllo del marinaio, preparava un pesto

---

<sup>88</sup> Ibid.

Il *Bùrego* è un vivaio. Piccolo battello tutto chiuso e traforato nel quale si conserva il pesce vivo, sott'acqua, per alcuni giorni.

La definizione è tratta dal *Dizionario delle voci dialettali* a cura di Gianfranco Turato e Franco Sandon, in *Canali e burci*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1980.

<sup>89</sup> Ibid.

di lardo e cipolla da mettere nella pentola a rosolare. Poi si aggiungeva l'acqua, presa direttamente dal fiume, si mettevano i fagioli e, se c'era, un cotechino di maiale. Si faceva bollire tutto per un paio d'ore, poi, mezz'ora prima del pasto si buttava la pasta. La minestra di pasta e fagioli veniva così servita all'equipaggio. Una minestra densa e cremosa nella quale: "Te piantàvi el méstoêo de éгно che el restàva in piè da tanto che êa jèra dénsa!".<sup>90</sup>

Verso le quattro del pomeriggio si riaccendeva il fuoco sulla *fogàra* a mezza barca per la polenta da cuocere sul *calièro*. In alternativa alla polenta c'era il pan biscotto, che a bordo non mancava mai, conservato in un recipiente chiuso, sigillato (di solito un bidone di carburo con coperchio a vite) dove poteva durare anche sei mesi come riserva di bordo: "Pan e puénta, quanta che te ne voévi, insóma ghe sé sènpres sta tanto pan e tanta puénta".

Sulla durata dei viaggi, del resto, non si potevano fare previsioni precise. Non c'era, infatti, una misura del tempo di quanto poteva durare un viaggio. Soprattutto prima della motorizzazione dei burchi, quando i barcarì navigavano "a mèsi pròpi", ossia sfruttando solamente il vento, la corrente, i flussi delle maree, facendosi trainare dai cavallanti o tirando essi stessi la barca con la *sana*.

Ciò el nòstro jèra un móndo meraviglióso perché jèrimo sènpres in mèso aêa natùra. Noàltri ghémo visto de ché-e albe... Partì-imo da Portegrandi noàltri, a un bòto e mèso, do déa nòte, no? Quando che el vénto se portàva só dal Grègo, che vegnìva vèrso Levànte

---

<sup>90</sup> I barcarì prendevano l'acqua per bere e per gli usi di cucina direttamente dai fiumi che percorrevano. L'acqua veniva poi conservata in una botte di legno (*bóta*), protetta da un coperchio, al cui interno era attaccato un bicchiere metallico, il *pòto*. L'importante era prendere l'acqua cosiddetta "di rifiuto", ossia sulle anse dei fiumi dove, andando a sbattere sulla riva, l'acqua rotolava su se stessa mantenendosi più pulita e ossigenata.

no, aêóra ghéimo el vénto che podéimo venìr via.<sup>91</sup> Barche càrghe, che ghéimo cargà in Sile, o êa jàra o quéo che trovàimo, insóma. Parché dovéimo arivàre in vòlta aêa Sertósa... a l'Arsenàe no? In vòlta êa Sertósa dovéimo rivàre co l'aqua de dojàna, parché se rivàimo êa co l'aqua de cresénte no jèrimo piú bóni fare êa vòlta e te perdévi êa giornàta, jèra tuto calcoèa, parché 'ndàimo co e alte e base marè-e, ghe 'ndàimo drìo ae alte e base marè-e déa laguna, sia ai Alberoni, sia dòpo i Alberoni, sia a Ciòsa. Cioè noàltri navigàimo a pròpi mèsi, savéimo sénpre co jèra el mòrto de êuna, el pién de êuna, el scuro de êuna, jèra fundamentàe par quéo.<sup>92</sup>

Un viaggio poteva durare da una, due settimane fino a qualche mese. Come ricorda Riccardo, poteva capitare di rimanere per molti giorni fermi a vele alzate in mezzo alla laguna di Marano ad aspettare il vento o di essere costretti a rimanere per otto giorni ormeggiati alle *bricole* dei canali veneziani, senza possibilità di scendere a terra, con tanto vento di bora da non poter uscire da sottocoperta. Addirittura bloccati per tre mesi sul delta del Po, impossibilitati a navigare a causa della piena, per troppa correntiva d'acqua o, nei periodi di siccità, rimanere con la barca carica in secca, come fosse all'asciutto in uno scalo d'un cantiere navale, adagiata sul letto del fiume come una grossa balena arenata.

D'inverno, ricorda Riccardo,

Sentivo parlàre me papà e me sí-i, sentà a tòea a mesogiòrno, col piàto fumànte pién de pasta e faòdi consà con lardo, siéoèa e cóghe de porsèo; sti òmani parlàva dé-e so barche restà blócà dal

---

<sup>91</sup> Nella dizione locale il vento che spira da Nord è il *Tramontanése*, da Nord-Est il *Grègo*, da Est il *Levante*, da Sud-Est il *Siròco*, da Sud l'*Ostro*, da Sud-Ovest il *Garbin*, da Ovest il *Ponénte*, da Nord-Ovest il *Maistro*.

<sup>92</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 08.02.2011

giàso êóngo i canài, in particulàr mòdo quèi dóve no ghe jèra tanta correntìva d'aqua; quindi navigaziòn fèrma anca un mese de fìa.<sup>93</sup>

In situazioni come questa i "paróni de barca" e i capibarca facevano delle scappate a casa per vedere la famiglia. A volte facevano anche più di cento chilometri in bicicletta (dei vecchi "catenacci" arrugginiti che si tenevano a bordo). Ma una volta a casa parlavano anche degli uomini che erano dovuti restare a bordo a guardia della barca e della merce trasportata. Si preoccupavano delle provviste di bordo, che ci fosse la scorta di legna e carbone per scaldarsi e fare da mangiare.

C: I punti dóve majorménte restàva intrapoèa e barche sul giàso i jèra i mandràci, a frontespìsio ae cónche de navigasiòn, dóve l'aqua jèra fèrma, stagnànte. Quèsto sucedéva sul Po a Vòlta Grimàna, a Cavanèa Po, a Cavanèa d'Àdeése, a Bróndoêo de Ciósa, Portegràndi sul Sile, al Cavallino a Venezia, Cortelazzo alla fòce del Piave, Canàl Revedài, Brión Càorle, Cónche Tagliaménto, Tór Viscósa, Tór di Zuìno, Cervignàno, Canàl Baicèli Ferrara, laghi di Mantova.<sup>94</sup>

A volte, in certi tratti, dove la navigazione era bloccata per il ghiaccio, passavano dei rimorchiatori in ferro con funzione di rompighiaccio. I barcari, allora, con ardue manovre si raggruppavano il più vicino possibile per avere la possibilità di trascorrere le tante ore del giorno e della sera, in quella forzata e ghiacciata convivenza, a far filò sottocoperta della barca più grande, raccontandosi storie di vita vissuta tramandate dai più anziani.

---

<sup>93</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 17.06.2011.

<sup>94</sup> Ibid.

C: Cèrto che quando da putèò sentìvo sti discórsi dei grandi, mai gavarìa pensà che da òmo vissùò, me fusse tocà êa stéssa sòrte, stéssa vita, stésse esperiènze, stésse aventùre, stéssi rìs-ci, stésse fadìghe.<sup>95</sup>

Il ghiaccio, anche quando era relativamente sottile, tanto da non impedire il movimento della barca, era tuttavia pericoloso in quanto segava letteralmente i *majèri* lungo i fianchi. Bisognava allora rompere il ghiaccio con i remi, preparare il "parécio", ossia un'improvvisata attrezzatura rompighiaccio che veniva predisposta davanti alla prua:

C: Se caèva un fèro mèdio, àncora a quatro mare, dal brocón, punto estrèmo dello scafo, finché e punte dé-e pate dè-e mare dell'àncora stéssa vegnìva immerse a fior d'acqua. Se butàva in aqua i do pónti piú grandi, tavoèóni êónghi nòve mètri, spéssi da otto a dieci centimetri. Questi servivano da ponte dalla barca a terra per il carico delle merci. Quésti vegnìva mési in cortèò e do estremità, come una grande vu, pósà sue mare de l'àncora, le estremità oppòste, apèrte, vegnìva igà ai màncoi vèrso póppa. Tutti e due i tavoèóni vegnìva avòlti in lòngo dae caéne de risèrva de ancoràio. Quéste sgranociàva el giòsso.

A sosténere stà aventùra jèrimo in tre barche, êa mia, "Marco Polo", jèra êa piú granda, in tèsta al convòglio col parécio ronpigjàsso, de drio de mi staltre do piú pìcoe. In tèra do òmani che faséa da cavàèò, i tiràva ste barche... mi col me batèò o siaùpa, de travèrso da prua a far e maresè-e, cioè a far rullàre el batèò col movimènto del me còrpo. Quésto rullàndo el provocàva e ónde de forabórdo e quéste e ronpéva el giòsso co êa so pressión. I capibàrca a timón.

Tuta `na giornàta de `sto êavóro per spostàrse de quatro chiòmetri e rivàre a Pónte Fornàsé (oggi Porto Viro) dove ghe jèra botéga.

---

<sup>95</sup>

Ibid.

Osterìa, barbière, riforniménti. Tante barche, tanti barcàri, no jèrimo più isoèa dal móndo; ghe jèra vita, tanti filò, aspettàndo che êa mòrsa del giàsso moèasse êa so présa terìbie col cambiàr déa tenperatùra.<sup>96</sup>

Un giorno, siamo nel 1941, Riccardo aveva dieci anni, tutta la famiglia è riunita a pranzo; i piccoli seduti a parte, ma attenti ad ascoltare i discorsi dei grandi:

Magnàvimo su `na banchéta cusì, de qué-e che i vendéva aêa fièra, cóe careghéte picenèine. Sentìvo che i gavéva ordinà êa costruzión de `na nóva barca, déa portàta de sentonovànta toneàte, quèsta jèra êa stazza mèdia dé-e barche che navigàva el canàl de Batàja.<sup>97</sup>

L'ordinazione era stata conferita al cantiere navale del *protomàstro* Felice Voltolina, nel canale San Domenico di Chioggia. Il prezzo pattuito, con una stretta di mano, era di 180.000 lire. Ma come si è visto, i protti non si basavano su di un progetto, la costruzione era frutto dell'esperienza, di un sapere accumulato nel tempo, e come in tutti i lavori artigianali potevano verificarsi degli inconvenienti. In questo caso accadde che nella fase di taglio delle ordinate, i *sancóni*, ossia gli elementi verticali ai quali viene fissato il fasciame, che costituiscono l'ossatura della barca, fossero usciti mezzo metro più lunghi. Al proto non andava bene di tagliare tutte le teste dei *sancóni* per adeguarli alla portata concordata, ma così la barca sarebbe venuta molto più grande e più costosa. Voltolina allora propose ai fratelli Cappelozza di mettergli in scalo un altro *bùrcio* più piccolo; così, però, i tempi di costruzione si sarebbero inevitabilmente allungati. Allora, dopo un'altra seduta familiare, i fratelli Cappelozza decisero di accettare la costruzione della barca

---

<sup>96</sup> Ibid.

<sup>97</sup> Ibid.

più grande, con cinquanta tonnellate di portata in più e una differenza nel costo di 20.000 lire, per un totale di 200.000.

Nella stessa seduta si decise anche il nome di battesimo di quello che sarebbe stato il più grande burchio entrato a far parte della flottiglia di 65 natanti di stanza a Battaglia: "Marco Polo".

Intanto la guerra è finita, lasciando dietro di sé devastazioni e miserie, e Adriano, il papà di Riccardo Cappelozza, chiede al figlio di aiutarlo, almeno per un po', andando a lavorare in barca con lui: "Dame 'na man, che se drisémo i ossi e dòpo ti tórni a studiàre". Riccardo, infatti, era il primogenito e secondo la tradizione familiare i primogeniti di ogni ramo della famiglia avevano il diritto di andare a studiare:

Anca mi gavéva da andàre a studiàre, che me gavéva preparà par i esami dé-e scòe mèdie, ma jèra êa guèra, per cui no se podéva móverse parché i mitragliàva i treni, quindi gèra pericoêo... ma ghe gèra 'sto dirìto de... me cugìn ga fato óra studiàre. Ju in ténpo de guèra già studiàva, dòpo el ga continuà, ecco, el sé diventà dotór in agrària. Dopo ga studià un altro me cugìn. Mi invése so andà in barca... ma quando che ti méti i piè in barca no ti smónti più. Anca parché te digo, sé un'arte che te apassióna, parché navigàre sé mólto bèò, anca se sé mólto duro, va bén, ma êa fadìga no jèra... jèra cóme magnàre... te màgni, te màgni de apetito, e lavoràre jèra lavoràre de apetìto, parché te savévi che el to mestière conportàva quèsto.<sup>98</sup>

Comincia così, a tredici anni, l'esperienza diretta di Riccardo come barcaro. Un'esperienza che lo ha portato ad apprendere le tecniche del corpo e degli oggetti.

---

<sup>98</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 07.06.2011.

Si può ben parlare, rispetto a un mestiere come questo - fatto di gesti o manovre che a forza di ripetizioni possono essere compiute senza sforzo e attenzione particolare, con efficacia, nella più grande economia di mezzi - di incorporazione della dinamica dell'imbarcazione. Quel principio che permette al barcaro esperto di non riflettere più ma di "andare", negoziando continuamente un compromesso fra le onde, la rotta, i salti di vento, facendo corpo con il suo burchio e ampliando la percezione del proprio corpo fino a inglobare il timone, lo scafo, le vele, e a coordinare la loro dinamica in permanenza.<sup>99</sup>

Un universo materiale incorporato che non si lascia quasi osservare quando è compiuto, ma che ben possiamo cogliere nelle riflessioni di Riccardo, che ricorda quando camminava scalzo sulla sua barca accarezzandola con i piedi:

A metà Febbraio, quando che ghe jèra 'na bèa jornàda de sóe, el legno dé-e coèrte dé-e barche el se intiepidìva. Aêóra via i calsèti e mulòtti, i barcàri se faséva scàlsi.<sup>100</sup>

Palpàre tuta êa to barca cóêa sioêa dei to piè, déntro e fóra... caminàndo sènpres scalsi gavéimo un tatto amalgamà co' êa barca, che sentivimo anca quando questa gèra êustra de stucco e pitùra come un mòbie, bagnàda daêa pióva, no sbrissàvimo; bisògnàva tegnìre el piè sènpres mòrbido cóme 'na ventósa... Paràndo col rèmo da próva a pópe e caminàndo de sóra e sónte (bordo superiore di prua e poppa), sóra el *vasòin* (bordo del corridoio lungo le stive), in equilibrio co êa spinta del to péso del còrpo e êa spinta dé-e to gambe.

---

<sup>99</sup> Sul principio d'incorporazione si veda: Warnier J.P., *La cultura materiale*, Roma, Meltemi editore, 2005, pp.13-21.

<sup>100</sup> I *mulòtti* erano delle grosse ciabatte in cuoio con la suola in sughero, galleggianti.

Questo passo, lénto ma sotosfòrso, cónsio de spensàre êa to barca, càrica o vóda, a destinazióne.

Êa passióne de `sto mestière, el mòto del navegàre... caricàre, partìre... rivàre e scaricàre, e ripartìre sènpres coi to piè che caréssa êa to barca da próva a pópe par `na vita intièra, par ciapàrte `na ciòpa de pan.

Navigando i fiumi, i canali, le lagune della bassa pianura Padana, fra barene con albe rosse e tramonti infuocati, lo spirito di Riccardo incontra quello della natura che gli riempie gli occhi e il cuore con la sua straordinaria bellezza.

Soprattutto quando si entrava nella laguna di Venezia da Sud, il navigare diventava festoso. Con la barca carica e ben invelata; vento di scirocco sul quarto di poppa: una goduria navigare così! Se poi ti davi il cambio al timone avanzava il tempo di attaccarsi con una mano alle sartie e calarti con un piede, facendolo scivolare sul pelo dell'acqua e sentire che stai accarezzando la sottana di velluto di questa città.

C: `Sta barca inveêà nàviga sornióna, faséndo sioèàr e tàje dei paranchétti a ogni rèfoêo de vénto. Traversàndo e bóche del pòrto de Ciòsa, un póca de gajòèa che intràva dal mar te ciapàva de trèssso... te vedi `sta barca che se snànara par tuta êa traversìa; cara êa me barca, te me pari `na grossa baéna che vóe gratàrse êa pansa... e mi inebrià da tanta naturàe bé-essa...

Venezia era una delle destinazioni più frequenti dei barcari; qui si portavano al Molino Stucky, secondo per dimensioni in Europa, le granaglie caricate nelle campagne o si caricava il carbone alla Stazione Marittima. Così la ricorda Riccardo:

Venèsia ti si sta' êa Mecca de noàltri barcàri. Te ghémo vissùo mèjo dei veneziani. Te ghémo atracà, ormejà a Torcèò, a Mazòrbo, a Buràn, Muràn, vòlta Sertòsa, Lido, Sant'Elena, Riva dei

Schiavóni, Punta déa Saêute, ai Sai, ae Síte-e, Redentór, Sátère, Sant'Eufèmia, Fondaménte Nóve, Caìn dei Spìriti, Cannaréjo, Fondaménta Tre archi, San Giòbe, Tère pèrse, Maêamòco, Alberóni, Rio muìn de Stucky, el mèjo pósto, êa mèjo riva par sentir palpitàr tuta êa sità.

Aêóra noàltri quando che se igàvimo in rio de Stucky, pròpio déntro sul rio no, va bén, aêóra no ghe jèra el pónte e i passàva de qua e de êa col batéo no? Aêóra, jèrimo aêa bonàssa daêa bòra, capìssito, d'inverno jèrimo sénpre êa. Però, anca in primavera no, se jèrimo anca davànti êa riva, te sé, davànti a Santa Eufèmia, sénpre tacà al muìn, êa se trovàvimo sinquànta, sesànta, setànta barche... e jèra tante insóma, parché quando che faséimo êa canpàgna del forménto, caricàimo el forménto e êo portàimo al moìn de Stucky no, da tute e canpàgne vènete. E aêa matina, co êa bava de Levànte no, aêóra te ghe el pòrto qua, te ghe Venèsia, êa Giudèca che fa cusì, e noàltri sémo qua. Co êa bava te sentìvi che te portàva tuto el scanpanio de êa cità no, quindi jèra 'na sagra aêa matina, se alsàvimo fóra no, el sóe che venìva su, butàvimo aqua in coèrta... dòpo tiràvimo tuti i tendàini, e tuti 'sti barcàri che se coerséa êa barca dal sóe... êa jèra 'na ròba spetacoèare insóma. Pénsa che apéna jórno, bava de Levànte frésca êa traversàva tuta êa sità. Stucky sé a Ponénte, quindi, vòja no vòja, tuto el sbatociàr dé-e canpàne dei canpani-i de tute 'ste ciése te venìva de trèssò, de travèrso. Co 'sta bava sue réce, Venèsia te dava el bóndi.<sup>101</sup>

Tanta poesia non deve farci dimenticare che la vita del barcaro era molto dura, esposto com'era alle intemperie oltre che alla fatica del mestiere:

C: Ciò pénsa, partìvimo da Batàja co êa pióva, in autùnno, e rivàvimo Ciòsa de séra, o a Cà Pasqua o a Bróndoêo no, négà còme

---

<sup>101</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 02.06.2011.

e àrene, l'acqua ne 'ndàva só par êa spina dorsàe, còme e àrene! Ma no ghémo mai ciapà un rafredóre, ma nissùn dei barcàri!

**M: No gavévi ceràte!**

C: No, ma no se podéva gnanca métarla! Se ti te méti 'na ceràta, còme féto a doparàr un rèmo da sète mètri! Se te caschi in aqua ti te néghi! Eh eh. E còme féto a métarte i stivài, se te caschi in aqua te te néghi cói stivài. Parché bisògnàva seguìre anche l'arte, el pericóeo.

**M: E ciò, se tempràva anca i fìsici.**

C: Oooh, beh insóma, ti te capìssi, co quéo che... co êa vita dura che ghémo fato noàltri, a otànt'ani se no fuse sta operà al còre sarìa ancóra un gaéto véro, ma no par schèrso!<sup>102</sup>

E ancora:

Da Portegràndi a Venèsia; nòte stellàta, ciàro de êuna, bava da Levànte fréda, d'invèrno. Barca càrica de forménto da portàre ai moìni Stucky. Quattro bòti, vestì-i inbotì-i de strasse, fóra in coèrta da próva, dòpo avér moèa e sime in bando e recuperà a bórdo, issémo êa véa da próva. Còe prime issà del menàe del guindàso el penón da alto se alsa, êa véa comìnsia a inbrassàre el vénto, êa barca sénte êa spinta e comìnsia a móverse, bisògna far prèsto. 'Na vòlta issà, uno córe da pópe a timón e a manovràr êa scòta; quéo che rèsta da próva intra el cargabàso, êa véa se isèsta, fa pèrno a inbrassàre el vénto.

Secónda manòvra: issare la vela de pópe. Êa barca sé in navigasióne. Me pare a timón col ciàro de êuna, mi a mèsa barca in santìna, spacàr êa égna, inpissàr el fógo sua fogàra e métare su el barachìn del cafè par scaldàrse el stómego.

In coèrta da pópe, a timón, jèra un frédo bòja; 'sta bava se pusàva sua véa da pópe e ne vegnìva só dal penón da basso, de tràverso

---

<sup>102</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 15.11.2011.

déa cópa del còeo. Se dàvimo el cànbio ogni vinti minùti, quando gèrimo diventà duri dal frédo cóme i bacaèa.

Intànto, navegàndo fa giòrno, el témpo sé nùvoè, êa bava comìnsia a grejàr. Pasémo Mònte de òro, un punto particoèare par i barcàri; êa lagùna de Venèsia se spaèànca ai nòstri òci: védo el campanè de êa ciésa de Torcèò co un senàrio divèrso dal sòito, non più in mèso aèa lagùna che se fa spècio, ma un quadro siberiàno. Mèsa lagùna che lanbiva Torcèò completaménte giòssa, coi piroèoti de giòsso che vardàva all'insù, e vénto che faséva ónde sua parte che no gèra giòssa... e noàltri sóto êa véa, co tanto frédo, se batévimo e man sóto e sène dei brassi par scaldàrse.

Bisognava poi saper far fronte ad innumerevoli inconvenienti ed imprevisti le cui conseguenze potevano risultare anche molto gravi:

**M: Ghe sé vari anédoti, vari epísodi che ti ti raccònti. Anca quéo de cóme l'esperiénza del papà tuo gà salvà êa barca "Rodolfo" de so cugin, eccètera. Tuta êa spiegasiòn déa manòvra de méter i penóni, i pónti in aqua par rómper e ónde e evitàr che el mar andàsse sóra êa costàna e êa barca andàsse a fóni. Quésto sé interessànte...**

C: Sì, eh ghe n'ho dei anédoti, basta sóèò che me fasa un schìsso, pénsò 'na séra, me méto a pensàre a tute e manòvre che fasévimo in barca. Ti te pénsi che me go trovà, venìvimo só co êa barca qua, a Bróndoèò ghe sé êa cónca de navigasiòn, aèóra sé sta un período che êa gèra róta e i êa êassàva vèrta, e pòrte vèrte e quando che l'acqua se equi-ibràva te pasàvi, mi col motóre pasàva che ghe gèra anca un scain de aqua cusì, davànti no, che veniva déntro in cónca, ma quando che êa barca sé instradàda... êa va su... eh andémo déntro, ghe gèra sta brentàna, 'na brentàna no, 'na piéna, dal Brenta. Dio sa da dóve, sóto el fónido se ga cavà dei grandi blòcchi de tórba, capissi, da sóto el fónido, ghe gèra dei blòcchi de tórba grandi...

**M: I gaegiàva però...**

C: I venìva só co êa corénte... i ga inbocà êa cónca, ghe géra `na bèa pressión atravérso êa cónca, tra alta e bassa marèa êa faséva un mètro abondànte, e sti qua i ga rodoèa e i gavarà fato un sénto mètri dòpo êa cónca e dòpo ti sa l'aqua se vèrse, êa pèrde êa spinta e i se ga pusà sul fòndo. Noiàltri cóe barche a rèmi andàvimo a secónda e se gavémo inpirà su una de ste ròbe qua e no gèrimo bóni... ciò êa barca se ga insecà. Aêóra, té faso véder êa manòvra no, qua ghe sé êa cónca, venìmo avànti e sémo andài in séca. Aêóra no savémo cóme tiràrla só, te comìnsi a scandagliàre e té vàrdi che de qua gèra piú fòndo. De qua ghe gèra el paèùgo no, e i gavéva scavà cóe draghe e i gavéva butà i sediménti sua baréna no, e i gavéva fato cóme un arsarìn, un àrsene sarà sta póco piú largo de sta toèa, capìsistu e dòpo i gavéva butà êa tèra drio. Aêóra col batèo i me pòrta in tèra, col fèro, êa còrda e mi, sicóme savévimo che no ghe gèra tèra sòida, gèra sàbia in sostànsa, aêóra mi tegnìva el fèro marà, che no se movésse, che no aràsse...

**M: montàndoghe sóra, praticaménte.**

C: Ecco, montàndoghe sóra e sminàndoèa che êa se piànta no. Intànto vién su un tenporàe, `na caigà estìva no, bèh, vénto de bòra, ghe jèra êa bòra, insómma êa pióva jèra cóme êa giòra, ciò mi... l'arsarìn sé quèsto qua, mi jèra a cavàèò, tenìva saldo... gavéa êa giachéta intórno... êa pióva traversàva êa giachéta, êa paréva... niénte, spuncióni! E sigàvo... e no gavévo niénte in tèsta... e aêóra me metévo cusì e sigàvo: "aiùto, venìme tóre, venìme tóre!" ...êóri cóèa còrda i gèra che i giràva l'àrgana no, par tiràrla só no, e i me diséva:"reísisti, reísisti!", "Còssa vùsto che reísista!"... ah ah...

**M: Ma anca êóri gèra sóto êa gràndine però.**

C: Sì ma mi gèro èà... êóri magàri gavéva un capèò... mi gèro èà sénsa un capèò sénsa niénte... ciò êa pióva cóme êa giòra, cóme se uno te tiràsse adòsso êa giòra. Ecco, te védi, e par monàde... <sup>103</sup>

---

<sup>103</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 17.06.2011.

Quando i tre fratelli Cappelozza decisero di suddividere la proprietà delle loro imbarcazioni ad Adriano, il padre di Riccardo, toccò il *bùrcio* "Marco Polo", il più grande, da 240 tonnellate di portata.

La barca sulla quale aveva navigato fino ad allora Adriano si chiamava "Maria II", il nome della moglie. Il padre di Riccardo non volle rompere la tradizione e, per rispetto di sua moglie, fece anche il cambio del nome.

Mi, quando che me so visto a navegàre con quèsto grande vascèllo, barca seminuòva, no ghe stava déntro e me braghe daèa contentéssa. Sóêo confrontàndo el dóppio spessóre del parameésàe... êa jèra `na nave!

Siamo nei primi anni cinquanta e già la crisi della navigazione comincia a mordere. In famiglia sono in sette bocche da sfamare e la barca ormai dà a malapena da vivere.

Disémo che péna finìa êa guèra noàltri sémo stai quèi che ga êavorà par vint'ani par `na pignàta de fasòì. Parché noàltri no jèra el problèma... fasémo i viàgi, ciapémo i schèi... chi i schèi? Sì, te ciapàvi da vùvare, ma co ti gavéi mantegnùo `na faméja in barca, va bén, e êa faméja a casa... te jèri bravo se te gavévi fato pari, insóma, èco.<sup>104</sup>

Così, per sopravvivere, nel 1953, Adriano e Riccardo Cappelozza decidono di motorizzare la loro barca. Molti, già dai primi anni dopo la guerra, soprattutto i mantovani, avevano cominciato a motorizzare le barche, approfittando anche della forte disponibilità di motori residuati bellici. Sui barconi venivano applicati motori vecchi, di recupero, smontati dai camion, ai quali veniva fatta una

---

<sup>104</sup> Ibid.

revisione generale, trasformandoli in motori marini, con gli scambiatori d'acqua.

Per applicare un motore a un *bùrcio*, bisognava per prima cosa preparare il barcone ad accoglierlo. Per questo bisognava rivolgersi ad uno squero dove facevano il basamento e la linea d'asse.<sup>105</sup>

C: E ciò i jèra schèi, i jèra schèi. Ciò bisògna che te pénsi che êa barca bisògna che i ghe tàja el cùêo sóto; che i ghe méta su el massiccio, che el vègna fissà co e altre còrbe, co e altre piàne de sóra. Imboêonà, fato, brigà. Dòpo sé da farghe l'astùccio, l'asse, l'èlica, el basáménto... do travi, do paramezzàli dóve che se sénta el motóre, ghéto capìo? Ciò êa ga 'na trasformaziòn miga tanto indifferénte. Dòpo co te va in cantière, bisògna che a 'sta barca te ghe fassi anca caêafatàjo sà che te si êà... sé ròbe che 'na barca ogni quatro, al màssimo sìnque ani bisògna andàr in squèro. Aêóra, sà che te ghe si... ghémo fato. Pénsa che sémo vegnù via sénsa... co êa nafta, che el ne ga dito, co êa paròêa del parón del cantière. So 'ndà al distributóre... "el ga dito Dino Doni se ti me de..."

**M: Se ti me méti nafta.**

C: E el ne êa ga dà sénsa controêare... cioè, jèra un rappòrto umàno divèrso da ancuò, cioè, va bén, insóma...

**M: Se se fidàva tanto sua paròêa.**

C: Se se fidàva sua paròêa. Uno faséva el móna 'na vòlta el jèra segnà par tuta êa vita, no. Adèss col conpiùter i te ciàva i schèi in banca! Eh eh. E quindi ghémo fato sie milióni de débito, êa jèra 'na ròba spaventósa... però, ciò êa barca col motóre te ghéi, te ghéi un monuménto, se no fusse capità...<sup>106</sup>

---

<sup>105</sup> Sulla motorizzazione dei burchi si veda la testimonianza di Renato Papparotto, in Pavan C., *Sile. La piarda di Casier: barcari, burci, draghe e squeri*, Navigazione Stefanato, Casale sul Sile 2005, p.109-114.

<sup>106</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 02.06.2011.

A determinare una decisione così impegnativa è stato un episodio di ribellione che Riccardo ha ancora ben stampato nella memoria:

Quando che no ghe jèra vénto, ti te trovàvi a un sèrto punto che te andàvi a véa e dòpo el vénto te moèàva; no te andàvi a ciamàr el cavàèo, parché te mancàva magari do chiòmetri. Andàvimo a ciamàr el cavàèo che te mancàva do chiòmetri? Tiràvimo noàltri! Par risparmiàre anche. Capìsito? E mi, vegnéndo su par el canàe qua, jèro drìo tiràre êa séngia... êa barca vóda, a péo séco. Jèra e vé-e su ma no ghe jèra vénto, no. E tira e tira e mi faso: ma mi gòjo da fare 'sta vita fin che canpo? Me go cavà êa séngia, pròpio un cólpo da mato, êa go méssa tacà a un stropàro, te se. E me popà: "tira che êa se ferma!" Che dòpo êa sé più dura a riprèndere. "Mi no tiro più!", go dito. "O ti méti el motóre in barca se no mi vado a Roma da me sí-i a lavoràre". Ciò êo go ricatà. Insóma dopo ghémo fato chél viàjo êà; aêóra dopo el se ga tólto êa bicicléta - ghéimo dei caenàsi in barca, parché te sa êa salsèdine, te sa cóme che êa jèra - e el sé andà só, el sé andà a ciamàre el cavàèo, dòpo sé vegnúo i cavài, ne ga tirà a Pontelóngo, da Pontelóngo sémo vegnúi a Battaglia. E co sémo andà a Ciòsa, se ghémo igà in canàl Lombardo a caricàre calcàre sul cementificio; aêa séra sé vegnúi qua da nóaltri, sé vegnúi 'ste barche a motóre mantovàne. Aêóra 'sto òmo ga parlà co me popà: "Oeh Capelòssa, ma cüs gat, no sta mia avér paùra... no te á miga avér paùra de farte el dèbit del motór, t' ga to fiöl a bórdo, el dis, t' ga nisciün da pagàr, no te ghe el marinàio da pagàr, mej de ti, el diése, chi è; te ga la barca tua, t'á el fiöl... Aeh, quand che t'à fat el viàj i schèi i l'è tuti tua... cuśa spètit, el diése, te vién a Màntua, Compagnoni te dà el motór, sénsa schèi, te paghi un po' ala vòlta"... Insóma, aêóra el ga ciapà un póco de coràjo e cusì ghémo fato. Però, sie milióni de dèbito no i jèra miga uno, véro?<sup>107</sup>

---

<sup>107</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 08.02.2011.

L'introduzione del motore rivoluzionò il mestiere del barcaro. Ogni cosa diventava più facile a bordo. Non si doveva più aspettare la marea, cercare l'attiraglio o combattere contro la forza del vento. Anche la durata dei viaggi diminuì drasticamente, ma se il motore aveva consentito di aumentare la produttività, ciò non vuol dire che fosse diminuita la fatica.

Però el sé sta n'altro móndo ciò... me paréa de avére el miesénto in man. Cioè no te andàvi più aêa lòta del soravénto... ghéto capìo? Però êa jèra dura par pagàr i dèbiti... ciò mi so sta' sète ani sénsa tórme un par de braghe ah. I me ciamàva êa corrièra del Po. I mantovàni faséva do viàgi al mese d'inverno, mi ghe ne faséa quattro. Êavoràvo e piansévo, parché no jèrimo bóni darghe el giro ae cambiàe. Cioè ste ròbe e ghémo vissùe sua pè-e, diémo, e te rèsta incíse su 'na manierà...

Quarantaòto óre sénsa métare êa tèsta sul cusìn, par pagàr i dèbiti. Ma ghe jèra... in faméja jèrimo ancóra in sète... ghe jèra do tósi che andàva a scòêa ancóra. Jèro sesàntadò ch-i ma êavoràvo... e in barca jèrimo abituà a dormire do tre óre, séto, tre quattro óre al màssimo, e dòpo ghe jèra vinti óre de êavóro tuti i jórni, quarantaòto óre sénsa posàre êa tèsta sul cusìn. Bèh se te cónto còssa... se te móstro sua carta geogràfica còssa che faséva su quarantaòto óre no te ghe crédi gnanca, ci siàmo capìti? Ecco, ciò i me ciamàva... êóri i sé rivà a ciamàrme, i barcàri, êa corrièra del Po. El capitano Renosto, col ghéa biéso de un viàgio urgénte, pròprio 'na ròba urgénte, anca se mi gèra ùltimo, me ciamàva mi, parché el savéva che domàn mi jèro êà. Invésse staltri barcàri jèra quéi che andàva... quésta, diéva, sé êa barca del tran tran, se no êa riva ancò êa riva domàn. Ghéto capìo? Parché gèrimo sénte anche libèra! Ma noàltri col dèbito che se gavéimo fato a se rendévimo responsàbi-i e aêóra biéso de...

Ciò ga voésto el coràjo de me pare. Parché coi schèi sé bón anca el móna de Cavàrsere, ghéto capìo?

**M: Coi schèi sé bóni tuti, se dié.**

C: Eh, coi schèi sé bóni tuti. Te ve anca a putàne sénsa fadìga. Eh eh eh.<sup>108</sup>

Questa, del resto, è stata la sorte di tutti i barcari che hanno motorizzato la loro barca.

Riccardo ha lavorato per diciassette anni con suo padre, senza stipendio e senza contributi, e ciò nonostante vi ha messo tanta passione, affrontando una vita piena di ostacoli, caratterizzata da tante rinunce e tante fatiche che ne hanno temprato il corpo e lo spirito, e come dice lui:

Lo spirito di un barcaro che si posa sulle vele non farà mai bonaccia. Questo è il mio motto incarnatosi dal primo giorno come mozzo sulla barca di mio padre Adriano.

La mente d'un barcaro non riposa mai; essa naviga anche quando la barca è ancorata, ormeggiata a riva. Pensando al prossimo carico, al prossimo viaggio, al prossimo arrivo, al tempo che trovi, agli ostacoli che ti si presenteranno e devi superare.

Per arrivare, scaricare, ripartire... e sempre navigare.

Incontrare, conoscere, arricchire la tua esperienza con i tuoi occhi, riempire la tua mente di tanta bellezza, da sentirti molto ricco e appagato dalla vita.

Oggi i suoi pensieri stanno navigando solitari sul vecchio *bùrcio* "Marco Polo", ora carico solo di bellissimi avventurosi ricordi. La leggera brezza che si posa sulle sue vele, è lo spirito d'un vecchio barcaro che ancora vuole navigare, traghettare, trasbordare, trasmettere, finché gli sarà possibile, cos'è stata la navigazione interna.

---

<sup>108</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 08.02.2011, 02.06.2011 e 17.06.2011.

### 3.3

#### Le parole dei barcàri

Il mestiere del barcaro era simile a un'arte, perché - come ripeteva papà Adriano a suo figlio Riccardo: "Ricòrdite che sto mestière no sé mai inparà bastànsa" - ogni giorno era un'avventura sempre diversa, i problemi che s'incontravano e le manovre da approntare non erano mai gli stessi.

Apprendere questo mestiere richiedeva impegno e partecipazione costanti, a cominciare dai compiti più umili, come imparare a fare la polenta, lavare i piatti o spazzare la barca, lucidare le *s-cione* o il *brocón* fino a quelli più complessi, come riparare le vele, usare il remo o saper fare le *piombaùre* e i nodi. Solo dopo che aveva dimostrato di saper fare queste cose a un *morè* poteva essere affidato il timone.

Il padre di Riccardo, e suo maestro, era un *adesànte*, ossia uno che aveva imparato a navigare l'Adige. E chi sapeva navigare l'Adige non poteva temere la navigazione di tutti gli altri fiumi e canali, così si diceva tra i barcari. Adriano è salito in barca all'età di nove anni e non ne è più sceso fino a che l'ultimo barcone non è passato dalla conca di Battaglia Terme. Un'esperienza irraggiungibile, lunga 56 anni, creata giorno per giorno dall'amore e dalla passione per un'arte che s'incarna nel corpo e ci rimane per tutta la vita.

Giorno dopo giorno Riccardo ha frequentato questa scuola di vita, ma l'apprendimento dell'arte del navigare è una scuola severa, anche se il maestro è tuo padre:

Nei primi tempi, quando come mozzo sono salito in barca, mi sono sentito un ospite, come quando, dalla più tenera età, facevamo le vacanze in barca con tutta la famiglia. I miei primi giorni, sono stati per mio padre gioia e contentezza nel vedere il proprio figlio in barca, pronto a dar vita e continuità alla tradizione di famiglia. Al

mozzo di bordo spettano lavori semplici, ma la scuola in barca è come un'università del lavoro: cento mestieri in uno solo formano un vero barcaro.

All'uomo di terra, se non ha mai provato cosa sia la navigazione, mancherà un'esperienza importante. I barcari sanno cosa vuol dire superare gli ostacoli senza avere i piedi ben piantati su terreno solido. La prima cosa che Riccardo ha imparato è stata il rispetto delle persone e dell'arte del navigare.

I barcari, qualunque fosse la loro provenienza, erano una vera famiglia. Si sentivano tutti fratelli, uniti da un cameratismo che li portava ad aiutarsi l'un l'altro senza mai sentirsi in debito con nessuno: "Jèrimo come 'na faméja de singtoni, singtoni aquàtici... aêóra, có te incrośàvi qualchedùn su l'àrsere, se se saêudàva, se se dava êa paròêa". Potevano litigare anche, ma quando la barca aveva bisogno, quello con cui avevano baruffato il giorno prima veniva a dare una mano. Perché quello che valeva di più era il rapporto umano, la consapevolezza che la barca era ciò che dava da mangiare alla famiglia a casa.

Nella rievocazione degli episodi della sua vita passata, sono ricorrenti in Riccardo i motivi legati all'amicizia e alla solidarietà che si costituiva tra i barcari:

C: Eh, e jèra manòvre che gèrimo cóme e sìmie, séto.

**M: Acròbati da fiume.**

C: Eh, acrobati, acrobati. Pensa che noàltri giràvimo l'àrgana... pensa che mi so andà in séca, te spiegarò cóme, a Ciośa... parchè dòpo ghe sé êa stòria dei ligàssi, non tuti i punti déa lagùna ghe sé i ligàssi. I ligàssi séto còssa che i sé?

**M: No.**

C: Èco. Ti te sé che te ghé el fiume Brenta. Qua ghe sé êa cónca de navigasiòn. Aêóra el Brenta generalménte sé sènpre più alto déa lagùna, spècie co ghe sé êa bassa marèa. Aêóra ti te entri in cónca

cóe pòrte vèrte, aêóra te sari e pòrte; dòpo sta aqua che ghe sé qua déntro bisògna che te êa scàregghi, parchè te ghe un mètro de díslivèò, sta aqua che va fóra, che entra in lagùna...

**M: Dòpo che êa barca sé pasàda in Brenta, perché sémo drìo parlàr...**

C: No! Sta 'ténto. Quésto sé el Brenta, êa barca vién déntro in cónca, pòrte vèrte, e êa barca sé qua, te sari e pòrte, te scàrichi l'aqua, te vèrsi e pòrte e aêóra ti te vién fóra par andàre via. Però ti, quando che te vién fóra te si su chéa bóêa de aqua che jèra déntro in cónca e che no êa se smíssia co l'aqua saèà, ghéto capìo, aêóra êa devénta cóme 'na bóêa de aria, va bén, che ti co êa to barca se no ti ghè 'na gran fòrsa no ti sé bón de venìr fóra da sta bóêa d'aqua. Quéo se ciama ligàssò, ti te védi êa bóêa... ti te védi l'aqua che êa fa un ségno de sóra, ghéto capìo, cóme 'na circonciasión no, e êa te fa el ségno che qua sé dólse e èà sé saèà, però ti se no te ghè fòrsa, se el vénto no sé fòrte da rónpare, ghéto capìo, se cói rèmi...

**M: Perché l'acqua dolce è più leggera... e quindi non riesce...**

C: No se smíssia! Aêóra mi so rivà, che partìndo da Bróndoêo col vénto e l'aqua che 'ndava só, se ghémo portà fin a Ciòsa, co sta bóêa d'aqua, sti ligàssi, va bén. Sti ligàssi, dòpo, l'aqua co ti entri a Ciòsa, quésta sé Ciòsa, mi vègno da qua, fasso cusì, ghe sé l'aqua, na parte de aqua che va vèrso l'intèrno de Ciòsa, dóve che ghe sé el simitèro, che ghe sé el pónte che liga êa città, aêóra l'aqua che tira só de èà, staltra che tira só de èà, sto ligàssò ga ciapà andàre de qua e me ga pórtà in séca, coi rèmi no sémo stai bóni de salvàrse, pénsa che fòrsa che ga un ligàssò! Aêóra sémo 'ndài in séca, êa barca sé andà in séca. Aêóra ghémo portà êa còrda, d'acciàio, su... aêóra el canèe qua fa cusì... el canèe che fa così, qua ghe sé el paèò de tèsta, sarìa el paèò... sìnque brìcoe cól paèò piú alto che fa, se ciàma...

**M: Êa dama.**

C: Êa dama, noàltri ghe dísemo el paèò de tèsta. Aêóra pénsa che co l'àrgana ghémo fato tanti sfòrsi mi, me pare e me sàntoêo Rino, che ghémo piegà sìnque pai! Ghémo piegà êa brìcoêa, ma êa barca no se

ga mòsso. El pericoêo gèra grando: se ghémo visto êa barca carga afondàre de trèssò par efèto déa bassa marèa Aéóra còssa ga fato... ghe jèra dei batèi marinànti che veniva, che cargàva êa sàbia in Brenta. Cò i ga visto che gavévimo êa còrda in tiro i sà fermà anca êóri, insóma, e se ga fermà vinti, vintisìnque batèi dei marinànti... vèrsi e bocapòrte, i sé vegnù a darne 'na man a butàr via... che jèrimo càrichi de calcàre, el sé cóme un jarón no, cóe man, cóea baia, butàrlo in aqua parchè sta barca jèra drio... se êa fa cusì êa se piànta no? Mi e me pare mai gavévimo patìo in góea êa fine déa nòstra barca. Eh... i m'à salvà êa barca. Ma êa jèra... mi êa go scrita sta ròba qua e te êa farò èsàre... êa jèra 'na ròba straordinaria, i marinànti i ga salvà êa me barca. Sti òmani abituài a cavàr sàbia sul Brenta e scaricàr a cariòe, no i ga moèa un minùto de ruspàr fin che no i ga visto el fermàrse déa bassa marèa: "Burcèr, a sé nostra! No ti va più a fondo". Me pare gèra commòsso ae lagréme, mi un gròpo in góea che me sofegàvo daèa emosiòn; salva êa barca, salva êa faméja, questo géra el torménto. Ogni marinànte che tornàva a bórdo del so batèo da sàbia diéseva: "Mòea êa sima", larga e saèuda. Sti vòlta de ómani brusà dal sóe, sti mùscoi da fadìga, che se anca i gavéva pèrsa mèsa giornàda e êavorà còme mussi, 'na contentéssa muta sfioràva el so vió; tuti consapévoi de avér fato un atto nòbie ma moralménte dovùto, de génte che nàvega su l'aqua sia dólse che saèa.

Parchè 'na vòlta ti té fermàvi, ti té aiutàvi, ghe jèra un cameratísmo che quando uno jèra in pericoêo se se aiutàva. No sé che dèssò ti te fa un incidénte, stàltro te scansa, va via, in strada, autostràda, ghéto capìo? El móndo sé 'nàltra ròba adèssò rispèto 'na vòlta, insóma, no ghe sé più quella sensibilità, quell'umanità che ghe jèra 'na vòlta a capìre che uno... adèssò i te dà 'na peàda ti va sul fòsso, te védi, êóri vól êa strada lìbera.<sup>109</sup>

---

<sup>109</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 07.06.2011

Nei barcari era abituale quella saggezza di mestiere che altro non è che la somma delle esperienze acquisite durante anni di esercizio svolto nello spirito e nella disciplina della categoria. Per essi il mestiere più che fonte di lucro era ragione di vita, e molto raramente gli stimoli egoistici erano tali da spingerli al punto di infrangere i rapporti di solidarietà con i colleghi, poiché, nonostante tutte le frizioni inevitabili nei rapporti quotidiani, non poteva venir meno in loro quell'orgoglio che essi avevano della specificità della propria storia, del loro modo di vivere e delle loro competenze. Competenze che Riccardo sottolinea continuamente quando ricorda le tante manovre che dovevano eseguire mentre lottavano con gli elementi naturali navigando "a propri mezzi":

C: Quando venivìmo só par el Po co êa barca vóda. Aêóra se spetàvìmo co e barche vóde, andàvìmo su no, quatro sìnque barche, e aêóra 'na barca no vegnìva só éa soêa, spetàvìmo che òvodàsse stàltra.

**M: E perchè?**

C: Perchè e barche e metévìmo in paro, e aêóra ti gavévi dóppio personàe a bórdo, su 'na chiàtta sóêa. Aêóra, co e barche in paro cusì, se qua gavévìmo 'na siaùpa da pópa êa portàvìmo in próra e in barca, sul batèo, quatro rèmi. E aêóra co quatro rèmi e êa còrda in curto, 15 metri...

**M: Aêóra ti tiravi êa barca?**

C: No, no tiràvìmo êa barca, andàvìmo a secónda cóêa córente; té aiutàvi a tiràre êa barca ma te êa tiràvi sóra vénto perchè ste barche vóde, ghéto capìo, podéva...

**M: E ciapàva più vénto perchè e gèra più alte.**

C: Ciò, sentovìnti, sentotrènta mètri te fa véa ah, e aêóra quando che el vénto te buta sotovénto, ti te va a riva ah, no ti sé bón salvàrte...

**M: Ma cóêa véa su aêóra?**

C: No, no, sóêo êa véa déa barca, aêóra, ghéto capìo, col batèo ti te tiráva sóra vénto. Dòpo se no jèrimo bóni fàrghea, aêóra el batèo se moèàva êa còrda in lòngho, ghéto capìo, gavivimo do fèri a bórdo, uno par el batèo e uno par êa barca, aêóra butàvimo l'àncora e êóri a bórdo gavéva sá êa sima, i êa recuperàva, e aêóra e barche faséva giravía, ghéto capìo. Aêóra col giravía, col timón, riusivimo a darghe... riusivimo a fare cusì, ghéto capìo, e êa barca veniva daêa parte de qua. Dopo salpàvimo el fèro, uno baèonàndo da próra e da pópe, ghéto capìo, e barche girava via...

**M: E ti te gavévi portà soravénto.**

C: Ti te gavévi portà soravénto! Cioè e pare monàde ma quando che se gèra a propri mezzi era l'arte... è l'aqua che te inségna, l'aqua, el vénto... e nissùni pól crédare, cioè, cóme che go dito ancóra, un barcàro gavéva da inparàre sénto mestìeri in uno sóêo, cioè no sé el tornidóre che va tórno e el fa êa flàngia, me spiégo, e sé sentomìa ròbe...<sup>110</sup>

Parlare delle manovre che eseguivano a bordo del suo *bùrcio* consente a Riccardo di far riemergere il linguaggio. Termini che nessuno usa più riemergono attraverso le immagini della memoria: *el pé de tèra, el lechéto, i coesèi, e sbuidère, l'aquaròêo, el càssaro d'aqua, l'aqua limegósa...*

C: Aêóra té digo còssa che sé el pé de tèra, ghéto capìo? El pé de tèra sé 'na isoèa che sé sul Po, el Po... fate cusì no? Aêóra qua ghe sé 'na sàbia, ghéto capìo? De sóra de sta curva ghe sé cheàlto pé de tèra, che noàltri bisògna che fémo cusì. Quei se ciama pé de tèra. Aêóra sul pé de tèra, l'aqua, el filóne, l'aqua va só de qua... aêóra qua, l'aqua no córe tanto, el sé el moénte, aêóra noàltri stàvimo drio i moénti e aêóra êa barca se instradàva, dopo bisògnava che par ciapàrse... aêóra traversàvimo el fiòn de aqua sul fiùme... té vedévi che êa barca te faséva andàr par cusì, ma no fasévimo óra a montàre strétto che trovàvimo cheàlto moénte.

---

<sup>110</sup>

Ibid.

Però bi sógnava stare aténti de no stare tróppo sóto, perché se ti té ste tróppo sóto riva, êa sia sénte el lechéto déa tèra, e êa barca te se intravèrsa cusì e... e pare monàde a...

**M: Eh sì, ma sé difisie anche scèndere co êa corénte, perchè...**

C: Un càrgo, un "liberty" american, che mi jèro a Venèsia, el sé sta... col vién déntro dal pòrto del Lido no... el vién déntro, e col sé sta... qua ghe sé el Lido e el pòrto sé qua; quando che el sé sta qua par venìr in Bacino San Marco, el sé sta massa sóto êa tèra déa... cioè êa séca del paèugo no, êa nave se ga intraversà, êa sé andà col musó déntro ai còsi... in via Garibaldi èa, ghe digo mi, dòpo i Schiavoni insóma, êa s'ha inpirà in banchìna, parchè êa ga sentìo el lechéto. Parchè el pilòta vién déntro parchè el sa, el conóse el canè, ghéto capìo? Se véde che questi sé vegnùì déntro sénsa pilòta, el sé sta massa sóto êa tèra e êa barca... parchè quando che e ga ciapà un bórdo, séto, no sé miga fàsie giràrle, el timón no te comànda più eh... ghe sé na fòrsa tale che el timón no sé bòn comandàrte.

**M: Sopratùto se ti segui êa corénte.**

C: Sì, parchè ciò, ti adèss, quando che l'aqua vién só, êa barca se méte de travèrso... êa corénte té juta no? E ti no ti sé più bòn de drisàrta no? Aêóra mi jèro intraversà cusì che voévo salvàre... aêóra go sònà êa trónba che i vègna a darne na man.. aêóra mio papà co ga visto el pericoè, la sua esperiènza... parchè jèrimo drìo andàre sóra i sassi... mio papà ga dà el timón rovérsa e ghémo girà via. Qué-e sé esperiènze che sóèo mio pare podéva insegnàrme! Mi andàvo rìs-cio de pèrdare êa barca! Mancànza de esperiènza, parché no sé mai inparà. 'Na volta fato ti êo capìssi e no ti e deśménteghi più ste ròbe, ghéto capìo? Eco, par dirte, insóma, quanto che... aêóra vién fóra tuto un linguàggio, vién fóra tuto un linguàggio, parché qua, vara, navegàr a secónda sul Po... aêóra te spiégo cóme che jèra êa navigasiòn a 'ndàre só a secónda sul Po, sull'Àdeśe, sul Bacchigliòn, sul Brenta, sul Sile, Livénza e Stella e

Lémene... su aqua, aqua in próva... e còssa che sé i coesèi, dòpo te spiégo còssa che sé ste ròbe, insóma e su e sbuidère, che sé l'aqua che va só de robaltón no? E qué-e èa te fa giràre èa barca in mèso al Po cusì ah. Parchè mi go trovà dé-e sbuidère, te èo gòio dito? Aêóra 'ndàvo su pal Po, ghe jèra bèa aqua, no ghe jèra quèa brentàna straordinària, ma ciò fasévimo óra 'ndàr su. Però l'aqua quando che èa vién só, te sé, quando che ghe sé ste tèste... qua ghe sé 'na sàbia, qua ghe ne n'áltra, capìsito, ti te vién só cusì, l'aqua che vién só drita, me spiégo, ghe sé el filóne che córe drio, ma èa massa èa va só de travèrso no? E quando che èa tróva el fòndo del canàe, capìsito, èa se rebàlta... quando che dòpo èa tróva èa tèra de sóto, e còssa sucéde? Quèsta qua sé un fréno, aêóra l'aqua se gira su se stéssa, ghéto capìo, ghe sé el rigùrgito d'aqua. Aêóra l'aqua vién só in mèso al Po, vién só ste sbuidère de aqua no? Aêóra mi go ciapà... suèa barca gavévo sui mienovesénto quintài, quasi domè quintài, quìndesé chiòmetri a l'ora, tresénto toneàte, eh el sé un sfòrzo no? Niénte, 'na sbuidèra me s-ciòpa davànti qua e mi vado vantì. Quando che èa sbuidèra jèra qua ghe n'avéva una qua e una anca in prua, èa barca èa se ga girà còme un stecadénte...

**M: Càrica còme che èa gèra.**

C: Càrica còme che èa jèra! Girà còme un stecchìno. Aêóra me popà me ga dito: "Córi, córi a próva, móèa el fèro òrbo"... el fèro òrbo còsa séo?

**M: L'àncora.**

C: Sì l'àncora, ma moèàr só el fèro òrbo, ghe sé... el ga un significàto, parchè fèro òrbo vól dire butàr só l'àncora, ma no in lungo, co tanta caèuma, co póca caèuma, che fasa da restrèo. Parchè se ti té ghe dé tanta caèuma, quando che va in cónso, diésimo, èa caéna...

**M: Se blòca...**

C: No! O te spachi èa caéna o te smàri el fèro o té va via 'na bita... de égno.

**M: Méntre in fèro òrbo ti àri un póco, êa fréna...**

C: Gratàndo, quèsta se ga drisà, ghéto capìo, parchè ga trovà sto frén, che dòpo i còsi... cóme che di séva i batèi da péscà, el fèro vién de rodoêón, de roncoêón... e go scrite ste ròbe qua... parchè in lagùna i di séva el vién de roncoêón, che el vién de rumegàndo... eh sé molto interessànte, capìsito, savér tute ste ròbe, capìo el discórso.<sup>111</sup>

Anche ai barcari esperti poteva capitare facilmente, quando si navigavano i fiumi, di finire in una secca. Il letto del fiume cambia continuamente, a volte basta un temporale, una piccola piena per spostare i banchi di sabbia del fondale anche di decine di metri e se non ci si poteva avvalere di *meadóri* e *peòti* il rischio era concreto. I barcari avevano elaborato delle tecniche particolari per togliersi d'impaccio, riducendo al minimo il ricorso ad aiuti esterni:

C: Parchè te càpita dé-e ròbe divèrse, sóêo che l'esperiénza co sé óra ti êa tiri fóra e êa te fa superàr i ostacói, ma mi te fàso védar... spèta, te fàso védar 'na manòvra. Ghe sé un fòglio che i tósi me ga fato col conpiùter...

**M: Che móstra una manòvra?**

C: Che móstra 'na manòvra... ma sé un spetàcòe! Védito, ..."uscire da una secca con l'ausilio di un'imbarcazione di sostegno". Aêóra 'na barca che vién só dal fiùme, no. Êa va in séca qua. Riva n'àltra barca, êa se méte in paro. Quèsta giustaménte no êa va in séca qua, parché qua sé piú fòndo, no. Sto qua sé sta un fià massa a riva e el sé andà in séca. Aêóra sta barca, che êa ga l'aqua da venìr in paro, êa va in paro. Còsa faêa, êa ìga... ste barche se ìga, aêóra, sue bitte de póppa, êa ìga qua sui màncoi e qua da prua o da pópa, a secónda de cóme che sé méssa êa barca, i ghe méte un cavo gròsso. Incomìnsia, sta barca qua, slargàrla, fa compàssò. Quando che êa barca fa cusì, ti te capìsi...

---

<sup>111</sup> Ibid.

**M: Quésta la sílarga semplicéménte co êa corénte?**

C: Sì, e sì ah...

**M: Igàndose apùnto sui màncoi da pópe, po' la lìbera e...**

C: Praticaménte ste do barche sé mése cusì. Ti ti êa ìghi, êa barca ti êa mòì mòì mòì, ecco qua, tutta la pressione del fiume che spénse el ga na fòrsa, êa sé `na fòrsa muta ghe digo mi, no ti sénti miga bordèò, però êa fòrsa ghe sé, allora sta fòrsa continua êa riése a tiràre só êa barca daêa sèca, ghétu capìo, e quésto se ciàma, ecco, vitu che qua êa barca se ga destacà e qua e barche prosègue. Quésto se ciàma fare un "Aquaròêo".

**M: Aquaròêo.**<sup>112</sup>

Quello della scarsità d'acqua, soprattutto durante il periodo estivo, era uno dei principali problemi che i barcarì dovevano affrontare. In parte, come si è visto, lo si era risolto grazie alla pratica della *butà*, ma non sempre questa era sufficiente e non era infrequente il ricorso a espedienti frutto dell'esperienza e dell'arte barcara:

C: Dòpo, vién só dal fiùme e qua ghe sé un pónte, me spiégo, e no ghe sé aqua da smontàre el pónte, perchè ghe jèra póca aqua. Aêóra còsa faêo me pare... el ga ciapà êa barca, jèrimo un convòglio de barche che venìva só da Battaglia, còsa faêo, el diése aêa barca piú pìcoêa che pescàva méco aqua, ti passa che ti te ghe passi. Aêóra ghémo fato passàre ste barche... a un chiòmetro e mèso de sóto del pónte ghémo ciapà êa barca e intraversà sul canàe, capìsisto, êa barca, se quésto sé el canàe, te êa méti intraversà e ciàpa tuto el canàe, parché no êa sé gnanca bóna a giràrse, no.

**M: E quindi fa piú aqua sóra, perché impedìse... fa barrièra.**

C: Quésta qua sé diventà 'na barrièra che éntro vinti minùti de sóra sé cresùo setànta centìmetri de aqua. Tute e barche sé

---

<sup>112</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 07.06.2011.

smontà, ma êa gavémo mésa 'nte 'na distànsa che tute e barche podése passàre. Comùnque co se passà l'ùltima barca...

**M: Ti libéri davànti...**

C: E via, ecco... Quéa se sóêo arte, ghéto capìo, parché qua i problèmi grandi jèra sènpre co êa póca aqua, spècie nei periodi estivi, ghéto capìo el discórso. Ecco, par dirte, che ste ròbe se jùsto salvàrle, ghéto capìo?<sup>113</sup>

Il linguaggio costituisce, almeno in buona parte, una sorta di rappresentazione del mondo, anche se non tutte le esperienze, le emozioni e le sensazioni che si provano possono essere espresse verbalmente e necessitano di altre forme di comunicazione.

Le parole, intese come rappresentazione del mondo e modo di entrare in contatto con esso, ci permettono di cogliere affinità e differenze culturali e sono dunque importanti per comprendere i modi particolari di *essere-nel-mondo*.

Il lessico barcaro si è sviluppato in stretta connessione con l'ecologia dell'ambiente fluvio-lagunare. Ci sono molti modi, per esempio, di definire l'acqua, ognuno legato a dei criteri che consentono di darne in una sola parola una descrizione esauriente e permettono al barcaro di individuare con precisione le situazioni e le condizioni dell'ambiente naturale o dei fenomeni atmosferici:

**M: Acqua limegósa. Ti me di sévi... ma mi no so còsa che se.**

C: L'acqua limegósa êa se l'acqua che fa già êa vegetazióne de... de l'erba, col mùschio ghéto capìo, aêóra l'acqua devénta viscida, êa sbrissa via. No se l'acqua che scivoêa... quando che ti te tòi de l'acqua frésca, pura, te sénti che no êa se... êa se aqua pròpio liscia, livida. Invése quando che êa devénta limaccioósa se perché êa fa i funghi d'erba, che no se véde, ma l'acqua... eeh va bén. Dòpo quéi se ti i êàssi êà, sóra êa bóte de aqua vegnarìa fòra el verde.

**M: Parlémo comùnque de l'acqua déa bóte.**

---

<sup>113</sup>

Ibid.

C: L'aqua déa bóte che noàltri ogni vòlta che navigàvimo e che da Venésia opùre da Cervignàno, ogni fiùme che traversàvimo, secóndo che vedìvimo l'aqua, butàvimo via l'aqua che magari gavéa diése giòrni, êa butàvimo via, ghe dàvimo co' dó séce , sguaratàvimo êa còsa... e dòpo co' êa secéta inpenìvimo êa bóta e ghéimo aqua frésca.

**M: Me cóntàva Stefanato, el Glauco, che êóri i êa rancuràva, l'aqua, sui mojàssi, dove che l'aqua gira diésimo, che êa vién su podémo dir, in qualche mòdo.**<sup>114</sup>

C: Il rimàndo d'acqua, sui rimàndi d'acqua!

**M: Eh, ju li ciamàva i mojàssi.**

C: Mojàssò sì, sì sì.

**M: Dóve che el fiùme fa curva, fa ansa, êa corénte...**

C: Aêóra quando l'aqua êa fa curva no, praticaménte êa rètta del fiùme che arrìva in curva no, andàva a sbàter su l'ansa no? Aêóra l'aqua che se spénse suêa riva, dòpo no êa tróva sfógo; 'na parte va in discésa ma n'altra parte fa rigùrgito, aêóra quéo se ciàma rimàndo, êa tórna indriò e l'aqua èa se vòlta e se gira, ghéto capìo.

**M: Infàti el me diéséva che èa, èa se anca più frésca, più viva, più...**

C: Diésémo che sul Sile l'aqua se sènpre frésca, perché mi...

**M: 'Na vòlta magari, perché adèso...**

C: Mi parlo de sinquànt'ani fa véro. Ti te pénsi che mi so cascà in aqua in Sile, perché stavo pulìndo co' êa sèssa scóéta el coridòio dóve che se camìna da pópa a prua, senonché col cùêo me go spóstà un fià indriò e so 'ndà a sbàtere sul càmito, che ghe jèra e bocapòrte che tégniva el voèume dé-e barbabiétoe e go ciapà êa spinta, co' êa contospìnta so 'ndà in aqua in sostànsa e go perso êa sèssa e scoéta, che el jèra un drama, va bén. Aêóra go sentìo quanto fréda che êa jèra. Pénsa che mi quando che gavéva êa barca a motóre, sul Sile go pèrso l'èlica e dòpo go riméso su l'èlica

---

<sup>114</sup> Glauco Stefanato, ultimo rappresentante di una famiglia di barcaroli del Sile, oggi riconvertitosi in battelliere turistico, organizza escursioni lungo il Sile o tra le isole della laguna di Venezia.

atravèrso peripésie no indiferénti che sé lungo a spiegàrle, ma mi per andàre coi brassi su l'èlica sóto, me spiégo...

**M: I gèra ingiassài.**

C: Sue véne, e venìva fóra che paréva che e s-ciopàsse, da tanto fréda che êa jèra l'aqua, me spiégo, se sgiónfàva e véne sui pólsi. Paréa che uno me gavésse fermà êa circoêasió del sangue. Te digo che effètti che fa l'aqua fréda. E mi so che l'acqua del Sile è molto buona, perché le sorgive che ghe sé vèrso Badoère, da ché-e parti èa, dóve che ghe sé e sorgive del còso, del Sile... Dùnque l'aqua del Sile êa sé l'aqua che per via aquedóto êa va a Venezia. Noàltri a Venezia, in rio da Stucky, ghe jèra êa fontanèa dóve che i ne dava aqua a tuti noàltri barcàri che faséimo riforniménto. Aêa sera andàvimo a lavàrse no, tuto el giorno in barca che te sé d'istà, ma co te 'ndàvi a lavàrte, in piéna estàte, l'aqua te faséva vegnìre i brìvidi da quanto fréda che êa jèra, ma buona, straordinariamente buona insóma, èco.

**M: E quindi, comùnque, co ti parli de aqua limegósa fémo riferiménto a 'sta aqua...**

C: Êa sé un'aqua vecchia. Ma dopo da fiume a fiume c'è una differenza, perché per e sémpio el Brenta ga de l'aqua buona, va bene; l'Àdeése êa ga molto buona, però l'aqua de l'Àdeése e l'aqua del Brenta cóme degli altri fiumi che vién vèrso Nord, i fiumi sé córti, no i ga un lungo tragitto, méntre el Po che'l sé sieséntosinquantasè chiòmetri, aêóra l'aqua che parte dal Monviso, ti té capìsi quante vòlte che êa se raména lungo e vie de... de... dei córsi d'aqua, dei filóni d'aqua dóve l'aqua veraménte fa canèe, me spiégo, e èa êa se vòlta êa se gira êa se raména e êa rancùra tuti i sali del terréno. Quando che se fa e piéne in Po... noàltri quando che ghe jèra aqua tórbida, toévimo su l'aqua e êa metévimo suêa bóte, dòpo se diponéva, sul fón do déa bóte ghe jèra cinque centimetri de limo, ma l'aqua de sóra jèra pura, êa jèra lìnpida, e l'aqua del Po, che êa sé piú càrica de sali dei altri fiumi, resìste mólto de piú de l'aqua del Brenta e de l'Adige, ghéto capio. Per

esémpio el pesce, ànca su l'Adige ghe sé el pésse... parlémo dé-e anguille, par dirte una còsa; un pesce buono, ma jèra piú saporito quéo del Po.

**M: Perché el magnàva diferénte.**

C: El magnàva diferénte e tuto.

**M: N'altra ròba te domàndo ancóra che no savévo... càssaro d'acqua.**

C: Ah el càssaro... eh un càssaro el sé... per esémpio... il canale, ghe sé su l'argine... ghe sé un fòro, cioè 'na infiltrasió d'acqua. Aêóra su l'argine, daêa parte de... a terra, va bén, ghe sé 'sta infiltrasió che pòrta l'acqua in canpàgna, ma par fermàrta cóme se fa? Aêóra se fa un càssaro, cioè se fa un quadrato attorno alla falla... còssa sucéde, 'sto càssaro te êo alsi cóme l'argine, èco, l'acqua che entra fa sacco; quando che l'acqua déntro êa fa pari livello de l'acqua del canàe, el canàe no ga piú fòrsa de spénsare l'acqua e questo càssaro che sé 'tórno, càssaro de tèra, va bene, el sé quéo che contién êa presión d'acqua che aêóra no êa perde piú.

**M: Ma ti êo fa cóme... meténdo prima dé-e tòe?**

C: No no, se fa sóeò un àrsere de tèra. I òmeni co êa cariòêa portàva êa tèra, ghe jèra quèi col batipàeò che pestàva êa tèra, ghéto capio, e ti fa 'sto àrgine che sarìa fato a "U", parché che sèra el quadràto sé l'argine del canàe. Ghéto capio? Èco quéo se ciàma el càssaro.

**M: E dòpo, ancóra... aqua coêonbina.**

C: L'acqua coêonbina sé l'acqua dello stanco della piéna. Cioè quando che ga finio l'irruénza della piéna, che êa sta scemàndo, l'acqua scéma parché caêa, va bén, no ga piú êa grande spinta, ma no ga piú quel sénso tórbido parché l'acqua vegniva só de robaltón daêa montàgna; êa vién só che êa sé ancóra, disémo... noàltri disémo êa sé ancóra aqua viva, cioè abondànte, che êa ga una certa pressione, ma no êa ga piú êa presión. Aêóra no êa sé completaménte lípida ma êa ciapa el colóre dé-e tórtore, cioè e

péne déa tórtora... aêóra se diése l'aqua coêonbìna, parché no êa sé gnancóra...

**M: Sì êa sé quel grigio...**

C: Vól dire che êa ga ancóra quel po' de limo che êa sègue, ghéto capìo, no êa sé lìnvida cóme quando che êa sé naturàe, insóma.

**M: E êa coêonbìna vién dòpo el turbiòn, diésimo.**

C: Èco, êa coêonbìna vién dòpo el turbiòn, fin che l'aqua sé ancóra viva, èco.

**M: E dòpo, se ti me spiégghi mèjo, che no go bén capìo... quando che ti parli del lechéto... cioè ghémo dito che quando che ti apùnto co êa barca ti sta masa sóto el "pé de tèra", masa sóto riva.**

C: El lechéto, sì, sé praticaménte no, se ti te ste in céntro al filóne d'acqua, te si al céntro da un argine all'altro, êa barca nàviga tranquía. Se ti te ve tròppo a riva, êa barca sénte êa portàta d'acqua qua che sé facile, capìsisto, êa sénte êa séca. Êa sia par de drìo te tira su col cùêo, ghéto capìo, e êa barca da prua gira a destra o a sinìstra a secónda de dóve...

**M: E ti ris-ci de intraversàrte.**

C: E êa te se intraversa. Pénsa che 'na barca de dei mantovani che i ghéa méssso su el motóre, i ga tentà de tegnér-la... drisà el timón par drisàr-la; niénte, no i sé sta' bóni drisar-la - 'ténto, e quésto me sé sucèssso anca mi - e i sé 'ndà pontìvi ai sassi e i ga perso êa barca càrica de sàe. Invése mi me jèra capità êa stéssa ròba a... còso, te digo... a Massa Sérmide: so stà massa sóto tèra, 'sta qua me ga ciapà el lechéto del terréno e êa sia, che ga 'na grande fòrza, êa m'a tirà su el cùêo, 'sta barca se ga... e mi tentàva de drisàr-la. Aêóra go sonà êa trónba a me pare che jèra da próva. Aêóra go sonà, me pare capìse che se êo ciàmo... el lé vegnúo èà... me popà, parché el gèra un grande maèstro, còssa gaêo fato, el ga dà de timón aêa rovérsa perché êa barca se gira via, aêóra ghe jèra lo spazio...

**M: Quindi invése che cercà de corègerla el ghe ga dà tuto el giro.**

C: Parché no gèrimo bóni de corègerla, parché ciò... trecento tonnellate, inclinà a una certa potenza, a una certa velocità, no sé fàsie da drisàr êa barca, ghéto capìo? Di conseguénza se ti te ghe de timón aêa roversa, aêóra ciapàva a girare, aêóra faséndo tuta forza indriò me tiràva su el cùêo, ma êa barca se ga girà. Ghémo girà via êa barca e in mèso al filóne sémo ripartì-i. Questa è stata una grande esperienza par mi, parché mancàvo di questa esperienza, mio papà me êa ga fata capìre. Ghéto capìo? Cioè parché mi digo...

**M: Sì sì, certo, se ti tentàvi de corègerla...**

C: No, andàvo pontivo ai sassi, fasévo êa pèrdita de stàltro parché te si... el spàsimo de radrisàrla no, ma se no ti ghe l'esperienza che ghéa me pare sarìa 'ndà pèrdare êa barca anca mi, ghéto capìo?

**M: Èco, quésto êo gavémo visto. E pò, quéste còse qua... se ti me spiéghi mèjo, quando che ti parli... tiràr êa barca... quando che ti êa tiri co' êa sana, ti diíi anca tiràrla a "péo séco" no. Però me paréva che 'sta espresión qua, "péo séco", ti êa usàssi quando che manca el vénto per esémpio.**

C: Beh, a "péo séco" sé quando che ti te ghe... te tiri êa barca co e vé-e su e no ghe sé vénto. E quéo sé tiràrla a "péo séco", a péo vivo.

**M: Sénsa nesùn aiùto.**

C: Èco, sénsa nesùn altro aiùto jèra a "péo séco".

E te se còssa che sé êa scontraùra?

Cioè pénsa che mi vegnévo da Jesolo vècia e vegnévo vèrso el Cavallino, e pòrte del Cavallino. D'istà, ghéimo e vé-e su, insóma ghémo soportà sìnque caigà, su un par de óre sé vegniò fóra sìnque caigà, de scontraùra. El vénto tira par de qua, ma êa caigà te vién da staltra parte; e dòpo el vénto tiràva de qua , vegnéva êa caigà...

**M: E e sé péso pò quando che e vién de scontraùra.**

C: Ghéimo e vé-e su, aêóra el problèma jèra, vegnéimo a secónda e co êa véa che ne ajutàva... aêóra caêa êa véa! Aêóra caêa êa véa, uno caêa e mòêa el guindàso, stàltro recùpera êa véa parché se no êa va in aqua, ghéto capìo. Ghémo caêa êa véa, bén, mi so saltà in tèra par fermàr êa barca... un dilùvio! E mi jèro a pèto nùo sóto sta sgrondà de aqua, ha ha, e jèra cóme niénte fusse! Cóme niente fusse.<sup>115</sup>

**M: Voévo che ti me parlàssi anca dei coesèi. Còsa sé i coesèi?**

C: Beh, i coesèi no sé altro che... per esempio, se ti te védi un ruscello che vién só daêa montàgna, ogni tanto el ga un picoêo sbaraménto per trattenere, che se no... ecco, i sé picoi sbaraménti su un ruscello, su un torrente, no? La stéssa còsa sul Vigenzone... eh, ghe sé fino a Cagnòla... praticaménte su òto chiòmetri... sé da tegnìr préssente, quando che se faséva el butà d'aqua, no? Ecco, l'aqua ga 'na certa fòrsa e êa córe só. Tegnìndo préssente che da Battaglia, dal Vigenzone al mare ghe sé dieci, undici metri de diólivèllo; se noàltri no ghe fémo dei picoli sbaraménti l'aqua scanpa via tuta, quindi no ghe sarìa gnanca êa posibi-ità de navigàre a barca vóda al tràino dei cavài vegnìndo su perché l'aqua scappa via; invése questi picoi sbaraménti sóto al fòndo del canèe i tratién l'aqua.

**M: Eh, ma questi no faséva ostàcoêo aêa navigasió?**

C: Beh, el sé un picoêo sbaraménto che però nol venìva notà daêa navigasió, me spiégo...

**M: Ma bastàva a frenàr...**

C: Frenàva un po' l'aqua. Aêóra quando che noàltri sormontàimo co êa barca sóra un coesèo, da póppa te vedéi un movimento d'aqua, la scia, el jèra un scaìn de aqua, el jèra un pètto che ti salendo... aêóra sóto el fòndo del canèe ghe sé sto muréto, no. No che vién fóra... che nella pendenza tiene. Aêóra ti co êa barca ti mónti de

---

<sup>115</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 15.11.2011.

sóra qua, êa prua andàndo avànti êa fa un pètto e sto pètto scanpa só, aêóra qua se tróva êa parte piú fóna e se véde sto moviménto. Ogni vòlta che noàltri pasàvimo un coesèò te vedévi un gorgogliò d'aqua spaventósó.

**C: M: E ti savévi che ghe jèra un coesèò sóto.**

C: E savévimo che ghe jèra el coesèò. Però el problèma piú grando el jèra quéò che quando ghe jèra póca aqua, no biógnàva andàr in séca sul coesèò perché te scavesàvi êa barca.

**M: Ma i jèra fati cóme sti coesèi, de ceménto... no?**

C: I jèra cóme muri, sóto in aqua, de pièra, che quésti tegnìva frenà l'aqua, insóma.

Dunque, vedémo, ghe jèra el coesèò a Pónte de Riva, no? A Ca' Erisso - che sé un paêàssò venesiàn, 'na villa che i venesiàni gavéva fato par sorvegliàr êa navigasiòn - e dòpo n'altro... ghe ne sé n'altro piú basso par andàr... da còsó, da Pónte de Riva fino a Cagnòêa ghe ne jèra tre. Pénsa che go êa fotografia dóve che 'na barca che sé 'ndà in séca sóra el coesèò, 'na barca pe-estrinòta, e êa sé sta sostegnùta coi parànchi, adèsò te faso védar... i barcàri ga messo i spontèri, parché còssa sucedéva, che quando che noàltri andàvimo a Padova a ordinàre êa butà, êà ghe jèra i òmeni che aprìva lo scaricatóre, ma êóri jèra abituà a ciapàre êa mância, nonostante i jèra stipendiàti fissi dallo stato, va béne, i pretendéva êa mância, jèra pròpio un ricàtto. Ghe sé 'na fotografia che sta barca sé in séca; aêóra da pópe e prua, sui quarti, va bén, i ga piantà i spontèri e co i parànchi, ghéto capìo, i ga tegnùo su el péso déa barca, èco.

**M: Ma, del rèsto, cóme ti fasévi a evitàrli? Ti savévi che ghe jèra el coesèò sóto, ma se ti gavévi da pasàr!**

C: Noàltri quando che navigàvimo, conosévimo pièra par pièra, scendéndo, quanta aqua che ghe jèra. Ma quéa volta êà, invése de darne el véro butà i ne ga dà mèso butà; aêóra gavévimo sóêò êa spinta de l'Arco di Mezzo de Batàja, ma sóto no trovàimo piú el

pètto de aqua che dovéva vegnìr da Padova, parché l'aqua da Padova...

**M: Dal Roncajette êa veniva só?**

C: Sì, dal Roncajette. A Bovoénta êa te formàva un mètro d'aqua, no? Nó dàndone l'aqua qua, l'aqua te scanpàva via, no? Èco che noàltri senbràva che êa ghe fusse e invése i sé andài in séca, ghétu capìo? Èco còssa che jèra i coesèi, praticamente un dosso che tegniva su l'aqua.

Per esempio a Ca' Bianca ghe sé una grande idròvora che scarica l'aqua piovàna e la manda in lagùna; ghe sé un tunnel che pasa sóto el Bachiglión e anca el Brénta...

**M: 'Na bóte?**

C: Sì, sé 'na bóte che pasa... però anca êà, sto dosso, quando che pasàimo, êa barca êa se ispiràva... êa se sbasàva, parché êa trovàva el vódo, ghétu capìo? Faséva un po' de scaìn, èco. Eh, qualche volta ghémo tocà anca col timón! Parché se par caso ti ciàpi cusì, el timón va via! Ti désfi êa barca, insóma, capìsitu vècio?<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 12.06.2012

### 3.4.

#### Un museo unico in Italia.

La storia costitutiva del museo di Battaglia si deve far risalire al 1978, quando gli studenti di un corso d'educazione degli adulti, finalizzato al conseguimento della licenza media, decisero, spronati dal loro insegnante, di occuparsi della storia del loro paese. Gli studenti, operai delle Officine Magrini-Galileo e dipendenti degli alberghi termali, erano quasi tutti ex barcari o figli di barcari. Fu così che la ricerca sulla storia del paese venne a coincidere con la storia delle loro famiglie. Non la storia ufficiale dei grandi avvenimenti, dei personaggi famosi, dei sistemi politici ed economici, ma quella del quotidiano, del lavoro, degli affetti. Il gruppo cominciò a raccogliere testimonianze, stimolando il ricordo, registrandolo e trasmettendolo così come la memoria lo aveva comunicato. I ricordi si intrecciavano, l'esperienza di uno suscitava il ricordo dell'altro in un rincorrersi continuo. Ma a chi trasmetterli? Come comunicarli?

Fu la Biblioteca Civica "Concetto Marchesi", da qualche tempo centro di propulsione e d'aggregazione scientifico-culturale, ad interessarsi dell'argomento stimolando l'approfondimento delle ricerche ed organizzando, con il materiale fotografico rinvenuto, una mostra di grande successo.<sup>117</sup> Proprio il successo della mostra spinse gli organizzatori ad impegnarsi nella pubblicazione di un catalogo che conteneva in appendice un sostanzioso e rigoroso dizionario di voci dialettali, nell'intento di recuperare e salvare un

---

<sup>117</sup> La mostra "Battaglia Terme e la navigazione fluviale", venne inaugurata a Battaglia nel giugno del 1979 e divenne in seguito itinerante, suscitando ovunque grande interesse.

linguaggio che non trovava riscontro nei sei dizionari della marineria italiana.<sup>118</sup>

Fu così, dunque, che per salvare il linguaggio ci si rivolse ad alcuni ex barcari e in particolare al più entusiasta ed attivo fra loro, Riccardo Cappelozza.

“Aêóra i diése... Riccardo biśògna che salvémo ancóra. Aêóra mi go dito, tósi, varè che mi adèssò sé quindeśàni che so fóra daêa barca. Quando `na ròba no te êa dòpari, te êa méti suêa càmera dei salàdi, che êa dòrma. Aêóra go dito, mi, par ricordàrme, biśògna che rancùra i tòchi, aêóra mi so partìo.”<sup>119</sup>

Era infatti necessario per loro, dopo tanti anni che avevano lasciato la barca, per ricordare nomi e funzioni degli attrezzi e manovre, poter avere gli oggetti tra le mani.

Gli oggetti cominciarono ad accumularsi e il Comune consentì di riporli nei locali dell'ex macello comunale ormai in disuso. Fu allora che a Riccardo Cappelozza cominciò a balenare l'idea che subito sottopose all'amico bibliotecario Franco Sandon.

“Ciò Franco... , digo, e co' tuta `sta ròba far un muśèò? Allora Franco Sandon ga dito... eh... el me ga dito, no sarìa gnanca sbaglià! Mi so sta' tre nòti sénsa dormìre. Aêóra pénsa, pénsa, pénsa...”<sup>120</sup>

---

<sup>118</sup> Il libro uscì nel 1980 con il titolo *Canali e Burci*, con la presentazione di Michele Cortelazzo. Oltre alla relazione di Paolo Giaretta sugli aspetti economici della navigazione interna e quella di Elio Franzin sul corso delle 150 ore e la scoperta dei barcari, il testo contiene un'interessante nota sulla navigazione interna nella pianura veneta, a cura di Alessandra Romano, e un ottimo glossario curato da Gianfranco Turato e Franco Sandon.

<sup>119</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 02.06.2011.

<sup>120</sup> Ibid.

Cappelozza continuò nella sua opera di ricerca e intanto si dedicava a restaurare i pezzi recuperati. Solo lui, infatti, poteva sapere cosa sarebbe uscito da tutto quel materiale accatastato là che i suoi stessi amici definivano "ferro vecchio". Come lui stesso oggi afferma, nessuno avrebbe potuto recuperare quegli oggetti se non uno come lui. Perché bisogna sapere a cosa serve il pezzo, conoscerlo insomma, e solo un barcaro poteva farlo. Oggi, giustamente, Cappelozza va orgoglioso di un'opera che sente come sua; perché del museo egli ne è stato l'ideatore, il ricercatore, il restauratore, l'allestitore.

"Qua no ghe sé un architétto che ga alestìo... qua ghe sé un barcarò. 'Sto musèò l'ho fato co' amóre e co' passióne, ma qua go méssò tuto quéò che me ga insegnà me popà, che go inparà co' me pare... e tuto quéò che go inparà mì strada faséndo. [...] Se no êo ga fato un barcarò, un musèò cusì no pól vegnìr fóra."<sup>121</sup>

Ma nemmeno i suoi primi e appassionati promotori avrebbero creduto che quel progetto si sarebbe realizzato. Innanzitutto ciò che faceva paura era l'idea di una sede, che non c'era, cercata inutilmente.

Poi, inaspettatamente, forse solo perché i giochi politici di allora prevedevano di favorire qualcuno, per far girare le ruote di certi meccanismi, senza dir nulla al gruppo che si stava occupando della ricerca, del recupero e del restauro dei materiali, il Comune affidò all'architetto Paolo Rigoni l'incarico di redigere un progetto di ristrutturazione dell'edificio dell'ex macello del paese, e lo mandò avanti.

Il progetto fu perciò realizzato senza che il redattore sapesse cosa sarebbe dovuto andare dentro l'edificio. I lavori di ristrutturazione

---

<sup>121</sup>

Ibid.

dell'edificio si svolsero tra il 1988 e il 1995 e, una volta ultimati, venne proposto al gruppo dei primi ricercatori, che nel frattempo si era costituito in uno speciale comitato, il Centro per la Ricerca e la Documentazione della Storia Locale, di portare dentro il materiale.

“ Ma cóme, méti déntro êa ròba? Digo, biógonarà bén seguìr un órdine, stabi-ìr chi che fa, un'organísasiòn... ma êóri no ghe interessàva. [...] Êóri gavéva fato l'edificio, no ghe ne fregàva gnénte de tuto el rèsto”<sup>122</sup>

Nonostante ciò, grazie alla passione e volontà di Riccardo Cappelozza e Franco Sandon, supportati da numerosi altri collaboratori, venne stipulata una speciale convenzione tra il Centro e l'Amministrazione comunale e nel 1995, terminati i restauri, iniziano i lavori di allestimento di quello che allora ancora si chiamava Museo Comunale della Navigazione Interna. Venne redatto un Regolamento che definì le finalità, le funzioni, il patrimonio, gli organi e il personale del museo. Grazie ai finanziamenti dell'Amministrazione Comunale, della Provincia di Padova, dell'Ente Parco dei Colli Euganei, nonché della Fondazione Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo e della Banca di Credito Cooperativo di Cartura, si iniziò a lavorare per allestire il museo. L'inaugurazione ufficiale si tenne il 2 maggio 1999 alla presenza delle autorità politiche e religiose e di un folto gruppo di appassionati e cittadini.

L'ubicazione e la sistemazione.

Perché tutto il patrimonio raccolto non restasse frutto di pochi appassionati e la ricerca paziente e laboriosa dei barcaroli di

---

<sup>122</sup> Intervista dell'autore a Franco Sandon, Battaglia Terme, 14.07.2011.

Battaglia fine a se stessa, era necessario stabilire degli obiettivi da raggiungere e delle finalità da perseguire.

A questo scopo il Museo si è dato un Regolamento, semplice, snello, perché fosse funzionale.<sup>123</sup> Lo statuto definisce le finalità, le funzioni, il patrimonio, gli organi, il personale e i finanziamenti per il funzionamento del museo. Tuttavia è facile osservare che spesso quanto previsto dal Regolamento non viene rispettato o non è mai stato realizzato. Ancora oggi, ad esempio, manca la figura del curatore, mentre da poco è stato costituito il Comitato Tecnico Scientifico che per vent'anni non aveva mai funzionato.<sup>124</sup> Anche oggi però non è facile attuare le sue direttive.<sup>125</sup> E' un po' la storia dei tanti generali che discutono e danno gli ordini, ma poi non c'è nessuno che esegue. Uno dei problemi più grossi è proprio la mancanza di personale. Tutto è lasciato all'iniziativa dei volontari che la loro parte la fanno, ma ormai sono molto avanti con l'età e non possono sopperire a tutto.

Quanto al direttore nei primi cinque anni di vita il Museo ne ha cambiati ben quattro, segno tangibile che non tutto funzionava

---

<sup>123</sup> Redatto da uno studioso di diritto, l'attuale Preside della facoltà di Scienze Politiche di Trieste, prof. Roberto Scarmiglia, il Regolamento è stato in seguito modificato. Attualmente si riconosce come valida la sua terza stesura, quella del febbraio 2002.

L'art.19 del Regolamento prevede inoltre che "Per quanto non previsto dal Regolamento si faccia riferimento alle leggi nazionali e regionali in materia." Queste sono: L.R. 50/1984 (modificata con L.R. 46/1999 e con L.R. 25/2002) e L.R. 26/1995.

<sup>124</sup> L'art. 12 del Regolamento recita: "Il Curatore è nominato dalla Giunta Comunale tra gli esperti nella materia e l'incarico, anche sotto il profilo economico, viene disciplinato con apposita convenzione ai sensi di legge."

<sup>125</sup> L'art. 14 del Regolamento recita: " Il Comitato Tecnico Scientifico è composto dal Direttore, dal Curatore, da un rappresentante della Provincia e del Comune e da altri quattro membri scelti tra le persone esperte della materia e nominate dalla Giunta Comunale d'intesa con il Direttore."

come doveva.<sup>126</sup> I rapporti dei direttori che si sono succeduti con l'Amministrazione Comunale non sono stati mai buoni poiché quest'ultima non ha mai mostrato la volontà di impegnarsi seriamente nella promozione del Museo. E non solo economicamente, perché su questo piano il museo a Battaglia costa ben poco; le spese sono in gran parte coperte dai finanziamenti della Fondazione Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo, dalla Provincia, dalla Regione e dai sostenitori privati, quindi il problema non è tanto quello, quanto la mancanza di programmi, la determinazione di obiettivi. Così, dopo l'abbandono nel 2001 di Pier Giovanni Zanetti che fu il primo direttore, di Franco Sandon - che lo sostituì per pochi mesi, giusto per sfruttare un finanziamento che ha consentito di realizzare l'impianto di riscaldamento, la messa a norma dell'impianto elettrico e la costruzione di una pedana di risalita per persone diversamente abili - e di Francesco Vallerani, attualmente docente di geografia presso l'Università di Ca' Foscari di Venezia, che fu direttore tra il 2002 e il 2003, venne Franco Colomba, già responsabile dei musei della Provincia ma ormai sul piede della pensione e poco motivato a mettere l'anima in questo incarico. Infine, nel 2005, l'Amministrazione Comunale firmò una convenzione per la gestione

---

<sup>126</sup> L'art. 11 del Regolamento recita: "Il Direttore promuove e coordina l'attività complessiva del Museo e ne è responsabile; sovrintende alla compilazione dei cataloghi e degli inventari, stabilisce gli orari di apertura e le modalità di ingresso, vigila sul buon andamento dei servizi e dell'ordinamento del museo.

Redige annualmente una relazione sull'attività svolta da presentarsi al Consiglio Comunale durante la seduta di approvazione del bilancio consuntivo; formula la proposta di bilancio preventivo e quelle di richiesta fondi e provvedimenti straordinari in tempi utili per l'approvazione del bilancio. Osserva e fa osservare le norme contenute nel presente regolamento.

Convoca e presiede il Comitato Tecnico Scientifico; coordina il personale assegnato e volontario.

del Museo con l’Azienda “Turismo Padova Terme Euganee” e la direzione venne affidata a Stefan Marchioro, un politico con già molti incarichi, che sostanzialmente per sei anni ha posteggiato il Museo che è sopravvissuto solo grazie all’impegno instancabile e alla passione di Riccardo Cappelozza, l’ex barcaro che tutti fanno fatica ad arginare perché Cappelozza

“... scampa da tute e parti, parché Capeòssa ga biśògno de lavoràre, parché Capeòssa sé cóme quando ti tién stropà l’aqua che vól zampillàre fóra, e aêóra stròpa qua, stròpa èà, ma la vién sémpre fóra da qualche parte, e êóri sérca de arginàrlo parché se no ju te coinvòlge in spése, progràmmi, progèti che dòpo èa sénte... che êóri no vóe, insóma.”<sup>127</sup>

Il problema è che Riccardo Cappelozza non è eterno, ha ormai più di ottant’anni, è stato operato per un problema al cuore; fintanto che c’è lui va tutto bene, ma poi il rischio è quello che vada tutto in malora. Come è successo per tante istituzioni museali locali nate sull’onda dell’interesse e della passione di poche persone, se non di una, il creatore in pratica, dopo di che, se non c’è una presa di coscienza e di possesso da parte delle istituzioni, muoiono. Ma la Provincia è lontana, la Regione assente; sì, se si presenta un progetto e si chiedono dei soldi, magari te li danno, ma sono lontani dal far propria una realtà come questa, che copre un vuoto che esiste, quello della storia della navigazione interna in una regione come la nostra che è per gran parte fondata sull’acqua. D’altronde tutto ha origine dal disinteresse del centro, del fulcro. E il fulcro dovrebbe essere il Comune di Battaglia che, se operasse correttamente, potrebbe coinvolgere Provincia e Regione.

---

<sup>127</sup> Intervista dell’autore a Franco Sandon, Battaglia Terme, 14.07.2011.

Fa ben sperare il recente passaggio del museo sotto la direzione di Eriberto Eulisse e la gestione del Centro Civiltà dell'Acqua, tra i cui scopi - oltre al "costruire un nuovo sistema di riferimenti etici e culturali necessari a un uso e a un governo più lungimirante delle acque, del territorio, dell'ambiente e del paesaggio", come recita la *Carta di Monastier* - vi è l'impegno a "valorizzare e promuovere sia conoscenze codificate (scritte) e beni materiali (manufatti, monumenti, progetti idraulici), sia beni immateriali (saperi e conoscenze 'tradizionali', usi sociali, consuetudini) e comportamenti di comunità che hanno instaurato una relazione speciale e particolare con l'acqua."<sup>128</sup>

In fin dei conti in questo museo c'è tutto: c'è la storia, la geografia, l'economia, la società, il territorio, l'antropologia e la linguistica. C'è tutto. E' un riassunto splendido che sapendolo sfruttare può diventare una forza trainante, un centro di cultura, il cui valore è testimoniato anche dai numerosissimi commenti che i visitatori hanno lasciato sui quaderni delle presenze. Non c'è nessuno che non rimanga colpito; dai più piccoli agli adulti, dalla gente umile alle persone colte tutti restano incantati dai racconti dei vecchi barcaioli che attraverso i documenti, i modelli e gli oggetti esposti ridanno vita ad un mondo sconosciuto ai più, che una società ciecamente protesa verso il denaro e tutto ciò che questo può procurare e garantire, soprattutto nel periodo del cosiddetto "miracolo economico", caratterizzata dall'omologazione e dall'appiattimento culturale, ha preferito cancellare, dimenticando ciò che era stata.

Come scrive Pietro Clemente:

---

<sup>128</sup> Carta etica di fondazione del Centro Civiltà dell'Acqua, 09.06.1996.

“La memoria del passato, anche delle miserie e della marginalità oltre che dell’ingegnosità laboriosa, fa fatica a tornare intorno agli oggetti. Non solo lo Stato, ma spesso gli stessi “portatori di memoria” vogliono cancellarla; la modernizzazione degli anni Sessanta è avvenuta all’insegna della dimenticanza.”<sup>129</sup>

L’Amministrazione Comunale di Battaglia si è dimostrata, fino ad ora, incapace di promuovere lo sviluppo e la valorizzazione del suo museo. I politici pensano che alla gente non interessi, che i cittadini non si riconoscano in quella storia, e snobbano quel gruppo di volontari, museografi locali, che ha lavorato sodo per recuperare quegli oggetti che oggi ci danno una lezione di identità storica e culturale.

Non si è capito che il Museo, per Battaglia, è una carta importante da giocare, sia sotto l’aspetto culturale sia sotto quello economico. Una carta che se la si sa giocare, vale, altrimenti è sprecata. Non si dovrebbe perdere l’opportunità di conservare le residue testimonianze di un passato che si sta sgretolando. Raccogliere quanto possibile e metterlo nella condizione di essere usufruito dal pubblico dovrebbe essere una ragione per se stessa più che sufficiente per giustificare l’istituzione di un museo, ma nel contesto di Battaglia, il museo non sarebbe solo una raccolta inerte di oggetti e documenti. Qui, per la specificità storica e la particolarità del contesto geografico, potrebbe costituire un autentico polo di interesse, di studio, di promozione culturale ed economica. Battaglia, infatti, ha certamente la sua caratteristica intrinseca nell’essere stata fin dai tempi remoti una città che si riconosce nel contesto della navigazione interna, e quindi di scambio. Dapprima legato alla realtà economico-sociale espressa

---

<sup>129</sup> Clemente P. – Rossi E., *Il Terzo principio della Museografia*, Roma, Carocci Editore, 1999, p.25.

da Padova ed in seguito allargato alla laguna di Venezia e all'intero entroterra regionale, lo scambio avveniva ed era facilitato dalle singolarissime condizioni in cui le acque del reticolo fluviale si sposavano, attraverso la laguna, con quelle del mare.

Il Museo Civico della Navigazione Fluviale è, inoltre, un chiaro esempio di "museo diffuso", che va ben oltre i confini dell'edificio/contenitore che lo rappresenta. Il Museo è, infatti, ospitato in quello che un tempo era il macello comunale, sorto intorno alla metà degli anni Settanta dell'Ottocento sulla punta estrema del borgo Pizzon-Ortazzo e rimasto in funzione per circa un secolo. Il Museo non poteva trovare collocazione più adatta; in quel triangolo di terra alla confluenza del Canale Rialto e del Vigenzone, già luogo di smistamento delle merci, a due passi dal centro storico di Battaglia, un paese che ha conservato la caratteristica tipologia "a riviere", collegate dal "Ponte dei scaini" in stile lagunare, e vicino alla cascata dell'Arco di Mezzo, con la sua turbina che ancora oggi produce energia elettrica. Una piccola passeggiata lungo l'argine destro del Canale Rialto conduce alla conca di navigazione, ora nuovamente funzionante dopo il restauro a cui è stata sottoposta nel 1998, che permette il passaggio dal Canale Battaglia al Vigenzone, con la possibilità di incentivare un uso turistico di queste vie d'acqua affiancata a quella di una più attenta tutela del territorio e delle opere idrauliche in particolare.

Il Museo potrebbe, dunque, essere estremamente qualificante anche dal punto di vista turistico, perché anche il turismo oggi sente il bisogno della cultura. Proprio il Museo avrebbe potuto essere la sede dell'Ufficio Turistico di Battaglia. Infatti, dopo che il Comune ha stipulato una convenzione con l'Ente Turismo si è deciso di aprire uno sportello a Battaglia e la scelta è ricaduta sui locali dell'ex pesa comunale. Ma se c'era da impiegare un giovane che si occupasse del turismo a Battaglia, perché non metterlo

dentro al Museo? Un museo che attira gente da tutto il mondo, che è già dotato dell'attrezzatura informatica e collegato alla rete.

“Te creì `na professionaità intànto. Te creì un tóso, te ghe dè un fià de schéi... Intànto ju scominsia a capìre cóme che sé el Musèò, cóme che'l va gestìo; te ghe inségna a gestìrlo e dòpo... biógna bèn che ghe sia qualchedùn che gestisse el Musèò! Parché qua ghe sé sóèò generài e no ghe sé nessùn soldà, no ghe né gnanca uno, parché qua tuti fa el Comitàto de gestión... el Comitàto de gestión decìde quésto, quéò, stàltro, cheàltro... e chi sé che fa? Capeòssa. Ma, ma... e sé ròbe...”.<sup>130</sup>

La grande occasione di far rivivere i beni culturali ereditati che si è presentata con questo museo rischia perciò di andare perduta; il coinvolgimento dell'associazionismo e del volontariato attivo, vanificato.

Il Museo di Battaglia non può essere considerato un museo “minore”, caratterizzato com'è soprattutto dalla propria attività di ricerca e di documentazione che oggi trova riscontro in altre analoghe realtà museali di Francia, Olanda e Inghilterra, con cui si sono istituite proficue relazioni di partenariato fluviale e che nei rispettivi paesi godono di ben altra considerazione.<sup>131</sup>

Non si dovrebbe rinunciare alla specificità della sua funzione divulgativa e di tramite scientifico con un ampio pubblico non specializzato, ma al tempo stesso l'immagine del museo dovrebbe venire a coincidere con l'organizzazione di importanti e spettacolari

---

<sup>130</sup> Intervista dell'autore a Franco Sandon. Battaglia Terme, 14.07.2011

<sup>131</sup> Ne sono testimonianza, oltre a numerosi articoli apparsi in riviste specializzate olandesi e inglesi, le lettere di riscontro del Musèe de la Batellerie di Conflans e dell'ufficio del TRH Il Principe del Galles e La Duchessa di Cornovaglia per l'istituzione di un gemellaggio tra il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia e lo Stoke Bruerne Museum in Inghilterra. (Appendice: A.6 e A.7)

manifestazioni che siano l'espressione più immediatamente fruibile da parte di un ampio pubblico, del precedente e lungo lavoro di approfondimento scientifico e documentario.

Purtroppo l'Amministrazione comunale non ha saputo valorizzare le specificità di un paese di barcai nato sulla via d'acqua, con lo stabilimento termale, le sue ville, la storia del ponte Canale della Rivella dove Stendhal scrive, la conca di navigazione unica in Europa, l'Arco di Mezzo, embrione che fa nascere Battaglia: una storia per la quale oggi l'Europa cerca Battaglia, la sua opera idraulica, il suo museo. Come dice Riccardo Cappelozza:

"Batàja se ga fermà al tiraemòèa déa "Sagra del Pigòsso" e a "Miss Onda" che assiéme ae ganbe dé-e *soubrette* niénte ga da spartìre co èa stòria de 'sto paéése."<sup>132</sup>

Non, dunque, un luogo di semplice rievocazione nostalgica di un tempo passato, nell'incapacità o rifiuto di vedere le conquiste e i valori del presente, ma di possibili risorse documentarie e immaginative per le generazioni future perché, per dirla con Clemente,

" I musei e i loro oggetti hanno speranza di poter comunicare, e anche di aiutarci a rileggere gli interstizi del presente rurale, se hanno capacità di futuro, e quindi potenza di immaginazione, ruolo di "monumento" e capacità di "pietà" o (come dice Guatelli) di "amore"."<sup>133</sup>

Il Museo, allora, può essere considerato un raffinato strumento di crescita, che permette alla società l'acquisizione di un'identità più complessa e più completa, capace di valorizzare il proprio

---

<sup>132</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 02.06. 2011.

<sup>133</sup> Clemente P. – Rossi E., *Il Terzo principio della Museografia*, Roma, Carocci Editore, 1999, p. 37.

patrimonio storico, nonché di sollecitare le giovani generazioni, come le vecchie, ad una percezione culturale dell'ambiente che non sia confinata solo a una ristretta cerchia di specialisti ed abbia una più efficace funzione socializzante, atta a stimolare la nostra operatività nel presente.

Ecco che il Museo si pone come centro di stimolazione e creatività, capace di conferire ai fatti del passato il carattere di "storia contemporanea".

Il Museo Civico della Navigazione Fluviale si distingue per il carattere molto differenziato nel contesto dei musei locali della tradizione popolare, tanto da potersi dire unico nel suo genere in Italia e fino a giungere a postulare l'esistenza di una "cultura barcara".

Ecco, dunque, la necessità di arrivare finalmente ad una presa di coscienza consapevole e civile da parte delle autorità politiche, che porti almeno al salvataggio di questa peculiare tradizione culturale. Si tratta di ricostruire e di illustrare non solo e non tanto la storia degli oggetti in sé, quanto soprattutto la storia del luogo e del territorio in cui quegli oggetti erano usati. Non tanto quanto documenti di cultura materiale, quanto come testimonianze biografiche, vale a dire segni che rappresentano, ricordano, simbolizzano vita ed esperienze della persona. Come dice Cirese:

"Il futuro, certo, sta dentro il nostro presente (perché dentro il nostro presente abbiamo il nostro ieri, il nostro oggi e il nostro domani); [...] Il conservatore... lavora per il futuro, perché offre ai futuri fruitori gli elementi e i documenti per ricostruire e ripresentare il nostro passato."<sup>134</sup>

---

<sup>134</sup> Cirese A.M., *I musei: per il presente o per il futuro?*, in *Beni volatili, stili, musei*, a cura di Clemente P.- Molteni G., Prato, Gli Ori, 2007, pp. 86-87.

Ma questo museo non sarebbe sorto senza la passione e l'impegno di Riccardo Cappelozza, l'infaticabile ricercatore, raccoglitore, restauratore e conservatore della gran parte degli oggetti esposti, che ha ceduto la sua collezione al Comune affinché il museo potesse essere costituito, ma alla quale è sempre rimasto profondamente legato.

"Da sóvane sonàvo el còrno suêa próva déa me barca a véa êóngà trénta mètri e larga quasi sète. Otosénto quintài de légnò bén inciodà che portàva domiequattrosénto quintài de forménto, e sonàndo 'sto còrno co tuto el me fià se verséva i pónti girévoi o quei a baèànsa e le pòrte dé-e cónche de navegasiòn. Go continuà a sonàre el còrno par costruìre 'sto musèò".<sup>135</sup>

Cappelozza è una singolare figura di museografo autodidatta, per il quale gli oggetti del mondo barcaro non rimandano ad anonimi contesti o a generici processi lavorativi, ma sono testimonianze di vite individualmente vissute la cui funzione è di evocare pezzi di autobiografie riconoscibili dalle generazioni adulte ed anziane di tutto il territorio. La sua narrazione, durante le visite guidate al museo, riesce ad animare gli oggetti, consentendogli di comunicare direttamente con chi è in grado di ascoltarli. Lo straordinario impegno profuso nel recupero, nella conservazione e nella divulgazione del patrimonio materiale e memoriale della navigazione interna gli è valso negli ultimi anni il riconoscimento da parte di enti e istituzioni locali e nazionali.<sup>136</sup>

---

<sup>135</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappelozza, Battaglia Terme, 02.06.2011.

<sup>136</sup> Si vedano a questo proposito il riconoscimento da parte dell'Associazione "Vecchi barcari", il conferimento del titolo di "Cittadino eccellente" da parte della città di Padova, il conferimento del titolo di Cavaliere al merito della Repubblica e quello del Premio Internazionale Civiltà delle Acque, (Appendice A.2, A.3, A.4, A.5).

Cappellozza, come gli altri ex barcari, oggi collaboratori volontari del Museo (ricordiamo qui Luciano Salmaso, anch'egli quotidianamente presente in museo o il compianto Luciano Rosada, prezioso poeta dialettale recentemente scomparso), con i suoi racconti fa parlare gli oggetti con le persone che per la loro giovane età o per ragioni di diversità culturale non possono comprendere il loro linguaggio, mediando e trasmettendo non solo dati e conoscenze, ma anche quelle emozioni e quei sentimenti che, da soli, i manufatti non sempre sono in grado di esprimere.

Un patrimonio immateriale fatto di testimonianze orali che, nonostante il grande investimento in termini di tempo che la sua trascrizione richiederebbe (Cappellozza sostiene che a scrivere tutta la sua storia uscirebbe la Divina Commedia della Navigazione), merita di essere raccolto e conservato, affinché tutto un insieme di forme di sapere tradizionale non vengano a scomparire; perché se si vuole sapere qualcosa su un campo preciso, occorre rivolgersi a persone che sono legate a quel sapere. Queste testimonianze, raccolte nella lingua vernacolare, rimarrebbero così vicine alla loro espressione, al modo in cui sono formulate, e questo è quanto mai importante quando si lavora sulla storia orale.

C'è dunque un grande bisogno di musei come questo, che siano luoghi di interpretazione, che utilizzino gli oggetti come elementi di riflessione attivi nella cultura e non solo elementi di contemplazione, perché l'oggetto non è che un mediatore tra persone, tra le persone che vivono oggi o tra le persone e qualcosa che è immanente o trascendente.

Non bisogna, quindi, cadere nell'equivoco di considerare il museo come frutto di puro compiacimento estetico o, come accadeva in passato, luogo di deposito conservativo dove i reperti sono esposti senza preoccuparsi di far vivere i beni ereditati, ma è necessario

valorizzarne la potenzialità rievocativa per un'approfondita conoscenza critica della nostra civiltà, di cui il patrimonio museale è viva testimonianza.

Strategia espositiva.

Il Museo della navigazione Fluviale è il frutto del riaffiorare spontaneo e naturale di una delle componenti più importanti del percorso storico di Battaglia: l'intensa e fervida attività mercantile svoltasi, se pur con alterne vicende, sulle vie d'acqua per oltre sette secoli. Il valore biografico e la funzione evocativa degli oggetti esposti conservano tracce e testimonianze di un mondo disperso ormai nella memoria dei più anziani ma in grado di suscitare forti emozioni in chi, entrando, guardando, toccando i manufatti esposti, ne rivive modalità d'uso, significati simbolici, valori affettivi. La lunga tradizione e l'impegno degli ex barcari sono stati così il motore di questo singolare museo che oggi è sotto gli occhi di tutti nel suo altrettanto singolare allestimento che si propone di far conoscere l'affascinante storia e la cultura della "civiltà dei barcari", coinvolgendo il visitatore in un universo apparentemente semplice, ma nello stesso tempo estremamente ricco e complesso.

L'allestimento nasce sulla base di un progetto espositivo ideato da Francesco Vallerani, attualmente docente di geografia presso l'Università di Ca' Foscari di Venezia, e sviluppato in modo molto indipendente da principi e regole, perché, ancora una volta, è Riccardo Cappellozza che, con l'aiuto di alcuni collaboratori, recupera i materiali, arricchisce il patrimonio, cambia l'ordine di

un'esposizione che è frutto della sua esperienza di vita e il risultato di trent'anni di volontariato dedicati a quest'opera.<sup>137</sup>

"Èa ròba se êa sé méssa bén, sé parché mi so cóme che êa jèra méssa in barca. So còsa che êa sèrve. No pòsso métare `na ròba che va tacà èà... di sémo... tacà aêa pònta déa barca."<sup>138</sup>

Già nella prima impostazione suggerita da Vallerani, l'allestimento del museo seguiva una linea assai lontana dai modelli di orientamento conservativo che caratterizzavano le esposizioni dei musei fino alla metà del secolo scorso, seguendo invece le indicazioni della moderna scienza museale che interviene, oggi, sviluppando un processo di trasformazione radicale dell'istituto del museo al fine di inserirlo tra i più importanti strumenti d'informazione e formazione culturale della società.

L'allestimento museografico realizzato da Cappellozza vede così mutare frequentemente i percorsi e le visuali prospettiche favorendo la curiosità e la sorpresa, ma soprattutto consentendo un'esposizione capace di esaltare al meglio le potenzialità rievocative dei materiali esposti. Ad esempio facendo comprendere il significato di un progetto navale collocando accanto a quello la ricostruzione fedele, in scala, di un modellino o far comprendere il valore di un oggetto attraverso la ricomposizione, anche con l'uso di diorami, del contesto storico-sociale in cui si è manifestato.<sup>139</sup>

---

<sup>137</sup> Cfr.: Vallerani F., *Declino e tutela della cultura nautica nella terraferma veneta: il Museo della Navigazione di Battaglia Terme (Padova)*, in "Chioggia. Rivista di studi e ricerche", anno IV, n°7 (1991), pp. 89-98.

<sup>138</sup> Intervista dell'autore a Riccardo Cappellozza, Battaglia Terme, 17.06. 2011.

<sup>139</sup> Recentemente la collezione si è arricchita di due straordinari modellini di *bùrcio*, della lunghezza di un metro e settanta centimetri, realizzati dal bravissimo artigiano, Giancarlo Serraglia, su disegno del

La singolarità della realtà rappresentata ha fatto emergere la priorità e la specificità dei mezzi di trasporto utilizzati in questo territorio.

Al piano terreno, dunque, dopo un sintetico inquadramento attraverso mappe, pannelli esplicativi e riproduzioni fotografiche, delle caratteristiche storiche e geografiche del territorio in cui si praticava la navigazione, nella prima delle cinque sale in cui è articolato il percorso espositivo, è dato ampio spazio alle diverse tipologie d'imbarcazioni per il trasporto delle merci, alla componentistica e alle caratteristiche costruttive, soffermandosi soprattutto su quella che era l'imbarcazione più diffusa e assurta a simbolo della navigazione fluviale: il *bùrcio*.

Nella sala accanto è dato particolare rilievo al settore della cantieristica, con tutto ciò che questa comprende e subordina, quali l'attività dei calafàti, dei segàti, dei fabbri, dei reméri, dei velai, dei cordàri ecc. Il visitatore è colpito dal grande argano di legno per l'alaggio e il varo dei burchi, risalente alla seconda metà del Settecento e proveniente dai cantieri Nicoletti a Bassanello (Padova), la cui attività cessò nei primi anni '70 del secolo scorso, o dal battello saltafossi, appeso al soffitto, all'interno del quale sono esposti interessanti attrezzi per la pesca.

Salendo all'ammezzato s'incontra la sala dedicata alle vie navigabili e alle merci trasportate. Qui, la complessità del sistema idroviario del padovano è esplicita attraverso alcune carte idrografiche. Il lavoro e i commerci sono rappresentati attraverso realistici diorami mentre, sul lato sinistro della sala, domina il grande modello in

---

1911 dei Cantieri Cobelli di Pescantina d'Adige, tra i migliori costruttori di barche italiani, vincitori di ben 11 medaglie d'oro.

Uno dei modellini, con l'ossatura "a vista", ha le parti della coperta smontabili per permettere di osservare come l'imbarcazione era strutturata al suo interno e come fossero suddivisi gli spazi abitativi e quelli di servizio.

legno della conca di navigazione di Battaglia. Alle pareti, numerosi pannelli fotografici e copie dei disegni costruttivi, illustrano la storia della conca dalla sua prima inaugurazione del 1923 alla sua rimessa in funzione dopo il restauro del 1998.

Le due sale al primo piano si occupano di tutto ciò che è attinente ai mezzi di propulsione e alla vita e attrezzatura di bordo.

La prima sala è divisa in due sezioni: da una parte quella dedicata alla navigazione cosiddetta "a mezzi propri" – quindi remi, vele, sartie, bozzelli ecc. (non mancano un bilancino per l'attiraglio con i cavalli e la *sana*, la cinghia indossata dai barcari stessi per il traino lungo gli argini) – dall'altra quella dedicata alla motorizzazione, quindi assi, eliche, massiccio ecc. Al centro della sala, è stata ricostruita una sezione di coperta completa degli originali dell'albero e della vela maestra, di ben 93 metri quadrati, del burchio "Nuovo Antonio".

La seconda sala conclude l'itinerario espositivo offrendo al visitatore una cospicua serie d'oggetti relativi alla vita di bordo che costituiva la normale dotazione strumentaria di un burchio da carico.

Il *bùrcio* non era solo strumento di lavoro ma, come s'è visto, durante i lunghi viaggi, che potevano durare anche mesi, una vera e propria casa. Sottocoperta, a prua, si trovava il locale dove dormivano il *marinèro* e il *morè* (marinaio e mozzo), mentre a poppa si trovava il più ampio locale dove viveva il capobarca o *parón* (se ne era anche proprietario).

Colpiscono la ricostruzione di un braciere (*fogàra*), situato nella realtà nella mezzeria della barca, ossia nello spazio tra le due stive, dove il *morè* preparava il pranzo per tutto l'equipaggio; la botte (*bóta*) per conservare l'acqua potabile, con relativo bicchiere metallico (*pòto*), l'armadietto salva-vivande (*moschéto*) contenente le stoviglie e due valige in legno che contenevano gli

oggetti personali del barcaro e la biancheria per preservarla dall'umidità.

All'esterno, nello spiazzo antistante l'ingresso, sono esposte alcune ancore (di tipo ammiragliato, a due marre) e dei *fèri* (a quattro marre), ricostruzioni delle *bricole* (i pali che segnano i canali navigabili nella laguna di Venezia) oltre ad eliche, motori ed altre parti d'imbarcazioni. Nel cortile prospiciente, sul lato sinistro dell'edificio, sono ricoverate alcune imbarcazioni (un battello, una *mascaréta*, una gondola) in attesa della realizzazione di un tipico cantiere (*squèro*) che potrà offrire un opportuno ricovero a questi natanti, oltre che essere adibito a laboratorio di falegnameria per il restauro delle imbarcazioni e degli oggetti in legno, con la possibilità di ricostituire la sezione galleggiante del museo, un tempo esistente, con imbarcazioni tradizionali da trasporto usate anche per la navigazione turistica in occasione delle festività locali, per la promozione non solo della rinascita dell'attività cantieristica minore ma anche della diffusione di un diverso turismo nautico.

Il progetto, che usufruisce di un finanziamento già stanziato dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Padova e Rovigo e dall'Ente Parco dei Colli Euganei, prevede anche la realizzazione di una sala didattica dove le scolaresche potranno assistere a lezioni di personale qualificato e specializzato e dove potrebbe anche trovare sistemazione un archivio sonoro di etnotesti, relativi allo svolgimento delle manovre o alle narrazioni di vita vissuta, sfruttando al meglio quel prezioso bagaglio informativo costituito dalle testimonianze degli ex barcaro. Questa sala potrà, inoltre, essere riservata alle proiezioni cinematografiche delle interviste e dei documentari sulla navigazione interna che sono stati realizzati. Non va scordato l'archivio fotografico del Museo, ricco di più di quattromila immagini riguardanti il mondo della navigazione fluviale, e quello storico, relativo ai disegni costruttivi

d'imbarcazioni fluviali, rilievi tecnici di manufatti idraulici, documenti originali della Società Anonima Cooperativa Trasporti Fluviali di Battaglia, carteggi dei barcari, fatture, telegrammi ecc.

Di notevole interesse, infine, la ricca biblioteca che mette a disposizione degli studiosi più di duecento testi, non sempre di facile reperimento, relativi all'ambiente fluviale.

La raccolta fotografica è stata oggetto di un progetto di catalogazione reso possibile da un finanziamento concesso da parte della Regione Veneto nel 2006 e ha riguardato esclusivamente 350 beni fotografici considerati di alto valore storico-documentario. Tale scelta si è resa necessaria al fine di garantire la conservazione della memoria documentaria relativa ai beni fotografici che il museo possiede, prima della scomparsa delle persone che furono protagoniste e testimoni degli eventi e delle attività lavorative a cui le fotografie si riferiscono. A questo scopo è stata utilizzata la scheda F secondo gli standard generali e specifici prescritti dall'ICCD.

Quanto agli oggetti, materiali ed attrezzature esposte nel museo o custodite nei suoi depositi, manca ancora un catalogo scientifico. Esiste, infatti, un inventario patrimoniale ma non è ancora disponibile una schedatura scientifica e sistematica la cui realizzazione è attualmente oggetto di una proposta progettuale.

A conclusione di quanto è stato esposto, e senza nascondersi gli obiettivi ostacoli legati alla gestione del Museo, quali le difficoltà di reperimento dei mezzi finanziari per il suo funzionamento, la scarsa importanza rivestita dal settore cultura nei piani regionali e nazionali ecc., che la volontà politica potrebbe in ogni modo risolvere agevolmente, va affermato il ruolo che la conoscenza e l'utilizzazione dei beni culturali riveste nel processo di sviluppo delle società e quindi l'importanza che il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia riveste, considerando la sempre

più sensibile presa di coscienza della società stessa nei confronti della nostra storia e delle nostre tradizioni.

Il museo di Battaglia, anche per la sua felice ubicazione in un contesto di significativa urbanistica fluviale, inserito nel cuore del centro storico, e la ricchezza del suo patrimonio, si delinea come un essenziale punto di riferimento per documentare le tradizioni nautiche di terraferma di tutta la pianura veneta e lo studio dei contesti socio-economici ad esse collegati.

Il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia è più di un museo locale; il suo ruolo, infatti, non è limitato ad un ristretto ambito territoriale e culturale poiché non si limita a raccogliere e conservare oggetti e strumenti per la ricostruzione filologica di particolari prassi tecnologiche, ma svolge l'insostituibile funzione sociale di potenziamento della coscienza storica della collettività in ordine alla conservazione e salvaguardia proprio di quel patrimonio d'umanità che stiamo inesorabilmente perdendo.

## PARTE TERZA



## Capitolo quarto: Uomini e fiumi



*Buñintoro di una famiglia di barcari di Governolo(MN), in navigazione sul Mincio*

### 4.1

#### Le parti e il tutto

L'esperienza dei barcari della bassa pianura Padana, cui si è fatto riferimento in questo scritto, rinvia a quelle forme di vita tradizionale, legate alla navigazione fluviale, che nella regione Nord-orientale italiana si è espressa in tutta la sua ampiezza almeno fino alla fine degli anni Trenta del secolo scorso.

L'introduzione di nuove tecnologie, in particolare la propulsione meccanica, ma anche il mutare dei contesti culturali e delle percezioni collettive ha, di fatto, profondamente modificato il rapporto delle popolazioni con l'ambiente fluvio-lagunare, che in precedenza gli uomini avevano sostanzialmente mantenuto a lungo inalterato, e determinato la scomparsa delle motivazioni economiche che legavano l'uomo al fiume.

L'uomo, con la propria capacità di modificare l'ambiente a proprio vantaggio e di trasformarne le dinamiche evolutive, si è sostituito ai fattori naturali determinando nel tempo una fisionomia del paesaggio profondamente diversa da quella delle origini che, se da un lato ha visto una progressiva erosione della naturalità, dall'altro ha consentito un miglioramento dei livelli di qualità della vita.

Comprendere come e perché, in una data cultura, una visione del mondo e un sistema di valori possano essere legati ad una particolare organizzazione fisica e simbolica dello spazio è questione complessa, tuttavia sono sempre più numerosi gli studiosi di varie aree disciplinari ad occuparsi delle componenti spaziali della cultura.

Nel panorama degli studi demologici italiani, il mondo dei barcaroli occupa una posizione marginale, nonostante da più parti si siano manifestati segnali d'interesse per i modi di vita della gente del fiume. Eppure quello della navigazione interna è stato un settore importante della cultura popolare italiana, sia per l'estensione da un punto di vista territoriale che per il ruolo svolto nel corso della storia. L'indagine e lo studio del mondo dei barcaroli può assumere un significato che va oltre quello, sia pure importante, del recupero di un settore trascurato dalla storia delle tradizioni popolari italiane, poiché alcune sue peculiarità lo rendono un terreno privilegiato per misurare l'ampiezza e il grado di efficacia che si riconoscono agli elementi ambientali quali fattori di condizionamento culturale, all'interno del rapporto dialettico che ogni società instaura con il proprio ambiente naturale sulla base del principio che le persone situino sempre le loro azioni in specifici luoghi e che la natura del luogo, così specificato, sia un ingrediente importante nell'interpretazione dei significati delle azioni e delle esperienze.

L'ambiente fluvio-lagunare dei barcaroli non era solo uno spazio territoriale, ma anche un sistema di valori, sentimenti, ideologie,

strutture linguistiche, comportamenti, tecniche, atte a rappresentare e a gestire lo spazio nel modo più economico e produttivo possibile, che si determinava nell'immersione quotidiana nella natura.

Per i barcari, un'esatta valutazione dei segnali ambientali e la corretta e tempestiva valutazione dei cambiamenti atmosferici erano fattori determinanti nello svolgimento della loro professione; la loro esperienza del paesaggio era dunque di tipo corporeo e multisensoriale, sedimentata nel tempo e socialmente condivisa. Il paesaggio era considerato come un patrimonio, perché elemento organizzatore dell'identità e della memoria collettiva e in quanto tale isolato dallo sguardo, ricostruito da un'analisi percettiva che lo sentiva come un territorio vissuto. Qualcosa di ben diverso dall'ambiente che, come sottolinea Yi-Fu Tuan: "...è un dato, un frammento di realtà che è semplicemente là, opposto al paesaggio, che è invece un prodotto della cognizione umana, una conquista della mente matura".<sup>140</sup>

Una definizione di paesaggio, come risultato della sintesi tra un dato naturale e una percezione, che si può ben cogliere nei vari modi con cui il barcaro Riccardo Cappelozza evoca, con prosa poetica, gli elementi naturali dell'ambiente in cui era radicato e con cui dialoga, intrecciando le proprie memorie nautiche con una spontanea espressività degli ambienti fluviali, in grado di comunicare l'essenzialità esistenziale del suo rapporto con il fluire della corrente o il soffiare del vento.

Ecco come egli celebra il paesaggio fluviale della sua giovinezza:

---

<sup>140</sup> Cfr.: Tuan Y., *Thought and landscape – the eye and the mind*, in W.D.Meining (a cura di), *The interpretation of Ordinary Landscapes*, Oxford, Oxford Press, 1974, p. 90.

Sul paesaggio come sintesi di un dato naturale e una percezione si veda anche: Tuan Y., *Topophilia : a study of environmental perception, attitudes and values*, - Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1974.

## **AQUA COME TE VEDE UN BARCARO**

*Aqua te s'è el specio pi grande del mondo.  
De giorno pal soe, de note aêa luna.  
Quando êe scuro fondo al firmamento,  
a tuto te ghe fêe specio.*

*"Anca e nuvoe se specia su de mi ai primi albori;  
a l'aurora, a volte so dorada, ai tramonti infogà.  
E quando queste se specia col muóo duro, nero inrabià,  
par che anca mi, specio, sia nero.  
E crede de farme paura,  
queste no e ga capio che e êe 'na picoêa parte de mi...  
Mi, aqua, quando so dura, giassà dal fredo,  
so êa forse pi granda de sta scorsa, sta crosta".*

*Aqua, 'na barca che te navega s'incarna sul to specio.  
Êa luce te penetra senza toccarte,  
i pessi te navega, i briêa de luce riflessa  
che no te toca.*

*Aqua, no ocore scavarte par trovare i to briêanti,  
basta travaşarli par vedarli e tocarli.  
Aqua, te s'è na cuna pal barcaro che se şnanara assopio  
sul to leto a dondoêo.*

*Aqua, te si tanto umie e servisieveoe  
da lavare êa onteria che se porta drio l'omo.  
Col ga bişogno de ti el te serca anca soto tera.  
L'incosciensa, l'ingratitude de l'omo te sporca,  
êa tera generoşa te filtra e te torni briêante.*

*"Se l'omo me mete el fogo soto de mi,  
aêora me inrabilio anca se so poca,  
me incasso tanto da boiare e mostrarghe quanta forza che go  
e guai se s-ciopo daêa rabia.  
Mi su sta tera so êa vita ma anca êa morte".*

*Aqua, el barcaro che te navega par 'na vita  
el te ama mejo de so mujere,  
sicuro e orgoglioşo de no portare i corni.  
Aqua, el soe che se specia su de ti ghe riflete sul vişo del barcaro,  
no el ga bişogno dee lanpade par abronşarse.  
Aqua, te te meti al servizio de l'omo ingrato che t'inturbia.*

*"Mi, aqua, spero de no perdare del tuto êa pasiensa,  
parché se me tiro su êa querta dai pie  
i nego tuti sti pajasseti de omani".*

## **TI, AQUA GENTIE**

*Ti, aqua gentie, quando el vento gonfiava e vee,  
spensèndo a navigare êa me grande barca incarnà su de ti.  
Un solco profondo, morbido, da prova a pope,  
lassandote drio na scia de muinei che poco i durava.*

*Ti, aqua, te ghe caressà sto scafo par più de trent'ani,  
con un gorgoglio de boe d'aria  
che dal bavaro de prova se ispirava soto êa passara.  
Passando soto el fondo de sto scafo, te procuravi un fruscio ciacoèon,  
che soêo ti, aqua, te se farghe sentire al barcaro che te navega de sora.*

*Ma prima de tuto te êa ghe specià sta barca,  
da prova a pope.  
I do grandi oci bianchi inpiturai sui quarti de prova  
e tuti i variopinti coèori,  
che êa gera vestia a festa.  
Da poppavia el timon incernierà su l'asta, sui quarti i do grandi nomi:  
"Marco Polo".*

*"Te meritavi de essere specià da mi.  
Sti do grandi alberi armisai de tuto punto.  
In sima aêa varea i do gai segnamento, coêa coa coèorà a tricoèore.  
Ste grandi vee šae, gonfie de vento".*

*Quando, parando col longo remo pušà sul me peto,  
spensèvo vantì, sul vašoin,  
pì de metà del me corpo se speciava su te ti, aqua.  
Anca quando tiravo êa sengia suêa riva de l'arsare,  
trainando êa me grossa barca,  
da ti, aqua, mi gero specià.*

*Quando faševo e manovre de bordo,  
quando saltavo in bateo e remavo par 'ndare in tera,  
anca quando, col piato in man, sentà su un mancoèo,  
magnavo un piato de pasta e fašioi,  
ti te me ghe specià.*

*Un barcaro che par 'na vita el te ga navegà,  
mai 'na volta el te ga abandonà.  
Ti aqua, te ghe specià tuta êa vita de ogni barcaro.  
Anca se gerimo brušà dal soe e dal to riflesso,  
el to specio no se ga mai roto.*

*Gerimo dei bei moreti, šovani e forti e boni de navigar.  
Quei de teraferma no i podarà mai capire êa vita del barcaro,  
fradeo de l'aqua.*

## **EL VENTO DEL BARCARO**

*Vento, quando te go in pope a vee incrojà te me sì amigo.  
Quando te go a meśa nave, te me sì meśo amigo.  
Quando te go in prova, no te sì più me amigo.  
Quando te me sì in bonassa,  
te sì un dispetośo indiferente.  
Quando te sì bufera de vento, te fè paura.*

*Ti, vento, quando te sì isiera bressa,  
te increspi el peo de l'aqua.  
Vento, quando te sì bava fresca te crei e onde.  
Quando te sì vento grejà te fè mare.  
Quando ti, vento, te fè bora,  
te deventi un fortunae che dura anca oto giorni.*

*A ti, vento, el barcaro te mena rispetto;  
come un marinero ga del so mare.  
Ti, vento, ora ti śe gentie,  
come 'na caressa  
e quando ti voi te sì molto utie e servisievoe.*

*Ti vento, te fè godare più de meśo mondo  
che va a vea,  
ma quando che ti ghe êa giornada no... porì barcari!*

*Quanta pasiensa a spetarte  
e ti, lunatico, te ste in bonassa a ripośarte.  
Ti, vento, te sì una dee tre forse più grande dea natura,  
servo e paron assoêuto.*

## **NO POSSO DEŚMENTEGARME DE TI**

*No posso deśmentegarme de ti,  
massa vòlte ti me ghe messo aêa prova.*

*Quando andavimo a vea,  
de ti, vento, sentivimo l'odore,  
dea to aria;  
quando êa gera da maltenpo  
o da piova  
o da nevera,  
e nevegava.*

*Ti, vento de scontraura,  
te tiravi daêa parte contraria  
de dove rivava êa caigà.*

*Ti, vento gentie e prepotente,  
quando te te puśavi sue vee  
dea me barca:  
sentosesanta metri quadri de tea de coton,  
e sto mostro de legno, longo trenta mètri, largo quaśi sete.  
Treśento e vinti toneate da spensàre avanti.  
Che goduria portare ste tante merci a destinasion,  
a śbaffo de ti, vento.*

*No 'ndavimo a spasso par divertimento,  
ma par vivare de sto lavoro  
e a lontan, dal nostro fogoêaro  
êa faméja spetava  
el fabisogno dea sopravivensa,  
el to ajuto de ti, vento.*

*Mi e tuti noantri barcari  
te ghemo sentio,  
quando te faśevi vibrare e sarce,  
e quando te ghe fis-ciavi adosso,  
e quando, cóme l'òrco de note,  
te urlavi contro albari e penoni, l'armiśo de bordo  
e tuto el scafo.*

*Serto che ti, vento, verto fora  
sensa ostacoi ne bariere,  
te ne faśevi sentire e to armonie,  
ísiere e forti,  
conpagnà dai refoi  
déa to graduae potensa.*

*Noantri barcari,  
sora e soto querta,  
ghemo scoltà êa to muśica.*

L'insieme delle conoscenze, delle tecniche, dei modi di vivere e di pensare di questo gruppo sociale che pare distinguersi per caratteristiche peculiari, ci permette di circoscrivere e definire quella che può essere indicata come "cultura barcara". L'antagonismo, sia pure latente, che contrapponeva agli "altri" questi "zingari d'acqua" e li distingueva, sembra rafforzare l'impressione di un universo chiuso, con propri costumi, proprie credenze, propri valori. Si tratta, tuttavia, di caratteri fuorvianti se riferiti al mondo dei barcari; essi, infatti, costituivano un segmento di una società – non una società – con la quale condividevano leggi e cultura. Un sistema socio-culturale che si potrebbe definire "anfibia", per la presenza di elementi terrestri accanto ad altri più spiccatamente acquatici.

I barcari, inoltre, in quanto frequentatori dei fiumi, ad un tempo confine e vie di comunicazione tra realtà diverse, risentono dell'azione combinata delle dinamiche interne e di quelle conseguenti i costanti contatti con l'esterno.

Difficile perciò affermare l'idea di un mondo barcaro separato e, pur riconoscendone uno spiccato senso d'identità e una particolare visione del mondo, ricercarne i confini culturali può portare a risultati illusori.

Del resto, caratteristiche peculiari si riscontrano anche in altre categorie di lavoratori legati al fiume: zattieri, cavallanti, piloti, ecc., la cui identità e "spirito di corpo", come si è visto, trova la propria principale ragione d'essere nella diffidenza generale che li circondava e che traeva origine dall'attribuzione e dal riconoscimento di una diversità. All'interno di società spiccatamente caratterizzate in senso sedentario da componenti contadine e urbane, in cui la vita e quindi lo spazio – che è il luogo dove si vive, dove le regole approvate e condivise esistono ed hanno validità – era strutturata attorno a un centro, fosse esso privato e individuale

(la casa, il focolare) o pubblico e collettivo (l'osteria, la piazza), essi costituivano minoranze estranee a tale strutturazione. Il loro mestiere li portava a frequentare spazi "esterni", ignoti e pertanto ritenuti ostili, e quindi inquietanti e "innaturali" per l'uomo.

Il loro nomadismo, più o meno accentuato, li sottraeva in parte al controllo sociale e li rendeva, al pari dei girovaghi e degli ambulanti, probabili e potenziali trasgressori.

Ad una spazialità oggettivamente e simbolicamente marginale, corrispondeva quindi, per questi uomini, una marginalità sociale e la loro visione del mondo rifletteva in larga misura l'ideologia mediante la quale le condizioni oggettive di precarietà, marginalità e discriminazione, assumevano, per un'inversione di ruolo, valore positivo. Tutto ciò che nella realtà era costrizione, veniva invece vissuto come scelta autonoma o come il manifestarsi di una "naturale istintualità". E' tale, nel caso dei barcari, l'amore dell'avventura, del rischio, la libertà dalle costrizioni della famiglia, la possibilità di conoscere luoghi lontani.

I barcari della bassa pianura Padana, al di là del loro luogo di origine, all'interno di quest'area relativamente vasta, mostrano però un notevole grado di somiglianza che si manifesta nelle tecnologie, nelle credenze, sul piano dei valori, nel modo di porsi nei confronti della vita e della realtà. L'uniformità dei modi di dire dei barcari, riscontrabili in tutta la bassa pianura Padana, testimonia quest'omogeneità che, effetto dei frequenti contatti e della generale circolazione culturale, al di sopra delle specificità e delle differenze linguistiche locali, dà luogo ad una sorta di Koinè che potrebbe costituire un secondo modo di intendere la "cultura barcara", i cui aspetti storici di diffusione prevalgono su quelli connessi al condizionamento ambientale.

Un altro modo di intendere la cultura barcara nasce dall'ipotesi dell'esistenza di una comune base culturale riscontrabile tra le

genti di fiume di tutto il mondo. L'esistenza stessa di quest'uniformità, sarebbe di per sé significativa e darebbe forza all'ipotesi in base alla quale forme di vita culturali simili sarebbero la risposta a esigenze imposte da un'ambiente uniforme. E' il presupposto sul quale si è fondata l'antropologia alpina (all'interno della quale è stata intrapresa un'ampia indagine comparativa che tratta di Alpi, Ande, Himalaya).<sup>141</sup>

In altre parole, se alcuni condizionamenti ambientali hanno un peso nell'esperienza degli uomini, tale da riflettersi a livello culturale, dovrebbe essere possibile identificare fra la gente del fiume un denominatore culturale comune.

Posta in questi termini la questione sembrerebbe riassumibile nella seguente formula: l'uniformità dell'ambiente produce uniformità culturali. Ciò significherebbe teorizzare in linea con la screditata posizione dell'antropologia ottocentesca che istituiva una relazione causale diretta tra cultura e ambiente.

L'ambiente, il fiume, con la sua capacità di caratterizzare la cultura, entrerebbe, per così dire, di forza nel discorso, al di là di tutte le differenze interne in base alle quali si articola il mondo di coloro che lo abitano, in quanto sarebbe soltanto attraverso il rapporto con il proprio ambiente che essi si percepirebbero.

Tuttavia, secondo il punto di vista dell'ecologia culturale, l'ambiente non è uno spazio neutro sul quale possono essere proiettate rappresentazioni culturali, ma un mondo imbricato nella vita stessa degli organismi che a loro volta sono radicati al suo interno formando un'associazione indivisibile. Questa è anche la ragione per la quale le culture non dovrebbero essere considerate delle

---

<sup>141</sup> Sui caratteri universali degli habitat montani e sulla relazione tra ambiente e sistemi sociali, si veda: Viazzo P.P., *Comunità alpine. Ambiente, popolazione, struttura sociale nelle alpi dal XVI secolo a oggi*, Bologna, Il Mulino, 1990.

entità astratte "superorganiche", ma "come un aspetto emergente e processuale di un insieme di abilità e di pratiche (anche linguistiche) apprese attraverso la partecipazione ad una comunità (più o meno locale) e poi in vario modo utilizzate, modificate, trasmesse nello spazio e nel tempo".<sup>142</sup>

La vicenda dei barcari della bassa pianura Padana ben si presta a un'indagine sulle modalità con cui gli individui si legano al loro ambiente di vita, quali entità sempre *in fieri*, la cui specifica configurazione è l'esito dell'incontro con l'ambiente in quanto contesto del loro sviluppo.

Oggi che la natura sembra volersi vendicare sugli uomini irrispettosi delle sue leggi, sembrerebbe impossibile sostenere l'irrelevanza dei fattori ambientali sulla società e la cultura. Una rinascita dell'interesse per questi problemi investe, infatti, un po' tutte le scienze umane. Nell'ambito delle discipline etnoantropologiche, sempre più numerosi sono gli studi che offrono una descrizione particolareggiata dell'ambiente e della sua utilizzazione, permettendo una valutazione delle conseguenze che tali aspetti hanno sull'organizzazione sociale e sulle ideologie.

A questo proposito è di particolare rilievo la ricerca condotta da Ingold secondo un'ottica ecologica che legge gli oggetti della propria indagine come parti di una rete di interazioni che si articolano, strutturano e influenzano reciprocamente.

Per Ingold un organismo è sempre imbricato (*embedded*) nell'esperienza di essere un corpo specifico in un ambiente specifico, radicato nel suo ambiente attraverso pratiche locali, intese come un saper fare tacito e incorporato (*embodied*) che dà luogo ad un agire situato consistente nel saper effettuare un certo

---

<sup>142</sup> Ingold T., *Ecologia della cultura*, a cura di Cristina Grasseni e Francesco Ranzon, Roma, Meltemi, 2004, pag.28.

ciclo di azioni calibrando la propria passata esperienza rispetto a contesti e situazioni specifiche.<sup>143</sup>

---

<sup>143</sup> In antropologia questa impostazione orientata alla pratica si deve soprattutto a Pierre Bourdieu che individua nell'*habitus* il concetto chiave su cui si basano le strategie collettive e le pratiche sociali. Cfr. Bourdieu P., *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Geneve, Librairie Droz, 1972, p.175.

## 4.2

### Frammenti di un paesaggio relitto.

La specificità culturale dei luoghi nei quali si è svolta la vicenda dei barcari, per quanto le strutture tradizionali risultino più o meno contaminate nella loro identità e funzione, appare ancora riconoscibile. Il paesaggio dell'acqua, costituito dai fiumi, dalla rete dei canali e degli specchi vallivi e lagunari, non ha perso il fascino di un territorio denso di valori naturali e antropici, di stratificazioni secolari e innovazioni più recenti che il vistoso processo di trasformazione socio-economica iniziato già alla fine dell'Ottocento non è riuscito a cancellare del tutto.

Negli ultimi decenni si è visto crescere un movimento di opinione interessato alla salvaguardia dell'ambiente e ad una più attenta gestione del territorio che, oltre che al patrimonio naturale, guarda a tutto l'insieme degli episodi storico-culturali stratificatisi nel tempo, nel tentativo di recuperare e riscoprire una realtà a lungo trascurata e oltraggiata, ma che può ancora offrire molto sia in termini di qualità della vita che di riconoscimento identitario.

L'epopea dei barcari della bassa pianura Padana offre spunti significativi per avviare un'accurata indagine del passato e riscoprire le profonde relazioni che legano paesaggio e memoria consentendo suggestive considerazioni sul rapporto tra oggettività ambientali e il patrimonio culturale percepibile individualmente.

Non si tratta di far rivivere antiche tradizioni o figure che nell'impossibilità di adeguarsi alla nuova realtà hanno visto progressivamente declinare la propria operatività fino alla totale scomparsa, ma di favorire una più profonda e critica conoscenza territoriale, una percezione del paesaggio che rivendichi il senso del

luogo e l'identità locale come elementi irrinunciabili per una più soddisfacente qualità esistenziale.

La questione dell'identità locale, in tutta la bassa pianura Padana, è ancora strettamente connessa alla valorizzazione dei segmenti fluviali, proprio per la peculiare idrografia del territorio che consentiva un'agevole coesistenza con le attività umane e legava gli abitanti ai loro luoghi. Un territorio in cui, attorno all'acqua e alle diverse forme di appropriazione di questa risorsa, si sono dipanati sistemi produttivi e sociali, saperi scientifici e empirici, conflitti tra gruppi di utenti e modi d'uso, che hanno avuto un'importanza centrale nella formazione dell'Italia moderna.

Tra questi, la navigazione interna ha rappresentato un importante aspetto culturale a cui la moderna organizzazione sociale sembra aver rinunciato. Gran parte delle vie d'acqua della pianura che si stende dal Po all'Isonzo è caratterizzata oggi dall'assenza di usi nautici, nascondendo un passato, nemmeno molto remoto, di intense relazioni fluviali il cui definitivo abbandono ha avuto come conseguenza il declino dei relativi manufatti. Conche di navigazione, canali, strade alzaie, si trovano oggi in uno stato di grave abbandono, vittime di un colpevole disinteresse da parte degli enti preposti, condizionando, se non impedendo, un diffuso e consapevole rilancio funzionale di questo prestigioso patrimonio di vie d'acqua.

È ancora possibile, percorrendo gli argini delle vie d'acqua della bassa pianura Padana, imbattersi nei relitti delle grandi imbarcazioni da trasporto che, nel loro lento disfacimento, evocano la fine di una cultura nautica diffusa, di un insieme di conoscenze antiche solo in parte ancora recuperabili: frammenti di un paesaggio relitto, capaci di suggerire microcosmiche vicende, che gli ultimi testimoni di un mondo ormai scomparso evocano con nostalgico rimpianto.

Le testimonianze della cultura materiale, come le fonti orali e la ricerca linguistica, assumono dunque un'importanza fondamentale per una più accurata conoscenza della realtà fluviale e per questo va riconosciuto il merito di figure come Riccardo Cappellozza, l'ex barcaro, il cui entusiasmo ha dato vita negli ultimi trent'anni ad una spontanea iniziativa di recupero della memoria, svoltasi per anni nell'oscurità, concretizzatasi nella realizzazione del Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme, nelle cui sale sono oggi esposti gli oggetti, le fotografie, i documenti, le ricostruzioni, di un mondo carico di valori simbolici ancora in grado di comunicare contenuti emozionali in una realtà dominata dall'avidità e dallo stupido egoismo.<sup>144</sup> Negli stessi anni si moltiplicavano in Italia, soprattutto nelle regioni del centro, quei musei della civiltà contadina che costituivano proprio un esperimento di recupero della cultura materiale, nel tentativo, non sempre consapevole o riuscito, di mettere in relazione tecnologie, culture, paesaggi, mostrando la stretta connessione tra forme del paesaggio e forme della società.<sup>145</sup>

Si tratta, dunque, di sostenere l'azione di recupero di ciò che resta di un patrimonio culturale e ambientale che oggi vede impegnati solo pochi volontari, per quanto appassionati e competenti, ai quali,

---

<sup>144</sup> Si veda in proposito: Vallerani F., *Paesaggio e ricordi: il ritorno alla campagna come percorso memoriale*, in Baldan G., *Il giardino e la memoria del mondo*, Firenze, Olschki, 2002, pp.175-187.

<sup>145</sup> Sulla sfida di tenere insieme economia e natura, società ed ecosistemi, ponendo al centro della storia non l'uomo come entità separata dalla natura, ma piuttosto il rapporto tra i due, al di fuori del quale non è possibile interpretare la storia umana, ma nemmeno, in gran parte quella della natura, si veda: Armiero M., Barca S., *Storia dell'ambiente*, Roma, Carracci, 2004.

fortunatamente, si va affiancando il lavoro dei ricercatori, sia in ambito accademico che delle istituzioni culturali locali.<sup>146</sup>

L'interesse per la nautica tradizionale e la navigazione interna resta ancora un percorso di ricerca poco praticato tra le scienze ambientali e antropologiche nonostante, come si è detto, culture anfibiae e tradizioni fluviali costituiscano un presupposto irrinunciabile per la promozione delle identità locali.

Questo lavoro si colloca dunque, nel panorama essenziale e prioritario della ricerca, tra le iniziative che sottolineano l'urgenza di raccogliere, catalogare, inventariare gli oggetti del cabotaggio fluvio-lagunare, salvando con i racconti degli ultimi barcaioli, uno dei più rilevanti segmenti di cultura anfibia.

Per allargare a settori più ampi della società civile l'interesse culturale per la navigazione in acque interne, potrebbe essere utile promuovere forme di turismo sostenibile che propongano la barca come elemento della cultura fluviale e opportunità ricreativa, superando quella percezione, purtroppo ancora molto diffusa, di un turismo nautico che non va oltre i "consueti e non sempre compatibili schemi ricreativi del motore, dalle anonime barchette in vetroresina ai gommoni con tanto di volante e plancia comandi", mentre il riuso delle barche tradizionali potrebbe essere un'ottima possibilità di riqualificazione del territorio, riportando le persone a un più diretto contatto con l'ambiente fluviale, attraverso una peculiare modalità di navigazione da diporto.<sup>147</sup>

La relazione tra turismo e ambiente è, infatti, di tipo circolare. Da un lato è la specificità dei diversi ambienti geografici ad attrarre i

---

<sup>146</sup> Sull'interesse della ricerca per la navigazione interna si veda: Vallerani F., *Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua*, in *Piccole barche e culture d'acqua*, a cura di Francesco Vallerani e Glauco Sanga, "La ricerca folklorica", 59, (2009), pp.3-13.

<sup>147</sup> Vallerani F., *ibid.*, p. 9.

visitatori, dall'altro la frequentazione e la gestione turistica inducono delle trasformazioni sull'ambiente che a loro volta generano degli effetti di ritorno sul richiamo che gli ambienti stessi sono in grado di esercitare.

Per favorire una sempre più allargata presa di coscienza del ruolo delle vie d'acqua come ambiti da destinare alla pratica ricreativa del turismo itinerante è importante affermare il valore patrimoniale derivante dall'intreccio tra natura e cultura realizzatosi nei secoli. Non sempre, infatti, il turismo si è rivelato un fattore di benessere. L'idea, diffusa soprattutto negli anni del secondo dopoguerra, che al turismo sia associata una capacità di generare ogni sorta di beneficio economico, non è ancora del tutto superata e oscura le possibili conseguenze negative a carico dell'ambiente e l'attenzione ai problemi che potrebbero derivarne.<sup>148</sup>

La sfida è ridurre al minimo l'impatto negativo che il turismo produce, sfruttando le sue potenzialità di migliorare la qualità ambientale, in questo caso favorendo il ripristino e la manutenzione dei vecchi manufatti fluviali come ponti girevoli e conche di navigazione, del dragaggio dei fondali ecc. Un turismo alternativo a quello di massa, in cui il "viaggiatore" è preferito al "turista", l'individuo al gruppo, l'ospitalità in strutture locali alle sistemazioni presso le grandi catene alberghiere. Un turismo di questo tipo, legato alla piccola scala, dovrebbe contribuire, in sintonia con le aspettative della sostenibilità, ad incrementare i benefici per le comunità ospitanti e la consapevolezza dei viaggiatori nei confronti

---

<sup>148</sup> Cfr.: Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1983, pp.20-31.

della conoscenza e conservazione del patrimonio naturale e culturale delle vie d'acqua.<sup>149</sup>

Il territorio della bassa pianura Padana, nonostante la crisi generale del suo sistema economico patita nel secondo dopoguerra, che ha comportato uno stravolgimento complessivo delle strutture locali e la scomparsa di tutte quelle figure legate al fiume (mugnai, barcari, zattieri, cavallanti ecc.) si presta ad un progetto, indotto dal movimento turistico, di recupero della cultura tradizionale, riattivando il circuito tra attività umana, risorse e organizzazione sociale, che lo ha caratterizzato nel passato.

È necessario, innanzi tutto, coinvolgere le popolazioni autoctone, stimolandole a ricreare le basi per il proprio sostentamento attraverso la presa di coscienza e il recupero della cultura tradizionale. Questo prospetta la necessità di organizzare un turismo diverso, in un territorio stravolto dall'enfasi sviluppatista, in cui i fiumi, quali luoghi abbandonati, possono essere considerati delle oasi lineari ospitanti una naturalità relitta ancora straordinariamente affascinante, per quanto vulnerabile e dispersa nel paesaggio moderno dell'urbanizzazione produttiva e residenziale.

È il concetto dei cosiddetti "corridoi fluviali", la cui importanza è stata da tempo ampiamente riconosciuta nei paesi Nord-europei, dove la trasformazione industrialista ha avuto origini più antiche che nel nostro paese e l'evoluzione è stata meno traumatica consentendo un più dinamico e precoce riconoscimento delle vie

---

<sup>149</sup> Cfr.: Vallerani F., *Le barche, i giochi, i ricordi: culture fluviali e recupero ambientale*, in *Antropologia dell'acqua*, a cura di Nadia Breda, "La ricerca folklorica", 51, (2005), pp.103-109.

d'acqua, naturali e artificiali, come risorsa pregiata per un sistema ricreativo e turistico alternativo.<sup>150</sup>

Si tratta di dare significato e di trarre lezioni culturali da questo territorio e dalla cultura che ospita; cultura plasmata e adattata alle particolari condizioni dell'ambiente; cultura della stabilità e della conservazione che si esprimeva, in prima istanza, proprio nel rispetto degli equilibri ecologici.

Non dunque un turismo su larga scala che sottoporrebbe questi luoghi a una pressione insostenibile sulle risorse locali, mettendo in pericolo un ambiente fragile, ma una sorta di "ecoturismo culturale" la cui motivazione principale sia l'allargamento dei propri orizzonti, la ricerca di conoscenze e di emozioni attraverso la scoperta del patrimonio materiale e immateriale, del diverso.

Il paesaggio delle idrovie storiche è una sorta di lingua locale che con le sue parole ci parla di un modo di vivere un territorio e di pensarlo. Comprendere i mille perché di questo paesaggio significa capire l'animo e la vita di chi, in quel territorio vive e, soprattutto, ha vissuto per secoli, forgiandolo secondo le proprie necessità, attitudini, capacità e venendone a sua volta plasmato.

La perdita del legame con il territorio, così come si è determinata negli ultimi decenni, comporta il rischio della scomparsa non solo di un'infinita serie di competenze pratiche di gestione e d'uso, ma anche di una cultura immateriale che lungo le vie d'acqua si era sagomata come un guanto e che riusciva ad esprimere, attraverso il paesaggio, l'identità degli abitanti.

L'armonia dei paesaggi fluviali della bassa pianura Padana è, infatti, il frutto di un'infinita serie di prove con cui gli abitanti di

---

<sup>150</sup> Cfr.: Vallerani F., *Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua*, in *Piccole barche e culture d'acqua*, a cura di Francesco Vallerani e Glauco Sanga, "La ricerca folklorica", 59, (2009), pp. 10-11.

questo territorio si sono misurati nel corso dei secoli. È il prodotto dell'adattamento reciproco dell'uomo all'ambiente e dell'ambiente all'uomo, fino a giungere a un punto d'incontro. Se da un lato l'uomo ha modificato l'ambiente rendendolo funzionale ai propri bisogni, dall'altro lo stesso ambiente ha condizionato e ispirato l'uomo nell'azione, nelle scelte e nella produzione della propria cultura.

In ragione di ciò, il paesaggio delle vie d'acqua, assume il prezioso ruolo di depositario della storia e dell'identità di un luogo. Qui è evidente la strettissima interazione locale fra abitanti e territorio che ha portato, con un processo lento ma continuo, ambiente e insediamenti a sagomarsi secondo i vincoli dettati dalle condizioni fisiche del luogo, dalla cultura locale e dalle necessità di ottimizzare l'uso delle risorse per la sopravvivenza della comunità.

Cultura, paesaggio, insediamenti, modalità d'uso delle risorse, fanno delle vie d'acqua un *unicum* assolutamente specifico.

Promuovere un processo di turismo sostenibile in aree come queste, vuol dire partire dal recupero e dalla rivitalizzazione dell'identità delle comunità locali; avviare un percorso teso a consentire alle comunità rivierasche di riscrivere coralmemente quell'identità che rischiano di perdere. Non vi è nulla di casuale, infatti, nel modo in cui gli esseri umani s'insediano e vivono su un determinato territorio. Il modo di interagire con le risorse disponibili e di ottimizzare il loro impiego ha qui dato forma al territorio e alla cultura locale. Diventa dunque importantissima la conservazione e l'attenta gestione delle risorse culturali e identitarie delle aree fluvio-lagunari caratterizzate dallo sgretolamento dei sistemi economici che le hanno forgiate.

I luoghi e le persone non sono riproducibili: ogni territorio ha la propria peculiarità ed è proprio questo il punto di forza degli ambienti fluvio-lagunari. Non c'è dubbio che questi ambienti

abbiano subito profonde trasformazioni nel secolo scorso e che molti di questi luoghi siano stati esposti per anni e anni a desolazione e abbandono: non più comunità dedite al trasporto, al piccolo commercio, all'artigianato, all'agricoltura e alla pesca, bensì luoghi "deantropizzati", una sorta di territorio sospeso il cui depauperamento è dato anche dalla scelta di abbandonare le attività agricole e artigianali a favore del comparto manifatturiero, svuotando questo prezioso bacino di risorse umane che hanno puntato sui grandi centri urbani.

Eppure, le vie d'acqua interne, costituiscono, potenzialmente, un grande patrimonio che può produrre i suoi frutti anche nel mondo contemporaneo solo se si sapranno avviare dinamiche attente al territorio e rispettose della sua unicità.

Si tratta di recuperare tutte le diverse letture di questo paesaggio per individuare, nel senso d'identità che ne scaturisce, il motore per uno sviluppo davvero partecipato e sostenibile delle comunità locali.

Nel caso degli ambienti fluvio-lagunari è fondamentale ripartire dai luoghi, dalla cultura e dai saperi diffusi, per restituire la capacità di progettare un'offerta di servizi unica, in quanto legata al territorio e coerente con l'idea di futuro che chi ci vive auspica per la propria terra.

Certo non sarebbe ipotizzabile un ritorno al passato di comunità che avevano un minimo di bisogni sociali ed anche economici, dato che non bisogna nutrire soverchio amore per le civiltà che vivevano sull'autoconsumo e la sussistenza, e sarebbe utopistico pensare che un turismo elitario (e quindi ristretto) potesse sostenere comunità che hanno perso la loro base economica; senza contare che nel frattempo quelle comunità sono passate ad altre attività e in parte sono emigrate. Si tratta, piuttosto, di favorire la riscoperta delle arcaiche matrici culturali rimediando a quello che nella

maggior parte dei casi si era ridotto a un semplice sradicamento, consentendo, assieme alla valorizzazione di quelle che possono oggi essere considerate delle oasi naturalistiche, di assimilare effettivamente la civiltà industriale e urbana nei suoi aspetti positivi.

## APPENDICE

### A.1

#### Inventario del burchio "Sergio"

Inventario delle attrezzature di bordo allegato alla richiesta di risarcimento per danni di guerra presentata dall'armatore Emilio Bonafini per l'affondamento del burchio "Sergio" (requisito dalle truppe tedesche dopo l'otto Settembre del '43) a seguito di mitragliamento sul fiume Po.

I danni sono stati pagati nel 1985 (con un coefficiente di rivalutazione che moltiplicava per 12 il valore originale) per un ammontare di circa due milioni e mezzo di lire italiane, riducendo perciò a poca cosa l'entità del risarcimento di quello che era invece un capitale notevole.<sup>151</sup>

---

<sup>151</sup> Il documento e le informazioni sono stati forniti all'autore da Paolo Bonafini, figlio dell'armatore Emilio.

COPIA

INVENTARIO DEL BURCHIO " S E R G I O " .

N° 1 timone con ribella e rispettivo paranco armato  
con cave di canapa da m/m 10 da m.40 per mane-  
vra timone.

Pertelli di abete completi di ferramenta per bocca-  
perti.

Paglielate di abete per stive e alloggi.

N° 1 catena per ancoraggio da cm.12 lunga m.60.

N° 1 catena per ancoraggio da cm.8 lunga m.50.

N° 1 catena per ormeggio da cm.5 lunga m.40.

N° 1 ancora da kg.100.

N° 1 ancora da kg.70.

N° 1 ancora da kg.50.

N° 1 ancora da kg.35.

N° 1 argano ad aspe.

N° 1 albero di prora della lunghezza di m.12 com-  
pleto di ferramenta e relativi permoni delle  
lunghezze di m.15 e m.10.

Sartie di cavo di canape catramata con 8 paranchetti  
a 16 bozzelli in quarta di cavo di manilla da  
m.38 da m/m 10.

N° 1 ghindazzo in canape da m.80 da 16 con bozzelli  
per la manovra della vela di prora.

N° 1 mantiglio da m/m 10 lungo m.110 di cavo di ma-  
nilla a due bozzelli.

N° 2 scotte di cavo di manilla da m/m 8 lunga m.80,  
completa di quattro bozzelli.

N° 1 albero di poppa lungo m.10 completo di ferra-

- menta e due pennoni di abete delle lunghezze di m.10 e m.7.
- N° 6 sartie di cavo di canape catramata in terza da m/m 8 lunghe m.6 ciascuna, complete di 6 paranchetti a 12 bozzelli armati di cavo di canape da m/m 8 lunghi m.25.
- N° 1 ghindazzo di canape da m/m 20 lungo m.50.
- N° 1 mantiglio di cavo di manilla da m.75 da m/m 8.
- N° 2 scotte di cavo di manilla da m/m 6 lungo m.60 complete di bozzelli.
- N° 1 scotta con paranchi a due bozzelli in quarta armato di cavo di manilla da m/m 14 lungo m.80.
- N° 1 carica sottoparancata in doppio a due bozzelli, armato di cavo di manilla da m/m 14 lungo m.30.
- N° 1 carica bolina in doppio a 6 bozzelli, armato con m.50 di cavo di canape da m/m 10.
- N° 1 scotta con paranchi a due bozzelli in terza armata con cavo di manilla da m/m 10 lungo m.70.
- N° 1 carica di sotto in doppio a due bozzelli armata di cavo di canape da m/m 8 da m.25.
- N° 1 carica bolina a tre taglie in seconda armato con cavo di manilla da m/m 6 lungo m.35.
- N° 1 paranco armato con cavo di manilla da m.40 da m/m 12.
- N° 2 cavi di manilla da m.130 da m/m 12 armato di bozzelli a quattro per la manovra dell'albero di prora.
- N° 2 cavi di manilla da m.80 da m/m 16 armate di bozzelli a quattro per la manovra dell'albero di poppa.

folio n.2

N° 1 vela di cotonina bianca per albero di prora da  
mq.190.

N° 1 vela di cotonina bianca per albero di poppa da  
mq.92.

N° 1 fiocco di cotonina bianca da mq.30.

N° 1 cavo di acciaio da tiro da m.110 da m/m 12.

N° 1 cavo di acciaio per rimorchio da m/m 8 lungo  
m.200.

N° 2 cavi di acciaio per ormeggio da m/m 10, lun-  
ghezza complessiva m.120.

N° 1 cavo di canape per ormeggio da m/m 100.

N° 1 cavo di canape da tiro da cinque cavalli da  
m/m 25 da m.80.

N° 1 cavo da tiro di canape da quattro cavalli da  
m/m 20 lungo m.100.

N° 1 cavo di canape da tiro da tre cavalli da m/m  
10 lungo m.120.

N° 1 cavo di canape da m/m 18 da tiro da due caval-  
li da m.70.

N° 2 cordino di canape da m/m 10 da tiro da un  
cavallo da m.120.

N° 1 cavo di canape per tiro a spalle da m/m 15  
lungo m.80.

N° 1 scandaglio di canape per tiro a spalle da m/m  
6 lungo m.100.

N° 1 cavo di canape da ormeggio da m/m 15 lungo m.50

N° 1 cavo di canape da m/m 12 per ormeggio lungo m.30.

N° 1 cordino di canape da m/m 15 lungo m.35.

	N°1 cavo da rimorchio di manilla da m/m 25 lungo m.60.
	N°1 cavo di ormeggio di manilla da m/m 25 lungo m.40.
	N°1 cavo di ormeggio di manilla da m/m 10 lungo m.50.
	N°1 cavo di ormeggio di manilla da m/m 5 lungo m.35.
	N°1 braga di manilla da m/m 20 da m.10.
	N°1 battello da m.6 completo di paglioli due forcole e due remi di faggio.
	N°3 remi di faggio delle lunghezze di m.6.
	N°2 spunteri della lunghezza di m.14.
	N°1 cordino di canape da m.200 per legatura boccaporti.
	N°3 copertoni incerati per boccaporti delle seguenti misure: m.3x5.5 - m.5x5.50 - m.5x4.60.
	N°3 tendoni da m.5x6.
	N°3 tendolini da m.5x5.50.
	N°2 ponti di sbarco delle lunghezze di m.7, larghezza cm.25 spessore m/m 20.
	N°4 paglietti di cocco da m.4x5 ognuna per protezione coperta.
	N°2 tappeti di cotone per alloggi prora e poppa da m.3x2.
	N°4 pali di abete per ormeggio da m.7 del $\varnothing$ cm.30.
	N°6 paletti per tende parasole di abete del $\varnothing$ cm.4 lunghi m.4.
	N°1 cucina economica con vasca di rame piccola.
	N°1 stufa in ghisa con tubi di ferro.
	././.

- N° 1 lettino in ferro con rete metallica, materasso e cuscino per Capobarca.
- N° 2 reti di ferro per cuccette marinai.
- N° 2 tavolini di abete.
- N° 4 sedie.
- N° 3 armadi di abete di varie grandezze.
- N° 1 tavolo di abete.
- N° 2 cassettoni di abete per deposito viveri.
- N° 1 botte in legno da litri 100 per deposito acqua.
- N° 1 pompa aspirante e premente, a braccia; con m. 30 di manichetta di gomma del  $\varnothing$  interno di m/m 70.
- N° 1 orologio con cassa di ottone.
- N° 2 fanali a petrolio di ottone per alloggi.
- N° 3 fanali a petrolio di ottone con globi di vetro per navigazione.
- N° 2 scale in legno per stive.
- N° 2 scalette di legno per alloggi.
- N° 2 salvagenti a cintura di capook.
- N° 2 salvagenti rotondi di sughero.
- N° 1 bandiera nazionale di media grandezza.
- N° 5 badili in ferro con manico di legno.
- N° 2 mazzette di ferro.
- N° 1 palotto in legno.
- N° 2 pali di ferro per ormeggio.
- N° 6 gambetti assortiti.
- N° 2 chiuselle.
- N° 1 accetta.
- N° 1 martello.
- N° 1 sega da falegname.

	N°1 tenaglia da falegname.	
	N°1 ferro da calafato.	
	N°1 ferro stiro pece.	
	N°6 piatti fondi e 6 lisci.	
	N°3 scodelle di terraglia.	
	N°6 cucchiari 6 forchette di metallo.	
	N°4 coltelli da tavola e due da cucina.	
	N°2 vasi in alluminio per zucchero e caffè.	
	N°2 secchi di ferro zincato.	
	N°1 caldaio di ghisa per polenta.	
	N°2 pentole di ferro smaltato.	
	N°1 cuccuma per caffè.	
	N°1 padella di ferro.	
	N°1 graticola di ferro.	
	N°1 colapasta in alluminio.	
	N°2 tegamini di alluminio.	
	N°1 tegame grande di alluminio.	
	N°1 tagliere per polenta.	
	N°1 tagliere per cucina.	
	N°3 mestoli assortiti.	
	N°1 gratugia di latta.	
	N°1 portasale in legno.	
	N°1 portasale in legno.	
	N°1 setaccio.	
	N°1 scalpello, da falegname.	
	N°1 mazza di legno.	
	N°2 catinelle di ferro smaltato.	
	N°2 portasapone di ferro smaltato.	
	././.	

N° 4 parabordi formati da cavi vecchi.

N° 1 sessola in legno.

N° 3 tazze per caffè con piattino.

N° 3 cucchiaini di ottone.

N° 1 stadera.

N° 4 bicchieri piccoli e due grandi di vetro.

N° 2 bottiglie da un litro di vetro.

Si dichiara che tutti gli oggetti trascritti nel presente inventario, esistevano effettivamente a bordo all'atto dell'affondamento.

I<sup>o</sup> ARMATORE  
(BONAFINI Emilio)

A.2  
Riconoscimento dei "Vecchi barcàri"

Riconoscimento a Riccardo Cappellozza, nel Novembre del 2007, da parte dell'Associazione Vecchi Barcari, per aver onorato col proprio impegno la navigazione interna.



A.3

Conferimento titolo: "Padovano eccellente"

Conferimento a Riccardo Cappelozza, nel Febbraio 2009, del titolo di "Padovano eccellente" per aver onorato con la propria opera la città di Padova.



A.4

Conferimento titolo:

“Cavaliere al merito della Repubblica Italiana”

Conferimento a Riccardo Cappellozza, nel dicembre 2011, del titolo di Cavaliere al Merito della Repubblica per le particolari benemerienze acquisite.



*In considerazione di particolari benemerienze:  
su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri;  
sentita la Giunta dell'Ordine "Al merito della Repubblica Italiana";  
con decreto in data Roma, 27 dicembre 2011*

HA CONFERITO  
L'ONORIFICENZA DI

*Cavaliere*

*al Sig.* **Riccardo Cappellozza**

*con facoltà di fregiarsi delle relative insegne.*

FIRMATO *Napolitano*

CONTROFIRMATO *Monti*

*Il Cancelliere dell'Ordine attesta che  
il Sig. Riccardo Cappellozza  
è stato registrato nell'albo dei Cavalieri al N. 34702 Serie V*

IL CANCELLIERE DELL'ORDINE  
*Monti*

IL DIRETTORE CAPO UFFICIO  
DELLA CANCELLERIA

*9/10*

## A.5

### Conferimento "Premio Internazionale Civiltà dell'Acqua"

Conferimento del Premio internazionale Civiltà dell'acqua 2012 a Riccardo Cappelozza per l'impegno profuso nella salvaguardia della cultura nautica della terraferma veneta.

*Civiltà dell'Acqua*

Scorzè, 21 giugno 2012

Cav. Riccardo Cappelozza  
Museo della Navigazione Fluviale  
Via Ortazzo, 63  
Battaglia Terme (Padova)

Oggetto: conferimento Premio Internazionale Civiltà dell'Acqua – anno 2012

Gentile Cav. Riccardo Cappelozza,

Con la presente ho il piacere di comunicarLe che la Giuria del Premio Internazionale Civiltà dell'Acqua, dedicato a "Renzo Franzin", fondatore del nostro Centro, ha deciso di conferirLe il Premio Civiltà dell'Acqua per l'anno 2012, con la motivazione di seguito riportata.

*A Riccardo Cappelozza per l'assidua attività e l'impegno profusi, sin dalla fine degli anni Settanta, per non disperdere il patrimonio della cultura nautica nella terraferma veneta e per raccogliere i preziosi manufatti e documenti oggi conservati nel Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme. Il suo contributo si è rivelato prezioso non solo nella ricerca e acquisizione del patrimonio materiale, ma anche di quello memoriale, ben più significativo per cogliere lo spirito autentico e profondo del plurisecolare rapporto tra le comunità di pianura e la rete delle vie d'acqua. Viaggiando con la sua modesta utilitaria per le strade sterrate e sugli argini della rete fluviale da Cremona all'Adriatico, bussando alle porte di tanti ex barcàri che hanno costruito la storia anonima, modesta e grandiosa al tempo stesso della navigazione interna, salvando dall'oblio un ragguardevole patrimonio di microstorie, collaborando con decine di studenti per la stesura delle loro tesi di laurea, partecipando a lezioni e seminari negli atenei del Veneto, Riccardo Cappelozza ha dimostrato negli ultimi trent'anni uno straordinario e generoso impegno, anche economico. Grazie alla sua tenacia è riuscito a fronteggiare gli scoraggianti e costanti ostacoli dovuti ora alla carenza di fondi, ora agli inciampi causati da burocrazie farraginose e poco flessibili, riuscendo a convogliare importanti energie culturali e appassionando studiosi locali e gruppi di ricerca operanti negli atenei del Veneto. Da ultimo, il suo prezioso apporto è stato apprezzato per la stesura del più significativo glossario della marineria fluviale dell'alto Adriatico (in parte versata nel testo "Canali e Burci") e per l'avvio dei primi, proficui contatti con i battellieri e gli esperti di navigazione interna di altri paesi europei, tra cui Olanda, Gran Bretagna e Francia. Riccardo Cappelozza rappresenta quindi un prezioso esempio*

*di come sia possibile, con l'impegno costante e la passione civile sempre viva, contribuire alla difesa del bene comune, restituendo non solo alle genti venete, ma a tutto il Paese, la consapevolezza dell'importanza della millenaria civiltà delle acque che ha caratterizzato l'evoluzione geostorica del paesaggio italiano.*

La premiazione avverrà in occasione del convegno previsto per il 12 e 13 ottobre, in cui saranno presenti i musei e gli archivi della navigazione fluviale di vari paesi europei che aderiscono all'iniziativa, volta a costituire una rete europea, la prima nel suo genere.

Con l'occasione, porgo i migliori saluti e auguri anche da parte del Comitato Scientifico del Centro



Dot. Eriberto Eulisse

Direttore  
Civiltà dell'Acqua

## A.6

### Musée de la batellerie Conflans-Sainte Honorine

Lettera del Conservatore del Musée de la Batellerie con la quale si risponde favorevolmente al progetto di gemellaggio di questo museo con il Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme per un progetto di partenariato fluviale.



Madame Eriberto EULISSE  
Directrice du Musée de la Navigation Fluviale  
Commune di Battaglia Terme  
63, Via Ortazzo  
35041 BATTAGLIA TERME (PD)

Affaires Culturelles  
Musée de la Batellerie  
LR/vb/0312

Conflans, le 23 mai 2012

Madame la Directrice, Chère collègue,

Je vous remercie d'avoir pensé au Musée de la Batellerie pour un projet de partenariat fluvial.

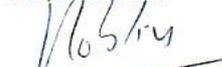
Je suis aussi très heureux des ouvrages adressés qui viennent enrichir notre centre de documentation. Je ne peux que répondre favorablement à votre projet de jumelage ; notre musée est en effet le seul établissement en France à vocation nationale.

Je dois cependant vous informer que nous sommes dans une période difficile de travaux (rénovation et mise en conformité) qui va durer jusqu'en 2014...

Merci de me tenir informé de l'avancement de vos projets.

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice, Chère collègue, ma considération la meilleure.

Laurent ROBLIN

  
Conservateur

Musée de la Batellerie : 3, Place Gévelot – 78700 Conflans-Sainte-Honorine  
Téléphone 01 34 90 39 50 – Fax 01 34 90 39 65  
Horaires d'ouverture : lundi au vendredi 9h/12h – 13h30/18h sauf mardi matin / week-end 14h/17h (hiver) 15h/18h (été)  
Hôtel de Ville : 63, rue Maurice-Berteaux - BP 350 - 78703 Conflans-Sainte-Honorine Cedex  
Téléphone 01 34 90 89 89 - Fax Services administratifs 01 34 90 89 19/Services techniques 01 34 90 88 09  
Courriel ville@mairie-conflans.fr Site Internet www.mairie-conflans-sainte-honorine.fr

## A.7 Stoke Bruerne Museum

Lettera della segreteria del Principe di Galles con la quale nel Luglio 2012 si rispondeva alla giornalista inglese Mira Robinson, lodandone l'iniziativa di istituire un gemmellaggio tra il Museo della navigazione Fluviale di Battaglia Terme e lo Stoke Bruerne Museum inglese.



CLARENCE HOUSE  
LONDON SW1A 1BA

From: The Office of TRH The Prince of Wales and The Duchess of Cornwall

**Private and Confidential**

2nd July, 2012

Dear Miss Robinson,

The Prince of Wales has asked me to thank you for your kind letter of 7th June.

His Royal Highness is most grateful to you for taking the trouble to write as you did with the wonderful story about your efforts to twin the Canal Museum at Battaglia Terme in Italy with one at Stoke Bruerne in England to save the Italian Museum from closure. You must feel very proud.

The Prince of Wales was particularly touched by your kind words of support for The Queen and himself and he has asked me to send you his warmest thanks and very best wishes.

Yours sincerely,

Mrs. Claudia Holloway

Miss Myra Robinson



## Riferimenti bibliografici

Armiero M., Barca S., *Storia dell'ambiente*, Roma, Carracci, 2004.

*Attività svolte nel triennio 1960-62 e prospettive programmatiche dell'UNIAI*, UNII, 1963.

Averone A., *Saggio sull'antica idrografia veneta*, Mantova, Tipografia Aldo Manuzio, 1911.

Averone A., *La navigazione interna nella valle del Po*, Mantova, Tipografia Aldo Manuzio, 1914.

Baldan G., *Il giardino e la memoria del mondo*, Firenze, Olschki, 2002.

Baldo G., *Verso la modernizzazione: il ruolo dei consorzi, tra bonifiche e irrigazione*, in *Il Sile*, a cura di Bondesan A., Caniato G., Vallerani F., Zanetti M., Sommacampagna, Cierre, 1998, pp. 271-279.

*Barche e barcajoli tra terra e acque*, Associazione Culturale Terra Antica, Favaro Veneto, Terra Antica, 2002.

Beggio G., *Burchieri della Badia. Appunti per uno studio sull'arte dei burchieri*, Badia Polesine, 1967.

Beggio G., *I mulini natanti dell'Adige. Saggio terminologico con notazioni storico-folkloristiche*, Firenze, Olschki, 1969.

Bellavitis G., *Barche navi e canali, dai fiumi al mare*, in *Archeologia industriale nel Veneto*, a cura di Franco Marcuso, Venezia, Giunta Regionale del Veneto, Silvana Editoriale, 1990, pp. 41-50.

Bianconi L., *La cucina contadina. Storia dell'alimentazione. Patrimonio e tradizione nei musei dell'Emilia Romagna*, Bologna, Compositrice, 2006.

Billanovich M.C., *Attività estrattiva negli Euganei. Le cave di Lispida e del Pignaro tra Medioevo e età moderna*, Venezia, 1997.

Bondesan A., Caniato G., Vallerani F., Zanetti M. (a cura di), *Il Sile*, Sommacampagna, Cierre, 1998.

Bonino M., *L'arte di costruire*, in *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, a cura di Umberto Spadoni, Casalecchio di Reno, Grafis, 1985, pp. 9-21.

Boscolo F., Gibin C., Tiozzo P. (a cura di), *Un mestiere, un paese: i sabionànti di Sottomarina*, Venezia, Marsilio, 1986.

Bourdieu P., *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Geneve, Librairie Droz, 1972.

Bovolenta M., *I cavalanti lungo il Po*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998), pp. 193-210.

Brolati P., *Bosco da remi. Racconto teatrale delle vicende degli zattieri della Piave*, Venezia, Centro Internazionale della Grafica, 2006.

Buizza A., *La classificazione della rete navigabile*, in "La funzione di coordinamento dell'UNIAI con particolare riguardo ai problemi attuali", Venezia, 23 Novembre 1958, pp. 31-45.

Cagnin G., *Il bacino del Sile nel Medioevo: dalle sorgenti a Musestre*, in *Il Sile*, a cura di Bondesan A., Caniato G., Vallerani F., Zanetti M., Sommacampagna, Cierre, 1998, pp. 87-151.

Caniato G., *Fitabatele a Venezia*, in *I mestieri nella tradizione popolare veneta*, a cura di Nino Agostinelli, (Quaderni del Lombardo Veneto, Padova, 1986), pp. 67-74.

Caniato G. (a cura di), *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, Verona, Cierre, 1993.

Castignoli P., *La navigazione fluviale a Piacenza dal secolo XIV al XVIII*, Milano, 1950.

Ceiner Viel O., *Dell'arte di "navegar per la Piave". Lo "statutum" della fraglia dei "zater" di San Nicolò di Belluno*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di Daniela Perco, Castellavazzo, Comune di Castellavazzo, 1988, pp. 35-76.

Cirese A.M., *I musei: per il presente o per il futuro?*, in *Beni volatili, stili, musei*, a cura di Clemente P.- Molteni G., Prato, Gli Ori, 2007, pp. 86-87.

Clemente P. – Rossi E., *Il Terzo principio della Museografia*, Roma, Carocci Editore, 1999.

*Concessione di un premio di demolizione a favore della navigazione interna*, in "UNII Attività svolte nel triennio 1960-62 e prospettive programmatiche dell'UNIAI", Camera di Commercio Industria e Agricoltura di Venezia, 1963, pp. 107-110.

Coronelli V., *Navi e vascelli, galee... peotte, piattoni ecc.*, Venezia, Banco San Marco, 1980.

Dal Borgo M., *L'abbigliamento come storia. Note sulla società veneziana attraverso i costumi dei barcaroli dal XV secolo ai nostri giorni*, in *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, a cura di Pasqua Izzo, Roma, De Luca edizioni d'arte, 1989, pp. 17-24.

Desio A., *Geologia dell'Italia*, Torino, UTET, 1973.

Divari L., Penzo G. (a cura di), *Annotazioni pescherecce*, Sottomarina, Il leggio libreria editrice, 1990.

Faccioli G., *Verona e la navigazione atesina. Compendio storico delle attività produttive dal XII al XIX sec.*, Verona, ed. Lessinia, 1956.

Fuga G., Vianello L., *Navigar in laguna. Fra isole fiabe e ricordi*, Venezia, Mare di carta libreria editrice, 2005.

Garzoni T., *La Piazza universale di tutte le professioni del mondo nuovamente ristampata e posta in luce*, Venezia, appresso Gio. Battista Somasco, 1589.

Gasparini D., *Brentane, vino... e vetriolo. Documenti per la storia degli zattieri nel quartier "di là da Piave" e nella contea di Valmareno*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di Daniela Perco, Castellavazzo, Comune di Castellavazzo, 1988, pp. 91-114.

Geertz C., *Interpretazione di culture*, Bologna, Il Mulino, 1987 (The interpretation of Culture, 1973).

Gentili C., *Origine, morfologia e struttura figurativa della vela al terzo*, in *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, a cura di Pasqua Izzo, Roma, De Luca edizioni d'arte, 1989, pp. 87-94.

Grandis C., *La cartiera di pubblica ragione nella villa della Battaglia*, in *Battaglia Terme: originalità e passato di un paese del padovano*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna, 1989, pp. 53-72.

Grandis C., *La via fluviale della riviera euganea*, in Gallo D.-Rossetto F., *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, Monselice, Poligrafo, 2003, pp. 267-298 .

Hocquet J.C., *Le burchio, outil privilégié du transport du sel en Vénétie*, Publications de l'Université de Nancy 2, Nancy, 1981 (estr. dal vol. « Le sel et son histoire, actes du colloque de l'Association interuniversitaire de l'Est, 1979).

*Le idrovie degli anni '70 nel quadro dell'economia dei trasporti in Italia*, Atti del convegno straordinario, Venezia, Palazzo Grassi 27/28 Giugno 1970, Venezia, 1971.

Ingold T., *Ecologia della cultura*, a cura di Cristina Grasseni e Francesco Ronzon, Roma, Meltemi, 2004.

Jori F., *L'ultimo dei barcari*, Pordenone, Edizioni Biblioteca dell'Immagine, 2009.

Leonardi P., *Trattato di geologia*, Torino, UTET, 1970.

Levi C.A., *Navi venete da codici, marmi e dipinti*, Venezia, 1892.

Losso F., *Fiumane, zattieri e ponti*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di Daniela Perco, Castellavazzo, Comune di Castellavazzo, 1988, pp. 147-176.

Lotti P., *Battaglia Terme. Dalle origini al XV secolo*, in *Battaglia Terme: originalità e passato di un paese del padovano*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna 1989, pp. 19-27.

Marcato C., *Battaglia Terme*, in *Dizionario di Toponomastica. Storia e significato dei nomi geografici italiani*, Torino, UTET, 1990.

Marchioro F., *Il Museo Civico della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme*, La Galiverna, 2003.

Marten G., *Ecologia umana: sviluppo sociale e sistemi naturali*, Milano, Ambiente, 2002.

Memmo D., *Calafati, squeri e barche di Chioggia*, Chioggia, Nuova editrice CHARIS, 1985.

Memmo D., *I canevini di Chioggia*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998), pp. 85-89.

Mozzi E., *Venezia nei secoli: la città*, vol. I, Venezia, 1957.

Mozzi P., *Paleografia e paleoambiente nella regione adriatica durante il Quaternario superiore*, in *Il Sile*, a cura di Bondesan A., Caniato G., Vallerani F., Zanetti M., Sommacampagna, Cierre, 1998, pp. 52-53 .

Ogliari F. – Restelli A., *Navi in città. Storia del trasporto urbano nella laguna veneta e nel circostante territorio*, Milano, Cavallotti ed., 1988.

Olivier U., *Zattere, zattieri e menadàs del Piave*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998), pp. 161-170.

Pavan C., *Il Sile: alla scoperta del fiume*, Treviso, Pavan, 1989.

Pavan C., *Sile. La piarda di Casier: barcarì, burci, draghe e squeri*, Casale sul Sile, Navigazione Stefanato, 2005.

Pavan C., *Navigare sul Po: storia di una famiglia di barcarì*, Santa Lucia di Piave, Cooperativa servizi culturali, 2006.

Pellegrini G.B., *Appunti sulla terminologia della fluitazione nell'Italia Nord-orientale*, in *Zattere, zattieri e menadàs. La fluitazione del legname lungo il Piave*, a cura di Daniela Perco, Castellavazzo, Comune di Castellavazzo, 1988, pp. 217-246.

Penzo G., *Barche veneziane. Catalogo illustrato dei piani di costruzione*, Sottomarina, Il leggio libera editrice, 1996.

Penzo G., *Maestri d'ascia. Costruire barche a Venezia*, Venezia, Marsilio editore, 2005.

Peraro G., *El cordàro*, in *I mestieri nella tradizione popolare veneta*, a cura di Nino Agostinelli, (Quaderni del Lombardo Veneto, Padova, 1986), pp. 89-95.

Peri, *Costruire con successo*, Manuale, 2011.

Pitteri M., *Tipologie dei mulini ad acqua*, in *Archeologia industriale nel Veneto*, a cura di Franco Marcuso, Venezia, Giunta Regionale del Veneto, Silvana editoriale 1990, pp. 115-119.

Piva R., *Le "Confortevolissime" Terme*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1985.

Pizzolon A. (a cura di), *La nuova Magrini-Galileo di Battaglia Terme. Cento anni di storia di un'industria*, Padova, La Garangola, 2002.

*Popolo delle barche* (II), Venezia, Insula, 2002 (quaderni: documenti sulla manutenzione urbana di Venezia).

*Relazioni dei Rettori veneti presentate in Senato a conclusione del loro reggimento nelle province di terraferma*, in *La Veneta Repubblica e le vie fluviali: Venezia, le vie della posta*, Mirano, Tonolo, 1931, pp. 27-46.

Resto V. (a cura di), *Vela al terzo a Venezia. Guida alla navigazione sulle imbarcazioni tradizionali della laguna*, Venezia, Il Cardo editore, 1991.

Rubin de Cervin G.B., *Bateaux et batellerie de Venise*, Lousanne, Edita, 1978.

Sanga G., *Sistema di trascrizione semplificato secondo la grafia italiana*, in "Rivista italiana di dialettologia", 1, (1977), pp. 167-176.

Šebesta G., *Struttura - evoluzione della zattera*, in *La via del fiume. Dalle Dolomiti a Venezia*, a cura di Giovanni Caniato, Verona, Cierre, 1993, pp. 183-206.

Selmin F., *Elettricità e sviluppo. Vita economica tra Ottocento e Novecento*, in *Battaglia Terme. Originalità e passato di un paese del padovano*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna, 1989, pp. 181-190 .

Solmi A., *Le diete imperiali di Roncaglia e la navigazione fluviale del Po presso Piacenza*, in "Archivio Storico per le Province Parmensi" (ns) (1910), pp. 59-81 .

Spadoni U. (a cura di), *Barche e gente dell'Adriatico, 1400/1900*. Casalecchio di Reno, Grafis, 1985.

Tiozzo P.G., *I sabionànti di Sottomarina: un'esperienza culturale intorno all'identità locale*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998), pp. 67-84.

Toniolo A.R., *La zona delle risorgive della Pianura Padana*, in "Le vie d'Italia", 39, (1933) pp. 194-201 .

Tuan Y., *Topophilia : a study of environmental perception, attitudes and values*, - Englewood Cliffs, N.J., Prentice-Hall, 1974.

Tuan Y., *Thought and landscape: the eye and the mind*, in W.D.Meining (a cura di), *The interpretation of Ordinary Landscapes*, Oxford, Oxford University Press, 1974, pp. 89-102.

Tucci U., *I trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV – XVI*, estr. da *Aspetti della vita economica medievale*, Firenze, 1985.

Usigli A., *La situazione della navigazione interna nell'Alta Italia e prospettive di sviluppo nel MEC*, Venezia, Camera di Commercio, industria e agricoltura, 1960.

Usigli A., *Alcune considerazioni sull'evoluzione storica della navigazione sul Po*, estr. da *Ateneo Veneto N.S.*, a 1, vol. 1, n°1, Venezia, 1963.

Usigli A., *L'esercizio della navigazione interna: studio dei provvedimenti a favore della navigazione interna in sede di proroga della legge 1616 del 14 nov. 1962 e successive modifiche*, Venezia, 1970.

Vallega A., *Geografia umana. Teoria e prassi*, Firenze, Le Monnier Università, 2004.

Vallerani F., *Vie d'acqua del Veneto. Itinerari tra natura e arte*, Battaglia Terme, La Galiverna, 1983.

Vallerani F., *Declino e tutela della cultura nautica nella terraferma veneta: il Museo della Navigazione di Battaglia Terme (Padova)*, in "Chioggia. Rivista di studi e ricerche", anno IV, n°7 (1991), pp. 89-98.

Vallerani F., *Le vie d'acqua*, in *La navigazione fluviale e il Museo di Battaglia Terme*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna 1998, pp. 11-19.

Vallerani F., *Paesaggio e ricordi: il ritorno alla campagna come percorso memoriale*, in Baldan G., *Il giardino e la memoria del mondo*, Firenze, Olschki, 2002, pp. 175-187.

Vallerani F., *Acque a Nordest: dal paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Sommacampagna, Cierre, 2004.

Vallerani F., *Le barche, i giochi, i ricordi: culture fluviali e recupero ambientale*, in *Antropologia dell'acqua*, a cura di Nadia Breda, "La ricerca folklorica", 51, (2005), pp. 103-109.

Vallerani F., *Tra lagune e entroterra: alla ricerca di piccole barche e di storie d'acqua*, in *Piccole barche e culture d'acqua*, a cura di Francesco Vallerani e Glauco Sanga, "La ricerca folklorica", 59, (2009), pp. 3-13.

Viazzo P.P., *Comunità alpine. Ambiente, popolazione, struttura sociale nelle alpi dal XVI secolo a oggi*, Bologna, Il Mulino, 1990.

Vidal de la Blache P., *Les conditions géographiques des faits sociaux*, in « *Annales de Géographie* », 11, (1902), pp. 13-33.

Vidal de la Blache P., *Les genres de vie dans la géographie humaine*, in « *Annales de Géographie* », 20, (1911), pp. 193-212.

Vidal de la Blache P., *Principes de géographie humaine*, publiés d'après les manuscrits de l'auteur par Emmanuel de Martonne, Paris, Colin A., 1922.

Viola B., *La cantieristica tradizionale: maestranze, tecniche costruttive, attrezzi*, in *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, a cura di Pasqua Izzo, Roma, De Luca edizioni d'arte, 1989, pp. 73-82.

Warnier J.P., *La cultura materiale*, Roma, Meltemi editore, 2005.

Zanetti P.G., *Le località dei più famosi squeri fluviali*, in *I mestieri del fiume: uomini e mezzi della navigazione*, a cura di Id., ("Terra d'Este", rivista di storia e cultura, VIII, n° 15-16, 1998), pp. 133-146 .

Zanetti P.G., *Conche e navigli: il sostegno a porte di Battaglia Terme e il recupero della navigazione tra Padova, Colli Euganei e laguna di Venezia*, Arquà Petrarca, Parco Regionale dei Colli Euganei, 1999.

Zanetti P.G., *Andar per acque: da Padova ai Colli Euganei lungo i navigli. Itinerari in barca e in bicicletta*, Padova, Il Prato, 2002.

Zanetti P.G. (a cura di), *La navigazione fluviale e il museo di Battaglia Terme*, La Galiverna, 1998.

Zodio L., *Appunti toponomastici*, in *Battaglia Terme: originalità e passato di un paese del padovano*, a cura di Pier Giovanni Zanetti, Battaglia Terme, La Galiverna 1989, pp. 33-39.