

LIBRO ILLUSTRATO

88 pagg.

cm. 21 x 30 broccura con alette

€ 29,90

ISBN 978-88-906590-6-5

ISBN 978-88-906590-6-5



**Loreno Confortini**

Disegnatore, cartografo e vedutista di ricostruzioni grafiche di città, castelli, cattedrali e monumenti storici. Dal 1987 collabora con la rivista Bell'Italia e con altre iniziative editoriali come illustratore e grafico.

Publica i sui lavori con il marchio **GRANDI CARTE™**

**Marco Bonino**

Archeologo Navale, Università di Bologna

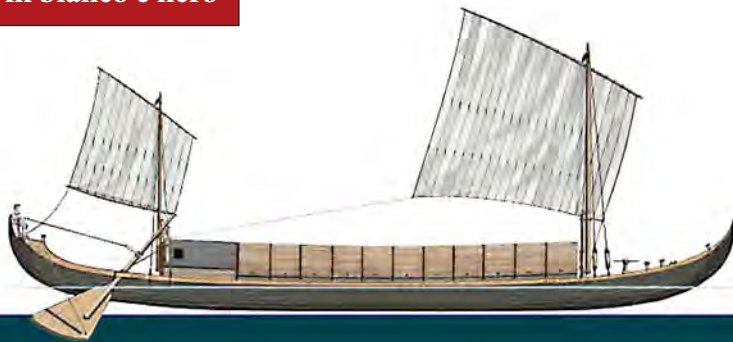
Con oltre **60 modelli** di imbarcazioni questa edizione propone una originale ed **inedita** raccolta di barche, mulini natanti e traghetti che navigavano sul Po da **Torino** al **Delta**, inclusi i **Navigli di Milano**, il **Navile di Bologna**, il bacino del fiume **Adige** e le **Valli di Comacchio**.

Loreno Confortini

# ANTICHE BARCHE E BATTTELLI DEL PO

Testi e ricerca storica di  
**MARCO BONINO**

Oltre 100 illustrazioni a colori e in bianco e nero



*Atlante Illustrato  
delle Imbarcazioni Tradizionali  
dei Fiumi e dei Canali della Pianura Padana*

Grandi Carte

## La costruzione delle Barche Fluviali

### I BARCONI DA CARICO

#### LA STRUTTURA

I barconi da carico, come il buchino qui illustrato, potevano trasportare fino a duemila quintali ed erano strutturati con due grandi stive coperte da boccaporti. Solitamente avevano uno o due alberi armati con vele al terzo.

A prua, sottocoperta vi era la coccarda dell'appoggia (A) e, a poppa quella del comandante o capobarca (B). Vi era infine un accessorio indispensabile a tutti i barconi, il battello ausiliario a remi, usato per recarsi a terra e per trabocchi di canchi vari, ma soprattutto em utile in caso di emergenza per abbandonare la barca.

> Il boccaporto (a) serviva per caricare il carico della vela e altri carichi pesanti.



I manconi erano inseriti a bordo dei barconi ed avevano l'importante funzione di assicurare la tenuta degli ormeggi: potevano avere diverse forme a dispetto di una struttura solida per legare le corde di tratto e per questo erano molto stabili e ben bilanciati sul scafo.

#### La Stiva

Obiettivo primario della stiva era di assicurare il carico.

Ordinate / Scazzoni (Trave di Rovere)

Duplicato protetto di fondo della stiva dagli urti del carico

Boccaporti

Banco rifinito che veniva usato durante il ponte

Corridore centrale di comunicazione interno alle stive

Fascione (legno di ferro)

Costanti

Piani / Muliere

Parancostale

Finire per l'angustia del fondo della stiva

Argano

Questo manubrio serviva per calare fucine e disanciare l'imbarcazione, ma anche per altri lavori di forza.

Verdellino - mazzolino (A) bloccava la campana (B) per impedire la rotazione continua. La asta o gancio (C) della costona superiore (D) permetteva invece più o meno lunghe scorse di manovra di accessori necessari alla manovra.

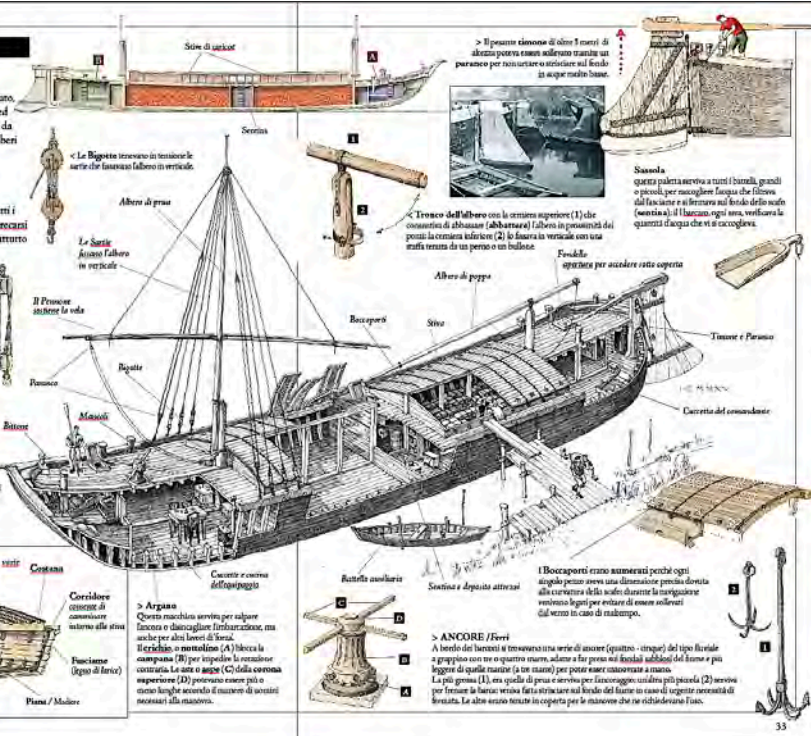
Battelle ausiliarie

Sestina e depista attresi

ANCORE / Fucine

A bordo dei barconi si trovavano una serie di ancore (quattro - cinque) del tipo fluviale a grappolo con tre o quattro ramme, adatte a far presa sul fondo sabbioso del fiume e più leggere di quelle marine (a tre ramme) per poter essere manovrate a mano.

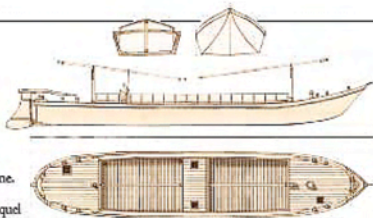
Le più grosse (1), era quella di prua usata per l'ancoraggio: veniva più piccola (2) usata per fermare la barca vicino alla riva o per tirare in caso di urgente necessità di risalita. La terza senza ramme in coperta per le manovre che si svolgevano a ruota.





## Il Burchio

Il Burchio è stata la barca più usata per i trasporti medi e pesanti tra il Veneto ed il Po. Dalla Laguna di Venezia arrivava fino a Mantova e a Piacenza, ma anche in Friuli, in Istria e in Romagna. La sua struttura è il risultato di una lunga storia che comincia con il periodo longobardo, a cui si deve il nome. Nel Medioevo e nel Rinascimento si definiva come "burchio" una serie di barche simili alla rascona che in quel tempo avevano lunghezze variabili dai 12 ai 24 metri e portate fino a 450 quintali. Ancora nel Cinquecento aveva i timoni laterali (come le Rascone); il timone singolo al centro della poppa venne adottato tra il Seicento ed il Settecento e in seguito perfezionato le forme e le dimensioni arrivando all'aspetto che conosciamo. I centri principali di costruzione erano Venezia, Chioggia, Pescantina e Adria, con una

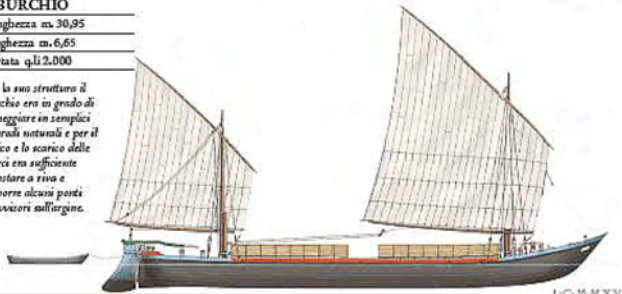


gamma di dimensioni che variavano dai 18 ai 35 metri di lunghezza ed era dotato di due stive con una portata da 800 a 2.200 quintali. A primi decenni del Novecento, sul Registro della Navigazione Interna di Venezia, il Burchio, con 350 esemplari, rappresentava quasi il 50% di tutti i barconi tradizionali in attività. (vedi anche disegno a pag. 27)

### ► BURCHIO

Lunghezza m. 30,95  
Larghezza m. 6,65  
Portata q.li 2.000

Per la sua struttura il Burchio era in grado di ormeggiare in semplici approdi naturali e per il carico e lo scarico delle merci era sufficiente accostare a riva e disporre alcuni posti provvisori sull'argine.



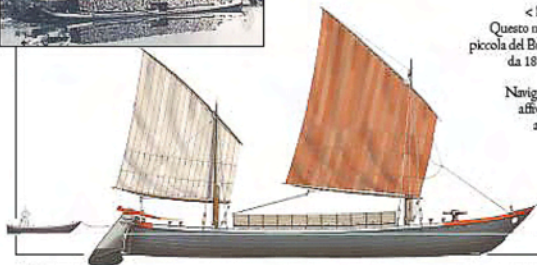
L.O. MMXV



< Burchio carico di legname nei pressi di Governolo e diretto alle Cartiere Borgo di Mantova.

### < BURCHIO DA COSTA

Questo modello era una versione più piccola del Burchio e poteva essere lungo da 18 a 20 metri, con una portata di 400-500 quintali. Navigava sul Po ed era in grado di affrontare tratti di mare aperto; aveva una sola stiva al centro dello scafo.

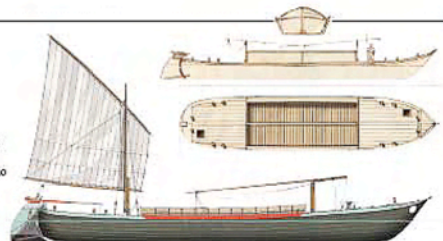


### ► PADOVANA

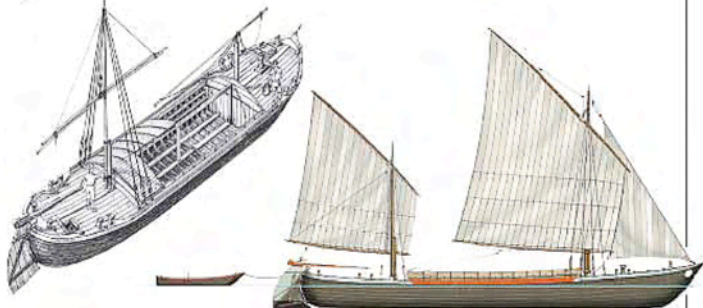
Lunghezza m. 25,50  
Larghezza m. 5,26  
Portata q.li 700-1.000

Questa barca era caratteristica dei canali di Padova da cui prese il nome: aveva dimensioni più piccole rispetto al Burchio e per questo era particolarmente adatta alla navigazione sia negli stretti canali della città, che sui corsi d'acqua minori del basso Veneto, del Delta e in Laguna.

A Limena (Padova) esisteva uno dei pochi cantieri che costruiva questo tipo di imbarcazione ancora nei primi anni del Novecento



Il timone si poteva sollevare completamente e con questo manovra lo scafo era in grado di invertire la marcia e navigare di poppa senza virare di bordo (andatura a repogo).

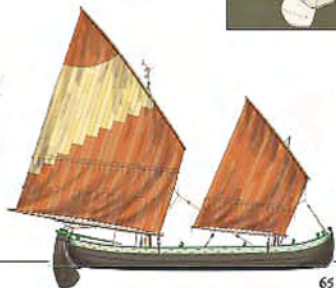


### ▼ BRAGOZZO

Lunghezza m. 10,60  
Larghezza m. 2,90

> Il timone del Bragozzo sporgeva da sotto il fondo, ma poteva essere sollevato per navigare anche sui bassi fondali lagunari o di valle.

Il Bragozzo o Bragozzo era una imbarcazione da pesca a fondo piatto che navigava prevalentemente sotto costa e sui bassi fondali dell'Adriatico, in laguna e sul Delta, ma i modelli di maggiori dimensioni praticavano anche la pesca d'alura. Veniva costruito a Chioggia e nei cantieri lagunari, da dove si è diffuso tra il XVIII e il XIX secolo anche in Romagna. In genere era armato con due alberi che issavano vele al terzo e il maggiore poteva essere inclinato all'indietro per passare sotto i ponti. Solitamente le vele erano colorate in ocra gialla e rosso marrone e lo scafo decorato a colori vivaci. L'origine del nome è incerta, ma è attribuita ad una rete da pesca a strascico per bassi fondali, denominata "bragozzo o bragozzo" (a forma di braga).

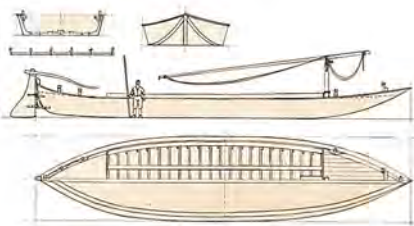


## La Magàna

In origine questa imbarcazione da carico era dotata di una coppia di timoni laterali, ma il modello nel disegno risale probabilmente ai primi del XIX secolo con il timone al centro e fissato a lunghe staffe di ferro; era armata con un albero verso prua che portava una vela al terzo o al quarto. Questa barca era costruita in diverse dimensioni ed erano chiamate *magàna*, *magàn* e *magarin*, in ordine decrescente di grandezza. La sua capacità di carico era elevata e durante la risalita del fiume talvolta erano necessari anche sette-otto cavalli per il traino. Se ne costruirono ancora nel 1950 a Pavia e Boretto.



Alcune Magàna in navigazione trainate da un piccolo rimorchiatore.



Alcune Magàna cariche di sabbia ormeggiate su una piarda. In questa foto, si può notare un modello che conserva ancora la poppa curva con il timone fissato a lunghe staffe.

### ► MAGÀNA

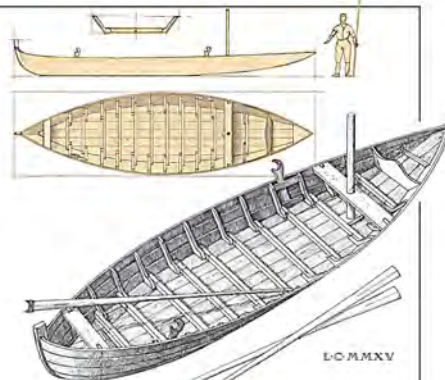
Lunghezza m. 18,60  
Larghezza m. 3,75  
Portata q.li 300



### ► INNAVADURA

Lunghezza m. 8,10  
Larghezza m. 2,10  
Portata q.li 30

La tipologia costruttiva di questo battello da carico era simile a quello della barbòta, ma aveva le sponde più alte. Questo esemplare risale al 1890 e fu recuperato sommerso nel Po a Monticelli d'Ongina (Piacenza) nel 1975.

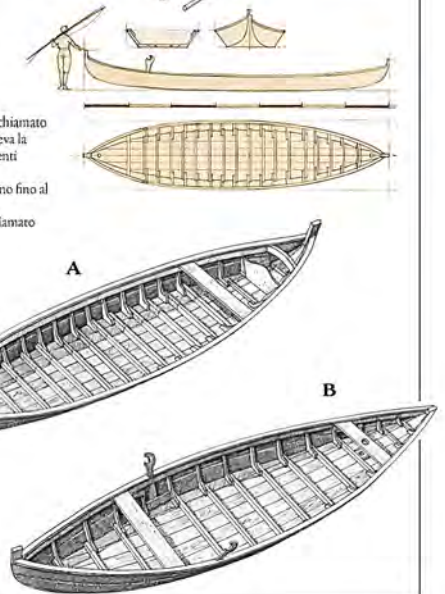


L.O. MMXV

### ► BATELLO - Batèl - Batlèna

Lunghezza da 6 a 9 m.  
Larghezza da m. 1,70 - 2  
Portata q.li 5-7

Nel Raggiano questo modello in particolare era chiamato "batèl rès" o battello "maschio" (A) perché aveva la caratteristica delle due estremità arcuate e sporgenti a rès - ricciolo, quasi simmetriche. La sua diffusione era ben distribuita dal Piacentino fino al corso del Panaro, tra il Modenese e il Ferrarese. In forma analoga ma con la prua slanciata era chiamato "battello femmina" (B). (vedi foto alla pagina seguente)



A

B

Durante i primi anni del XX secolo alcuni cantieri costruivano delle Magàna con la poppa verticale ad asta.

> Piano velico della Magàna.