

# I relitti raccontano

Guida divulgativa sul sito del Cimitero dei Burci, Fiume Sile



Marta Laureanti  
Claudio Fadda



# I relitti raccontano

Guida divulgativa sul sito del Cimitero dei Burci,  
Fiume Sile

Marta Laureanti  
Claudio Fadda

Caorle 2015



**Dedicato alla memoria di Jacques Yves Cousteau e  
a tutti gli spiriti esploratori.**

Tutte le immagini ed i contenuti sono originali e protetti  
da copyright.

# Ringraziamenti

La forza di un progetto sono soprattutto le persone che lo rendono possibile, con la loro grinta, idee e determinazione. Gli autori ringraziano tutti i loro sostenitori ed i professionisti che hanno offerto il loro contributo e soprattutto: Giulio e Paolo Ordigoni e lo studio Photovision per le riprese e foto aeree; Matteo e Moreno Zanatta per i rilievi con stazione totale; Cristian Bertolin, Carola Scomparin e tutti i membri dell'Associazione OpenCanoe OpenMind; la prof.ssa Maria Pia Perelli; il prof Carlo Beltrame dell'Università Ca' Foscari; la protezione civile di Casier; Enrico Specchio, Gianfranco Speranza e Nadia Marchi del Parco Regionale del Fiume Sile; Piero Castellano; la splendida famiglia Mattiuzzo; Glauco Stefanato e famiglia, Adriano Gnàn, Camillo Pavàn, Lina Sponchia e figlia, Luigi Paparotto, Rosalma e Danilo Crosera, Gabriella Zangrando per le preziose informazioni etnografiche sulla navigazione e sul Sile; l'Ispettorato di Porto di Venezia e la dott.ssa Domeneghetti; l'Università di Southampton ed i professori Julian Whitewright e Fraser Sturt, con i quali questo progetto sta crescendo.



# Sommario

Introduzione	1	R8	44
Glossario	2	R9/ Bonaventura	47
Il Sile nella storia	7	R10/ Maria Prima	50
Mappa del sito	8	R11/ San Felice	52
Storia del sito e ricerca archeologica	9	R12	55
Fasi del sito	10	R13	57
Rilievo, mappatura e ricerca d'archivio	10	R14	59
Strumenti e apparecchiature	11	R15	61
Interviste ed etnografia	14	R16	63
Tecniche di costruzione e materiali	14	R17	64
Quale futuro?	16	R18	65
I relitti raccontano	18	R19	66
Quando farci visita?	21	Legenda	68
R1/ Ellenia	24	Indice delle immagini	72
R2/ Arcobaleno	28	Bibliografia generale	74
R3	31	About the authors	77
R4	33		
R5/ Francesco Padre	36		
R6/ Po di Volano	39		
R7	41		



Gli archeologi Laureanti e Fadda a lavoro sul sito.

# Introduzione

Obiettivo di questa guida è condividere in forma divulgativa i risultati della ricerche archeologiche preliminari e di censimento effettuate nel sito del *Cimitero dei burci* tra il 2014 ed il 2015 e coordinate dagli archeologi Claudio Fadda e Marta Laureanti.

La ricerca è stata sin da subito presa a cuore dalle comunità locali, strettamente affezionate a questo luogo denso di significati e memorie.

I risultati ottenuti e qui esposti, necessitano tuttavia di un' ulteriore fase di studio che dovrà comprendere rilievi tecnici completi, estese indagini di archivio ed una serie di cognizioni sul fiume Sile. I disegni in legenda sono da intendersi esclusivamente come schizzi esplicativi delle maggiori differenze tra le tipologie di relitti rinvenuti, non essendo i disegni in scala e soprattutto non essendo stati ancora effettuati rilievi tecnici completi. Tutte le foto aeree sono originali ed effettuate grazie al supporto dello studio Photovision.

La georeferenziazione dei relitti, mai effettuata prima, è stata possibile grazie all'aiuto tecnico dello studio topografico Zanatta.

Nella seconda parte della guida, si immagina che siano gli stessi relitti del *Cimitero dei burci* a raccontare la loro storia, esponendo in maniera narrativa i dati scientifici raccolti in questa prima fase dagli archeologi.

Buona scoperta.

## Glossario dei termini nautici dialettali veneti

**Asta de pope od asta di poppa** - corrisponde all'italiano "dritto di poppa": elemento costruttivo dell'ossatura dell'imbarcazione, costituito da una trave verticale o slanciata verso l'esterno, raccordata alla chiglia e su cui vengono inchiodate le teste del fasciame.

**Asta de prora od asta di prua** - corrispondente all'italiano "dritto di prua": elemento costruttivo dell'ossatura dell'imbarcazione, costituito da una trave verticale o slanciata verso l'esterno, raccordata alla chiglia, e su cui vengono inchiodate le teste del fasciame.

**Asta da parando** - lunga pertica con un'estremità rinforzata da una lamina in ferro. Puntandola sul fondale od in casi estremi sulle rive, veniva applicata su di essa una spinta per facilitare le manovre e l'avanzamento delle imbarcazioni.

**Bande/murate** - i due lati dell'imbarcazione (m. di dritta, m. di sinistra).

**Barchetto** - imbarcazione fluviale da trasporto a fondo piatto, con prua e poppa tonde, o con prua a passera e portata inferiore alle 100 tonnellate.

**Barre filettate** - chiavarde.

**Bateo** - piccola imbarcazione di servizio, a fondo piatto, con prua e poppa a canoa, lunga tra i 6 e gli 11 metri, veniva portata a rimorchio dei burci.

**Battura** - incavo ricavato sul dritto di prua o di poppa, atto all'appoggio delle tavole del fasciame.

**Brassi** - corrisponde all'italiano braccioli. Elemento strutturale che, inchiodato ai sanconi, funge da sostegno alle tavole del *coridor* e alle *costane*. Ogni due *brassi*, uno era modificato con una prolunga lignea (successivamente con le *staffe Crosera*), per poter innestare le assi per il carico in camito.

**Bricola** - palo in legno atto a segnalare il limite delle acque navigabili di fiumi e canali od a sostenere passerelle, pontili, piattaforme, ecc.

**Brocon** - ferro di prua, elemento di rinforzo del dritto di prua (*asta de prora*).

**Burcio** - imbarcazione fluviale da trasporto a fondo piatto, con portata superiore alle 100 tonnellate e prua di tipo a passera

**Caena** - equivale all'italiano "baglio". Elemento strutturale trasversale, che, inchiodato ai *sanconi*, sostiene le coperte di prua, poppa, e mesaria.

**Camito** - caricare in camito indicava la pratica di caricare un supplemento di merci leggere fuori dalla stiva e in coperta.

**Cantonale** - banda in ferro che tiene unite tra loro le *costane* agli angoli della stiva.

**Colomba** - falsa chiglia ottenuta da una tavola piatta posta longitudinalmente sull'asse di simmetria dell'imbarcazione. Quest'asse ha una larghezza ed uno spessore maggiori delle tavole di fasciame. Nelle barche della laguna veneta costituisce la tavola centrale del fondo stesso della barca.

**Comacina** - imbarcazione da trasporto a fondo piatto tipica delle lagune a Sud di Venezia, caratterizzata da una struttura stretta sul fondo e larga in coperta, con prua in asta decisamente slanciata; la stiva era composta da un unico boccaporto di dimensioni modeste. Le comacine non superano i 25 metri di lunghezza.

**Coridor** - passavanti; termine che indica le tavole della coperta ai lati dell'imbarcazione.

**Corba** - madiere: elemento costruttivo facente parte delle ordinate. Nelle imbarcazioni tradizionali venete a fondo piatto, indica l'elemento che costituisce l'ossatura del fondo dell'imbarcazione.

**Corbame** - insieme delle *corbe*.

**Costana** - battente rialzato in legno, che delimita tutto intorno l'apertura della stiva. Le *costane* poste per baglio, di prua e di poppa, si chiamano *costane de testa*.

**Falca e sorafalca/sovrafalca**- corrisponde all'italiano "falca" o "falchetta", listello di legno disposto lungo l'intera fiancata dell'imbarcazione, da poppa a prua, talvolta solo ai trincarini di poppa e prua. Qualora si tratti di due listelli sovrapposti, quello superiore prende il nome di *sorafalca*.

**Femenella - femminella**- Elemento metallico di forma anulare in cui si innesta il mascolo del timone.

**Fodra - serretta** - corso di fasciame interno al corbame e atto ad unire tra loro i sanconi, rinforzandoli.

**Fondelo - boccaporto**- apertura di forma quadrangolare atta alla discesa sottocoperta.

**Fusto americano** - barile metallico da 200 litri, di derivazione militare, utilizzato sui burci come serbatoio per il carburante.

**Gabarra** - imbarcazione fluviale da trasporto a fondo piatto, con portata superiore alle 100 tonnellate e prua di tipo in asta.

**Giardinetto** - i due lati della poppa (g. di dritta - g. di sinistra).

**Giunzione a palella** - tecnica di giunzione tra due tavole che si realizza tagliando obliquamente l'estremità di una di esse, allo scopo di unirla all'altra la cui estremità verrà tagliata a sua volta secondo lo stesso angolo.

**Lama o cànbara** - banda metallica inchiodata al timone o all'asta di poppa, atta a rinforzare il timone e a portare la *femena* o il *mascolo*.

**Landa** - supporto metallico per il fissaggio dei tiranti o delle sartie allo scafo.

**Mager o madier, sancon** - elemento costruttivo facente parte delle ordinate dell' imbarcazione. Nelle barche tradizionali venete a fondo piatto, indica l'elemento a cui vengono inchiodate le tavole del fasciame che compongono le due murate. Da non confondere con il termine italiano "madiere", che indica l'ossatura del fondo della barca, chiamato in veneto *corba*.

**Mancolo/bitta**- elemento costruttivo in legno di forma tronco piramidale, sormontato da un parallelepipedo, atto a dar volta ai cavi di ormeggio.

**Mancoleto** - bitta di piccole dimensioni; vedi Mancolo

**Mascolo** - agugliotto del timone.

**Mascone** - termine che indica i lati della prua (m. di dritta, m. di sinistra).

**Mesaluna** - termine dialettale in uso sul Sile, per indicare le boccaporte di copertura della stiva, atti a proteggere il carico.

**Mesaria** - mezzanave o centro-nave (*coerta de mesaria* = coperta di mezzanave, porzione centrale dell'imbarcazione, pontata, atta ad ospitare le pompe di sentina e all'uso come deposito).

**Mezzo tronco/serretta**- elemento costruttivo di rinforzo, costituito da un mezzo tronco che veniva messo in opera internamente alle ordinate, all'altezza del ginocchio, per impedire l'eccessivo insellamento dello scafo.

**Occhio apotropaico** - sagome circolari di vario colore o veri e propri occhi dipinti ai masconi dell'imbarcazione.

**Ocio de cubia** - occhio di cubia, foro circolare atto al passaggio della catena dell'ancora, del calumo o di cavi da ormeggio.

**Ordinata maista** - è l'ordinata centrale della nave, da cui parte lo sviluppo di tutta l'imbarcazione, sino alle *ordinate maistre de prora e de popa*.

**Ordinata maista de popa** - è l'ultima ordinata verso poppa. Tra questa e l'asta di poppa il fasciame viene rinforzato con dei *sanconi* disposti ad hoc.

**Ordinata maista de prora** - è l'ultima ordinata verso prua. Tra questa e l'asta di prua il fasciame viene rinforzato con dei *sanconi* disposti ad hoc.

**Paramesale** - corrisponde all'italiano "paramezzale". Trave centrale che, sovrapposta alle *corbe*, rinforzava longitudinalmente la struttura dell'imbarcazione. Veniva lavorato con una serie di intagli atti ad incastrarlo nelle *corbe* stesse.

**Pontone** - galleggiante atto all'escavazione in cava o a lavori portuali, ospitava a bordo gli escavatori o le gru. Sino alla metà del 1900 alcune imbarcazioni da trasporto venivano modificate e trasformate in pontoni da escavazione.

**Poppa/pope** - estremità posteriore dell'imbarcazione.

**Prora/prua** - estremità anteriore dell'imbarcazione.

**Prua a passara / levadura** - prua tipica delle imbarcazioni fluviali e da laguna, si ottiene per curvatura verso l'alto della *colonba* e dal restringimento delle *corbe*.

**Restera** - in dialetto veneto indica la mulattiera posta in cima all'argine di fiumi o canali ed adibita al passaggio di animali da tiro per il rimorchio delle imbarcazioni.

**Ribolla** - barra del timone.

**Sercio (toea-tola del sercio)** - primo corso di fasciame sotto al capodibanda (*schermo*).

**Schermo - capo di banda** - elemento costruttivo costituito da una trave a sezione quadrangolare, che sovrapposto ai madieri li unisce tra loro e costituisce l'orlo superiore dello scafo.

**S'ciona** - anello in ferro.

**Stante/pontàl** - puntale in legno o in ferro atto a sostenere le *caene* o le *costane*. Gli *stanti di testa de pope, de prua e de mesaria* erano sormontati dalla *volpesela*, una insellatura a U atta all'alloggiamento della *ciavesela*.

**Tirante o trasto** - lunga barra filettata trasversale, utilizzata in sostituzione dei bagli; regolabile attraverso un tornichetto, impediva il cedimento verso l'esterno delle murate dell'imbarcazione.

**Timon** - pala del timone.

**Topo/mototopo** - imbarcazione da pesca e trasporto, destinata all'uso in acque lagunari, fluviali, e costiere, con prua in asta curva slanciata.

**Vasolin** - corrisponde all'italiano "bottazzo", e indica ogni listello in legno, metallo o corda, atto a proteggere le murate o le *costane* da urti e sfregamenti.

**Zenocio o ongèla** - Ginocchio; la base del *mager* o *madier* o *sancon* (madiere).

**Zoie o zonte** - parti strutturali poste a rinforzo della poppa e prua.

**Zuei** - trincarino (di poppa o di prua).







# Il Sile nella storia

Il fiume Sile è stato la via di collegamento principale tra l'area della marca trevigiana e Venezia, dal Medioevo fino ad epoca contemporanea. Il Museo Civico Luigi Bailo di Treviso conserva numerosi reperti bronzei e fintili databili tra l'età del Rame e l'Età del Bronzo, provenienti dalle escavazioni di ghaia effettuate tra Casier e Sant'Antonino, che testimoniano una frequentazione del fiume sin da epoca preistorica. Il trasporto fluviale di beni e merci sul fiume Sile è documentato già dall'età romana con opere di dragaggio, manutenzione e costruzione di approdi e banchine.

In un documento del 1152, Papa Eugenio III conferma al Vescovo Bonifacio diritti sul porto di Treviso, dunque già attivo da tempo. Dalla prima metà del XIII sec. d C., fonti archivistiche e storiche attestano la presenza di grandi imbarcazioni da trasporto sul Sile e su diversi canali e fiumi veneti.

L'utilizzo dei burci e di altre imbarcazioni da trasporto, continua ad essere documentato in Veneto regolarmente sino agli anni '70 del '900, per essere poi soppiantato dall'avvento del trasporto su strada.

Il Veneto fu l'ultima delle regioni italiane che abbandonò il trasporto fluviale.

# Mappa del sito



# Storia del sito e ricerca archeologica



Il sito denominato *Cimitero dei burci* ricade all'interno del Parco Regionale del Fiume Sile, in località Casier (IGM 1:25000, 51 I NO). Esso si trova alla confluenza tra il nuovo Taglio di Sile ed il ramo del Sil morto, in un'ansa riparata del fiume, di fronte all'ex stabilimento della **Chiari e Forti**.

La sua estensione è di circa 15.000 metri quadri.

Tra il 1911 e gli anni '20 l'area fu utilizzata come Cava, conosciuta come cava di Barina, di cui rimane visibile una motta di ghiaia, famosa localmente perché spesso i bambini della zona vi andavano a giocare.

Tra le due guerre l'area ospitò uno *squero*.



# Fasi del sito

Dalle ricerche archeologiche effettuate dagli autori, è emerso che tra il 1974-75 furono abbandonate nel sito 13 imbarcazioni, di cui tre erano con certezza (avendone trovato i documenti) di proprietà dell'armatore Dante Bernardi. Comparando foto aeree dell'epoca e foto provenienti da collezioni private, gli archeologi hanno documentato che prima del 1974-75 erano già presenti sul sito almeno 8 relitti. Tra la fine degli anni '70 e la metà degli anni '80, 4 relitti scomparvero del tutto dal sito.

## Rilievo, mappatura, documenti

Trattandosi di un sito mai indagato prima ma ubicato in un'area di poteziale interesse archeologico, i ricercatori hanno ritenuto opportuno avviare una prima fase di indagini, volta al censimento dei relitti visibili presenti e ad una loro identificazione. Il rilievo preliminare effettuato nel *Cimitero dei burci* ha quindi permesso di georeferenziare i relitti, registrando le loro principali misure di larghezza, lunghezza ed altezza (dove possibile) ed avviare una prima analisi dei loro dettagli costruttivi. Al fine di interferire al minimo con la fauna locale e non produrre moto ondoso impattante sui relitti, gli archeologi hanno utilizzato un gommone a remi (260 cm x 120 cm, pescaggio 15 cm). Il rilievo ha permesso il censimento di 19 relitti di diverse tipologie tradizionali.

Fra questi sono stati identificati:

- 3 gabarre (R1, R9, R11)
- 5 burci (R2, R3, R4, R10, R15)
- 2 comacine (R5, R6)
- 2 burci modificati con prua a specchio per escavazione (R12, R8)
- 3 batei (R7, R17, R18)
- 1 topo (R13)
- 1 barchetto? (R16)
- 2 imbarcazioni di tipologia sconosciuta (R14, R19)

Di alcuni dei relitti censiti, in seguito ad una preliminare indagine di archivio, sono stati recuperati i documenti originali, le cui informazioni sono state incrociate con i dati tecnici raccolti sul campo e le interviste effettuate.

Gli archeologi hanno attualmente identificato con certezza 3 relitti: la gabarra R1, denominata Ellenia e datata al 1943; la gabarra R9, denominata Bonaventura e datata al 1937; il burcio R10, denominato Maria Prima e datato al 1939.

Nei documenti originali sono state ritrovate informazioni sul luogo del varo, dettagli tecnici, armatori ed alcuni episodi inerenti la vita delle imbarcazioni.



## Strumenti ed apparecchiature

Grazie alla collaborazione volontaria ed attiva di professionisti locali, nella fase preliminare del rilievo è stato possibile georeferenziare e mappare il sito, utilizzando una Stazione Totale Leica TCRA 1203 e Antenna Gnss Leica GS14 con Controller CS15 in modalità RTK. Inoltre sono state effettuate delle riprese aeree con un drone APR esacottero, avente una GoPro montata su uno stabilizzatore a due assi.





# Interviste ed etnografia

Le indagini sul campo ed in archivio sono state affiancate da una preliminare ricerca etnografica che attraverso interviste ad ex barcari, ha permesso di ipotizzare l'identificazione dei seguenti relitti:

- R2, Arcobaleno, burcio;
- R5, Francesco Padre, comacina;
- R6, Po di Volano, comacina;
- R8, R12 (di proprietà dell'armatore Ceccotto) burci modificati con prua a specchio;
- R11, San Felice, burcio.

Le ricerche, ancora in corso, potranno certamente contribuire al reperimento di nuove informazioni e all'arricchimento di conoscenze sulla storia del sito.

# Tecniche di costruzione e materiali impiegati

Il metodo di progettazione e tracciatura delle imbarcazioni tradizionali nell'Adriatico e nel bacino del Mediterraneo, non utilizza il disegno cartaceo in scala ma si rifà ad un principio geometrico estremamente preciso, chiamato "tecnica del *sesto*" noto anche come *sesto di S. Giuseppe*, *garbo* a Napoli, *gabarit* in Francia o *šest* in Croazia.

Questa tecnica prevedeva l'utilizzo di una sagoma in legno che riproduceva in scala 1:1 l'ordinata centrale dell'imbarcazione, chiamata in dialetto veneto *ordinata maistra*.

Tramite quest'unica sagoma, attraverso dei movimenti graduali e delle rotazioni su punti fissi, si potevano tracciare tutte le ordinate sia in imbarcazioni da pesca e da trasporto che in galee e vascelli di grande stazza.

Sul *sesto* erano riportati dei segni numerati che indicavano le ordinate a partire dalla prima (*ordinata maistra*). Il *sesto* veniva utilizzato poggiandolo per terra e tracciando direttamente sul legno la sagoma dell'ordinata, scartando nodi e imperfezioni e sfruttando al meglio le venature. Due sagome dedicate consentivano di realizzare il dritto di prua ed il dritto di poppa, chiamati *asta de prora e asta de popa* in dialetto veneto, secondo le terminologie della cantieristica locale. Imbarcazioni con prua in asta sono state documentate nel sito.

La prua detta *a passera*, presente anch'essa su alcuni dei relitti censiti nel sito del *Cimitero dei burci*, veniva ottenuta dal progressivo curvare verso l'alto della *colonba*, dal restringimento delle *piane* del fondo (madieri) e dalla curvatura delle tavole del fasciame.

Fonti orali e ricerche etnografiche hanno consentito di raccogliere dati sui legnami e su altri materiali impiegati per la costruzione di queste imbarcazioni:

rovere per le ordinate;

larice per il fasciame e per i mezzi tronchi di rinforzo, gli alberi, i remi e le *aste da parando*;

canapa manilla e iuta per il cordame, cotone maccò (cotone egiziano) per le vele, pece nera e stoppa per il calafataggio.

Questi dati potranno essere verificati solo da analisi di laboratorio su campioni prelevati dai relitti.

Durante la ricerca, sono state documentate sul sito due tipologie di chiodi: una più antica, con testa quadra e battuti a mano; una più recente, in ferro zincato a testa tonda, battuti con maglio meccanico.

Le barre di rinforzo ai braccioli e ad altre parti dello scafo, documentate su alcuni relitti, erano state filettate a mano, così come i dadi di serraggio e testimoniano riparazioni e modifiche avvenute in fasi successive alla costruzione delle imbarcazioni.

# Quale futuro?

Il *Cimitero dei burci*, pur trovandosi a circa 45 km nell'entroterra, subisce 4 volte al giorno gli effetti della forte escursione di marea che, in Adriatico, nel periodo invernale, può subire variazioni che vanno mediamente da + 95 a - 70 cm, con picchi di +-140 cm. Il fiume Sile è inoltre soggetto a fenomeni di grassa e magra, tipici dei fiumi di risorgiva, i quali modificano la portata acquea. I relitti sono pertanto costantemente soggetti a periodi di alterne emersioni ed immersioni e ciò, sommato all'attuale mancanza di tutela del sito, sta drammaticamente accelerando il deterioramento dei fragilissimi legni.

La ricerca, la documentazione e lo studio del *Cimitero dei burci* sono dunque necessarie, in quanto il sito fa parte del complesso e antico paesaggio culturale del fiume Sile e delle comunità che lo hanno abitato ed ancora oggi lo vivono.

I ricercatori hanno voluto sin da subito coinvolgere nella ricerca e sensibilizzare le comunità locali attraverso questionari, incontri e pagine informative dedicate al progetto. Il risultato è stato di incredibile partecipazione e supporto. I dati di censimento raccolti in questa prima fase di ricerca sono stati poi elaborati in un report scientifico consegnato alle autorità competenti che stanno vagliando la possibilità di avviare un procedimento di **dichiarazione di interesse storico culturale del sito**.





# I relitti raccontano...





Ci chiamano burci quelli che passano da qui.

Tanti non conoscono più la nostra età: c'è chi dice che siamo navi romane, altri pensano che appartenessimo alla flotta veneziana. Molti conoscono storie su di noi e qualcuno si ricorda ancora di quando navigavamo.

Nel *Cimitero dei burci*, gli archeologi hanno attualmente documentato 19 relitti. Siamo diversi tipi: comacine, gabarre, batei, barchetti, un topo ed anche burci. Abbiamo navigato in fiumi, canali, lagune e qualche volta anche in mare, tra Monfalcone e Trieste.

Siamo tutte barche da lavoro ed abbiamo trasportato ogni genere di merci: trachite dai Colli Euganei, ghiaia del Sile, acqua potabile, cellulosa, granaglie, zucchero, legname, sale, sabbia, fosfati, carbone.

In certi periodi trasportavamo armi, cannoni, soldati, feriti, sfollati ed a volte abbiamo compiuto azioni eroiche, nonostante il nostro aspetto oggi non faccia trasparire tutto ciò. I barchari vivevano a bordo spesso con le loro famiglie e venivano chiamati gli zingari del fiume.



## Quando farci visita e come?

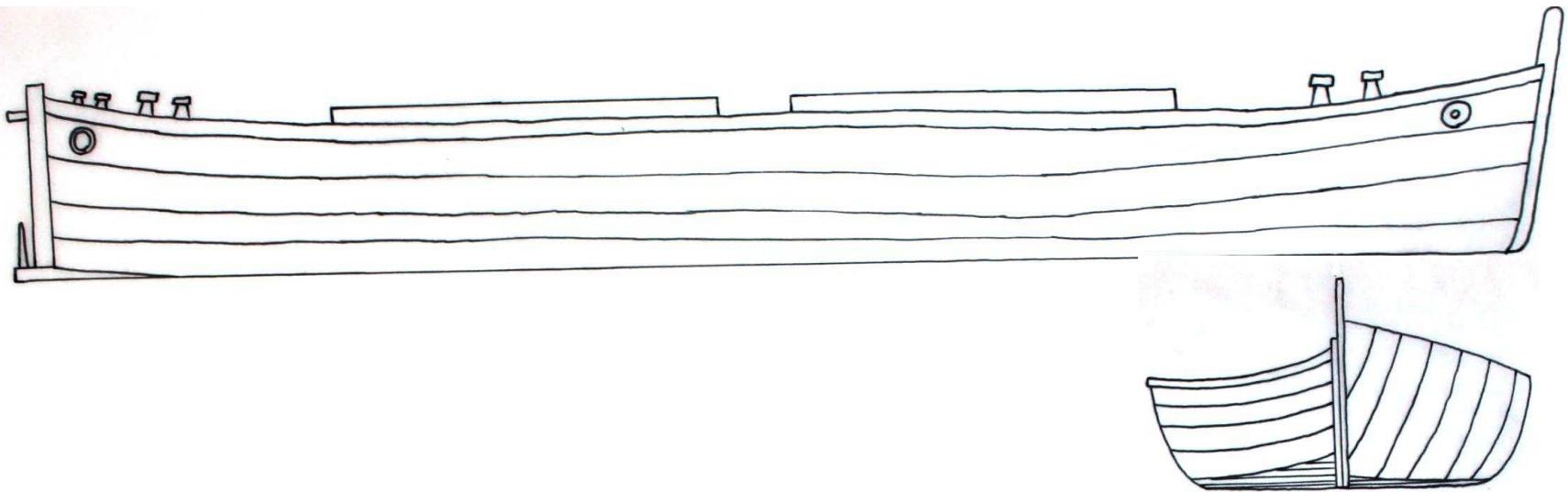
In estate ci riempiamo di vegetazione e solo le più grandi di noi sono visibili.

In inverno, tra dicembre e marzo, la vegetazione è in riposo, il livello dell'acqua si abbassa e molti di noi, anche i più piccoli, emergono. Battelli a remi, kayaks e canoe sono mezzi ideali per visitarci senza interferire con la fauna locale e con il fragile stato dei nostri legni. A proposito.. non tocicateci: siamo estremamente delicati e pieni di chiodi arrugginiti. Potete in qualsiasi stagione raggiungerci facilmente a piedi: dalla piazza Pio X del Comune di Casier, percorrendo la *restera*, arriverete alle passerelle che attraversano il sito, usate spesso da Walkers.

Potete anche raggiungerci dal ponte della centrale idroelettrica del Comune di Silea. Suggeriamo di portare con voi: un binocolo; una macchina fotografica meglio se dotata di obiettivi se volete catturare alcuni dei nostri particolari più nascosti.







**ID/Nome** R1/ Ellenia

**Lunghezza residua** 30.97 m

**Larghezza residua** 6,75 m (alla mesaria)

**Altezza residua** 2,70 m

**Nascita** Ho 72 anni. Sono stata varata nel **1943** dal cantiere Marchetti di Chioggia.

**Tipologia** gabarra.

**Portata** 220 T

**La mia storia** Gli archeologi hanno rinvenuto i miei documenti originali, in cui è registrato il mio nome. Sono stata affondata per cause belliche nel Marzo del **1945** a Malcontenta e recuperata nel Maggio del '45. Sono stata abbandonata nel *Cimitero dei Burci* il 28/02/1975. Uno dei miei marinai è stato l'avvincente Glauco Stefanato. Se vi capita di incontrarlo a bordo del suo Silis, potrà raccontarvi numerose storie e avventure su di me e sulla vita di bordo che abbiamo condotto insieme.

**Vicinato** Sul lato destro della mia prua, mi appoggio al burcio R2/Arcobaleno.

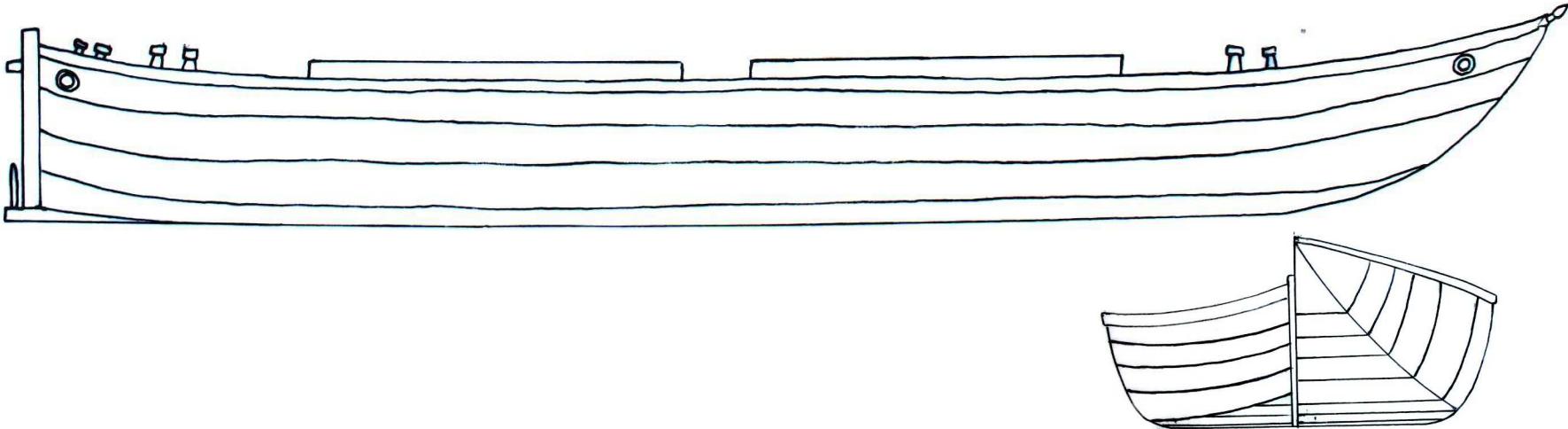
Quando mi hanno varata non avevo il motore. Navigavo trainata da buoi o da rimorchiatori. Solo nel giugno del **1954**, un motore diesel 4 tempi a 6 cilindri, costruito dalla fabbrica tedesca Hanomag, fu installato a bordo per volere del mio primo armatore.



Ho una poppa di tipo ellittico con asta alta. Se mi visiti a remi, kayak o canoa, sbircia dal foro di scarico del motore: mi vedrai da una prospettiva suggestiva. Al mio interno è osservabile un fusto americano e 3 scione a dritta. Nelle giornate di sole, i miei legni emanano odore di pece. Nota il **brocòn** sull'asta ed il mio numero di matricola sul lato sinistro della prua.







**ID/Nome** R2/ Arcobaleno

**Lunghezza residua** 30.43 m

**Larghezza residua** 6,55 m (alla mesaria)

**Altezza residua** 1,40 m

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** burcio

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** Di me e del mio nome si ricordano ancora alcuni barchari. A poppa conservo un chiodo forgiato a mano, con testa ad anello, documentato dagli archeologi, forse residuo di quando ancora avevo le vele in un tempo in cui tutto era più lento.

Vedete i due **mezzi tronchi** internamente su entrambi i miei lati, da poppa a prua?

Essi testimoniano una fase di rimaneggiamento del mio scafo che venne così irrobustito per prolungare il mio servizio in acqua.

**Vicinato** Sul lato sinistro della mia poppa, mi appoggio a R1/ Ellenia.

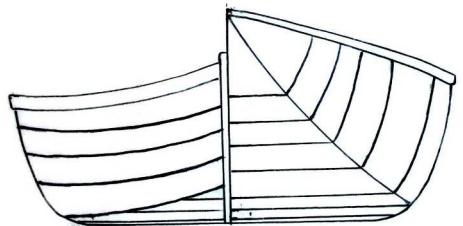
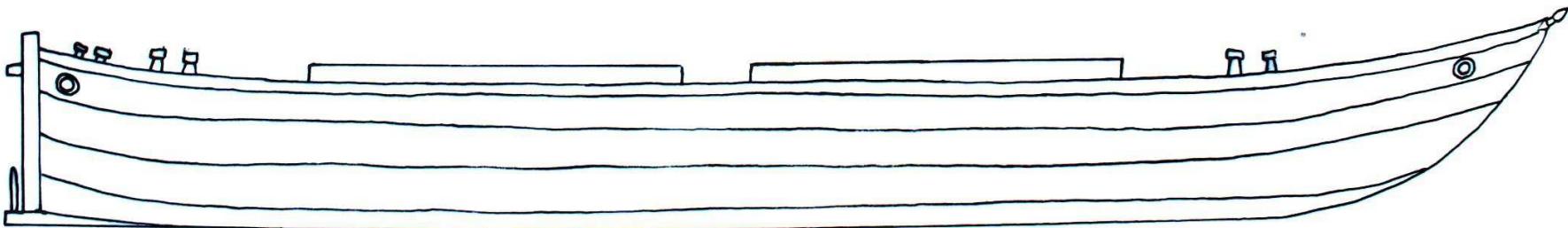


Sulla *costana* sono ancora in opera 4 staffe metalliche, conosciute dai barcarì come *ferri a U* e dagli archeologi soprannominate *staffe Crosera*, perchè inventate da Danilo Crosera nel suo squero di Portegrandi, come ricorda anche il barcarò Adriano Gnan. Racconta lo stesso Danilo Crosera che l'armatore Dante Bernardi espresse l'esigenza di velocizzare le operazioni di preparazione delle imbarcazioni per il carico in camito. Danilo ideò così queste staffe sulle quali si potevano innestare con rapidità le *boccaporte* della stiva: una vera e propria invenzione innovativa secondo i barcarì.



Ho un rombo con tracce di pittura verdi, sul lato sinistro della prua e sullo schermo conservo piccole tracce di pittura azzurra e gialla. Verso il **tirante di prua** ci sono ancora tracce di pittura gialla e rossa.. forse per tutti questi colori mi chiamavano Arcobaleno?  
Su entrambi i lati della poppa è inciso il mio numero di matricola: VE 659.





**ID/Nome** R3

**Lunghezza residua** 31.20 m

**Larghezza residua** 6,50 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** 1,20 m

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** burcio

**Portata** in fase di studio

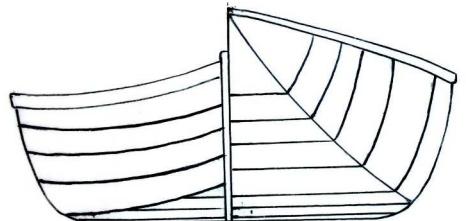
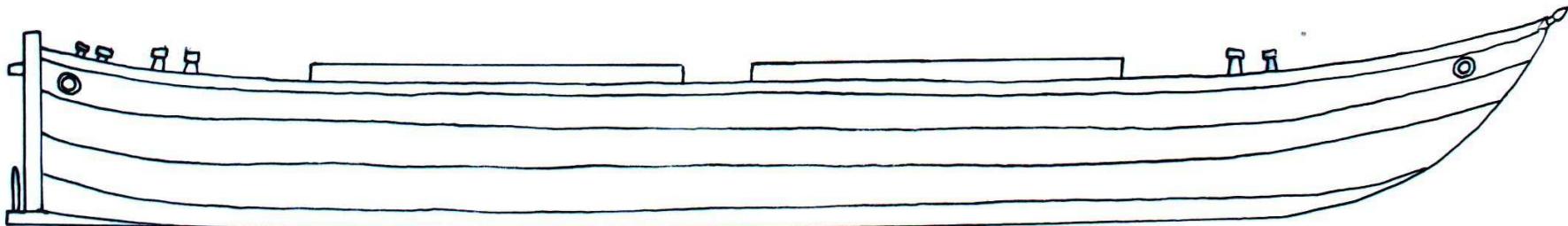
**La mia storia** Su di me si sa molto poco. Giacendo poi quasi sempre sommersa tra fango e vegetazione, è molto difficile osservarmi. Gli archeologi hanno però potuto finalmente documentare la mia giacitura ed alcuni dettagli costruttivi, con l'utilizzo di una squadra di esperti topografi e con l'ausilio di una stazione totale ed un GPS.

**Vicinato** Sul mio lato sinistro, sono legato con un nodo a doppio mezzocollo, ancora visibile, al mio vicino R4.

Dallo studio e dalla comparazione di foto aeree storiche reperite dagli archeologi, emerge che io ed R4 eravano già affondati nel 1989 e mostravamo uno stato di degrado più avanzato rispetto agli altri relitti. Ciò fa supporre che, essendo legato a R4 con un cavo di nylon, il nostro abbandono sia stato contemporaneo.



Sulla prua a sinistra, sono visibili piccole tracce di pittura bianca pertinenti ad uno degli **occhi apotropaici** che portavo sempre in giro, guardinghi e osservatori affinché protegessero me ed il mio equipaggio dai pericoli della navigazione. La murata di sinistra non è osservabile poiché sommersa, ma in condizioni di bassa marea eccezionale emerge dalla *mesaria* al mascone e potrete osservarla tra il fango che mi riempie.



**ID/Nome** R4

**Lunghezza residua** 30 m circa

**Larghezza residua** in fase di studio

**Altezza residua** 1,20 m

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** burcio

**La mia storia** Durante la mia vita sono stata rimaneggiata negli storici **cantieri Crosera di Portegrandi**. A testimonianza di ciò sono visibili, sott'acqua, ancora 5 staffe in opera sulla *costana* di dritta. Ho anche dei chiodi zincati pertinenti ad una seconda fase di chiodatura del mio scafo.

**Vicinato** Sul mio lato destro, sono legata con un nodo a *mezzocollo doppio* in nylon al mio vicino R3. Potrete vedere il nodo durante basse maree.

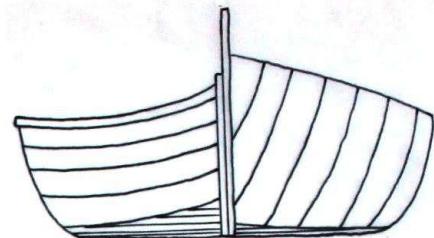
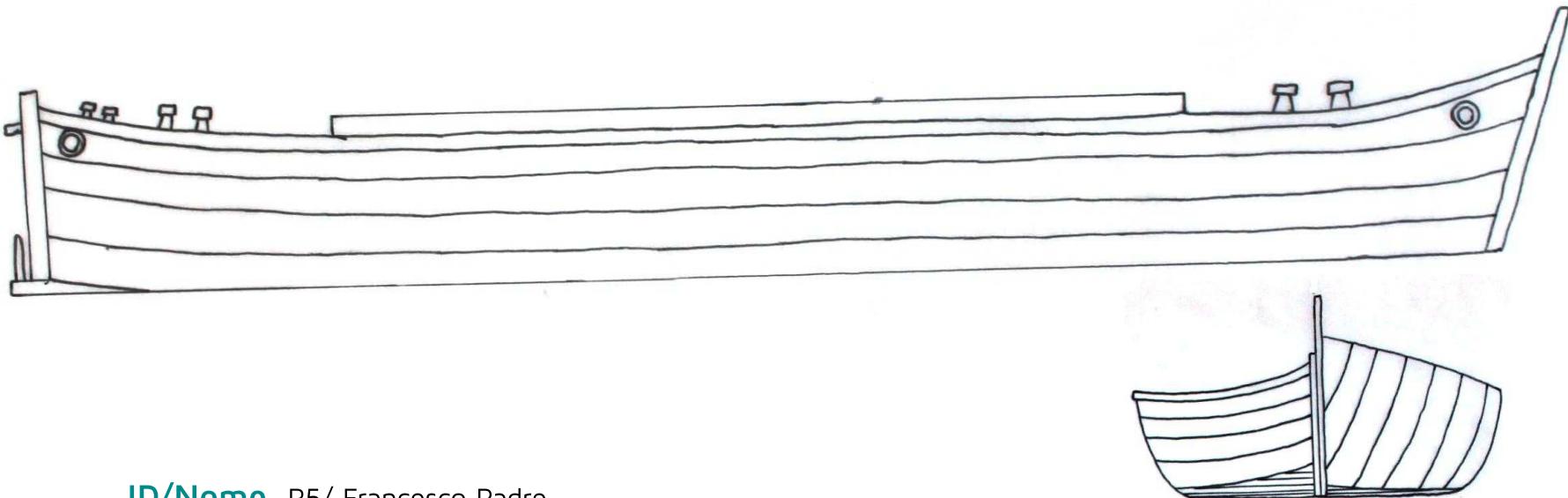


La mia poppa di tipo ellittico con asta, oggi semi distrutta, è stata identificata dagli archeologi grazie alla comparazione di foto aeree da drone e foto storiche.



Se mi visitate in canoa, kayak o battello a remi,durante l'inverno, quando l'acqua è alta, potrete osservare internamente alla *costana* di dritta, le 5 *staffe Crosera* per il carico in camito. Le staffe di Crosera sono state una vera invenzione per il trasporto dei materiali.





**ID/Nome** R5/ Francesco Padre

**Lunghezza residua** 21,50 m circa

**Larghezza media** 5 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** 1,20 m

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** comacina

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** Le comacine sono imbarcazioni tipiche delle valli e canali di Comacchio, utilizzate spesso per l'escavazione ed il trasporto della sabbia. Si narra tra barcari, che molte comacine fossero dedite anche al contrabbando. Riguardo a me, so solo che sulla mia prua rimangono due grandi rombi di colore rosso e delle riparazioni con stucco bianco. Se mi osservate con un binocolo, dalle passerelle noterete che al **mascone di dritta** (parte destra della mia prua), la *tola del sercio* è stata riparata "a palella".

**Vicinato** Sono affiancata sul lato sinistro dalla mia gemella R6/ Po di Volano. A poppa sono coperta da un grande salice.



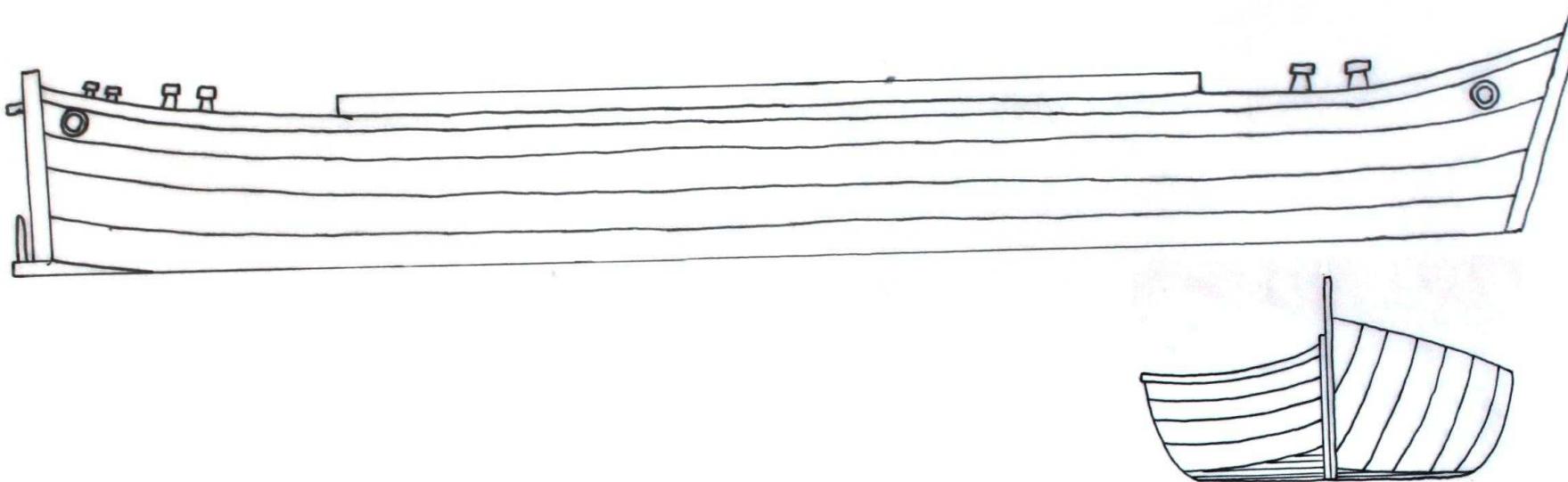
Dallo studio e dalla comparazione delle foto aeree storiche e dei documenti reperiti, gli archeologi suppongono che sia stata abbandonata con la mia vicina Po di Volano contemporaneamente a R1/ Ellenia, R2/ Arcobaleno, R9/ Bonaventura, R10/ Maria Prima, R11/ San Felice, e posteriormente a R8, R14, R15, R16.



Sono fragilissima e piena di chiodi di ogni dimensione, spesso nascosti nel fango. Il mio stato conservativo ha dato filo da torcere agli archeologi che mi hanno studiata.

Sulla mi prua rimangono resti di un occhio di cubia. Lo avete visto?





**ID/Nome** R6/ Po di Volano

**Lunghezza residua** 24 m circa

**Larghezza media** 4,40 m circa (alla *mesaria*)

**Altezza residua** 2,40 m

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** comacina

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** Sia a destra che a sinistra delle mie murate mancano le ultime tavole di fasciame, dello schermo e della coperta. Delle *caene* centrali si conserva quella poppiera di *mesaria*, che è tenuta ai *brassi* ed allo *stante* da 7 chiavarde filettate, di cui due con anello (**s'cione**). I *brassi* metallici e gli *stanti* in ferro testimoniano una fase di rimaneagiamento del mio scafo.

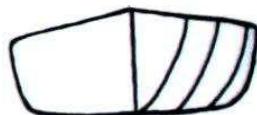
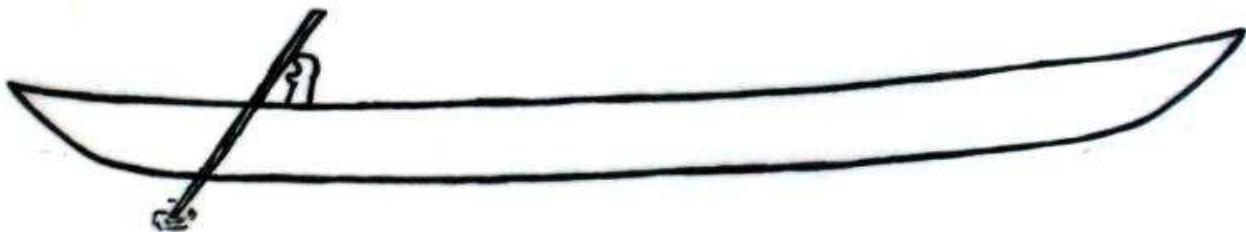
**Vicinato** Sono affiancata sul lato destro dalla mia gemella R5/ Francesco Padre.



Dallo studio e dalla comparazione delle foto aeree storiche e dei documenti reperiti, gli archeologi suppongono che sia stata abbandonata con la mia vicina R5/Po di Volano contemporaneamente a R1/ Ellenia, R2/ Arcobaleno, R9/ Bonaventura, R10/ Maria Prima, R11/ San Felice, e posteriormente a R8, R14, R15,R16.



Per chi mi visita dall'acqua: cercate le tracce di colore azzurro ed il foro di scarico del motore al giardinetto di sinistra.



**ID/Nome** R7

**Lunghezza residua** 11 m circa

**Larghezza media** 2,5 m circa

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** bateo di servizio, accompagnavo i burci

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** Gabriella, che da bambina è cresciuta in riva al fiume, racconta che sua nonna si faceva venire a prendere a casa con un **bateo** che probabilmente era molto simile a me.

**Vicinato** Sono un tipo solitario.

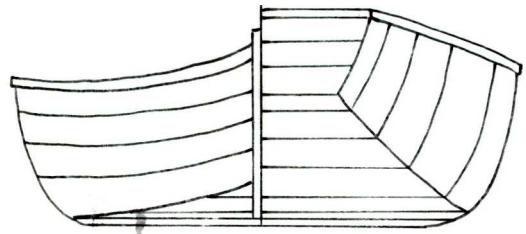
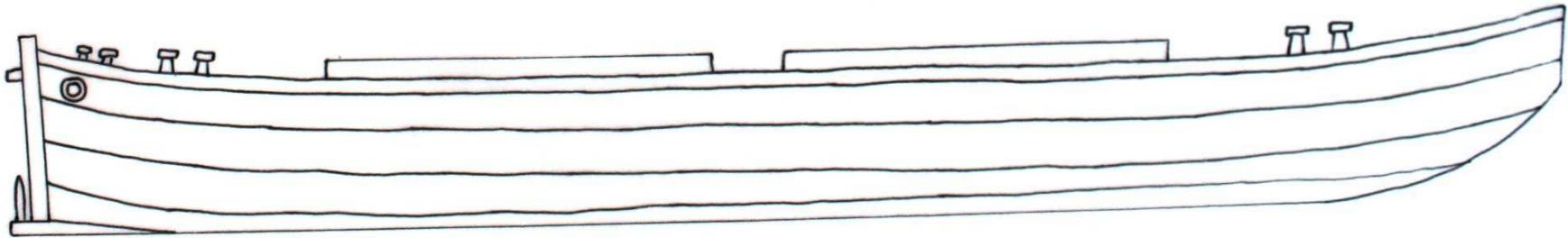


Sembro piccolo, ma in realtà son lungo ben 11 metri.



Di me si conservano solo resti della murata sinistra ed una piccola porzione della murata di dritta, visibili solo in condizioni di bassa marea, tra gennaio e marzo, quando potrete fotografarmi.





**ID/Nome** R8

**Lunghezza residua** 25,7 m circa

**Larghezza media** 4,50 m circa (alla *mesaria*)

**Altezza residua** 3 m

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** burcio con prua tagliata a specchio

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** In origine ero un burcio a due stive. Un mio armatore, l'ingegnere Ceccotto, fece modificare la mia prua che è stata tagliata e resa "a specchio" per trasformarmi in un pontone da escavazione. Lungo il Sile c'erano infatti numerose cave di ghiaia, dalle quali a volte emergevano reperti antichi, come quelli conservati presso il Museo Bailo di Treviso.

**Vicinato** Il mio timone sfiora la prua di R6/ Po di Volano, mentre alla mia sinistra si trovano alcuni resti della prua di R9/ Bonaventura e della poppa di R11/ San Felice.

Mostro ancora il mio timone composto da 5 tavole verticali, in origine forse 7, tagliate nel senso della venatura del legno. Le tavole sono unite tra loro a mezzo di chiodi e sono rinforzate da 4 lame metalliche di cui la terzultima in ferro battuto a mano, testimonia una fase più antica della struttura del timone.



Sul lato sinistro della pala del timone, sono presenti tracce di pittura rossa...ma vi occorrerà un potente obiettivo per fotografarle, poichè avvicinarsi è estremamente pericoloso: l'area è piena di chiodi arrugginiti mimetizzati nel fango e l'acqua è molto bassa per potersi avvicinare in canoa, kayak.

## CERTIFICATO DI STAZZA

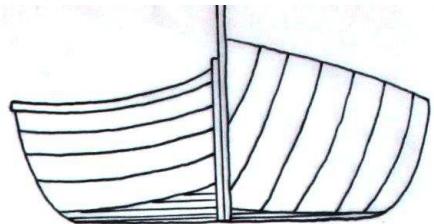
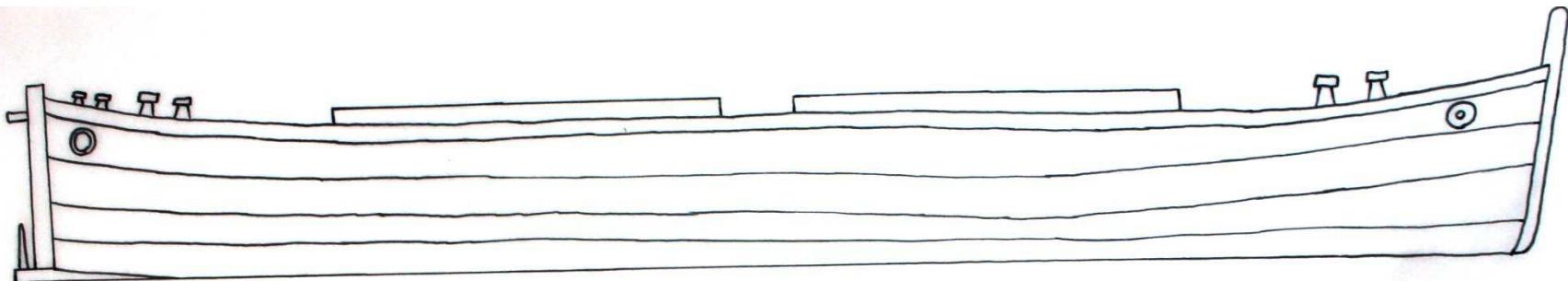
*della gabarra denominata "Bonaventura", inscritta al N. 1156  
del Registro Galleggianti del Com. Marittimo di Venezia*

SCAFFO	Luogo e data di costruzione	Noro forte 1937	Materiale di costruzione	Lepros
	Forma della prora	ellittica	Forma della poppa	ellittica
	Numero degli alberi	due	Tipo dell'attrezzatura	a barche
MACCHINA	Luogo e data di costruzione		Tipo e potenza	
	Genere del propulsore			
CALDAIA	Luogo e data di costruzione		Tipo della caldaia	

## DIMENSIONI PRINCIPALI

Lunghezza fuori tutto — Lunghezza massima dall'avanti della ruota di prora, sotto il bompresso, alla faccia posteriore dell'orlo di poppa . . . . .	m.	30,90
Lunghezza netta di stazza — Lunghezza dall'orlo superiore interno della snoda, a fianco della ruota di prora, sino allo stesso punto a poppa, od all'orlo interno dello specchio di poppa, se la nave o galleggiante è a poppa quadra (art. 21 reg.) . . . . .	m.	29,88
Larghezza netta di stazza — Larghezza alla ordinata maestra fra gli orli superiori interni della snoda (art. 21 reg.) . . . . .	m.	6,66
Profondità netta di stazza — Profondità alla ordinata maestra da una retta tesa fra gli orli superiori della snoda alla gola del madiere accanto al paramezzale, dedotta la grossezza media delle serrette, (art. 21 reg.) . . . . .	m.	1,83

STAZZA	LORDA Tonnellate	91,04	(vezi computo a tergo).
	NETTA	62,46	



**ID/Nome** R9/ Bonaventura

**Lunghezza residua** 31 m circa

**Larghezza media** 7, 15 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** 2, 60m

**Nascita** Ho 78 anni e sono stata costruita nel **1937**, a Borgoforte vicino Mantova. Secondo i documenti ritrovati dagli archeologi, risulta essere ad oggi, il relitto più anziano del *Cimitero dei Burci*, ma forse alcune di noi potrebbero essere più vetuste di me.

**Tipologia** gabarra

**Portata** 220 T

**La mia storia** Mi chiamo Bonaventura in onore del fratello del mio primo armatore: Bovi Bonaventura.

Durante la mia lunga vita ho avuto ben **sei armatori**.

Per sfuggire ad una probabile confisca per scopi bellici, fui affondata a Volta Grimana di Loreo il 24/4/1945, un giorno prima della Liberazione d'Italia; venni recuperata dall'acqua a fine luglio e rientrai in servizio 15/12/1945. Seppi da vecchi burci, che la conca più antica di **Volta Grimana** fu costruita negli anni Venti, per favorire assieme a quella di Cavanella d'Adige, la navigazione fluviale tra la laguna di Venezia ed il Po.

**Vicinato** Sono affiancato da R10/ Maria Prima e la mia prua si appoggia al giardinetto di sinistra di R11/ San Felice.

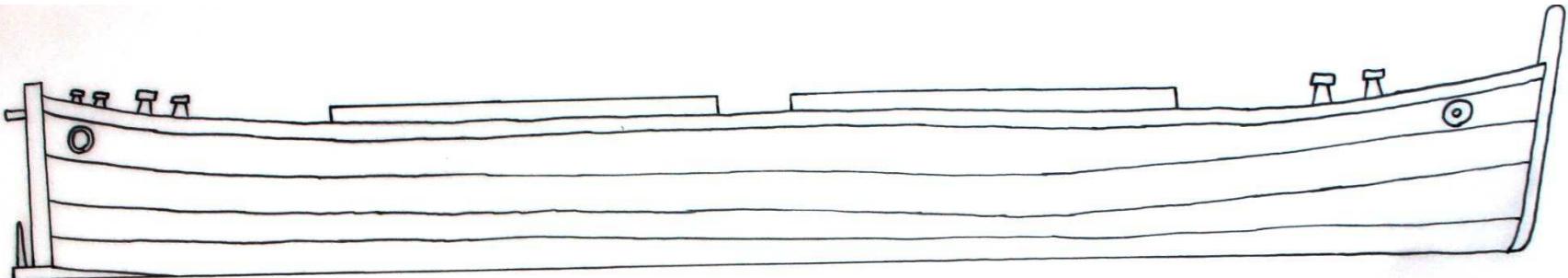




Il mezzo tronco conservato nel fasciame interno di sinistra e la putrella metallica sull'asta di poppa, sono riferibili ad una fase di rimaneggiamento che sembrerebbe attestata nell'atto di vendita al mio 3° armatore, nel 1954, in cui si faceva riferimento allo stato del mio scafo purtroppo parecchio malandato e "bisognevole di radicali riparazioni, ..in disarmo". L'asta di prua non si è conservata ma dall'analisi di foto aeree storiche e del fasciame colllassato giacente sul fango, gli archeologi hanno dedotto che essa era in asta.



Per chi mi osserverà dall'acqua , potrete notare che il foro di scarico del motore a poppa è incamiciato con un tubo in ferro ed ho ancora tracce di pittura rossa sull'asta.

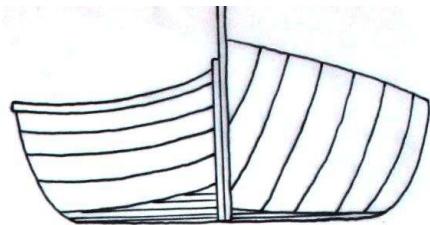


**ID/Nome** R 10/ Maria Prima

**Lunghezza residua** 29 m circa

**Larghezza media** 5,80 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** 2,74m



**Nascita** Ho 76 anni e sono stata costruita a Burano nel **1939**, presso i cantieri Amadi.

**Tipologia** burcio

**Portata** 200 T

**La mia storia** Come dimostrano i miei documenti originali, rinvenuti dagli archeologi, fui iscritta al registro natanti il 2 Maggio del 1947. Ero stata affondata nel canale Ramo a Cittanova di **Eraclea** il 14 Dicembre 1944 e fui recuperata dopo 5 mesi dal fondo. Rientrai in esercizio nel settembre del 1947, la guerra era finita e molte cose stavano cambiando. Nell'atto di vendita del 1951 fui venduta con ancora tutta la mia **attrezzatura velica**. Nel 1960 passai al mio ultimo armatore, Dante Bernardi, per 600.000 lire.

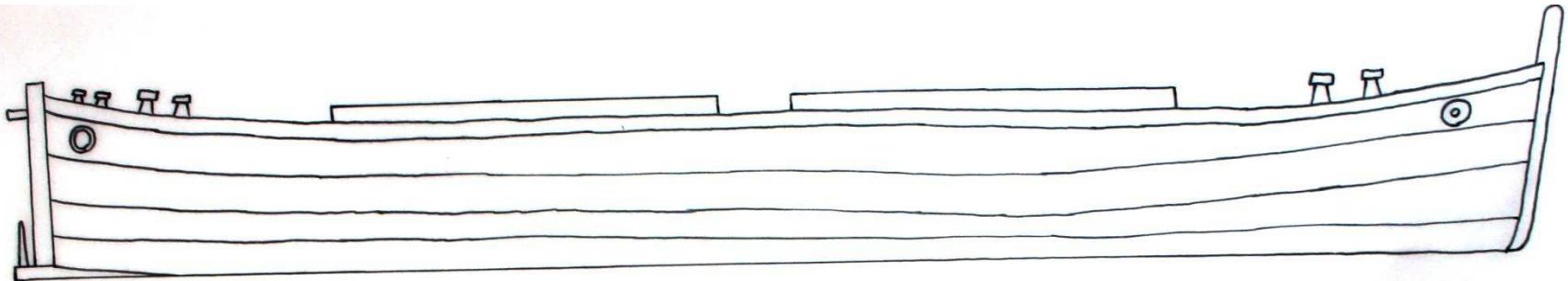
**Vicinato** Sono affiancata da R9/ Bonaventura e la mia prua si appoggia al fianco sinistro di R11/ San Felice.



La mia prua non si è conservata e non è raggiungibile poiché i suoi resti sono ricoperti da un' intricata vegetazione. Tuttavia, da una foto aerea scattata nel 1979, gli archeologi hanno scoperto che avevo una prua del tipo "a passera". La mia portata, secondo i documenti originali ritrovati, era di circa 200 tonnellate ed avevo 2 alberi abbattibili con vele al terzo.



A poppa ho una lamina in piombo sulla testa dell'asta e conservo tracce di colore rosso.

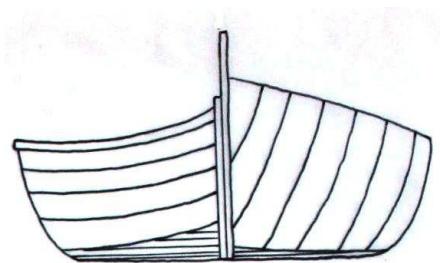


**ID/Nome** R 11, San Felice

**Lunghezza residua** 32,35 m circa

**Larghezza media** 7,30 m circa (alla *mesaria*)

**Altezza residua** in fase di studio



**Nascita** non ricordo

**Tipologia** gabarra

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** Subito dopo la guerra molte imbarcazioni tradizionali cominciarono ad essere motorizzate. Spesso i motori venivano recuperati da mezzi militari. Per contenere il carburante per i motori vennero riutilizzati fusti in metallo da 200 L conosciuti dai barchari come *fusti americani*, ed utilizzati durante la guerra per il trasporto del carburante. A bordo ne conservo ancora 2. Quello che dovete sapere è che la loro provenienza non era sempre americana: anche altri eserciti usavano questo tipo di fusti. Gli archeologi stanno studiando la provenienza dei miei due cimeli di guerra.

**Vicinato** A poppa sono affiancato dal R9/ Bonaventura e a *mesaria* sul lato di sinistra, dalla R10/ Maria Prima. Ciò che resta della mia prua affianca R12.

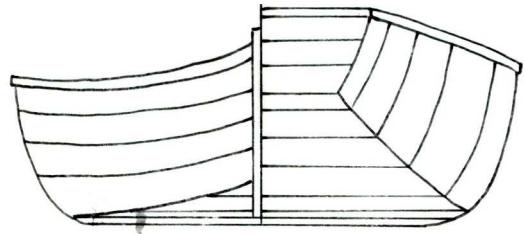
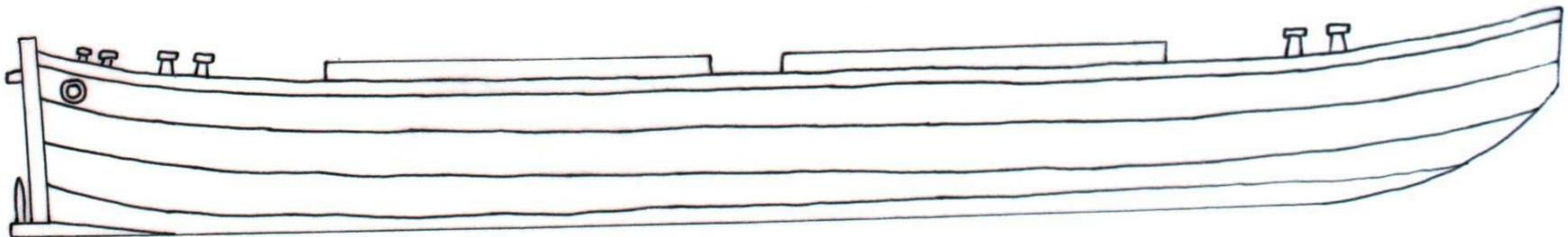


Dall'analisi di foto aeree storiche del 1979 e del 1989, si evince che tra gli anni 1979 e primi anni '80 mi affiancavo a R10/ Maria Prima ed R9/ Bonaventura. A partire dal 1989 è documentato invece il mio stato attuale di giacitura. Secondo gli archeologi, a seguito di una piena del fiume ricordata localmente, sarei fluitato travolgendo la murata di destra e la prua di R10/ Maria Prima e mi sono intraversato schiantando la mia prua contro R12 e la mia poppa contro R9/ Bonaventura. R9/ Bonaventura ha di conseguenza ruotato la sua poppa appoggiandosi al giardinetto di dritta di R10/ Maria Prima.



Sulla murata di dritta conservo 5 *staffe Crosera* ed il tirante di poppa ancora unito ad una *s'ciona* su barra filettata, per mezzo di un grillo in metallo.





**ID/Nome** R12

**Lunghezza residua** 20,60 m circa

**Larghezza media** 4,45 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** burcio con prua tagliata a specchio

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** In origine ero un burcio, poi la mia prua è stata modificata e tagliata a specchio, per trasformarmi in un pontone da escavazione come anche R8. Eravamo entrambe di proprietà dell'Ing. Ceccotto, che curava il dragaggio del fiume e la manutenzione delle rive, consentendo la navigazione e garantendo la sicurezza.

**Vicinato** Sono affiancato dalla prua di R11/ San Felice a dritta.



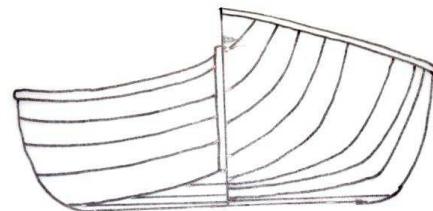
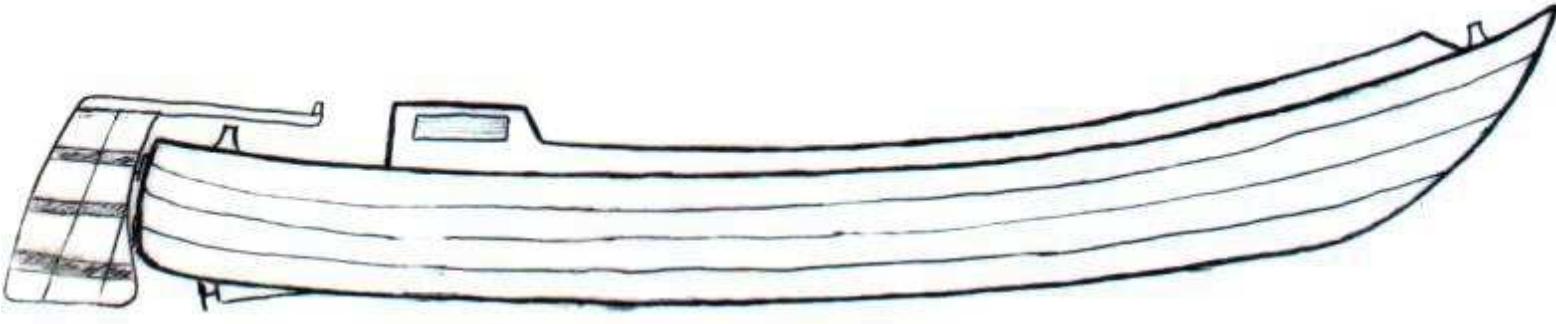
Giaccio completamente sommerso, su un fondale di circa 2m orientato per 220°.

In condizioni di bassa marea eccezionale, si può osservare la mia coperta da poppa a prua, visibile ad una profondità variabile di 20-50 cm.

Al di sotto di un cespuglio intricato, è osservabile l'intera coperta di *mesaria* con due *fondeli*.



In condizioni di bassa marea, l'asta di poppa affiora dall'acqua con una piccola porzione del timone per un'altezza di circa 35 cm.



**ID/Nome** R13

**Lunghezza residua** 13,60m circa

**Larghezza media** 2,10 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** mototopo, g' ero un bateo de servissio.

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** In mezo ai documenti de l' Ispettorato de Porto, i g'a catà notissie de un mototopo costruò a Ciosa nel 1929 nea squero Nordio, g'era longo 14,20 m e largo 3 m: se no xe me fradel, son mi!

**Vicinato** I me g'ha lassà qua tutto soeo.



So'ndà a fondi sora una mota de fango. Son pusà  
in assetto de navigassion coea prora orientada a  
Nord-Est.



Savio che son l'unica barca tipica venexiana  
nel cimitero?!



**ID/Nome** R14

**Lunghezza residua** 25 m circa

**Larghezza media** 4,90 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** 2,30 m

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** in fase di studio

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** La mia struttura differisce completamente dai burci, dalle comacine e dalle gabarre e forse non arrivo dal Veneto. A differenza dei burci ho un solo paramezzale ed ho poppa e prua simmetriche. Sul mio fianco di dritta si trova una mota di ghiaia, dove i bambini venivano a rincorrersi e giocare.

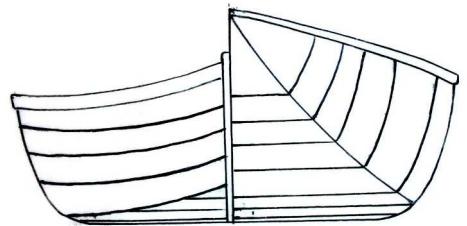
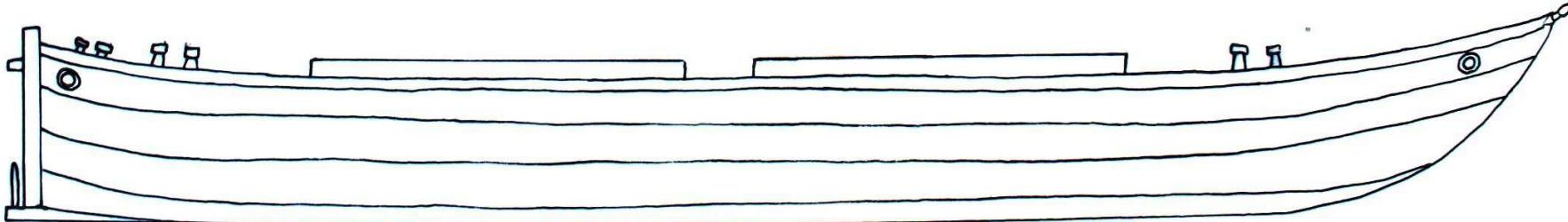
**Vicinato** Mi affianco a R16 ed a prua sono coperto da una benna per escavazione della ghiaia, documentata dagli archeologi.



Secondo gli archeologi sembra essere stata lasciata qui molto prima di tutte le altre imbarcazioni e prima dell'abbandono della cava di Barina. La mia prua è stata semidistrutta da una benna da escavazione, che ora si trova al mio fianco sinistro, osservabile dalle passerelle. La mia asta di poppa presenta sostanziali differenze rispetto agli altri relitti del sito: ha 2 *femminelle* al posto dell'alternanza *mascolo-femminella*; la *femminella* alta è montata all'asta per mezzo di 2 lame ed un perno quadrangolare passante attraverso l'asta.



Se vi avvicinate in battello a remi, kayak o in canoa, noterete sull'asta di poppa la battura, sulla quale sono inchiodate le assi del fasciamme a differenza di tutte le altre barche del cimitero dei burci.



**ID/Nome** R15

**Lunghezza residua** 34.43 m

**Larghezza residua** 5,20 m circa (alla mesaria)

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** burcio

**Portata** in fase di studio

**La mia storia** Giaccio in assetto di navigazione con la prua orientata per 034°. All'altezza della *costana de testa de prora* sono coperto da un albero caduto. Dallo studio e dalla comparazione di foto aeree storiche reperite, emerge che ero già affondato nel **1979**, data di una foto aerea del sito rinvenuta . Nella foto area del 1989 compaio semidistrutto, in uno stato conservativo degradato, comparabile a quello di R14 ed R16 nella stessa foto.

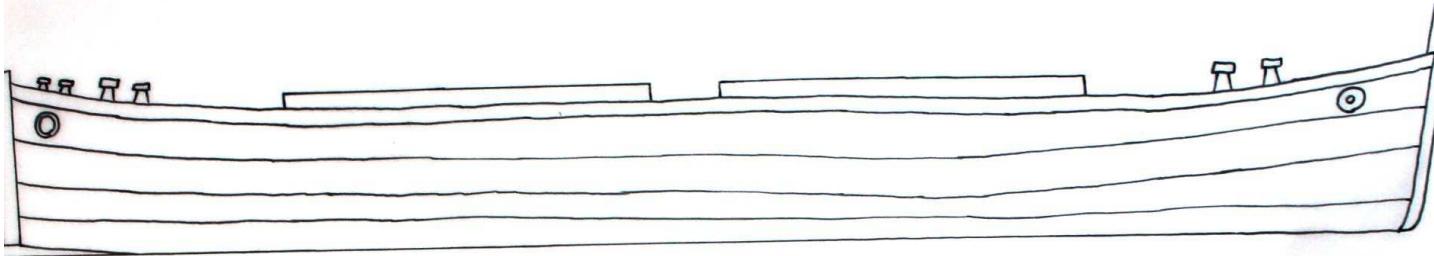
**Vicinato** Giaccio sommerso nell'area dell'ex cava Bärina, nella sponda opposta a R14, coperto da un albero.



Della mia prua si osserva: la *colonba*, le ultime 3 *corbe*, 2 *sanconi* al mascone di dritta ed 1 tavola di fasciame. Al mascone di sinistra si conservano invece: 2 tavole di fasciame esterno, i *sanconi*, 1 tavola di fasciame interno ed una una porzione dello *schermo*.



Se venite a trovarmi in canoa, kayak od in battello a remi, mi potrete osservare, in condizioni di visibilità ottimale, come se fossi in un acquario, poiché ghiaccio normalmente sommerso. Noterete verso poppa, sul lato sinistro, un *fusto americano*. Lo vedete?



**ID/Nome** R16

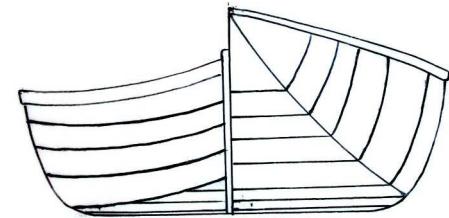
**Lunghezza residua** 10,56 m circa

**Larghezza residua** 3,45 m

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** barchetto marinante



**La mia storia** Giaccio su uno strato di fango in assetto di navigazione con la prua orientata per 355°. Del mio relitto è osservabile: il *mascolo* di poppa; due *sanconi* al giardinetto di sinistra su cui è ancora in opera una porzione di fasciame interno ed esterno.

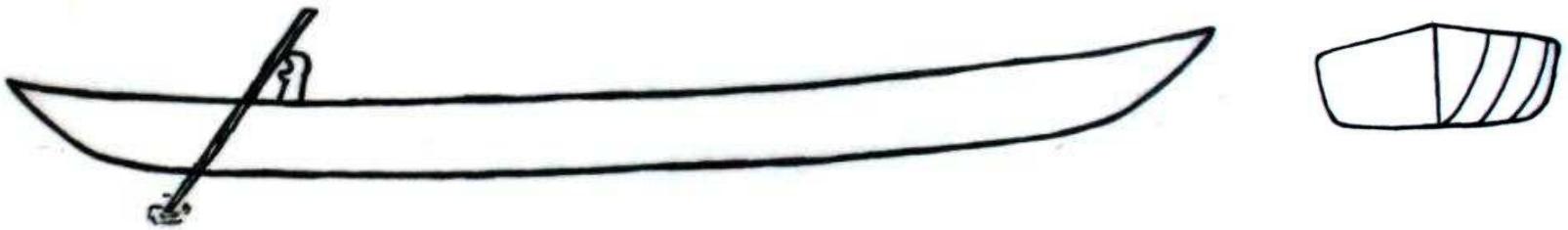
**Vicinato** La mia poppa è coperta dalla benna vicino R14. Il giardinetto di dritta è affiancato dal mascone di sinistra di R14. Alla mia destra si trova R18, alla mia sinistra R17.



In condizioni di bassa marea eccezionale, ad una profondità di circa 60 cm, sono osservabili gli *zenoci* residui delle ordinate.



In giornate di bassa marea ed acqua limpida, di me potete ancora osservare dalle passerelle, parte della chiglia e 3 *sanconi* della prua.



**ID/Nome** R17

**Lunghezza residua** 8,75 m circa

**Larghezza residua** in fase di studio

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** bateo

**La mia storia** Giaccio sommerso e sono visibile solo in caso di bassa marea eccezionale, quando emergono i *sanconi* della murata di dritta.

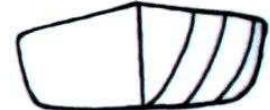
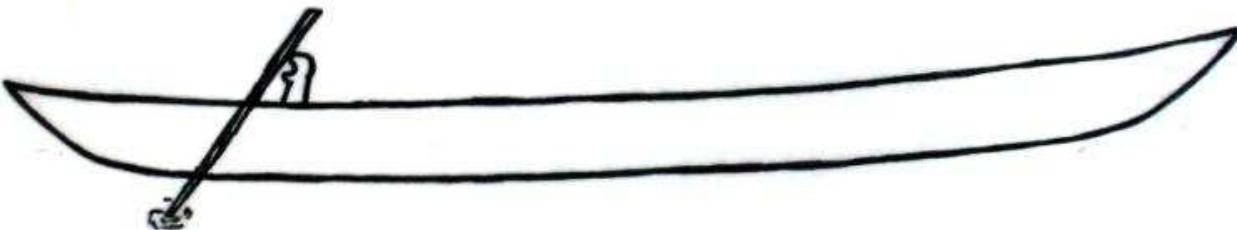
**Vicinato** Alla mia destra si trova R16. Davanti a me si trova R19. Sopra di me hanno posato delle bricole, facenti parte della passerella sulla quale state camminando.



Non sono visibile in nessuna delle foto aeree reperite dagli archeologi. Forse ero già coperto dal fango e dai canneti e questo farebbe di me uno dei relitti più antichi del sito.



Se mi visitate dalla passerella, proprio sotto il piano di calpestio, potrete vedere ciò che resta dell'ossatura della mia prua, che aveva uno sviluppo molto slanciato e che curvava verso l'alto.



**ID/Nome** R18

**Lunghezza residua** 1,20 m circa

**Larghezza residua** in fase di studio

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** bateo

**La mia storia** Sono la più piccola porzione di relitto qui nel sito. Giaccio sommerso e ribaltato su una mota di fango. La mia lunghezza residua è di **1,20 m**.

**Vicinato** Mi trovo davanti alla prua di R14 ed a destra di R16.

Non sono documentato, allo stato attuale di giacitura, in nessuna delle foto aeree reperite e datate una al 1979 ed una al 1989. Tuttavia diversi batei sono visibili nelle suddette foto ma in differenti posizioni del sito.



In giornate di bassa marea ed acqua limpida, di me potete ancora osservare dalle passerelle, parte della chiglia e 3 *sanconi* della prua.

**ID/Nome** R19

**Lunghezza residua** 2,60 m circa

**Larghezza residua** in fase di studio

**Altezza residua** in fase di studio

**Nascita** non ricordo

**Tipologia** barchetto marinante

**La mia storia** Sono stato per caso notato dagli archeologi in una giornata di marzo, con una bassa marea e ottima visibilità.

**Vicinato** Sono solo in mezzo ai giganti.



Giaccio sommerso e riempito da uno strato di limo.

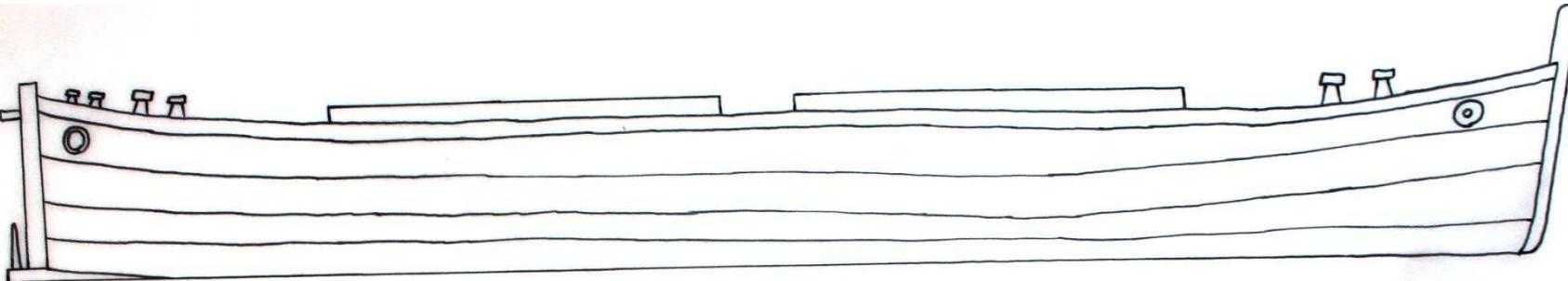


Sono visibile solo con acqua limpida e bassa marea. Del mio relitto è osservabile soltanto una porzione di murata.

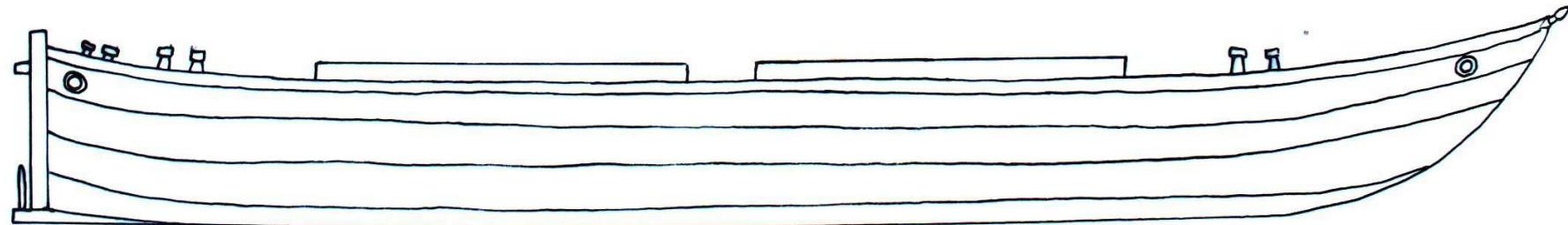
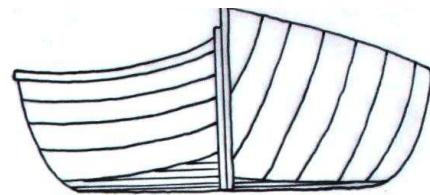




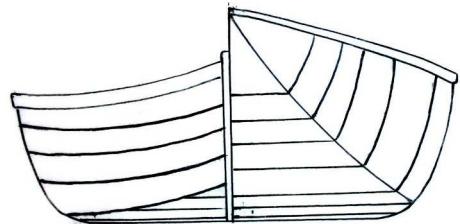
## LEGENDA

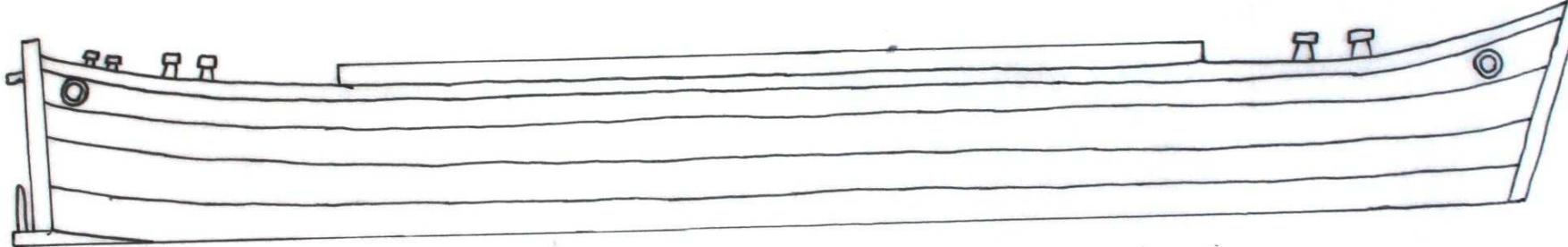


Gabarra: poppa ellittica/prua in asta, due stive.

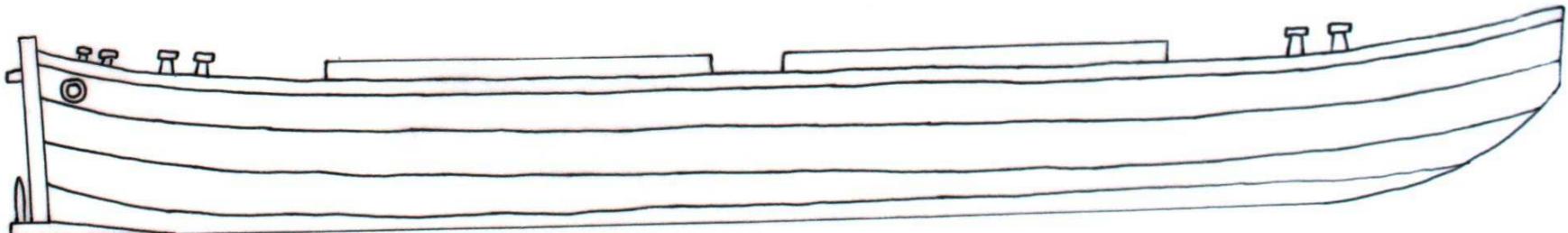
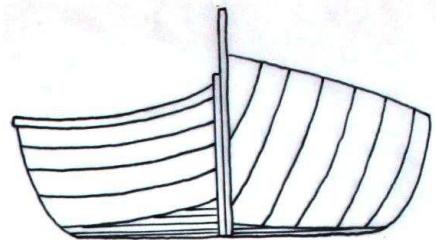


Burcio: poppa ellittica/prua a passera, due stive.

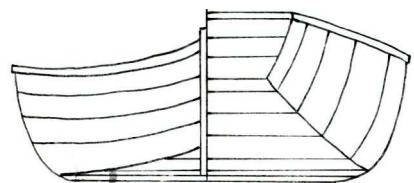


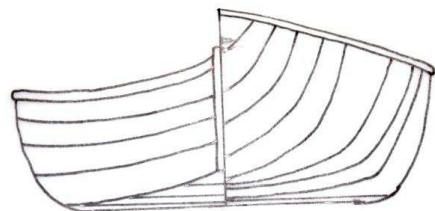
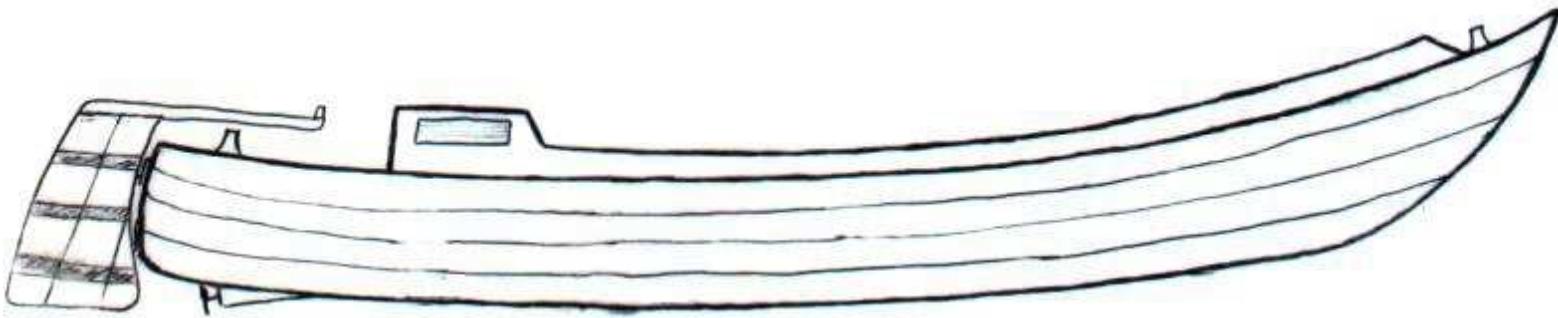


Comacina: poppa ellittica/prua in asta, una stiva.

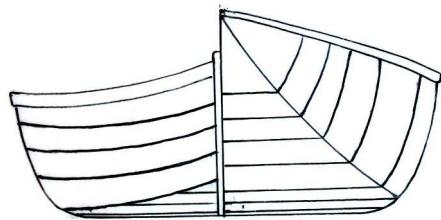
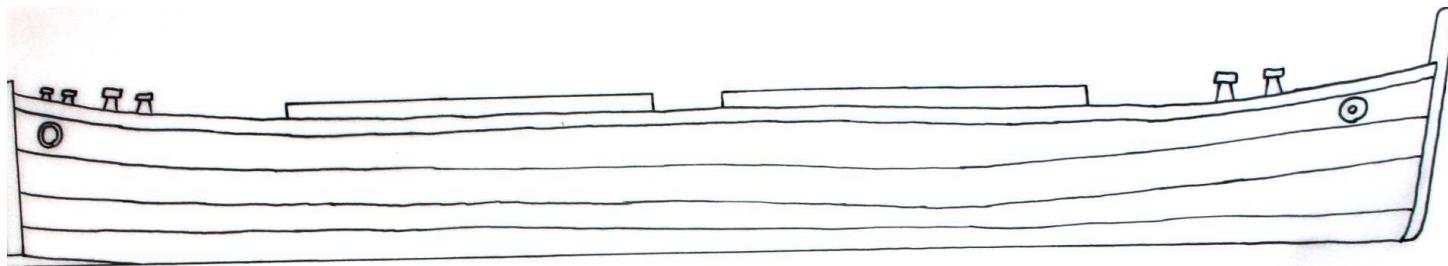


Burcio: poppa ellittica/prua tagliata a specchio, due stive.

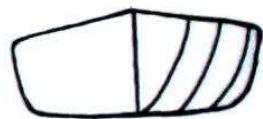
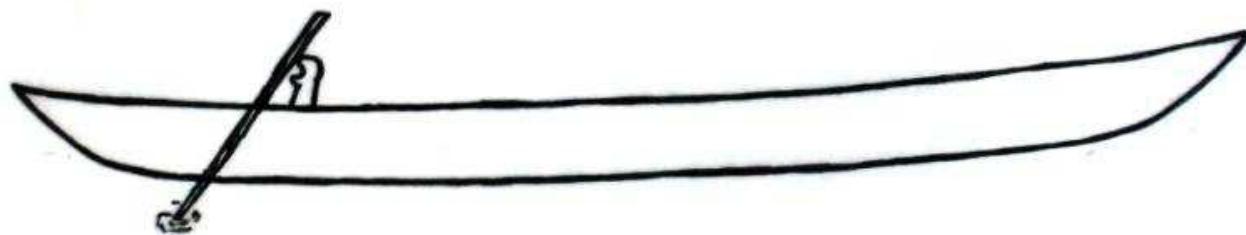




Topo: poppa ellittica/prua ad asta ricurva slanciata, una stiva.



Barchetto marinante: poppa ellittica/prua in asta, una stiva.



Bateo: poppa e prua a canoa.

## Indice delle immagini

- pag 6 Vista aerea del sito orientata Est-Ovest.
- pag 8 Mappa del sito orientata Nord-Sud.
- pag 9 Da sinistra verso destra: i topografi Moreno e Matteo Zanatta; gli operatori del drone Paolo e Giulio Ordigoni.
- pag 11 In kayak sul sito.
- pag 12 Ricognizioni sul fiume Sile con l'Associazione OpenCanoe OpenMind.
- pag 16 R1/ Ellenia, vista di poppa, quasi interamente sommersa durante una grossa del fiume. Il barchero
- pag 18 Glauco Stefanato durante un'intervista.
- pag 20 Tracce di pittura verde al mascone di sinistra di R2/ Arcobaleno.
- pag 21 Associazione OpenCanoe OpenMind sul sito.
- pag 22 Walkers sulle passerelle dei burci.
- pag 23 Da sinistra verso destra: l'interno della Poppa di R2/ Arcobaleno; l'interno della poppa di R1/ Ellenia.
- pag 25 Vista interna di R1/ Ellenia da poppa verso prua.
- pag 26 In alto da sinistra verso destra: R1/ Ellenia, coppia di chiodi con testa tonda, battuti con maglio meccanico, al giardinetto di dritta; R1/ Ellenia, mancetto al giardinetto di dritta.  
In basso da sinistra verso destra: R1/ Ellenia, chiodo in legno al giardinetto di dritta; R1/ Ellenia, *s'ciona* in ferro alla *costana* di dritta.
- pag 27 R2/ Arcobaleno, poppa lato di dritta: si osservano il foro di scarico del motore e la matricola VE659.
- pag 29 R2/ Arcobaleno, mezzo tronco all'interno sul lato di dritta.
- pag 30 R2/ Arcobaleno, da prua verso poppa.
- pag 32 R3, interno della poppa.
- pag 34 R4, resti della prua.
- pag 35 Nodo doppio mezzocollo che tiene ancora legati i relitti R3 ed R4.
- pag 37 R5/ Francesco Padre, prua.
- pag 38 R5/ Francesco Padre, lato di dritta ed interno della prua.
- pag 40 Da sinistra verso destra: R6/ Po di Volano da prua verso poppa; R6/ Po di Volano, dettaglio di una *s'ciona* in ferro.
- pag 42 R7, parzialmente emerso.
- pag 43 Durante un'intervista con Gabriella Zangrando ci è stata mostrata una sua foto da bambina su un burcio ormeggiato davanti l'Osteria da Nea.
- pag 45 R8, timone.
- pag 46 Certificato di Stazza di R9/ Bonaventura.
- pag 48 R9/ Bonaventura, interno poppa.
- pag 49 R9/ Bonaventura, poppa fotografata da drone.
- pag 51 Da sinistra verso destra: R10/ Maria Prima, resti della poppa; R10/ Maria Prima, dettaglio lamina in piombo sulla testa dell'asta.
- pag 53 R11/ San Felice, foto aerea da drone.
- pag 54 In alto a sinistra: R11/ San Felice, *s'ciona* in ferro. In basso a sinistra: R11/ San Felice, *staffa Crossera* e tirante. Al centro: R11/ San Felice, dettaglio dell'ossatura del fondo. A destra: R11/ San Felice, *fusto americano*.

- [pag 56](#) R/12 sommerso.
- [pag 58](#) Da sinistra verso destra: R13, vista da prua a poppa; R13 vista da poppa a prua.
- [pag 59](#) R14, asta di poppa, in primo piano le due *femminelle*.
- [pag 60](#) R14, da prua verso poppa.
- [pag 62](#) Lo specchio d'acqua della cava Bärina con a destra resti di R15 e sullo sfondo a sinistra R14 e la mota di ghiaia.
- [pag 64](#) R17, dettaglio dell'ossatura della prua intercettata dalle attuali passerelle.
- [pag 65](#) Resti di R18.
- [pag 66](#) Resti di R19.

## Bibliografia generale

- AA.VV. 1979, Il Sile vita tra terra e acqua, Neri Pozza Editore.
- BIZZARINI L. 2006, Quattro laminette plumbee da Altino,in Ann. Mus. Civ. Rovereto.
- BELLIO R. 1981, Sile vita di un fiume, T.E.T.
- BERTI L., BOCCAZZI C. 1956, Scoperte paletnologiche e archeologiche nella provincia di Treviso, Firenze.
- BETTO B. 1977, Lo statuto caminese trevigiano del 1283-1284, Deputazione di Storia Patria per le Venezie.
- BONDESAN A., CANIATO G., VALLERANI F., ZANETTI M. 1998, Il Sile, Cierre Edizioni.
- BONDESAN A., MENGHEL M. 2004, Geomorfologia della provincia di Venezia, Padova.
- BOSIO L. 1987, Il territorio: la viabilità e il paesaggio agrario, in Il Veneto nell' età Romana. Storiografia, organizzazione del territorio, economia e religione, I, Verona, pp. 61-102.
- CALZONA A., LAMBERINI D.2010, La civiltà delle acque tra Medioevo e Rinascimento, Atti del Convegno internazionale Mantova, 1 - 4 ottobre 2008, Ingenium.
- CAGNIN G.1998, Il bacino del Sile nel Medioevo, tra VIII e XIV sec. - in Bondesan A.,
- CAGNIN G. 2003, Vie di comunicazione tra Veneto continentale e Friuli, in GALLO D. Donato Gallo – Flaviano Rossetto, Per terre e per acque. Vie di comunicazioni nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna, Poligrafo 2003.
- CANAL E. 1995, Le Venezie sommerse: quarant'anni di archeologia Lagunare, in La Laguna di Venezia, Cierre Ed., Verona.
- CANAL.E 1998, Testimonianze archeologiche nella Laguna di Venezia. Età antica, Edizioni del Vento, Cavallino, Venezia
- DE CERVIN GB 1978, Bateaux et batellerie de Venise, Edita/Vilo.
- GAMBACURTA G.2007, L'\*aspetto veneto orientale: materiali della seconda età del ferro tra Sile e Tagliamento, Fondazione "Antonio Colluto", 2007.
- GHERARDINGER M.E.1991,Reperti Paleoveneti del Museo Civico di Treviso, Giorgio Bretschneider ed.
- MALNATI L., CROCE DA VILLA P. 1996, La protostoria tra Sile e Tagliamento: antiche genti tra Veneto e Friuli, Esedra.

- PATITUCCI UGGERI S. 1987, Vie d'acqua dal Trentino all'alto Adriatico agli inizi del trecento in Congresso La regione Trentino-Alto Adige nel Medio Evo. Rovereto, 14 - 15 - 16 settembre 1984. Vol. II, Accademia Roveratana degli Agiati.
- PAVAN C. 2005, Il Sile, la Piarda di Casier, Ed. Navigazione Stefanato.
- PAVAN C. 1989, Sile alla scoperte del fiume, S. Lucia di Piave.
- PESCE L. 1983, Vita socio-culturale in diocesi di Treviso nel primo Quattrocento, Deputazione Editrice, 1983.
- TOZZATO G.B, 1998, Pescatori e barcaroli nel '300, Arcani Editore, Treviso.
- ZANETTI P.G.1981, Canali e Burci, Ed. La Galiverna.
- ZANETTI M., FRIGO P., SPIGAROL P.,1991, Il Parco del Sile, Vianello Editore.



# About the authors

Claudio Fadda e Marta Laureanti, laureanti in archeologia marittima, accompagnati dalla loro inseparabile mascotte, il cagnolino "Ubu Roi", hanno lanciato nel 2014 un progetto di ricerca sul fiume Sile, partendo dai relitti presenti nel sito del Cimitero dei burci, spinti dalla passione e dall'idea che l'area meriti uno studio approfondito. Ad oggi il progetto non ha ricevuto nessun supporto finanziario da Istituzioni od Enti privati italiani. Solo la partecipazione attiva e volontaria di persone che hanno creduto in esso e si sono sentite coinvolte, ha permesso di fare crescere questa idea.

## Contatti:

[info.progettoburci@postecert.it](mailto:info.progettoburci@postecert.it)

FB

Website





