

COMMERCII SULL'ACQUA. L'esistenza di una confraternita dei "padroni di barca" è confermata dal libro-matricola conservato nella biblioteca Bertoliana. Una via porta il loro nome

Che traffico quando la città aveva il porto!

Vicenza godeva di un collegamento via fiume con la laguna e di un florido approdo centrale all'Isola. I "burci" ne sono la prova

Laura Zacchello

"Passasi con piacer di loco in loco, e per lungo cammin si spende poco". Così nel Settecento il commediografo Carlo Goldoni, con tirchia pignoleria, definiva il burchiello, il celebre battello di linea che collegava Venezia a Padova lungo il Bacchiglione.

Anche Vicenza allora godeva di un buon sistema di collegamento via fiume con Venezia e di un florido porto fluviale la cui attività viene testimoniata non solo dalla topografia della città ma soprattutto dall'esistenza di una confraternita dei "padroni di barca" di Vicenza, la cui matricola è conservata nella biblioteca Bertoliana.

La situazione idrografica della città è stata fino al XVI secolo a dir poco dinamica.

Circondata da ben tre corsi d'acqua, il Retrone, il Bacchiglione e l'Astico, Vicenza ebbe un rapporto difficile con essi e dovette ricorrere ad una serie di importanti opere di sistemazione idrografica che derivarono l'Astico, torrente dall'esonazione facile, e portaro-

no nell'XI secolo il Bacchiglione a sfiorare le mura e a raccogliere le acque del Retrone presso l'antica Piazza dell'Isola, il cui nome trae origine proprio dai corsi d'acqua che la circondavano, i due fiumi appunto e una roggia detta roza de collo. Fu qui che venne costruito il primo porto di Vicenza. Le notizie sulle sue origini non sono molte: racconta Mantese che fin dal XII secolo il fiume venne usato per i trasporti fluviali e ad esso si interessarono sia i conti Maltraverso che gli statuti comunali del 1264, raccomandando che il Bacchiglione dovesse passare per il distretto vicentino per permettere il passaggio delle barche verso Padova.

Dell'attività portuale abbiamo notizia già nel 1406, quan-

do i vicentini chiesero al doge Michele Steno di poter riaprire la porta di S. Pietro rimasta chiusa dopo la distruzione del castello e di costruire lì quel porto che avrebbe poi avuto un attracco oltre che a piazza dell'Isola anche presso la chiesa di santa Caterina del Porto.

Una curiosa illustrazione dell'attività portuale la troviamo nella celeberrima Pianta Angelica del 1580 (si tratta di una pianta prospettica di Vicenza che prende il nome dalla biblioteca romana che la conserva) e nell'incisione in rame dell'Urbis Vicentiae di Jacopo Monticolo del 1611, conservata nella biblioteca Bertoliana, in cui sul Bacchiglione presso piazza dell'Isola sono raffigurati alcuni "burci", grossi barconi a remi che navigavano sul fiume e che potevano trasportare fino 2000 quintali di merce.

Ancora oggi una via di Vicenza porta il loro nome: contrà Burci un tempo conduceva infatti ad un tratto di Bacchiglione, dove approdavano le imbarcazioni cariche di pesce provenienti proprio da Venezia. ♦

(vsola@bibliotecabertoliana.it)



Sul contropiatto posteriore del codice della Matricola dei barcaioi (BcB, ms. 307) sono incollate due barche in bronzo dorato

Le regole della nutrita fraglia

Caffè e cacao di lusso, esotici ma presto berici

"Ton in ogio, caffè, salamon, cacao": erano queste alcune delle mercanzie esotiche commerciate dai barcaioi vicentini, come raccontano i documenti d'epoca.

"Come tal volta stanno a riva i burci che in parte sono in acqua e parte in terra": così recita Dante Alighieri citando i burci, le tradizionali barche fluviali.

Il termine ritorna anche nella matricola dei barcaioi di Vicenza che presenta una curiosità assoluta: cucite all'interno della copertina alla fine dello scritto si trovano due piccole placche a forma di barca, testimonianza della legatura originaria.

Le placche e le due belle raffigurazioni all'inizio del codice rivelano che il manoscritto fu prodotto da un'associazione di mestiere ricca, opulenta, probabilmente assai seguita nei suoi sviluppi dalla Repubblica.

Non sappiamo in realtà quando vede la luce la confraternita dei "padroni di barca", come essi stessi si definiscono, ma sappiamo che nel 1476 decidono di dotarsi di statuti per limitare gli abusi interni alla professione e i cattivi comportamenti di alcuni confratelli.

Tuttavia questi statuti non dovevano essere molto osservati se nel 1579 si rende necessario un capitolo per l'approvazione di alcune correzioni apportate per "ovviar ai molti scandali e regular molte cose". In questa occasione vediamo tratteggiato un profilo preciso della fraglia.

Al capitolo partecipano 41 persone suddivise in circa cinque famiglie (dai Garbinato ai Zotti ai Bacco e altri), tra cui si segnala un partecipante, tale Giacomo Bacco definito "per San Marco", che indica probabilmente il suo ruolo di rappresentate di Venezia.

L'interesse della Serenissima per questa fraglia non deve stupire.

Gli storici Brunello e Mantese raccontano come tra i principali clienti dei padroni di barca fossero da annoverare i mercanti veneziani che acquistavano merci durante le fiere di S. Gallo e S. Felice per portarle a Venezia. Sempre Brunello ci narra che per alcuni tipi di merce era obbligatorio il trasporto via fiume: nel caso dei panni, per esempio, per ovviare alle frodi e alle difficoltà date dal viaggio via terra nel 1482 si impone con una ducale il trasporto via fiume.

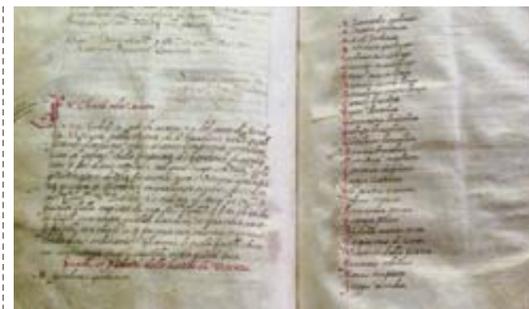
D'altro canto destinazione ultima della via d'acqua era Venezia e proprio lì, sul Canal Grande, si trovava "un hospitium vincentinorum pro negociis suis", una casa, appunto, dove potevano trovare riparo solo i mercanti e i barcaioi vicentini.

Certo la vita dei barcaioi non era facile, regolata da norme ferree che fissavano lo status delle barche suddivise tra "volta", nolo e libertà, e che dettavano i diritti e le regalie proprie della barca di volta, gli obblighi legati al trasporto di passeggeri e quelli legati al trasporto di merci.

Una voce a parte è dedicata alla barca che si fosse imbattuta nell'onore/onere di trasportare i soldati del principe, servizio da fornire gratuitamente, mentre un'altra è dedicata ad uno degli espedienti che probabilmente mettevano in atto i barcaioi per guadagnare qualcosa di più: lasciare a Venezia sacchi e ceste, dopo aver trasportato frutta e verdura, per imbarcare passeggeri o altra merce a pagamento, abbandonando nella capitale i contenitori del materiale venduto.

Quando si legge poi il tariffario del trasporto merci ci si imbatte in altri aspetti pubblico-privati davvero curiosi della vita vicentina delle epoche passate.

Il primo listino, risalente all'epoca di redazione degli statuti, riporta semplicemente dei beni di necessità e merci



Il codice sui barcaioi è conservato nel fondo "Manoscritti antichi"



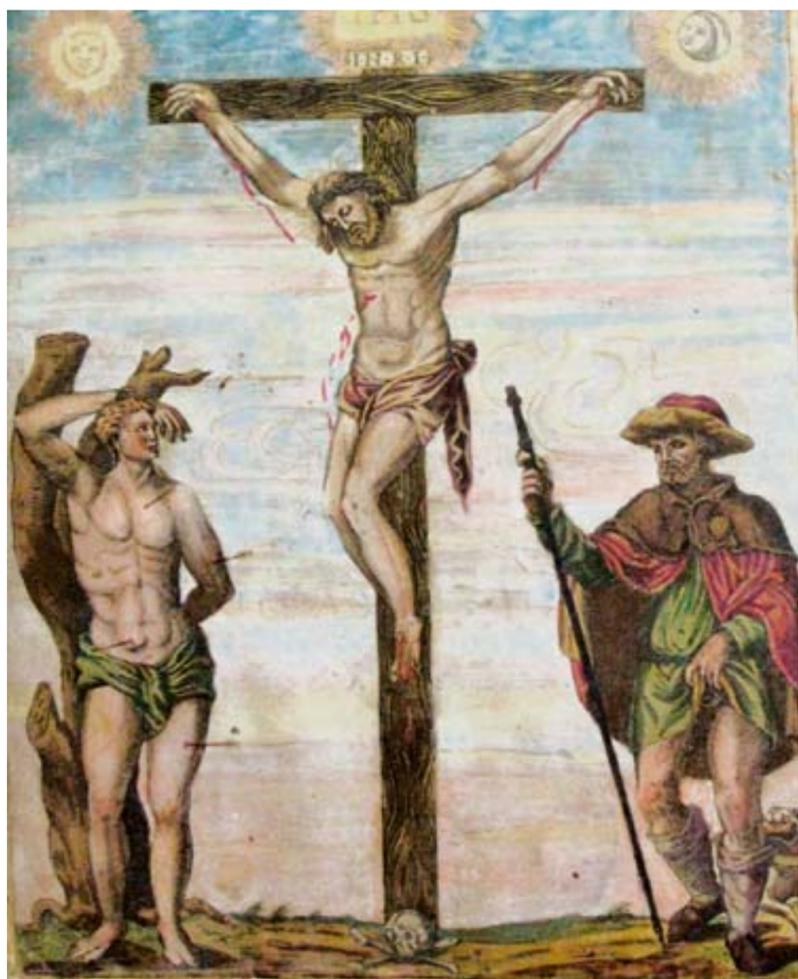
Nel codice un disegno con S. Nicola di Bari, protettore dei naviganti

legate alla produzione laniera propria del vicentino: vino, olio, panni.

Le cose cambiano con l'andare del tempo e lo notiamo nelle nuove redazioni del tariffario, finché nel 1645 un nuovo listino, sottoposto all'approvazione della Dominante, viene rigettato perché non comprende alcuni beni che vengono commerciati in Vicenza.

Sotto la voce "robbe e mercanzie et altro che portano

inanzi e indietro nell'ordine dell'illustrissimi provveditori del comun" troviamo elencati "ton in ogio, caffè, salamon, cacao", la terra da colori e altro ancora. Già allora a Vicenza si consumavano beni di lusso quali il caffè e il cacao, bevande che stavano avendo una grande diffusione nel territorio della Repubblica di Venezia, ormai affacciata sul balcone del suo ultimo splendido periodo di vita. **LZ**



La Matricola della fraglia barcaioi di Vicenza (pergamena del sec. XVI) apre con una xilografia su Cristo