

La reggia sulle acque

*Storia del bucintoro, antica e preziosa imbarcazione veneziana simbolo
dei gloriosi anni della Serenissima*

di Gilberto Penzo



I bucintoro assieme alla gondola è uno dei simboli di Venezia, del suo fasto e dell'estrosa fantasia dei suoi abitanti.

Come la gondola, il suo profilo è riconosciuto anche dai non esperti di cose navali e come per la gondola simbologie e interpretazioni più o meno leggendarie vi si sono stratificate sino a farci dimenticare che sotto le pesanti decorazioni c'è una barca.

Per il bucintoro il lavoro di cantieristica pura era nettamente inferiore a quello delle decorazioni e dorature - addirittura un quinto - al punto che più che di nave sarebbe corretto parlare di reggia galleggiante, come fece il Lucchini nel suo opuscolo descrittivo e celebrativo *La nuova reggia su l'acque*, stampato nel 1729 in occasione del varo dell'ultimo bucintoro.

Quest'opuscolo, che descrive minuziosamente intagli, cartigli e addobbi, non ci aiuta però a risalire alle forme dello scafo, non sappiamo cioè se somigliasse a una galea grossa - di cui prese la voga, lo sperone e il "tiemo" di poppa -, a una galeazza, a una nave, oppure a un grande "peatone", cioè a una capace barca da carico lagunare. Anche il nome non ci aiuta molto, anzi scopriamo che il termine bucintoro era usato per identificare diversi tipi di barche come quella da parata del Duca di Mantova, una grande barca da fiume simile alla "rascona" e anche una nave che commerciava nell'Oriente. Il bucintoro quindi non fa eccezione nel panorama scarno dell'archeologia navale italiana, dove sembra ci si vergogni di parlare della struttura delle cose, di chiodi e incastrati, nodi e manovre. Un vizio connaturato fin dai tempi antichi

che ha fatto sì che dall'ultimo studio su una sua possibile ricostruzione - risalente a un secolo fa - pochi studiosi si sono occupati di lui a parte Lina Urban e, recentemente, Alberto Secco ai quali siamo debitori di molte informazioni storiche.

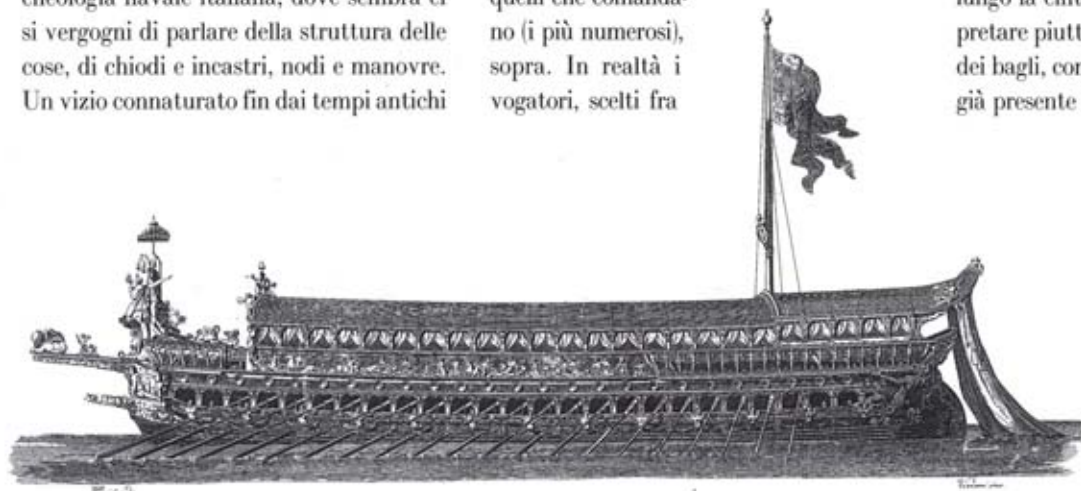
Nonostante la scarsità e l'incertezza delle fonti, vedremo di tratteggiare comunque al meglio questa nave. Innanzitutto il bucintoro non è un'invenzione isolata, ma la massima espressione delle barche da parata veneziane di cui esistevano moltissimi modelli, dalla gondola decorata per gli ambasciatori alle "bissone", ai "burchielli", alle "peote", ai "peatoni" ecc. Molte di queste barche, chiamate "màchine", erano costruzioni costosissime realizzate per durare un solo giorno e celebrare avvenimenti particolari come matrimoni importanti o visite di regnanti stranieri. Una fantasmagoria di scafi, accuratamente ritratta dagli artisti che hanno celebrato le feste veneziane, invenzione ricca e variopinta, che non ebbe e mai avrà uguali in nessuna parte del mondo. Il bucintoro doveva essere naturalmente il vertice inarrivabile, la più bella e imponente di queste màchine, simbolo della Repubblica, ape regina, maestosa e lenta - tanto da essere rimorchiata - sempre attornata nei suoi spostamenti dallo sciame di operaie, soldati, nutrici ecc. Ma anche, direbbero i maligni, una perfetta metafora della società dell'epoca con i vogatori posizionati di sotto e quelli che comandano (i più numerosi), sopra. In realtà i vogatori, scelti fra

gli arsenalotti, cioè le maestranze dell'Arsenale, attendevano a questo compito più che volentieri, anzi lo consideravano un onore e un privilegio oltre che per il pranzo di centinaia di portate che veniva offerto loro, anche per una serie di vantaggi economici e assistenziali, che il governo concedeva in cambio di consenso sociale in pace e fedeltà in guerra.

SIMBOLO DELLA REPUBBLICA

Quando si parla di bucintoro non sarebbe sbagliato usare il plurale visto che, nel lungo corso della Serenissima, molti scafi si succedettero passandosi il testimone di simbolo della Repubblica. Passaggio che avveniva anche fisicamente trasferendo alcune delle sculture dal vecchio scafo a quello nuovo. Nonostante le amorevoli cure, dopo un secolo di vita, lo scafo dava segni di cedimento, e si decideva, non senza titubanze e ripensamenti, di "accantierarne" uno nuovo.

Tralasciando i primi scafi di cui sono rimaste solo scarse notizie d'archivio, la prima raffigurazione di cui disponiamo è quella contenuta nella splendida pianta di Venezia di Jacopo de Barbari pervenutaci integra e in buone condizioni. Si tratta del bucintoro costruito nel 1449, sotto il doge Francesco Foscari, e realizzato, come ripeteranno sempre i documenti, "mazzor di quello che era l'altro". Sullo scafo, molto diverso da quello consueto e simile a una nave tonda senza le aperture per i remi (i piccoli rettangoli lungo la cinta della fiancata sono da interpretare piuttosto come le teste fuoriuscenti dei bagli, come si usava in quel tempo), era già presente la statua della giustizia con la



NELLE PAGINE PRECEDENTI,

BUCINTORO NEI PRESSI
DEL FORTE DI S. ANDREA,
DIPINTO AD OLIO DI AUTORE
IGNOTO CONSERVATO AL
MUSEO NAVALE DI VENEZIA.

QUI A SINISTRA,

RICOSTRUZIONE DELL'ULTIMO
BUCINTORO (DA *IL BUCINTORO
DI VENEZIA*, 1837).



IN ALTO, MODELLO DEL BUCINTORO SETTECENTESCO, PARTICOLARE DELLA POPPA.

QUI SOPRA, PARTICOLARE DELLA PRUA (MUSEO NAVALE DI VENEZIA).

spada sguainata e la caratteristica copertura - o "tiedo" - a due livelli, di cui si intravede lo scheletro non ancora coperto dai tessuti preziosi utilizzati per le cerimonie.

Nel 1526 si costruisce un altro scafo, dall'aspetto più tradizionale, con la tipica struttura a due piani (il remeggio nell'inferiore e la sala su quello superiore), l'alto pennone controventato, con stendardo e stemma ducale, e un portale d'ingresso sul fianco sormontato da un timpano. Ottant'anni dopo nel 1606 il doge Leonardo Donà farà il primo spozalizio del mare con il bucintoro secentesco, riconoscibile per gli speroni triangolari quasi identici e una serie di telamoni a sostegno del tiedo poppiero.

L'ULTIMO BUCINTORO

L'ultimo bucintoro è quello settecentesco che vedrà la fine della Repubblica, immortalato nelle splendide tele del Canaletto del Guardi e degli altri vedutisti veneziani.

L'ordine del Senato di costruire il nuovo bucintoro, visto lo stato di degrado del vecchio più volte riparato, è datato 15 marzo 1704. Al concorso per la costruzione si presentarono quattro maestranze con altrettanti modelli fra cui fu scelto quello di Stefano de Zuanne o Conti, grande proto e autore, nel 1686, di un importantissimo manoscritto di architettura navale nel quale sono riportati misure e sestì di un grande numero di imbarcazioni.

I lavori iniziarono nel 1722 e, dopo alterne vicende, fu varato 12 gennaio 1728 sotto il dogato di Alvise Mocenigo. Purtroppo possediamo poche informazioni sia riguardo le tecniche di costruzione sia riguardo i modelli che, non lo dimentichiamo, erano veri e propri progetti e non semplici e decorativi soprammobili.

Il modello più imponente del bucintoro è quello attualmente conservato al Museo Storico Navale di Venezia.

Fu commissionato dal marchese Amilcare Paolucci delle Roncole, Comandante Superiore dell'Imperiale Regia Marina, alle maestranze dell'Arsenale che lo realizzarono, si dice, seguendo le indicazioni contenu-

te nell'opuscolo già citato *La nuova regia su l'acque*. Riferisce lo Jal che il modello fu iniziato nel 1835 e terminò con la doratura nel 1841. Il varo fu celebrato da un fascicolo intitolato *Il bucintoro di Venezia*, con i tipi di Luigi Plet, Venezia, stampato nel 1837.

SIMBOLOGIE NELLO SCAFO

Descrivere lo scafo non è semplice, data l'abbondanza di sculture e intagli che lasciavano libera solo l'opera viva. Iniziando dalla prua c'erano due speroni, il più grande rappresentava il mare - forse a sottolineare una supremazia sul Mediterraneo che era già rimpianto - incrostato di alghe e conchiglie, sul quale stavano due putti in lotta simboleggianti l'uno la guerra e l'altro la pace e, nell'atto di spiccare il volo, un leone "ben nodrido". Al di sotto, un altro sperone più piccolo rappresentava la terra con erba, rocce e uno zefiro soffiante. Sulla prua vi erano due grandi figure scolpite simboleggianti il Po e l'Adige, fiumi principali del "dogado", che versavano da due anfore (sembra anche fisicamente) acqua in mare. La parte più preziosa era senza dubbio il gruppo scultoreo posto sulla prora dove figuravano, sopra una grande conchiglia, la Giustizia con bilancia e spada protetta da

un ombrello e, ai suoi piedi, la Pace con la colomba sul capo e l'ulivo in mano. Saliti a bordo da uno dei due ingressi posizionati sulla cosiddetta palmata, si poteva ammirare sulla parete posteriore del gruppo scultoreo una pelle di leone sulla quale erano il sole risplendente, lo zodiaco relativo alla nascita di Venezia e più sotto la scritta *Antonii Corradini Sculptoris Inventum*, celebrante l'inventore delle decorazioni. Voltandosi poi verso poppa il colpo d'occhio doveva essere eccezionale. Sotto un arco decorato con figure e stemma ducale che sovrastava una gigantesca statua di Marte si apriva una sala lunga 23 metri e divisa in due per chiglia, con il pavimento intarsiato di legni pregiati, il soffitto scolpito e dorato e con gli stalli dei dignitari incorniciati a murata da una finestra ad arco sostenuta da cariatidi. In fondo, sopraelevato di due gradini, si trovava il gabinetto ducale decorato, sulla parte alta delle pareti laterali, con gli stemmi di cinque Provveditori e di cinque Patroni dell'Arsenale, e in basso, sugli schienali, con tarsie illustranti i lavori che si svolgevano all'interno dell'Arsenale. Nella parte poppiera vi era il trono ducale attraverso il cui schienale apribile il doge lanciava in mare l'anello dello sposalizio.

Tutto il soffitto era suddiviso in pannelli all'interno dei quali vi erano bassorilievi raffiguranti le virtù, le arti liberali, i mesi dell'anno e le ore del giorno e il cui elenco, accurato e lunghissimo, si trova nel già citato *La regia su l'acque*. Tutte le decorazioni, come quelle delle gondole, erano tratte dalla mitologica classica pagana e non vi erano simboli cristiani a esclusione delle virtù.

Unica decorazione non mitologica, due bassorilievi posti a poppa, nei quali erano scolpite le arti dell'Arsenale: a destra i "marangoni", cioè i maestri d'ascia, alla sinistra, l'altra importante corporazione dei "calafai", i calafati diretti entrambi dai rispettivi capi d'opera e dal proto.

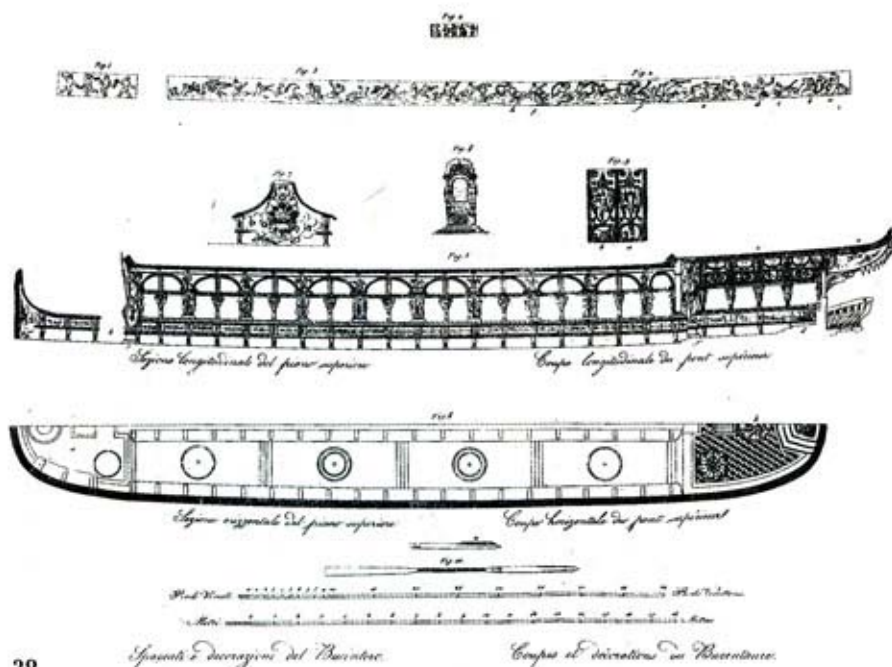
La copertura o "tieno" era rivestita di velluto "cremisino", cioè rosso acceso, e nel punto d'unione fra le due coperture era piantato un pennone con a metà altezza lo stemma del doge regnante e sulla cui cima garriava il gonfalone di San Marco.

Ai piedi del pennone stava l'ammiraglio dell'Arsenale Pasqualino Bissoni che dirigeva la rotta, mentre l'ammiraglio del porto del Lido era a prua e quello di Malamocco a poppa vicino al timone. All'estremità poppiera, appeso sotto il tieno piccolo, vi era lo "strascico", un drappo di tessuto prezioso e decorato che era lasciato, come si usa ancora, galleggiare nell'acqua.

LE MODIFICHE

A proposito del timone, nei modelli coevi e nel disegno del Fileto, la poppa del bucintoro è curva e rientrante (definita "alla faustina" in onore del famoso proto dell'Arsenale Vettor Fausto). In seguito fu trasformata - anche nelle navi già costruite - in rettilinea e chiamata "alla ponentina".

Proprio Stefano de Zuanne fece la maggior parte di queste modifiche ma non alterò mai il bucintoro. Per inciso, un timone, in



A SINISTRA, PARTICOLARE DEL PONTE SUPERIORE DEL BUCINTORO SETTECENTESCO (DA *IL BUCINTORO DI VENEZIA*, 1837).

questo modo, lavora con molta difficoltà e la testa più che ruotare si inclina lateralmente come del resto fa anche la punta inferiore della pala che si sposta da una parte all'altra della chiglia. Della stiva non sappiamo nulla ma di certo doveva contenere locali dove riporre attrezzature di servizio e generi di conforto per gli ospiti ma, soprattutto, una pesante zavorra per controbilanciare gli enormi pesi dei ponti superiori. All'esterno il primo livello, sopra una fascia decorata con festoni intagliati, era traforato da 25 aperture per lato, 21 riservate ai remi e un paio, a poppa e a prua, per le cime d'ormeggio, di traino e per le ancore. I remi erano lunghi 32 piedi, circa 11 metri, con quattro uomini che tiravano contemporaneamente un solo remo su una particolare impugnatura traforata detta galossa da cui il nome della voga "alla galossa" o "a scalcio". Si trattava di una voga diversa da quella delle origini quando ogni vogatore aveva il proprio remo corto o sensile.

LO SPOSALIZIO DEL MARE

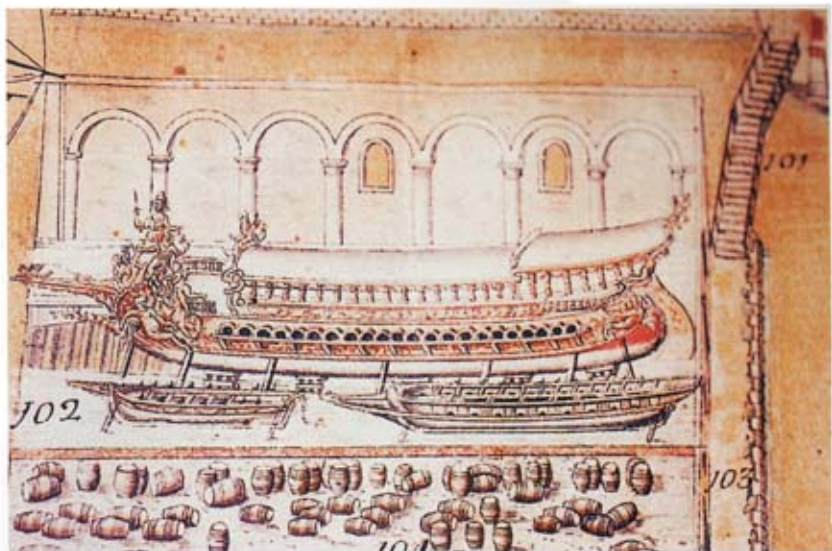
Non doveva essere facile manovrare e intendersi fra gli equipaggi delle barche che trainavano il bucintoro: l'ammiraglio in cima il tetto, il timoniere che vedeva solo lo schienale del doge e i vogatori che non vedevano nulla. Si cercava di navigare solo con bel tempo, poiché, per quanto ridossata sia la laguna di Venezia, non mancano brevi ma violenti temporali con raffiche di bora, garbin o scirocco. Molte volte, per esempio, come riportano le cronache, si preferì rinunciare alla cerimonia per non mettere a repentaglio gli illustri ospiti. Alla vigilia di ogni cerimonia si ripristinava lo scafo, che era stato sullo scalo per un anno. Il fasciame delle barche in legno, infatti, si restringe asciugandosi e perde la tenuta stagna conferita dal calafataggio. Bisognava, come si fa ora, riempirlo d'acqua fino a quando il legno tornava a gonfiarsi e ripetere il calafataggio prima del varo. Una volta in acqua, si riposizionavano presumibilmente la zavorra, le decorazioni mobili e i preziosi tessuti di rivestimento. La cerimonia prin-

cipale, nelle quali si usava il bucintoro, era quella dello sposalizio del mare nel giorno della Sensa o Ascensione, festa derivata, come tante altre, da un rito pagano trasformato poi in una cerimonia cristiana.

GLI "INVITATI" ALLA CERIMONIA

Il bucintoro giungeva in piazza San Marco con già a bordo i tre ammiragli, i protti, i sottoprotti, i capi d'opera e tutte le cariche minori dell'Arsenale. Poi si imbarcava un lungo corteo composto da 50 pubblici commendatori con otto stendardi: due bianchi, due rossi, due cerulei e due viola; sei trom-

bettieri, tre pifferi, dieci scudieri. Indi il cavaliere di Sua Serenità, il Capitano Grande e lo Scalco Maggiore. Seguivano il Chierico, il Maestro di cerimonie, sei Canonici, due Gastaldi Ducali, quattro Segretari del Senato, il Cappellano del doge. Poi preceduto da due Cancellieri inferiori e dal Cancellier Grande, entrava il Serenissimo Principe con gli ambasciatori e con i simboli della sua carica: l'ombrello, lo scranno, il cuscino e lo stocco. Seguivano ancora tutta una serie di cariche e di magistrature dai nomi suggestivi che fanno impazzire chiunque tenti di fare ordine in una serie così complessa di competenze



IN ALTO, IL BUCINTORO SETTECENTESCO NELL'ARSENALE PRIMA DELL'ARRIVO DEI FRANCESI. QUI SOPRA, IL BUCINTORO DOPO IL SACCO DELL'ARSENALE. PARTICOLARE DELL'ACQUERELLO DELL'ABATE MAFFIOLETTI.

incrociate: Giudice del Proprio, i tre Capi dei Quaranta, tre Avogadori di Comun, tre capi del Consiglio dei Dieci, due Censori, il reggimento dell'Arsenale, Provveditori di Comun, Sopra Gastaldo, Sanità, Rason Vecchie, Rason Nuove, Sopra Camere, Camerlenghi di Comun, Sopra Conti, Sopra Uffici, Sopra Dazi, Legne, Cattaver, Dieci Savi, Castellano di San Felice di Verona, quello di Brescia, Official di Malamocco, Podestà di Murano, Podestà di Torcello e infine il capitano della nuova cittadella di Corfù.

IL BANCHETTO

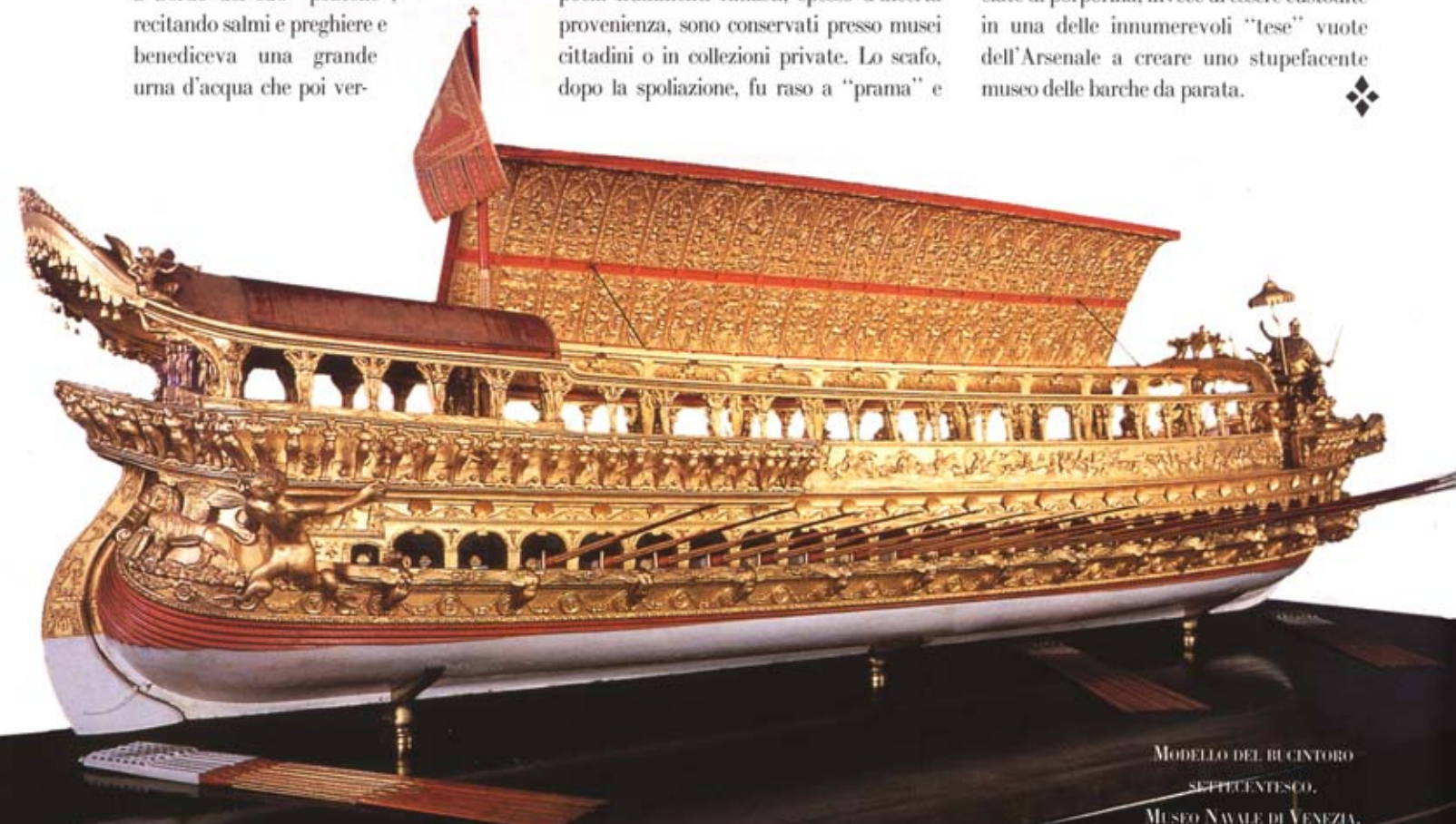
Partiti da San Marco e attornati da tutta la flotta che "faceva spalliere", cioè salve d'artiglieria, passavano di fronte alla cappella della Vergine dell'Arsenale e giunti all'isola di Sant'Elena ricevevano la visita del Patriarca che offriva al doge una colazione di castagne e acqua. Il Patriarca proseguiva a bordo del suo "peatone", recitando salmi e preghiere e benediceva una grande urna d'acqua che poi ver-

sava in mare. Un particolare curioso: a poppa del bucintoro aveva il privilegio di farsi trainare la "peota" dei Nicoloti, cioè la barca di rappresentanza dei pescatori che abitavano nella parrocchia di San Nicolò dei Mendicoli. Giunti all'imboccatura del porto del Lido, fra i due Castelli, il doge gettava in mare un anello pronunciando la frase di rito: *in signum veri perpetique dominii*. Si assisteva poi a una solenne funzione nella chiesa di San Nicolò e, alla fine, si rientrava a San Marco per un lauto banchetto.

Durante la caduta della Repubblica nel 1797, gli invasori francesi misero fuori uso tutte le navi dell'Arsenale che non ritennero opportuno riutilizzare affondandole, spezzandone la chiglia o facendole precipitare al suolo togliendo i puntelli che le sostenevano sugli scali. Non toccò sorte migliore alla nostra reggia che fu spogliata di tutti gli arredi e delle sculture poi bruciate nell'isola di S. Giorgio per ricavarne metalli preziosi. I pochi frammenti rimasti, spesso d'incerta provenienza, sono conservati presso musei cittadini o in collezioni private. Lo scafo, dopo la spoliazione, fu raso a "prama" e

posto a guardia del porto di Chioggia, una delle tre imboccature che collegano la laguna di Venezia al mare Adriatico, armato con 10 cannoni da 24. Fu poi usato come bagno penale galleggiante per ergastolani, ormeggiato presso il Paludo di S. Giorgio e infine distrutto nel 1824. Riflettendo sulla scarsità di informazioni e reperti rimasti, non si può non ricordare con rammarico che almeno fino al 1728 all'interno dell'Arsenale, si trovavano *Il bucintoro più vecchio e anche staltro desmeso*, oltre naturalmente all'ultimo bucintoro in attività, come annota Antonio da Nadal nella sua pianta dell'Arsenale. Dei tre bucintori sopravvissuti solo uno fu distrutto dai francesi, gli altri forse furono utilizzati come legna da ardere.

Quello della conservazione è un concetto duro ad attecchire, se anche adesso le "bissone" da parata, usate nella sfilata della Regata Storica e vecchie di cinquant'anni, continuano a essere rattoppate e impiastriate di porporina, invece di essere custodite in una delle innumerevoli "tese" vuote dell'Arsenale a creare uno stupefacente museo delle barche da parata.



MODELLO DEL BUCINTORO
SEPPICENTESCO.
MUSEO NAVALE DI VENEZIA.