

Archeo Venezia

LE NAVI VENEZIANE

**"IN CRISTI NOME AMEN CORENDO L'ANNO 15.. VEN QUA ...
GALLION ...CHIO VENUTO DA NAPOLE DE ROMANIA ET GE
MOR SUSO IL PATRON CHIAMATO MISSE PIERO GRINTA
CON OTTO C. PAGNI MORTI DEL MORBO ..."**

Nell'isola del Lazzaretto Nuovo a Venezia, lungo le pareti del cinquecentesco *Teson Grande*, si conservano molte testimonianze, come questa, di navi arrivate da vari porti del Mediterraneo e confinate "in contumacia" nell'isola perché sospette di peste.

Sono scritte e disegni di mercanti e marinai che, insieme a quelle dei guardiani e dei *bastazi* (facchini) addetti all'espurgo delle mercanzie, costituiscono un singolare "corpus" storico-etnografico, un patrimonio unico e quasi intatto, meritevole di grande attenzione.

Vi sono racconti di viaggi, dediche, invocazioni, maledizioni, messaggi disperati e misteriosi, lasciati dai sospetti portatori del morbo, giunti per la maggior parte sul finire del 1500 - cioè nel periodo di massima espansione dell'impero commerciale veneziano e anche di grandi epidemie -, da Cipro, Costantinopoli, Spagna, Grecia, Dalmazia, Alessandria d'Egitto.

Sono segni e memorie che, insieme agli altri numerosi reperti di varia provenienza presenti in isola, suscitano stupore, curiosità e una serie di interrogativi.

Quali erano quindi queste navi che giungevano al Lazzaretto Nuovo?

Che avessero propulsione a remi o a vela, le navi erano focolai privilegiati per malattie e infezioni: precarie condizioni di vita e di igiene, alimentazione scadente, soste nei porti di paesi lontani, erano elementi debilitanti e ad alto rischio. Era dunque prassi semplice ed efficace quella dell'isolamento. Sappiamo che in caso di sospetto le navi, prese in consegna dai soldati del Magistrato alla Sanità, venivano condotte al Lazzaretto Nuovo, issando una bandiera gialla (poi diventato segnale internazionale) per indicare il pericolo di malattia contagiosa a bordo. Considerati i bassi fondali, probabilmente non riuscivano ad arrivare direttamente fino agli approdi dell'isola; più verosimilmente, le merci venivano trasbordate con *peate* o barche più piccole e le navi stazionavano nei canali vicini, approfittando del periodo se necessario per fare *carena*, data l'usura cui era sottoposta la parte immersa dello scafo.

Ma come erano fatte queste navi usate dai veneziani per il trasporto delle spezie e degli altri prodotti?

Purtroppo, degli innumerevoli tipi di imbarcazioni, da guerra o da carico, protagoniste dell'esclusivo commercio millenario tra Oriente e Occidente che tanta ricchezza produsse per la città Serenissima, ai nostri giorni dobbiamo ammettere, in realtà, di sapere assai poco.

Di galee o galeoni, *galie da mercado*, navi *coche*, ecc. non si è conservato nessun esemplare, ad eccezione della nave di Contarina scoperta nel 1898 e poi perduta, e del sito di S. Marco in Boccalama in Laguna attualmente in fase di recupero. Mancano dati (disegni, modelli, ecc.) per ricostruire la fisionomia delle linee e degli scafi. Si ignorano in gran parte tecniche e tipologie.

Dopo la caduta della Repubblica i disegni e i piani di costruzione dell'Arsenale sono andati completamente dispersi e anche dei numerosissimi cantieri privati presenti un tempo a Venezia non si sa praticamente nulla.



Nave a due alberi (Galeone)

**"... CHE VENE DA COSTANTINOPOLI ALI 11 MARZO CHE DIO
LA SALVI E MANTEGNA ET ANTONIO DETTO ROI E MI ZENO
PLANTA O SCRITTO"**

Iscrizione e disegno di fine sec.XVI nel *Teson Grande*

Venezia sembra aver perso memoria del proprio passato di città marinara.

Lo stesso storico Arsenale veneziano, invece di essere Museo di se stesso e, come altri arsenali nel Mediterraneo, motivo di prestigio per la città, è ridotto, incredibilmente, in stato di abbandono.

Per stimolare un dibattito e offrire un contributo sul tema, anche quale associazione aderente al Comitato di coordinamento per l'istituzione di un Museo Nazionale di Archeologia, Storia ed Etnografia Navale nell'Arsenale di Venezia, abbiamo voluto dedicare questo numero di *Archeo Venezia* all'argomento, affidando al socio Massimo Giacomazzo, modellista storico navale, appassionato cultore della materia, il compito, non facile, di delineare sinteticamente la storia della secolare produzione marinara veneziana.

LE NAVI VENEZIANE

Quando fu scoperto il relitto di Contarina nei pressi del delta del Po, l'archeologia italiana ebbe a portata di mano un rarissimo reperto di nave medioevale, per giunta di costruzione locale e tutto sommato in discreto stato di conservazione. Oltre al fondo dello scafo, infatti, le costole si innalzavano per un importante tratto laterale e un pezzo intero della fiancata con le sue interconnessioni col ponte di coperta si era conservato nel fango.

Purtroppo erano altri tempi e così, dopo una serie di lastre fotografiche e rilevamenti delle forme, il prezioso materiale andò bruciato.

In un angolo al Museo Storico Navale di Venezia ne è visibile una preziosa ricostruzione in scala, che però non è in grado di soddisfare la curiosità del visitatore: curiosa fatalità, mentre schiere di studiosi si sono premurati di dare un volto preciso alle navi veneziane ricavabili dagli stereotipati mosaici della Basilica di San Marco, quasi nessuno ha completato a matita la sagoma del veliero a due alberi di 800 anni fa, che, forse a causa delle sue dimensioni, appena 20 metri, è stato collocato nel cabotaggio costiero.

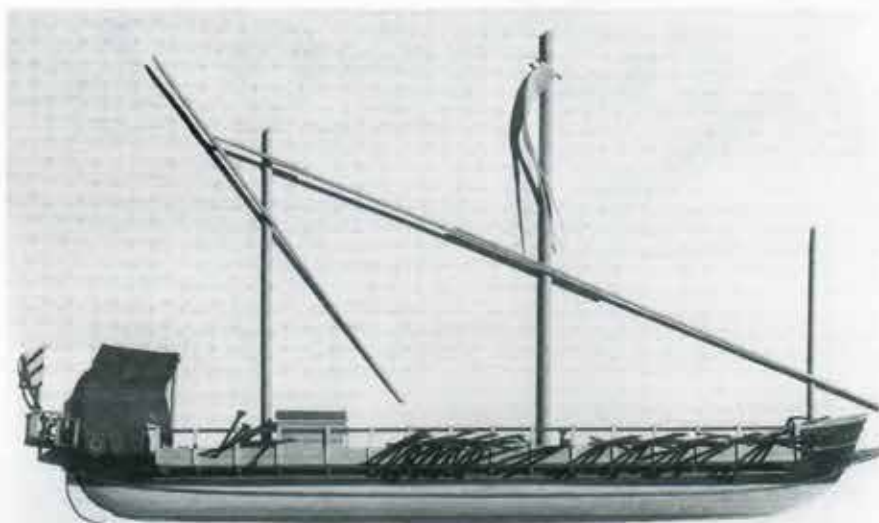
Dai calcoli desunti da cronache francesi del medesimo periodo, invece, le navi che trasportavano i Crociati in Terrasanta toccavano appena i 25 metri di lunghezza fuori tutto, mantenendo l'architettura a due alberi a vela latina: se ne può dedurre che le navi da mercanzia nel periodo aureo delle Repubbliche Marinare non erano costruzioni imponenti, fatto in apparenza abbastanza sorprendente, ma che aveva soprattutto per Venezia motivazioni ben precise, legate al particolare ambiente geografico e climatico in cui si svolgevano i commerci della Serenissima.

Rispetto alle navi da carico a vela di modeste dimensioni, chiamate generalmente **navi tonde**, decisamente più grandi erano invece nel Medioevo, a Venezia come del resto in tutto il bacino del Mediterraneo, le navi da guerra: **le galee**, spinte da più file di vogatori, in genere 100-150, i quali potevano trasformarsi all'occorrenza in combattenti.

Le galee erano navi militari, a remi, in questo modo molto più veloci e manovrabili, fornite anche di uno o più alberi per vele latine ausiliarie, ed erano costruite a Venezia nell'Arsenale, apposito cantiere organizzato e gestito direttamente dalla Repubblica, dove operavano proprie maestranze, integrabili in caso di necessità con i lavoratori dei numerosi cantieri civili.

Le galee scortavano le navi private commerciali formando dei convogli armati, le famose **mude**, con cui i mercanti veneziani percorrevano i mari in sicurezza.

In questa distinzione, fin dall'antichità, tra navi da trasporto a vela (onerarie) e navi da guerra a remi (galee), faceva eccezione, nel Medioevo, una nave veneziana



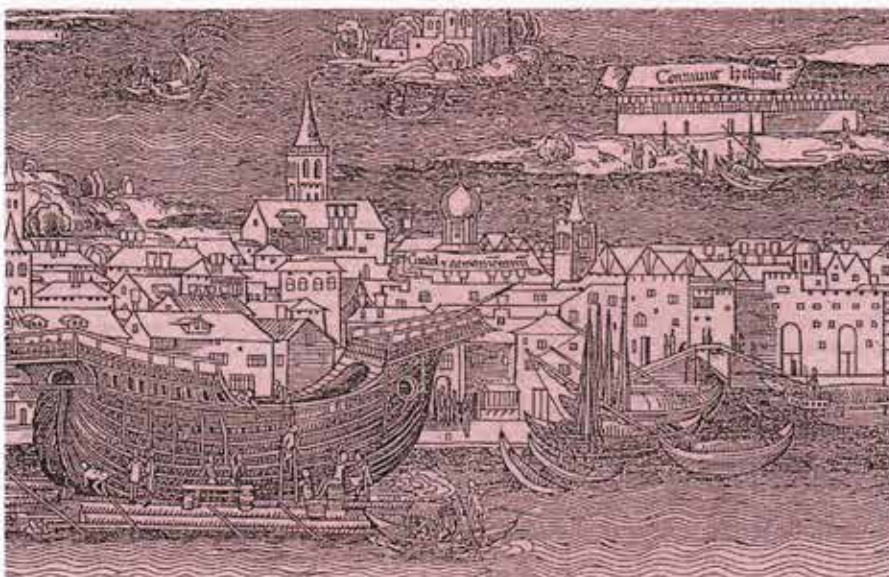
Galea grossa da merchado. Ricostruz. di Massimo Giacomazzo (dalla Veduta prospettica di Venezia di E. Reuwich, Magonza 1486)

molto particolare: la **galea grossa da merchado**, in uso tra il 1200 e il 1500.

Di misure rigorosamente stabilite dal governo, questa mitica *galia grossa*, detta anche *galeazza* nell'ultimo periodo, fu il fulcro del commercio più prezioso di spezie e stoffe. Aveva uno scafo sui 50 m. per 8 di larghezza con un'immersione a pieno carico di poco inferiore ai 2. Armata con 3 alberi per vele latine (il pennone di maestra era lungo una quarantina di metri) fino all'avvento dei galeoni da battaglia di fine Cinquecento era la costruzione navale più imponente del mondo allora conosciuto. Spinta in genere da 150 vogatori disposti a terzine su banchi inclinati a spina di pesce inversa (la famosa voga "alla sensile" o *terzaruolo*) era governata tramite un timone a falce poco efficace, che ruotava su 2 lunghi

agugliotti con un sistema, il *triganto*, altrettanto farraginoso; perciò erano ancora presenti i comodi remi-timone laterali. Il carico era in parte all'aperto, protetto dalle intemperie da un enorme telone, il *tierno*, che copriva parimenti il folto e talvolta infreddolito equipaggio. Non va dimenticato come a bordo fosse necessario imbarcare un notevole quantitativo di botti per l'acqua, necessaria a dissetare il motore umano della nave. L'iniziale praticità d'esercizio fu progressivamente soppiantata dagli insostenibili costi d'armamento decretandone la fine nel processo storico-sociale che seguì il Medioevo.

Ci vollero l'avvento della **Cocha** e le conseguenti innovazioni progettuali (quale il rivoluzionario timone poppiero centrale), perché i modesti bastimenti medioevali si



Cocha a poppa tonda. Dalla Veduta (part.) di E. Reuwich (cit.). Sullo sfondo il Comune Hospitale (il Lazzaretto Nuovo)

trasformassero in mezzi navali da carico altrettanto efficaci delle mastodontiche, ma poco remunerative, galee commerciali. Derivate dalla "kogge" nordica monoalbero a vela quadra, le cocche entrarono nel Mediterraneo dalla metà del Trecento incontrando tiepidi consensi nella nostra marineria. Ciò nonostante furono usate intensamente per la loro robustezza e capacità di carico; dopo i primi anni del XV secolo l'attrezzatura velica venne rapidamente implementata con una piccola latina a poppa. Si avviò così un rapido processo evolutivo che in un centinaio d'anni attraverso caravelle e caracche avrebbe portato all'avvento dei grandi velieri, galeoni e vascelli.

La *cocha* veneziana del Quattrocento manteneva solo in parte le linee del modello originario, copiando la moda del bacino occidentale (Spagna e Genova) con alto castello prodiero e proporzioni di 3 a 1 tra lunghezza e sezione mediana; l'opera viva risentiva degli ultimi influssi dall'Inghilterra e dalla costa fiamminga con prua di forma piena e sezione maestra spostata verso prua per uno scafo a goccia molto pronunciata. Queste caratteristiche sono chiaramente identificabili nelle aggraziate rotondità della barca pantofola, studio francese di fine Ottocento: mercantile disarmato e in apparenza goffo, era un robusto veliero di discreta manovrabilità e comfort con equipaggio poco numeroso: si trattava quindi di un buon vettore commerciale.

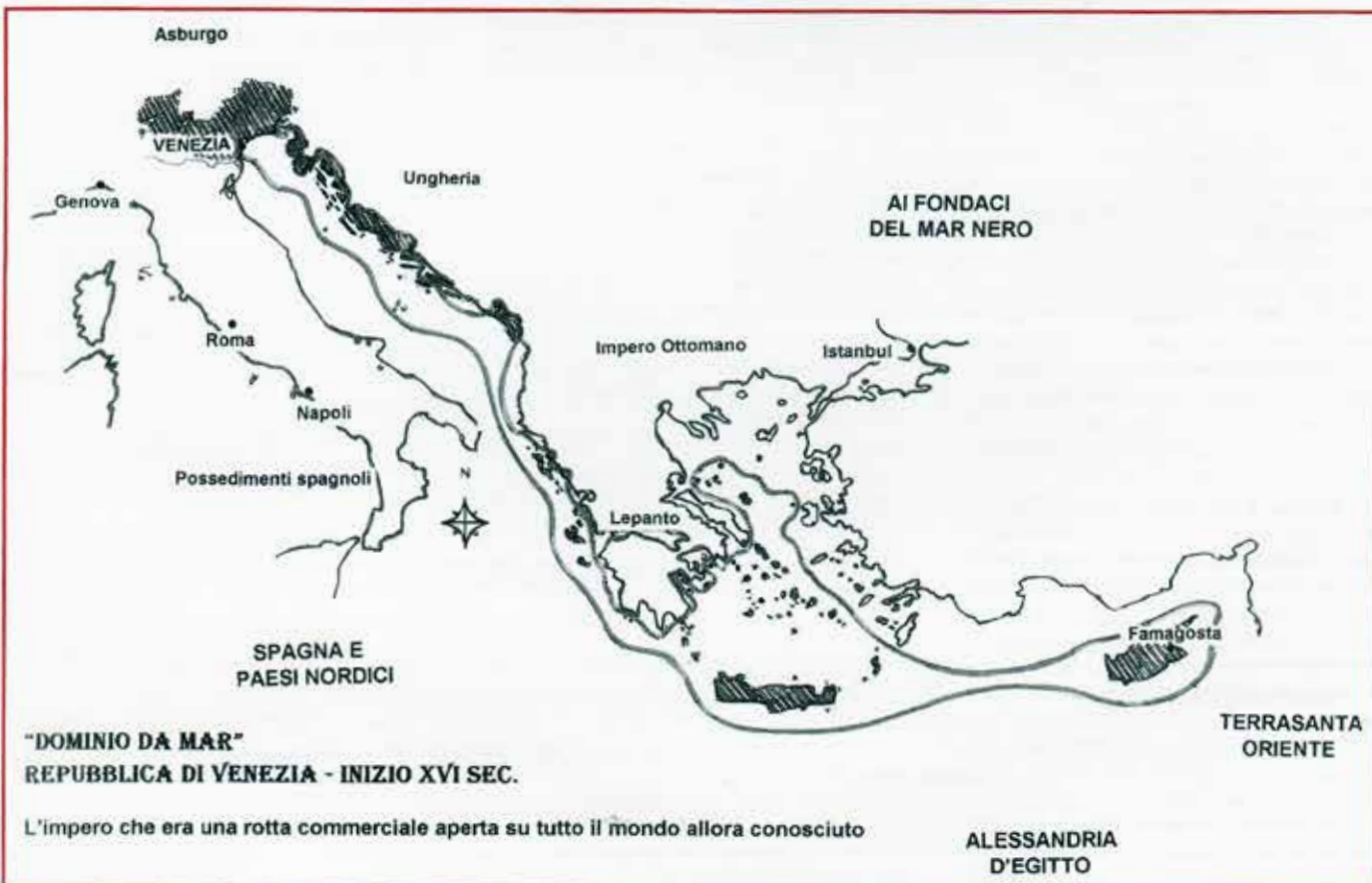


Navi ormeggiate in Bacino San Marco davanti alla sede del Magistrato alla Sanità (oggi Giardinetti Reali), da J. De' Barbari, Veduta di Venezia, Venezia AD 1500 (part.)

Un'iscrizione del "Tezon grande" nell'isola del Lazzaretto Nuovo riporta l'arrivo a Venezia di un galeone da Napoli di Romania, oggi Nauplia, città veneziana fortificata nel Peloponneso in Grecia; il veliero, un quattro alberi di 350/400 tonnellate di dislocamento, circa 41 metri di scafo con un'immissione di 3,5 fu obbligato a scontare la

quarantena nei pressi dell'isola per la consueta procedura "sanitaria".

Il "Dominio da Mar" della Repubblica di Venezia può essere definito un sistema navale integrato, il cui terminale d'arrivo per i convogli mercantili, le *mude*, era costituito dal bacino acqueo davanti a San Marco.



Una nave dopo aver scapolato le secche foranee (le dighe furono costruite molto tempo dopo) si trovava di fronte al passaggio della fortificazione di S. Nicolò di Lido (Castel Vecchio) e di Sant'Andrea (Castel Nuovo), che fungeva da spartiacque tra l'ingresso del porto e la rete di canali interni.

Secondo le usanze di allora era obbligo del capitano denunciare eventuali casi di malattie pericolose a bordo, in caso di dubbi la nave veniva inviata al *Lazzaretto Novo*, nei casi manifesti gli ammalati andavano invece trasferiti al *Lazzaretto Vecio*, ospedale vero e proprio.

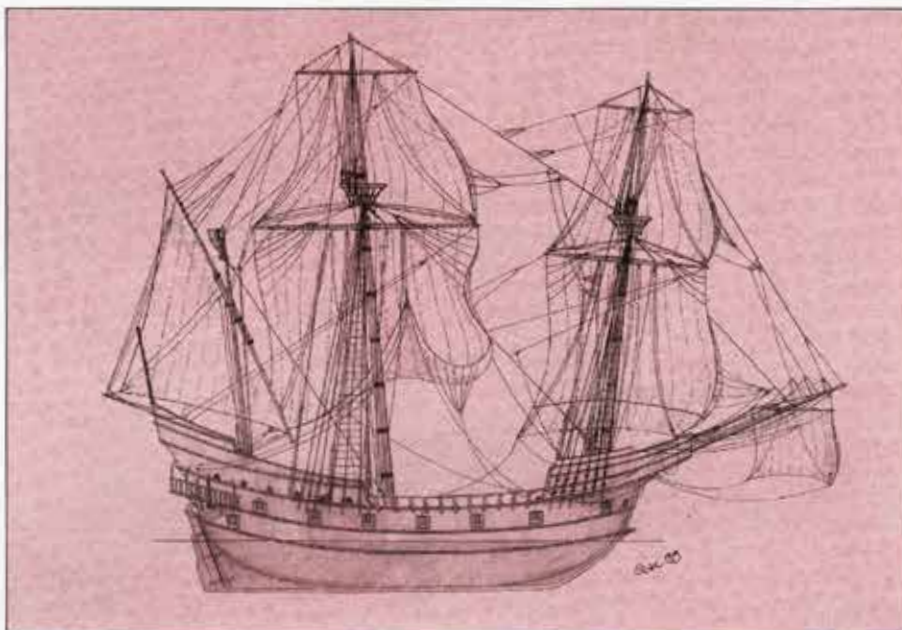
Alla rete dei commerci marittimi faceva dunque riscontro la struttura sanitaria della Repubblica, necessaria per fronteggiare le malattie, importate insieme alle spezie ed insieme ai prodotti cosiddetti d'Oriente.

Possiamo ben immaginare il caotico andirivieni al porto di Lido quando avvivavano le mude da oriente: alle *galle grosse* si alternavano le *coche* a uno o due alberi, le *goffe navi pantofola*, i *buzzi* o *burzi* da carico, i *galeoncini* e le poderose *caracche* irte di cannoni, per non parlare delle più modeste *marcigliane* e degli *uscieri* per il trasporto dei cavalli.

Elegante e funzionale, il *galion* - con cui concludiamo questa rapida panoramica sulla marineria veneziana - era un veliero puro a 4 alberi più bompresso con *vela di civada* sporgente dal castello prodiero: *trinchetto* con vela omonima sormontata dal parrochetto, maestra dotata di doppie estensioni (*bonette*) e *gabbia* manovrata dalla grande coffa a canestro. Erano tutte vele di spinta rettangolari o a trapezio, mentre sul *cassero* si innalzavano gli alberi di *mezzana* e *contromezzana* con le rispettive vele latine di manovra; un lungo timone robustamente incernierato alla poppa assicurava la governabilità aiutato da linee d'acqua particolarmente avviate.

Come lo descrisse il francese Evrand, che ne curò la ricostruzione nel 1884, indagando sulle frammentarie fonti del tempo, era una nave dotata di velatura imponente sulle cui origini veneziane ci sarebbe invero abbastanza da discutere: nel mio profilo ho cercato di adottare proporzioni leggermente meno critiche, in considerazione della grande esperienza dei mastri d'ascia o Proto dell'Arsenale.

A Venezia l'artiglieria era sempre imbarcata con parsimonia dati i costi esorbitanti e la relativa pericolosità della concorrenza navale: sul ponte di batteria del *galion* tro-



Galeone (fine sec. XVI). Disegno di Massimo Giacomazzo

vavano quindi posto 14 colubrine ben spaziate, accompagnate in battaglia da un consistente numero di bocche da fuoco impennate su forcelle a murata. Nella capace stiva trovavano posto mercanzie relativamente deperibili e di buon valore commerciale quali grano, olio e sale.

Quando De' Barbari incise la sua "Veduta" non si trattava di stabilire se a chiudere il Medioevo fossero state la caduta di Bisanzio (1453) o le nuove scoperte geografico-commerciali del XV secolo, bensì di tentare di capire se e fino a quando la struttura dell'impero mercantile veneziano sarebbe riuscita ad adattarsi alle innovazioni anche tecnologiche necessarie per rimanere competitivi sulle vie oceaniche.

Il progressivo affievolirsi del potere commerciale, causato essenzialmente dalla presenza sempre più forte dei Turchi nel Mediterraneo orientale, e la crescente importanza del "Dominio da Terra" significarono per Venezia la perdita della propria funzione storica e gradualmente anche della vocazione marinara.

L'insabbiamento dei canali d'accesso del porto di Lido e di tutta l'area di laguna comprendente anche il Lazzaretto Nuovo, ne fu il simbolo tangibile alla fine del Settecento.

Massimo Giacomazzo

PER SAPERNE DI PIU'

C.A. LEVI, *Navi Venete*, Venezia 1892, rist. Filippi ed. 1983

B. LANDSTROEM, *La nave*, Martello ed. 1961

G.B. RUBIN DE CERVIN, *La flotta di Venezia*, Automobilia ed., Milano 1985

Conway's History of the Ships, J. Morrison 1995

- *The Age of the Gallery*
- *Cogs, Caravels and Galleons*

G. PENZO, *Navi veneziane*, Lint ed., Trieste 2000



lazzaretto novo

ARCHEOVENEZIA

Trimestrale di informazione culturale
Archeoclub d'Italia
sede di Venezia
Pubblicazione riservata ai Soci

Sede 30121 VENEZIA
Cannaregio 1376 A
tel. e fax 041 710515

Lazzaretto Nuovo
tel. 041 2444011
fax 041 2444010

Anno XI, n. 1-2, giugno 2001
Aut. Trib. di Venezia n. 1050 del 25/2/1991

Tiratura di questo numero copie 2000

Ha collaborato:
Massimo Giacomazzo

Stampa:
Tipografia Luigi Salvagno - Venezia

Direttore Responsabile
Donato Belgioioso
Direttore
Gerolamo Fazzini