

Mariégole, 4

Le *mariégole* sono il corpus statutario e normativo che – in epoca veneta – regolava fin dalla loro istituzione la vita e le attività di una confraternita, di una “scuola” di devozione o di una corporazione di mestiere. Il nome dato alla collana sottende l’approccio, al contempo diacronico e pluridisciplinare, che s’era inteso dare fin dal primo fortunato volume, dato alle stampe nel 2007 in occasione del 700° anniversario dello statuto dell’arte dei remèri di Venezia e riedito in versione ampliata due anni dopo. Un approccio per molti aspetti inedito, al quale hanno concorso in fruttuoso reciproco dialogo storici e specialisti delle più diverse discipline a fianco degli artigiani-artisti che, in prima persona o tramite interviste mirate, hanno saputo tramandare tecniche, consuetudini e tradizioni del proprio mestiere; analoghi intenti ed esiti ha saputo offrire il volume *Con il legno e con l’oro*, che ripercorre le plurisecolari vicende delle arti dell’ornato; dagli intagliatori in legno ai doratori, dai *marangoni da case* ai *battiloro*. Non a caso queste intraprese editoriali sono state promosse dagli ultimi tenaci artigiani lagunari delle diverse specializzazioni lavorative che concorrono alla costruzione della gondola e dei suoi corredi: dai fonditori agli *squerarioli*, dai fabbri ai doratori, dai *passamanèri* ai *remèri* agli intagliatori. Il taglio pluridisciplinare della collana viene riproposto con rara efficacia anche in questo quarto sorprendente volume, benché esso sia – a differenza dei precedenti – opera di una sola persona. Il che va a ulteriore merito di Gianfranco Munerotto che ha saputo sposare alla sua lunga esperienza di restauratore di opere d’arte e di disegnatore di alto livello una sistematica indagine sulle fonti archivistiche, molte delle quali, qui edite per la prima volta, rappresentano novità assoluta per la storiografia veneziana.

Giovanni Caniato

I colori della marineria veneziana

Con il patrocinio di:



ISBN 978-88-8314-979-5

© 2019 Cierre edizioni
via Ciro Ferrari 5, 37066 Sommacampagna, Verona
tel. 045 8581572, fax 045 8589883
edizioni.cierrenet.it • edizioni@cierrenet.it

Gianfranco Munerotto

I colori della marineria veneziana

Dalla Repubblica
alle soglie del XX secolo

CIERRE EDIZIONI

SOMMARIO

11	Presentazione, <i>Ammiraglio Lorenzo Sfera</i>
13	Introduzione
<hr/>	
19	Le tecniche e i materiali
25	<i>I pigmenti</i>
28	<i>Le dorature</i>
<hr/>	
31	La marineria d'altura
33	<i>Le navi tonde. Dal XV al XVI secolo</i>
40	<i>Le navi lunghe. Dal XIV al XVIII secolo</i>
52	<i>Lacune documentarie</i>
86	<i>Le galeazze</i>
94	<i>I remi</i>
96	<i>L'Armata grossa. Galioni e vascelli dal XVI al XVII secolo</i>
118	<i>Una singolare particolarità</i>
126	<i>La colorazione degli interni</i>
131	<i>Il tramonto della Veneta Marina: XVIII secolo</i>
<hr/>	
157	La marineria minore
157	<i>Il naviglio di piccolo cabotaggio</i>
172	<i>Le imbarcazioni fluviali</i>
182	<i>Le barche per trasporto pubblico</i>
196	<i>Le barche cittadine</i>
206	<i>Le imbarcazioni da pesca</i>
<hr/>	
223	Bandiere e vele
223	<i>Le bandiere sulle navi</i>
254	<i>Decorazioni delle vele</i>
<hr/>	
265	Conclusione
<hr/>	
269	Documenti
289	Glossario
297	Fonti e bibliografia
300	Indice dei nomi
302	Referenze fotografiche

Ringraziamenti

Come sempre, più un'opera è consistente e più l'autore rimane in debito di riconoscenza con molte persone; per lo più sono amici e colleghi studiosi, ma essenziale è stato il contributo dei funzionari di istituzioni, archivi e biblioteche che a vario titolo si sono prodigati non solo per dovere ma, di gran lunga, per sincero entusiasmo.

Non mi resta quindi che elencare, semplicemente in ordine alfabetico per accomunarli nel mio profondo ringraziamento, coloro che riesco a nominare, comprendendovi però idealmente tutti quelli che, anche in forma indiretta o con un semplice atto gentile, hanno reso possibile il completamento di questa per me affascinante e impegnativa ricerca.

Nell'ambito delle istituzioni culturali, per il Museo e la Biblioteca Correr cito quindi il responsabile, Andrea Bellieni, poi Dennis Cecchin e Rossella Granziero; per la Biblioteca Querini Stampalia, oltre alla disponibilità della Direzione, Cristina Celegon e Angela Munari; per l'Archivio di Stato di Venezia, Giovanni Caniato; sollecito e cortese anche il Servizio cerimoniale dell'Ateneo patavino, nella persona di Lucia Lionello; data l'importante presenza della Marina Militare nel campo storico marittimo cittadino, ringrazio i comandanti dell'Istituto di Studi Militari Marittimi, l'ammiraglio Marcello Bernard e il contrammiraglio Maurizio Ertreo, il maresciallo luogotenente Nicola Cefali del Collegio Navale Morosini, il presidente del Circolo Ufficiali MM di Venezia, capitano di vascello Giovanni Maria Galoforo; per il Museo Storico Navale di Venezia il direttore capitano di fregata Agostino Fedrigo, i marescialli Giovanni Doro e Alvisè Rossi; e infine un riconoscente commiato all'ex direttore ammiraglio Lorenzo Sferra, che ci ha recentemente lasciato.

Sono poi debitore di preziosi aiuti e consigli, da parte degli amici e studiosi Christophe Austruy, Mauro Bondioli, Guido Candiani, Giovanni Caniato, Luigi Divari, Antonio Fabris, Roberto Ferruzzi, Ugo Pizzarello, Alberto Secco e Guglielmo Zanelli; con un ultimo commosso saluto a Maria Pia Pedani.

a mio padre

PRESENTAZIONE

È con vero piacere che mi accingo a scrivere queste brevi note d'introduzione ad un libro che considero unico per la specificità degli argomenti, mai trattati finora in maniera così esauriente e, direi, così... accattivante, specie per coloro, tra i quali certamente mi inserisco, interessati e, aggiungerei, affascinati dalla storia della marineria veneziana nei suoi vari aspetti, e in particolare in quello dei colori e decorazioni delle sue navi, dalle più piccole alle maggiori.

È una sorprendente carrellata in questo particolare mondo, unica per conoscere le tecniche pittoriche antiche e moderne, e gli intagli e decorazioni, questi ultimi spesso utilizzati per definire lo "status" di un comandante o della nazione stessa. Nel libro si parla anche, ed è quanto meno stupefacente, di "guerra psicologica" nell'uso del colore rosso, che assume una caratteristica fondamentale, soprattutto nella Marina Veneziana per comunicare all'avversario la presenza di una nave da combattimento.

Un capitolo importante è anche dedicato alle bandiere e alle decorazioni delle vele. Il libro è anche eccezionalmente ricco di riproduzioni pittoriche provenienti da musei veneziani, da musei di varie parti del mondo, da collezioni private nonché di bellissimi e precisi disegni dell'Autore stesso. Non mancano, poi, interessanti immagini fotografiche di naviglio minore tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo.

Insomma, come già detto, un libro unico, sorprendente, che ha veramente colmato una lacuna nella storia, forse un po' insolita, dei colori e delle decorazioni usati nelle varie marinierie, soprattutto in quella veneziana. Un libro, in definitiva, che forse in molti aspettavamo e che ora plaudiamo, con ammirazione, al suo Autore.

Ammiraglio Lorenzo Sferra
Già direttore del Museo Storico Navale di Venezia

INTRODUZIONE

Nel corso della storia l'uomo ha sempre sentito l'esigenza di colorare le imbarcazioni su cui navigava: sia per farsi semplicemente notare in lontananza da amici e nemici – tingendo spesso anche le vele – sia per ragioni scaramantiche o apotropaiche. Gli “occhi” presenti sulle prue fin dall'antichità, o semplicemente l'immagine del Santo tradizionale, sono sempre stati visti come una protezione nel caso di avversità climatiche; infine, si colorava anche solo per pure ragioni estetiche o di rappresentanza, con esempi in tutte le culture.

Venezia e i suoi marinai non sono sfuggiti a questa spinta naturale, quindi navi e barche nate in laguna hanno sempre sfoggiato, quale più o quale meno, particolari colorazioni o decorazioni; e in tale contesto citare il *Bucintoro* è fin troppo scontato.

Il mondo millenario della marineria veneziana è studiato a fondo da secoli e i più diversi aspetti tecnici o storici sono stati approfonditi in modo quasi esaustivo; ritengo però che possa essere utile una ricerca specificamente indirizzata all'esame delle varie tipologie di colorazione sia delle navi veneziane come delle semplici barche pescherecce o lagunari.

Questa ricerca si basa solo sull'esame dei documenti e dell'iconografia storica coevi alle epoche trattate, per essere al riparo da informazioni fuorvianti o tradizioni infondate, pur accettando in tal modo enormi lacune relative a periodi antichi e anche storicamente molto importanti. Le difficoltà documentarie sono del resto dovute al fatto che annotare i colori di una nave, o il loro costo, non fu certo il primo tra i pensieri dei responsabili che si preoccupavano piuttosto della capacità di carico, o del costo dell'intera nave e dell'equipaggio; gli stessi *proti*

o *squerariòli*¹, nei loro rari disegni indicavano sostanzialmente linee e qualità nautiche, e solo in epoca tarda disegnarono le loro proposte anche esteticamente.

Il nostro testimone d'eccellenza è invece il Pittore: per il suo scopo rappresentativo una colorazione vivace è importante da citare, e può avere un ruolo nel contesto cromatico del dipinto; perciò in questa ricerca grande parte ha avuto l'iconografia pittorica, che per fortuna a Venezia non manca. Ovviamente ogni opera va analizzata attentamente, per non lasciarsi ingannare dall'eventuale propensione di un artista a proporre colorazioni poco plausibili o magari derivanti da sua disinformazione.

Per valutare meglio l'affidabilità storico-tecnica degli artisti che sono stati scelti per questo studio, si possono distinguere tre categorie tra i dipinti utili al nostro scopo:

Dipinti di veduta

La pittura “di veduta” si sviluppò proprio con intento illustrativo, poiché i dipinti dovevano costituire una “fotografia” del luogo rappresentato; per questo gli autori furono molto scrupolosi nel rilevare tutti i particolari – oltre a popolare le loro opere di vivacissimi personaggi per movimentare gli ambienti – e quando essi mostrano un porto la loro attenzione alle imbarcazioni è spesso assai acuta. La qualità delle riproduzioni dipende certamente dalla maestria degli artisti, e tra questi assolutamente primeggia Giovanni Antonio Canal, il *Canaletto*², la cui

1. Alcuni termini tipici o tecnici, che potrebbero non essere noti, sono riportati in corsivo e meglio definiti nel *Glossario* di p. 289.

2. In questo contesto ovviamente non ci saranno affatto considerazioni relative alla qualità artistica del singolo autore, intesa come poesia della forma, perché esula totalmente dagli intendimenti della ricerca, ma è indubbio che un artista di grandi capacità tecniche e di comprovata attenzione

meticolosità nel registrare le variazioni del tessuto urbano è ben nota. Nel nostro campo i suoi dipinti costituiscono veramente un campionario delle navi e imbarcazioni che popolavano le acque veneziane, e vedremo che anche la sua scelta dei colori non è casuale.

Dipinti celebrativi

Sono le opere auliche, spesso di grandi dimensioni, che campeggiano nei palazzi del potere – e il Palazzo Ducale ne è ricolmo – magnificando condottieri o governanti del momento, e vittorie militari che davano lustro allo Stato; venivano sempre commissionate agli artisti ufficiali o comunque di grande rilievo, i quali avevano come obiettivo primario la perfetta riconoscibilità dei numerosi personaggi raffigurati, inseriti magari in un contesto di battaglia, che però desse loro l'adeguato risalto richiesto dai committenti; va da sé che, dovendo rappresentare delle navi, pur da loro viste in Bacino San Marco, i pittori le consideravano elementi secondari, e si preoccupavano piuttosto che non ingombrassero troppo la “scena”.

Per tali motivi l'affidabilità rappresentativa di queste grandi opere d'arte, nell'ambito che ci interessa, risulta a volte critica. Più degni di fiducia appaiono invece altri tipi di opere celebrative: i ritratti di capitani e ammiragli, che rappresentavano negli sfondi scene di battaglie navali di cui furono protagonisti o navi da essi comandate; quando non siano stati omaggi postumi, in questi dipinti i colori delle navi pur sommariamente riprodotte furono di certo approvati dagli stessi effigiati.

ai particolari – come appunto il Canaletto – risulterà più attendibile rispetto ad altri dalla maniera più affrettata o dal talento minore.

Dipinti commemorativi

L'ultima categoria comprende un genere di dipinti, molto spesso di medio-piccole dimensioni, commissionati per ricordare degli episodi accaduti (la presa di una fortezza durante una guerra, o un occasionale combattimento tra piccole unità, magari contro i pirati).

Le opere in questione furono sempre prodotte da pittori minori, dalle qualità artistiche molto limitate ma probabilmente professionisti del settore e in stretto rapporto con il committente, il quale sicuramente teneva al fatto che la sua nave fosse ben rappresentata e riconoscibile; l'affidabilità iconografica di queste opere è notevole, ma purtroppo non lo è altrettanto la precisione tecnica e proporzionale dei soggetti rappresentati.

Il panorama dei dipinti commemorativi termina naturalmente con gli *ex voto* dei marinai; anch'essi sarebbero affidabili perché spesso opera degli stessi protagonisti che rappresentano, ma purtroppo la rozzezza della fattura limita fortemente le qualità iconografiche.

Preceduta da un breve ma indispensabile cenno sui materiali e le tecniche utilizzate per la colorazione dei navigli, è sembrato opportuno articolare la ricerca in due grandi filoni: per primo quello della marineria maggiore, o d'altura, la cui iconografia ci consente di risalire più indietro nel tempo; successivamente, si esaminerà il tema delle imbarcazioni cosiddette minori³ di utilizzo lagunare e fluviale; per quest'ultimo filone non disponiamo di documenti storici molto antichi, ma esso rappresenta un mondo assai variegato nelle tipologie e con tradizioni

3. In realtà questa definizione vale nel senso dell'utilizzazione locale, e non in quello dimensionale, poiché alcune costruzioni ebbero stazze anche paragonabili alle navi alturiere.

per certi versi ancora vive, tali da permetterci comunque di analizzare le consuetudini di epoche non troppo remote.

Anche se potrà sembrare strano, non sono state comprese nella trattazione le barche da parata, lusorie (come appunto il *Bucintoro*) o comunque decorate in modo occasionale: è questa infatti una categoria molto presente a Venezia, ma già ben trattata da vari autori; soprattutto, però, il tema di questa ricerca vuole comprendere in modo specifico le colorazioni delle navi o barche “normali” e di uso quotidiano, dove la scelta di colori e decori non persegue intenti scenografici (a parte le *Pubbliche Navi* o le galee dei *Capi da Mar*) ma nasce da spinte istintive di chi le navi le “viveva”, come ad esempio i pescatori.

Nella categoria dei “colori” di una nave non si possono certo dimenticare le bandiere, importantissime sia dal punto di vista funzionale – segnalavano gradi e categorie, ordini ed esecuzione di manovre già preventivati – che come apparato decorativo, assieme a *pavesi* ed altri apprestamenti, specie in epoche dove l'estetica era considerata sostanziale.

Un completo esame dell'araldica relativa alle bandiere in uso a Venezia nelle varie epoche travalicherebbe gli indirizzi di questo studio, e perciò mi limiterò al loro utilizzo in ambito navale; si prenderà anche in considerazione l'altra categoria di “tessuti” collegata alla navigazione: quella delle vele. Nel nostro territorio, infatti, il mondo dei colori entra in modo molto significativo nella produzione delle vele; presente seppur limitato nei tempi antichi, il colore esploderà nella veleria peschereccia, fino a diventare connotativo delle imbarcazioni del medio-alto Adriatico, e per Venezia resta uso vivo ancora ai nostri giorni.

Abbreviazioni

Asve	Archivio di Stato di Venezia
—, <i>Ppa</i>	—, <i>Provveditori e Patroni all’Arsenal</i>
—, <i>Ptm</i>	—, <i>Provveditori di Terra e Mar</i>
Bl	British Library
Bmc	Biblioteca del Museo Correr
—, <i>Pd</i>	—, <i>Provenienze diverse</i>
Bnm	Biblioteca Nazionale Marciana
Bqs	Biblioteca Querini Stampalia
Msnve	Museo Storico Navale di Venezia
gen.	generalmente
it.	italiano
mv	<i>more veneto</i> (il calendario veneziano faceva iniziare ufficialmente l’anno il 1° marzo, quindi ogni data, dal 1° gennaio fino a fine febbraio, va intesa come attinente all’anno successivo).
ven.	veneziano

LE TECNICHE E I MATERIALI

Dovendo trattare di colorazioni, è naturale per prima cosa affrontare l'argomento delle tecniche e dei materiali; queste note, pur sintetiche, spero siano utili a chiarire le modalità usate un tempo per dipingere e decorare navi e barche.

Le tecniche del dipingere, ossia l'apportare un colore su di una superficie, dipendono dal liquido legante (oggi detto anche *medium*) che si sceglie di miscelare alla polvere colorata del pigmento, in modo da ottenere un fluido più o meno denso per poi stenderlo col pennello o altro strumento; tale legante, essiccando, ha anche l'importante funzione di fissare il colore al supporto.

Nelle epoche preindustriali queste tecniche pittoriche si dividevano in tre grandi famiglie: quella dei leganti oleosi, quella dei leganti a base di colle solubili in acqua e, infine, l'affresco, specifico della pittura parietale poiché il relativo legante/fissante è costituito dal "latte di calce" che si forma durante il processo di asciugatura della malta.

Nel campo di utilizzo che ci interessa è ovviamente necessario escludere le tecniche relative alla pittura murale, ma anche i metodi che usano solo colle animali o vegetali nell'impasto delle tinte – ossia le tempera – poiché la loro solubilità in acqua li rende improponibili in ambiente marino.

La scelta più opportuna è quindi quella di usare la pittura a olio¹. I leganti a base oleosa sono molti (olio di lino, di papavero, di noci ecc.) ma il più economico e robusto, considerando che ci riferiamo a

1. Va ricordato che il classico "smalto a olio" veniva usato correntemente ancora pochi decenni or sono per qualsiasi applicazione anche non nautica, prima di essere progressivamente soppiantato dagli smalti con legante sintetico. Inoltre l'olio risulta anche pratico in cantieristica perché utile per il trattamento del legno, finalizzato alla sua impermeabilizzazione.

pitture che si possono dire “industriali”, su grandi superfici, è l’olio di lino².

Trattandosi di epoche dove tutto si basava su una solida esperienza ma anche su un totale empirismo, non è insolito imbattersi in soluzioni stravaganti per i nostri standard, certo dettate dal tentativo di economizzare. Da una nota spese del 1581 per l’allestimento di una *marciliana* privata risulta, ad esempio, che fu acquistato «Nero fumo e grasso de sardelle per far negri li albori»³, e oggi in effetti ci manca un riferimento tecnico che aiuti a stabilire quali fossero le qualità del grasso di sardina per la composizione di un’efficace pittura.

Detto ciò, l’appena specificata esclusione delle colle animali riguarda però solo il loro uso come legante per i colori, mentre esse avevano un preciso utilizzo nella preparazione della superficie del legno; questo infatti – per effetto delle venature – presenta caratteristiche di impregnazione non uniformi; le fibre stesse tendono a sollevarsi assorbendo un fluido, ed è perciò necessaria una stesura di fondo che costituisca base utile sia per la pittura che per la doratura.

In epoca preindustriale la soluzione più opportuna era la colla animale, poiché – stesa a caldo – essa penetra nel legno fornendo anche un ottimo ancoraggio per le applicazioni successive a olio, mentre la sua sensibilità all’acqua viene risolta dall’effetto isolante degli strati superiori insolubili. Tali colle sono prodotte mediante bollitura di parti secondarie (ossa, cartilagini, pelle) di vari animali⁴ successivamente filtrate e lasciate essiccare; ancor oggi se ne trovano in commercio, già preparate, sotto forma di gocce cristallizzate da sciogliere in acqua calda.

All’epoca però, per l’utilizzo specifico qui trattato, esse venivano di rado acquistate pronte («Cola caravella lire [libbre] sei»⁵) invece erano generalmente preparate direttamente facendo bollire scampoli di pelli animali (chiamate “ritagli”) che nelle varie note di approvvigionamento e acquisto sono definite in vari modi: «pelle di castrado»⁶ (o più spesso

2. È però testimoniato anche l’uso dell’olio di noci: si tratta di una nota spese allegata a una *Parte* del 9 maggio 1715, che elenca «biaca fina a oglio di nose», insolita perché quest’olio, raffinato e costoso, è più adatto ai dipinti di pregio, e infatti oggi è quasi introvabile (Asve, *Senato, Deliberazioni, Mar*, filza 836, c.n.s.).

3. Comunicazione verbale di Mauro Bondioli.

4. Secondo il tipo di animale la colla presenta caratteristiche di raffinatezza e tenacità diverse: ad esempio la *colla di pesce*, fine e trasparente (oggi usata anche per preparazioni alimentari) ma poco tenace, la colla di coniglio – detta appunto *lapin* – necessaria nella preparazione del gesso per le dorature, e la più consistente *colla forte* – o *caravella* – di origine bovina, usata un tempo nella falegnameria.

5. Due note di materiali caricati sulle navi *Fama Volante*, il 27 marzo, e *Venere Armata*, il 28 marzo 1686 (Asve, *Senato, Deliberazioni, Mar*, filza 664, cc.n.s.).

6. 1688 (ivi, filza 675, c.n.s. allegata alla *Parte* del 19 maggio).

castrà), «rettaggi di vitello»⁷, «retagi per far cola»⁸, «retaggi bianchi»⁹ o addirittura «retagli col pelo», forse utile per migliorare la colla¹⁰; queste pelli venivano probabilmente vendute secche, perché non marcissero, ma erano comunque deperibili, come si evince dal commento a una nota inventariale del 1733: «Retagli, et altre robbe di vachetta vecchie [...] così restando, può haver il caso che vadi a male»¹¹.

Per quanto riguarda i pigmenti, essi avevano provenienze diverse: dalle semplici terre raccolte quasi direttamente in alcune particolari zone (come la gialla *terra di Siena*) alla macinazione di materiali anche preziosi (come l'azzurro di *lapislazzulo*) oppure prodotti dalla lavorazione di alcune specie vegetali (la *robbia* dava un rosso violaceo e brillante) o ancora derivanti da processi chimici più o meno semplici, come le particolari ossidazioni provocate su alcuni materiali (per il piombo ad esempio, secondo i procedimenti il risultato poteva essere un bianco, la *biacca*, oppure un rosso aranciato, il *minio*).

Preziosità del materiale di partenza e/o difficoltà nella lavorazione portavano chiaramente a un ampio ventaglio di costi che queste polveri coloranti potevano avere; anche se non è un dato costante e assoluto, bisogna tenere conto che quanto più il pigmento aveva colore vivace e brillante, tanto più risultava costoso.

Date le notevoli quantità di colorante utilizzate – dovendo dipingere navi intere¹² – i pigmenti non erano scelti tra quelli costosi, e quindi i più usati erano le *terre*, ma su piccole porzioni venivano adoperati anche colori meno economici, come sulle decorazioni di poppa. Realizzazioni volutamente dispendiose come le galee generalizie venivano molto ornate per dare lustro al *sopracòmito* e quindi non si sarà risparmiato sui colori; inoltre i reperti conservati ci indicano che le navi veneziane ebbero una buona qualità nelle loro decorazioni, e anche sulle *Navi Pubbliche* – ossia le navi da guerra statali – vi erano parecchie sculture e dorature.

A titolo di esempio per le proporzioni, ecco un elenco con relative quantità, tradotte in chilogrammi odierni, di pigmenti colorati utiliz-

7. 1689 (ivi, filza 681, c.n.s. allegata alla *Parte* del 28 luglio).

8. 1714 (ivi, filza 832, c.n.s. allegata alla *Parte* del 23 dicembre).

9. 1714 mv (ivi, filza 833, c.n.s. allegata alla *Parte* del 16 febbraio).

10. 1715 (ivi, filza 836, c.n.s. allegata alla *Parte* del 9 maggio).

11. Asve, *Ppa*, 621, c.n.s.

12. Nel 1696, durante la periodica conca, per ridipingere la nave pubblica di II rango *Venere Armata* vennero conteggiate 142 libbre (71 kg) solo dei vari pigmenti in polvere, escludendo quindi il peso dell'olio per comporre la pittura (in questo caso sono annotati circa seicento chili, ma quasi certamente non tutti usati come legante per il colore).

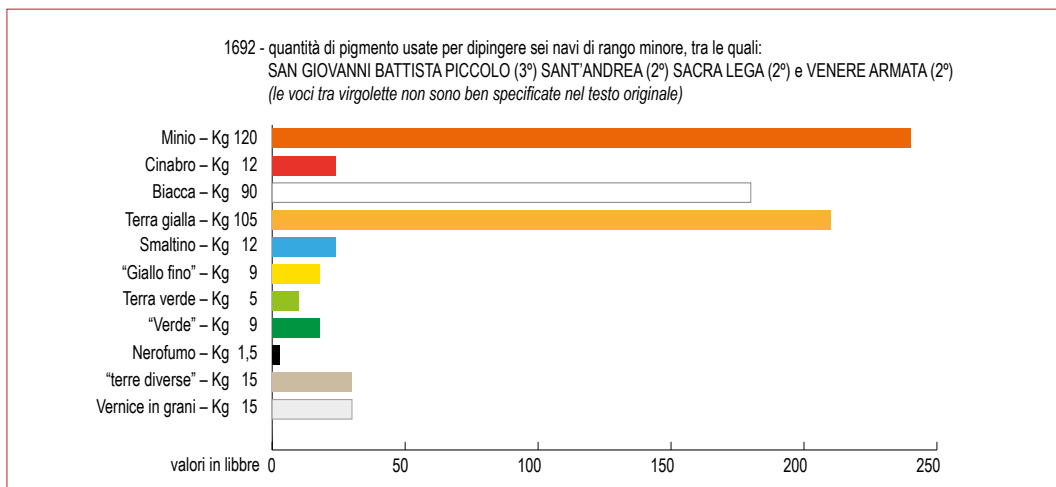


Grafico 1.

zati nel gennaio 1692 (mv) per dipingere una serie di sei navi di II e III rango (grafico 1)¹³.

Il tutto miscelato con 3,5 t di olio di lino, ossia circa quattro metri cubi; completavano il materiale 15 kg di *vernice*, evidentemente trasparente, e probabilmente impiegata come protettivo per le dorature o piccoli particolari metallici.

Chi ha familiarità con le barche in legno sa bene che la vernice trasparente non è affatto una buona protezione, per un natante costantemente in acqua e all'aperto: essa tende a screpolarsi in breve tempo, permettendo all'acqua di infiltrarsi e far marcire soprattutto le giunzioni, a meno di non essere ripassata molto frequentemente; difficile immaginare tale attenzione e l'utilizzo di questo materiale particolarmente costoso, quando bastava usare l'olio puro. Non va infatti dimenticato che la finitura protettiva trasparente è concetto moderno per lasciare in vista il legno, oggi materiale costruttivo di pregio. Invece un tempo era l'unico, e il vederne la venatura comunicava al contrario economia di lavorazione (come se oggi le automobili fossero rifinite con vernice trasparente che lasciasse in vista le lamiere e i relativi aloni di saldatura). In conclusione, l'olio era il protettivo più conveniente per porzioni che non giustificavano nemmeno la pittura.

Però, in ambiente marino, una leggera stesura di preziosa vernice risultava invece molto utile per proteggere le dorature che, per quanto eseguite con la più resistente tecnica "a missione" (vedi p. 28) consistevano di uno strato molto sottile e facilmente logorabile dalle intemperie, e anche a prevenire la ruggine su parti in ferro che per vari

13. Asve, *Senato, Deliberazioni, Mar*, filza 703, c.n.s. allegata alla *Parte* del 10 gennaio 1692 (mv).

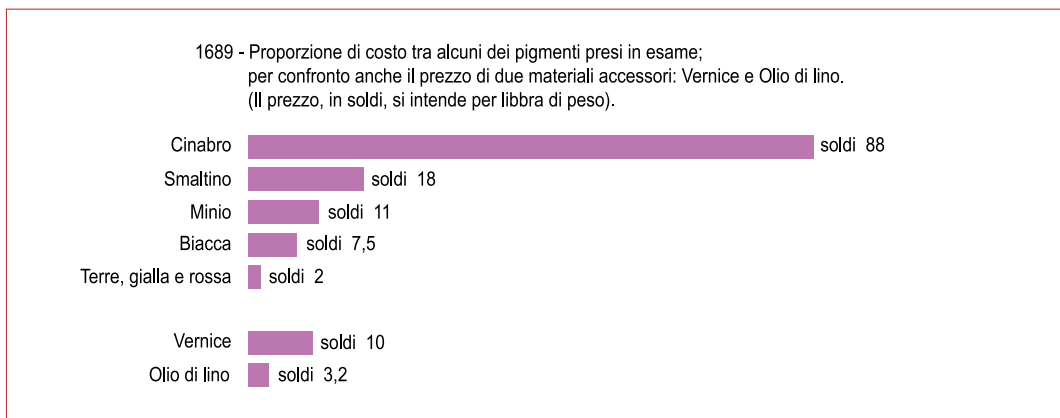


Grafico 2.

motivi non potevano essere pesantemente dipinte, come armature o meccanismi di armi; il seguente passo chiarisce tale uso: il 21 agosto 1529 «Zan, Spadazin» viene pagato dalla *Casa*¹⁴ per il suo «invernica schiopi»; ne consegnò ben 3188 «tutti vernicadi» con «la sua vernise» perché non aveva ricevuto la «vernise de la Casa¹⁵» (tra l'altro, questa sua precisazione si collega al problema, che affronteremo più avanti, della mancanza di inventari sulle scorte di pigmenti).

Per farsi un'idea anche delle differenze economiche dei materiali citati, nel grafico superiore possiamo leggere il costo di alcuni di questi pigmenti a Venezia nel 1689 (grafico 2)¹⁶.

Risulta ben chiara la disparità di prezzo tra il *cinabro* e altri pigmenti: ovvio quindi che per dipingere di rosso vivo particolari di navi, o addirittura per intero le galee *Capitane*, la percentuale del ben più economico *minio* fosse preponderante.

Un quarto di secolo dopo, nel 1715, i prezzi subirono aumenti, e l'apparente incoerenza delle variazioni sta nel fatto che un tempo le merci erano soggette a maggiori fluttuazioni dei costi di approvvigionamento e trasporto, come esemplifica il sorprendente aumento della *terra gialla* e della vernice, entrambe di importazione (grafico 3, p. seguente).

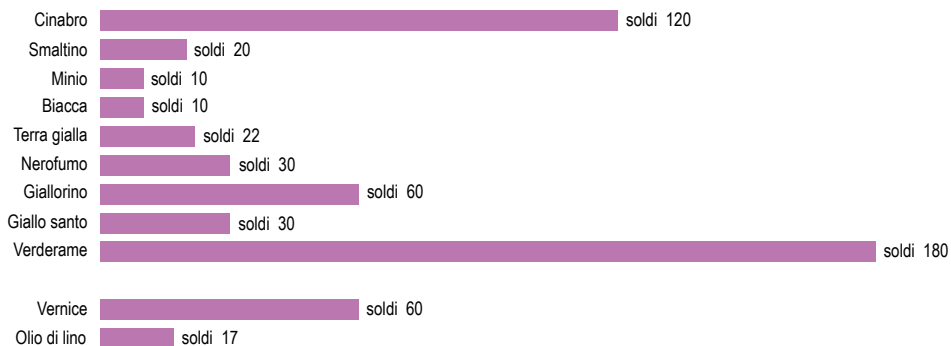
Conclude questa breve statistica un ultimo grafico sulle quantità complessive di pigmento utilizzate dalla Marina veneziana per le sue *Pubbliche Navi*; con l'avvertenza che esso, basato sul poco materiale documentario sopravvissuto e relativo unicamente alle navi di linea per un periodo limitato (47 anni, tra il 1668 e il 1715) ha solo valore in-

14. L'Arsenale veniva sempre citato nei documenti ufficiali con questa familiare e significativa definizione.

15. Asve, *Ppa*, 133, c.103v.

16. Asve, *Senato, Deliberazioni, Mar*, filza 681, c.n.s. allegata alla *Parte* del 28 luglio 1689.

1715 - Variazioni di costo dei pigmenti presi in esame;
la posizione è la stessa rispetto al grafico precedente.
(Nella parte centrale aggiunti anche Nerofumo, Giallorino, Giallo santo e Verderame).



Quantità complessive di pigmento utilizzate sulle "Navi Pubbliche" veneziane, tra il 1668 e il 1715
(proporzione indicativa, poiché basata unicamente sui pochi documenti conservati);
inseriti anche i dati di materiali accessori: colle, vernice e mordente.
Per confronto si consideri che nello stesso periodo l'olio di lino impiegato assommò a più di 24.000 kg.

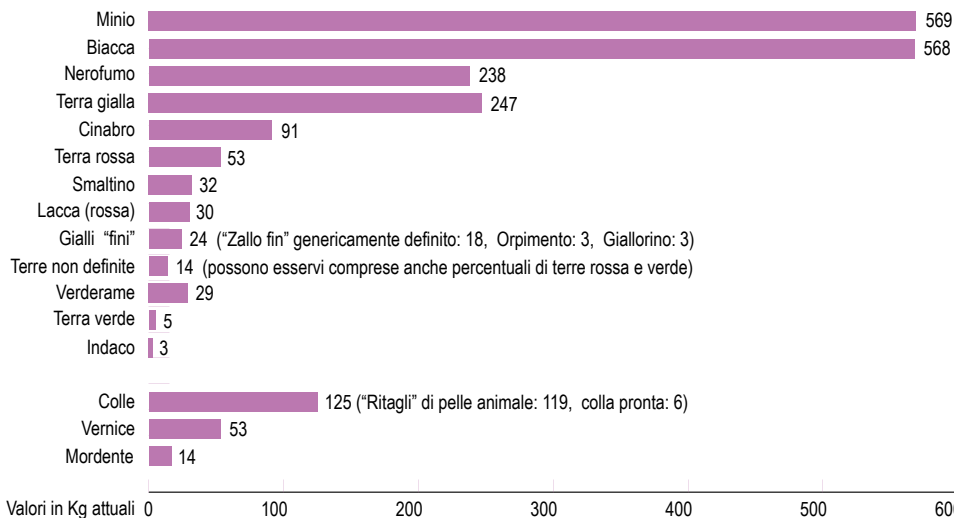


Grafico 3.

Grafico 4.

dicativo, ma comunque utile per evidenziare il maggior uso di alcuni pigmenti rispetto ad altri. Riguardo invece le galee, come esamineremo più avanti, la documentazione purtroppo risulta ancora più critica.

Per immediatezza di comprensione le quantità sono convertite in chilogrammi e appunto, a titolo di confronto, si consideri che nello stesso periodo l'olio di lino impiegato assommò all'equivalente di ben ventiquattro tonnellate, ma chiaramente esso non era utilizzato solo per miscelare i colori (grafico 4).

I pigmenti

Diamo ora una rapida definizione di alcuni pigmenti, citati dalle fonti per uso anche navale, e delle loro caratteristiche [tra parentesi quadre la diversa grafia che si trova nelle nostre fonti]:

– *Biacca* [*Sbiacca* o *Sbiacha*] (carbonato basico di piombo): detta anche “Bianco di piombo”, è stato l’unico pigmento bianco fino al XIX secolo, di facile produzione essendo un ossido del piombo.

– *Nerofumo* [*Negro fumo*] (carbonio elementare amorfo): come dice il nome si produce agevolmente, essendo ricavato dal deposito dei fumi prodotti dalla combustione di legni e sostanze grasse.

– *Minio* (tetrossido di piombo): dal colore rosso aranciato, è un colore conosciuto fin dall’antichità e di produzione piuttosto economica, eseguita semplicemente portando ad alta temperatura lo stesso ossido che costituisce la *biacca*.

– *Cinabro* [*Cenaprio*] (solfuro di mercurio): oggi detto “Cinabro di miniera” o anche “Vermiglione”, pur essendo pregiato rappresenta la soluzione meno costosa per ottenere un colore rosso puro e vivace.

– *Rosso brasil* [*Lacha rossa*] (brasilina): definito anche “Legno di brasil”, si tratta dell’estratto di particolari legni di provenienza dalle Indie orientali (leguminose *Cesalpinee*) che presentano la struttura legnosa di colore rosso vivo, da cui il nome che deriva dall’etimo arabo *brezil* (rosso fuoco)¹⁷; il pigmento è vivace ma poco coprente, e quindi adatto solo a stendere velature¹⁸.

– *Terra rossa* (sesquiossido di ferro con varie impurità): terra naturale di cui esistono vari tipi, dal colore rossastro più o meno spento.

– *Indaco* [*Endico* o *Endego da vaselo* (vascello)] (indigotina): ricavato da piante dette *Indigofere*, mediante un processo di macerazione e successiva ossidazione delle foglie, poteva provenire dalle Indie orientali (da cui il nome) per cui non era particolarmente economico, oppure più facilmente prodotto dalla lavorazione della *Isatis Tinctoria* (conosciuta anche come *Guado* e coltivata tra l’altro anche in Veneto).

17. Non tragga in inganno il nome, che non ha legami con l’area geografica dell’odierno Brasile: essa appunto deve la particolare denominazione all’abbondanza di piante di tal genere che vi trovarono i primi esploratori.

18. Può essere utile ricordare la definizione dei due termini, normalmente usati in pittura: l’aggettivo *coprente* indica la maggiore o minore capacità di un pigmento nel nascondere la superficie sottostante; i pigmenti di origine minerale hanno generalmente alta copertura, e sono quindi adatti a pitturazioni consistenti e su fondi non omogenei, mentre quelli di origine vegetale hanno mediamente scarsa copertura, ma la loro trasparenza li rende di conseguenza necessari per le velature; il termine *velatura* identifica infatti una stesura di colore particolarmente trasparente, utile per rafforzare o variare la tonalità di un precedente strato di altro colore.

Fig. 1 – Ecco, per dare un'idea di massima delle loro tonalità, come si presentano i pigmenti elencati nel testo, esclusi gli ovvi bianco e nero; ricordo però che la miscelazione col liquido legante approfondisce decisamente il tono, soprattutto per i colori scuri.

1. Minio
2. Cinabro
3. Rosso brasil
4. Terra rossa
5. Indaco
6. Smaltino
7. Verderame
8. Terra verde
9. Giallorino
10. Orpimento
11. Giallo santo
12. Terra gialla



Fig. 2 – Così si presentano le scaglie di corteccia usate per tinteggiare e impermeabilizzare le vele, in tempi recenti. Pur meno efficace, la loro funzione colorante non è dissimile dal *Rosso brasil* (fig. 1, al n. 3) ma essendo usate in forma indiretta, aggiunte all'acqua di bollitura, non era necessario sminuzzarle finemente.



– *Smaltino* [*Smaltin*] (silicato di cobalto e potassio): definito anche “Blu di smalto”, è in pratica vetro blu macinato e, soprattutto a Venezia per la sua facile fabbricazione, risultava piuttosto economico rispetto ad altri pigmenti blu.

– *Verderame* [anche *Verde eterno*] (acetato neutro di rame): dal vivace colore verde-azzurro, è un pigmento artificiale di semplice produzione – ottenuta esponendo lastre di rame a vapori di aceto – ma aveva comunque un costo elevato.

– *Terra verde* (silicati ferrici di potassio): dal tipico color salvia, è sempre stata di economica e facile reperibilità, come tutte le terre naturali.

– *Giallorino* [*Zalolin*] (antimoniato basico di piombo): oggi definito “Giallo di Napoli”, ha la caratteristica di essere molto coprente e quindi adatto all’uso su grandi superfici. I termini “Giallolino” e “Giallorino” possono però identificare due pigmenti diversi, all’epoca coesistenti: il *Giallo di Napoli* e il *Giallo di piombo-stagno*, o *Giallo di Fiandra*; la scelta, nel nostro contesto, di identificarlo col *Giallo di Napoli* è necessariamente arbitraria ma guidata da varie considerazioni¹⁹.

– *Orpimento* [anche *Oro pimento*] (trisolfuro di arsenico): detto anche “Giallo di zolfo”; pigmento molto antico, il suo nome è la corruzione del latino *Aurum pigmentum* dovuto alla tonalità brillante che ricordava lo splendore dell’oro; in Italia proveniva ovviamente da Pozzuoli, data la sua essenza, e faceva parte dei cosiddetti “colori fini”, ossia di qualità.

– *Giallo santo* [*Zallo santo*] (ramnetina): oggi conosciuto come “Giallo Stil de Grain” o “Giallo di Spincervino”, viene ricavato dai frutti del *Rhamnus cartharticus* e produce un colore brillante ma trasparente, quindi poteva essere usato solo per velature.

– *Terra gialla* [*Tera Zala* o *Zalla*] (idrossido di ferro): anche detta “Ocra gialla”, in quanto terra naturale essa può avere varie tonalità; la sua economia e il buon potere coprente ne fecero la scelta più diffusa, in diverse Marine, per dipingere ampie superfici a scopo protettivo.

I vari pigmenti si presentavano, come abbiamo visto, in forma di polvere colorante più o meno fine (spesso ricorrono precisazioni come *fin*, *mazenà* ecc.) quindi venivano miscelati all’olio al momento dell’uso, e infatti l’inventario di una nave riporta anche «2 pietre da macinar colori con suoi macinini»²⁰; però, dagli inizi del XVIII secolo, alcune tinte potevano essere acquistate già preparate (sono citate:

19. In proposito vedi anche *Vocabolario Universale Italiano*, vol. III, p. 467.

20. 31 marzo 1715, inventario della nave *San Pietro Apostolo*, nel porto di Livorno (Asve, *Senato, Deliberazioni, Mar*, filza 836, c.n.s.).

«sbiaca a olio, tera zalla a olio, verde eterno a oglio, lacha a oglio» ecc.) ma non sappiamo quanto esse fossero effettivamente pronte all'uso.

Le *terre colorate*, però, con un trattamento completamente diverso da quelli descritti, venivano utilizzate anche per la tinteggiatura delle vele (trattate nell'apposito capitolo a p. 254) secondo una prassi molto presente nella marineria adriatica, specie nel XIX secolo.

Il metodo, particolarmente elementare ma nondimeno efficace, consisteva nel colorare la vela distesa con spugne imbevute di terra colorante disciolta in acqua: la tela veniva così intrisa maggiormente rispetto all'uso di un pennello, e permetteva comunque di limitare la stesura alle aree volute. Una volta asciutta la vela veniva immersa nell'acqua del canale, sfruttandone la capacità del sale di fissarne i colori, e nel contempo eliminando eventuali eccessi di pigmento²¹.

Un altro metodo usato a Venezia, e nato in realtà per impermeabilizzare le reti da pesca, si basava sulle proprietà della corteccia di pino; la vela finita veniva immersa in un calderone d'acqua, addizionata con scaglie di corteccia e portata a ebollizione: in tal modo i frammenti rilasciavano sia i tannini che residui di resina, e la combinazione che si sviluppava nella mistura conferiva alla tela colore rossastro e una relativa impermeabilità, o comunque resistenza a marcimenti e muffe tipici dell'utilizzo in ambiente marino (fig. 2).

Le dorature

A questo punto è però opportuno dare anche qualche cenno sulle dorature, e sui metodi utilizzati per la loro apposizione sulle navi.

Infatti, pur non rientrando nel tema del colore in senso stretto, è innegabile quanto l'oro abbia grande influenza sull'aspetto cromatico di una nave, senza dimenticare il suo estremo impatto emozionale agli occhi degli osservatori, con conseguente preciso effetto comunicativo di ricchezza e potenza.

L'ambiente marino, come abbiamo esaminato nelle pagine precedenti, richiede particolari modalità nei rivestimenti delle superfici per poterne garantire una certa durabilità, quindi sul legno delle navi era impossibile utilizzare il consueto metodo della doratura a *bolo*²², per

21. G. Penzo, *Il Bragoso*, p. 117.

22. Questo si basa sul fissaggio per semplice pressione della laminetta d'oro su una base preparata con strati di gessi diversi e colla animale.



Fig. 3 – Coppia di fiancate poppiere decorate (particolare); Venezia, Museo Storico Navale.

via della sua particolare debolezza all'umidità, anche se rende l'oro più smagliante. Invece per gli esterni, ferma restando la predetta pratica di preparare il legno con la colla animale, veniva adoperata la doratura a "missione" o "mordente", basata sulla dipintura della superficie con *minio* a olio (che costituiva un buon fondo e dava tonalità calda all'oro) su cui veniva steso un particolare olio siccativo, il quale ancorava tenacemente la "foglia" di metallo appostavi sopra.

Anche se questo metodo, ben conosciuto, è l'unico resistente alle intemperie, ce ne danno conferma due meticolosi contratti: uno per il «Bucintoro novo» del 1604²³ indica «ch'essi Indoradori siano obbligati a comprare a loro spese li ritagli da far colle, et li mordenti, olij, et minij di bontà, et perfezione ad ogni parangone [...]; et essi ritagli, et minio siano posti insieme [...] dandoli doi, o tre mano di colla [...], alfine che riesca tutto seguente, et non in un luoco bello, et nell'altro brutto»; un altro del 1692²⁴, trattandosi di «indorare a mordente tutta la Puppa della *Galera* [Generalizia] Ducale» specifica che prima il tutto andrà preparato «di minio con l'oglio in due mani» e di nuovo precisa «con espressa obbligazione che tutte l'indoradure siano seguenti, né apparisca varietà di colori, in modo che nella puppa e in tutte l'altre parti dorate apparisca un colorito vivo, e tutto il medesimo» (vedi *Documenti*, 1)²⁵.

23. Asve, *Ppa*, 137, c. 60r.

24. Bmc, Pd, c 2412, fasc. interno IV, c. 19 r/v.

25. Per far entrare il lettore nell'atmosfera dell'epoca e delle situazioni, i testi integrali delle fonti esaminate, o ampi stralci di essi, vengono riportati nella sezione *Documenti* a p. 269.

