

BISSONE

Storia di una tradizione



BISONE

Storia di una tradizione





Simone Venturini

Sindaco di Venezia

A volte il significato più profondo di ciò che abbiamo davanti si rivela soltanto nel movimento.

È così, secondo me, per le bissoni. Ferme, raccontano già una storia attraverso le forme, i colori e le decorazioni. Ma è quando tornano a solcare le acque, il loro elemento naturale, che acquistano il loro senso più pieno. Le imbarcazioni avanzano, gli abiti si muovono, i remi seguono il loro ritmo, i gesti dei vogatori ritrovano lo spazio per il quale sono nati. Sul Canal Grande, durante la Regata Storica, tutto sembra ricomporsi e, quasi all'improvviso, quella storia non appare più lontana: torna presente, riconoscibile, viva.

Non stiamo semplicemente assistendo a una rievocazione, ma a qualcosa di più profondo: una manifestazione della nostra identità. Ciò che siamo riaffiora nei gesti, nei volti, nel rapporto con l'acqua. In tutto questo riconosciamo qualcosa di noi veneziani.

La storia di Venezia non vive soltanto nei suoi monumenti e nelle opere che il mondo intero ammira. Vive anche nelle generazioni di donne e uomini che per secoli hanno abitato e interpretato la laguna: hanno costruito e riparato barche, lavorato il legno, cucito abiti, fabbricato remi e forcole, governato imbarcazioni, imparato a conoscere correnti, maree e fondali. Da un ambiente complesso e fragile hanno saputo ricavare un modo di vivere, fino a farne una civiltà e un'identità.

Sono loro ad averci reso ciò che siamo.

Per questo custodire questa magnifica flotta e prendercene cura significa molto più che conservare delle imbarcazioni. Vuol dire proteggere una cultura che resta viva soltanto se continua a essere praticata. Un patrimonio materiale richiede restauri e manutenzione; quello umano, persone che lo raccolgano e lo portino avanti.

I giovani, allora, diventano fondamentali. Ogni ragazza e ogni ragazzo che prende in mano un remo, entra in una remiera, impara la voga e il rispetto dell'acqua compie un gesto antico e, nello stesso tempo, profondamente contemporaneo: riceve qualcosa e sceglie che non si interrompa. È così che una tradizione smette di essere soltanto memoria e diventa presente e futuro.

Come Amministrazione comunale sentiamo con forza questa responsabilità. Negli anni è proseguito un lavoro concreto di recupero, tutela e manutenzione della Flotta Storica, reso possibile dalle maestranze del Cantiere Nautico Comunale, dalla sartoria, dagli uffici, da Veritas, da Vela e da tutte le persone che ogni giorno mettono competenza e passione al servizio di questo patrimonio. A loro va il mio personale ringraziamento, che allargo anche a tutto il mondo della voga veneziana.

Questo opuscolo racconta di bissoni, di Arsenale, di Serenissima. Ma soprattutto ci ricorda un dovere: non lasciare che questa identità resti congelata.

Perché Venezia è davvero se stessa quando la sua storia continua a muoversi sull'acqua.

Luigi Brugnaro

Già Sindaco di Venezia dal 2015 al 2026

Venezia è una città che nasce dall'acqua e che sull'acqua ha costruito la propria identità. La Flotta Storica delle bissoni è, in questo senso, un patrimonio prezioso: non un oggetto da museo, ma una tradizione viva che unisce la storia millenaria della Serenissima all'oggi, attraverso la voga veneziana e i grandi momenti di comunità che ogni anno si rinnovano.

Le bissoni - con la Serenissima, ammiraglia chiamata a ricordare il Bucintoro e a rappresentare Venezia nelle occasioni solenni - sono il simbolo di questa continuità. Hanno attraversato decenni e difficoltà, come quando nel 2008 la Serenissima affondò all'ormeggio: un episodio che fu un campanello d'allarme e, insieme, una spinta a reagire. Da allora, con un impegno costante e concreto dal 2015, abbiamo lavorato per riportare queste imbarcazioni al loro splendore e garantirne la tutela, anche con adeguati finanziamenti. Oggi la Flotta è fruibile, riconosciuta come bene di interesse culturale e continua a crescere: penso anche alla bissona Nepomuceno, varata all'Arsenale nel 2019, segno di una tradizione che sa dialogare con il mondo senza perdere la propria anima.

Dietro questa bellezza c'è un lavoro quotidiano, spesso invisibile: il Cantiere Nautico Comunale, con professionalità uniche, la manutenzione delle barche tradizionali, l'organizzazione della Regata Storica, della Sensa, del Palio delle Antiche Repubbliche Marinare e dell'intera stagione remiera. E c'è anche un'altra eccellenza poco conosciuta: la sartoria comunale, che custodisce e mantiene oltre duecento abiti storici, indispensabili per i cortei e le celebrazioni, perché tradizione significa cura dei dettagli, rispetto, autenticità.

Per tutto questo desidero ringraziare il consigliere delegato alle Tradizioni Giovanni Giusto, per la passione e la tenacia, e con lui tutti i dirigenti, i tecnici e gli operai, insieme alle maestranze e a chi, ogni giorno, mette competenza e cuore al servizio della città.

Questa pubblicazione nasce anche per un obiettivo preciso: coinvolgere i giovani. Perché la tradizione, se non si trasmette, si spegne. Serve curiosità, voglia di imparare, rispetto per il lavoro manuale e per i saperi antichi - dal legno alle decorazioni, dalle forcole ai costumi - capaci di dialogare anche con le tecniche di oggi. Ai ragazzi dico: avvicinatevi alla voga, alle remiere, ai mestieri del cantiere e della sartoria. Qui c'è un pezzo di futuro, oltre che di memoria.

Venezia continuerà a fare la sua parte, perché custodire la Flotta Storica significa custodire l'anima stessa della nostra città.

Giovanni Giusto

Consigliere Delegato alla Tutela delle Tradizioni del Comune di Venezia

La Flotta Storica,

un vero tesoro, a cavallo tra la Storia millenaria di Venezia e l'attualità, una dimostrazione di quanto sia possibile e fondamentale conservare la Memoria di un popolo anfibio, con un modo di vivere unico e straordinario come quello Veneziano, attraverso la sua immutata Tradizione della Voga Veneziana che parte con l'inizio della Nostra Storia e che mai si è interrotta. Non è nostalgia, ma continuità.

Le nostre barche, quelle di cui i Veneziani vogando fruiscono, sono le stesse che attraverso i secoli della nostra straordinaria Storia, ci sono state tramandate. Le costruiamo, le armiamo di Remi e Forcole e le voghiamo oggi come tanti secoli fa.

La straordinaria Flotta delle Bissone è sicuramente un vanto e una importante testimonianza rievocante i Fasti della Repubblica Serenissima, quando Famiglie Nobili importanti e in vista, nelle occasioni di avvenimenti di grande aggregazione sull'acqua, facevano a gara per meglio rappresentarsi attraverso le speciali e sontuose imbarcazioni che per l'occasione decoravano con ornati intagliati e coperti da Foglia d'oro, con Sculture, drappi e fantasie di ogni genere

Le Bissone con la Serenissima, ammiraglia dell'intera Flotta che umilmente ha il compito di rappresentare o ricordare il Bucintoro, sono state costruite alla fine degli anni 50 e inizio 60 del secolo scorso, ma dopo decenni di "ottima salute", agli inizi del 2000 se non prima, palesavano un forte degrado, tanto che, nel 2008, l'Ammiraglia Serenissima, proprio a causa del forte degrado, affondò all'ormeggio e fu clamorosamente "dismessa". Ma grazie ad una "reazione Popolare", attraverso il Coordinamento delle

Remiere e del suo presidente in persona, la barca fu restaurata a tempo di Record, grazie all'impegno di maestranze Veneziane (Burano) e volontari. Un miracolo, ma soprattutto un grave allarme...

Oggi fortunatamente la Flotta Storica non solo esiste ancora, ma soprattutto è ancora fruibile, grazie alla grande considerazione e all'impegno di questa amministrazione che negli anni è intervenuta ripetutamente con restauri mirati al ripristino e consolidamento strutturale e alla conservazione delle opere d'arte (Statue e Decorazioni), restituendo la vita a questo grande patrimonio di cui tutti ci sentiamo orgogliosi.

Oggi, l'intera Flotta Storica, è inserita nell'elenco dei Beni di Interesse Culturale della Soprintendenza ai Beni Culturali di Venezia.

Ma non solo, dopo più di 65 anni, la flotta delle Bissone aumenta di numero con il varo tenuto all'Arsenale il 31 agosto del 2019, della nuova Bissona Nepomuceno. Una Bissona realizzata in collaborazione tra il Comune di Venezia e la Città di Praga, unendo le Tradizioni Nautiche di Venezia con la cultura Ceca, celebrando San Giovanni Nepomuceno.

E la Storia Continua...

BISSONA
BIZZON

Il termine “Bissona” deriva dalla parola veneziana “Bissa”, ovvero la biscia, per la lunghezza della barca e le allegorie arcadiche o mostruose di cui erano spesso ornate che ricorda appunto, il serpente. Ogni bissona, a completamento, disponeva anche di appropriati abiti storici, indossati dai rematori, coordinati con i cromatismi e i temi di ogni singola barca.

Alcune di esse, più simili a macchine teatrali, avevano meccanismi che alzavano e abbassavano gli allestimenti per poter passare sotto i ponti.

La tradizione barocca ha lasciato ampia testimonianza iconografica di questo tipo di imbarcazioni.

Il Comune di Venezia tramite la propria Direzione Musei Civici organizzò, dal 15 febbraio al 15 aprile 1980, una mostra presso il Museo Correr. Di questa mostra ci rimane il catalogo *Bissone, peote, galleggianti. Addobbi e costumi per cortei e regate* redatto da Giandomenico Romanelli e Filippo Pedrocchi che testimonia l'importanza di questa tradizione secolare, non solo di Venezia, e che ha attraversato e interessato tutte le principali Corti europee.

Il Comune di Venezia ha in dotazione delle Bissone costruite tra il 1955 e il 1968 da Giovanni Giupponi, detto “Nino Squerariol”, illustre maestro d'ascia e “re” degli squeri (cantieri) veneziani, con temi scultorei allegorici realizzati da Vincenzo Del Santo. Questi sono i rispettivi nomi delle bissoni che compongono la quasi totalità della flotta:

- Bizantina
- Cavalli
- Cinese
- Floreale
- Geografia
- Nettuno
- Pescantina
- Querini
- Rezzonico
- Veneziana

A queste, si deve aggiungere la Bissona Serenissima, l'Ammiraglia. Lo scafo lungo 20 metri e largo 3.60, ha una altezza di circa 4 metri ed è dotata di lunga chiglia, anziché di fondo piatto in uso nella laguna veneziana e di timone a barra. Più lunga e più larga delle sorelle di dimensioni minori, viene governata da diciotto vogatori ed è utilizzata per il trasporto delle Autorità civili, religiose e militari durante lo Sposalizio del Mare che avviene alla festa della Sensa (Ascensione) in sostituzione del Bucintoro, andato distrutto da Napoleone Bonaparte. La Serenissima è stata oggetto di una importante ristrutturazione e restauro nel 2020.

Completano la flotta due bissoni definite “bianche”, in quanto prive di alcun elemento ornamentale o scultoreo, realizzate dal Cantiere Amadi di Burano. Recentemente, una delle due è stata addobbata dalla Città di Praga e dall'Associazione Svatojansky Spolek con le effigi del loro santo patrono, S. Giovanni Nepomuceno, tra gli ultimi patroni minori nominati dalla Serenissima, protettore dei traghetti e quindi, a Venezia, dei gondolieri e dei trasportatori d'acqua.

La Dogaressa che non è una Bissona, fa parte integrante della flotta storica. Si tratta di una grande gondola a quattro remi, riccamente decorata e utilizzata nei cortei storici per il trasporto del Doge e della Regina di Cipro, servita anche per trasportare il Papa o altre alte cariche istituzionali in visita alla Città di Venezia. È stata oggetto di una importante ristrutturazione e restauro da parte dei nostri addetti nel 2018.





Per non perdere queste ultime testimonianze di una carpenteria e di una ebanisteria che in Città non esistono quasi più, il Servizio Valorizzazione e Tutela delle Tradizioni, dopo essersi confrontato con la competente Soprintendenza che ha dato il suo indispensabile contributo, ha redatto appositi progetti di intervento su ciascuna bissona e di seguito ottenendo dal Ministero per Beni Architettonici e Culturali (MIBAC) in data 29 aprile 2019 per ognuna di esse, il titolo di bene culturale. Lo scopo di questa operazione è stato quello di far annoverare queste barche, uniche nel patrimonio storico culturale nazionale, tra i Beni potenzialmente assoggettabili all'ArtBonus, ovvero particolari agevolazioni fiscali al fine di invogliare aziende e mecenati a sostenere questo progetto di recupero.

LA IV FLOTTA EFOLEY



Dalla particolare fattezze e decoro, la bissona Bizantina, realizzata in ricordo della conquista di Bisanzio e le gesta di Enrico Dandolo, languiva da più di dieci anni presso il cantiere di Malamocco, completamente smontata con lo scafo e arredi in pessime condizioni. Nel 2021 il Servizio Valorizzazione delle Tradizioni e Tutela della Città ha deciso, con l'ausilio delle proprie maestranze e di quelle della partecipata Gruppo VERITAS S.p.A. di dar corso alla ristrutturazione della Bizantina. Di questa barca vi erano poche fotografie e di scarsa qualità. La versione precedente, visibile in uno scatto particolarmente datato in bianco e nero, venne presentata alla Regata Storica del 1912.

La versione odierna è stata realizzata nel 1962. Grazie alla tenacia e all'impegno del Servizio Valorizzazione e Tutela delle Tradizioni, alla fine del 2021 è stata restituita alla Città in tutto il suo splendore, dopo un completo e complesso "refitting".

Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

BIZAN TINA



Conservata anch'essa presso il deposito comunale delle Tese delle Galeazze all'Arsenale è sempre stata molto amata dai bambini per la presenza di due cavalli rampanti a prua e un auriga a poppa. La barca era già stata oggetto di intervento massivo sulla intera costruzione nel 2010 attraverso un completo “refitting” e di cui si conserva ancora la documentazione fotografica. Dall'iconografia arcadica, le allegorie scultoree di riferimento marino sono molto chiare. Si evidenziano gli zoccoli pinnati dei cavalli, i delfini di decoro e l'auriga seduto su un'onda. Le briglie governate dall'auriga a poppavia sono rivestite di fiori. Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

CAVALLI

CHITTI



La bissona rappresenta un tributo alla Cina del Gran Kan ai tempi di Marco Polo. A prua un dragone rampante, i decori riprendono il motivo del bambù. Un baldacchino in tessuto giallo copre il cassero di poppa sorretto da due pali ornati in testa.

Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

Fa parte delle bissoni che dovranno essere oggetto di intervento di restauro.

CINESE

CINESE



Di chiaro richiamo arcadico si ergono due sculture – una figura femminile a poppa e un amorino a prua – a cui aggiungere elementi di ornato di particolare rilievo, in chiaro stile barocco unitamente a elementi floreali realistici, con un evidente richiamo alla primavera. Palo ornato e drappo ombreggiante gialli.
Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

FLO
REALE
BEVITE



GEO GEO GRAFIA CIVILE

La bissona Geografia rappresenta un omaggio alla navigazione.

A prua una imponente scultura femminile con mappamondo e strumenti di misurazione nautica, lungo i fianchi e i masconi, decori in tema floreale, animale e angelico, specchiature in stile barocco.

A poppa importante mascherone leonino grintoso e un baldacchino in tessuto rosso sorretto da pali ornati in testa.

È stata, assieme alla bissona Cavalli, trasportata fino a Praga per la manifestazione Navalis sul fiume Moldova, in onore del Santo Patrono della Città Boema, San Giovanni Nepomuceno, ultimo Patrono minore riconosciuto dalla Serenissima quale protettore dei trasportatori su acqua e gondolieri.

Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.



NET- ZEL TUNO 1670

Dotata di elementi scultorei a prua con un putto che regge il baldacchino in tessuto e a poppa un Nettuno con tridente e relativi mascheroni, specchiature di grigliati e festoni lignei sui fianchi con motivi tessili e floreali di chiara impronta barocca. Un baldacchino di tessuto copre il castello di prua sorretto da due pali ornati in testa. Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

É stata oggetto di ri-dipintura da parte degli studenti del Liceo Artistico che ha avviato una proficua collaborazione con gli istituti superiori della città. Tuttavia richiede anch'essa un importante intervento di ristrutturazione.



Un tempo chiamata “Naviglio” è tra le poche bissoni prive di sculture importanti ma rivestita di notevoli elementi decorativi di stile rinascimentale barocco soprattutto a prua e a poppa, con arpie, delfini, festoni e ghirlande. Rispetto alla documentazione grafica originale e fotografica storica, l'attuale barca non dispone dell'albero, sartie, vela e coffa. Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

È tra le bissoni che necessita di intervento di recupero.

PESCAN
BESCON
TINA
LIV



La Querini è dotata di ampio stemma araldico coronato a prua e baldacchino in tessuto sorretto da pali in tinta con “cappelozzo” floreale, a poppa imponente riccio d’onda e verso l’interno, scudo con leone marciano in “moeca”, decori rinascimentali e drappi lignei lungo le fiancate. Un baldacchino in tessuto copre il cassero di prua sorretto da due pali ornati in testa.

Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

Richiede nel complesso interventi massivi sia di carpenteria navale che nei decori.

QUERINI
OCCEBIZIA



La bissona Rezzonico è dotata di un ampio stemma coronato a prua dell'omonima nobile famiglia e un baldacchino in tessuto sul castello di prua. Non ha elementi scultorei di rilievo bensì ampie decorazioni floreali in stile barocco e specchiature a rete, festoni e decori lignei lungo le fiancate.

Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

È stata recentemente interessata da un intervento di recupero strutturale e di restauro degli elementi decorativi.

REZZO
BENNO
NICO
ZICO



La più rappresentativa e iconica bissona con un leone di San Marco rampante a prua, libro aperto e spada alzata. Molto decorata e dotata di castelletto di prua finemente intagliato con cariatidi alate, mascheroni e fregi floreali, a poppa “faral” - che richiama i fanali lavorati e impreziositi che si elevavano sull'estremità della ruota di poppa delle antiche galee veneziane - e gonfalone di San Marco.

Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

Nel 2019 ha subito importanti lavori di ristrutturazione e di revisione delle sculture e dei decori. Il tutto è stato fatto da maestranze interne presso il cantiere comunale di Malamocco.

VENE
ZIANA
NITV



Pinault
Collection
Julie Mehretu
ensemble

PAXEVAN
TIBI GELI
MAR STA
CE MEUS

La Città di Praga e l'associazione praghese Svatojànsky Spolek, dopo aver trasportato e ospitato sul fiume Moldova nel 2018 le bissoni Geografia e Cavalli, nel 2019 ha omaggiato la Città di Venezia allestendo a proprie spese una delle bissoni bianche in onore del proprio Santo Patrono, San Giovanni Nepomuceno, che le due città hanno in comune. Dopo un accurato studio e realizzazione di un modello in scala, i maestri boemi hanno prodotto, in scala reale questa meraviglia dell'ebanisteria e decorazione da aggiungere alla flotta.

Remi in tinta e abiti dei rematori dedicati.

PRAGA

БЫЧ



VER- ARSE VITE NALE

*“Quale ne l’arzanà de’ Viniziani
bolle l’inverno la tenace pece
a rimpalmare i legni lor non sani
ché navicar non ponno - in quella vece
chi fa suo legno novo e chi ristoppa
le coste a quel che più viaggi fece
chi ribatte da proda e chi da poppa
altri fa remi e altri volge sarte
chi terzeruolo e artimon rintoppa”*

Il luogo delle bissoni

Dante Alighieri, Canto XXI, *Inferno*

Le origini dell'Arsenale risalgono al formarsi stesso della città di Venezia. L'Arsenale cronologicamente definito "vecchio" sorge indicativamente nel XII secolo (la data precisa di fondazione 1104 è da ritenersi fittizia) lungo il rio della Madonna, su due isole, tra la sede vescovile del Castello di Olivolo (l'attuale isola di San Pietro di Castello) e la sede Ducale e politica di San Marco.

Ma la prima raffigurazione dell'Arsenale è riferita alla situazione quale era nella prima metà del XIV secolo (1325 circa) ed è contenuta nella *Chronologia Magna* (o *Compendium*) completato da Fra' Paolino da Venezia nel 1347.

Si tratta di una pianta medievale di notevole importanza che fu scoperta negli archivi della Biblioteca Marciana dall'architetto Tommaso Temanza nel 1763 e pubblicata utilizzando una incisione su rame nel 1781.

Secondo alcune deduzioni dell'architetto, la pianta si sarebbe riferita addirittura alla situazione esistente alla metà del XII secolo, ma studiosi moderni, tra i quali Giorgio Bellavitis, hanno smontato tale retrodatazione. Per ragioni di sicurezza l'Arsenale fu posizionato in una zona retrostante rispetto al Bacino di San Marco.

Si suppone comprendesse ventiquattro scali solo successivamente coperti da "tezòni", divisi da un bacino centrale e circondati da un muro difensivo. Gli scali erano caratterizzati (primo esempio in Europa) da un piano inclinato che poteva contenere due imbarcazioni parallele.

Tra il 1303 e il 1325 avvengono i primi ampliamenti di cui si abbia notizia. Con l'apertura del Canale delle Stoppare verso il lago San Daniele, che fu scavato in profondità dando luogo alla darsena dell'Arsenale nuovo diventato bacino su cui si affacciano nuovi "tezòni" - gli enormi capannoni in muratura utilizzati per la costruzione e riparazione navale - e officine cantieristiche tra cui: i magazzini delle Corderie, l'officina dei remi, i depositi di pece, realizzati tra il 1325 e il 1350 (cit. Dante) etc.

Di questi "tezòni" trecenteschi, ne rimane solo uno all'estremo lato orientale dell'Arsenale. All'inizio del XV secolo nell'Arsenale si costruiscono quasi esclusivamente galee da guerra e da trasporto mentre le navi commerciali tonde più capienti sono costruite in cantieri privati disseminati in tutta la città ma con una maggiore concentrazione a Castello.



Nel 1571 la straordinaria vittoria nella battaglia di Lepanto contro la flotta ottomana è ottenuta grazie al decisivo contributo della flotta veneziana: le salve ripetute - fino a cinque volte prima dell'arrembaggio, quando normalmente non si superava la prima - da parte dei cannoni laterali di medio calibro (in totale 40) delle cinque Galee veneziane presenti in testa allo schieramento, rompe la formazione turca e la demoralizza, non avendo mai nessuno prima di allora subito una tale potenza di fuoco.

Altri ampliamenti si susseguono lungo il XIV secolo e XV secolo fino alla costruzione nel 1460 circa, lungo lo Stradal de Campagna, del nucleo d'origine della Sala d'Armi e della Sala d'Artiglieria, mentre lungo il lato meridionale si edifica la Porta da Terra, ingresso monumentale all'Arsenale, nonché nel 1476 si procede all'apertura della Darsena dell'Arsenale Nuovissimo.

Nel 1516 riprendono i lavori all'Arsenale congiungendo con uno scavo le due darsene, la Nuova e la Nuovissima.

Nel 1539 si costruisce l'edificio della polveriera (danneggiato nella famosa esplosione che avvenne nel 1568) sugli orti acquisiti dal Convento della Celestia e successivamente su questi stessi terreni viene scavato nel 1564 il canale delle Galee.

Nel frattempo nel 1544 si erano aggiunte sedici tese sul lato nord. Nel 1569 si completa l'edificazione delle mura a struttura merlata con torri di vedetta a pianta quadrata lungo tutto il perimetro dell'Arsenale e lo scavo della Darsena delle Galee e delle tese coperte (tre per riva contrapposte una all'altra) per la costruzione di un nuovo tipo di nave da combattimento: la Galeazza.



Con la loro stazza, altezza e forma tondeggiante tipica dalle galere da trasporto, le galeazze approntate dalla Serenissima sopportano agevolmente il rinculo dei cannoni anche sui fianchi e con questo colpo di genio si raggiunge l'apice dell'evoluzione tecnologica navale veneziana anche se è bene far presente che la loro manovrabilità era appena sufficiente, tanto da dover essere posizionate al traino con l'ausilio di due galee ciascuna.

Il passo successivo, cioè l'avvento dei galeoni a propulsione esclusivamente eolica, di stazza e pescaggio ben maggiori, sviluppati dagli spagnoli e subito imitati da inglesi e olandesi, vedrà la Repubblica segnare il passo.

I porti mediterranei prevalentemente a basso pescaggio, che non consentivano ai Galeoni di accedervi, costringendoli ad un eventuale trasbordo delle merci su imbarcazioni più piccole nonché l'illusoria certezza che Galee e Galeazze potessero reggere il confronto anche in battaglia, consigliarono erroneamente i veneziani a non investire massicciamente sull'evoluzione tecnologica dei nuovi tipi di vascelli accumulando un ritardo incolmabile che li condannò ad una inevitabile decadenza.

Solo dal 1600 in poi infatti la trasformazione della tecnologia navale costrinse i veneziani ad un conseguente adeguamento di tutte le strutture dell'Arsenale e allo scavo del fondale di bacini e canali in forza del maggior pescaggio dei nuovi vascelli. Le Tese delle Galeazze non poterono comunque essere utilizzate per il varo dei nuovi vascelli poiché il bacino antistante risultò troppo ristretto.





ABITI VIBILI STORICI STORICI

A partire dagli anni '50 alla Regata Storica in forma competitiva, si aggiunse il celebre corteo storico su barche. Il corteo è ovviamente la parte coreografica più bella della manifestazione.

Il progetto del corteo storico fu studiato e realizzato a Firenze intorno agli anni '40 e poi progressivamente modificato negli anni successivi rispettando usi e costumi dell'epoca. Su imbarcazioni storiche uniche, appunto le Bissone, per fregi, addobbi e colori, sfilano in Canal Grande le figure più rappresentative della vita veneziana al tempo della Serenissima: il Doge, i Maggiorenti della città e i più alti rappresentanti della Magistratura veneziana, e anche i rematori delle bissoni dispongono di abiti dedicati in armonia cromatica con le barche.

Alla Regata Storica, Venezia rievoca l'episodio di Caterina Cornaro, Regina di Cipro. Rimasta sola dopo la morte del marito e del figlio caduto in battaglia, Caterina donò l'isola alla Serenissima nel 1489. Venezia la accolse con grandi onori e la proclamò "figlia prediletta della Repubblica". In seguito fu destinata ad Asolo, dove divenne nota come "Signora di Asolo" e visse fino alla fine dei suoi giorni, il 10 luglio 1510.

Tuttavia gli abiti vengono utilizzati anche per il Palio delle Antiche Repubbliche Marinare e ogni città è impegnata potenzialmente con circa ottanta figuranti cadauna e che sfilano a piedi divisi nelle rispettive delegazioni lungo le vie di Genova, Pisa, Amalfi e Venezia preparando il pubblico al clima del Palio vero e proprio.

I costumi, conservati presso la sartoria comunale, nel loro complesso più di duecento, sono riproduzioni d'epoca e di seguito riportati.



AMIBA SCIA TORE

n. 4 esemplari



ARALDO

n. 10 esemplari



ARMATO

n. 8 esemplari

ARSENA LOTTO

n. 3 esemplari



BIZAN TINA

n. 8 esemplari



CAPITANO DA MAR

n. 1 esemplare



CAVALLI

n. 4 esemplari



CERINO NIERE

n. 4 esemplari



CINESE

n. 4 esemplari



CIPRI OTA

n. 6 esemplari



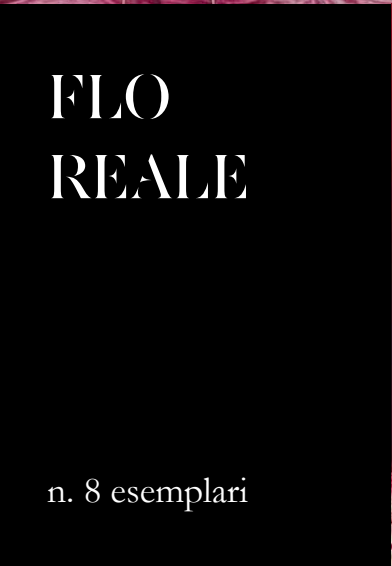
DANA

n. 8 esemplari



DOGE

n. 2 esemplari



FLO REALE

n. 8 esemplari



GEO GRAFIA

n. 8 esemplari



GONDO LIERE ANTICO

n. 24 esemplari



NET TUNO

n. 8 esemplari



NOBILE PORTA GONEA LONE

n. 8 esemplari



NAVIGLIO PESCAN TINA

n. 8 esemplari





NOBILE

n. 6 esemplari



PAGGIO

n. 2 esemplari



PORTA STEN DARDI

n. 8 esemplari

PROCU RATORI

n. 8 esemplari



QUERINI

n. 8 esemplari



REGINA DI CIPRO

n. 1 esemplare



REZZO NICO

n. 8 esemplari



SERE NISSINA

n. 19 esemplari



VENE ZIANA

n. 8 esemplari

CONCLU
COZCF
SIONI
SIONI

arch. **Manuele Medoro**

Dirigente, fino al 2024, del Servizio Valorizzazione e Tutela delle Tradizioni del Settore Programmazione e Gestione Eventi, Valorizzazione e Tutela delle Tradizioni

Riassumere questo periodo di lavoro del Servizio Valorizzazione e Tutela delle Tradizioni del Settore Programmazione e Gestione Eventi, Valorizzazione e Tutela delle Tradizioni che ho avuto l'onore di dirigere, non è cosa da poco.

Mi sono sentito in dovere di elaborare questo contributo per rendere omaggio e ringraziare tutte le persone del Servizio, unitamente anche alle maestranze del Gruppo VERITAS S.p.A. e dare a tutti una giusta visibilità.

Grazie all'Amministrazione Comunale e a Giovanni Giusto, Consigliere Comunale con delega del Sindaco alla Tutela delle Tradizioni, per avere dato fiducia al Servizio e aver fatto in modo di garantire quanto necessario. In questi anni difficili, mai è venuto meno l'impegno ampiamente dimostrato dai colleghi e dai collaboratori del Gruppo VERITAS S.p.A. Ho avuto modo di percepire l'amore e la dedizione di tutti, con l'unico scopo di rendere possibile questo salto temporale che ogni anno si perpetua principalmente attraverso la Regata Storica, lo Sposalizio con il Mare ("Sensa"), il Palio delle Antiche Repubbliche Marinare e l'annuale Stagione Remiera con le regate di voga alla veneziana.

Quanto rappresentato in questo compendio documentale è solo una parte del lavoro del Servizio, forse quella più appariscente. Vi è l'altra parte, più legata al quotidiano e all'agonismo che deve anche provvedere alla costante e continua manutenzione annuale di ottantotto barche tradizionali in legno come gondolini, gondole, sandoli, pupparini, mascarete, caorline, all'organizzazione delle regate e alla realizzazione dei campi di gara.

Da non dimenticare i mitici galeoni con il loro equipaggio, orgoglio della Città che ogni anno competono con le altre Antiche Repubbliche Marinare per il prestigioso trofeo.

A ciò si deve aggiungere anche il coordinamento generale dei giudici, cronometristi, forze dell'ordine e della parte sanitaria (idroambulanze e medici). Poi ci sono i mezzi di supporto a motore. In tutto centododici tra imbarcazioni, barche e galleggianti.

Qui si fondono professionalità, conoscenza, capacità organizzativa e amministrativa.

Posso affermare senza essere smentito che il Cantiere Nautico Comunale sia unico nel suo genere. Questa tradizione, se vuole essere mantenuta, deve ammaliare e interessare nuovi addetti che abbiano l'amore per le tradizioni di questa città e la voglia di apprendere approfonditamente la cultura di questo mondo, ammantato di tecniche tradizionali ma anche moderne, la conoscenza dei legnami e dei vari materiali che sono richiesti per la costante manutenzione anche straordinaria delle barche tradizionali comunali.

Pochi sanno che il Comune di Venezia oltre al cantiere nautico all'interno dello stesso, ha anche una sartoria e un sarto che deve mantenere con cura più di duecento abiti storici completi, i quali ogni anno devono essere lavati, stirati e manutesi, quindi conservati in perfette condizioni e spesso adattati, per sfilare durante i festeggiamenti tradizionali già citati.

Per questo ho voluto mettere in luce anche il meraviglioso guardaroba racchiuso per la maggior parte dell'anno nei bauli all'uopo costruiti.

Non posso far altro che ringraziare tutti gli attori, nessuno escluso, di tale avventura, che ho potuto vivere assieme a loro, e che hanno reso possibile questo piccolo miracolo con la gioia e la consapevolezza che le barche e gli abiti che ci sono stati dati in consegna, potranno durare a lungo e essere testimonianza di un fastoso passato ancora per molti anni nel futuro. Un abbraccio ai colleghi che tra breve andranno in pensione e un benvenuto ai nuovi che già da subito hanno dimostrato dedizione, impegno e capacità.

Simone VENTURINI
Sindaco di Venezia

Luigi BRUGNARO
Già Sindaco di Venezia dal 2015 al 2026

Giovanni GIUSTO
Consigliere Delegato alla Tutela delle Tradizioni del Comune di Venezia

Area Sviluppo, Promozione della Città e Tutela delle Tradizioni e del Verde Pubblico
Marco MASTROIANNI
Direttore

Settore Programmazione e Gestione degli Eventi e Tutela delle Tradizioni
Gabriella CASTAGNOLI
Dirigente

Servizio Valorizzazione e Tutela delle Tradizioni
Andrea MAGGIO
Responsabile

Pier Alvis BORTOLUZZI
Segreteria amministrativa Consigliere Delegato

Alessandro BACCIOLO
Renzo BRUGIN
Silvia COZZI
Daniela GIUSTO
Claudia MAJER
Angela SALVATO
Gestione amministrativa

Luca BIANCHETTO
Emanuele ZENNARO
Cantieri nautico personale del Comune di Venezia

Fabio BARBIERATO
Francesco UGOLI
Sartoria

Ve.La. S.p.A.
Piero ROSA SALVA
Amministratore Unico

Fabrizio D'ORIA
Direttore Generale Ve.La. S.p.A.

Alberto BOZZO
Direttore Operativo Sviluppo Mercati, Vendite e Clienti Ve.La. S.p.A.

Nicola CATULLO
Direttore Operativo Eventi e Mice Ve.La. S.p.A.

Gruppo VERITAS S.p.A. Direzione Servizi Ambientali Area Comune di Venezia
Fabio PENZO
Direttore

Gruppo VERITAS S.p.A. Direzione Ambiente
Andrea CRAVIN
Responsabile Disinfestazioni, Pulizia Spiagge e Manutenzione Imbarcazioni Regata

Luca BUSETTO
Damiano CANIGLIA
Andrea ROSSI
Renzo ROVINI
Nicola SERRAMONDI
Nicola VIANELLO
Cantiere nautico personale del Gruppo VERITAS S.p.A.

Coordinamento a cura di
Andrea MAGGIO

Testi a cura di
Manuele MEDORO
Già dirigente Settore Programmazione e Gestione degli Eventi e Tutela delle Tradizioni

Ricerca storica
Renzo BRUGIN

Hanno collaborato
Alessandro BACCIOLO
Luca BIANCHETTO

Servizio Centro Produzione Multimediale - CPM
Francesco CALLEGARI
Responsabile

Noemi BATTISTUZZO
Progetto grafico e impaginazione

Ufficio Stampa Comune di Venezia
Foto

Relativamente alle immagini, e alle fonti storiche, per cui non sia stato possibile reperire l'autorizzazione all'uso, il Comune di Venezia rimane a disposizione con gli aventi diritto per regolare le eventuali spettanze.

Finito di stampare nel mese di agosto 2026