

Associazione Marinara «Aldebaran»
Trieste

Aldo Cherini

LE GONDOLE DI VENEZIA
Origine ed evoluzione



Quaderno AMA n° /96

Trieste, febbraio 1996

Terra ed acqua hanno fatto di Venezia un unicum senza pari in simbiosi col viver quotidiano e con la vita di relazione tra canali, fondamenta, case e palazzi, specchi d'acqua, ponti, chiese, conventi, valli salse, fondaci, squeri, dossi appena affioranti, barene, fanghi e sabbie. Una grande città consolidatasi da tempo immemorabile in questo singolare ambiente calato in un intricato reticolo urbanistico formato da 112 isolette e 153 *rii*, in cui la gente vive, lavora e deve spostarsi in lungo e in largo senza problemi, con ragionevole sicurezza e praticità.

È nato conseguentemente un gran numero di imbarcazioni grandi e piccole di tutte le specie e per tutti gli impieghi, da servire per le attività proprie di ogni centro urbano sia per le persone che per le loro robe.

La più nota di queste imbarcazioni è la gondola. La più nota e nello stesso tempo, paradossalmente, la meno conosciuta in quanto tutti hanno un'idea di massima del suo aspetto esteriore, tutti sanno identificarla, e null'altro. Complice non solo l'ignoranza che generalmente circonda, da noi, le cose di mare, ma anche quel terribile kitsch alimentato dal turismo nazionale e internazionale, che, pur avendo fatto della gondola il simbolo di Venezia, ha messo in circolazione presunti modellini di materiali vari, metallo, legno, vetro, ceramica, cartapesta e plastica, che stanno alla gondola come stanno all'elefante quelle statuine vagamente imitative di pseudo ebano con due zanne di finto avorio, che i marittimi portavano un tempo, immancabilmente, da Oltre Suez.

* * *

Quand'è nata la gondola, chi ne ha avuto per primo l'idea?

È vano attendersi una risposta esauriente, bella e pronta, ma qualche ricerca è lecita, a cominciare dall'etimologia e dalla storia dell'arte. Essa è il punto di arrivo dell'Arte degli Squeraroli, frutto di un paziente lavoro di perfezionamento plurisecolare in cui nulla è stato lasciato al caso.

Il primo cenno si trova in un privilegio del doge Vitale Falier del 1094 riguardante la famiglia dei Loredani: ... *Non dovrete allestire per*



noi nessuna GONDOLA senza la vostra libera volontà...(gondulam vero nullam).

Il termine ricompare poi nel 1229 col significato di imbarcazione di servizio delle navi: *...Stabiliamo che i patroni debbano esibire le navi bene acconciate e calafatate... anche la barca e la GONDOLA...*

La disposizione veniva ribadita negli statuti Zeno del 1255:*...e lo schermo (palischermo) e la barca e la GONDOLA ... e ciò intendiamo per quanto riguarda la nave e ogni altro legno coperto...*

Nel Liber Plegiorum 52 si trova un cenno al GONDOLONE come legno mercantile, evidentemente un accrescitivo non solo lemmatico ma consentente un impiego di maggior ampiezza. Era chiamata GONDOLA, infatti, anche un'imbarcazione capace di tragitti notevoli e con carico se, nel 1363, alcuni Veneziani fuggivano dall'isola di Creta *con una certa barca o GONDOLA...*

Nel 1518 si ha notizia di una GONDOLA impiegata a Tine in servizio di sorveglianza.

Altra notizia del 1221 riguarda un Veneziano, che ha lasciato scritto riferendosi ad una certa persona: *...l'altro giorno di mattina fece preparare una GONDOLA ed egli stesso andò a Marghera...* Nel 1349 un medico, per medicare un malato, faceva presente la necessità di *...avere una GONDOLA per raccogliere erbe ...*

È probabile che, a giudicare dalla diversità degli impieghi, non si sia trattato inizialmente di un tipo ben definito.

In sede puramente etimologica, alcuni studiosi (H. e R. Kahane) ritengono che il termine gondola non sia altro che una variante o derivazione di *còndura*, imbarcazione di indefinita origine adriatica, mentre altri cercano risposte su fragili tracce semantiche richiamantisi a lontane e oscure origini indo-europee, che non mette conto citare.

In epoca rinascimentale la gondola appare come un tipo comune ma tecnicamente avanzato di di piccola imbarcazione caratteristica del

paesaggio urbano e lagunare, di cui ci si può fare un'idea abbastanza precisa grazie alle tele lasciate dai pittori: una barca viva e ben inserita nell'ambiente in cui era nata e s'era formata.

Tra il 1400 e il 1500, il tipo non si discosta molto dalle altre barche se non per il requisito di leggerezza e maneggevolezza richiesto dall'impiego tra gli stretti e ridossati rii e canali urbani. Vedansi i quadri di Vettor Carpaccio (1460-1525), Gentile Bellini (1429-1507), Giovanni Mansueti (?-1527), Jacopo de Barbari (1440-1516), Girolamo Moretto (1450-1519).

L'iconografia del 1600 non aiuta molto in quanto appare confusa a causa della sovrabbondanza di ornamenti variamente colorati, per di più esageratamente elaborati, applicati sullo scafo e sue sovrastrutture. Un'inutile spreco di ricchezza in assurde gare tra chi fa meglio, che finisce per attirare l'attenzione dei Provveditori alle Pompe con severe norme intese a frenare le ostentazioni di ricchezza. Venivano proibiti *li ferri di ditte barche che non siano schietti, li felzi da barca di seda et di panno, le pezze da barca lavorate, li cerchi, pressibastoni et mazze degli felzi che fussero dorate over dipinte et intagliate*. Insomma che "niun barcarol ardischa vogar le gondole troppo riccamente ornate sotto pena di pregion, gallea et altro". Divieti poco ascoltati e seguiti tanto che le autorità giungevano persino ad ordinare di dare alle fiamme le gondole trasgredenti le disposizioni. La gondola costava parecchio anche per le continue necessità di manutenzione: un conto presentato nel 1764 da Tomaso Carpinoni, "latonèr al ponte dei Fuseri" elencava il ritocco di pittura dell'"arme" del proprietario, ganzi dorati a fuoco, placche e viti dorate, filo d'ottone e "vere" da coltrina del felze. Il colore nero doveva coprire ogni velleità esibizionistica, e nere sono le gondole ancor oggi.

L'iconografia del 1700 è più leggibile grazie anche alla precisione del pennello di artisti quali il Canaletto (1697-1768), il Bellotto (1720-1780) e il Guardi (1712-1793), che rappresentano la gondola entrata ormai nella forma finale della sua lunga evoluzione. Notabili, inoltre, i disegni del Grevembroch conservati dal Museo Correr.

Esiste anche qualche disegno di carattere tecnico come quello che compare nel volume dell'*Architectura Navalis Mercatoria* pubblicato nel 1768 da Fredrik Henrik af Chapman, che si sarà avvalso, probabilmente, di una delle gondole che la Repubblica Veneta ha inviato in omaggio ad alcune delle corti del Nord Europa, a Carlo III d'Inghilterra, a Luigi XIV di Francia. Il disegno corrisponde all'esemplare settecentesco conservato nel castello di Nynphemburg presso Monaco di Baviera. Le misure sono molto vicine alle attuali ma lo scafo si presenta ancora simmetrico e meno insellato. Il dono della gondola era un fatto emblematico e ricordiamo anche l'esemplare inviato nel 1863 a Fontainebleau all'imperatrice Eugenia, moglie di Napoleone III per tacer della gondola di proprietà della regina Margherita di Savoia e dell'americana Peggy Guggenheim, che anch'essa ha voluto la sua gondola

portandosela a Wellington negli Stati Uniti d'America. Un bel esemplare si trova esposto a Roma, all'EUR, presso il Museo Nazionale delle Arti e delle Tradizioni Popolari.

I ricercatori Riccardo Pergolis e Ugo Pizzarello, avvalendosi dei dati ricavabili da quanto sopra, hanno tracciato con ulteriori integrazioni una tavola cronologica e metrologica indicativa:

Carpaccio, Bellini (sec. XVI)	L. 9,05 m. - l. 1,39 m. - h 0,59 m.
Theodoro de Nicolò (sec. XVI)	L. 9,38 m. - l. 1,67 m. - h 0,65 m.
Fredrik Chapman (sec. XVIII)	L.10,90 m. - l. 1,38 m. - h 0,48 m.
Fincati (seconda metà del 1800)	L.10,87 m. - l. 1,42 m. - h 0,47 m.
Casal (prima metà del 1900)	L.10,75 m. - l. 1,41 m. - h 0,48 m.
Tramontin (attuale)	L.10,83 m. - l. 1,42 m. - h 0,54 m.
Aggiungasi quanto riportato da Gian Battista Rubin de Cervin	L.10,87 m. - l. 1,41 m. - h

Momento finale di una lunga e lenta evoluzione, un massimo tecnologico che, tra i tanti tipi di barche locali, fa caso a sè.

Alla fine del 1800 la gondola si presenta ormai di linee essenziali con abbandono di ogni decorazione enfatizzata, ma tuttavia non priva di qualche ornamento tradizionale.

Col decadere della voga a due (dovuta a ragioni economiche), il cadorino Domenico Tramontin introduce un geniale ritocco nella forma della carena, resa asimmetrica per uno stacco laterale, a dritta, di 24 centimetri, che permette l'azione di un solo rematore senza sbilanciamenti e senza scaroccio o deviazione, e con minor pescaggio possibile inteso a diminuire la resistenza all'avanzamento. Lo scafo si immerge, infatti, per tre quinti della lunghezza, con uno sbandamento di 10°, che sembra conferire alla barca un senso di instabilità o poca affidabilità, che in realtà è tutt'altra cosa. Un'analisi accurata riserva non poche sorprese. L'ingegnere C. Donatelli individua un equilibrio dei volumi stupefacente, una precisione esecutiva senza pari con la parte immersa pienamente rispondente alle necessità idrodinamiche del natante. La spinta di galleggiamento spostata a sinistra porta lo scafo ad inclinarsi fino a trovare il giusto equilibrio, e l'opera viva così risultante, con il fondo piatto e arcuato a sua volta inclinato, porta il natante a correggere spontaneamente la deriva provocata dall'azione del remo: sono gli spigoli di raccordo delle fiancate con il fondo, angolati diversamente tra di loro, ad assicurare il sopracitato effetto.

L'esemplare rilevato dal Rubin de Cervin presenta uno scafo nudo di 500 kg. ed ha la portata di 6 persone. Ha in dotazione due remi a pala triangolare molto schiacciata, il più grande dei quali, di poppa, è lungo m. 4,20 e pesa kg 4,300; il più piccolo è lungo m. 3,70. Le passate in acqua sono normalmente da 10 a 13 al minuto con una translazione di 5-6 m. per battuta, tali da consentire un avanzamento pari alla lunghezza della gondola ogni due battute. La forcola di poppa è un capo d'opera di eccezionale armonia e funzionalità, elemento vitale di

questa straordinaria imbarcazione. Porta il fulcro del remo ad una trentina di centimetri dal bordo, a circa due metri dalla poppa, ed è articolata nelle parti e nelle curvature su due posizioni per l'avanti, a seconda dell'ampiezza dello specchio d'acqua, e una posizione per la scia, senza bisogno di spostamenti del vogatore, che sta sempre rivolto in avanti e in piedi su una bassa pedana, detta "soralài", consentendo piena visibilità e la vogata tipica, detta alla veneziana, a spinta e non di schiena, non a trazione.

Il gondoliere rema avanzando le braccia e appoggiandosi al remo. Con la carena simmetrica, l'effetto sarebbe di far girare l'imbarcazione a sinistra: ma ciò viene corretto mantenendo orizzontalmente la pala sott'acqua nella passata di ritorno e sollevandola gradualmente. Si determina così una pressione sulla forcola, verso il basso, che raddrizza la corsa. Se vuol far girare l'imbarcazione a sinistra, il gondoliere leva il remo molto prima; se vuol farla girare a dritta, fa leva con forza sul remo immerso di piatto per portarlo in superficie. Un solo colpo è sufficiente in entrambe le manovre.



L'antico squero di San Trovaso

Le regole di marcia sono antichissime. La gondola tiene la mano sinistra, presso la sponda dei canali, in quanto il remo agisce sulla dritta ed ha bisogno di acqua libera. Chi va *a seconda*, cioè con la corrente, deve lasciare la mano a chi va *a contraria*, controcorrente. L'imbarcazione più grande lascia il passo alla più piccola. Nel giro stretto dei canali, quando ancora le imbarcazioni non si vedono, i gondolieri si danno la voce: chi sta per girare lancia il grido "Ha-ee" e l'altro risponde "premi!" oppure "stali!" per indicare, quando non ha il pieno controllo dell'imbarcazione, la battuta a sinistra o a dritta;

l'andatura si dirà “*a premando*” o “*a stagando*”; dirà ancora “dai de longo” quando il passo è libero, oppure “*scia tuto!*” quando l'altro deve fermarsi. Il vantaggio del giro esterno va al gondoliere che lancia il grido per primo. Nei giri più stretti la gondola può scarocciare verso il muro e allora il gondoliere para la battuta con un calcio dato al muro stesso. Se la gondola, dalla quale parte il segnale, deve girare l'angolo a destra mantenendo la virata esterna, darà due volte il grido *premi-è* (interrogativo) cui, al momento di girare, l'altra darà il segnale *ah- premi* presentando il fianco destro. Se deve girare a sinistra, il segnale sarà *stali-è-ah stali*. Passando di controbordo, le gondole devono presentare reciprocamente il fianco sinistro libero dell'ingombro del remo. Si tratta comunque di regole non scritte, di forme di cortesia osservate con scrupolo specialmente in passato, ma già in via di disuso.

* * *

Nel 1973 si contavano, in servizio, 473 gondole, del costo unitario pari circa a quello di un'automobile utilitaria, ma il loro numero è in diminuzione. Il primo momento critico risale al 1888 quando comparvero in servizio pubblico i primi vaporetto (*bateaux-mouches*), importati da un armatore belga, che, provocando la sollevazione dei gondolieri, li aveva fatti venire da Parigi, dove servivano sulla Senna. Diminuito è anche il numero degli squeri dediti alla costruzione, che è solo artigianale e notevolmente complessa. Ma già in precedenza il numero degli squeri, sorgenti un tempo un po' dappertutto nel pieno del tessuto urbano, era calato come conseguenza della costruzione delle rive cittadine in muratura (banchinamento) con l'eliminazione degli spazi declinanti e degli scivoli naturali. Tra il 1840 e il 1870 se ne contavano ancora 39, sia di *grossi* (per costruzioni grandi) che *da sotil* (per barche minori), e le gondole in circolazione erano circa 900. Nel 1930 le gondole erano 520, di cui 484 destinate al pubblico servizio.

Nel 1992 gli squeri sono una ventina, ma solo 3 o 4 di essi si dedicano alla costruzione delle gondole. I più noti sono quelli di Nedis Tramontin, di vecchia tradizione familiare, attivo da due secoli, di Daniele Bonaldo (entrambi a Dorsoduro), dei fratelli Vianello (alla Giudecca), nonché l'antico squero di San Trovaso, alla confluenza dell'omonimo rio e il rio degli Ognissanti, gestito ora dalla Cooperativa dei Gondolieri “Manin”, che è anche un punto di attrazione turistica. Gli altri si occupano per lo più di motonautica e alcuni sono stati trasformati in circoli nautici.

Complessa la costruzione, si è detto: la gondola classica si compone, infatti di 280 elementi pressoché tutti lignei. Per le varie parti viene impiegato il rovere, l'abete, il larice, l'olmo, l'acacia, il corniolo, il ciliegio, lavorati secondo le antiche misure quali il *pie* veneziano, diviso in 16 *deda* (dita), il *passeto* diviso in 3 *pie* (piedi di cm.0,348) di 12 *onse* e ogni onsa in 12 *ligne* (linee). Caratteristico è il *fero de prua*



(ferro di prora, acciaioso, proveniente un tempo da Magnago e da Zoldo), del peso di circa 12-15 kg con funzione non estetica ma d'equilibrio longitudinale, soggetto anch'esso ad una lunga evoluzione formale fino a consolidarsi nell'attuale forma intorno al terzo decennio del 1600. Si discute ancora sul significato dei 6 denti, che lo rendono simile ad un pettine, volendo taluni che i denti stiano ad indicare le 6 zone (sestieri) in cui era divisa la città, il dente (broca) posteriore per la Zudecca e il corno ducale. Altro ferro, più piccolo e a forma di riccio, chiude la poppa. Altrettanto caratteristico è, anzi era, il riparo centrale detto *felze*, ora non più in uso, formato da una struttura di panno nero, detto *rassa* (rascia), su leggera intelaiatura arcuata, ma pesante tuttavia 100-120 kg. con ricca attrezzatura, il *parecio*, formata da due poltroncine imbottite e panchette pure imbottite, porta anteriore decorata ad intaglio, specchi, lucerne, rifiniture varie e, durante la stagione invernale, riscaldamento a braci.

La complessità della costruzione si rispecchia nella nomenclatura delle singole parti.

In pianta, a partire dalla poppa: 1-fiubone di larice, 2-puntapiedi, 3-fiubone di tiglio, 4-parabordo di olmo, 5-pezzo davanti, 6- sopranerva con alloggio della forcola di poppa, 7-nerva di rovere, 8-trasto di mezzo in ciliegio, 9-paiolato, 10-alloggio per la forcola di prua, 11-trasto a spigolo, 12-filetti, 13-fiuboni di prua, 14-fusarola.

In alzato, a partire da prua: A-ferro o delfino, B-ruota o asta, C-brocca posteriore del ferro, D-zocchetto di prua, E-fiuboni di prua, F-trasto a spigolo, G-portafossine o capitello, H-parabordo a massa, I-trasto grande, L-trasto catinella, M-sopralai N-puntapiedi, O-fiuboni di poppa, P-zocchetto di poppa, Q-lama o rostro di poppa.

Di gondola non esisteva e non esiste un tipo solo, o un impiego solo, ma una pluralità:

- la *gondola de casada* o *gondoleta*, sparita quasi completamente, in uso presso le singole famiglie nobiliari e più abbienti. Nell'Ottocento ed oltre una gondola di servizio era assegnata anche agli alti ufficiali di marina, un esemplare originale di essa si trova presso il Museo Storico Navale;
- la *gondola de tragheto*, che fa la spola tra l'una e l'altra riva dei canali, con scafo più largo e capace, meno insellata, senza il *lai* (l'asimmetria di dritta) e spesso senza il ferro di prora;
- la *gondola da fresco*, usata per diporto, senza il ferro prodiero ma con leggero riparo di tela per il sole;
- la *gondola de Marghera*, con grande scafo a otto remi in servizio di tragheto con Mestre e Fusinae;
- la "gondola lagunàr" detta anche "barcheto";
- la serie da regata: il *gondolino* e il *gondolone*, ad uno, due, quattro e più rematori (fino a 18 nella *disdotona* della Canottieri Querini, che però è solo barca da parata) che compaiono con scafo dipinto a vivaci colori nella grande Regata annuale del Canal Grande istituita nel 1841;
- esistevano anche delle derivazioni quali il *mussin* a quattro remi, molto leggero e senza ferro di prua, di cui resta una ricostruzione del 1978;
- la *falcada* o *a coa de gambero*;
- la *balotina* per servizio di rappresentanza e pertanto munita del ferro di prua;
- la *nicolota* oggi gondola da parata del Gruppo Sportivo dei Nicolotti.

(PS -Una panoramica, questa, sufficiente per un lavoro divulgativo di massima, ma non completa: gli stessi cultori veneziani delle patrie memorie non considerano esaurito quanto pubblicato finora in argomento per cui sono in corso ulteriori ricerche.)

FONTI

- Riccardo Pergolis-Ugo Pizzarello — “Le barche di Venezia”, Venezia
1981
- AA VV a cura di Giovanni Caniato — Arte degli Squeraroli, Venezia
1985
- Gian Battista Rubin de Cervin — Bateaux et batellerie de Venise,
Losanna 1979
- Piero Zanotto — “Ehi, della gondola! Qual novità?”, “Le Vie del Mare”,
luglio 1959
- C.Donatelli — La gondola, Venezia, 1990
- Quirino dei Brazolo — La gondola-Fasi della sua costruzione, Venezia
1979
- G.Crovato M.Crovato L.Divari — Barche della Laguna Veneta, Venezia
1975
- Ugo Pizzarello — Barche a Venezia, Venezia 1984
- Francesco Rocchi — Le gondole, “L’Italia sul Mare”,.....1970 (?)