

# la Gondola e il Gondoliere



*Dedico  
questo lavoro  
alla memoria  
di mio padre,  
gondoliere,  
Mario Tonei  
chiamato  
"Cana" che,  
in gioventù,  
lasciò un*

*tranquillo posto di lavoro per esercitare questa  
professione unica al mondo. Provenendo da una stirpe  
di gondolieri, affrontò con coraggio e dignità le iniziali  
difficoltà dovute all'inserimento in questo mondo,  
partendo dal gradino più basso. Nei decenni di onesto  
lavoro, riuscì a costruire attorno a sé numerose  
amicizie: con i colleghi dai quali era stimato e con i  
clienti, intrattenendo, con questi, durature relazioni che  
andavano ben al di là del semplice rapporto di lavoro.  
Con onestà e spirito di sacrificio ottenne riconoscimenti  
e gratificazioni che lo portarono in giro per l'Europa e  
che voglio riassumere citando una frase incisa in una*

*pergamena a lui donata da un gruppo di amici, in occasione di una manifestazione remiera cui parteciparono:*

*Al caro amico Cana,  
saggio capovoga  
esecutore perfetto  
un paladino del remo,  
con stima e gratitudine  
il tuo armo.*

## *La leggenda della gondola*



*Le notizie storiche riguardanti la nascita e l'origine della gondola sono estremamente incerte tanto che uno scrittore francese disse: "Piuttosto che apparire pedanti ed eruditi circa le origini della gondola, è meglio affidarsi alla leggenda".*

*Essendo, la gondola, un'imbarcazione originale e piena di poesia, anziché farla uscire dall'abilità di un anonimo costruttore che operava in uno dei numerosi squeri esistenti a Venezia, in un tempo assai remoto, è preferibile attribuirne la paternità alla bizzarria del destino o alla fantasia di un artista.*

*Una leggenda narra la storia di due giovani e poveri amanti alla ricerca di un rifugio sicuro per nascondere agli occhi del mondo la loro segreta felicità; venne in loro aiuto una falce di luna incandescente che si lasciò cadere in mare sacrificando, così, il proprio bagliore per poter accogliere i due giovani. Questa storia è stata messa in versi dal poeta dialettale Antonio Negri:*

*'Na note, a un'ongia a un spigolo  
bianco, lustro de luna,  
do moroseti timidi  
vardava la laguna,*

*e i diseva: "Podessimo  
lontani scampar via,  
basarse, darse l'anema,  
lontani d'ogni spia".  
La luna, là su in cielo,  
ste parolete sente  
la se slonga bel belo  
la riva a tocar l'aqua,  
le ondete un fià la frua,  
co l'aqua la se inturbia,  
co l'aqua la se stua:  
tuto quel bianco spigolo  
xe fato carbon nero;  
resta do ponte luçide  
come l'arzeno e 'l fero.  
Dixe la luna ai timidi  
tosi: "Montè, no scoto!  
Galegio sora l'aqua,  
co un remo dème el moto.*

*E andè lontan da ciacole,  
çerchè la vostra pase,  
basève franchi e libari,*

*fè quello che ve piase!  
Stanote dago incarico  
a le stèle più bele*

*de far ciaro: le nuvole  
no scondarà le stele!"*.

*I moroseti timidi  
l'oferta ga açetà:  
co' un remo sora l'acqua  
la luna à navegà:  
fora del mondo i tenari  
basi gera permessi,  
gnanca le stele limpide  
fava petegolessi!...  
Cussì nasse la gondola,  
galanteria dell'acqua  
fata per sta laguna:  
rica barcheta nera  
longa fina liziera,  
co do ponte de fero  
co do ponte de arzento  
se la deve al talento  
de un'ongieta de luna  
che, co tanto bon cuor,  
ga proteto una sera  
el piccolo mistero  
de do tosi in amor.*

## *L'etimologia del termine*

*Il desiderio degli storici di conoscere l'etimo del termine 'gondola' diede origine a polemiche e teorie che perdurano incerte tutt'oggi. Inizialmente, gli studiosi erano convinti che l'origine del nome 'gondola' derivasse dalla corruzione di alcuni termini, quali 'conchula' o 'cymbula', apparsi in antiche scritture greche. I glottologi moderni lanciano l'ipotesi che 'gondola' derivi dal latino 'cunula', termine che indica 'cosa che oscilla e ondeggia' oppure dal veneziano antico 'gonda', o ancora, dal francese 'gondole', il nome di una piccola tazza dalla forma che ricorda la gondola, nel contesto però, è più probabile che sia avvenuto il contrario cioè che il nome della tazza francese derivi dalla sua somiglianza con la*

*più  
famosa  
tra le*



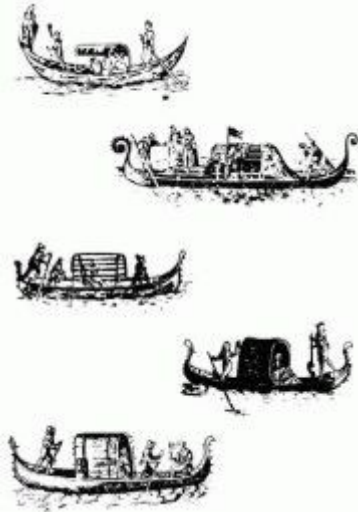
*imbarcazioni.*

*Esistono mille altre teorie sull'etimo 'gondola', ma l'unica cosa certa è che il primo documento in cui appare questo termine, risale al 1094; si tratta di un*

*'privilegium' concesso dal doge Vitale Falier alla comunità di Loreo, dispensandola dall'obbligo di mettere a sua disposizione una gondola. Contemporaneamente, in un'altra attestazione, si parla di un 'platus cohopertus cum felçe' per cui è facile intuire che l'oggetto in questione era un'imbarcazione a fondo piatto che disponeva, nella parte centrale, di una tettoia. Successivamente, bisogna attendere il XIII secolo, in occasione dello 'Statum de Potestate Clugie', per vedere riapparire il termine 'gondola'. In conclusione, è possibile affermare che l'origine dell'etimo è ancora incerto; tuttavia, il suono emesso pronunciando questa parola evoca poesia ed eleganza, rispecchiando fedelmente le caratteristiche della tipica imbarcazione di Venezia.*

## *L'evoluzione della gondola*

*La gondola, nel corso dei secoli, ha subito trasformazioni e modifiche sia nella forma sia nelle finiture. Sicuramente la gondola non era così come appare oggi, infatti, inizialmente, non era molto diversa dagli altri tipi d'imbarcazioni a fondo piatto che circolavano in laguna. Le linee erano poco slanciate, con le*



*estremità sollevate dall'acqua e munite di un finimento di ferro. Dai pochi accenni incontrati nei documenti, si presume che tra l'XI e il XIII secolo, la gondola avesse dimensioni variabili e già provvista di un piccolo 'felçe', posto a metà imbarcazione, per proteggere dal sole e dalle intemperie i passeggeri.*

*In alcuni dipinti risalenti al XV secolo e attribuiti al*



*Bellini, al Carpaccio e al Mansueti, appare un tipo di corta imbarcazione dal fondo piatto, con le fiancate rialzate e con rozzi chiodi di ferro a protezione delle estremità. Questi ferri ricurvi sono simili in tutti i*

*dipinti, ciò che differisce è la forma del 'felçe': ora più grande, ora più piccolo, ora ricoperto di panno colorato, ora con fiori e frasche. La gondola appare nera in tutte le rappresentazioni sebbene sia visibile, al di sotto della linea di galleggiamento, uno scafo bianco.*

*Lo storico Marin Sanudo, vissuto in quel periodo, attesta che il prezzo di una gondola si aggirava intorno ai 15 ducati, una cifra decisamente modesta.*

*Nel XVI secolo, una smania di lusso assale i nobili veneziani che cominciarono a farsi costruire delle gondole sempre più sfarzose: le prore erano dorate, ricche d'intagli e mascheroni; i felze, resi più rigidi, erano rivestiti di seta o di raso colorati e i loro supporti apparivano dorati, intagliati e intarsiati con rimessi d'ebano e d'avorio; i ferri, specialmente quelli di prua, erano lavorati in mille modi ed arricchiti con borchie dorate, piramidi e fiori. I 'Provveditori alle Pompe', cioè i magistrati preposti alla moderazione del lusso dei veneziani, in seguito a questa sorta di gara tra ricchi, emanarono una serie di provvedimenti atti a colpire il lusso sfrenato diffusosi nelle varie parti della gondola.*

*In un manoscritto dal titolo 'Arte de far Veselli', di Prè Theodoro de Nicolò, capomastro all' Arsenal, sono riportate le misure e lo schema di una gondola di 28 piedi. Considerando tali misure si può notare come la gondola del '500 fosse più corta e più larga dell'attuale; in seguito, questa imbarcazione, considerata l'antenata di quella attuale, ebbe un doppio sviluppo: da un lato si evolse slanciando la poppa e aumentando la misura del rostro di prua, originando così, la gondola moderna; dall'altro lato rimase inalterata nel tempo mantenendo le sue caratteristiche e fu, per questo, chiamata 'barkéta' o 'mèza gondola'.*



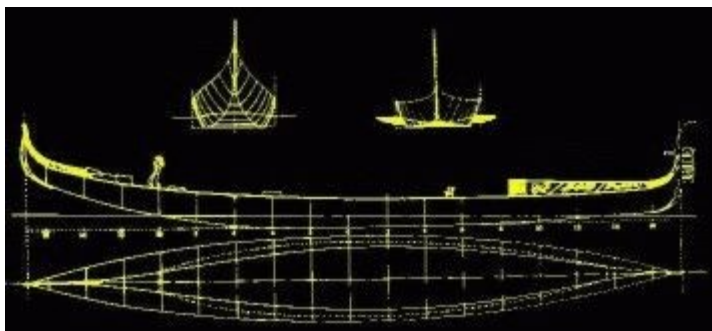
*Un'ulteriore e importante modifica alla gondola avvenne dopo la caduta dello stato veneziano, avvenuta nel 1797, in quanto, per ragioni economiche, il numero dei rematori si ridusse da due a uno e, al fine di aumentarne la maneggevolezza, furono allungate le*

*estremità e fu ridotta la superficie dello scafo a contatto con l'acqua.*

*Solo alla fine del XIX secolo apparve la gondola nella sua veste definitiva: aumentò la deviazione delle linee che vanno da prua a poppa, così come la lunghezza delle estremità con conseguente riduzione del pescaggio.*

## *La costruzione della gondola*

*L'arte della costruzione della gondola, una delle più antiche tradizioni veneziane sta' scomparendo. Delle decine di 'squeri', ossia i cantieri, esistenti in passato, ne sono rimasti, a tutt'oggi, solo un paio. Oggi si fabbricano poche gondole e spesso costruite non con il sistema tradizionale ma servendosi di una contro-sagoma prefabbricata. Essendo l'unica imbarcazione al mondo asimmetrica, la sua costruzione crea notevoli difficoltà che possono essere superate solo da chi conosce profondamente quest'arte molto antica, ricca di termini diversi da quelli usati dai costruttori di barche tradizionali.*



*La gondola misura 10.85 metri fuori tutto ed ha una larghezza variabile da*

*1.38 a 1.42 metri, il suo peso si aggira sui 350 chilogrammi ed è composta di circa 280 pezzi lignei.*

*La prima fase della costruzione della gondola, consiste nella preparazione del materiale, operazione compiuta molto tempo prima della costruzione vera e propria. Il 'maestro d'ascia', vale a dire l'esperto carpentiere in legno, sceglie personalmente il legname, costituito da*

*tronchi, con corteccia, di otto tipi di legno: abete, ciliegio, larice, mogano, noce, olmo, rovere, tiglio. Una volta giunti in cantiere, i tronchi vengono tagliati in tavole di vario spessore e poste ad asciugatura per circa un anno.*

*Quando il legno è stagionato al punto giusto inizia la seconda fase, consistente nella costruzione dello scheletro della gondola utilizzando il legno di olmo che ha la caratteristica dell'elasticità e di poter, così, assorbire gli urti. Da tavole dello spessore di 40 millimetri, vengono ricavati i 67 'sankòni', i segmenti che compongono l'ossatura della gondola e uniti tra loro, a coppie, da 25 'piane', strutture in legno di rovere, notoriamente duro e robusto. Per completare la seconda fase, vengono costruite le 3 'maistre', di prua, di poppa e di mezza barca, elementi trasversali portanti della costruzione così come lo sono le 'aste', di prua e di poppa, pezzi terminali posizionati in modo quasi verticale sui quali, in seguito, verranno fissati i 'feri' ossia i ferri.*

*La terza fase consiste nella posa dei 'sérci', ossia le fiancate della gondola, ricavati da tavole lunghe fino a 11 metri e curvate con acqua e fuoco.*

*Si delinea, ormai, la sagoma della gondola e le operazioni che seguono consistono nella costruzione degli altri elementi strutturali che la compongono, tra i quali: i 5 'trasti' che uniscono tra loro le fiancate*

dell'imbarcazione, costruiti in ciliegio e in noce; i 'fiuboni' cioè le coperture della prua e della poppa, tutti in legno di tiglio ad eccezione del 'fiubon' posto sul lato sinistro della poppa dove prende posto il gondoliere; i 'nomboli', tavole di abete dello spessore di 15 millimetri, poste sotto le fiancate; le 'kolombe' e i 'sàndoli', le tavole che costituiscono il fondo dello scafo, le prime si trovano alle estremità e non sono immerse, mentre i secondi sono posti tra di esse.

La barca viene ora piallata e levigata per passare alla successiva fase della costruzione: l'impermeabilizzazione, che consiste nel riempire di stoppa le fessure esistenti tra i vari pezzi sin qui assemblati e sulla quale viene colata pece molto calda. Si procede, quindi, alla bruciatura della pece allo scopo di indurirla e all'asportazione di quella in eccesso.

Vengono ora sistemati gli ultimi elementi: 'le mase', lunghe e sottili strisce di olmo poste sull'esterno dei fianchi con funzione di parabordo, e i 'solarai', complesso di quattro tavole di larice dove il gondoliere poggia i piedi mentre voga.

La fase successiva è la dipintura: dopo una prima mano di pittura molto diluita, vengono inseriti gli abbellimenti come i 'filéti', sottili strisce di legno che incorniciano i 'fiuboni' e le 'sentoline', cordoncini in legno dello spessore di 20 millimetri, che corrono sulle

sommità della prua e della poppa. Si susseguono altre quattro mani di sottofondo, carteggiando ogni volta. La sesta mano è quella definitiva.

L'operazione successiva interessa il fondo dello scafo: dopo aver rigirato la barca, viene bruciata la stoppa precedentemente inserita tra le fessure del fondo, vengono stuccati i buchi procurati dai chiodi e steso l'antivegetativo.

La gondola è ora terminata ma pare spoglia, è il momento di fissare i 'feri', di arredarla con il 'parecio' e di munirla di remo e



'forcola', ossia lo scalmiere. Il 'fero da prova', cioè il ferro di prua, nel corso dei secoli ha subito delle trasformazioni. La tradizione popolare vuole che la parte superiore rappresenti il 'corno ducale', il famoso copricapo indossato dai dogi, i sei denti anteriori indicano i sestieri di Venezia e quello rivolto verso l'imbarcazione, il settimo, la Giudecca, un'isola della città. La forma ad "esse" del ferro nel suo complesso rispecchia il percorso del Canal Grande, la principale via acqua di Venezia.

*Il 'parecio' è costituito da un divanetto a due posti situato ai piedi del posto di voga, da un paio di sgabelli atti ad ospitare altri passeggeri, dai 'cavai', ossia cavalli, finimenti di ottone inseriti sulle parti superiori delle fiancate con il semplice scopo estetico, dalla 'toleta a spigolo', una porticina trapezoidale che chiude il ripostiglio di prua e che può essere intarsiata o dipinta. Completano il 'parecio' un tappeto steso lungo lo scafo e il 'canon', una sorta di vaso in ottone che può ospitare un 'faràl', cioè una lanterna, oggi alimentata da una batteria elettrica.*

*Per muovere la gondola il gondoliere usa il remo e la 'forcola'. Il 'remer' è l'artigiano specializzato nella costruzione di questi elementi fondamentali. Il primo è fabbricato in faggio ben stagionato e senza nodi ottenuto riportando sulla grandezza del palo una striscia rastremata, cioè assottigliata, verso il basso che serve a proporzionare lo sforzo del vogatore. La 'forcola' è il supporto del remo, è ricavata da un unico pezzo di radica di noce e può essere considerata una vera scultura, si presenta a braccio piegato sul gomito, quasi ad angolo retto alzato a presentare il 'morso', ossia la forcilla sulla quale poggiare il remo.*

## *Perché la gondola è nera*

*Un tempo, le gondole potevano essere dipinte di vari colori ma il nero, sintomo d'eleganza ai tempi della Repubblica di Venezia, alla fine prevalse. Si potrebbe pensare ad un segno di lutto ma, in quei tempi, tale stato era rappresentato dal colore rosso. Alcune tesi sul tema tentano di dare una risposta al quesito: una di queste sostiene che le gondole sono nere per ricordare la caduta della Serenissima; un'altra, supportata da fatti storici, afferma che le gondole furono dipinte di nero in seguito alle conseguenze di un'epidemia di peste, avvenuta nel 1630, che causò cinquantamila vittime; qualcun altro pensa che, per arrestare lo sfarzo con cui erano addobbate le gondole nel XVI secolo, fu emessa un'ordinanza che imponeva il colore nero per tutte. Più poetica e meno veritiera, è l'ipotesi che le gondole dipinte di nero facevano maggiormente risaltare la carnagione bianchissima delle nobildonne veneziane del '500.*



## *La gondola all'estero*

*La gondola e i gondolieri furono spesso soggetti a trasferimenti non solo in Italia ma anche all'estero. Le prime gondole inviate fuori d'Italia furono quelle date in omaggio al re Carlo II d'Inghilterra nel 1661 e, come racconta l'ambasciatore della Repubblica di Venezia, Francesco Giavarrina, ebbero un successo inimmaginabile a corte e tra il popolo londinese.*

*Nel 1673 un altro veneziano, Francesco Michiel ambasciatore in Francia, fece giungere al castello di Versailles, alla corte di Luigi XIV, due gondole e quattro gondolieri in abito di broccato con ricami d'oro e d'argento. Tale fu il successo ottenuto che il monarca ordinò la costruzione di altre gondole assieme a miniature di galere e fregate veneziane. Aumentò, così, il numero dei gondolieri tanto che si costituirono*  
*in*



*corporazione, detta "Petite Venise", che durò per oltre un secolo.*

*Nel 1756, due gondole furono inviate dal doge Francesco Loredan all' Elettorado di Colonia.*

*Da allora le gondole veneziane e i gondolieri furono inviati in molte parti del mondo per rappresentare Venezia.*

*Il conte Nigra, rappresentante del Regno d'Italia alla Corte di Napoleone III e amico dell'imperatrice Eugenia, si servì della gondola per sollecitare la liberazione di Venezia, attesa dal 1859. La gondola arrivò il 26 giugno 1863 nel castello di Fontainebleu per una festa. Il Nigra approfittò per declamare, all'imperatrice che si dondolava in gondola, un'ode rimasta famosa nella storia:*

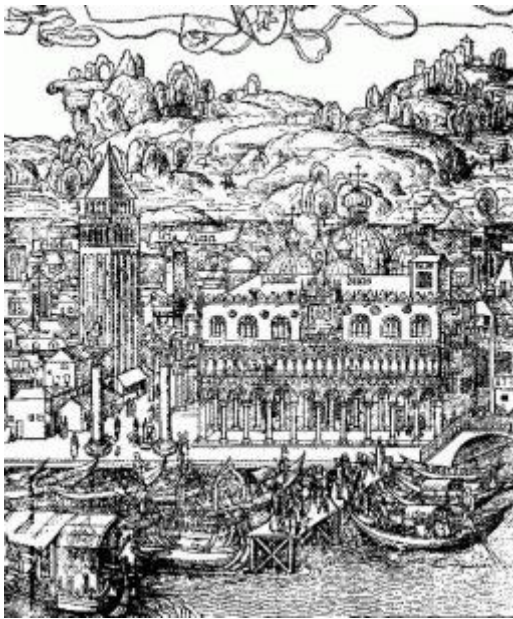
*... digli che in riva all' Adria  
povera ignota esangue  
soffre Venezia e langue,  
ma è viva e aspetta ancor.*

*Non si contano più le nazioni e le città che hanno avuto la fortuna di avere le gondole veneziane: infatti Amburgo, Rotterdam, Buenos Aires e molte altre località videro la gondola con il gondoliere nelle acque dei loro fiumi o laghi.*

*Anche al giorno d'oggi numerose delegazioni di gondole e gondolieri si recano all'estero portando, in ogni luogo, la più pura venezianità.*

## *La gondola nell'arte*

*La gondola è stata ed ancora lo è, ispiratrice di moltissimi artisti; è possibile costatarlo dal gran numero di opere pittoriche e letterarie su Venezia dove essa appare, molto spesso, come protagonista. Per mezzo di queste opere si può ripercorrere la vita della gondola e del suo conduttore. Dal secolo XV al XVIII nelle piante e vedute prospettiche di Venezia appaiono, in quasi tutte, tra navi ed altri tipi di imbarcazione, le prime gondole che gareggiano, solcano i canali e fanno da seguito al Bucintoro, immancabile completamento di quelle panoramiche.*



*Erhart Reuwich, con la sua veduta prospettica di Venezia del 1486, può essere considerato uno tra i primi ad immortalare le antiche gondole nel Bacino di San Marco.*

*Il più celebre tra gli incisori è, senz'ombra di dubbio, Jacopo de' Barbari, che nel 1500, rappresenta le imbarcazioni del tempo nella pianta prospettica a volo d'uccello, divenuta famosa per la fedeltà minuziosa di ogni particolare.*

*Molti altri artisti presentano le proprie piante prospettiche, tra queste vale la pena di ricordare quelle di Giacomo Franco del 1597 e di Giuseppe Heinz, il Giovane, del 1650.*

*Per quanto riguarda la pittura, il primo dipinto in cui è rappresentata la gondola è datato 1494, è opera di Gentile Bellini (1429-1507) e fa parte del ciclo del “Miracolo della reliquia della Croce” cui fanno seguito i ‘teleri’ di Vittore Carpaccio (1455/56-1525/26) e di Giovanni Mansueti (1485-1527), opere d'arte nelle quali già si nota un'evoluzione del celebre natante poiché si passa dalle ancora primitive gondole del Bellini a quelle del Carpaccio che, sovente, raffigura anche il gondoliere, facilmente distinguibile dagli altri personaggi, per il suo abbigliamento.*

*Descrivere ed elencare tutte le opere pittoriche nelle quali appaiono la gondola e il gondoliere è impresa ardua perciò, quelli che seguono, sono esempi che toccano l'argomento con una particolare visione pittorica.*

*Il Tintoretto (Jacopo Robusti 1518-1594) nel suo dipinto “Liberazione di Arsinoe”, meglio conosciuto come “L'allegoria della gondola” e attualmente custodito nella Pinacoteca di Dresda, dipinge una gondola intarsiata e dorata. Nell’“Arrivo della Regina Cornaro” dell'Aliense (Antonio Vassilacchi 1556-1629), spicca la figura del gondoliere;*

*nell' "Arrivo di Enrico III" del Vicentino (Andrea Michiel 1539-1614), un corteo di dame assiste allo sbarco del Re di Francia con una sfilata di gondole; nell' "Incontro tra Alessandro III e il doge Ziani" di Francesco Bassano (Francesco Da Ponte 1549-1592), le gondole si accalcano contro la riva della piazzetta, generando chiassose scene tra i gondolieri; anche Leandro Bassano (Leandro Da Ponte 1557-1622) raffigura, nello sfondo del ritratto del doge Pasquale Cicogna, due gondolieri; nel settecento la gondola appare in tutto il suo splendore grazie ai vedutisti veneziani, primi tra tutti il Canaletto e il Guardi, cui seguono gli incisori Domenico Lovisa, il Coronelli, Michele Marieschi, Gianfrancesco Costa, Gianbattista Brustolon ed altri che, spesso, popolano di gondole i loro panorami. Con Gian Domenico Tiepolo (1727-1804), nella "Partenza della gondola", esse appaiono con caratteristiche simili a quelle attuali e i loro conducenti indossano costumi costituiti da un berretto azzurro o giallo o rosso e da calze bianche.*

*In quasi tutte le rappresentazioni del Canaletto (Giovanni Antonio Canal 1697-1768) si nota che le tipiche imbarcazioni*



*veneziane sono un elemento importante poiché, anche nel groviglio delle barche, le gondole e i gondolieri appaiono sempre distinti.*

*Il più rappresentativo tra i pittori appartenenti a questa schiera è Francesco Guardi (1712-1793), che, con il tocco magico del suo pennello, esprime la più profonda poesia. Egli cura in modo magistrale l'espressione di tutti i personaggi raffigurati ma, particolarmente, le figure dei gondolieri. Il suo capolavoro assoluto è la famosa "Laguna", una piccola tela dedicata alla gondola il cui gondoliere, stanco, dopo una lunga traversata, voga curvo.*

*Tra gli artisti del tempo passato, non bisogna dimenticare Gabriele Bella, le cui opere, raccolte nella Pinacoteca Querini Stampalia, veri documentari sugli usi e costumi dell'epoca. Egli eseguiva anche i ritratti dei gondolieri vincitori delle regate del XVIII secolo.*

*Molti altri artisti hanno reso omaggio al più singolare natante del mondo tra questi: Turner, Bonington, Caffi e Faretto, Monet, De Pisis.*

*La gondola riuscì a suscitare emozioni poetiche e letterarie degli scrittori che composero innumerevoli lodi ed inni dedicati a quest'inimitabile imbarcazione dalla struttura romantica.*

*Ancora una volta vale il discorso fatto in precedenza per i pittori e gli incisori: è difficile menzionare tutti i virtuosi della penna perciò, quella che segue è una*

*rapida carrellata per ricordare i più famosi di questa nutrita schiera.*

*Il francese Michele de Montaigne, nelle sue "Memorie", del 1580, descrive con fervore i suoi molteplici viaggi a Venezia, entusiasmandosi nel ricordare i momenti passati sul Canal Grande a bordo della gondola.*

*In quel secolo furono moltissimi gli scrittori e i poeti che visitarono Venezia e, comune fra tutti è l'entusiasmo con il quale esaltano questo splendido natante.*

*Wolfrango Goethe, nel 1786, si esprime così: "Questa gondola rassomiglia alla culla che dolcemente dondola..."*

*Il Goldoni poeta si serve della bocca di un gondoliere per elogiare questo mezzo acqueo:*

*Ma in sto nostro paese benedetto  
dove regna il buon gusto e la ricchezza  
più della vanità, più del diletto,  
comodo vero e libertà si apprezza.  
Voleu farve varar? andè a un traghetto,  
subito montè in barca con franchezza;  
co se vol la carrozza e 'l savè vù.*

*Se sè straco, andè in barca e stè là,  
collegheve sul trasto e po dormì;*

*comodo come in leto stravacà  
podè intorno girar la note el dì,  
leser, bevar, magnar, tuto se fa;  
ma la carrozza no la xè cussì;  
se salta, se se sbate; se stracola,  
no se sente dal strepido parola.*

*La gondola è stata messaggera e testimone di grandi amori nonché complice di innumerevoli vicende amorose; ne sono d'esempio queste parole di Pompeo Molmenti, cultore di storia veneziana: "Asilo di dolci peccati, ausiliatrice di trepidi amori".*

*Un poeta dialettale, Antonio Lamberti (1757-1832), è ricordato per la "Biondina in gondoleta", musicata da Simone Mayr, conosciuta e cantata in tutto il mondo. Anche Pietro Buratti (1772-1832) riesce a cogliere la poesia ispirata dalla gondola e scrive la canzonetta "La barchetta", musicata da Giovan Battista Perucchini e cantata dal popolo. Negli ultimi versi si nota come l'autore descrive il gondoliere del settecento, ma bisogna affermare che la figura del famoso conducente è rimasta la stessa nel corso dei secoli:*

*La note xe bela,  
fa presto Nineta,  
andemo in barcheta*

*i freschi a chiapar.  
E Toni el so remo  
l'è atento a menar.  
No! varda, no! sente  
L'è un omo de stuco  
Da gonzo, da cuco,  
a tempo el sa far.*

*Pietro Pagello (1807-1898), scrive la famosa  
barcarola, musicata poi dal maestro Morolin,  
dedicandola alla scrittrice francese George Sand, al  
secolo Aurora Dupin Dudevant, divenuta sua  
amante:*

*Coi pensieri malinconici  
no te star a tormentar:  
vien co' mi montemo in gondola,  
andaremo fora in mar.  
Passaremo i porti e l'isole  
che çirconda la çità,  
el sol mor là, senza nuvole,  
e la luna spuntarà.  
Sta bavèta, che te zògola  
tra i cavei inbovolai  
  
No xè turbia da la polvare  
de le rode e dei cavai.*

*Sto remeto che ne dondola  
In sordina no se sente,  
come i s-ciochi de le scùrie  
come i urli de la zente,  
se in conchiglia i Greci Venere  
se sognava un altro di,  
forse visto i aveva in gondola  
una zògia come ti.*

*In ogni secolo vi fu chi esaltò la gondola e il gondoliere, come nel caso di Riccardo Selvatico (1849-1901), poeta, Consigliere Comunale e poi Sindaco di Venezia che, nel suo capolavoro della lirica veneziana "La Regata", cita, con enfasi, tutte le barche dando un tono particolare alle gondole. Ettore Bogno (1873-1955), esemplare figura di poeta dialettale, con la sua "La gondola vecia", dedicò malinconici versi alla tipica imbarcazione veneziana:*

*Dentro d'un rio che sboca in Canalasso  
a na s-ciona de fero incaenada  
da mesi e mesi a l'ombra de un palasso  
stava na vecia gondola fruada.  
Rusene el fero, come un caenasso,  
senza pagioi né forcole, imberlada,  
col trasto e le sentine in gran sconquasso  
la stava là da tuti sbandonada.*

*Geri un' ondada de tramvai potente  
la ga sfassada e, rota la caena,  
La l' à despersa a tochi per el rio...  
cussì a sto mondo: tanta bona zente  
per ani e ani sgoba, strussia, pena...  
un zorno le sparisse... e xe finio.*

*Tra gli altri sono da ricordare Albano Baldan,  
George Byron, Bepi Larese, Raffaele Michieli,  
Domenico Varagnolo, e Riccardo Wagner che assieme  
a molti altri furono ispirati dal famoso natante.*

*Tra gli scrittori moderni che si occuparono della  
gondola, vanno menzionati Diego Valeri, e Aldo  
Palazzeschi, al secolo Aldo Giurlani, che scrisse: "La  
gondola è oggi un' espressione d' arte e di poesia:  
l' anima di Venezia".*

## *Le origini del gondoliere*



*Negli albori della storia di Venezia non vi è traccia del gondoliere. Quando la gondola non aveva ancora subito quelle trasformazioni tali da renderla sostanzialmente diversa dagli altri tipi d'imbarcazioni dell'epoca, i conducenti di qualsiasi barca erano chiamati, semplicemente, barcaioli, sia si trattasse di un battello o di una 'scaula', nome generico d'imbarcazione a fondo piatto, adibita a trasporto di cose o di persone, mossa dai remi o dalle vele. Successivamente, quando la gondola si perfezionò, il nome del suo conducente si distinse da quello di barcaiolo e divenne 'gondolier' poiché, saper governare quell'elegante imbarcazione fu considerata una sorta di specializzazione, tanto che il termine gondoliere era, ed è tutt'oggi, sinonimo di maestro di voga: "È fra tutti l'artista, per lui l'acqua non ha segreti, la conosce infinitamente meglio della terra". Fu allora, che la gondola si diffuse fino a divenire il mezzo più usato in città e natante preferito dai ricchi e nobili veneziani che disponevano del 'gondolier de*

*casada' ossia, di un gondoliere ad esclusivo servizio del proprio casato.*

*Marin Sanudo, nella sua "Cronachetta" scritta a cavallo tra il XV e il XVI secolo, narra che, un tempo, i primi gondolieri erano come "neri saraceni od altri famegiù", cioè erano considerati quasi schiavi, infatti, si racconta che nel passato antico, si utilizzassero dei mori per spingere le primitive gondole. Qualche vecchio dipinto conferma questa affermazione: è certo, però, che schiavi neri erano sparsi ovunque in gran numero. Con l'affermazione della gondola, i gondolieri divennero parte integrante del complesso sociale, godendo di privilegi da casta poiché erano qualcosa di più che una semplice categoria di lavoratori, anzi, grazie ai loro quotidiani contatti con il patriziato diventarono, poco a poco, il "trait d'union" tra i potenti e il popolo.*



## *La figura del gondoliere*

*Alcuni scrittori del passato tendono a descrivere il gondoliere come un simulatore ed ingannatore, altri lo dicono furbo, violento, ipocrita e remissivo. Testi più recenti, sono d'opposto parere ed esaltano la figura del gondoliere classificandolo come una persona aperta e leale, dal cuore sincero, pieno di spirito e di quell'allegria tipica del veneziano, intelligente e bonaccione allo stesso tempo, nonché abile lavoratore, confermando ciò che di lui era stato detto nel '500: "Quest'uomo a tutte l'ore del giorno, di notte, alla pioggia, al vento, al freddo, al caldo, sta sempre pronto per comodità degli abitanti..."*



*Coloro che hanno delineato il vero gondoliere, nelle loro opere, sono stati Carlo Goldoni e Giacinto Gallina. Nelle commedie goldoniane spicca la figura del 'vecio gondolier de casada' vale a dire, del vecchio gondoliere del casato, fedele e muto custode dei segreti della famiglia cui presta servizio.*

*Dal suo canto, il Gallina, nel 1855, scrive: "Erano i*

*gondolieri quella classe più eletta del popolo, che avvicinava la persona dei padroni, per l'uso inverterato di condurli in barca da un luogo all'altro, senza che verun altro domestico nelle loro gondole s'immischiasse, ed essi i gondolieri annunziavano le visite, recavano le ambasciate, venivano di confronto a chiunque all'onore ammessi del secreto, onde a simil grado di confidenza doveasi quella specie di educazione, originale affatto, che li sceverava dal popolo. Aggiungasi poi la franca lealtà del fedele carattere, l'officiosità nelle forme, certa delicata finezza d'intendimento, a cui li avezzava la stessa qualità dell'ufficio e si conosceranno i motivi ch'erano cari e bene accetti alle famiglie cospicue, ove morivano giubilati".*

*Vari episodi, tra realtà e leggenda, possono servire ad individuare la figura del gondoliere. Scrive ,ancora, Giacinto Gallina: "Basti, a saggio di tutti, l'azione magnanima di un gondoliere ai tempi della Repubblica, che mosso dal cuore a dar lezione di prudenza al padrone, quando disennato sol per sospetto, faceva onta in pubblico alla sua dama, alzò d'un punto la lanterna e sugli occhi del padrone la spense".*

*Il primo articolo del codice del 'Pope', termine usato a Venezia per indicare il gondoliere, dice di mantenere sempre una signorile dignità, specialmente durante la*

voga, il cosiddetto 'vogar bel bello', in altre parole, remare con compostezza e calma. In seguito a questo vi è un episodio eloquente che può aiutare a chiarire la figura del gondoliere: il russo Naumow, dopo aver ucciso il conte Kamarowski, nel tentativo di raggiungere la stazione ferroviaria per sfuggire alla cattura, salì a bordo di una gondola. Esasperato perché non riusciva a far sì che il gondoliere accelerasse l'andatura, gli sventolò in faccia una banconota da cento lire; l'effetto di quel gesto dovette essere notevole poiché riuscì a prendere il treno sul quale venne più tardi arrestato.

Lo spirito di pacatezza e sensibilità del gondoliere è ben descritto, da un anonimo scrittore, in quest'episodio, avvenuto in un caffè nel 1912, mentre era in corso la guerra italo-turca: "Un manovale entrò annunciando una vittoria dei nostri e bene traspare la gioia nei volti degli italiani là presenti, ma un



*gondoliere ch'era tra loro, sebbene giubilante, fece osservare a chi veniva, come nel caffè, a caso, sedessero tre col "fez"; chissà, se erano nemmeno turchi, ma tuttavia, il gondoliere, nel dubbio, disse discretamente: "... no' dir tanto, no' va ben de ofenderli!"*.

*La figura del gondoliere dei tempi odierni è cambiata, i gondolieri che si chiamavano, da una riva all'altra, cantando non esistono più, sempre più rari sono quelli che, passando davanti a un palazzo che si affaccia sul Canal Grande o sotto un famoso ponte, si chinano in avanti e rivolgendosi ai passeggeri ammirati da tanta bellezza ne illustrano la storia e le caratteristiche magari in un tedesco o in un inglese o in un francese un po' casereccio. Rimane inalterata la tradizione di affibbiarsi, tra colleghi, dei soprannomi: Bocaeto, Cana, Caneoni, Cioci, Feiceto, Fiascheto, Forcheton, Magnamosche, Nero, Pagnoca, Panduro, Pipa, Scuciareto, Strigheta, Vusavè e molti altri; nomignoli che identificano il soggetto più che il vero nome e cognome di ognuno.*

*Per concludere, ecco come il poeta dialettale 'Rafa', al secolo Raffaello Michieli, descrive una lite tra gondolieri; è un'ulteriore testimonianza circa il loro carattere.*

*I ziga, i bragia su per 'sti traghetti*

*e i se ne dise... de crue e de cote  
sia de zorno che de note.  
I se manda in malora e po'... "Ripeti,  
ripetime da novo 'sta parola...  
che te tagio la gola!" .  
Ma le gondole, intanto, se alontana.  
Una sbragiada, un'altra, e tuto tase;  
torna la pase.  
Uno a levante, 'st'altro a tramontana;  
e co i se trova, dopo, el zorno 'drio...  
mezo litro... e xe finio!*

## *La gerarchia dei gondolieri*

*Ai tempi della Repubblica, i barcaioli e i gondolieri formavano la 'fraglia dei barcaioli', ossia un'associazione, che si suddivideva in varie 'fraglie de tragheto'. Gli affiliati si definivano 'fradei de tragheto', vale a dire "fratelli di tragheto" con i suoi magistrati particolari il cui capo era il 'gastaldo' che svolgeva diverse mansioni quali: inviare ai "Provveditori" i nominativi dei membri, tenere l'amministrazione e renderne conto, indire e presiedere i 'capitoli', ossia le riunioni, far rispettare il regolamento generale e quello del tragheto d'appartenenza in particolare.*



*Successivamente le cose sono un po' cambiate, la gestione e il buon andamento del tragheto erano affidati ad uno o più incaricati, detti 'bancai', che dovevano renderne conto anche all'Ufficio Comunale. Tra le mansioni dei 'bancai' vi era il compito di far rispettare la disciplina tra gli affiliati, avvalendosi della funzione di poliziotto interno; se qualche gondoliere infrange le regole, i 'bancai' possono infliggere ai colpevoli il cosiddetto 'levo di volta', una sospensione dal lavoro di uno o più giorni, fino ad un massimo di cinque. Era,*

*naturalmente, possibile opporre ricorso presso una commissione, la 'banca aggiuntiva', composta da un 'bancal' e da due gondolieri nominati in comune accordo tra il 'bancal' stesso e l'appellante.*

### *Mariegola del Ponte de la Paggia*

*Che con soldi quatro si deba andar da S.n. Zorzi e a S.n. Zuane sino alle Citelle sempre che sia bon tempo e bonaza.*

*Che con soldi diezi si deba andar a S.n. Domenico di castelo sempre che sia bon tempo e bonza.*

*Capitolo che non si abia a perder volta non passando le Citelle, S.n. Giorgio Magior, ponte de la Madona, non passando il ponte di S.n. Provolo, non passando il ponte di Canonica e questi sono li nostri Confini, e andando zoso de li nostri Confini non volendo perder volta in penna di mezza libra di olio.*

*E in caso che sia buon tempo di andare con la parada si abia da andare a chiamare drian, e responderghe drian (ultimo) ala Pianeta che son confin nostro in pena di una libra di cera chi non si chiama drian mentre che le cavane sono piene.*

*E chi farà Noto di contraffazioni su li nostri confini di lire venticinque dico L. 25.*

*E chi non potese fare noli essendo in terra mentre non si sia chiamati in pena di una libra di olio.*

*E chi perderà di rispetto a il Gastaldo e Banca mentre sisi faccia il suo officio in penna di lire tre e soldi due dico L. 3/2.*

*E chi non impizerà il Lumin della Madonna a chi tocherà sarà in pena di meza libra di olio.*

*E chi quando un spazisie venga sul suo pontile si deba subito andar in pope dela sua barca.*

*E se qualcheduna ardirà per questo minaziar ogni fratello in pena di soldi sedizi.*

*E che niuna ardisca di romper il nolo mentre un altro sia in confrate quando sono sul nostro Confin in pena di lire diezi dico L. 10.*

*E chi sino a chi il nolo sono sul nostro Confin nessuno chi si sia patroni di chiamarlo solo quando sono zoso del nostro Confin in pena di una libra di olio.*

*E se quando Persona imbarco o andando a una riva e chiami da bezo in pena di un quarto di olio e che il sia in debito di andare con la parada a tuti i bastimenti che sono suli nostri Confini in pena di meza Libra di olio.*

*Adi 23 maggio 1766*

*Gl'Ill.mi et Ecc.mi S.S.ri Provoeditori di Comun infrascritti veduti, ed esaminati li sudetti Capitoli hanno questi approvati in tutte le sue parti per la debita sua Esecuzione in pena disobbedendo ad arbitrio di loro E.E.*

*Luigi Zen Proo di Comun  
Domenico Ortalli Nadaro*

*Dal 1926 al 1959, i 'bancai' erano eletti, presso il Comando dei Vigili, nel mese di marzo e, dopo aver ricevuto il nullaosta del Sindaco, rimanevano in carica per un anno. Oggi il 'bancal' non gode più di quell'autonomia e di quel potere decisionale poiché attualmente vige un regolamento disciplinare comunale. Per lungo tempo, la licenza necessaria per esercitare la professione di gondoliere era rilasciata dalle Autorità Comunali, e concessa a coloro che potevano vantare requisiti speciali giacché, il gondoliere, svolgeva un servizio pubblico. Tale licenza poteva essere tramandata da padre a figlio ma la maggior parte dei gondolieri, riuscì ad ottenerla praticando un lungo tirocinio in qualità di 'sostituto' di un vecchio gondoliere ritiratosi dall'attività che non aveva figli maschi o, se li aveva, non erano interessati alla successione. Alla morte del titolare, la licenza tornava a disposizione del Comune, il quale ne disponeva l'assegnazione al primo nominativo della lunga lista dei pretendenti. Per poter essere iscritto a tale lista, l'aspirante gondoliere doveva cimentarsi con l'esame d'idoneità previsto: la cosiddetta 'prova del remo' durante la quale doveva dimostrare le proprie*

*capacità: se la prova era superata, poteva esercitare in qualità di 'sostituto'. Questo periodo di transizione poteva durare per un decennio e oltre durante il quale l'aspirante gondoliere lavorava utilizzando la gondola del vecchio gondoliere dimissionario al quale doveva versare il settanta per cento del guadagno a titolo di vitalizio; inoltre, alla morte di quest'ultimo, per diciotto mesi, la beneficiaria diventava l'eventuale vedova. Per un 'sostituto', i primi tempi erano assai duri in quanto svolgeva servizio nei traghetti più periferici dove i guadagni erano ridotti e, come detto, per giunta più che dimezzati dal "sussidio" dovuto al titolare. Finalmente, quando giungeva il proprio turno, otteneva la licenza e diventava gondoliere a tutti gli effetti potendo, così, esercitare la professione che, nel corso degli anni, l'avrebbe portato ad operare in traghetti sempre più esclusivi.*

*Nel presente, le cose sono ulteriormente cambiate, per diventare gondoliere è sufficiente superare la 'prova del remo' ed acquistare la licenza direttamente da un gondoliere che ora ha la facoltà di poterla vendere unitamente al posto che occupa ed inoltre, è aumentato il numero delle licenze concesse dal Comune. Per questi motivi la figura del 'sostituto' è pressoché sparita, un giovane in pochissimo tempo riesce ad ottenere ciò che fino ad un tempo non molto lontano, costava anni ed anni di sacrifici e abnegazione.*

## *Il traghetto*



*Quasi tutti i primi abitanti di Venezia, per necessità, sapevano vogare e, molti di loro, scelsero la professione del barcaiolo, termine*

*strettamente legato al verbo “traghettare” che deriva dal latino ‘transigere’, portare al di là; va da sé l’inevitabile associazione con il lemma ‘traghetto’, ossia traghetto.*

*Il ‘traghetto’ è un posteggio di gondole situato in prossimità di una riva allo scopo di tragittare i passeggeri sulla sponda opposta. Oggi, i ‘tragheti’ svolgono soprattutto la funzione di luoghi di partenza per un giro turistico di Venezia a bordo di una gondola e sono distribuiti esclusivamente in città.*

*Nell’antichità le cose erano diverse infatti, in alcuni documenti storici che vanno dal ‘500 al ‘700, sono menzionati traghetti situati in località ben lontane dalla cerchia cittadina, quali: di Lizza Fusina, di Mestre, di San Giuliano ed anche: di Padova, di Treviso e di Portogruaro, località che distano decine di chilometri dal centro storico.*

*Ai tempi della Serenissima, i conduttori d'imbarcazioni erano costituiti in associazione, chiamata 'fraglia dei barcaioli' che si suddivideva in varie 'fraglie de tragheto', i cui membri erano detti 'fradei de tragheto' ovvero, fratelli di tragheto e che disponevano di 'mariegole', regolamenti interni. I traghetti che operavano in quel periodo erano moltissimi e la loro esistenza è ampiamente documentata come nel caso dell'editto emesso dall'"Ordine dei V Savi" riguardo "I barcaioli e tariffa annessa" dove sono menzionati i traghetti di San Trovaso, di Santa Margarita, del Gheto novo, dei San Zuane e Paolo, dell'Angeo Rafael e molti altri. Tra i più antichi vi sono quelli di San Beneto (1293), di San Barnaba (1298), di Ca' Dolfin a Rialto (1293), di San Felice (1349), di San Tomà (1354). Per quanto riguarda i traghetti che si affacciano sul Canal Grande, si può affermare che sono sempre esistiti e, molti di essi, hanno una tradizione antichissima.*

*In quel periodo, i traghetti avevano anche funzione pubblica e sociale poiché erano luoghi dove vi si leggevano i proclami. Tale esercizio rimase in uso fino alla metà del XIX secolo, durante l'occupazione austriaca.*

## *La voga alla veneziana*



*La tecnica di voga usata a Venezia è diversa da tutte le altre, è possibile affermare che si tratta di un modo speciale di condurre un'imbarcazione e lo è ancor di più quello applicato dal gondoliere alla gondola; osservandone l'incedere si ha l'impressione che il movimento prodotto dal 'pope', così è amabilmente chiamato il gondoliere, sia più assecondato che prodotto; in realtà non è così semplice come potrebbe sembrare poiché il rematore deve combinare due operazioni: una per imprimere la spinta alla barca, l'altra per mantenere la rotta perché, essendo la gondola priva del timone, è con il remo che deve risolvere il problema.*

*La terminologia rematoria veneziana si riassume nella coniugazione di tre verbi: 'prémare', vale a dire premere, 'stagàre', che significa stare e 'sciare', ossia frenare. La vogata 'prémando' è la più semplice: il gondoliere immerge la pala del remo, obliquamente nell'acqua, 'de tajo' per dirla in dialetto, quindi spine sul remo ma, per evitare che la gondola con un solo rematore giri su se stessa, ruota leggermente il remo sulla 'forcola', così è chiamato lo scalmò, in modo tale che la pala, ancora*



*immersa, compia un movimento inverso al precedente, neutralizzando, quel tanto che basta, le conseguenze della spinta e riuscendo a rettificare la direzione della gondola che, perciò avanza dritta. Il secondo movimento del gondoliere, lo 'stagàre' è una fase di quasi riposo sul remo che ritorna in posizione di spinta. Per arrestare la gondola, il vogatore fa' rimbalzare il remo davanti alla 'forcola' così da poterla sfruttare come leva per esercitare una controforza alla trazione: questa è la 'sciata'. Naturalmente per compiere correttamente queste azioni sono necessari anni d'esercitazione giacché anche il movimento del corpo dev'essere sincronizzato per accompagnare la vogata, se poi si considera che la postazione del gondoliere è piuttosto angusta, che le direzioni della marea e del vento influiscono in modo determinante e che molti canali di Venezia sono strettissimi e trafficati, ci si rende conto della difficoltà di praticare questa che spesso, piuttosto che un semplice mestiere, è definita un'arte.*