



La gondola tra passato e presente

di FRANCESCA SCARPA

Venezia senza Gondole? È qualche cosa di orribile che non si può immaginare. Certamente è peggio che Roma senza botti (così nella città eterna si chiamano i calessi scoperti). Eppure il municipio di Roma ebbe il coraggio di non permettere l'introduzione di un tramvai; il municipio di Venezia ebbe invece l'ardire di permettere l'introduzione di un vaporetto in Canalazzo. Duemila famiglie di gondolieri rovinati in un colpo e la laguna spoetizzata!

Così scriveva un settimanale del 1881 commentando lo sciopero proclamato dai gondolieri veneziani per protestare contro l'istituzione del primo servizio urbano di vaporetti a motore, promosso da una società privata di proprietà di un certo Alessandro Finella. Una profezia – Venezia spoetizzata e i gondolieri sul lastrico – che si è avverata solo in parte. La poesia, infatti, è sicuramente diminuita per lasciare posto ai pratici e dannosi motori che, come diceva ai gondolieri nel 1881 l'allora sindaco Dante di Serego Alighieri, sono “troppo corrispondenti ai bisogni della civiltà e hanno troppo acquistato le simpatie della popolazione”; ma i gondolieri non sono spariti e, almeno negli ultimi decenni, sono in grado di mantenersi in modo più che decoroso. Così accade che, passata la soglia degli anni 2000, le gondole sono ancora protagoniste sui canali della città. Le loro eleganti e nere *silhouettes* si confondono tra battelli dell'Actv, barchini, motoscafi e mototopi di ogni misura, riportando alla mente anche del più frettoloso passante non solo le nostre tradizioni, ma anche i veri ritmi di Venezia, città nata a misura di remo e... di gondola. Con la sua sorprendente e intelligente asimmetria e con il caratteristico fondo piatto, la barca regina della laguna è stata concepita e via via perfezionata proprio per muoversi e manovrare negli stretti canali veneziani.

Se oggi sopravvive e anzi si trova in buonissima salute lo deve sicuramente, come in parte la stessa città di Venezia, alla presenza del turismo. Da

sempre flessibile nelle forme, si è adattata alle nuove regole del mercato modificandosi parzialmente rispetto ai secoli precedenti. La gondola moderna ha la poppa e la prua molto più rialzate, in modo da ridurre la lunghezza della parte immersa consentendo una maggiore maneggevolezza, una migliore resistenza al moto ondoso e la possibilità di sistemare un numero maggiore di passeggeri. La contropartita è una perdita di velocità, caratteristica che però risulta di secondaria importanza per le gondole di oggi, che non percorrono più come una volta lunghi percorsi lagunari.

Famosi o meno, ricchi o squattrinati, da Lady Diana in giù sono veramente pochi i turisti che rinunciano a un giro in gondola, costi quel che costi. È così che in questa città, che ormai vive di alberghi e appartamenti affittati a settimana al ricco forestiero, diventare gondolieri è per moltissimi giovani un vero sogno. Unicamente per vil denaro? No, o almeno non solo. Tra i *pope* c'è chi ancora crede nelle tradizioni, chi sta sulla poppa della gondola con l'orgoglio di rappresentare uno dei simboli di Venezia più conosciuti al mondo. C'è chi per diventare gondoliere ha riposto la toga d'avvocato, chi ha rinunciato a una carriera d'insegnante, e chi dopo una giornata di lavoro cambia barca e si allena, ancora con il remo, per partecipare alle gare della stagione remiera. E non può essere solo per i soldi. Giovanni di Santa Maria del Giglio, Roberto di San Tomà, Massimo e Giannino di Santa Sofia, Marco di San Beneto, solo per citarne alcuni a caso, sono nomi di gondolieri che celano storie di passione per una professione svolta in una città difficile che ormai, nel nome del progresso, sembra aver dimenticato i suoi ritmi naturali.

Quante sono attualmente le gondole in circolazione? Una domanda dalla difficile risposta. Di certo si sa che le licenze sono 405; circa una ventina sono poi i sostituti gondolieri dotati d'imbarcazione. A questi bisogna aggiungere una decina di appassionati proprietari di gondole e poi le barche delle società di voga, senza dimenticare le gondole da parada



(che fanno servizio di traghetto). Meno di cinquecento, quindi, escludendo le antiche gondole esibite in alcuni musei (Ca' Rezzonico e palazzo Ducale posseggono due splendidi esemplari) e all'ingresso di alcuni palazzi patrizi (a palazzo Barbaro è stata da poco restaurata da Nedis Tramontin la gondola che ospitò Robert Browning e Henry James), senza dimenticare tutte le gondole che si trovano altrove, ad esempio a Roma (come la gondola della regina Margherita donata nel 1956 dal Comune di Venezia al Museo Nazionale delle Arti e Tradizioni Popolari) e all'estero. Esistono gondole a Parigi, in Germania, in Olanda, in Inghilterra, in Australia e se in Italia ci sono i club dei maggiolini e delle vespe d'epoca, negli Stati Uniti invece ne hanno fondato uno riservato ai proprietari di gondola, americani doc.

Non si pensi però che procurarsi una gondola, per stranieri e veneziani, sia un'impresa facile. In un anno intero, infatti, ne vengono prodotte meno di una ventina e le liste d'attesa sono lunghe. Morto recentemente Giovanni Giuponi (vedi a p. 86), dei grandi *veci squerarioli* rimane in attività solo l'ottantenne Nedis Tramontin che nel suo *squero* agli Ognissanti, seguendo ancora le regole tradizionali apprese da suo nonno Domenico, realizza circa tre gondole all'anno con l'aiuto del figlio Roberto, già esperto maestro d'ascia. Dopo ogni giornata di lavoro, da qualche tempo Nedis dà consigli e controlla i progressi di Lorenzo Della

Toffola dello *squero* di San Trovaso, che costruisce una o al massimo due gondole l'anno. Confinante con quello dei Tramontin c'è lo *squero* dei Bonaldo, dove si producono gondole soprattutto per l'estero grazie alla collaborazione con Tom Price, giovane americano che da qualche anno mette in pratica le regole degli antichi maestri veneziani. Costruisce gondole in fasciame, come Tramontin e Della Toffola, anche Roberto Dei Rossi che ha lo *squero* alla Giudecca a due passi dal Redentore: sei di media le gondole che vengono varate in dodici mesi di lavoro. Vicino a Dei Rossi c'è Gianfranco "Crea" Vianello, regatante e maestro d'ascia che fa le gondole con il fondo e le fiancate in compensato marino, un materiale usato per la prima volta da Giuponi negli anni sessanta e che ha preso piede a partire dai primi anni ottanta. Nel suo cantiere ci sono circa sei vari all'anno, e nel 2001 è stata consegnata anche la nuova coloratissima muta di gondole da regata per il Comune: delle barche innovative – più larghe e più pesanti – che tengono conto dei nuovi problemi di navigazione creati dal moto ondoso, vera propria piaga che merita un discorso a parte.

La lotta dei gondolieri contro il moto ondoso ha presso il via, come abbiamo detto, già sul finire del XIX secolo. Dal 12 al 21 agosto del 1887 fu indetto uno sciopero perché il Consiglio comunale aveva deliberato che anche nella notte "i vaporini solcanti il Canal Grande" trasportassero i viaggiatori dalla

stazione ferroviaria a Rialto. Il Comune alla fine capitolò, abolendo il servizio. Altro clamoroso tentativo di opposizione ai motori risale al 1924, quando tutte le gondole partirono insieme dai traghetti dirette verso Santa Lucia e si fermarono tra la chiesa degli Scalzi e quella di San Simeone per impedire l'istituzione di un servizio di taxi con motoscafo lungo il Canal Grande. Nessun motoscafo poté partire: una vittoria per i gondolieri, che però non durò a lungo visto che dopo qualche settimana il Commissario del Comune offriva ai rappresentanti della cooperativa dei gondolieri la gestione dell'istituendo servizio. I vecchi gondolieri ne furono inorriditi, ma i giovani attraverso la Cooperativa accettarono la gestione delle lance, pur senza demolire le loro gondole. Una scelta, questa, che continua ancora e che è sempre ricordata in occasione di ogni protesta che i gondolieri mettono in atto per cercare di contrastare il moto ondoso, oggi creato da imbarcazioni d'ogni tipo e in misura consistente proprio dai taxi acquei. L'ultima dimostrazione risale all'inizio di settembre del 2001, qualche giorno dopo la regata Storica, quando i *pope*, esasperati, hanno bloccato il traffico nel bacino di San Marco per chiedere al Comune delle regole certe e l'approvazione di un piano del traffico acqueo di cui si parla da anni¹. I taxi tuttavia le cooperative di gondolieri li hanno ancora; sono pochi, ma è innegabile che rappresentino una contraddizione della quale i *pope* sono ben consapevoli. Dal 1° gennaio, intanto, il pontiletto sul Molo da anni riservato ai sei taxi acquei della Ducale (cooperativa di gondolieri) per escursioni a Murano e alle isole non esiste più. Le 6 licenze sono state restituite al Comune con la speranza che non vengano reintegrate. Quelle dei gondolieri erano in totale 35, di cui alcune mai utilizzate, e di motoscafi alla categoria ne sono rimasti solo 10: 4 a piazzale Roma e 6 a Santa Maria del Giglio. Bisogna precisare però che, se stanno in parte abbandonando i taxi, alcune cooperative di gondolieri sono entrate in grande stile nel nuovo e redditizio trasporto con lancioni gran turismo, con imbarcazioni ben più potenti dei taxi e generatrici di onde in proporzione maggiori: un'altra delle contraddizioni di questa città sempre in bilico tra conservazione e modernità, tra poesia e bilanci economici.

Anche se non esistono più i gondolieri *de casada* (al servizio di una sola famiglia – l'ultimo è stato quello di Peggy Guggenheim), la gondola svolge ancora un'azione quotidiana di limitazione del traffico a



motore. In Canal Grande le barche schierate in serenata costringono i numerosi taxi a diminuire la velocità, e alcuni rii sono oggi riservati alle sole barche a remi, come quello che passa sotto il ponte dell'Ovo a due passi da San Salvador, un canale strettissimo dove una volta circolavano mototopi di ogni dimensione con effetti devastanti per le fondamenta dei palazzi. Possiamo tranquillamente affermare che dove il problema del moto ondoso è più sentito non ci sono le gondole. Avete mai visto un *pope* vogare nel rio di Noale o sulle acque del rio Novo? Un caso a parte è purtroppo il bacino di San Marco, dove le gondole resistono anche fra le onde in nome della tradizione e dei turisti che prediligono





come partenza del loro giro di Venezia vista dall'acqua le rive del Danieli e del Molo. Le conseguenze si vedono direttamente sulle barche: se una gondola al traghetto del Carbon dura venticinque anni, al Danieli è da buttare dopo quindici. Una situazione che a detta degli *squerarioli* sta peggiorando, almeno a giudicare dalle barche che arrivano per la manutenzione nei pochi cantieri rimasti e che risultano sempre più malandate e sconesse.

In prima linea contro il moto ondoso troviamo anche le uniche gondole che hanno conservato la loro funzione di barche da trasporto: i traghetti di *parada*. Il termine traghetto deriva dal latino *transgerere* (portare al di là); ai nostri giorni la voce si restringe all'ambito cittadino, ma nei tempi passati si trovavano traghetti a Fusina, a San Giuliano, a Mestre, a Padova, a Portogruaro e a Treviso. In un documento del 1578, "Ordini dei V Savi sui barcaroli e tariffa annessa", sono nominati i traghetti di San Domenico, di San Trovaso, di Santa Margherita, del Ghetto novo, della Misericordia, di Santa Maria Formosa, di San Canciano (risalente al 1365), di Zuane e Paolo, di Santa Giustina, della Fava, di Tozzi Colonna a San Cancian e l'altro omonimo del rio di San Lorenzo, della piscina San Moisè, della Punta del Gaffaro e dell'Angelo Raffaele. I più antichi traghetti sul Canal Grande sono invece quelli di San Beneto (1293), di San Barnaba (1298), Fontego della Farina, Ca' Dolfin a Rialto (1293), San Geremia, San Marcuola, San Stae, San Felice (1349), Santa Sofia (1363), Santa Lucia (1374), San Tomà (1354), la Pietà (1390), San Gregorio (1400) e altri minori non nominati nei vari documenti a noi pervenuti. Con il passare del tempo – come i veneziani sanno bene – molti traghetti sono stati aboliti; resistono a tempo pieno Santa Sofia e San Tomà, veri e propri ponti su barche attraverso il Canal Grande. Poi ci sono i traghetti a mezzo servizio che sono aperti a orario ridotto o a intermittenza: la Dogana, Santa Maria del Giglio, San Samuele, riva del Carbon, San Marcuola, ferrovia. Sono molti i veneziani che preferiscono al vaporetto il traghetto di *parada*, per praticità o semplicemente per tradizione. Purtroppo succede sempre più spesso di trovare i pontiletti d'imbarco intasati da qualche gruppo di turisti che ha scoperto il modo di fare un tragitto anche minimo in gondola senza spendere le somme richieste per il giro di un'ora... Così, poco a poco, anche l'ultima funzione di trasporto a servizio della cittadinanza, lautamente finanziata dal Comune, sta per essere conquistata

dai turisti, che però per passar traghetto nel prossimo futuro dovranno pagare un prezzo maggiorato.

In questa situazione non del tutto facile, Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere (nota anche come Ente gondola), gondolieri e Comune hanno trovato un'intesa sulle modifiche da apportare al vecchio regolamento della categoria che verrà presto discusso in Consiglio comunale. Il cambiamento più importante in discussione, fortemente voluto dal presidente dell'Ente gondola Franco Vianello Moro, è la separazione tra licenza e *stazi* o luoghi di stazionamento. Le licenze, essendo a numero chiuso ma trasferibili, vengono vendute dagli anziani agli aspiranti gondolieri (che possono acquistarle dopo aver passato una serie di esami qualificanti). Con l'acquisto di una licenza non si potrà più subentrare allo *stazio* del gondoliere che la vendeva. Una regola introdotta da una legge regionale del 1993 permette infatti all'acquirente di subentrare nello *stazio* del venditore; ma poiché i redditi dei vari

stazi sono fortemente dissimili (esistono quelli "ricchi" e quelli "poveri"), i prezzi di alcune licenze erano saliti alle stelle. Le cifre esatte non si conoscono perché per lo più non sono dichiarate, ma le leggende metropolitane abbondano: i *pope* della stazione ferroviaria hanno pubblicamente raccontato di una licenza al traghetto del Carbon venduta a più di 350.000 euro. Con il nuovo regolamento, se verrà approvato, si farà carriera (da uno stazio povero a uno più ricco) solo grazie all'anzianità, eccezion fatta per il gondoliere che ceda la licenza gratuitamente a parenti di primo o secondo grado. È ancora in esame in Commissione, invece, un ipotetico, ma atteso da molti, aumento dell'organico.

C'è, insomma, anche da parte di gran parte dei gondolieri e del loro presidente Roberto Nardin, la voglia di andare verso il futuro mantenendo ben vivo il ricordo e l'orgoglio del passato, un passato in cui – come raccontano spesso i *veci pope* – la massima serietà e il rispetto reciproco erano regole base di ogni *stazio* veneziano.

¹ Più di recente, il 30 maggio 2002, vi è stata una massiccia manifestazione dei gondolieri davanti a Ca' Farsetti, con oltre 400 gondole che hanno invaso il Canal Grande (vedi foto). In questo caso non si trattava di moto ondoso, ma di una protesta contro l'abusivismo dei venditori ambulanti clandestini accusati di occupare lo spazio pubblico delle rive, specialmente quella degli Schiavoni, dove s'imbarcano sulle gondole migliaia di turisti ogni giorno.

