

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA
**Dipartimento di Filosofia, Sociologia, Pedagogia e Psicologia
applicata**

Corso di laurea in SCIENZE SOCIOLOGICHE

***La gondola: Studio dei Processi Tecno-
scientifici di Innovazione, attraverso il
modello “SCOT”***

Relatore:
Prof. Federico Neresini

Laureando
Sebastiano Maguolo
n° matr. 2014767

A.A.
2022/2023

Indice

Sommario

Introduzione.....	5
Capitolo primo Esplorazione della Letteratura, Obiettivi e Metodologia della Ricerca.....	9
1.1. <i>Science and Technology Studies (STS) e Modello SCOT.....</i>	9
1.2. <i>Domande di ricerca, caso studio e profili di metodo.....</i>	13
1.3. <i>La letteratura sul caso studio: Venezia e la gondola.....</i>	18
Capitolo secondo La Gondola del Cittadino - dal Quattrocento all'Ottocento	23
2.1. <i>Introduzione.....</i>	23
<i>Il problema della definizione di un artefatto “vivo”.....</i>	24
2.2. <i>La gondola e i secoli.....</i>	27
<i>La gondola “anonima” - il Quattrocento e il primo Cinquecento.....</i>	27
<i>La “prima gondola” - il secondo Cinquecento.....</i>	29
<i>La gondola “barocca” - il Seicento.....</i>	33
<i>La gondola schietta – il Settecento.....</i>	35
<i>La gondola “salotto” - l'Ottocento.....</i>	36
2.3. <i>Conclusioni.....</i>	39
Capitolo terzo La Gondola del Turista – il Novecento e gli Anni Recenti	43
3.1. <i>Introduzione.....</i>	43
3.2. <i>La città e il riassetto produttivo.....</i>	44
<i>La crisi e le nuove strategie cittadine.....</i>	44
<i>La città: gentrificazione e museificazione.....</i>	45
3.3. <i>Le gondole: artefatti al plurale.....</i>	46
<i>“Morte e resurrezione” della gondola: il servizio al turista.....</i>	46
<i>Le principali modifiche.....</i>	49
<i>L'ambivalenza politica.....</i>	54
<i>Altre modifiche.....</i>	59
3.4. <i>Conclusioni.....</i>	60
Riflessioni conclusive	63
Bibliografia.....	75

Sitografia	79
Appendice.....	81
3.5. <i>Documento 1.....</i>	<i>81</i>
3.6. <i>Documento 2.....</i>	<i>81</i>
<i>«Costruzione e Colore</i>	<i>81</i>
<i>Decorazione elementi lignei.....</i>	<i>82</i>
<i>Elementi Metallici</i>	<i>82</i>
<i>Elementi metallici decorativi</i>	<i>82</i>
<i>Altri elementi decorativi.....</i>	<i>82</i>
<i>Elementi in tessuto/legno</i>	<i>83</i>

Abstract

La tradizione degli *Science and Technology Studies* (STS) ha destinato agli studiosi del processo di innovazione un compito preciso: la considerazione di società e tecnologia come costrutti umani. La presente tesi ne approfondisce la relazione attraverso l'utilizzo del modello SCOT (*Social Construction of Technology*), nel particolare studio casistico della gondola veneziana. Con un *focus* sui processi avviati nel Novecento con lo stravolgimento del sistema produttivo cittadino e con l'introduzione delle prime imbarcazioni a motore, emerge la tangibilità della gondola come il risultato di interazioni complesse tra attori sociali che si sviluppano e si costruiscono in sintonia con l'intero tessuto sociotecnico cittadino. In particolare, il presente testo tenta di dimostrare l'efficacia e i limiti dello SCOT nello studio di un artefatto "vivo", fisicamente modellato e adattato nel tempo attraverso la continua interazione tra cittadini, gondolieri, artigiani e istituzioni politiche. Simultaneamente, la gondola è promotrice di una specifica configurazione sociale che consolida la distinzione degli utilizzatori delle infrastrutture urbane in locali e turisti, agendo inevitabilmente sull'identità di Venezia. Nei processi che la coinvolgono, l'assenza di un documento che definisca formalmente le sue caratteristiche permette all'artefatto di modulare la propria identità rimanendo sempre coerente con i mutamenti della città di Venezia, riuscendo così a sopravvivere fino al giorno d'oggi come strumento d'uso quotidiano.

Introduzione

Eleganza, mistero, poesia sono tutti sostantivi che rendono difficile pensare alla gondola veneziana come a un mero oggetto tecnologico: il profilo sottile e falcato unito alla grazia spontanea del suo abbrivio descrive un artefatto unico, sinonimo di un contesto urbano altrettanto singolare. “In una città costruita sull'acqua, non c'è da meravigliarsi che una barca sia uno dei simboli più identificativi di Venezia” (*A Closer Look at Canaletto*, s.d.). Allo stesso modo, una gondola lontana dai romantici scorci della sua città sembra impensabile, appare addirittura grottesca, come se fosse necessaria la fatiscenza di un'antichità decadente per riassumere in un punto nero l'immaginario che costella. Così, nel tutt'uno di un ambiente apparentemente fermo nel suo passato, il canto del gondoliere diventa il custode dei più antichi segreti della sua barca; il ferro sveltante incrocia lo sguardo dei ponti che quotidianamente sfida in altezza; lo scafo nero si dipinge di misteri profondi, che lo rendono protagonista dei miti più controversi.

In “*Beppo: A Venetian Story*”, il noto poeta britannico Lord Byron prova a descrivere la

gondola a chi non ne ha mai vista una. È il 1818 e sceglie attentamente le sue parole:

<i>«Did'st ever see a gondola? For fear You should not, I'll describe it you exactly: 'Tis a long covered boat that's common here, Carved at the prow, built lightly, but compactly, Rowed by two rowers called "Gondolier", It glides along the water looking blackly Just like a coffin clapt in a canoe Where none can make out what you say or do» (Byron, 1818 trad. mia a fronte)</i>	<i>«Hai mai visto una gondola? Per paura di no, te la descriverò con minuzia: È una lunga barca coperta, comune qui, Intagliata a prua, costruita in modo esile ma solido, Remata da due rematori detti "Gondolier", Scivola sull'acqua con un aspetto cupo Proprio come una bara, poggiata su una canoa Dove nessuno può scorgere cosa dici o fai»</i>
---	---

La barca cantata dal poeta inglese ha molto da condividere con quella attuale: anch'essa è nera, è lunga, è esile ma solida. Tuttavia, oltre a essere vogata da due gondolieri, anziché uno solo, appare potente come vessillo di riservatezza, "dove nessuno può scorgere cosa dici o fai" (Byron, 1818, p. 22). Con lo stesso intento difficilmente oggi si penserebbe a una simile funzione. Eppure, si tratta sempre di gondole: cosa è cambiato nel mentre? Perché oggi i gondolieri non sono più due? Come mai non alla gondola moderna non è più associato il sinonimo di *privacy*?

Le differenze con quanto descritto da Byron non sembrano riguardare tanto la materialità dell'artefatto, quanto piuttosto una più ampia mutazione di ciò che nel tempo ne ha determinato l'uso: attraverso i secoli, la configurazione sociomateriale veneziana agisce sul significato del suo simbolo, trasformandolo a sua immagine e somiglianza. Così, la gondola giunge a evocare un'imperturbabilità intrinseca, una solitudine connaturata a una tradizione immobile, comune all'identità stessa della città e di cui in realtà nessuno sembra sapere più nulla. Nell'evidenza di un caso in cui contesto sociale e artefatto sono così solidamente uniti, viene spontaneo pensare a scienza, tecnologia e società come entità sovrapposte. Allo stesso modo, interrogarsi su come i mutamenti agiscano sui processi in cui questi tre attori si connettono rivela le fragilità di tutto ciò che oggi a Venezia richiama il concetto di tradizione.

L'influenza sull'ambiente urbano veneziano del crescente fenomeno turistico e la significatività dei conseguenti danni alle attività artigianali sono ormai note. Sulla scia di questi fenomeni, nel secondo dopoguerra la gondola entra in una profonda crisi d'identità (Vianello, 2011), che tuttora riverbera in una sua forte controversia definitoria, lasciata

aperta dall'assenza di un'idea formalmente chiara di cosa sia una gondola. Ciononostante, nello stesso periodo la barca si afferma nel mondo come icona potente (Doria, 2020), sopravvivendo al destino di una città che ormai non è più per chi la abita. Così, la gondola moderna avanza elegantemente verso un avvenire sempre più vago, perdendosi tra le murature fatiscenti e le briccole graffiate dai secoli.

Riconducendo questi fenomeni allo studio sociologico dell'innovazione, quanto segue argomenta gli sviluppi della gondola relativamente alle più ampie dinamiche contestuali con cui interagisce. Dunque, il primo capitolo della tesi espone innanzitutto gli obiettivi della ricerca nella prospettiva degli *Science and Technology Studies* (STS) e in particolare col modello SCOT (*Social Construction of Technology*). Attraverso l'introduzione di un nuovo caso di studio il testo si propone di esaminare il cambiamento sociotecnico dell'artefatto, mostrando la reale connessione tra scienza, tecnologia e società nei processi di innovazione. In particolare, la metafora del tessuto unico (*seamless web*) permette di orientare le argomentazioni attraverso due principali interrogativi: qual è stato l'effetto dell'evoluzione della gondola sulla società veneziana? E, viceversa, in che modo l'evoluzione dei processi sociali ha contribuito a modellare la gondola?

Nel tentativo di rispondere a queste domande il secondo capitolo approfondisce l'evoluzione della barca fino al declino della Serenissima Repubblica come prova della sua armonia con l'intero assemblato sociotecnico cittadino. Esplorando le variabili contestuali che influiscono sulle sue trasformazioni significative, ossia il *Quadro Tecnologico* dell'artefatto, l'analisi procede districandosi tra le peculiarità di un'imbarcazione tanto iconica quanto apparentemente "insensata", frutto della costante interazione tra attori sociali eterogenei: inizialmente del tutto anonima, la gondola assorbe lo *status* di chi la usa, in un movimento per *prove ed errori* che coinvolge, fra gli altri, cittadini, gondolieri, costruttori e istituzioni politiche.

Il terzo capitolo analizza le traiettorie di mutamento successive al crollo della Repubblica di Venezia: la mancanza di un apparato normativo incisivo, unitamente ai cambiamenti nel contesto socioeconomico, porta la gondola a una inevitabile crisi identitaria che la trasforma in poco tempo in uno dei molteplici strumenti della commercializzazione del territorio. L'artefatto attuale si mostra dunque coerente con un'offerta turistica non consapevole e industrializzata, agevolata e sostenuta dalle istituzioni politiche (Doria, 2020).

La tesi si conclude discutendo come non solo la trasformazione della gondola veneziana sia stata oggetto di influenza da parte del contesto socioeconomico ma come essa stessa abbia attivamente plasmato le relazioni sociali cittadine, dividendo ulteriormente gli

utilizzatori delle infrastrutture tra locali e turisti e agendo inevitabilmente sull'identità di Venezia. Dunque, il testo riflette sul futuro dell'imbarcazione citando i principali *scenari sociotecnici* rilevati, quali lo stravolgimento tecnologico, l'implementazione di tecnologie "amiche" e l'adozione di politiche che preservino la tradizione e l'autenticità della gondola attraverso l'istituzione di un disciplinare costruttivo. Quest'ultimo, secondo la prospettiva dello SCOT, non sembra tuttavia un percorso desiderabile per la gondola perché, irrigidendo la *flessibilità interpretativa*, agirebbe sulla capacità dell'artefatto di adeguarsi ai mutamenti del contesto sociomateriale, mettendone ulteriormente a rischio la sopravvivenza. Al contrario, si osserva come proprio l'assenza di una definizione rigida abbia permesso all'imbarcazione di rimanere in vita nel corso dei secoli.

Strutturandosi per gran parte su fonti orali, questo lavoro ha richiesto un opportuno metodo di trascrizione del dialetto veneziano, di cui ogni intervistato ha fatto ampio uso. I brani citati attingono principalmente dalle indicazioni contenute nel Manuale di Grafia Veneta Unitaria (GVU) (Veneto Regione - Giunta regionale & Cortelazzo, 1995) pubblicato dalla Regione del Veneto, come frutto del lavoro della commissione presieduta dal dialettologo Manlio Cortellazzi (Tomasin, 2013). Nonostante si componga di segni grafici perlopiù assenti nelle consuetudini dialettali venete, si è scelto questo riferimento ritenendolo una bussola sufficientemente efficace per le trascrizioni delle interviste, soprattutto a proposito della cosiddetta *elle evanescente* (Tomasin, 2010) – presentissima perché utilizzata nella pronuncia veneziana di "gondola". Nel dettaglio, si menzionano due simboli dalla lettura poco intuitiva:

- ❖ † la cosiddetta *elle evanescente*, un suono tipico di alcuni idiomi veneti senza corrispettivo in italiano (Veneto Regione - Giunta regionale & Cortelazzo, 1995). Per comodità, si consideri la sua pronuncia alla stregua di una "e" chiusa¹. Ad esempio, "gondola" diventa "gondoéa".
- ❖ x utilizzata come esse sonora, letta come in italiano "casa". Nel testo, sostituita talvolta con "z".

¹ Giulio C. Lepschy ha provato a spiegarne tecnicamente la pronuncia: "un'articolazione in cui l'aria passa attraverso un avvallamento nella parte centrale del dorso della lingua, sollevato verso la volta palatina, mentre i due lati del dorso della lingua sono a contatto con i lati della corona dei denti superiori" (Veneto Regione - Giunta regionale & Cortelazzo, 1995, p. 19).

Capitolo primo

Esplorazione della Letteratura, Obiettivi e Metodologia della Ricerca

Nell'ambito degli studi sociali sui processi di innovazione la trasformazione della gondola offre un affascinante scenario delle complesse interazioni che connettono scienza, tecnologia e società. Il presupposto analitico di questa considerazione attinge i suoi fondamenti dagli *Science and Technology Studies* (STS), un ambito di ricerca interdisciplinare interessato alle implicazioni sociali, politiche e culturali di scienza e tecnologia, nel loro carattere pratico e situato in contesti specifici (Magaudda & Neresini, 2020).

Le argomentazioni che seguono espongono i fondamenti concettuali e operativi del presente lavoro di tesi, esplicitandone gli obiettivi e le principali domande orientative. In particolare, il capitolo descrive l'approccio degli *Science and Technology Studies* attraverso le proprietà del modello SCOT, definendone gli estremi storici e chiarendone i presupposti centrali. Il profilo metodologico concilia questi elementi con il caso di studio della gondola veneziana, adeguandovi un'opportuna strategia analitica. Il paragrafo conclusivo ripercorre le fonti utilizzate per lo sviluppo della tesi evidenziandone i limiti rispetto agli obiettivi e ai presupposti della ricerca.

1.1. Science and Technology Studies (STS) e Modello SCOT

Negli anni Settanta l'interpretazione dominante del processo di innovazione vede i prodotti conoscitivi della scienza come esito di un movimento sequenziale, dove la relazione tra scienza e progresso economico è essenzialmente regolata da nessi causali (Godin, 2006; Magaudda & Neresini, 2020). In breve tempo alcuni studiosi si accorgono dei limiti di questa impostazione, tanto radicata quanto riduttiva; l'urgenza diventa quella di un cambio di prospettiva che enfatizzi il carattere contingente del cambiamento sociotecnologico.

Inizialmente come *Sociology of Scientific Knowledge* (SSK), gli STS nascono proprio con questo proposito: opponendosi al modello lineare (Godin, 2006) il nuovo approccio desidera restituire centralità al concreto e costante dialogo tra scienza e società (Magaudda & Neresini, 2020). I suoi intenti svuotano le spiegazioni scientifiche di assolutezza, riportando soprattutto la voce delle cosiddette *hard sciences* all'interno dei contesti socioculturali in cui emergono (Magaudda & Neresini, 2020; Pinch & Bijker, 1984). Il carattere oggettivo e l'eccezionalità della conoscenza scientifica vengono così messe in

discussione: la linearità del suo metodo di indagine – il metodo scientifico – si mostra in realtà condizionata da un ampio spettro di pratiche quotidiane culturalmente e socialmente situate, che rendono il lavoro della scienza non dissimile da qualsiasi altra attività umana (Magaudda & Neresini, 2020). Evitando di assumere un punto di vista normativo, il programma empirico che ne consegue elabora i due soggetti come costruzioni sociali, dove la “verità” e la “falsità” dei loro contenuti vengono descritti in modo simmetrico (Pinch & Bijker, 1984).

Negli anni Ottanta l’interesse alla sola produzione di conoscenza scientifica si estende anche ai suoi esiti applicativi: tecnologie, infrastrutture e oggetti materiali diventano così il secondo principale *focus* di questo campo di ricerca, tanto da tradurre questa “svolta verso la tecnologia” nella stessa riformulazione della SSK in – appunto – *Science and Technology Studies* (Magaudda & Neresini, 2020). A questa fase si lega la formulazione di un modello sovente ricondotto al nome del nuovo approccio, l’*Actor-Network Theory* (ANT) o teoria dell’attore-rete (*ibidem*). Questa teoria sottolinea il ruolo attivo, all’interno dei processi sociali, svolto dagli oggetti e dagli artefatti tecnici, riconosciuti come parte della stessa configurazione eterogenea in cui quotidianamente interagiscono gli attori umani (*ibidem*). In questo lavoro di tesi il contributo dell’ANT diventa utile per la concettualizzazione del termine *tecnoscienza*, che rende esplicita la complementarità dei due soggetti degli STS in quanto due facce della stessa medaglia (*ibidem*).

Assieme all’ANT una delle proposte più organiche nella “svolta verso la tecnologia” è la *Social Construction of Technology* (SCOT), un modello di analisi legato ai nomi di T. J. Pinch e W. E. Bijker che connette la prospettiva costruttivista degli studi sulla conoscenza scientifica all’analisi sociologica dell’innovazione tecnologica (Magaudda & Neresini, 2020; Pinch & Bijker, 1984). L’obiettivo dello SCOT è comprendere la tecnologia “dall’interno” (Magaudda & Neresini, 2020, p. 34): attraverso il dispiego di alcuni precisi concetti, le diverse fasi del cambiamento sociotecnologico sono rese riconoscibili dalle interpretazioni degli stessi attori in esso coinvolti. Nonostante l’attenzione alle interazioni micro-sociali l’orientamento teorico di fondo si dichiara di matrice contestualista, riconoscendo agli elementi di contesto economico, sociale, politico e scientifico la stessa importanza attribuita alle peculiarità tecniche degli artefatti (W. E. Bijker, 1998).

In questo tentativo è lo stesso Bijker (1998) a sagomare esplicitamente i quattro essenziali requisiti per l’applicazione della sua teoria: riprendendo Elster (1981), l’Autore innanzitutto evidenzia la propensione verso una concezione del processo di innovazione tecnologica come movimento per *prove ed errori*, i cui risultati equivalgono alla somma di piccole

modifiche per gran parte casuali (W. E. Bijker, 1998). Pertanto, l'apparato concettuale per lo studio empirico deve prestarsi a cogliere il carattere contingente dell'innovazione tecnologica in stretta connessione con lo sviluppo scientifico, tenendo conto simultaneamente sia dei cambiamenti, sia delle continuità degli artefatti. In secondo luogo, è fondamentale che il ricercatore assuma una postura simmetrica di fronte all'efficacia di un artefatto e al suo successo: il buon funzionamento di un prodotto tecnologico diventa qualcosa da spiegare (*explanandum*) e non ciò che spiega (*explanans*) la sua affermazione e stabilizzazione in un determinato contesto socioculturale (Magaudda & Neresini, 2020; W. E. Bijker, 1998). In altre parole, l'efficacia non è da intendersi come condizione necessaria e sufficiente per il successo di un artefatto, bensì essa stessa può essere interpretata come una sua possibile conseguenza (*ibidem*). Sul piano operativo questa impostazione si traduce nella considerazione di tutti gli artefatti coinvolti, siano essi di successo o meno, là dove il ricercatore indaga le cause di tale differenza anziché ridurla a proprietà intrinseca del prodotto "efficace" (*ibidem*). Il terzo requisito assume inoltre che la società moderna non sia un blocco solido e stabile di artefatti tecnici, né tantomeno una continua riconfigurazione del caos; si tratta piuttosto di un tessuto unico (*seamless web*), all'interno del quale i fattori scientifici, tecnici, sociali, culturali ed economici non sono da intendersi come nettamente distinti a priori (W. E. Bijker, 1998). Il rifiuto di questa rigidità impegna il modello nella conciliazione degli aspetti contingenti dello sviluppo tecnologico con i vincoli strutturali che lo condizionano, dove le variabili intervenienti vanno considerate anche a partire dalle interrelazioni che le connettono tra loro (*ibidem*). Da questo assunto deriva l'ultimo requisito: lo SCOT rifiuta le scelte a priori relativamente al carattere sociale, tecnologico o scientifico nella stessa applicazione della teoria dello sviluppo tecnologico (*ibidem*).

1. Cambiamento/ continuità	L'apparato concettuale deve consentire l'analisi del cambiamento tecnologico ma anche della continuità e della stabilità delle tecnologie.
2. Simmetria	L'apparato concettuale deve porre "l'efficacia" di un artefatto come <i>explanandum</i> e non come <i>explanans</i> . L'utilità del funzionamento di una macchina (la sua efficacia – N.d.T.) è il risultato dello sviluppo sociotecnologico e non la sua causa.
3. Attore/ struttura	L'apparato concettuale deve consentire l'analisi degli aspetti contingenti del cambiamento tecnologico e di quelli che riguardano i suoi attori, oltre che degli aspetti vincolati strutturalmente.
4. Tessuto unico	L'apparato concettuale non deve porre distinzioni a priori, per esempio tra aspetti sociali, aspetti tecnici, aspetti scientifici e aspetti politici.

Tab. 1: "requisiti per una teoria del cambiamento sociotecnologico" (Bijker, 1998, p. XXII).

Questi principi vengono tradotti sul piano analitico attraverso la concettualizzazione di alcuni aspetti chiave, tra i quali è centrale quello di *Gruppo Sociale Pertinente*. Al suo interno, lo SCOT raccoglie tutti coloro che condividono una interpretazione simile di un dato artefatto, assumendo conseguentemente che per ogni prodotto tecnologico ne esistano simultaneamente diverse (Magaudda & Neresini, 2020). Attraverso l'esempio della bicicletta, della bakelite e della lampada a fluorescenza, Bijker (1998) argomenta la tesi secondo cui le persone non interpretano un oggetto attraverso la sola creazione di una sua rappresentazione astratta, bensì come ogni insieme di interpretazioni si leghi strettamente alle modalità attraverso cui l'oggetto viene concretamente utilizzato ed esperito (*ibidem*). Maggiore è il numero dei GSP relativi a un dato artefatto, maggiore è la *flessibilità interpretativa* di tale oggetto (*ibidem*). Inoltre, secondo lo studioso olandese, “i significati attribuiti all'artefatto da un Gruppo Sociale Pertinente sono costitutivi dell'artefatto stesso.” (W. E. Bijker, 1998, p. 55). Proprio in previsione dei suddetti usi un artefatto può essere progettato con diverse forme e funzioni, nel tentativo di accomodare problemi ed esigenze a essi connessi, proprie di un preciso contesto di relazioni sociotecniche (Magaudda & Neresini, 2020). Si può pertanto affermare, continua Bijker, che esistano “tanti artefatti quanti sono i Gruppi Sociali Pertinenti e non esiste nessun artefatto che non sia costituito da un Gruppo Sociale Pertinente” (W. E. Bijker, 1998, p. 55). Da questo punto di vista occorre precisare che lo SCOT non considera l'esistenza di un uso, una forma e una funzione “corretti”, perché il loro significato non può astrarsi dagli interessi e dalla cultura di chi li usa o non li usa (Magaudda & Neresini, 2020). Allo stesso modo il loro sviluppo non può che essere inteso come un adeguamento alle esigenze dei mutevoli gruppi sociali di riferimento, trasferendo nella materialità dell'oggetto tecnologico le relazioni umane che lo costituiscono (*ibidem*).

Quando la varietà di interpretazioni circa gli usi di un artefatto sembra avvicinarsi a una sostanziale convergenza, il ricercatore indaga i meccanismi di *chiusura interpretativa* che ne anticipano la stabilizzazione (Magaudda & Neresini, 2020). È questa la fase in cui, dopo la sua decostruzione sociologica, lo SCOT si interessa della costruzione sociale dell'oggetto (W. E. Bijker, 1998). I meccanismi attraverso cui la flessibilità interpretativa si riduce sono diversi e coincidono con il consenso tra i diversi GSP circa un significato dominante del prodotto tecnologico e la conseguente attenuazione del pluralismo di artefatti (*ibidem*). La successiva stabilizzazione del processo comporta la saldatura di questi effetti che diventano pressoché irreversibili, rendendo difficile al ricercatore l'operazione di decostruzione sociologica della precedente fase di flessibilità interpretativa (W. E. Bijker, 1998).

L'ultima tappa della ricerca prevista dal modello SCOT è il collegamento tra questi meccanismi di chiusura e stabilizzazione col più ampio contesto sociale e politico (Magaudda & Neresini, 2020; W. E. Bijker, 1998). La grammatica dello SCOT si arricchisce così di un nuovo concetto, quello di *Quadro Tecnologico (QT)* o *frame (ibidem)*: “un insieme di idee, teorie e attività pratiche condivise da ciascun gruppo sociale coinvolto nello sviluppo di una tecnologia, che contribuisce dunque a influenzare direttamente il modo in cui una tecnologia viene interpretata, soprattutto nella sua prima fase di sviluppo” (Magaudda & Neresini, 2020, p. 34). In altre parole, si tratta della particolare matrice di significato entro cui i Gruppi Sociali Pertinenti interagiscono e da cui sono vincolati, che mette a servizio gli scopi, le idee e gli strumenti necessari per l'interpretazione di un artefatto, presentando così sia i problemi centrali ad esso connessi, sia – al contempo – le strategie per risolverli (Magaudda & Neresini, 2020).

In questa prospettiva l'inventiva individuale non è soppressa totalmente, ma subisce una sensibile riduzione dell'esaustività nella spiegazione del cambiamento tecnoscientifico (Magaudda & Neresini, 2020). Anziché essere eliminato, il “genio individuale” è così ricondotto ai più ampi meccanismi sociali che regolano la desiderabilità nell'uso di determinati artefatti – e la dismessa di altri -, reinterpretando la loro intuizione come ciò che porta l'inventore a “fare centro” in un dato *frame* (W. E. Bijker, 1998).

1.2. Domande di ricerca, caso studio e profili di metodo

Utilizzati insieme, questi elementi danno forma a un modello analitico capace di tradurre i “dettagli costitutivi” dei singoli *case studies* in più ampi elementi generalizzabili, che permettano il successivo raffronto tra casi (W. E. Bijker, 1998). Di conseguenza per comprendere i meccanismi generali del cambiamento sociotecnico è necessario innanzitutto un caso studio da approfondire – in questa tesi, la gondola.

Il motivo di questa scelta deriva essenzialmente da alcuni elementi salienti di uno scenario sociotecnico unico e, tuttavia, poco studiato. Osservando i prodotti tecnologici come parte di un unico tessuto di interazioni sociomateriali, il caso della gondola si distingue per l'evidente legame con la città di Venezia: la gondola è spesso utilizzata come suo simbolo là dove, simultaneamente, è la configurazione urbanistica a crearne il significato e a determinarne l'identità². Inoltre, trattandosi di un prodotto artigianale legato allo stile e al

² Si cita a proposito uno stralcio di intervista a un politico locale, condotta il tre agosto '23 a Mogliano Veneto: «ormai *semo* [siamo] travolti dal merchandising, *eora* [allora] la gondola è simbolo della città... non è vero un cazzo, perché è il Leone di San Marco il simbolo della città, *no' xe la gondola* [non è la gondola] ...

gusto delle maestranze locali, la gondola è evocativa di un immaginario tradizionale cittadino – il richiamo immediato a un ambiente antico e fermo nel tempo. In questi termini studiare la trasformazione della gondola significa mettere alla prova lo SCOT ripercorrendo il processo di costruzione di questo richiamo al passato che non impedisce, anzi permette, all'artefatto di restare attuale, come oggetto d'uso quotidiano. Infine, è noto come il contesto isolano sia stato recentemente stravolto dalla turistificazione di massa; approfondire gli effetti di questo cambiamento sulle pratiche sociomateriali può mostrare con efficacia la validità del modello SCOT nella comprensione della relazione tra scienza, società e tecnologia.

Riproponendo in parte le domande di ricerca delineate da Bijker sulla bicicletta (1998), la presente tesi indaga dunque due principali quesiti: qual è stato l'effetto dell'evoluzione della gondola sulla società veneziana? E in che modo, a loro volta, le trasformazioni delle relazioni sociali nel contesto veneziano hanno contribuito all'evoluzione della gondola come artefatto sociotecnico? È così che la metafora del tessuto unico può dunque essere messa alla prova: se l'innovazione coinvolge l'intero contesto sociomateriale cittadino, oltre all'influenza della società nella trasformazione tecnica dell'artefatto è ipotizzabile la verifica del processo contrario, in cui è la gondola – con le sue mutazioni – a intervenire sulla configurazione sociale veneziana.

Nel tentativo di indagare questi elementi, quanto segue intende *in primis* descrivere le traiettorie entro cui il tessuto unico che ha come protagonista la gondola prende forma e si modifica, cercando di contribuire con il nuovo caso di studio alla comprensione sociologica dei rapporti tra scienza, tecnologia e società. Inoltre si rivolge particolare attenzione alle responsabilità politiche in tale processo, sostenendo così la definizione del secondo obiettivo della tesi: fornire gli strumenti per accorgersi dell'*agency* individuale nel cambiamento tecnoscientifico, permettendo dunque di intervenire consapevolmente su di esso e comprendendo come ciò che sembra stabile e immutabile in realtà non lo è. Attingendo dalle proposte di Pinch e Bijker, la metodologia in uso in questo lavoro fa interamente riferimento alle prassi analitiche del modello SCOT.

Riprendendo il discorso sulle proprietà del modello, le premesse di un approccio co-evolutivo allo studio del cambiamento sociotecnico devono consentire di discernere nella scienza la componente *in azione* da quella invece *pronta per l'uso* (Magaudda & Neresini,

però la gondola nell'immaginario collettivo *xe 'na* [è una] cosa che non c'è altrove... ma non è che non c'è altrove, è l'ambiente che la circonda che non c'è altrove.» (Pietro, 70 anni, politico coinvolto nell'ex-Ente Gondola)

2020). Se quest'ultima fa riferimento ai prodotti scientifici quotidianamente usati e dati per scontati – siano essi materiali o conoscitivi -, la scienza *in azione* concerne il processo che li conduce a tale esito (Magaudda & Neresini, 2020). Proprio al fatto scientifico ancora in costruzione si deve rivolgere il ricercatore, seguendone gli sviluppi dall'inizio anziché dalla fine del processo (*ibidem*). Solo partendo da una situazione in cui non si conosce nulla dell'artefatto è davvero possibile accorgersi delle complesse dinamiche che ne regolano le trasformazioni: accompagnando lo sguardo sociologico agli avvicendamenti storici e sociali, diventano rintracciabili “dall'interno” le cause di una determinata configurazione sociotecnica, permettendo di valutarne il dialogo con il contesto e agevolando l'osservazione attraverso la prospettiva degli stessi attori partecipanti (*ibidem*). Da questo punto vista, sottrarsi alla tentazione di un'analisi retrospettiva rispetto allo scenario più recente significa innanzitutto evitare le distorsioni proprie di una società ormai indissolubilmente intrecciata alla tecnologia di cui quotidianamente si serve³ (*ibidem*). Queste operazioni, tuttavia, richiedono tanto più sforzo quanto più l'oggetto tecnologico è radicato nelle prassi sociomateriali del contesto di riferimento (*ibidem*); con le parole dello SCOT, avvenuta la *chiusura interpretativa* di un artefatto e avviata la sua *stabilizzazione*, diventa particolarmente difficile analizzare la precedente fase di *flessibilità interpretativa*, permettendo così di intraprendere la necessaria decostruzione sociologica (Magaudda & Neresini, 2020; W. E. Bijker, 1998). Nel caso della gondola, la letteratura concorda nell'individuare “l'inizio” attorno alla fine del Quattrocento⁴, in assenza di documentazione utile precedente a tale periodo (Munerotto, 2011). La presente tesi è conforme a questa scelta, avviando le proprie analisi a partire dal Rinascimento e percorrendo per tappe i principali mutamenti socioculturali cittadini.

A un primo sguardo questa particolare traiettoria di ricerca può confondere lo studio costruttivista dei processi di innovazione con una qualsiasi analisi di tipo prettamente storico. Nonostante le evidenti analogie, soprattutto nel largo uso di documentazione archivistica, lo stesso Bijker (1998) ribadisce come il mero procedimento per “storie” empiriche e dettagliate non sia sufficiente ai fini del modello: come gli storici, infatti, anche i sostenitori dello SCOT credono nella centralità di ciò che concretamente accade nel singolo caso (*ibidem*). Tuttavia, per capire le relazioni tra scienza, tecnologia e società, si richiede al

³ Al contributo degli STS si riconosce infatti il merito di aver reso particolarmente evidente quanto gli artefatti tecnologici pervadano le routine sociotecniche della modernità, insistendo non a caso sulle metodologie che ne problematizzano le cause anziché storicizzarne le conseguenze (Magaudda & Neresini, 2020).

⁴ Munerotto (2011), in particolare, ne scorge i primi contorni in una xilografia di Erhard Reuwich del 1486.

ricercatore un passo in più, cioè di ricondurre queste singolarità alla validità conoscitiva di impostazioni concettuali più generali (*ibidem*). Un terzo elemento essenziale per la costruzione di una corretta metodologia allo studio dei processi di innovazione riguarda la dimensione politica. Il potere rappresenta da sempre un argomento privilegiato per le scienze sociologiche, così come per gli studi specifici sullo sviluppo tecnologico (*ibidem*): nelle prime fasi di istituzionalizzazione gli STS si addentrano nei programmi accademici con evidenti note di attivismo, divenendo a fine secolo protagonisti dei movimenti contro la proliferazione nucleare, della "bomba a neutroni" e dei missili cruise (*ibidem*). Nella impostazione metodologica de *La Bicicletta e Altre Innovazioni* (1998), Bijker ritiene giusto mantenere una certa coerenza con questa vitalità politica originaria. Secondo l'Autore, è infatti fondamentale che gli STS non perdano questa caratteristica: l'approccio non deve limitarsi a capire e a descrivere le relazioni esistenti tra tecnologia e società, ma deve inoltre fornire gli strumenti per potervi agire direttamente, riconoscendosi dunque come parte attiva del cambiamento sociotecnologico (*ibidem*). Non è un caso che la struttura analitica della presente tesi non si fermi all'approfondimento didascalico della dinamicità del processo, bensì tenti di dimostrare che ciò che consideriamo imperturbabile in realtà non lo è e che intervenire attivamente per cambiarlo è concretamente possibile.

Traducendo questi assunti in fasi empiriche, l'avvio operativo del presente lavoro coincide con l'individuazione dei principali Gruppi Sociali Pertinenti. Anche per questo passaggio la scelta si attiene alle indicazioni di Bijker (1998), applicando combinatamente due metodi complementari: quello della "palla di neve" e quello degli "attori" (Magaudda & Neresini, 2020; W. E. Bijker, 1998). Mettendo in pratica il primo metodo, ci si rivolge innanzitutto ai gruppi di attori evidenziati dalla letteratura pertinente. Intervistandone i membri, si prosegue con i soggetti da essi esplicitamente menzionati, procedendo a oltranza – a "palla di neve", appunto – fino all'esaurimento degli attori sociali da intervistare. In questa fase i limiti tempistici della tesi entrano in conflitto con la corretta prassi epistemologica, non riuscendo a prendere in esame la lista completa dei soggetti coinvolti.

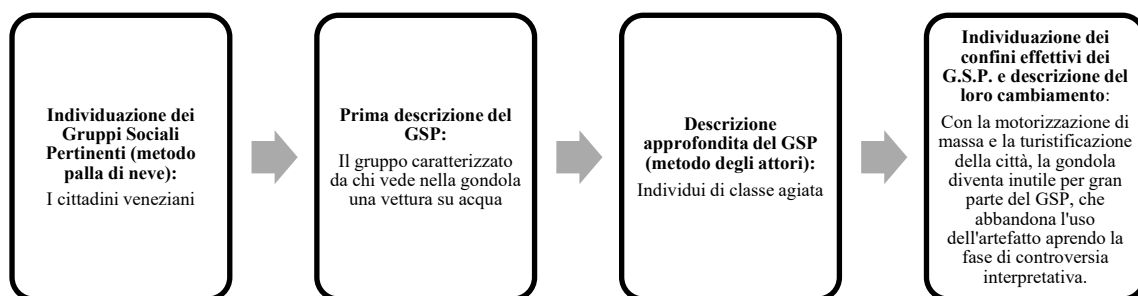


Fig. 1: fasi di ricerca dei Gruppi Sociali Pertinenti secondo Bijker (1998) attraverso l'esempio dei cittadini veneziani.

Pertanto, si è optato per intervistare un numero esiguo di individui in rappresentanza di ogni GSP, attingendo invece una parte più considerevole di informazioni dalla documentazione esistente. Applicando il secondo metodo, quello degli “attori”, si sono osservate le pratiche d’uso dell’artefatto privilegiando il particolare punto di vista di chi le agisce e riproduce quotidianamente. Pertanto, una volta individuati i GSP, è stato possibile descriverli con maggiore dettaglio, ponendo particolare attenzione alla fluidità dei loro confini e alle peculiarità di chi li compone.

Durante questa fase, soprattutto nelle interviste ai gondolieri, l’accesso al campo è stato più volte ostacolato da variabili strettamente connesse al tipo di professione. Trattandosi di fatto di lavoratori autonomi, il tempo a loro sottratto si traduce direttamente in perdita di denaro. Di conseguenza, non disponendo della possibilità di condurre le interviste in orari extra-lavorativi, i rifiuti sono stati numerosi, specie negli *stazi*⁵ più esposti ai flussi turistici. La quasi totalità dei gondolieri intervistati ha fornito risposte ermetiche e sbrigative, finendo per concludere l’intervista all’arrivo del primo cliente.

Un’altra criticità metodologica della presente tesi concerne la consultazione della letteratura. Bijker (1998), approfondendo i suoi casi studio fa ampio riferimento a documenti d’epoca, privilegiando la voce degli stessi GSP coinvolti. Per gli stessi limiti che non hanno permesso l’esaurimento della lista di attori coinvolti non è stato possibile seguire l’esempio dell’Autore nella consultazione dei riferimenti d’archivio. Come già riportato, gran parte delle informazioni in uso in quanto segue deriva dalla documentazione ritenuta pertinente. Tuttavia, trattandosi soprattutto di testi non-sociologici, essi riportano numerose distorsioni analitiche conformi alla cosiddetta visione lineare dell’innovazione (Godin, 2006). In particolare, il testo di Munerotto (2011) esamina la trasformazione della gondola come un processo sequenziale composto di elementi distinti, condizionando inevitabilmente l’interpretazione dei dati provenienti dal suo lavoro. Inoltre, entrambe le ricostruzioni prese in esame (cfr. il [paragrafo seguente](#)), per quanto autorevoli dal punto di vista storico, interpretano la gondola nella sola considerazione degli sviluppi di successo, impedendo così di ripercorrere gran parte degli artefatti “falliti” nella storia. In questa tesi, la fondamentale simmetria indicata da Bijker (1998) per l’applicazione del suo modello analitico non può pertanto essere rispettata appieno.

⁵ Dove il gondoliere esercita la propria prestazione lavorativa.

1.3. La letteratura sul caso studio: Venezia e la gondola

Nonostante la gondola veneziana sia spesso descritta come l'imbarcazione più famosa al mondo, non sembra godere di altrettanta risonanza nella letteratura scientifica, soprattutto se si circoscrive la ricerca agli studi sociali sull'innovazione. Sulla scia di questa indifferenza, esclusi i testi concernenti gli STS e il modello SCOT, la bibliografia della presente tesi non si compone unicamente di testi sociologici, bensì attinge gran parte delle sue argomentazioni da fonti differenti.

Le informazioni più dettagliate circa la trasformazione tecnica della gondola provengono da due diverse sintesi storiche, redatte rispettivamente da Gilberto Penzo e Gianfranco Munerotto (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). I due testi rielaborano efficacemente sei secoli di storia di pratiche costruttive e mutamenti tecnologici, agevolando la raccolta dei dati, ma influenzando al contempo una visione lineare della trasformazione della gondola (*ibidem*).

Entrambe le edizioni de *La Gondola* (1999, 2016) descrivono abbondantemente le più specifiche tendenze costruttive della gondola moderna, in un vero e proprio *tutorial* che ne dettaglia tutte le fasi della costruzione attraverso i racconti dei principali maestri d'ascia cittadini. Come esplicitato dall'Autore stesso nelle *premesse* del libro, il desiderio di riassumere tutto lo scibile riguardo l'imbarcazione si ascrive all'urgenza di redigere una vera e propria enciclopedia della gondola (Penzo, 1999, 2016), da cui il minuzioso confronto tra i diversi artefatti antichi non è affatto escluso. Limitandosi alla prospettiva storica, Munerotto (2011) si impegna in uno sforzo analogo dal titolo programmatico "*La gondola nei secoli: storia di una continua trasformazione tra architettura navale e arte*".

A loro volta, le elaborazioni dei due lavori originano da un ampio ventaglio di fonti diverse. La quasi totalità dei dati è l'esito dello studio dovizioso di rappresentazioni pittoriche e altri documenti d'archivio (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016), sostenuti dalla seconda metà dell'Ottocento dai primi compendi fotografici e cinematografici cittadini (Penzo, 1999, 2016). Penzo (*ibidem*), in particolare, si avvale anche di altre fonti, proponendo ricchi confronti con alcuni rilievi tecnici, come quello contenuto nei "*Souvenirs de Marine conservés*" o il piccolo disegno nell'opera di F. H. Chapman⁶, e altri documenti

⁶ Si annoverano di seguito tutti i documenti d'archivio utilizzati da Penzo (1999, 2016): il rilievo dell'ammiraglio Fincati contenuto nei "*Souvenirs de Marine conservés*"; due tavole di Compaignac nell'"*Atlas du genie maritime*"; un piccolo disegno incluso nell'opera "*Architectura Navalis Mercatoria*" di F. H. Chapman; un disegno tecnico presente nel libro di Nicolaes Witsen; "*Architectura Navalis Et Regimen Nauticum*" con la sua "copia" di Åke Rålamb in "*Skeps Byggerij Eller Adelig Öfnings Tionde Tom*".

d'archivio, principalmente inventari e manoscritti dei maestri d'ascia del passato⁷. Ai materiali esplorati si aggiungono gli esigui ritrovamenti fisici, quale quello dei due giganteschi *ferri* settecenteschi della *peota* di casa Savoia ad Aramengo (*ibidem*). Anche alcuni scafi prodotti per mercati extra-cittadini, a oggi gli unici osservabili dal vivo, sono un grande strumento a uso di entrambi gli storici (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016): la gondola del lago di Como, conservata nel Museo della Barca Lariana; la gondola del *Mariner's Museum* di Newport negli Stati Uniti e la gondola realizzata per Regina Margherita di Savoia, ora nel Museo delle Arti e Tradizioni Popolari di Roma. Infine, per la descrizione della gondola del XX secolo, G. Penzo (1999, 2016) fa riferimento alle interviste da lui stesso condotte e al rapporto diretto con le maestranze cittadine intrattenuto durante le sue indagini.

Il profilo del gondoliere è approfondito dalle tesi de *Il Gondoliere* di Rita Vianello (2011), ricercatrice presso l'Università Ca' Foscari di Venezia. Il testo applica la prospettiva antropologica allo studio della figura professionale del gondoliere, evidenziandone le singolarità e mostrandone i mutamenti rispetto al passato (*ibidem*). In particolare, l'autrice riporta il confronto tra "vecchie" e "nuove" generazioni di lavoratori, in un'indagine minuziosa di ciò che nell'ultimo secolo è stata ed è diventata la quotidianità della categoria e delle maestranze a essa connesse. Per fare questo, Vianello si immerge completamente nel mondo del gondoliere, producendo gran parte dei dati attraverso i metodi etnografici e l'uso di interviste dialogiche (*ibidem*).

Il rapporto di gondola, gondolieri e maestranze con le istituzioni politiche è descritto attraverso la tesi di laurea magistrale di Federica Doria (2020), che approfondisce gli strumenti giuridici direttamente o indirettamente coinvolti nelle pratiche alla base della costruzione della barca. Nel suo lavoro l'autrice si serve congiuntamente di (a) strumenti normativi emanati a vario livello, (b) documenti e testi di studiosi e artigiani, (c) interviste e dati reperiti *online* (*ibidem*).

Infine, anche il punto di vista dell'artigianato è riportato in riferimento a una letteratura specifica, rintracciata in gran parte dalla bibliografia di Doria (2020). In dettaglio si annoverano i contributi raccolti nella collana "Sapere l'Europa, Sapere d'Europa⁸", tra cui i testi di S. Pastor (2017, 2014) e di Bellato (2017).

⁷ Due riferimenti importanti a proposito sono "*L'architettura navale*" di Steffano di Zuane de Michel Vice Proto de Marangoni e il manoscritto di Theodoro de Nicolò "*Delle galere*" o "*Arte De Far Vaselli*" (Penzo, 1999, 2016).

⁸ Disponibile in *open access* al link <http://doi.org/10.30687/2610-9247>.

I contenuti di queste pubblicazioni contribuiscono alla comprensione del Quadro Tecnologico di cui la gondola è protagonista. Tuttavia, non solo devono essere precisamente ricondotti agli interessi di ricerca, ma necessitano inoltre di letture integrative per la definizione dello stesso *frame* di riferimento, innanzitutto a proposito dei mutamenti socioculturali cittadini. Diversamente da quanto avviene per la sua iconica imbarcazione, le pubblicazioni circa i recenti fenomeni di turistificazione mettono Venezia al centro di una rinnovata vitalità accademica. Sul tema la letteratura scientifica è particolarmente ricca e non sembra necessitare di particolari solleciti per manifestare intenti di militanza sociale. Le ricerche da cui è tratto gran parte del volume conoscitivo sulla storia recente della città concordano nel riassumere molte delle trasformazioni novecentesche con il rapido cambio di segno del suo sistema socioeconomico; sfigurato il precedente sistema produttivo con al centro commercio e attività locali, Venezia cambia volto, privilegiando il settore dei servizi e adeguando le sue infrastrutture ai consumi dei visitatori (Ianniello & Cánoves, 2022; Iannuzzi, 2021; Zannini, 2014). Iannello e Cánoves (2022) parlano dell'esito di questa transizione come di "nuova forma di *estrattivismo*", dove il termine indica "il concetto alla base delle economie che traggono profitto dall'acquisizione predatoria delle risorse di qualcun altro, inteso oggi come uno dei meccanismi economici che muovono il capitalismo"⁹ (Ianniello & Cánoves, 2022, p. 176). Interpretando utilitaristicamente le località urbane come generatrici di ricchezza, queste economie trasformano tali luoghi in prodotti di consumo culturale (*ibidem*). Venezia si mostra come la perfetta vittima di questa forma di mercato, sin dagli inizi del Novecento "venduta" attivamente per la sua identità artistica (*ibidem*, Zannini, 2014). Un altro concetto impiegato dai due autori, ampiamente richiamato nella presente tesi, è quello di *museificazione* degli spazi urbani. Riprendendo Russo e Di Cesare (2004), Iannello e Cánoves (2022) mostrano come i sopracitati processi di *museificazione della cultura locale* trasformino la città in un "museo a cielo aperto"¹⁰ (*ibidem*, p. 177), cristallizzandone il valore culturale e rendendo invece insostenibile la vita civile (*ibidem*).

Nel corso del Novecento lo stesso fenomeno turistico vive profonde trasformazioni: non solo cresce enormemente nelle dimensioni, arrivando a essere definito *hypertourism* (Ianniello & Cánoves, 2022), ma è inoltre stravolto da una forte pluralizzazione interna, sulla scia di più ampi macro-processi globali (Iannuzzi, 2021).

⁹ Trad. mia.

¹⁰ Trad. mia.

Sulla portata del fenomeno, a partire dagli anni Novanta annualmente la quota di turisti a Venezia oscilla tra i 22 e 30 milioni (Ianniello & Cánoves, 2022) – nonostante la sua capacità massima sia stata stimata attorno i 19 milioni (*ibidem*) – con effetti ben visibili di spopolamento dell’isola e progressiva scomparsa di numerose attività locali (*ibidem*, Pastor & Le Forcole, 2014, Doria, 2020). I dati statistici testimoniano a proposito un generale aumento delle strutture a scopo ricettivo, coadiuvato dall’azione normativa¹¹ che ne agevola i procedimenti burocratici, creando una forbice tra popolazione del Centro Storico e crescita del settore turistico (Fava, 2018; Ianniello & Cánoves, 2022). Ciononostante, a comporre la maggioranza dei visitatori giornalieri della città sono coloro che non pernottano nel Comune di Venezia, i cosiddetti “escursionisti” (Zannini, 1996, p. 5): dagli anni Novanta questi “nuovi visitatori”, tra i quali i numerosissimi croceristi, hanno superato la cifra di 20 milioni di persone annue, risultando una parte significativa dell’incremento del settore turistico (*ibidem*).

Le dinamiche interne al turismo sono ben approfondite da F. E. Iannuzzi (2019, 2021), che fonda le sue analisi sulla definizione del fenomeno in quanto sistema complesso di interazioni tra imprese, mercati e istituzioni, orientate dalla produzione di beni e servizi eterogenei per viaggiatori e avventori locali (*ibidem*). Secondo l’Autore, l’eterogeneità sociale e spaziale veneziana riflette le configurazioni di un mondo globalizzato e

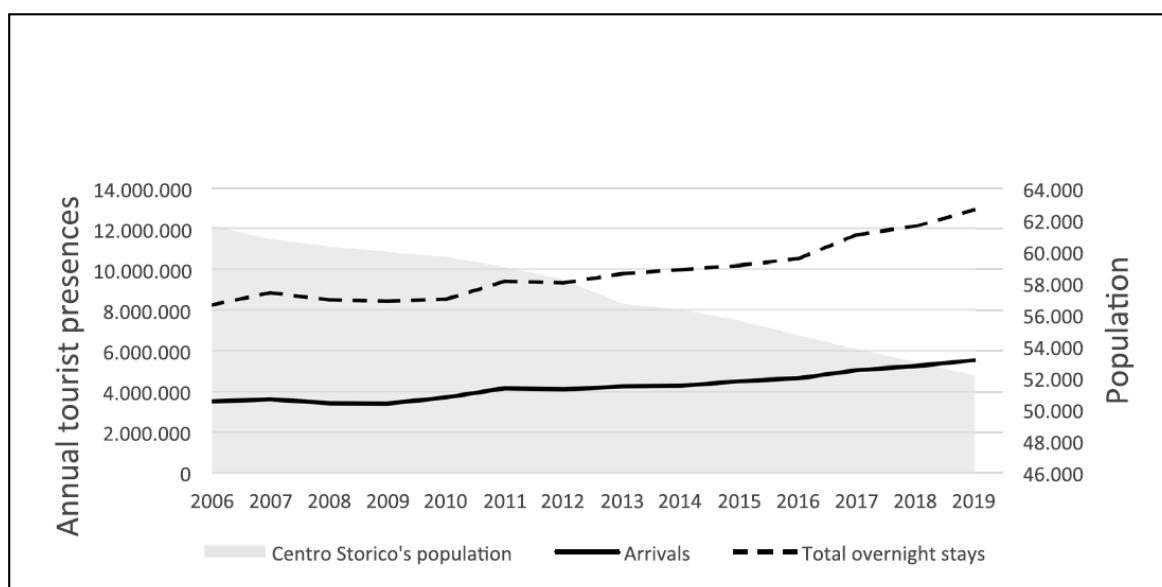


Fig. 2: rappresentazione delle due tendenze a Venezia: l'aumento della popolazione turistica (senza considerare gli avventori giornalieri) e la perdita di abitanti nel periodo 2006-2019 (Elaborazione di Ianniello e Cánoves, 2022, p. 178, basata sui dati del Comune di Venezia, 2006; 2015; 2019a; 2019b. trad. mia).

¹¹ Si cita a proposito la normativa regionale n° 11 del 14 giugno 2013, in particolare riferimento all'art. 27/bis, sulle strutture ricettive complementari, disponibile sul sito istituzionale della regione veneto e citato in bibliografia <https://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/DettaglioLegge.aspx?id=251477#:~:text=a>.

interconnesso, nella complessa architettura di divisione del lavoro internazionale (*ibidem*). L'apparato concettuale da cui origina questa considerazione attinge i suoi fondamenti dalla teoria del sistema-mondo di Wallerstein che mostra i processi macroeconomici come strettamente connessi alle relazioni politiche tra entità statuali "periferiche", "semiperiferiche", "centrali" che compongono il sistema-mondo (Iannuzzi, 2021; Pellizzoni & Osti, 2008). In particolare, attraverso il concetto di "catene di merci", tale approccio teorico permette di osservare come le risorse e i contenuti dello scambio globale non siano distribuiti equamente lungo tutto il ciclo di produzione, contribuendo a identificare e a riprodurre la specifica configurazione della divisione internazionale del lavoro (*ibidem*). Un'altra prospettiva di ricerca con cui Iannuzzi (2019, 2021) arricchisce l'indagine delle strutture dell'economia globale sono le reti di produzione globali (GPN, *Global Production Network*). Al pari di quello di catene di merci, questo concetto si occupa di descrivere la complessa struttura internazionale legata alla produzione di un bene (*ibidem*), approfondendo tuttavia con particolare enfasi le dinamiche sociali che si connettono a tali configurazioni: "i processi produttivi transnazionali sono fenomeni economici e politici che si diramano nello spazio globale, ma anche fenomeni sociali basati e influenzati (e a loro volta influenzano) le diverse vicissitudini sociali, politiche, culturali e istituzionali dei contesti che attraversano" (Iannuzzi, 2019, p. 206). Dunque, le connessioni di rete non agiscono solo nelle relazioni tra imprese o parti di esse relativamente ai confini nazionali, ma anche tra sistemi sociali ed economie specifiche (Iannuzzi, 2019, 2021). Ne consegue che ciò che accade alla gondola si connette a quanto accade a Venezia che, a sua volta, è determinato da ciò che avviene nel sistema-mondo. In particolare, i mutamenti globali che interessano la gondola concernono soprattutto le conseguenze sulla composizione turistica, che durante il Novecento portano il modello della nuova *élite* europea, mobile ed economicamente abbiente, a essere sostituito dal cosiddetto turista di massa, globale, prevalentemente asiatico e meno abbiente (*ibidem*).

Capitolo secondo

La Gondola del Cittadino - dal Quattrocento all'Ottocento

“Marieta, monta in gondola,

Che mi te porto al Lido”

Canto Popolare Veneziano

2.1. Introduzione

La tradizione degli *Science and Technology Studies* ha destinato agli studiosi del processo di innovazione un compito preciso: la considerazione di società e tecnologia come costrutti umani (W. E. Bijker, 1998). Secondo questa prospettiva ogni artefatto è la chiara estrinsecazione di un tessuto unico (*seamless web*) di interazioni tra attori sociali, latentemente vivo e in continua co-costruzione (Magaudda & Neresini, 2020). Dunque, la tecnologia di cui facciamo uso quotidianamente non è la reificazione di assoluti o la gentile concessione di una mente ingegnosa e isolata, bensì il frutto di intersezioni tra strategie individuali, la combinazione di esigenze apparentemente spaiate, la concretizzazione e assunzione di salienza dell'azione sociale nel quadro socioculturale in cui prende forma e da cui è vincolata (*ibidem*). Ne consegue una indicazione analitica per il ricercatore circa l'osservazione “dell'efficacia” di un artefatto in quanto “*explanandum e non come explanans*” (W. E. Bijker, 1998, p. XXIV): il buon funzionamento di un determinato oggetto tecnologico non va inteso come condizione necessaria e sufficiente al suo successo, bensì come una sua possibile conseguenza, diventando in tal senso uno snodo rilevante nello studio del processo di innovazione (*ibidem*; Magaudda & Neresini, 2020).

Nonostante queste premesse, la tentazione di spiegare la diffusione e la stabilizzazione della gondola in termini di “efficacia” o “comodità” appare alquanto paradossale: rii angusti, incroci ciechi, oltre 300 ponti viepiù bassi, condizioni climatiche spesso violente e bruscamente cangianti e la scarsa illuminazione notturna di diverse zone della città rendono il simbolo di Venezia sorprendentemente poco congeniale alle sue peculiarità urbanistiche (Penzo, 2016). Si tratta invero di un'imbarcazione lunga – ad oggi – quasi undici metri, strutturalmente asimmetrica, pesante circa seicento chilogrammi (Munerotto, 2011; Penzo, 1999), completamente nera e pertanto invisibile di notte, riccamente ammobiliata e adornata, che ciononostante scivola agilmente tra i canali più stretti, sospinta solo dal particolare tipo di voga a un remo del suo conducente (Penzo, 2016). Diversamente, qualora si trattasse di tradurre queste contingenze in una moderna ingegneria concepita *ad hoc*, sarebbe ad oggi

più ragionevole procedere in direzione di “uno scafo corto, senza insellatura, vogato a *bratto* o con una pertica [...], dipinto di un colore vivo per essere scorto facilmente e circondato da un robusto *bottazzo* paracolpi” (*ibidem*, p. 7). A complicare ulteriormente la praticabilità degli spostamenti, le cosiddette *zónte*: ai termini dello scafo immerso formato dal fasciame, la gondola viene dotata di due estremità posticce, che ne sagomano l’iconico profilo appuntito ma senza le quali probabilmente “sarebbe più leggera, farebbe meno presa al vento e soprattutto ridurrebbe il rischio di incagliarsi sotto i ponti” (Penzo, 1999).

«E se ci pensi, io dico sempre [che] *ta* gondola è la barca più assurda che [esista] perché, se tu pensi che guidi, che porti una barca di undici metri in giro per i canali di Venezia è una cosa che non esiste: uno per andare in giro per i canali farebbe una barchetta di cinque metri, non di undici... E soprattutto non ci metterebbe un ferro che costa tremila euro sulla prua.» (Giuseppe¹², 70 anni, storico specializzato in imbarcazioni lagunari¹³).

Ciononostante, queste presunte insensatezze ingegneristiche non hanno impedito alla gondola di essere il mezzo di mobilità quotidiano prediletto dai veneziani per oltre cinquecento anni di storia. Non solo risulta dunque utile abbandonare “l’efficacia” della gondola come fattore esplicativo del suo successo e della sua fitta presenza in città, ma superarla diventa necessario se si intende indagare la matrice socioculturale entro cui l’artefatto è comparso e si è plasmato.

Il problema della definizione di un artefatto “vivo”

In questo tentativo è fondamentale innanzitutto comprendere cosa sia effettivamente una gondola o quantomeno ricercarne le caratteristiche più strettamente peculiari e riconoscibili. Chi negli anni si è misurato con questo compito si è inoltrato in un terreno piuttosto ambiguo e problematico. Le ragioni di tanta indeterminatezza sono molteplici e convergono tutte nella attuale assenza di un’idea formalmente chiara di cosa sia esattamente una gondola.

«Come diceva il mio vecchio maestro: [in una gondola] [...] quella è la lunghezza, le larghezze sono quelle... *fèro da prua*, asta da poppa e dopo ‘*in mezo tuto queło che ti vol xe ‘na gondola*¹⁴’» (Marco, 40 anni, *squerariòlo*¹⁵).

Con la delibera n° 238 del 22/23 dicembre, nel Regolamento per il Servizio Pubblico di

¹² Pseudonimo,

¹³ Intervista condotta a Venezia il quattro luglio ’23.

¹⁴ Trad. it. “In mezzo, tutto quello che vuoi è una gondola”.

¹⁵ Intervista condotta a Venezia, il quattro luglio ’23.

gondola (1994), il Consiglio Comunale di Venezia si addentra in questo tentativo senza tuttavia riuscirci pienamente. In particolare, l'articolo 22 passa in rassegna diverse componenti necessarie e opzionali nel mezzo (cfr. Documento 2¹⁶), limitandosi a circoscriverne gli eccessi decorativi, talvolta chiarendone il materiale di costruzione, ma lasciando in generale moltissime zone d'ombra e assolvendo il compito in un elenco generalista lungo poco più di una pagina.

«Se tu adesso prendi una barca, la pitturi di nero e ci metti un ferro sopra dici “per me questa è una gondola”, nessuno può dirti niente. Capisci? [...] Non c'è una cosa che dica “no il fianco destro dev'essere fatto così, il fianco sinistro dev'essere fatto colà”, hai capito? Quindi non c'è un capitolato come, non so: tu non puoi metterti a fare il Prosecco da un'altra parte, perché il Prosecco dev'essere fatto in quella zona, con quelle tecniche, con quelle cose là... Altrimenti non puoi chiamarlo Prosecco.» (Giuseppe, 70 anni, storico specializzato in imbarcazioni lagunari¹⁷)

A complicare il quadro, contrariamente a quanto sovente viene messo in campo per spiegare la nascita di nuovi artefatti tecnologici, si aggiunge l'assenza di una data, uno *squèro*¹⁸, un maestro d'ascia pubblicamente e univocamente riconosciuti come generatori della “prima gondola” (*ibidem*). Secondo parte della letteratura il dato si ricondurrebbe a un'intrinseca caratteristica processuale dell'artefatto, da sempre “vivo” – esito di una graduale trasformazione storicamente lenta e invisibile (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011); un movimento per *prove ed errori* nella continua interazione tra attori eterogenei¹⁹, che demistifica la presunta staticità di un oggetto sovrapposto all'immaginario di un passato immobile.

«Allora, devi fare un passo indietro e pensare che la gondola non l'hanno inventata gli *squerariòli*, no? Cioè noi. L'hanno inventata i gondolieri [...]» (Marco, 40 anni, *squerariòlo*²⁰).

Rispetto ai riferimenti scelti da Bijker (1998) nell'illustrazione del modello SCOT, l'analisi della trasformazione della gondola appare alquanto sfuggitiva: mentre la bicicletta è inserita in un mercato direttamente rivolto ai suoi effettivi o possibili utilizzatori, la

¹⁶ Riportato in [appendice](#).

¹⁷ Intervista condotta a Venezia il quattro luglio '23.

¹⁸ “Cantere per la costruzione di natanti. [...] Oggi vi si costruiscono solo gondole e barche tradizionali, di piccole dimensioni” (Munerotto, 2011, p. 102)

¹⁹ Un'impostazione fortunatamente coerente con la prospettiva STS e col modello SCOT.

²⁰ Intervista condotta a Venezia, il quattro luglio '23.

gondola nasce dall'interazione continua tra chi la costruisce e chi ne commissiona la costruzione e, solo successivamente, ne mette a disposizione l'uso (Doria, 2020; Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011). Per questi ultimi la barca è *in primis* uno strumento di lavoro che quotidianamente rende possibile la vendita di un servizio. Conservando il margine di variazione tipico dei prodotti artigianali (Penzo, 1999, 2016), nel tempo la gondola muta senza tuttavia cambiare nome. Nella sua trasformazione l'artefatto non si presenta per "modelli" con nomi propri e brevetti bensì, nei secoli, resta sempre e soltanto "la gondola". Dunque, se per Bijker (1998) è possibile studiare l'evoluzione della bicicletta attraverso, ad esempio, *Ordinary* e *Safety Bicycle*, nel caso della gondola occorre una strategia differente per riconoscere e distinguere i diversi artefatti.

«La gondola è un prodotto del lavoro e dell'uso: ogni barca nasce da un'esigenza di uso principalmente [...] Anche la *fòrcola*²¹ [per esempio] [...] ha subito un notevolissimo [cambiamento]... una volta era una tavola piatta con un buco, non aveva assolutamente niente [...]. Però da quello è venuta fuori questa scultura meravigliosa che costa migliaia di euro però con cui fai otto manovre diverse [...] Ma anche questo non è nato perché uno ha detto "oh 'desso devo costruire la mia *fòrcola* ideale" ... no! È il fatto che, se tu la fai e non funziona, *queto*²² ti fa un mazzo così, il gondoliere, che di solito non sono molto diplomatici. Quindi anche lì prova ed errore, prova ed errore e poi, come ti ripeto, ogni gondoliere... si guardano tra di loro: "chi xe che te gà fàto 'sto intàgio?"²³ » (Giuseppe, 70 anni, storico specializzato in imbarcazioni lagunari²⁴)

A tal proposito, una possibile via può essere quella di procedere in riferimento alle modifiche che più identificano i diversi artefatti. Ad esempio, la barca attuale potrebbe diventare la "gondola in compensato", la "gondola-negoziò" o, ancora, "la gondola *kitsch*". Tuttavia, è chiaro come questa operazione nasconda il rischio di privilegiare una specifica interpretazione dell'artefatto e, con essa, la sola porzione dell'assemblato sociomateriale a cui si riconduce, contraddicendo così il carattere costruzionista del modello SCOT²⁵.

Un'altra impostazione classifica le diverse gondole relativamente alle principali tendenze

²¹ "Scalmo, punto di appoggio e su cui fa forza il remo" (Munerotto, 2011, p. 100)

²² Trad. it. "quello".

²³ Trad. it. "chi è che ti ha fatto questo intaglio?".

²⁴ Intervista condotta a Venezia il quattro luglio '23.

²⁵ Ognuno di questi appellativi racconta lo stesso artefatto da un punto di vista diverso. Restando nell'esempio della barca attuale, il gusto "*kitsch*" delle decorazioni non dice nulla la scomparsa del *fèlze* per l'agevolazione dello sguardo del turista, l'inarcamento dello scafo per l'agilità di manovra dei gondolieri e la sostituzione del legno massello per la contrazione dei costi di costruttori e committenti.

costruttive per ogni secolo di storia. Nonostante questa strategia risolva il problema dell'analisi simmetrica degli attributi dell'artefatto, essa incorre in altre criticità che ne rendono incerta l'adozione. Innanzitutto, se ogni barca è unica in quanto prodotto artigianale ed è al contempo interessata da mutamenti costanti, fare appello alla gondola nel modello "ottocentesco" o novecentesco" risulta alquanto inappropriato. Proprio nel corso del Novecento, ad esempio, la barca muta notevolmente rendendo impensabile la considerazione di un unico artefatto valido per tutta la durata del secolo. Inoltre, descrivere la trasformazione della gondola attraverso una visione cumulativa delle sue modifiche significa conformarsi alla cosiddetta prospettiva lineare dell'innovazione (Godin, 2006), che il modello SCOT osteggia dichiaratamente (Magaudda & Neresini, 2020; W. E. Bijker, 1998).

«C'è da dire che la gondola non è mai stata ferma. Mai. Mai: nell'arco dei secoli è sempre [stata] in mutazione. Quindi quando si dice "eh... si stravolge la gondola" bisogna *andar' piano* perché la gondola si è sempre [modificata]...» (Marco, 40 anni, *squerariòlo*²⁶).

Dunque, le peculiarità del caso di studio della gondola si riflettono in due principali criticità analitiche: una prima incertezza circa cosa sia una gondola, che rende particolarmente difficile l'individuazione delle sue origini; e una seconda che invece ragiona su come classificarne le mutazioni in modo da risultare conforme alla prospettiva costruzionista dello studio sull'innovazione. Alla luce di queste considerazioni, l'analisi che segue cerca di conciliare le due soluzioni appena presentate, ovvero la prospettiva "storica" attraverso il decorso dei secoli e quella che procede che, arbitrariamente, la identifica attraverso uno dei suoi attributi salienti.

2.2. La gondola e i secoli

L'elegante imbarcazione che da secoli costella le calli e i rii di Venezia non è da sempre come la si osserva oggi: piatta e simmetrica, la gondola del Quattrocento è indistinguibile dalle altre barche veneziane. A comporre le sue stesse peculiarità sono le esigenze della città e dei suoi abitanti, che ne creano l'identità plasmandola nel tempo.

La gondola "anonima" - il Quattrocento e il primo Cinquecento

Alla fine del Quattrocento le prime apparizioni della gondola mostrano un'imbarcazione pressoché anonima, dal profilo laterale leggermente rialzato a poppa e con un *cavallino*²⁷

²⁶ Intervista condotta a Venezia, il quattro luglio '23.

²⁷ it. "Insellatura longitudinale del profilo di coperta, che innalza la parte superiore della prua per sovrastare meglio le onde" (Munerotto, 2011, p. 99)

prodiero particolarmente pronunciato (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). Sullo scafo allungato²⁸ prevalentemente di colore nero – frequentissimo tra le imbarcazioni lagunari per via dell'uso della pece come impermeabilizzante²⁹ - si gioca un marcato contrasto cromatico con la tinta dell'*opera viva*³⁰ - chiara, perché trattata con antivegetativo al bianco di piombo³¹. A permetterci di distinguerla – e dunque di poter iniziare a parlare della sua storia – sono (a) alcuni dettagli costruttivi ed estetici che appaiono – ai nostri occhi – come embrioni di tecnologie successivamente consolidate e divenute più chiaramente riconoscibili e (b) la salienza visiva di un loro utilizzo ben specifico, ossia il trasporto di passeggeri con uno status socioeconomico elevato (Munerotto, 2011). Proprio nell'uso concreto dell'artefatto si individua invero la sua caratteristica più distintiva: là dove risiede la sua straordinarietà tra le più consuete prassi infrastrutturali di mobilità, la gondola si qualifica come caso unico di trasporto urbano su acqua dolce, storicamente profilato come il sinonimo veneziano del vetturino di piazza (Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011). Inizialmente servirsene è una necessità, poiché l'unico ponte praticabile è quello del Canal Grande e difficilmente si possono percorrere calli lastricate (Penzo, 1999, 2016): l'intera pianta urbanistica di Venezia si modella per un uso delle sue infrastrutture via acqua. Fino al Novecento, infatti, i traghetti in gondola occupano la quotidianità dei veneziani, appannaggio delle classi più abbienti tra spostamenti brevi e altri più lunghi (Vianello, 2011) – da cui il testo in apertura del capitolo "*Marietta monta in gondola, che mi te porto al Lido*". Con queste premesse in iconografia si riconosce un'imbarcazione dall'ampia sezione centrale, allestita appositamente – seppur in modo molto semplice – per il trasporto di passeggeri con i loro bagagli, sistemati in due panchette trasversali prive di imbottiture fisse, dove il *tràsto* centrale diventa uno schienale e il *trastino*³² un sedile anteriore – il tutto isolato

²⁸ Lungo circa 9.05 metri secondo Munerotto (2011) e 9.39 metri per Penzo (1999, 2016).

²⁹ Diversamente da quanto sostenuto da diversi miti e leggende, l'iconico colore nero delle gondole – in passato comune a tutte le imbarcazioni lagunari – non ha origini di matrice simbolica, bensì essenzialmente "pratica". L'utilizzo della pece era infatti la soluzione prediletta dai veneziani per rendere lo scafo impermeabile, dipingendolo di un nero intenso associato successivamente nella cultura cittadina a sinonimo di eleganza e raffinatezza (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). La metafora con l'immagine del lutto e dell'epidemia da peste bubbonica è incorretta e storicamente infondata (*ibidem*).

³⁰ it. "parte dello scafo che risulta costantemente immersa interagendo con l'acqua" (Munerotto, 2011, p.100).

³¹ Col tempo abbandonato, probabilmente perché ritenuto meno efficace di un carenaggio più frequente (Penzo, 1999, 2016).

³² "*Tràsto*, alt. nel XVI sec. anche *trèssò*: le tavole che uniscono trasversalmente le fiancate della barca, per irrobustirle e fare da mastra agli alberi, sulle barche non pontate. Nella gondola [odierna] vi sono 5 *tràsti* fissi in ciliegio ed uno mobile in abete, oltre ai 4 *trastolini* v., mobili anch'essi, sono: il *t. a spigolo*, il *t. de mèso*. il *t. de pòpe*, il *t. caenèla*, *t. de sòto*, il *t. bagagli*" (Penzo, 1999, p.251).

da un *fèlze*³³ alquanto spartano (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). Quest'ultimo, consistente in un baldacchino formato da due archetti in legno disposti a forma di volta a tutto sesto, assicura l'intimità dei clienti, è mobile³⁴ e si apre o chiude ai lati a seconda del clima (Munerotto, 2011; Penzo, 1999). I passeggeri accedono alla barca dall'estrema prua: una volta scesi gli scalini lungo le rive della città, proseguono sulla stretta coperta dalla forma praticamente piana, dotata di due listelli trasversali antisdrucchiolo che, unitamente a un *trastino* posticcio, agevolano l'imbarco dei clienti (Munerotto, 2011; Penzo, 2016). Il ridottissimo moto ondoso rende tutto questo possibile senza causare grossi incidenti, anche se non è escludibile il rischio di danneggiare lo scafo, inizialmente protetto soltanto da una sottile lama di ferro sul dritto di prua (*ibidem*).

Per i gondolieri il *fèlze* appare da subito come un intralcio ai movimenti e alla visibilità (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011). A poppa manovrano in uno spazio esiguo che li costringe a posizioni apparentemente instabili (Munerotto, 2011). In questa fase raramente l'imbarcazione è condotta in solitaria: tendenzialmente vogato in due, lo scafo simmetrico permette l'alloggiamento di quattro *fòrcole*, per un numero massimo di quattro vogatori (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). Nel dettaglio, la *fòrcola* – centro di manovra dell'imbarcazione – presenta un doppio morso, consentendo essenzialmente due andature diverse, al pari di altre barche lagunari (*ibidem*).

La “prima gondola” - il secondo Cinquecento

Nel secondo Cinquecento la gondola esce dall'anonimato e inizia a strutturarsi più chiaramente quale mezzo destinato prevalentemente al trasporto privato di cittadini di un

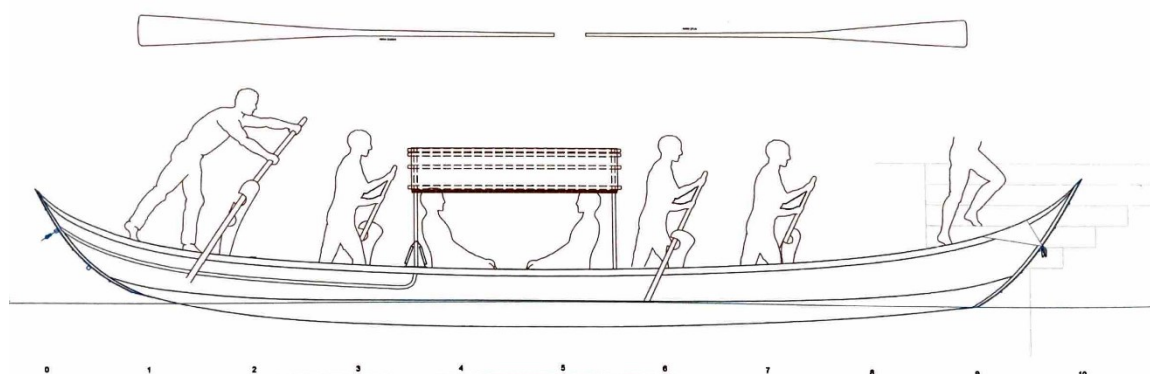


Fig. 3: ricostruzione di Gilberto Penzo (2016, p. 176) della gondola del XV secolo, vista in navigazione.

³³ Citato nella tesi anche come *fèlse*.

³⁴ Una volta richiuso, i due archi appaiati del *fèlse* vengono smontati e riposti in modo che non intralcino e siano pronti all'uso, in una sorta di doppio corrente curvo a poppa del trasto di mezzo che a primo sguardo sembra collegare un fianco con l'altro (Penzo, 1999, 2016).

certo rango (Munerotto, 2011). La modificazione più saliente riguarda la comparsa dei *ferr*i³⁵ anteriore e posteriore: aumenta la corda della lama quattrocentesca che si allunga verso l'alto e si incurva leggermente in avanti (*ibidem*), rispondendo alla necessità di una protezione più robusta dell'*asta*³⁶ di prua e di poppa dagli urti (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). Questa innovazione – dalla funzione essenzialmente pratica – diventa il movente di una ricerca estetica precisamente codificata, per un artefatto che – come vedremo – è storicamente determinato da meccanismi di domanda e offerta di servizi. Non è un caso, infatti, che alla comparsa dei due *ferr*i simmetrici si accompagnino da subito le loro prime integrazioni decorative: la lama superiore inizia in questo periodo ad assumere una certa importanza³⁷, a cui si affianca la scelta inizialmente protettiva e successivamente esclusivamente ornamentale di applicare alcuni chiodi di fissaggio³⁸ - in numero e forma variabile – ad azzimarne l'estremità (*ibidem*).

«Le Brocche, introdotte alli Ferr

L'ingombro del *ferro* anteriore testimonia la fine dell'uso dell'estrema prua per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri: lo scafo, ora impraticabile a proravia, mostra frontalmente una coperta discretamente convessa in senso trasversale⁴⁰ “conseguendo un migliore risultato estetico e una maggiore funzionalità in robustezza e per lo smaltimento dell'acqua piovana” (Munerotto, 2011 p.24); tre listelli trasversali anziché due, con valore solamente estetico (*ibidem*); una insellatura longitudinale dello scafo⁴¹ dalla forma più decisa e meno graduale. Diversamente i *traversi* a cavallo della *fórcola* di poppa e il *tràsto de mèzo*⁴² diventano

³⁵ Elemento decorativo e originariamente protettivo fatto, appunto, di ferro (Munerotto, 2011).

³⁶ It. “il dritto”. Si tratta dell'estremità dello scafo in cui convergono le tavole del fasciame. È qui che viene fissato il ferro. (Munerotto, 2011)

³⁷ Si ha testimonianza di questa trasformazione a partire dal 1571 circa (Munerotto, 2011).

³⁸ Compagno in iconografia dal 1585 circa (Munerotto, 2011). Il termine “*Bròche*” – “*bullette*”, utilizzato tuttora per indicare i “denti” del *ferro* moderno – prova la discendenza degli ornamenti attuali dai chiodi rinascimentali –tuttavia non dismessi e ad oggi in uso in altre imbarcazioni lagunari (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016).

³⁹ Continua [nell'appendice](#), in riferimento al Documento nr. 1.

⁴⁰ Hanno, cioè, un discreto *bólzone* (Munerotto, 2011).

⁴¹ Il cosiddetto *cavallino* (cfr. nota nr. 26).

⁴² Il trasto centrale.

calpestabili. In particolare, quest'ultimo si irrobustisce in seno a un modesto allungamento generale dello scafo, che appare ora più snello (*ibidem*). Questa scelta consente di ridistribuire il peso della barca verso l'estremità, agevolando direzionalità e manovrabilità, secondo i principi di inerzia delle masse (*ibidem*). Tuttavia, gli effetti pratici sono praticamente impercettibili, lasciando presumere, di nuovo, moventi di carattere estetico – *in primis* per permettere un maggiore risalto al profilo delle due nuove lame (*ibidem*).

I gondolieri manovrano con una *fòrcola* (sempre a due morsi) dotata di un nuovo becco sulla parte anteriore che permette di bloccare il remo durante il *siàr*⁴³ – e, dunque, di frenare (*ibidem*). Lo spazio a poppa rimane limitato, come evidente in un disegno di Niclauss Kippel del 1588, nel quale il poppiere si tiene in equilibrio sullo spigolo della coperta, utilizzando il *suchéto*⁴⁴ come pedana di spinta (Penzo, 2016).

La struttura dello scafo rimane simmetrica e mostra un *fèlze* ancora piuttosto esile (Munerotto, 2011)⁴⁵. Proprio nella sua definizione, si inserisce perentorio il neonato Ufficio alle Pompe, ovvero la magistratura incaricata al controllo delle evasioni dalle leggi suntuarie (Zannini, 1996): “*che li felzi di barche di seda, et di panno siano del tutto prohibidi ne quelli possano essere usati da alcuni. Tutti li felzi veramente siano di rassa.*” (Terminazione dei Provveditori alle Pompe, A.S.Ve Compilazione Leggi, I, b. 306, *ad annum.*, 1562, in Munerotto, 2011). Il ruolo politico inizia così a diventare centrale nella trasformazione della gondola: nel 1609, la moda dei chiodi di fissaggio come ornamento dei due *ferri* è seguita a tal punto da provocare una rigida regolamentazione istituzionale (cfr. Documento 1⁴⁶) che ne limita la sporgenza e ne definisce rigidamente le caratteristiche.

In generale, molte delle modifiche cinquecentesche procedono in direzione di una maggiore desiderabilità estetica dell'artefatto, visibile – ad esempio – nella comparsa di pomoli torniti ad abbellimento del *fèlze* (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). La gondola inizia dunque la sua graduale trasformazione in sontuoso “vetturino su acqua”, sempre più riccamente ammobiliato e capace di lasciare ai suoi frequentatori l'isolamento richiesto⁴⁷.

⁴³ Nella voga “alla veneta”, l'azione che consiste nel frenare l'imbarcazione. Per essere eseguita il gondoliere deve porre il remo davanti alla *fòrcola*, tirando verso di sé (Munerotto, 2011).

⁴⁴ “Elemento strutturale posto all'estrema prua e all'estrema poppa” (Munerotto, 2011, p. 102).

⁴⁵ In particolare, Del Moro e Tintoretto attestano l'uso di una copertura nera, che si prolunga fino a coprirne i lati (Munerotto, 2011).

⁴⁶ Riportato in [appendice](#).

⁴⁷ Un testo del 1596 di Fabio Glissentti, intitolato “*Discorsi morali dell'eccellente S. Fabio Glissentti Contra il dispiacer del Morir. Detto Athanophilia*”, è esemplificativo dell'utilizzo del mezzo da parte dei veneziani dell'epoca: un cortigiano e un filosofo discutono dei benefici della morte rispetto a una vita alla ricerca di beni materiali illusori o a una misera esistenza, approfittando del traghetto per discutere in intimità di temi raffinati (Penzo, 1999, 2016).

Tuttavia, proprio in questa fase, gli arzigogoli decorativi iniziano a diventare discriminanti tra due artefatti ben distinti, dipendentemente dall'uso che ne viene fatto: le barche cosiddette *de lusso*, appannaggio dei pochi cittadini abbienti, e quelle *lisse*, gondole da lavoro e da noleggio che invece restano schiette e prive di intagli (Pastor & Le Forcole, 2014).

L'analogia della gondola con la carrozza di terraferma appare a questo punto chiara nella configurazione sociotecnica di un ampio ventaglio di Gruppi Sociali Pertinenti (Magaudda & Neresini, 2020): *in primis*, nella vicinanza della figura del gondoliere a quella di servitore. Garantire la *privacy* del cliente non è da considerarsi una mera incidenza del carattere particolarmente riservato di qualche conducente, bensì come una dimensione connaturata alla stessa professione e addirittura richiesta nell'uso quotidiano del servizio – nel tempo tradotta in un preciso assetto costruttivo dell'imbarcazione. In particolare, occorre chiarire la distinzione, storicamente consolidata, tra i mestieri interni all'arte del gondoliere (Vianello, 2011): il gondoliere *da nòlo*, che al pari del moderno tassista presta il mezzo di trasporto per portare passeggeri e bagagli in cambio del pagamento di una tariffa prestabilita; il gondoliere *da paràda*, ossia colui che si occupa dei traghetti da una riva all'altra; infine, il gondoliere cosiddetto *de casàda*, cioè al servizio esclusivo di una ricca famiglia (*ibidem*). Da tutte e tre queste figure non ci si è mai aspettati abilità e coraggio, come dal marinaio o dal pescatore, bensì di presentarsi ben vestiti, educati e discreti nei confronti dei clienti – specialmente per i gondolieri *de casàda* (Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011).

Dunque, il Cinquecento rappresenta uno spartiacque: quanto segue, dal punto di vista costruttivo, fa eco a questa ripartizione professionale. Il gondoliere *da nòlo* – il più diffuso al giorno d'oggi, se non l'unica figura sopravvissuta -, è dotato di una licenza, offre una tariffa, indossa una divisa, rispetta dei turni di servizio e opera in aree rigidamente delimitate di lavoro (le cosiddette *mariégole*); è cioè inserito in un mercato, determinato da una domanda e da un'offerta, che ne orientano e ne vincolano l'azione sociale (Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011). Non è un caso che la gondola si trasformi nei secoli soprattutto nell'aspetto esteriore, mostrandosi più attraente, arricchendosi di decorazioni, imbottiture e fiori, nella richiesta ai suoi costruttori di un prodotto esteticamente quanto più competitivo possibile (Penzo, 1999, 2016).

Finché sono i cittadini ad acquistare (e dunque domandare) il servizio, la distanza con il conducente viene resa sempre più tangibile da un progressivo isolamento dell'area destinata al loro alloggio (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016), visibile soprattutto attraverso la

graduale consolidazione del *fèlze*. A tal proposito non è escludibile⁴⁸ il ruolo della stratificazione sociale in questo processo: quello del gondoliere è storicamente un lavoro povero, riservato a individui di bassa estrazione sociale, privo di certezze remunerative e fino agli anni Sessanta del Novecento prettamente stagionale (Vianello, 2011). In questo senso, la divisione degli spazi interni alla gondola potrebbe riflettere una più ampia distinzione presente nel contesto socioculturale in cui ha preso vita. Inoltre, là dove l'utilizzatore è abbiente e la gondola (con il suo gondoliere) a servizio esclusivo della *casàda* è simbolo di prestigio di chi rappresenta, l'artefatto diventa una tela su cui dipingere col pennello del lusso il proprio status sociale, in una vera e propria competizione con le altre signorie, talvolta manifesta in regate pubbliche tra i canali cittadini (Vianello, 2011). A porre un limite allo sfarzo intervengono le istituzioni politiche attraverso le terminazioni dei Provveditori, che impongono un'interpretazione specifica dell'artefatto, ne normano le caratteristiche e contribuiscono a sagomare un'identità ben precisa.

La gondola “barocca” - il Seicento

Da queste premesse, la gondola secentesca vive una progressiva e sostanziale radicalizzazione delle trasformazioni già avviate nel secolo precedente (Penzo, 1999, 2016). La curvatura della coperta di prua si trasforma in due pezzi spioventi, angolati tra di loro,



Fig. 4: ricostruzione in scala reale della gondola secentesca, costruita dagli allievi del corso di maestri d'ascia su progetto di Gilberto Penzo. *Fotografia fornita gentilmente da Gilberto Penzo, a cui si riservano i diritti.*

⁴⁸ Anzi, può rappresentare un interessante spunto per ricerche future.

chiamati *fiubóni*⁴⁹, che vengono decorati da tre listelli disposti obliquamente (Munerotto, 2011). Il disavvezzo all'accesso frontale è ormai appurato: viene raddoppiato il gradino anteriore interno per facilitare imbarco e sbarco, che ormai avvengono dal fianco (*ibidem*). All'interno dell'imbarcazione i posti a sedere si moltiplicano, permettendo a più clienti di usufruire del servizio simultaneamente. Il *fèlze* si mostra costruttivamente meno esile, lasciando presupporre che non fosse quasi mai tolto dall'imbarcazione (*ibidem*). Nonostante l'apparenza più solida la sua struttura lignea svolge una mera funzione di sostegno, mentre gran parte della protezione è affidata alla coperta in panno (*ibidem*).

Lo scafo si allunga ulteriormente, rialzando di poco la poppa probabilmente in risposta all'ingombro del *fèlze* alla visibilità del poppiere. Contrariamente a quanto avviene a prua, la coperta di poppa non subisce grosse alterazioni, che avrebbero invece influito sull'area di manovra (*ibidem*). Per lo stesso motivo, il *ferro* poppiere inizia progressivamente la sua scomparsa e viene viepiù frequentemente sostituito da appendici di gusto floreale⁵⁰, talvolta ristretti fino a diventare un piccolo riccio (*ibidem*). In questa trasformazione, i Provveditori alle Pompe non rimangono in silenzio, proseguendo la loro lotta contro l'eccessivo sfarzo delle gondole: “*et medesimamente siano prohibidi li ferri di dette barche, che non siano schiatti*” (Terminazione dei Provveditori alle Pompe, A.S.Ve, Compilazione Leggi, Ia serie, B. 306, ad annum, 1562, in Munerotto, 2011). Del resto, il *ferro* era cresciuto a tal punto da superare l'altezza di un uomo, rappresentando un vero e proprio ostacolo alla libertà di manovra del poppiere, specie nel passaggio sotto i ponti – in questo periodo più diffusi (*ibidem*). Approfondendo la prospettiva dei conducenti, la *fórcola* appare sempre più frequentemente a un morso solo⁵¹, in cui il poppiere raramente è l'unico vogatore e non si fa carico di tutto lo sforzo propulsivo. Ciononostante, nasce in questi anni il *soralài* che estende il piano d'appoggio del manovratore, permettendogli una maggiore stabilità nella spinta possibile sostanzialmente grazie all'aggiunta di una tavola dai bordi arrotondati alla coperta, sporgente dal fianco e sostenuta da due mensole (Penzo, 1999, 2016).

L'aspetto della gondola viene esteticamente corredato di dorature e altri particolari avvenenti, specie sul *fèlze*, “che dimostrano come la gondola debba essere rappresentativa dello status del suo proprietario” (Munerotto, 2011 p.27). In particolare, compaiono dei pomolini fissati sulle teste del *tràstino* posteriore, detti *Piróni dei Tràstolini da Poppe* -

⁴⁹ Si ha prova dell'uso di questo appellativo già dal 1692 (Munerotto, 2011).

⁵⁰ In pieno stile barocco (Munerotto, 2011).

⁵¹ “Evidentemente, una forma più opportuna della *tèsta* e un'adeguata tecnica di voga l'avevano resa inutile” (Munerotto, 2011, p. 27).

dorati o argentati e dalla dubbia funzione pratica (*ibidem*). A proposito, è curioso notare come questo dettaglio scompaia negli anni successivi, relegando l'innovazione al solo periodo barocco (*ibidem*). Il *fèro* prodiero mostra una pala ampliata, dove i denti si allungano e aguzzano (Penzo, 1999, 2016): compaiono le *bròche*, in numero fortemente variabile per imbarcazione – tendenzialmente tra le cinque e le sei unità –, confutando il mito secondo cui sorgano *ad hoc* per rappresentare i sei *sestieri*⁵² veneziani (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016).

La gondola schietta – il Settecento

Il passaggio al Settecento vede nella gondola un'altra grande svolta evolutiva (Munerotto, 2011). Il *ferro* poppiere si avvicina alla totale estinzione mentre quello prodiero aumenta esageratamente le sue dimensioni⁵³, spingendo la struttura dell'imbarcazione ad adeguarsi (*ibidem*). Lo scafo – ancora simmetrico – si allunga raggiungendo un elevato grado di snellezza; adagia la prua sull'acqua mentre si solleva sensibilmente a poppa (ciononostante, non ancora svettante) (*ibidem*). A fare da contraltare, la decisa strutturazione del *fèlze*, coperto completamente in tutte le stagioni (*ibidem*): notevolmente più robusto, il baldacchino ligneo si trasforma durante questo secolo in una cabina chiusa, dotata anche di finestre⁵⁴.

Analogamente a quanto già avvenuto a prua nel secolo precedente, la coperta poppiere si costruisce in due *fiubóni* leggermente spioventi (*ibidem*), mantenendo comunque lo spazio destinato al neonato *soralài*. Inoltre, aumenta la dimensione dei *falsi tràsti* – sia quello dietro al *tràsto centrale* che quello tra il *tràsto de poppa* e la *fórcola* – indicando chiaramente l'intenzione di fornire al poppiere una maggiore area di manovra (*ibidem*).

Dal punto di vista estetico la temperanza del gusto dell'epoca unitamente alle pressanti normative dell'Ufficio alle Pompe convogliano nella definizione di un'imbarcazione contenuta e schietta: la gondola settecentesca è totalmente nera, persino negli allestimenti interni, e priva di qualsiasi decorazione a intaglio⁵⁵ (*ibidem*). Fanno eccezione le gondole dei dignitari ecclesiastici e degli ambasciatori stranieri, che non devono sottostare ai dettami dei Provveditori e possono pertanto osare nello sfarzo (*ibidem*, Penzo, 1999, 2016): “le versioni

⁵² Unità di suddivisione della città: “le otto miglia di circuito di Venezia si dividono in sei sestieri (*sestieri*), tre di qua del *Canal grande*, e sono Castello, S. Marco e Cannaregio; tre di là, S. Polo, S. Croce e Dorsoduro” (Tassini, 1970, p. 598).

⁵³ Raggiunge l'apice della sua dimensione: 40 centimetri fuori asta dal rilevamento di Chapman (Penzo, 2016).

⁵⁴ Inizialmente composte da semplici tende nere, infine da vetri (Penzo, 1999, 2016).

⁵⁵ Tranne per i *pontafòssine* e alcuni dettagli del *fèlze* (Munerotto, 2011)

di lusso utilizzate dagli ambasciatori per i ricevimenti erano così sovraccariche di decorazioni da intravedere con difficoltà la forma dello scafo” (Penzo, 2016, p. 150). Nonostante le pressioni verso una maggiore semplicità, l’enorme *ferro* prodiero vede in alcuni casi l’inserimento di chiodi ornamentali a testa sferica tra le sue *bròche*: “le bròche hanno quindi perso la loro caratteristica estetica collegata alla primitiva funzione di chiodi, se qualcuno sente nuovamente la necessità di aggiungerne a ulteriore ornamento” (Munerotto, 2011, p.62). Alla metà del Settecento il *ferro* inizia il processo di contrazione dimensionale.



Fig. 5: dettaglio sulla gondola ordinaria settecentesca dipinta nel 1730 da Canaletto in “Il Gran Canale tra Palazzo Bembo e Palazzo Vendramin Calergi. Documento conservato a Woburn Abbey, tratto dal sito web dei Royal Museums di Greenwich <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/closer-look-canaletto-gondolas-venice>

La gondola “salotto” - l’Ottocento

Nel corso dell'Ottocento, la gondola subisce significative trasformazioni sia nella sua forma, sia nella sua struttura (Munerotto, 2011). In questi anni la caduta della Serenissima comporta la scomparsa delle corporazioni cittadine (Codato, 2019), profilando un mercato sempre più concorrenziale e in cui più spesso l’acquirente-padrone della gondola è lo stesso gondoliere (Munerotto, 2011). In questo secolo di "pauperismo di massa", la città mostra condizioni economiche fortemente instabili e fragili⁵⁶ (Cozzi et al., 1999), che la gettano in una grave crisi demografica (*ibidem*). In gondola, sempre più difficilmente ci si può permettere due rematori, la barca sempre più spesso è condotta in solitaria. Le nuove esigenze dei gondolieri influenzano così uno dei cambiamenti più evidenti del periodo, ossia

⁵⁶ L'economia, basata principalmente sul porto e sull'industria manifatturiera, viene compromessa dalla caduta del regime aristocratico e ulteriormente colpita dalla carestia e dal blocco continentale nel periodo tra il 1813 e il 1817 (Cozzi et al., 1999).

la comparsa dell'iconica asimmetria nella pianta⁵⁷, che consente al poppiere di vogare con un ridotto angolo di deriva, riducendo la resistenza al moto e facilitando la navigazione a un solo remo⁵⁸ (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016). Inoltre, viene accentuato il profilo longitudinale⁵⁹, che sagoma l'imbarcazione con la forma a "spicchio di luna": la poppa si innalza notevolmente, consentendo una migliore visibilità e una più accurata percezione dell'ingombro dello scafo al vogatore di poppa (Munerotto, 2011). Analogamente, la prua – nel Settecento completamente a contatto con l'acqua – si snellisce e comincia a sollevarsi gradualmente, come esito della concorrenza tra costruttori per rispondere per *prove ed errori* alle richieste di una maggiore manovrabilità dello scafo (Penzo, 1999, 2016).

Oltre alle modifiche strutturali, vengono apportate diverse integrazioni estetiche e funzionali. Tra queste ultime: la comparsa di una luce di posizione, il *feràl*⁶⁰; l'introduzione della *Portela a Spigolo*, una porticina a chiusura del *sottoprova*⁶¹ per poterlo usare come ripostiglio; l'utilizzo di un traverso verticale (*tòla zenìa*⁶²) a coprire lo spazio di alzata tra i due *trastini* (Munerotto, 2011). Gli elementi decorativi si modificano riflettendo l'interesse nel rendere più piacevole e gradevole l'imbarcazione per i clienti (*ibidem*): il *trasto di prua*, il cui angolo aumenta a contrasto del restringimento dello scafo in quel punto, presenta sovente intagli floreali; la *Tòla Zenia* e la *Portela*⁶³ vengono intagliate o decorate; il *Parecio* si arricchisce di divani e sgabelli imbottiti, a cui si accompagnano lateralmente lunghi braccioli impreziositi da sculture in bronzo, i cosiddetti *Pusioli* (*ibidem*).

Andando alla zona poppiera, continua la strutturazione di un'area di manovra più agevole (Munerotto, 2011). Come visto, in passato il gondoliere era più o meno appollaiato su un piccolo piano di coperta posteriore, che lo costringeva a posizioni particolarmente scomode (*ibidem*): questa sistemazione può essere interpretata nel quadro storico entro cui non era

⁵⁷ Un tratto distintivo condiviso al mondo solo con il *sandolo puparin* e alcune portaerei (Munerotto, 2011, Penzo, 1999, 2016)

⁵⁸ “L'inclinazione verso destra è utile anche a controbilanciare il peso del poppiere, che può così spostarsi di più sull'orlo sinistro del *soralài*, distanziandosi dalla forcola e usufruendo perciò di un maggiore braccio di leva.” (Munerotto, 2011, p.40).

⁵⁹ Il *cavalìn* o *cavallino* (cfr. nota nr. 26).

⁶⁰ Una piccola lanterna utilizzata come luce di posizione. Veniva posta tra i *fubóni* prodieri su un supporto chiamato "*canón*" (Munerotto, 2011). Quest'ultimo, durante il giorno sosteneva una piccola bandiera, prima austriaca e successivamente italiana (*Ibidem*).

⁶¹ “Spazio sottostante la coperta di prua di un'imbarcazione; in genere utilizzato come ripostiglio” (Munerotto, 2011, p. 102).

⁶² It. “Traversino verticale che veniva posto tra i due *trastini* da prova per fissare la *zenìa*”, una corsia di tessuto pesante stesa sul *paiolato*” (Munerotto, 2011, p. 102).

⁶³ La tavola che chiude il *sottoprova* e che consente di utilizzarlo come ripostiglio (Munerotto, 2011). Anche oggi, quando è presente, può apparire intagliata o decorata (*ibidem*).

richiesto al poppiere tanto sforzo quanto necessario successivamente, una volta divenuto l'unico vogatore, né tantomeno di restare in servizio per periodi particolarmente lunghi. Seguendo questa ipotesi, quanto di antecedente alle soluzioni ottocentesche non è da intendersi come l'anticamera rozza e primitiva di tecnologie "più efficaci", bensì come una risposta altrettanto legittima all'intreccio di necessità, tendenze, disponibilità e utilizzi diversi di una precisa configurazione sociale. In altre parole, quelle dello SCOT, la gondola antica è – al pari di quella moderna – il riassunto tangibile delle sue diverse interpretazioni, situate in un quadro socioculturale ben specifico: le società veneziane della Serenissima Repubblica. Alla sua caduta, latentemente cambia l'assetto socioeconomico e, con esso, le necessità dei gondolieri derivanti dall'uso quotidiano del mezzo. Così, all'aggiunta del *soralài*⁶⁴ si affianca un allargamento del *trasto piccolo*, che amplia il praticabile del manovratore (Munerotto, 2011) assicurandogli una maggiore agilità e stabilità durante la voga in solitaria.

Attorno alla metà del secolo la città viene connessa alla terraferma dalla prima grande



Fig. 6: panorama fotografico della seconda metà dell'Ottocento. In primo piano, una gondola con *félze*. Dietro, una gondola con *tendain da sole*. Foto di Carlo Naya, tratta dall'archivio "Naya Photo Collection" di Simone Padovani (2022), fonte: <https://www.nayaphotocollection.it>

⁶⁴ La tavola incastrata tra fiubon e massa introdotta Seicento e Settecento.

ferrovia dell'Italia peninsulare⁶⁵ (Facchinelli, 2011; Pelizza, 2022). L'intero assetto urbanistico veneziano viene stravolto da "interramenti di canali, dall'imbonimento di vaste aree lagunari, dalla trasformazione indotta dall'edificazione del porto commerciale" (Pelizza, 2022, p. 177). La città diventa un polo attrattivo per i primi importanti flussi di commercio e turismo (*ibidem*, Cozzi et al., 1999; Ianniello & Cánoves, 2022), irrobustiti successivamente dalla prima Esposizione d'Arte Internazionale di *La Biennale di Venezia*, nel 1895 (Ianniello & Cánoves, 2022). I gondolieri vengono così chiamati a rispondere alla crescente domanda di un servizio di *transfer* dai principali luoghi di arrivo e disponibile in qualsiasi momento, generando conseguentemente nuove competizioni interne alla categoria per assicurarsi i nuovi clienti (Vianello, 2011). Nel Novecento, questa prestazione verrà istituzionalizzata assicurando, sotto diretto compenso delle stesse agenzie di viaggi, l'adempimento di precise richieste su commissione (*ibidem*). Il turismo a Venezia inizia così a consolidarsi in quanto industria, inducendo non solo un cambiamento radicale nell'assetto economico – rappresentandone il successo -, bensì anche un significativo mutamento sociale e politico con oggetto la progressiva valorizzazione culturale della città (Cozzi et al., 1999). Non a caso, nella gondola ordinaria è viepiù frequente il *Tràsto Bagagli*⁶⁶, che permette un ampio ripiano utile per i bagagli ingombranti dei passeggeri (Penzo, 1999, 2016).

2.3. Conclusioni

In questo primo capitolo, si è trattato di descrivere, spiegare e interpretare attraverso la prospettiva analitica dello SCOT le principali trasformazioni della gondola veneziana fino al declino della Serenissima Repubblica. Appurata l'inadeguatezza degli attributi di efficacia nello studio del successo di un artefatto (Magaudda & Neresini, 2020; W. E. Bijker, 1998) e in particolare in quello della gondola, sono state indagate le variabili socioeconomiche che hanno reso la barca dell'"ultima Venezia"⁶⁷ così profondamente diversa da quella delle sue origini, nonostante la sua apparente staticità.

Quest'ultima, in sintesi, si trasforma secondo le seguenti traiettorie: dalla coperta di prua, l'accesso si sposta ai *tràstolini* laterali, innescando l'allungamento della stessa e il suo raffinamento estetico (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016); entrambe le coperte passano

⁶⁵ Si tratta della linea Venezia-Milano, al tempo territori del Regno Lombardo Veneto, appartenente all'Impero d'Austria (Facchinelli, 2011).

⁶⁶ It. "elemento mobile chiamato impropriamente trasto [...] è usato per posarvi oggetti o, un tempo, lo strascico del *félze*" (Munerotto, 2011, p.102).

⁶⁷ Prima del crollo verticale della popolazione del *Centro Storico* e dell'enfasi sull'economia turistica (Pelizza, 2022).

da essere piatte a tonde e infine a spigolo sempre più acuto (*ibidem*); la pala del ferro e i suoi denti crescono progressivamente in misura, raggiungendo l'apice nel XVIII secolo e subendo successivamente una riduzione fino alla misura attuale (*ibidem*); il *fèlze* assume consistenza, passando da una struttura interamente smontabile a una cabina rigida dotata di porta e finestre (Penzo, 1999, 2016); la *fòrcola* di prua scompare gradualmente e lo scafo inizia a essere costruito asimmetricamente (Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016).

Inizialmente la laguna è costellata da gondole molto simili tra loro e indistinguibili dalle altre imbarcazioni veneziane, mostrando i primi segni di unicità quando diventano simbolo di *status* di chi le utilizza. Ciononostante, trattandosi di prodotti artigianali legati ai nomi di chi li costruisce e di chi ne commissiona la costruzione, i riscontri storici evidenziano sin da subito una certa variabilità costruttiva. Questa dinamicità si riflette in specifiche ingegnerie, che reificano le esigenze di una società in continuo mutamento, abitante un territorio unico, le cui specificità si traducono costantemente nel feedback tra gondoliere e maestro d'ascia. In questo processo, l'aggiunta e l'immediata scomparsa di nuovi parti come i *Piróni dei Tràstolini da Poppe* o il *fèro* poppiero e l'aumento dimensionale del ferro prodiero con il suo successivo rimpicciolimento sono esemplificativi di un movimento *per prove ed errori*, attinente a un utilizzo quotidiano del mezzo che coinvolge cittadini, gondolieri, costruttori, istituzioni e – solo infine – visitatori e commercianti.

A fine Ottocento la flessibilità con cui i Gruppi Sociali Pertinenti coinvolti (Magaudda & Neresini, 2020; W. E. Bijker, 1998) interpretano la gondola sembra chiudersi soprattutto a favore dei cittadini veneziani più abbienti, avvezzi a un uso frequente del mezzo, richiedenti *privacy* e imparzialità dal conducente, in una chiara somiglianza con quanto storicamente attinente al più comune vetturino di piazza. Sin da subito l'inserimento di queste relazioni in un mercato determinato da una domanda e un'offerta di servizi accelera le modifiche nell'artefatto⁶⁸, rendendo così tangibile uno dei punti salienti del modello SCOT nella comprensione sociologica dell'innovazione: la nascita e la permanenza degli oggetti tecnologici nel contesto delle relazioni sociali coniugano simultaneamente le strategie degli attori coinvolti e le strutture che ne determinano e vincolano l'azione (Magaudda & Neresini, 2020). In questa fase, le istituzioni politiche, attraverso la Magistratura alle Pompe, non soltanto rappresentano il Quadro Tecnologico di influenza delle diverse interpretazioni in campo, bensì propongono esse stesse una definizione attiva dell'artefatto, interessate a limitare gli arzigogoli decorativi e ad imporre schiettezza al mezzo di trasporto pubblico. La

⁶⁸ Spinta dalla competizione tra gondolieri e dalle mutevoli necessità dei loro clienti.

mancanza di una tale incisività normativa, unitamente allo stravolgimento dell'intero contesto socioeconomico, si tradurrà nel secolo successivo in una vera e propria crisi identitaria dell'artefatto (Doria, 2020), come il capitolo seguente tenterà di descrivere.

Capitolo terzo

La Gondola del Turista – il Novecento e gli Anni Recenti

“*Salvemo a Gondola, o Venesiani
Geozì custodi dei fasti di un dì*”⁶⁹

Canzone di Umberto Valesin⁷⁰

3.1. Introduzione

Nel XX secolo, le conseguenze della caduta della Serenissima sulla capacità commerciale e il benessere dei suoi cittadini (Ianniello & Cánoves, 2022) sfociano in un violento stravolgimento della città e, con essa, delle sue infrastrutture (*ibidem*). Anche la gondola ne esce trasformata: trainata dall’avvento dell’attrattività turistica e dalla motorizzazione di massa delle imbarcazioni lagunari rischia di estinguersi, riuscendo a sopravvivere solo nella sua radicale re-interpretazione da parte di un nuovo destinatario d’uso. Nei primi giorni del nuovo secolo si apre una fase di esasperazione di alcune delle sue caratteristiche costruttive, che parte dall’asimmetria dello scafo (Munerotto, 2011): da “tre centimetri di maggior larghezza del fianco sinistro rispetto alla linea mediana, all’altezza della *còrba*⁷¹ centrale” (*ibidem*, p. 41), si arriva a fine secolo a ben ventiquattro centimetri (*ibidem*). L’insellatura longitudinale, specie a prua, vive una altrettanto sostanziale radicalizzazione – seppur in modo tendenziale ed empiricamente viepiù variabile.

La prospettiva dello SCOT permette di fare luce sulla trasformazione sociotecnica che pone al centro la gondola e che ha portato alcuni a parlare nel secondo dopoguerra della sua “morte”, senza tuttavia evocarne una rinascita. Utilizzando gli strumenti disposti dal modello analitico, quanto segue procede sintetizzando i nodi più salienti del particolare tessuto socioeconomico successivo al crollo della Repubblica di Venezia. Dunque, segue la descrizione di alcune conseguenze della transizione al sistema produttivo turismo-centrico sulle prassi sociomateriali cittadine, passando attraverso l’approfondimento delle trasformazioni avvenute alla gondola. Alternando le prospettive dei diversi Gruppi Sociali Pertinenti coinvolti, l’analisi si concentra infine sul chiarire la responsabilità dell’*establishment* nell’interpretazione dell’artefatto come braccio del mercato estrattivo,

⁶⁹ “Salviamo la gondola, o Veneziani, gelosi custodi del lusso di un tempo” (trad. mia).

⁷⁰ Baritono e corista della Fenice (*Giuseppe Barugolo canta il suo amore per Venezia - la Nuova di Venezia*, 2005), direttore del “coro dei gondolieri” (*Umberto Valesin la voce dei gondolieri - la Nuova di Venezia*, 2003).

⁷¹ It. “ordinata”, “elemento strutturale dello scafo oggi composta di tre elementi: due *sancóni* e una *piana*” (Munerotto, 2011, p. 99).

esplicitando le vicissitudini – in assenza di interventi normativi specifici – di un artefatto che tuttora affronta una forte instabilità interpretativa.

3.2. La città e il riassetto produttivo

La vita sull'acqua si connota di aspetti economici e culturali indistinguibili dalla città stessa (Doria, 2020). Descriverne le principali traiettorie significa innanzitutto solcare l'essenza della complessa architettura sociomateriale cittadina, senza la quale la transizione tecnica della gondola risulterebbe incomprensibile.

La crisi e le nuove strategie cittadine

Il pauperismo degli inizi del ventesimo secolo scarica sulle spalle dei veneziani i pesanti costi della caduta della Serenissima. Il porto – fino ad allora fondamentale per l'economia locale – perde gradualmente centralità soprattutto a causa delle modifiche nel fondale della laguna (Ianniello & Cánoves, 2022). Ne consegue una ridotta capacità commerciale della città e, di conseguenza, il peggioramento del benessere di chi la abita (*ibidem*). L'aristocrazia non è esclusa da questa crisi, anzi sembra pagarne il conto più salato: le signorie locali iniziano il loro progressivo declino e sempre più raramente possono permettersi personale di servizio a palazzo, inclusi i gondolieri (Vianello, 2011).

La tradizionale economia veneziana è così stravolta. A cavallo tra i due secoli, la città tenta un percorso di sviluppo alternativo per differenziare la sua offerta (Ianniello & Cánoves, 2022), sperimentando per la prima volta l'ingresso del grande capitale del turismo (Iannuzzi, 2021). Negli ultimi anni dell'Ottocento, si tiene la prima *Esposizione Internazionale d'Arte* de *La Biennale di Venezia*, che aumenta considerevolmente e pluralizza il flusso turistico, contribuendo a determinare l'immagine di una città rilevante per la sua cultura (Ianniello & Cánoves, 2022). La coeva moda dei "bagni salsi" completa il quadro, portando i primi numerosi gruppi di visitatori verso i principali lidi cittadini (*ibidem*). Il primo turismo è europeo e porta a Venezia il gusto e le necessità di individui di status socioeconomico elevato. La crescita delle professioni nel settore dei servizi mostra infatti un'élite economica dotata di un progressivo avanzo di tempo libero, che sempre più spesso può permettersi di far lavorare terzi in propria vece, a basso prezzo, per un vantaggio essenzialmente privato (Iannuzzi, 2021). L'emergere di un'élite mobile e ben retribuita fa da contraltare a una crescente massa di lavoratori poveri, chiamati a svolgere professioni insicure e sovente a bassa qualificazione (*ibidem*).

In questi termini, il lavoro del gondoliere risponde efficacemente alla descrizione delle

nuove figure lavorative. Infatti, per quanto non si tratti di mansioni poco qualificate – necessitando di pratica sin dall’infanzia – i gondolieri svolgono, in questi anni, un mestiere essenzialmente povero (Vianello, 2011). I servizi di *transfer*⁷² si intensificano, costringendo i lavoratori a una flessibilità oraria totalizzante, che sovente li spinge a dormire in barca, cioè nello stesso posto di lavoro (Vianello, 2011). Nonostante l’affluenza dei visitatori, il mercato non garantisce ai gondolieri *da nòlo* un reddito certo tutto l’anno: molti sono coloro che terminati i cosiddetti *setànta giorni del geàto*⁷³ mettono le gondole a riposo, passando ad altri impieghi durante la stagione invernale⁷⁴ (*ibidem*). Diversa è la condizione del viepiù raro gondoliere *de paràda*, a cui è invece ancora garantito uno stipendio fisso (*ibidem*).

Nel corso del Novecento, la trasformazione-internazionalizzazione della struttura produttiva vive una sostanziale radicalizzazione, che dal secondo dopoguerra segue le traiettorie di un turismo sempre più globalizzato e massificato (Iannuzzi, 2021). Queste variazioni si concretizzano in tre diverse tendenze (*ibidem*): il generale aumento dei turisti; l’aumento della quota relativa di turisti stranieri sul totale; la diversificazione della nazionalità di provenienza. Negli anni recenti, i più ampi mutamenti nazionali e globali agiscono sull’identità del turismo veneziano, sempre più spesso proveniente dai Paesi di nuova industrializzazione, dalla Cina, dalla Corea del Sud, dall’Argentina e dal Brasile (*ibidem*). Il modello del turismo d’*élite*⁷⁵ lascia così spazio a una nuova figura, quella del turista globale (*ibidem*, Ianniello & Cánoves, 2022; Zannini, 1996), che rinvigorisce economicamente il generale benessere dei gondolieri e contribuisce alla modifica estetica e strutturale della gondola.

La città: gentrificazione e museificazione

A tutto questo la città e le sue infrastrutture si adattano, vivendo una sostanziale turistificazione degli spazi – successivamente coniugata in meccanismi di *museificazione* e *disneyficazione* (Ianniello & Cánoves, 2022). Questa implica una *gentrificazione* delle forme

⁷² Cfr. [capitolo precedente](#).

⁷³ “Stagione che, diversamente da oggi, era assai breve e andava grossomodo dalla festa del Redentore, il terzo sabato di luglio, fino alla Regata storica che si svolge la prima domenica di settembre, [...] chiamata, con una certa ironia [...] i settanta giorni del gelato, quasi a sottolineare non solo il periodo più caldo dell’anno ma anche quello in cui il gelato avrebbero potuto comprarselo anche loro. Era questo un periodo di lavoro molto intenso durante il quale il gondoliere tornava a casa solo per riposarsi e i turni di lavoro potevano iniziare anche prima dell’alba e continuare fino a notte fonda” (Vianello, 2011, p.23).

⁷⁴ Soprattutto come operai nelle fornaci delle fabbriche di vetro di Murano, o andavano a trasportare il carbone con le barche, o ancora si impiegavano per pulire le cisterne delle navi (Vianello, 2011).

⁷⁵ Identificato dapprima nel turista europeo, poi nel prototipo di W.A.S.P. (*White Anglo-Saxon Protestant*) e al crollo del muro di Berlino sostituito dai primi viaggiatori provenienti dai Paesi dell’ex socialismo reale (Iannuzzi, 2021).

dell'abitare e del vivere la città stessa, in un processo di sostituzione della popolazione stanziale non troppo dissimile dalle sue forme più comunemente registrate altrove. “Ciò che rende questa forma di gentrificazione particolare è l'identità dei nuovi utenti dello spazio”, ovvero i turisti (Ianniello & Cánoves, 2022, p. 117⁷⁶). Il simultaneo utilizzo delle infrastrutture urbane unisce le due categorie di utenti, locali e turisti, che tuttavia differiscono nelle modalità attraverso cui tali spazi vengono concretamente utilizzati ed esperiti (*ibidem*). Dal punto di vista produttivo, tutto ciò si traduce nell'ingresso del capitale finanziario nel *Centro Storico*, con hotel e aziende di lusso, nella graduale chiusura di attività locali e nel loro progressivo trasferimento nei luoghi in cui sono maggiori la domanda e la accessibilità dei servizi offerti (*ibidem*). Il turista con una conoscenza limitata del prodotto e un budget limitato da investire diventa così il destinatario finale dell'uso della città, in una transizione incoraggiata – come vedremo – dalle stesse istituzioni politiche⁷⁷ (*ibidem*). I sopracitati processi di museificazione non sono marginali: quando il valore culturale di una città diventa il suo unico attributo riconoscibile, la sua tradizione diventa merce e gli abitanti originali che ancora resistono allo spopolamento sono "il simulacro della vita urbana perduta a servizio dell'uso e del consumo dei nuovi clienti" (Salerno, 2018, citato in Ianniello & Cánoves, 2022, p. 178)⁷⁸.

3.3. Le gondole: artefatti al plurale

Le trasformazioni del tessuto unico cittadino si uniscono alla motorizzazione dei mezzi di trasporto lagunari nella totale ridefinizione dell'uso prioritario della gondola. L'assenza di una definizione costruttiva formale e univoca rende l'artefatto estremamente flessibile. Così le dinamicità di un contesto dominato dal *laissez faire* politico ed economico si riflettono nelle caratteristiche strutturali dell'imbarcazione, allontanando sempre più la possibilità di una risposta chiara e definitiva alla domanda “cos'è una gondola?”.

“Morte e resurrezione” della gondola: il servizio al turista

Il riassetto delle strategie produttive non solo induce un cambio di volto della città, bensì anche lo stravolgimento di uno dei suoi simboli, la gondola. Con la fine degli anni Cinquanta, la laguna è investita dalla motorizzazione di massa delle imbarcazioni (Doria, 2020; Munerotto, 2011; Pastor & Le Forcole, 2014; Penzo, 1999, 2016, 2016; Vianello, 2011), che porta a modifica e in alcuni casi scomparsa di molte delle sue barche a remi e a vela (Pastor

⁷⁶ Trad. mia.

⁷⁷Cfr. Normativa regionale n° 11 del 14 giugno 2013 «Sviluppo e sostenibilità del turismo Veneto», 2013.

⁷⁸ Trad. mia.

& Le Forcole, 2014). La crescente diffusione del motore mette in seria crisi anche la gondola, che non regge la competizione con i nuovi trasporti pubblici. Così, a Venezia, la gondola non serve più, quantomeno ai suoi cittadini (Doria, 2020; Vianello, 2011).

«Anche a Venezia è venuta la frenesia della fretta. Canali e laguna ormai sono solcati da mezzi motorizzati. Le gondole servono solo per i traghetti. Tutte le altre imbarcazioni si muovono sui canali, vanno di corsa - acqua a destra e a sinistra. [...] Le gondole a Venezia sono diventate inutili, anacronistiche come le carrozzelle nelle altre città [...]: possibile che la gondola nessuno la usi più? C'è ancora per fortuna il turista di buon gusto e di poca fretta, ma anche lui diventa sempre più raro. Il nero elegantissimo scafo che per secoli è stato il simbolo di Venezia rischia di finire tra i bei ricordi del tempo che fu – uno dei tanti souvenir da poche lire che i visitatori della città si portano a casa, che malinconia!» (*Venezia Oggi*, 1967)

Rispondente a un servizio appetibile ormai solo a pochi, abbienti e nostalgici visitatori, il lungo e nero scafo scivola verso il dimenticatoio: per i veneziani è un oggetto tanto anacronistico da mostrarsi anch'esso talvolta sfigurato da installazioni avveniristiche. A proposito, racconta quei giorni il cinegiornale:

“Sono secoli che eleganti, romantiche, lievemente metafisiche, le gondole scivolano tacitamente lungo i canali e i rii di Venezia. L'unico remo sembra affondarsi nel nulla, tanto lieve è il suo sciacquo. È difficile credere che alcuni gondolieri abbiano deciso di applicare un motore alla loro imbarcazione: dicono che fanno ciò per combattere l'invadenza dei motoscafi. In realtà, se questa innovazione attecchisse, sarebbe la fine per il lunato scafo. Vi figurate una sentimentale passeggiata sotto la luna con accompagnamento di scoppiettante fuoribordo? Tanto varrebbe veder circolare per Piazza San Marco rombanti fuoriserie. No... Anche il progresso trova nel buon senso i suoi limiti: il motore a scoppio non si addice alle gondole, la velocità è una parola priva di senso per essa.” (*Novità sulla laguna*, 1956)

Sull'orlo della fine, parallelamente ai processi già avviati nel sistema economico cittadino e nella pluralizzazione della domanda turistica, la gondola sopravvive, modificandosi, non appena intraprende la sua transizione a strumento strategico per la commercializzazione del territorio (Bellato, 2017), assecondando i nuovi meccanismi estrattivistici dell'economia cittadina (Doria, 2020; Ianniello & Cánoves, 2022). Lentamente la figura del gondoliere *de casàda* si estingue, scomparendo definitivamente attorno agli anni Sessanta (Vianello, 2011). Non riuscendo a vincere la competizione con i moderni taxi e vaporetti, il gondoliere *da paràda* è interessato da un simile declino (*ibidem*): sul Canal Grande il numero dei

traghetti passa dai venticinque del passato agli attuali quattro – ciascuno corrispondente a un percorso terrestre animato da attività commerciali e servizi (Doria, 2020). Diversamente, il graduale depauperamento della città (*ibidem*) rinvigorisce la figura del gondoliere *da nòlo* che, per le opportunità lavorative portate dal turismo di massa, diventa l'unica possibilità di carriera per le nuove generazioni (Vianello, 2011). A irrobustire ulteriormente la sottocategoria, nasce un nuovo settore di attività: i servizi di *carovàna*, concernenti i turisti dei viaggi di gruppo (*ibidem*). Trattandosi di una delle modalità d'uso attualmente più remunerative della gondola, in molti si specializzano in questo tipo di servizio, tanto da portare all'istituzione di una vera e propria agenzia di viaggi autogestita, la cosiddetta *Gondolieri Travel*, con l'obiettivo di garantire uguale trattamento economico a tutti i gondolieri del settore (*ibidem*).

Evitato il rischio di estinzione, il gondoliere ripercorre le orme tracciate a inizio secolo dalla sua stessa città e vi adegua i suoi servizi: la sua offerta si conforma alla domanda del turista globale e il suo ruolo diventa sempre più sovrapponibile a quello di un operatore turistico, che gestisce il lavoro “come se fosse una bottega, dove il cliente entra, compera e se ne va” (Vianello, 2011, p. 32). In questo processo, l'azione normativa non è neutrale, sostenente un *laissez faire* pernicioso alla salvaguardia delle attività locali⁷⁹ (Doria, 2020). Nel 1993 una legge quadro⁸⁰ equipara le licenze dei gondolieri alle licenze dei taxi, rendendole di fatto licenze commerciali, vendute all'asta a prezzi salatissimi (Doria, 2020; Vianello, 2011). Divenendo sostanzialmente trasferibile, il mestiere non è più appannaggio di una casta chiusa, che inizia a popolarsi di lavoratori spesso in debito per grosse cifre visto l'ingente esborso richiesto all'ingresso (*ibidem*). Questi meccanismi rinforzano l'immagine del gondoliere come proprietario del proprio mezzo e autonomo nel proprio lavoro, che si manifesta in una rinvigorita pluralizzazione interpretativa della gondola (Pastor & Le Forcole, 2014) – plasmata in risposta a una maggiore attrattività per i consumatori di un ambiente museificato.

«Secondo me... mhh... cosa non può mancare [nella mia gondola] è un minimo... che richiami il lusso che c'era una volta, insomma, e quindi il cuscino magari un po' decorato e 'sta cosa qua e dopo e... qui guarda, noi qua, dove sei nello *stàzio*, lavoriamo molto con i gruppi [...] e... secondo me la gondola è il nostro negozio, quindi dev'essere sempre

⁷⁹ In particolare, a danno delle maestranze attorno alla costruzione e alla manutenzione della gondola (Doria, 2020).

⁸⁰ (Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto non di linea nelle acque di navigazione interna nella città, 1993).

impeccabile» (Filippo⁸¹, 40 anni, gondoliere⁸²).

Queste trasformazioni si rendono tangibili in alcune importanti modifiche strutturali dell'artefatto. Iniziando dalle più salienti, quelle che oltretutto hanno reso la gondola riconoscibile come simbolo di una tradizione culturale che si presume immutata, nel corso del Novecento lo scafo assume una forma visibilmente asimmetrica, ottuplicando la larghezza ottocentesca del fianco sinistro rispetto alla linea mediana (Munerotto, 2011). Similmente, la *silhouette* “a spicchio di luna”, che ha portato addirittura al conio di un'espressione *ad hoc* - “ingondolare”, in riferimento a una sagoma particolarmente arcuata -, è altrettanto contemporanea (Doria, 2020; Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011). *Fèlze* e *tendàini* (*da sole* e *da piova*) scompaiono totalmente, mentre il ricciolo di poppa, a causa della frequente acqua alta, viene sovente tagliato o incernierato (Doria, 2020).

Le principali modifiche

Procedendo per ordine, asimmetria e “ingondolamento” sembrano rispondere alla necessità del conducente di una maggiore manovrabilità e semplicità di movimento, visti i lunghi turni di lavoro a cui inizia a sottoporsi. L'asimmetria permette un minore angolo di deriva, agevolando così la vogata a un solo remo, che con l'intensificazione della clientela si prolunga oltre le dieci ore di lavoro al giorno (Doria, 2020; Munerotto, 2011; Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011). Per la stessa ragione, la prua inizia il suo progressivo innalzamento, riducendo la superficie immersa in acqua (*l'opera viva*) e di conseguenza l'attrito dello scafo con essa. Questa trasformazione, oltre a plasmare il profilo estetico della gondola⁸³, ne riduce la stabilità e l'equilibrio. Il sacrificio sembra tuttavia tollerabile, là dove la standardizzazione del servizio in percorsi brevi⁸⁴ e routinari limita la passeggiata a zone riparate dove è preferibile una maggiore agilità di manovra – diversamente dal passato, quando il servizio di trasporto pubblico richiedeva maggiore flessibilità, potendo concernere tratte lunghe, in zone della laguna aperte e più facilmente soggette al moto ondoso⁸⁵. Seppur mantenendo la forma inarcata, negli *stazi* dove le condizioni ambientali impongono l'uso di uno scafo più stabile, i gondolieri tendono invece a commissionare estremità meno elevate (Vianello, 2011), ribadendo il feedback per *prove ed errori* tra committenti e costruttori come

⁸¹ Pseudonimo.

⁸² Intervista condotta a Venezia, il primo agosto '23.

⁸³ Ad oggi preferito dai gondolieri al precedente [cita chi lo dice].

⁸⁴ Dalle interviste realizzate ai gondolieri degli *stazi* di San Marco e San Tomà, emerge come raramente un giro in gondola duri più di trenta minuti.

⁸⁵ Nonostante si trattasse di un moto ondoso ridotto rispetto a quello attuale.

strumento essenziale per l'uso quotidiano del mezzo:

«Intervistatore: Ehm, per esempio, se non ricordo male, si diceva che c'è una differenza - appunto, per quanto minima - c'è una differenza strutturale tra le imbarcazioni che operano magari in una *mariégola* come quella di San Marco, che affronta acque più mosse, da [quelle di] chi invece lavora nei rii e quindi ha bisogno di una barca di più “*ingondolata*” per una maggiore manovrabilità...

Giuseppe: sì, anche se ti dirò, effettivamente... è tutto un "si prova una cosa e si vede il risultato". Questa è la differenza fra cose progettate a tavolino e le cose invece che vengono fuori dall'USO: perché il contadino usa quella zappa e non l'altra? Prova tu a zappare dodici ore al giorno e capisci la differenza. Se provi cinque minuti non capisci la differenza. Per cui, se tu stai in barca dodici ore al giorno, sotto al sole eccetera, capisci anche quella minima differenza che io non capisco, ma [che] chiedo, chiedo a loro.» (Giuseppe, 70 anni, storico specializzato in imbarcazioni lagunari⁸⁶)

La copertura centrale riccamente ornata che per secoli aveva acquisito crescente robustezza garantendo riparo e *privacy* ai cittadini trasportati, il *fèlze*, scompare del tutto (Doria, 2020; Munerotto, 2011; Pastor & Le Forcole, 2014; Penzo, 1999, 2016; Vianello, 2011). Se ne ammirano gli ultimi esemplari attorno alla fine degli anni Cinquanta, qualcuno fino al sessanta, del secolo scorso (Vianello, 2011). Con la struttura lignea, arrivata a pesare anche oltre i 120kg, si estingue anche la figura specializzata alla sua costruzione, il *fèlser* (*ibidem*). Nello stesso periodo, il *tendain da sol*⁸⁷ è vittima del medesimo destino: fino a poco tempo prima obbligatoria da regolamento durante i mesi estivi, viene abbandonata per sempre la suppellettile che riparava completamente i passeggeri dalle giornate più calde e che in caso di pioggia veniva sostituita dalla *tenda da piova* – anch'essa dismessa totalmente (*ibidem*). “Entrambe le tende, secondo gli anziani gondolieri che ne servono ancora ricordo, erano considerate pericolose perché in caso di forte vento o di sue folate improvvise potevano ricreare l'effetto di una vela e far sbandare la gondola” (Vianello, 2011, p. 93). Ciononostante, i gondolieri sembrano concordare nell'attribuire la causa dell'estinzione di *fèlze* e *tendaini* alle particolari esigenze della nuova tipologia di clienti, anziché alludere a una maggiore comodità in loro assenza (*ibidem*). A Venezia, il consumatore interessato al valore culturale della città, che diventa il solo utilizzatore del servizio, interpreta le coperture

⁸⁶ Intervista condotta a Venezia il quattro luglio '23.

⁸⁷ “Una tenda chiara, per le gondole di *casa-da* nei colori del casato, fissata su quattro aste di ferro o di ottone, dette *màse*, che andavano sostenere la *crosera*, la struttura portante fatto di 2 astine incrociate dello stesso metallo” (Vianello, 2011, p. 93).

come un ostacolo alla vista, un elemento di disturbo nell'inquadratura delle macchine fotografiche (*ibidem*). Anche di inverno, spiegano un po' tutti i gondolieri più anziani, i turisti chiedono espressamente che venga rimossa qualsiasi copertura dalla gondola, rifiutando, se non accontentati, di acquistare il servizio (*ibidem*). Così, *per riuscire a lavorare* e restare competitivi nel mercato, i gondolieri si adeguano a tali richieste e rimuovono le suppellettili, che col tempo vengono totalmente eliminate (*ibidem*, Doria, 2020, Penzo, 1999, 2016).

In anni recentissimi, motivazioni analoghe condizionano un'altra trasformazione saliente nella gondola: la rimozione del ricciolo di poppa – talvolta bruscamente tagliato, talaltra incernierato in modo da poter essere facilmente rimontato. In questa scelta, tuttavia, intervengono prepotentemente alcune variabili di tipo ambientale, che da tempo interessano la città in episodi viepiù preoccupanti per le loro implicazioni. Poiché, infatti, la poppa si eleva gradualmente, lo scafo svettante è sempre più coinvolto nella lotta contro la altezza ridotta dei ponti cittadini, aggravata dal generale aumento della marea. L'*acqua alta*, dunque, costringe i gondolieri di diversi *stàzi* a rinunciare all'asta di poppa, che altrimenti renderebbe eccessivamente complesse le manovre più delicate, aumentando il rischio già elevato di incagliarsi sotto i ponti.

«Sì... negli ultimi anni si usa fare queste cose [rimuovere la lama di poppa] perché purtroppo ci si è dovuti adeguare con... con l'aumento della marea, no? [...] Sulle *aste da puppa* che hai visto diciamo che erano tagliate è perché appunto ci si è adeguati a quello che è il cambiamento della marea. [...]. Rifarei [la scelta di tagliare *l'asta di poppa*] perché sennò sei schiavo, cioè sennò non puoi lavorare... Non riesci proprio materialmente a lavorare, capito? *Eh, ciò...* è una questione di comodità. Poi naturalmente cerchi di farlo che si vede almeno possibile: adesso fanno dei lavori che sono molto fini e quindi neanche non si vede quasi...» (Riccardo⁸⁸, 35 anni, gondoliere⁸⁹).

«L'asta che viene tagliata è una scelta fatta [...] sulla scelta fatta di mettere la barca a banana, che è una scelta che è stata introdotta negli anni Sessanta: la forma della gondola, come la conosciamo oggi, non è la forma della gondola precedente, no? [...] La forma a banana fa uscire dall'acqua una parte importante della metratura della barca, che quindi ha meno attrito sull'acqua e [così] il gondoliere fa meno fatica. La forma a banana però impedisce il passaggio sotto i ponti con l'acqua alta. [...] I gondolieri *i vol far' meno fatica*⁹⁰: vogliono

⁸⁸ Pseudonimo.

⁸⁹ Intervista telefonica, condotta il primo agosto '23.

⁹⁰ Trad. It. "loro vogliono fare meno fatica".

fare meno fatica perché il lavoro è aumentato in una maniera esponenziale.» (Pietro⁹¹, 70 anni, politico coinvolto nell'ex-Ente Gondola⁹²).

Nel secondo dopoguerra, la modifica meno visibile a occhio inesperto, ma sicuramente la più significativa nella transizione alla “gondola turistica”, riguarda il materiale di costruzione dello scafo. Storicamente, nella costruzione dell'imbarcazione si prevederebbe l'impiego di otto essenze differenti: rovere, olmo, abete, larice, ciliegio, tiglio, mogano⁹³, noce (Pastor & Le Forcole, 2014; Penzo, 1999, 2016). In realtà la modernità ha travolto l'artigianato veneziano che, per motivi essenzialmente economici e legati alla mancanza del legname necessario, da anni sostituisce il legno massello col compensato marino (Doria, 2020; Pastor & Le Forcole, 2014): è questa la differenza tra ciò che artigiani e gondolieri chiamano *gondola in tola* e la ormai ordinaria *gondola in compensato*. La soluzione costruttiva adottata dagli *squerariòli* per sopperire alla mancanza di legno stagionato viene seguita con entusiasmo dai gondolieri, per la convenienza del materiale sul medio-lungo termine, in quanto richiedente di meno manutenzione ed essendo più resistente alle sollecitazioni (Doria, 2020; Pastor & Le Forcole, 2014). L'impiego del nuovo materiale è coadiuvato dall'arrivo e dall'utilizzo di nuove potenti colle industriali (Pastor & Le Forcole, 2014; Penzo, 1999) che, unitamente a nuove tecniche e strumenti di lavorazione dei pezzi (Doria, 2020), partecipano alla modifica profonda dell'anima dell'imbarcazione. Questa significativa ristrutturazione, innervata in attributi apparentemente nascosti dell'artefatto, non esclude conseguenze sia nel suo aspetto esterno, rinunciando ad alcune delle sue sinuose linee (*ibidem*), sia sulla sua resa pratica nel prolungato uso quotidiano. Dal punto di vista estetico, la *gondola in tola* risulta più squadrata, immediatamente riconoscibile dai professionisti del settore (Doria, 2020), in quanto mancante del cosiddetto *cópo*⁹⁴. Dal punto di vista funzionale, questa perdita – con quella delle ordinate “*a brassàda*”⁹⁵ - si traduce in

⁹¹ Pseudonimo.

⁹² Intervista condotta a Mogliano Veneto (TV), il tre agosto '23.

⁹³ O corniolo, come riporta Doria (2020).

⁹⁴ Elemento che rafforza “lo spigolo di congiunzione tra il fasciame del fondo e quello del fianco” (Munerotto, 2011, p.99).

⁹⁵ “L'ordinata della gondola è costituita [...] da tre elementi: due verticali, i *sancóni*, uniti a uno orizzontale detto *piana*. [...] Fino agli inizi [del Novecento] il *sancón* era un tutt'uno con la *piana*. [...] Naturalmente per ricavare questa semiordinata da un unico pezzo di legno era necessario che il legname avesse la venatura a gomito, come per esempio i ceppi con radici di olmi cresciuti sui bordi dei canali o addirittura fatti crescere appositamente storti in previsione di un uso navale. Questa metodologia particolare ha lasciato il campo ad altre soluzioni apparentemente più lunghe da eseguire (praticare due incastri, inchiodare, incollare ecc.) ma che richiedono legname standard tagliato a macchina senza nessuna preoccupazione per la sua venatura” (Penzo, 1999, p. 48).

una minore elasticità dello scafo, bilanciata tuttavia da una maggiore capacità della struttura di fronteggiare i violenti impatti causati dal moto ondoso⁹⁶.

A tal proposito, risulta emblematica e arricchente l'intervista a un politico per anni coinvolto in prima persona nelle vicende con protagonisti gondole e gondolieri, di cui segue un lungo inciso:

«Il tema sul legno massello e il compensato è contraddittorio e dimostra l'incapacità pubblica di tutelare: menefreghismo totale dell'amministrazione pubblica nel voler tutelare la gondola. Perché? Allora prima questione: il legno costa di meno del compensato marino. [Quindi] Non è una questione di risparmio [all'acquisto]. [...] Il tema del legno è che il legno si muove, è una materia viva [ch]e anche quando l'hai tagliata, la lavori, eccetera, eccetera, risente comunque delle implicazioni atmosferiche. Quindi, il tema del legno fondamentale è che, *se la barca deve restar' intera per tre mesi*, il legno si apre perché si asciuga, si restringe e apre i *chimenti*⁹⁷ dove l'acqua entra. Questo non succede col compensato marino: puoi abbandonare la barca per vent'anni dentro a un magazzino, quando la tiri fuori è esattamente come prima, perché il compensato marino è un legno morto. [...]. Noi in Italia non abbiamo grandi riserve di legno stagionato. Quindi, per fare una gondola di un certo tipo, [alcuni noti squerarioli]⁹⁸, eccetera, usavano il legno stagionato, ma il legno stagionato vuol dire che legno che tu acquisti e usi dopo cinque anni, sei anni, sette anni – dipende dall'essenza. Ma [in] quei cinque, sei, sette anni, il legno che tu hai comprato è una passività del tuo bilancio. Quindi, la prima questione è l'economicità, la velocità nella produzione, perché *te gondole 'desso 'e vien prodotte in maniera molto più veloce de una volta: una volta gèra tre gondole all'anno 'desso xe sinque, diexe, no?*⁹⁹ La seconda è la mancanza di materia prima: non abbiamo legno stagionato... Se ti interessa, non abbiamo nemmeno quercia in Italia [...] L'altra questione importante della perdita della produzione col legno e dell'introduzione del compensato marino è la conformazione della barca. [...] Le barche veneziane sono dall'inizio della loro vita, fino all'introduzione del compensato marino, tonde. [...] Perché sono tonde? Sono tonde perché la capacità tecnica di una barca si riscontra nella sua velocità a riassumere l'assetto che tu le hai dato in seguito a una sollecitazione: tantopiù una barca torna nel suo

⁹⁶ Spiega uno dei maestri d'ascia intervistati: “*si fan' barche in compensato perché le barche in tavola con i chiodi pesta, pesta e pesta a un certo punto si mollan' le tavole, si mollano i chiodi e non tiene più.*” (Marco, 40 anni, *squerariòlo*)

⁹⁷ Comènto s. m. – nella costruzione navale e degli scafi degli idrovolanti, ciascuno degli interstizi che restano fra i corsi del fasciame dello scafo e dei ponti, in legno o in metallo (*Comènto in Vocabolario - Treccani*, s.d.).

⁹⁸ In questo punto cita i nomi di due noti *squerariòli* storici della città, censurati per motivi di *privacy*.

⁹⁹ Trad. it. “*le gondole adesso vengono prodotte in maniera molto più veloce di una volta: una volta erano tre gondole all'anno, adesso sono cinque, dieci, no?*”.

assetto normale, tantopiù 'a barca xe costruìa bén¹⁰⁰. Ora, sembra strano, ma proprio la parte di essere tonda riporta la barca continuamente nel suo assetto normale. *Quando ti te meti in fianco, la barca torna indrio co te [la] spostì; quando invece a xe fata a spigoi¹⁰¹* [come avviene col compensato] ci mette di più. Il tema del perché il legno e perché il compensato, oltre a una questione di praticità, è anche una questione del ritorno alla tradizione: non puoi mettere la tradizione sulle spalle di chi usandola preserva una questione collettiva perché, se l'interesse è collettivo, [anche] i costi della tradizione diventano un onere collettivo. *Ti te me dizi¹⁰²*: "Pietro, no, io voglio che la gondola la fai di legno". "Ho capito, ma mi costa un miliardo"; "Eh lo so, ma la tradizione...". [...] Ma *continuar* nell'ipocrisia del raccontare al mondo che la gondola ha 8 essenze, 280 pezzi, 37 [è altrettanto inutile], perché non ci crede nessuno, ma al turista piace questo. [...]» (Pietro, 70 anni, politico coinvolto nell'ex-Ente Gondola¹⁰³)

Il lungo brano appena citato, oltre a ribadire quanto già detto circa i principali moventi dell'innovazione del compensato marino e le principali variazioni nella resa dei materiali, introduce il tema dell'influenza politica sui processi di trasformazione dell'artefatto.

L'ambivalenza politica

Sul tema, la posizione politica appare da sempre dominata da un formale silenzio – una quiete sedimentata nel tempo a favore del libero mercato estrattivista, indubbiamente non neutrale rispetto ai meccanismi in atto negli assemblati sociomateriali cittadini. Le poche normative direttamente e indirettamente coinvolte si mostrano a sostanziale servizio di un'economia già turismo-centrica, risultando invece insensibili e particolarmente soffocanti per l'artigianato locale (Doria, 2020), che a maggior ragione è spinto alla modifica delle sue prassi sociotecniche. Tra i principali interventi in materia economica, chiaramente faziosi verso il nuovo modello produttivo, si annoverano la legge quadro del 1993¹⁰⁴, dall'effetto diretto sulla trasformazione delle licenze dei gondolieri in licenze commerciali, e la normativa regionale "Sviluppo e Sostenibilità del Turismo Veneto" (2013), avente come fine esplicito la "promozione dello sviluppo economico sostenibile, nell'ambito della valorizzazione delle risorse turistiche, e garanzia della fruizione del patrimonio culturale,

¹⁰⁰ Trad. it. "la barca è costruita bene"

¹⁰¹ Trad. it. "quanto ti metti di fianco, la barca torna indietro quando la spostì; quando invece è fatta a spigoli ci mette di più"

¹⁰² Trad. it. "tu mi dici"

¹⁰³ Intervista condotta a Mogliano Veneto (TV), il tre agosto '23.

¹⁰⁴ (Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto non di linea nelle acque di navigazione interna nella città, 1993).

storico, artistico, territoriale ed ambientale” (*ibidem*, art. 2a). La modernità impatta diversamente sui costruttori mediante nuove concezioni del lavoro e adeguamenti ambientali e sanitari che rompono lo *status quo* del cantiere, complicando ulteriormente il quadro di un settore già di per sé in crisi (Pastor & Le Forcole, 2014). Tra le azioni normative in questo senso si cita innanzitutto la dismessa coatta dello storico impermeabilizzante dello scafo, la pece¹⁰⁵, dal 2013¹⁰⁶ bandita dagli ambienti lavorativi in quanto giudicata cancerogena e sostituita di conseguenza con vernici antivegetative non inquinanti. Inoltre, dal 2000, per una delibera dell’authority portuale, viene vietata l’accensione di fiamme libere in città (Autorità Portuale, 2001), costringendo di fatto gli *squerariòli* a una radicale modifica delle tecniche costruttive (Doria, 2020) e impossibilitando l’utilizzo della forgia per la realizzazione dei *ferri*, che sempre più spesso vengono prodotti nell’entroterra o acquistati da produzioni in serie. Perfino il suolo dello *squèro*, storicamente in terra battuta per motivi ben specifici, da circa 20 anni si asfalta con l’adeguamento alle direttive dell’Unione Europea (Doria, 2020; Penzo, 1999, 2016). Gli effetti congiunti di queste misure impattano sulla già citata responsabilizzazione, soprattutto economica, di gondolieri e artigiani, i soli garanti del modello costruttivo tradizionale. Avendo a che fare con un lavoro svolto nel quotidiano, fatto delle circostanze di un mercato vivo, dove per lavorarci sovente ci si indebita e in cui l’urgenza è la naturale massimizzazione dell’utile, i primi richiedono ai secondi soluzioni quanto possibile economicamente sostenibili. L’istituzione politica spinge gondolieri e artigiani nelle mani di un mercato che li costringe a risparmiare, mostrandosi come parte attiva della trasformazione della gondola e dell’identità cittadina: con le parole dello SCOT, l’azione normativa è tacitamente supportiva e incentivante un’interpretazione specifica dell’artefatto e del tessuto sociomateriale urbano, in cui la gondola è essenzialmente uno strumento a uso di turisti e avventori locali.

Restando nell’ambito politico, la prospettiva sembra cambiare radicalmente approfondendo la nomina di un’istituzione dal nome programmatico: “per la Conservazione della Gondola e la Tutela del Gondoliere” o più semplicemente “Ente Gondola”. A un passo dall’estinzione, alla fine degli anni Cinquanta, il governo locale si preoccupa del destino dello scafo lunato e dei suoi conducenti, ritenendo necessario un intervento politico a loro salvaguardia (Il Gazzettino, 2016).

¹⁰⁵ Tanto da essere il motivo dell’iconico colore nero della gondola (cfr. [capitolo precedente](#)).

¹⁰⁶ (Impugnazione – Ambiente – Regolamento (CE) n. 1272/2008 – Classificazione, etichettatura e imballaggio di talune sostanze e di talune miscele – Regolamento (UE) n. 944/2013 – Classificazione di pece, catrame di carbone, alta temperatura – Categorie di tossicità acuta per l’ambiente acquatico (H400) e di tossicità cronica per l’ambiente acquatico (H410) – Obbligo di diligenza – Errore manifesto di valutazione, 2013)

Si riporta a proposito uno stralcio d'intervista a un suo ex-membro:

«Allora, l'Ente è nato... [pausa lunga] era nato perché era una condizione anche di cultura politica che non c'è più. La cultura politica del tempo diceva "*podemo permeterse de perder a gondola?*"¹⁰⁷". Era il momento in cui, per la prima volta è apparsa una gondola *co la puppa taiada*¹⁰⁸ - tranciata al livello del trasto di poppa -, specchio, *motor*. [pausa] *Motor*. [altra pausa]. E tutti se già *scandaiza* ', *no? Perché? Perché a Venesia a tradision prima che a città se spopolasse, prima che venisse altre robe, la tradizione è innervata nella città*¹⁰⁹: [...]. Questa cosa di vedere la gondola col motore ha fatto scandalizzare tutti, ma specialmente - onestamente - *l'aministrasion, che quindi già dito*¹¹⁰: "*no, speta un momento*. Prima che desfemo *tuto* almeno ci mettiamo di buzzo buono". Erano gli anni Ottanta quando c'era una canzonetta veneziana che diceva "*salvemo 'a gondola, venessiani, gelosi custodi dei fasti de un dì*". [...] *sentivo 'sta cansón che dixeva 'na roba che gèra spaventosa, cioè che 'a gondola gèra drio morìr, sparìr*¹¹¹, semplicemente perché ai veneziani non interessava più averla, *l'aministrasiòn no' faxeva niente per mantenerla e tutti se comprava 'e barche dove che te podèvi andar in giro col motór*¹¹², perché [con] la motorizzazione di massa [...] *tutti i trasforma e barche, ché fino* [ad allora] si andava a remi [...].» (Pietro, 70 anni, politico coinvolto nell'ex-Ente Gondola¹¹³)

Sulla scia delle falle cittadine aperte dalle turbolenze del Novecento, accelerate successivamente dalla motorizzazione di massa, il tentativo istituzionale di rallentare l'abbrivio della gondola tradizionale verso la sua fine non riesce a salvarla dalla deriva già in corso. Nonostante il riferimento a entrambi i protagonisti nel nome – *gondola e gondolieri* –, l'ente sembra interessato a risolvere innanzitutto le urgenze dei lavoratori, ridotti nell'immediato dopoguerra a forte povertà (Vianello, 2011). L'impegno politico di "conservare la gondola" appare invece poco chiaro nelle finalità, consistendo soprattutto nello sforzo di contenere l'improvviso cambio di rotta di un passato prezioso, lasciato distrattamente nelle mani del libero mercato. L'attenzione dell'Ente Gondola si rivolge presto al tema dell'autenticità dello scafo anziché concentrarsi sulla sua sopravvivenza,

¹⁰⁷ Trad. it. "Possiamo permetterci di perdere la gondola?"

¹⁰⁸ Trad. it. "con la poppa tagliata".

¹⁰⁹ Trad. it. "e tutti si sono scandalizzati, no? Perché? Perché a Venezia la tradizione, prima che la città si spopolasse, prima che venissero altre robe, la tradizione è innervata nella città"

¹¹⁰ Trad. it. "l'amministrazione, che quindi ha detto".

¹¹¹ Trad. it. "'salviamo la gondola, veneziani, gelosi custodi dei fasti di un dì' [...] sentivo questa canzone che diceva una roba che era spaventosa, cioè che la gondola stava morendo, sparendo"

¹¹² Trad. it. "l'amministrazione non faceva niente per mantenerla e tutti si compravano le barche dove potevi andare in giro col motore".

¹¹³ Intervista condotta a Mogliano Veneto (TV), il tre agosto '23.

introducendo per la prima volta nel Regolamento Comunale del Servizio di Gondola un articolo (cfr. Documento 2¹¹⁴) che dovrebbe dettagliare e “fissare” le caratteristiche della sua barca. In realtà, il tentativo riesce in maniera solamente parziale: le parti citate non vengono descritte in maniera puntuale, lasciando molto spazio all’interpretazione di gondolieri e *squerarioli*. Ciononostante, l’Ente Gondola rappresenta a lungo uno dei pochi contrattari pubblici – seppur in modo poco incisivo – all’interpretazione della gondola come mero strumento per la commercializzazione del territorio¹¹⁵. Con la stessa visione, negli anni più recenti nasce “El Fèlze”, “l’associazione di artigiani che concorrono alla realizzazione *del sistema gondola*”¹¹⁶ – come si legge nel loro stesso sito web¹¹⁷. L’associazione si presenta con un programma preciso: tutelare le tradizioni costruttive e creative nella produzione della gondola con le ragioni culturali che ne sono alla base; agevolare la trasmissione delle tecniche e dei saperi e quindi il ricambio generazionale; promuovere pubblicamente i diversi mestieri del *sistema gondola*; rendere consapevoli gli artigiani del fatto che il loro lavoro non è solo una mera attività economica, bensì soprattutto un progetto culturale; riappropriarsi degli spazi fisici dedicati alle attività artigianali a Venezia; incentivare la cantieristica minore; definire i protocolli di riferimento a garanzia delle tradizioni, della qualità e dell’originalità dei manufatti prodotti dagli associati; distinguere i prodotti secondo parametri di qualità; farsi riconoscere dalle istituzioni come referente da consultare per le decisioni inerenti alla gondola e alla cantieristica minore; instaurare un costruttivo e costante rapporto di collaborazione con i gondolieri; coinvolgere gli enti nazionali ed internazionali interessati alla salvaguardia del Patrimonio Culturale Immateriale. (Doria, 2020). Elisa Bellato (2017) sintetizza questi punti nel tentativo di rivalorizzare e rendere pubblica l’esperienza personale e professionale dell’artigianato, sfatando il mito secondo cui la progressiva perdita delle maestranze sia semplicemente una conseguenza ineluttabile della modernità. In questo sforzo, il governo locale non accorre in aiuto, impegnato a far rispettare le nuove norme ambientali e sanitarie che comportano grandi investimenti e ostacolano le formule educative che permettono la formazione di nuove generazioni di artigiani (Doria,

¹¹⁴ Trascritto in [appendice](#).

¹¹⁵ A proposito, per esempio, si menziona l’istituzione dell’Arte del gondoliere, un vero e proprio concorso – culminante in un esame – necessario per poter praticare la professione a preservazione di parte della tradizione immateriale legata alla categoria, anch’essa a rischio di estinzione con la revisione delle licenze.

¹¹⁶ Nella sezione web dedicata, segue la spiegazione: “la gondola, infatti, non è solo lo scafo nero e asimmetrico frutto della perizia dello *squerariòl*, ma è anche il remo, la forcola, i cavalli d’ottone di ornamento, il ferro da prua, i cuscini, il fregio intagliato e dorato, l’arredo per i passeggeri, il cappello e l’abito del gondoliere”.

¹¹⁷ Cfr. <https://www.elfelze.it>.

2020).

In questa lotta politica, il bilancio interpretativo gioca ancora una volta a favore della “gondola turistica”: mentre El Fèlze continua la sua opera – con non poche difficoltà – l’Ente Gondola viene definitivamente soppresso il 26 luglio 2017 con la delibera del Consiglio comunale n.34¹¹⁸. Il giudizio è di una sua acquisita inutilità.

«A noi spetta come collettività [il compito di] fare in modo che i gondolieri [...] non stravolgano quel simbolo [la gondola], perché se [lo] stravolgono [...] *no’ savémo più quale che sia ‘a gondola vera*. Già oggi non lo sappiamo perché [...] in assenza di correttivi, le gondole cessano di essere gondola, diventano gondole. [...]» (Pietro, 70 anni, politico coinvolto nell’ex-Ente Gondola¹¹⁹)

Oltre a permettere lo stravolgimento sociomateriale, la mancanza di incisività politica porta a un’estrema flessibilità dell’artefatto, che si manifesta soprattutto nel profilo estetico dell’imbarcazione.



Fig. 7: una gondola moderna in navigazione. Si noti il profilo asimmetrico e fortemente arcuato. *Fotografia di “Efrem Efre” da Pexels: <https://www.pexels.com/it-it/foto/mare-uomo-spiaggia-persone-16678150/>*

¹¹⁸ (Regolamento per l’organizzazione dell’Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere, 2016)

¹¹⁹ Intervista condotta a Mogliano Veneto (TV), il tre agosto ’23.

Altre modifiche

Il fallimento dell'Ente Gondola nella redazione di un disciplinare capace di definire precisamente cosa sia e come vada costruita una "gondola tradizionale" – prima di promettere la sua conservazione – lascia a gondolieri e artigiani la massima libertà costruttiva, che nel tempo asseconda sempre più spesso il gusto del turista di massa. L'estrema personalizzazione porta ad altre modificazioni, oltre a quelle già citate: *soralài* e *pèssso avanti*¹²⁰ diventano un'unica pedana piana, in adeguamento ai percorsi turistici ormai standardizzati.

«Facciamo il *soralài* - la pedana dove voga il gondoliere - che è un po' più dritta rispetto a quando ho cominciato a lavorare, perché praticamente una volta si faceva molta distanza e si vogava in maniera diversa. Si vogava più indietro per spingere di più, adesso insomma fanno dei giri dove non serve tanto... serve più la manovrabilità ecco sulla gondola; quindi, ci sono pedane un po' più dritte e un po' più comode da vogare» (Marco, 40 anni, *squerariòlo*¹²¹).

Dal punto di vista decorativo, se un tempo intagli e decorazioni in oro erano appannaggio delle sole *barche de lusso*, oggi i limiti imposti dal Regolamento¹²² non sono più così rigidi: per attirare i turisti i gondolieri trasformano le loro gondole in vetrine appariscenti, dove oro e argento sono sovente sostituiti da imitazioni più economiche. Negli anni recenti compaiono i primi disegni copiati in resina, o in metallo fuso, da modelli originali altrui, tramite l'impiego di macchine, capaci di riprodurre in serie il crisma del pezzo unico (Doria, 2020). Anche queste scelte riflettono lo sguardo del destinatario d'uso del servizio:

«Il turista fa lavorare il gondoliere, il gondoliere fa lavorare noi, quindi è tutta una catena. Un turismo di qualità porta a guardare più cose importanti: le linee della barca, un taglio fatto bene, una doratura vera fatta con la foglia d'oro, fatta dal battiloro ecco; un turista, a un turismo di bassa qualità metti l'oro finto, la roba finta ecco e non si accorge della differenza. Come per [esempio] penso anche per i ristoranti, no? Un turista che ha cultura culinaria alza il livello dei ristoranti, se c'è turismo di massa vanno bene anche i fast food, no?» (Marco,

¹²⁰ Nella versione estesa "*pèssso avanti nèrva*", it. "*pezzo avanti nèrva*", detto anche "*pèssso davanti*" o "*acompanamento da pòpe*" (Munerotto, 2011, p.100). Si tratta della "larga tavola accostata alla nèrva di sinistra, con la quale si accorda dolcemente; documentata solo a partire dal secolo scorso, la sua funzione è di estendere la superficie praticabile di coperta a disposizione del poppiere" (*ibidem*).

¹²¹ Intervista condotta a Venezia, il quattro luglio '23.

¹²² Quello appena discusso, promulgato dall'Istituzione per la Conservazione della Gondola e la Tutela del Gondoliere (*Regolamento per l'organizzazione dell'Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere*, 2016).

40 anni, *squerariòlo*¹²³)

Il risultato è una costellazione di forme e colori diversi: la personalizzazione non si ferma al solo adattamento di scafo e *fòrcola* alla corporatura del gondoliere, bensì profila abbinamenti inediti tra colori appariscenti e stili miscelanei. Complice della personalizzazione, la manutenzione legata ai sempre più frequenti incidenti con gli altri mezzi di navigazione¹²⁴, connessa all'aumento del traffico e del moto ondoso (Vianello, 2011).

3.4. Conclusioni

Nel primo Novecento, la crisi del tessuto socioeconomico veneziano, depauperato dal crollo della Serenissima, induce l'intero sistema produttivo a un totale cambio di strategia. Innescato da mutamenti di natura ambientale, il passaggio dal settore del commercio a quello del turismo viene agevolato dall'emergere di un'élite europea mobile, che trova a Venezia un'offerta di valore culturale e una classe subalterna disposta a servirla (Iannuzzi, 2021). In città, il complesso delle attività produttive diversificate e interconnesse, connaturato al turismo, viene lentamente tradotto nella produzione di beni e servizi utili a soddisfare la domanda dei viaggiatori e degli avventori locali (*ibidem*). Gli spazi urbani e le sue infrastrutture sono così gradualmente *gentrificati*, mentre il valore simbolico cittadino viene mercificato e museificato (Ianniello & Cánoves, 2022). Sulla scia di diversi macro-processi globali, questi mutamenti sociomateriali seguono le progressive trasformazioni della domanda turistica, che alla fine del secolo collima con una nuova figura, quella del turista di massa (Doria, 2020; Fava, 2018; Ianniello & Cánoves, 2022; Iannuzzi, 2019, 2021; Vianello, 2011; Zannini, 2014). Nel secondo dopoguerra, il gusto e le esigenze dei viaggiatori salvano la gondola dall'estinzione (Vianello, 2011) ma la modificano radicalmente: il *fèlze* scompare per non interferire con le macchine fotografiche e il consumo dell'esperienza culturale (Penzo, 1999, 2016); lo scafo si inarca e si asimmettrizza per agevolare i lunghi e routinari turni di lavoro dei gondolieri; il legno viene sostituito dal compensato marino per ammortizzare i costi a carico dei conducenti-proprietari (Pastor & Le Forcole, 2014); gli accessori si impoveriscono nei materiali e vengono più frequentemente acquistati in serie (*ibidem*). In questo periodo emerge un nuovo artefatto, la gondola a motore, che fallisce in

¹²³ Intervista condotta a Venezia, il quattro luglio '23.

¹²⁴ La manutenzione di una gondola richiede essenzialmente: ogni mese, la protezione del fondo dell'imbarcazione, a cui se "*dà una onta*"; uso del *sèo* – grasso animale con funzione protettiva. ripasso della vernice antivegetativa. Ogni anno avviene la riverniciatura di tutto lo scafo (Vianello, 2011).

breve tempo perché ritenuta bizzarra sia dai cittadini, che preferiscono motoscafi e vaporetto, sia dai turisti, alla ricerca di un'esperienza più "tipica".

Gli artigiani proseguono così la loro opera per *prove ed errori*, talvolta proponendo in prima persona le modifiche costruttive, talaltra assecondando le nuove esigenze della mutata categoria di committenti. L'adeguamento delle maestranze ai vincoli posti dal contesto normativo e socioeconomico è inevitabile (Doria, 2020): consapevoli dei processi in corso, le istituzioni politiche partecipano all'interpretazione della gondola come strumento utile alla commercializzazione del territorio, lasciando che il mercato ne plasmi l'identità (*ibidem*). La storica concorrenzialità interna al mestiere si radicalizza nell'incontro con una rinnovata intensità della domanda, generando l'effetto perverso di una personalizzazione estrema dell'artefatto (Ervas & Pastor, 2017; Pastor & Le Forcole, 2014). Oggi tutto il sistema delle gondole risponde essenzialmente ai meccanismi del turismo di massa (Doria, 2020). L'imbarcazione a remi più rinomata al mondo diventa gradualmente un'imitazione di sé stessa (Ervas & Pastor, 2017) animando il dibattito attorno al tema della sua autenticità.

Da una parte, l'assenza di un testo formalmente riconosciuto capace di chiarire in modo univoco e incontestabile cosa sia e come debba essere costruita una gondola rende la flessibilità interpretativa dell'artefatto estremamente elastica. Dall'altra parte, l'opposizione al *laissez faire* politico/economico sembra interessata alla tutela della tradizione costruttiva della gondola, piuttosto che alla sua sopravvivenza. Sono questi coloro che affrontano l'incertezza distinguendo nettamente gli artefatti, enfatizzando le distinzioni tra l'imbarcazione moderna e il mezzo "tradizionale" e ignorandone invece le continuità.

Ciononostante, l'attuale direzione generale dell'assemblato sociotecnico appare chiara, procedendo verso l'interpretazione di un artefatto unico a uso soprattutto del nuovo settore economico. La gondola, di fatto, continua a restare in vita autonomamente, adattandosi alla nuova offerta turistica industrializzata e permettendo all'*establishment* locale di considerare inutile un'istituzione per la sua tutela. In questo processo, la trasformazione della gondola è esemplificativa della connessione tra scienza, tecnologia e società, mostrando le conformità delle modifiche materiali dell'artefatto con le mutazioni del più ampio contesto sociale, economico e politico che ne ha permesso e incentivato la realizzazione.

Riflessioni conclusive

La trasformazione della gondola veneziana rappresenta un interessante caso di studio della stretta connessione tra scienza, tecnologia e società. Utilizzando l'approccio analitico dello SCOT (*Social Construction of Technology*) è emersa la reale dinamicità delle traiettorie evolutive di un artefatto apparentemente immobile, tanto iconico per il mondo quanto nuovo per la letteratura scientifica.

A partire dalle sue prime figurazioni iconografiche la gondola è plasmata dalle interazioni tra attori sociali, istituzioni politiche e le più ampie dinamiche socioeconomiche cittadine. Il caso studio veneziano mette in luce e ribadisce come società e tecnologia siano costrutti umani “creati da tecnici – da soli o in gruppo – da esperti di marketing che fanno conoscere al mondo i nuovi prodotti e processi, e dai consumatori che decidono di acquistare o di non acquistare i nuovi prodotti e che modificano ciò che hanno acquistato, in modi che nessun tecnico aveva immaginato” (W. E. Bijker, 1998, p. XVIII). Le trasformazioni dell'imbarcazione, dunque, si intrecciano con le mutevoli contingenze del quadro sociale, politico ed economico in cui prendono forma, traducendo nell'artefatto gli attributi e gli interessi della società veneziana mediante modifiche capaci di rispondere alle caratteristiche di chi li utilizza. Simultaneamente, i nuovi artefatti agiscono sulle relazioni sociali, privilegiando e rafforzando le pratiche d'uso di alcuni gruppi di individui ed escludendone altri.

Dalla fine del Quattrocento ai primi del Novecento la gondola assorbe soprattutto le interpretazioni dei cittadini più facoltosi, che richiedono crescente *privacy* e sono particolarmente interessati a sfoggiare il proprio status socioeconomico. Unitamente alla peculiare struttura urbanistica della città che predilige la manovrabilità dello scafo, ne consegue una imbarcazione sempre più lunga, viepiù pesante – per via dell'irrobustimento del *felze* – e guarnita da pericolose estremità posticce che rendono la gondola una barca apparentemente “assurda” ai nostri occhi (Penzo, 1999, 2016). Le caratteristiche della figura professionale del gondoliere, in quanto lavoratore inserito in precisi meccanismi di domanda e offerta di servizi (Vianello, 2011), si riflettono in traiettorie costruttive precise: la zona poppiera si rende sempre più adatta a turni di lavoro lunghi, raggiungendo l'apice non appena il poppiere – per ragioni di carattere socioeconomico – diventa proprietario e unico vogatore del mezzo. Al contempo la competitività del mercato incoraggia la commissione di barche sempre più appariscenti sotto il profilo estetico, alla ricerca di una maggiore attrattività rispetto alle imbarcazioni concorrenti. La politica cerca di opporsi a queste tendenze,

rispondendo con la definizione di una gondola schietta, considerata più opportuna nell'uso di mezzo pubblico di trasporto. Ma la capacità normativa della politica risulta troppo debole rispetto a quella degli altri gruppi sociali coinvolti nell'uso della gondola.

Nel Novecento il crollo della Serenissima stravolge l'assetto socioeconomico cittadino, esponendo il lunato scafo alle fragilità della crisi improvvisa. La sostituzione con l'economia turismo-centrica modifica gradualmente le infrastrutture urbane, configurando una città sempre più a servizio di viaggiatori e avventori locali. Nel secondo dopoguerra la motorizzazione delle imbarcazioni lagunari completa il quadro del declino della gondola: i cittadini veneziani lasciano che la barca affondi metaforicamente come inutile e anacronistico retaggio del passato, vedendola riemergere in breve tempo come strumento per la commercializzazione del territorio. All'apice della sua incertezza interpretativa, compare in Canal Grande un nuovo artefatto, la gondola motorizzata; trovandosi probabilmente nel posto sbagliato e al momento sbagliato, i residenti della città, che preferiscono altre soluzioni, e i turisti, che cercano un'esperienza più autentica, la ritengono strana e grottesca, dimenticandola subito. Il tacito assenso della politica agli effetti del mercato non frena, bensì agevola, l'appropriazione dell'artefatto ordinario da parte del turismo, che lo stravolge: *fèlze* e *tendalini* scompaiono per liberare la vista dei turisti; lo scafo si inarca notevolmente per divenire più manovrabile e per contentare i nuovi clienti, enfatizzandone l'iconico profilo ricurvo; l'autonomizzazione della figura professionale del gondoliere grava economicamente sulla categoria e sulle maestranze locali, che abbandonano il legno, a favore del più sostenibile compensato marino; la crescita dell'affluenza turistica si traduce in alcune modificazioni alla zona poppiera, congiuntamente alla crescita dell'asimmetria dello scafo, adatta a orari lavorativi lunghi e intensi; infine, con la pluralizzazione dei flussi turistici, diventano frequenti le decorazioni realizzate con materiali fittizi o esternalizzate in produzioni seriali fuori città.

Il risultato è un'imbarcazione per molti irriconoscibile rispetto al passato, che non testimonia solo il movimento convergente della società e dei suoi mutamenti negli oggetti tecnologici, bensì anche la simultanea verifica del processo contrario. Le domande che hanno orientato la presente tesi, “qual è stato l'effetto dell'evoluzione della gondola sulla società veneziana?” E “in che modo questa evoluzione ha plasmato le relazioni sociali?”, trovano dunque risposta nel ruolo dell'artefatto nel saldare i confini tra i due principali gruppi di utilizzatori delle infrastrutture urbane: cittadini e turisti. “Dove la gentilezza dei locali di solito è inversamente proporzionale al numero di turisti” (Kugel, 2019, p. 2), la gondola moderna si connette all'uso esclusivo della città da parte di viaggiatori e avventori locali. Il

cambio di segno dell'economia cittadina mostra un generale riadattamento del tessuto unico veneziano, da cui anche le relazioni sociali escono modificate: nel processo di polarizzazione dei gruppi attorno alle modalità d'uso delle infrastrutture urbane, la gondola partecipa attivamente alla distinzione tra gli utilizzatori del medesimo spazio.

A questo punto si tratta anche di valutare se e in quale misura il modello analitico dello SCOT sia risultato utile. Il bilancio sembra essere positivo e per diverse motivazioni. Innanzitutto, l'impostazione costruttivista ha permesso di osservare il processo di innovazione in modo non-lineare, restituendo una descrizione più articolata dei meccanismi che costituiscono il tessuto unico cittadino. Proprio questa prospettiva ha inoltre offerto una chiave di lettura alla presunta insensatezza della gondola: applicando lo SCOT è infatti emerso come le peculiarità della barca moderna derivino dalle risposte degli artigiani ai criteri d'uso dei Gruppi Sociali Pertinenti coinvolti. Da questo punto di vista, analizzare il cambiamento sociotecnico enfatizzandone il carattere co-evolutivo significa notare il carattere dinamico del processo di innovazione: le traiettorie tracciate dalla gondola premoderna, al cambio del GSP destinatario, decadono in favore di altri utilizzi, tradotti di conseguenza in altre forme costruttive. Lasciata totalmente nelle mani del libero mercato, la barca viene stravolta, non in ragione di una sua maggiore "comodità", bensì come effetto di una riconsiderazione dei suoi costi di produzione e di altri importanti processi socioeconomici. In particolare, il caso-studio ha efficacemente ribadito i meccanismi attraverso cui si muove l'innovazione, ossia procedendo per *prove ed errori* e non costituendosi di modificazioni cumulative disposte linearmente, entro una crescente "efficacia" del prodotto tecnologico. Lo SCOT ha dunque permesso di mettere in luce come l'apparente immobilità dell'artefatto sia contestata dall'attuale controversia definitoria che lo interessa: l'assenza di una definizione chiara dei metodi di costruzione ha reso la sua interpretazione particolarmente flessibile, lasciando decidere al mercato cosa sia esattamente una gondola e *per chi* debba essere costruita.

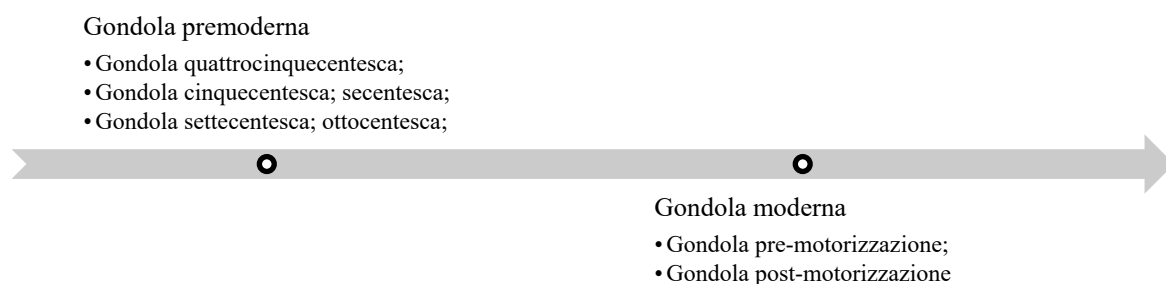


Fig. 8: la trasformazione della gondola secondo la prospettiva lineare dell'innovazione. La gondola si "evolve" accumulando progressive migliorie e trasformandosi gradualmente in un artefatto efficace e, per questo motivo, di successo.

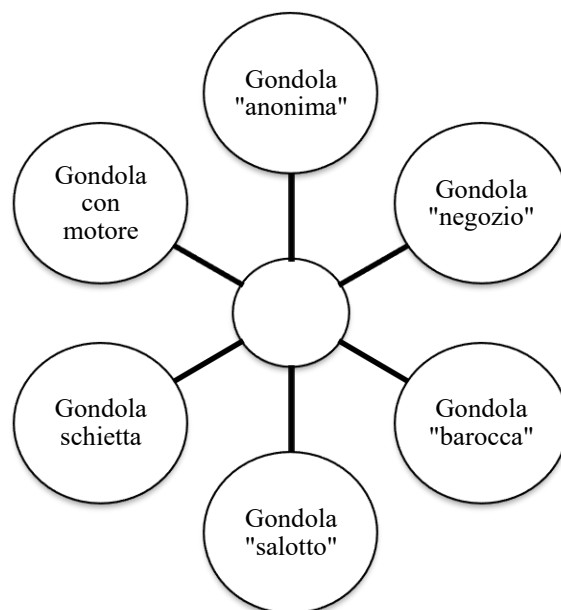


Fig. 9: Rappresentazione non lineare dei tipi di gondola, dalle sue origini su riferimento di Bijker (1998). “I diversi tipi sono trattati allo stesso modo, senza ricorrere al senno del poi, circa il tipo che si sarebbe affermato nell’uso più degli altri” (Bijker, 1998, p. XIX).

Parallelamente, gli strumenti analitici messi a disposizione dallo SCOT hanno incontrato dei limiti nell’indagine di alcuni punti salienti del caso, ad esempio a proposito dell’intellegibilità del “sistema gondola” menzionato da Doria (2020). In particolare, l’apparato concettuale scelto non ha permesso di cogliere appieno i meccanismi di connessione tra i sotto-sistemi dell’assemblato sociotecnico: lo SCOT ha evidenziato l’esistenza di nuclei interpretativi distinti, ma non ne ha reso leggibile la relazione. A questo fine l’approccio analitico dell’ANT sarebbe potuto risultare più adatto: secondo questa teoria, infatti, la tecnologia è da intendersi come un perpetuo “lavoro in corso”, concernente entità non del tutto formate e dunque dal futuro sempre incerto (Magaudda & Neresini, 2020). Vedere l’innovazione come un processo che modella gli artefatti e contemporaneamente ne crea le condizioni per l’inserimento stabile nel contesto delle relazioni sociali (*ibidem*) avvantaggia l’ANT nello studio della gondola veneziana, agevolando inoltre la comprensione della attuale controversia attorno la sua definizione univoca.

Nonostante l’apparente compiutezza dell’integrazione tra i due metodi, entrambi appaiono lacunosi agli occhi di Frank Geels, che ne evidenzia l’insufficienza esplicativa nell’individuazione del contesto in cui avviene l’innovazione (Magaudda & Neresini, 2020). Secondo l’Autore, privilegiando le interazioni micro- e macro-sociali, SCOT e ANT lasciano eccessiva libertà di scelta ai Gruppi Sociali Pertinenti, tralasciando l’influenza delle variabili più macro-prospettiche (*ibidem*). Nel caso di studio veneziano la teoria del sistema-mondo

si connette a quanto evidenziato dal sociologo: se ciò che avviene alla gondola riflette i più ampi mutamenti cittadini e questi ultimi sono l'esito di ciò che accade al sistema-mondo, qual è veramente il *Quadro Tecnologico* di riferimento nel processo? Fino a che punto ci si può ritenere soddisfatti nella circoscrizione del *frame* di influenza? La proposta analitica di Geels offre alcuni spunti utili per rispondere a queste domande, osservando il processo di innovazione lungo tre diversi livelli di sviluppo (Geels & Schot, 2007; Magaudda & Neresini, 2020): il livello micro-sociale, dove avvengono le prime mutazioni casuali dell'artefatto; quello meso-sociale, il cosiddetto regime sociotecnico, ossia l'insieme di regole incorporate nel complesso di pratiche che comprendono processi tecnologici e modalità d'interazione, "una vera e propria grammatica sociale" (Magaudda & Neresini, 2020, p. 72) condivisa dai gruppi connessi all'artefatto che si avvicina al concetto di *frame*¹²⁵ dello SCOT; infine, a livello macro, il più ampio paesaggio (*landscape*) sociotecnico, vale a dire l'insieme degli "elementi esogeni, che comprendono condizioni 'esterne' che influenzano il cambiamento sociotecnologico, come ad esempio eventi naturali, norme culturali e trattati internazionali" (*ibidem*, p.72). Individuare il "contesto" facendo distinzione tra regimi sociotecnici e *landscape* potrebbe permettere di superare i riduzionismi analitici dello SCOT. Questi, tuttavia, non hanno impedito di notare

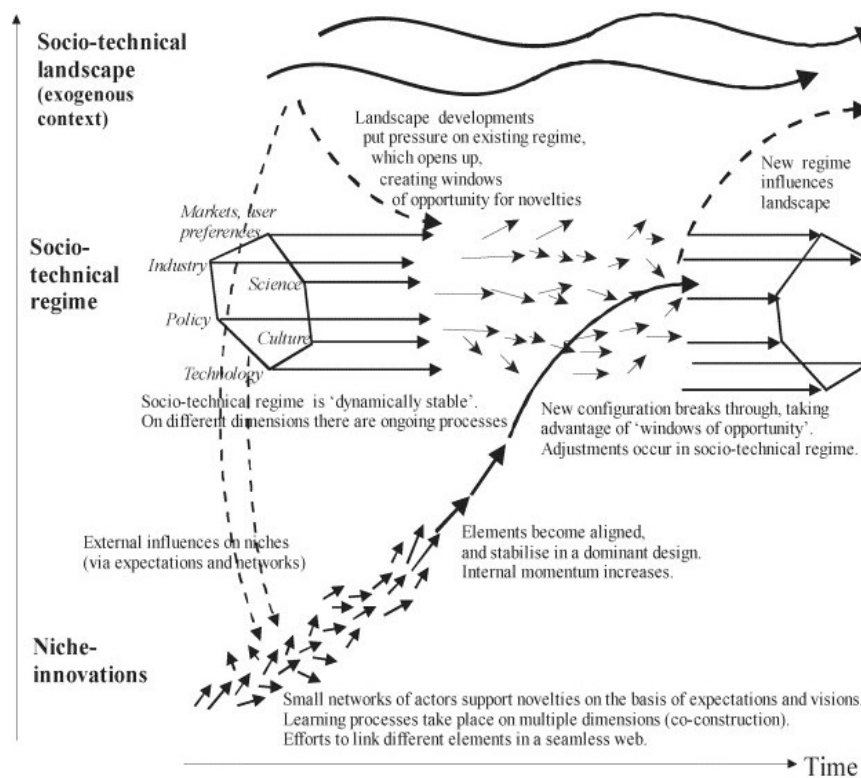


Fig. 10: la prospettiva multi-livello del processo di innovazione secondo Geels (Geels, Schot, 2007, p. 401).

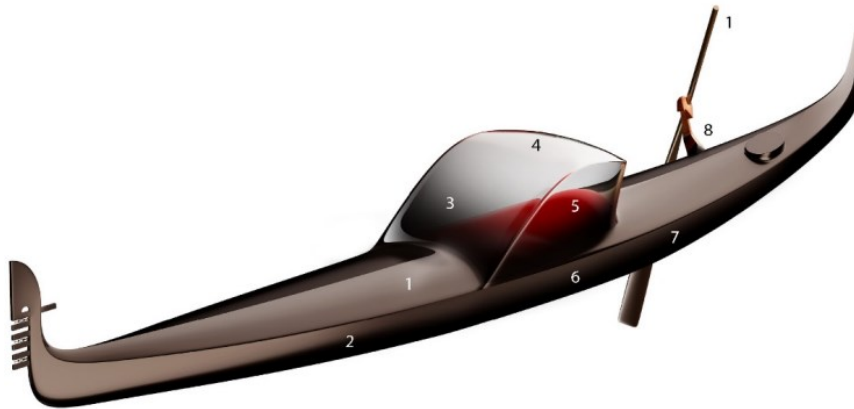
¹²⁵ O *Quadro Tecnologico*.

l'intervento di processi macro-sociali nella definizione della gondola veneziana che, da "*custode dei fasti di un dì*", gradualmente viene trasformata nella loro *promoter*: sostenuta dall'implicito assenso degli interventi politici, viene latentemente costretta a imitare sé stessa per rimanere in vita, collaborando alla costruzione di una Venezia *museificata e disneyficata*. A pagarne il prezzo più caro, ancora una volta, è la vita sociale e soprattutto artigianale della città, che non riesce a riprodursi e a conservare i propri spazi nello scenario urbano.

A tal proposito, Doria (2020) riflette su una possibile via d'uscita, suggerendo una strategia di sviluppo economico "sostenibile", cioè che non ne stravolga l'orientamento di base: attraverso la responsabilizzazione delle istituzioni locali, una domanda turistica rivolta all'acquisizione del *know-how* tradizionale e all'acquisto di beni prodotti per mezzo di queste pratiche artigianali potrebbe rinvigorire le attività locali, che – in un contesto totalmente invaso dalle logiche del mercato turistico – necessita di una richiesta economica motivata per mantenersi in vita (Doria, 2020). Secondo l'autrice: "si dovrebbe favorire lo sviluppo di un 'turismo esperienziale' e non quello di un turismo di massa" (Doria, 2020, p. 118). Non a caso uno degli attuali problemi più rilevanti del "sistema gondola" riguarda proprio la progressiva scomparsa della sua tradizione immateriale (*ibidem*), dovuta al fatto che non si forgiavano più le menti di nuovi artigiani che possano garantire la sopravvivenza della gondola.

La direzione che sembra preoccupare maggiormente l'artigianato locale, spiega l'autrice, è quella della totale perdita di consapevolezza circa "l'autenticità" dell'artefatto in legno (Doria, 2020; Pastor & Le Forcole, 2014), verso una barca e – più in generale – una città sempre più imitazioni di sé stesse, messe a totale servizio della nuova economia turismo-centrica. Secondo questo tipo di narrazione, se è vero che la simbologia della gondola non può fare a meno del suo passato, occorre innanzitutto che si mantenga una certa coerenza con la sua tradizione costruttiva, prendendo le difese delle maestranze locali e costituendo un freno per il settore turistico in eccessiva crescita. Questa prospettiva sul futuro della gondola non è tuttavia l'unica riscontrata: le risposte alle evidenti trasformazioni dell'artefatto sono molteplici e ad esse si associano interpretazioni altrettanto differenti, di cui si menzionano le tre principali.

La teoria dell'attore-rete (ANT) torna nuovamente utile, definendo queste interpretazioni come "*scenari sociotecnici*", ossia "rappresentazioni del futuro all'interno delle quali il nuovo artefatto trova una possibile collocazione che ne legittima la realizzazione, mostrando



- 1 - Hull and oar in black arachnid laminated seaweed bio resin
- 2 - Shark skin textured paint for fluid drag reduction
- 3 - Vacuum molded Corning Gorilla Glass cockpit with hydrophobic coating
- 4 - Sliding roof opening
- 5 - Sant' Erasmo apple "leather" upholstered sofa
- 6 - Comfort with mini gyroscopic stabilizer powered by solar energy at the bottom of the hull
- 7 - Optional electric assistance with a mini electric turbine powered by solar energy and hydro-generator, using tides during parking
- 8 - Eco forcole made of compressed bamboo

Fig. 11: la “*Dream of Winter Gondola per Venezia*” dell’architetto e designer francese Philippe Starck. *Fonte:* <https://www.starck.com/dream-of-winter-gondola-for-venice-p4395>

quali problemi risolve o quali desideri soddisfa” (Magaudda & Neresini, 2020, p. 71). Uno di questi, tra gli avvenimenti più controversi della gondola, risolve il dibattito sulla conservazione della sua tradizione costruttiva, ignorandone totalmente il problema: rispondendo alle richieste di VeniSIA (*Venice Sustainability Innovation Accelerator*), sezione del progetto Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità sostenuto dalla Regione del Veneto e dal governo nazionale, l’architetto e designer Philippe Starck (2021) concepisce la “*Dream of Winter Gondola per Venezia*” impiegando materiali e tecnologie *hi-tech* come bioresine, bambù compresso, uno stabilizzatore giroscopico alimentato dall’energia solare e un idrogeneratore (Bandirali, 2021; *ibidem*). Seguendo questa direzione la gondola futura conserva della barca antica poco più di un ricordo confuso, dove le innovazioni della modernità sostituiscono totalmente sia legno che compensato.

Un’altra prospettiva – più clemente con la tradizione costruttiva – coniuga quest’ultima con alcune integrazioni tecnologiche coerenti con le innovazioni recenti. Un esempio è dato dal brano che segue:

«Il progetto che sto facendo adesso, su *'sti schèi che 'i me dà*¹²⁶, è quello di rifare le barche in legno massello, quindi io comprerò del legno stagionato e faremo due imbarcazioni affrontando anche il tema del problema del massello, che se rimane in terra troppo spesso si asciuga e quindi fa passar l'acqua. *Go trova*¹²⁷ un artigiano di La Spezia, che sta brevettando una specie di guaina, chiamiamola così, non di plastica: fatta di resina, canapa e lino; *fa dei fogli e coverxe completamente 'a barca*¹²⁸. Questa resina [fatta di] canapa e lino è resina naturale [al] 100%, perché i materiali sono bio. [Questo] vuol dire che, se tu abbandoni la barca, dopo vent'anni non resta niente, come non resta niente del legno, *che se 'o magna l'acqua*¹²⁹. Nemmeno quella guaina va a inquinare, perché è fatta di elementi solo naturali 100% bio; quindi, vuol dire che *pian pian l'acqua se porta via 'a canapa e lino*¹³⁰. Questo però ti consente di ritornare a costruire delle barche in legno, almeno *l'opera viva, l'opera morta* e magari tenerla coperta invece, che *eora no 'gà problemi che se móve el legno*¹³¹, [...] uno dei motivi per cui nelle gondole la coperta fa da sottomarino, è che *i dó fiubóni e 'a prova, che xe de na larghessa enorme*, non esistono tavole di quella larghezza, *te ghe ne metti sempre dó, ma dopo col tempo se segna e ti vedi*¹³²... *e ai turisti no ghe piaxe, perché i va a Venessia abituai a la plastica*¹³³. *Non apprezzano, xe come quando ti va a comprare frutta e verdura e te 'a vedi tutta quanta bella lucente*¹³⁴: sai consapevolmente che la frutta è di merda perché è trattata con roba chimica, ma se io ti mostro la frutta come esce senza chimica *no' te piaxe*¹³⁵... “che brutta! tutta bitorzoluta!”; “eh ma quello è naturale”. *Se però ti xe cresùo*¹³⁶ con l'idea che la perfezione equivale alla qualità, *ti vol 'a frutta di merda purché sia tutta lucente, non è così? 'E gondole –'a stessa roba*¹³⁷.» (Pietro, 70 anni, politico coinvolto nell'ex-Ente Gondola¹³⁸)

L'uomo politico intervistato propone un'innovazione “indotta dall'alto” che procede nel tentativo di rendere la gondola moderna strutturalmente conforme all'imbarcazione del passato. La soluzione passa attraverso correttivi tecnologici che, spiega l'intervistato, solo una strategia politica con la giusta attenzione al tema può permettersi di realizzare.

¹²⁶ Trad. it. “su questi soldi che mi danno”.

¹²⁷ Trad. it. “ho trovato”.

¹²⁸ Trad. it. “fa dei fogli e copre completamente la barca”.

¹²⁹ Trad. it. “che se lo mangia l'acqua”.

¹³⁰ Trad. it. “piano piano l'acqua si porta via (consuma) la canapa e il lino”.

¹³¹ Trad. it. “allora non ha problemi che si muova il legno”.

¹³² Trad. it. “i due *fiuboni* e la prua, che sono di una larghezza enorme”.

¹³³ Trad. it. “e ai turisti non piace, perché loro vanno a Venezia abituati alla plastica”.

¹³⁴ Trad. it. “è come quando vai a comprare frutta e verdura e vedi la vedi tutta quanta bella lucente”.

¹³⁵ Trad. it. “non ti piace”.

¹³⁶ Trad. it. “se però sei cresciuto”.

¹³⁷ Trad. it. “vuoi la frutta di merda purché sia tutta lucente, non è così? Le gondole –la stessa roba”.

¹³⁸ Intervista condotta a Mogliano Veneto (TV), il tre agosto '23.

Quest'ultima sarebbe foriera anche di un'altra possibilità per l'avvenire dell'artefatto, che prospetta l'intervento normativo di sussidi e aiuti soprattutto economici, in ottemperanza al tanto discusso disciplinare costruttivo, di cui conseguentemente diventa necessaria la redazione. Il *leitmotiv* di questa proposta è che, se la tradizione è un beneficio per la collettività, essa non può essere a carico dei pochi che la praticano; racconta sempre Pietro:

«Intervistatore: quindi, se ho capito bene, l'Istituzione si proponeva di lavorare dal punto di vista anche e soprattutto economico?»

Pietro: avendo avuto ascolto [...] sì. Perché? Perché tu avresti dovuto imporre la costruzione della gondola secondo un disciplinare: questo è lo sviluppo della barca, così lo deve fare lo *squerariòlo*, non sono ammesse variazioni, quando è finita la barca mandiamo un'équipe di esperti a verificare che la barca sia rispondente - per misure soprattutto - a quello che tu hai fatto, dopodiché - poiché è il gondoliere che si assume l'onere *de comprarse 'a barca, no' ghea compro mi*¹³⁹ - riconoscere al gondoliere un ritorno economico. Perché tu hai un'impresa: se le barche potessero essere di plastica, le faremmo di plastica, no? Altrimenti perché adoperiamo la plastica? Noi siamo tradizionalisti, ci piace il legno, ma perché prendiamo 'sta bottiglia di plastica? [indica la mia, appena ordinata] Perché costa meno, perché *baradìn, baradàn*¹⁴⁰. Però tu di questo paghi le conseguenze in eterno. [...] Se tu gli dicessi [al gondoliere] "no devi farla così"; "eh ma spendo di più"; "sì, però *te demo un'altra roba*". [...] "*te compremo el remo, te compremo a forcota, te compremo el parecio*"¹⁴¹ - 'ché c'era [il *parecio* in omaggio], nell'Ente Gondola vecchio: se il gondoliere si atteneva a tutte le istruzioni, riceveva in regalo...

Intervistatore: Un *parecio*.

Pietro: Un *parecio*! [...] È il punto politico che ti dicevo: la tradizione *no pol esser messa sue spae solo de chi che la pratica*¹⁴².» (Pietro, 70 anni, politico coinvolto nell'ex-Ente Gondola¹⁴³)

Il risultato sarebbe una gondola rispettosa di un'impostazione precisa: tollerante delle nuove modificazioni, come l'uso del compensato marino e l'assenza del *fèlze*, ma - come avveniva in passato con i Provveditori alle Pompe - limitante l'eccessiva personalizzazione

¹³⁹ Trad. it. "è il gondoliere che si assume l'onere di comprarsi la barca, non gliela compro io".

¹⁴⁰ Espressione vernacolare, "eccetera eccetera".

¹⁴¹ Trad. it. "ti compriamo il remo, ti compriamo la *forcota*, ti compriamo il *parecio*".

¹⁴² Trad. it. "la tradizione non può essere messa sulle spalle solo di chi la pratica".

¹⁴³ Intervista condotta a Mogliano Veneto (TV), il tre agosto '23.

della struttura e delle decorazioni – come già parzialmente tentato con la delibera n° 238 del 22/23 dicembre del Regolamento per il Servizio Pubblico di gondola (1994). Seguendo questa prospettiva è evidente il desiderio di un ritorno alla barca schietta, “tradizionale”, nonostante la conservazione delle mutazioni novecentesche.

L’attenzione alla “conservazione della gondola” si presenta come un tema piuttosto controverso, che sembra riguardare più la sua autenticità costruttiva che la reale sopravvivenza dell’artefatto. Superata la crisi novecentesca, il simbolo veneziano viene conteso tra chi è interessato a lasciarlo nelle mani del mercato turistico, che l’ha salvato dall’estinzione, e chi invece vorrebbe indietro il suo significato storico, con un artefatto più coerente con quello passato. Per questi ultimi, la gondola diventa un martire della modernità, il più ampio simbolo della degradazione di un mondo sempre più globale, che soffoca l’artigianato e le piccole realtà locali. La controversia, da questo punto di vista, sembra dunque sovrapporsi alla frattura creata dal cambio d’uso dell’oggetto tecnologico tra locali e turisti. Tuttavia, la presa di posizione dei cittadini a riguardo sembra già abbastanza chiara: da anni i veneziani non sembrano interessarsi al loro simbolo, tantomeno alla sua agognata autenticità, preferendo taxi e vaporetto agli anacronistici mezzi a remi. La considerazione di questo fenomeno attraverso la metafora del tessuto unico ha permesso di intendere come questa direzione non sia appannaggio della sola transizione tecnologica dell’artefatto bensì riguardi la configurazione di un intero sistema sociale. La gondola ordinaria attuale si mostra coerente con una città asservita al turismo di massa, travolta da meccanismi socioeconomici globali evidenti nella più ampia gestione delle infrastrutture urbane. Qualora il futuro dell’assemblato sociomateriale veneziano procedesse verso la de-turisticizzazione degli spazi e delle infrastrutture, sarebbe realistico ipotizzare nuovi mutamenti della gondola. Fino ad allora, conservando la flessibilità che la contraddistingue, l’imbarcazione resta conforme alle caratteristiche della città cui appartiene e, forse, è proprio questo a cui allude chi sogna il recupero della sua forma “tradizionale”.

Se il ripudio della configurazione turismo-centrica cittadina resta un punto su cui discutere, ciò che appare problematico secondo la prospettiva dello SCOT è la considerazione del disciplinare costruttivo come strategia per “salvare la gondola”. Tale proposta nasconde il rischio di compromettere seriamente la sopravvivenza dell’imbarcazione: se è vero che la gondola è un artefatto “vivo”, salvaguardarne l’esistenza significa proteggere proprio questa sua peculiare dinamicità. Al contrario, cristallizzarne le caratteristiche non farebbe altro che *museificarla*, metterla in una vetrina, fermarla nel tempo e non renderne sostenibile la convivenza con il mutevole sistema sociomateriale. Non a caso,

nel corso dei secoli la gondola resta sempre e soltanto “la gondola”, sopravvivendo al tempo perché capace di coniugare la propria identità con le contingenze socioeconomiche cittadine. A tal proposito, la presente tesi ha tentato di mettere in luce come proprio l’assenza di una tale forzatura interpretativa abbia consentito al mezzo di rimanere uno strumento d’uso quotidiano, adeguandolo all’offerta turistica e permettendo le modifiche strutturali necessarie al gondoliere per poter svolgere concretamente la propria professione, come l’esasperazione dell’asimmetria dello scafo e il taglio della poppa.

«Fortunatamente la gondola ha ancora una forma sua riconoscibile, molto bella, ma perché il turista vuole e cerca quello, però per esempio è venuto meno il tendalino da sole o *da pióva* perché appunto il turista vuole vedere le case. [...] La gondola mantiene la sua identità, nonostante tutti questi cambiamenti che le ho detto prima del materiale e della tecnica costruttiva. [...] “Fortunatamente”, io dico, perché è ancora una cosa che si usa quotidianamente capisci? Per cui nessuno fa il capitolato di una cosa che fa tutti i giorni, lo fa in genere quando una cosa sta per scomparire» (Giuseppe, 70 anni, storico specializzato in imbarcazioni lagunari¹⁴⁴)

Pertanto, se è vero che alcuni meccanismi globali hanno tentato di sopprimere la gondola, altri ne hanno simultaneamente permesso la vita, seppur modificandone l’aspetto. In questo cambiamento, “l’autenticità” sembra per alcuni un elemento irrinunciabile, trattandosi di un artefatto così strettamente legato all’immagine del suo passato. Eppure, l’analisi di questa tesi sembra condurre in una direzione ben diversa: la gondola odierna è tutt’altro che un oggetto “morto”, fermo nel passato e, anzi, un intervento politico troppo attento alla sua immutabilità nel tempo potrebbe agire in modo nocivo sulla vita della barca, con conseguenze sull’intero assemblato sociotecnico. Al contrario, la gondola si ribadisce come un oggetto “vivo”. Grazie al costante dialogo tra attori sociali, la sua peculiare dinamicità permette alle nuove generazioni di veneziani di godere ancora dell’unicità di un ambiente urbano costellato dagli eleganti scafi a spicchio di luna e, per questo, continua a essere l’espressione della sua flessibilità interpretativa ciò che veramente necessita di essere conservato.

¹⁴⁴ Intervista condotta a Venezia il quattro luglio ’23.

Bibliografia

Bellato, E. (2017). Drifting Gondolas. The Precarious Present of an Artistic Artefact. In *Cultural Heritage. Scenarios 2015-2017* (Edizioni Ca' Foscari, p. 763). Simona Pinton, Lauso Zagato. <http://doi.org/10.14277/6969-052-5/SE-4-47>

Byron, G. G. B. (1818). *Beppo, a Venetian story*. John Murray. <https://catalog.hathitrust.org/Record/009707471>

Codato, D. (2019). *Arti e Mestieri a Venezia Centro Storico in epoca medievale e post medievale – dall'analisi storico-iconografica allo scavo archeologico*. <http://dspace.unive.it/handle/10579/14571>

Cozzi, G., Benzoni, G., & Fondazione Giorgio Cini. (1999). *Venezia e l'Austria / a cura di Gino Benzoni e Gaetano Cozzi*. Marsilio.

Doria, F. (2020). *La salvaguardia dell'artigianato artistico e tradizionale: Saperi e pratiche legate al "sistema gondola" come patrimonio dell'umanità a rischio. Il caso dello Squèro di San Trovaso*. Università Ca' Foscari Venezia.

Ervas, A., & Pastor, S. (2017). Venice Dies Whether It is not Seen Any More from Water. In *Cultural Heritage. Scenarios 2015-2017* (Edizioni Ca' Foscari, p. 834). Simona Pinton, Lauso Zagato. <http://doi.org/10.14277/6969-052-5/SE-4-51>

Facchinelli, L. (2011). Le Ferrovie e la costruzione dell'Italia Unita. *TeMA*, 4(1). <https://doi.org/10.6092/1970-9870/223>

Fava, F. (2018). Vuoti di normalità—Evoluzioni della casa veneziana nell'era del turismo globale. *La Rivista di Engramma*, 2018(155). <https://doi.org/10.25432/1826-901X/2018.155.0018>

Geels, F. W., & Schot, J. (2007). Typology of sociotechnical transition pathways. *Research Policy*, 36(3), 399–417. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2007.01.003>

Godin, B. (2006). The Linear Model of Innovation: The Historical Construction of an Analytical Framework. *Science, Technology, & Human Values*, 31(6), 639–667. <https://doi.org/10.1177/0162243906291865>

Ianniello, G., & Cánoves, G. (2022). Tourismification in Venice (Italy): A study on the effects of mass tourism on a historic city built on a lagoon island. *Cuadernos de Turismo*, 49, 173–187. <https://doi.org/10.6018/turismo.521861>

Iannuzzi, F. E. (2019). *Assemblare le differenze. Il lavoro tra frammentazioni, migrazioni e resistenze nell'industria alberghiera veneziana* [Università degli Studi di Padova]. <https://www.research.unipd.it/handle/11577/3424952>

Iannuzzi, F. E. (2021). *Assemblare le differenze: Il lavoro nell'industria alberghiera veneziana / Francesco Eugenio Iannuzzi*. Guerini scientifica.

Kugel, S. (2019, agosto 31). Guida filosofica del turista responsabile. *La Repubblica*, 38.

Magaudda, P., & Neresini, F. (2020). *Gli studi sociali sulla scienza e la tecnologia / a cura di Paolo Magaudda, Federico Neresini*. Il Mulino.

Munerotto, G. (2011). *La gondola nei secoli: Storia di una continua trasformazione tra architettura navale e arte*. Vianello Libri Cerruti Comunicazione.

Pastor, S., & Le Forcole, V. (2014). Gli affanni degli artigiani della gondola. Tra rispetto delle tradizioni e aggiornamento tecnologico, tra ricerca di nuovi mercati e impoverimento socioeconomico della città. *Il patrimonio culturale immateriale. Venezia e il Veneto come patrimonio europeo*, 51.

Pelizza, A. (2022). *I secoli di Venezia—Dai documenti dell'Archivio di Stato: catalogo della Mostra documentaria / a cura di Andrea Pelizza*. Ca' Foscari-Venice University Press.

Pellizzoni, L., & Osti, G. (2008). *Sociologia dell'ambiente / Luigi Pellizzoni, Giorgio Osti* (2. ed). Il mulino.

Penzo, G. (1999). *La Gondola. Storia, progettazione e costruzione della più straordinaria imbarcazione tradizionale di Venezia*. Cicero di Stefano Bortoli.

Penzo, G. (2016). *La gondola*. Il Leggio.

Pinch, T. J., & Bijker, W. E. (1984). The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology might Benefit Each Other. *Social Studies of Science*, 14(3), 399–441. <https://doi.org/10.1177/030631284014003004>

Tassini, G. (1970). *Curiosità Veneziane ovvero Origini delle Denominazioni Stradali di Venezia* (VIII Edizione). Filippo Editore.

Terminatione in materia delli Ferri della Puppa e Prora delle Gondole, (1609).

Terminazione dei Provveditori alle Pompe, A.S.Ve, Compilazione Leggi, Ia serie, B. 306, ad annum, (1562).

Tomasin, L. (2010). La Cosiddetta “Elle Evanescente” Del Veneziano: Fra Dialettologia E Storia Linguistica. *Storia della lingua italiana e dialettologia*, 729–751.

Tomasin, L. (2013). Sulla tradizione grafica dei dialetti veneti. In F. Biddau (A c. Di), *Die geheimen Mächte hinter der Rechtschreibung- L'ortografia e i suoi poteri forti*. Peter Lang Edition. <https://dx.doi.org/10.3726/978-3-653-03722-7>

Veneto Regione - Giunta regionale, & Cortelazzo, M. (1995). *Grafia veneta unitaria: Manuale / a cura della Giunta regionale del Veneto*. Giunta regionale del Veneto La Galiverna.

Vianello, R. (2011). *Il gondoliere / Rita Vianello*. Regione del Veneto Fondazione Giorgio Cini Cierre.

W. E. Bijker. (1998). *La bicicletta e altre innovazioni*.

Zannini, A. (2014). Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi. *Laboratoire Italien*, 191–199. <https://doi.org/10.4000/laboratoireitalien.848>

Sitografia

A closer look at Canaletto: The gondolas of Venice. (s.d.). Recuperato 5 settembre 2023, da <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/closer-look-canaletto-gondolas-venice>

Autorità Portuale, di V. (2001). *In materia di lavori con uso di fiamma in ambito portuale* (ord. n° 120). <https://www.port.venice.it/files/page/ord120.pdf>

Bandirali, F. (2021, settembre 12). *Philippe Starck crea la gondola del futuro per Venezia: «È pura magia».* Corriere della Sera. https://www.corriere.it/moda/21_settembre_12/philippe-starck-crea-gondola-futuro-veneziana-pura-magia-679e5680-131d-11ec-915b-6fc2b9d02e20.shtml

Comènto in Vocabolario—Treccani. (s.d.). Treccani Enciclopedia. Recuperato 8 agosto 2023, da <https://www.treccani.it/vocabolario/comento>

Giuseppe Barugolo canta il suo amore per Venezia—La Nuova di Venezia. (2005, marzo 4). Archivio - la Nuova di Venezia. https://ricerca.gelocal.it/nuovavenezia/archivio/nuovavenezia/2005/03/04/VM8VM_VM805.html

Il Gazzettino. (2016, luglio 6). *Dopo circa 60 anni di onorato servizio, scompare l'istituzione Gondola.* Il Gazzettino web. https://www.ilgazzettino.it/pay/veneziana_pay/dopo_circa_60_anni_di_onorato_servizio_scompare_l_istituzione_gondola_il_de-1839566.html

Impugnazione – Ambiente – Regolamento (CE) n. 1272/2008 – Classificazione, etichettatura e imballaggio di talune sostanze e di talune miscele – Regolamento (UE) n. 944/2013 – Classificazione di pece, catrame di carbone, alta temperatura – Categorie di tossicità acuta per l'ambiente acquatico (H400) e di tossicità cronica per l'ambiente acquatico (H410) – Obbligo di diligenza – Errore manifesto di valutazione, (2013). <https://lexambiente.it/materie/sostanze-pericolose/109-giurisp-comunitaria109/13394-sostanze-pericolose-classificazione-di-pece,-catrame-di-carbone,-alta-temperatura.html>

Novità sulla laguna. (1956, gennaio 25). Archivio Storico Luce. <http://patrimonio.archivioluca.com/luce-web/detail/IL5000031252/2/-34970.html>

Norme per l'esercizio delle funzioni amministrative in materia di servizi di trasporto non di linea nelle acque di navigazione interna nella città, (1993). <http://www.trasporti.provincia.veneziana.it/naviglag/studio/appendici/Sezione%204/1-Regolamento%20comunale%20per%20il%20trasporto%20acqueo.pdf>.

Normativa regionale n° 11 del 14 giugno 2013 «Sviluppo e sostenibilità del turismo

<https://bur.regione.veneto.it/BurvServices/pubblica/DettaglioLegge.aspx?id=251477#:~:te xt=a>

Regolamento Comunale per il Servizio Pubblico di Gondola, (1994). Comune di Venezia.

<https://www.comune.venezia.it/it/content/regolamento-il-servizio-pubblico-gondola>

Regolamento per l'organizzazione dell'Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere. (2016, settembre 27). Comune di Venezia.

<https://www.comune.venezia.it/it/content/regolamento-lorganizzazione-dellistituzione-la-conservazione-gondola-e-la-tutela-gondoliere>

Starck, P. (2021, settembre 20). *Dream of Winter Gondola for Venice*. STARCK Site Web Officiel. <https://www.starck.com/dream-of-winter-gondola-for-venice-p4395>

Umberto Valesin la voce dei gondolieri—La Nuova di Venezia. (2003, ottobre 26). Archivio - la Nuova di Venezia.

https://ricerca.gelocal.it/nuovavenezia/archivio/nuovavenezia/2003/10/26/VGBPO_VGB08.html

Venezia Oggi. (1967). <http://data.europeana.eu/item/08602/IL5000069444>

Zannini, A. (1996). *L'impiego pubblico in «Storia di Venezia»*. Treccani Enciclopedia. [https://www.treccani.it/enciclopedia/l-impiego-pubblico_\(Storia-di-Venezia\)](https://www.treccani.it/enciclopedia/l-impiego-pubblico_(Storia-di-Venezia))

Appendice

3.5. Documento 1

«Le Brocche, introdotte alli Ferri della Puppa, e della Prora delle Gondole per semplice loro sicurtà, sono in progresso di tempo passate ad ornamento di esse; e quel che è peggio, con alteratione al presente di bruttissimo esempio, ad eccesso di longhezza, & acutezza, con molta spesa, e profusione di danaro. Però dovendosi convenientemente provvedere, hanno li Illustrissimi Signori Federico Contarini Procurator, & Zuane Malipiero

Sopraproveditori: Piero Longo, Piero Tron & Marco Foscarini Proveditori alle Pompe, con le presenti terminato, e dechiarito, che siano, e s'intendino esse Brocche del tutto proibite: non potendo nell'avvenire esser fatte di longhezza maggiore, che di tre onze [cm 8,7], e spontate, conforme alla misura data alli maestri di tale professione, & all'incontro, esistente nell'Officio di Sue Signorie Illustrissime; sotto pene à chi ardisse di farne, non servato l'Ordine sopradetto, de Ducati cinquanta per ogni volta; e di tratti tre di corda da esserli data irremissibilmente, & non essendo buoni, di mesi tre di Pregon ferrata. Quelli che al presente hanno Gondole con Brocche eccedenti l'Ordine di sopra espresso, debbano in termine di Mese uno, dal giorno della publicatione delle presenti, farle riformare nella maniera concessa; sotto pena pure di Ducati cinquanta, così ad essi, come à quelli, che ne facessero fare nell'avvenire della forma proibita. Et li Barcaruoli, che ardissero vogare Gondole, nelle quali fossero Ferri, con Brocche non concesse dalla presente deliberatione, se saranno presi, siano, e s'intendano Condannati, à servire in una delle Galee de Condannati per huomini da remo, con li ferri alli piedi, per mesi 18 continui; & non essendo habili à tal servitio, star debbino anni tre in una Pregon ferrata, dalla quale fuggendo, restino Banditi di questa Città di Venetia, e distretto, e di tutte le altre Città, Terre, e luoghi del Serenissimo Dominio per anni cinque continui; con taglia alli Captori dentro li confini, de Lire trecento de piccoli delli suoi beni, se ne saranno, se non delli Danari deputati alle Taglie; & hoc toties, quoties. Et se saranno absentì, siano, & s'intendino sottoposti al Bando, e taglia sopradette. Delle qual sopradette pene, ò di alcuna di esse non li possi esser fatta gratia in alcuna maniera.» (Terminatione in materia delli Ferri della Puppa e Prora delle Gondole, 1609, in Munerotto, 2011)

3.6. Documento 2

«Costruzione e Colore

L'ossatura (asta di poppa, volti de poppe, corbe, volti de prova, asta di prua) è realizzata in legno massiccio, per lo scafo e le sovrastrutture di coperta oltre al legno è ammesso anche

l'uso di materiale legnoso idoneo. La realizzazione deve essere eseguita nel rigoroso rispetto delle misure, della forma e seguendo la metodologia costruttiva tradizionale del cantièr.

Il colore dell'imbarcazione (esterno e interno) deve essere nero lucido. Limitatamente alle sentine, sotto prua e sotto poppa, è ammesso l'uso del colore bianco. Anche per l'antivegetativo del fondo l'unico colore ammesso è il nero. La gondola deve essere dotata, inoltre, di una fascia verticale in materiale catarifrangente posteriore.

Decorazione elementi lignei

Fiuboni da pròva e da pope: ammesse decorazioni ad intaglio (sia applicate che incise) e riquadrate, senza dorature o colorazioni diverse dal nero lucido e/o opaco.

Soranèrva: in abete e/o compensato marino, esclusivamente di colore nero. È ammesso l'uso di tappetino di gomma di colore nero.

Pontafòssine: sono ammesse sobrie applicazioni di doratura con nero lucido opaco.

Pagiòli (crostài) e trastolini de pròva: in abete e/o compensato marino con finitura antisdrucchiolo, oppure lucidi (se lucidi, obbligo dell'uso della corsia). Ammessa la colorazione nera, rossa e blu, sia corpo che mezzaluna di testa, vernice a vista.

Trastolini da pope, trasto bagagli: in abete, esclusivamente di colore nero lucido.

Trasto piccolo e Caenèla: sono ammesse sobrie applicazioni di doratura con intaglio nero lucido opaco su eventuale intaglio.

Elementi Metallici

Fero da pròva (dolphin): esclusivamente in ferro acciaioso o acciaio di getto, in un unico pezzo. È ammesso l'uso di altre leghe metalliche, purchè il prodotto finito presenti analoga finitura e lucidatura dell'acciaio. Il pettine conta sei denti ed è ammesso l'inserimento di massimo tre foie, dello stesso tipo di metallo. Sono ammesse leggere decorazioni ad incisione sulla pala del fèro. Non sono assolutamente consentite decorazioni a traforo.

Lama da pope: esclusivamente in ferro acciaioso o acciaio, in unico pezzo. Ammessa decorazione con rizzo semplice o traforato più mosso, purché sobrio e proporzionato.

Elementi metallici decorativi

Canòn da prova: in opera altezza min cm. 10 e max cm. 15; è ammessa, in alternativa, una statuetta: in opera altezza max cm. 25;

Canòn da pope: (opzionale): in opera altezza min cm. 10 e max cm. 15.

Cavài: come da campioni depositati, sono ammesse anche altre figure allegoriche (tritoni, ninfe, delfini), comunque di dimensioni proporzionate.

Realizzazione: esclusivamente in ottone o bronzo di getto.

Altri elementi decorativi

Bandiera: (opzionale) in stoffa, max cm. 15x30, con asta in ottone o legno;

Fiori: (opzionali) sobri e proporzionati, da inserire nel canòn da prua;

Feràl da prova: fanale tradizionale o, in alternativa, luce bianca visibile a 360°.

Elementi in tessuto/legno

Portèla a spigolo: sono ammesse decorazioni ad intaglio (sia applicate che incise) in oro zecchino e riquadratura.

Tòla zenìa: (opzionale): sono ammesse decorazioni ad intaglio (sia applicate che incise) e riquadrature, nero lucido e/o opaco.

Careghìn e banchète: in legno massello dipinti di nero e/o vernice a vista. Sono ammesse decorazioni ad intaglio. Colore e materiale dei cuscini coordinati con il Parecio.

Parecio (schenàl e sentàr): in pelle o simil-pelle. Sono ammessi i colori, rosso, nero, blu.

Manisse, manissoni e cordoni: in cotone lavorato, filato e ritorto. Colore coordinato con il Parecio.

Fòdre cùrte e longhe: sono ammesse decorazioni ad intaglio e riquadrature, colore nero lucido e/o opaco;

Simièr: (opzionale), esclusivamente in legno scolpito e traforato, dipinto di nero. È ammessa l'applicazione di doratura in oro zecchino. Altezza max alla mezzeria cm 40, larghezza max cm 100;

Pusiòi: sono ammesse decorazioni ad intaglio e riquadrature, colore nero lucido e/o opaco.

Baticòpo: (opzionale): in tessuto monocromatico e/o damasco, non sono ammessi colori accesi o fluorescenti;

Saco da pope: (opzionale): in tessuto monocromo e/o damasco, non sono ammessi colori accesi o fluorescenti;

Armizi

Forcole da pope e da prua: in noce o ciliegio o pero massicci; dimensioni e forme tradizionali e comunque come da campioni depositati. È ammessa una sobria decorazione ad intaglio e doratura.

Remi: in ramino, acero o faggio, verniciati a vista. È ammessa esclusivamente la sola decorazione bicolore a fasce a “spina di pesce” della pala superiore e del galdon (porzione superiore) e longitudinalmente per la pala inferiore. Sono ammesse le combinazioni nei colori rosso-bianco e blubianco.

Tele da notte: esclusivamente il colore blu scuro o il verde scuro; nei mesi estivi è ammesso anche il colore beige o il bianco.» (Art. 22, *Regolamento per l'organizzazione*

dell'Istituzione per la conservazione della gondola e la tutela del gondoliere, 2016)