

Méditerranée

Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography

Paleoenvironment, Geoarchaeology, Historical Geography

2025

Nuovi approfondimenti sulle origini della Gondola Veneziana, e il suo antico uso militare

De nouveaux aperçus sur les origines de la Gondole Vénitienne et son ancienne utilisation militaire

New Insights into the Origins of the Venetian Gondola, and its Ancient Military Use

DARIO CAMUFFO

<https://doi.org/10.4000/142io>

Abstracts

Italiano Français English

Questo lavoro considera la nascita e l'evoluzione della gondola partendo dalle origini fino al 1700, quando assume l'aspetto finale, o poco discosto da questo. Lo studio si basa sulle fonti scritte e su quelle iconografiche. La gondola è l'evoluzione della *cymbula*, la barchetta romana a fondo piatto, che veniva usata nelle lagune del nord-Adriatico da Ravenna ad Altino. Il nome appare citato per la prima volta nell'XI secolo, ma non ne conosciamo la forma. L'iconografia mostra che c'è stata una prima importante transizione di forma dopo il ritorno di Marco Polo, dapprima in un affresco della scuola di Giotto nel 1340 a Bolzano, e poi nel 1370 quando si vede rappresentata dipinta da Lorenzo Veneziano e Giusto de' Menabuoi e così rimase fino agli inizi del 1500, rappresentata da Carpaccio, Bellini, Mansueti e molti altri, compreso Leonardo che la applicò a una macchina cavafango. Una seconda trasformazione importante avvenne nel 1509, quando fu dotata di rostri acuminati per essere impegnata nelle battaglie fluviali contro Ferrara e gli alleati della lega di Cambrai. Si è trovato che nei tempi antichi il nome 'delfino' veniva dato a una macchina bellica per sfondare le carene delle navi nemiche, come scrive Tucidide, sia anche come soprannome dei pirati Tirreni, derivato dalla forma a muso di delfino che avevano i rostri delle loro navi. Una terza trasformazione avvenne tra la fine del 1600 e il 1700, quando assunse l'aspetto noto, tramandatoci dai quadri del Canaletto e gli altri Vedutisti veneziani. La ricerca non ha considerato solo l'aspetto tecnico, ma anche la percezione tramandata dalla letteratura, a partire da Dante e Petrarca, e gli agganci con l'Asia suggeriti da Marco Polo. Poiché l'uso bellico della gondola è poco noto, si è affrontato anche questo tema, riportando la letteratura militare antica che ne spiega l'impegno in campo, e i vari resoconti di guerra che descrivono le azioni. Particolare importanza ebbe anche il contesto economico e socio-politico, in quanto quando Venezia si trovò in difficoltà, dovette ricorrere sul contributo dei cittadini. Il Doge fece degli editti per convincere e incitare i cittadini a fare razzie in territorio nemico, andando con la propria barca. Questo determinò l'adozione dei rostri nel 1509. Un altro aspetto importante fu il controllo di una magistratura contro lo sfarzo e per i buoni costumi, chiamato *Sopraprovveditori e Provveditori alle Pompe*, che dal XVI al XVIII secolo emise editti per regolare l'aspetto estetico delle gondole. Questa ricerca è finalizzata allo sviluppo della gondola e a scoprire il suo utilizzo militare. Con questo però ha dovuto affrontare vari temi linguistici, amministrativi, storici, e sociali avvenuti in quei secoli a Venezia.

Ce travail étudie la naissance et l'évolution de la gondole depuis ses origines jusqu'aux années 1700, époque à laquelle elle prend son aspect définitif, ou s'en éloigne légèrement. L'étude s'appuie sur



des sources écrites et iconographiques. La gondole est l'évolution de la *cymbula*, petite barque romaine à fond plat, qui était utilisée dans les lagunes du nord de l'Adriatique, de Ravenne à Altino. Le nom apparaît pour la première fois au XI^e siècle; l'iconographie montre qu'il y a eu une première transformation importante de la forme après le retour de Marco Polo, d'abord dans une fresque de l'école de Giotto en 1340 à Bolzano, puis en 1370, date à laquelle on la voit représentée dans les peintures de Lorenzo Veneziano et de Giusto de' Menabuoi. Elle est restée inchangée jusqu'au début des années 1500, représenté par Carpaccio, Bellini, Mansueti et bien d'autres, dont Léonard qui l'appliqua à une machine à creuser la boue. Une deuxième transformation majeure a eu lieu en 1509, lorsqu'il a été équipé de rostres aiguisés pour participer aux batailles fluviales contre Ferrare et les alliés de la Ligue de Cambrai. On a trouvé que dans l'antiquité le nom 'dauphin' était donné à une machine de guerre pour percer les coques des navires ennemis, décrite par Thucydide ; en plus, c'était le surnom des pirates Tyrrhéniens, dérivé du museau en forme de dauphin des rostres de leurs navires. La gondole a eu une troisième transformation entre la fin de 1600 et 1700, lorsqu'il a pris son apparence familière, qui nous a été transmise par les peintures de Canaletto et des autres Védutistes vénitiens. La recherche a pris en compte non seulement l'aspect technique, mais aussi la perception transmise par la littérature, à commencer par Dante et Pétrarque, et les liens avec l'Asie suggérés par Marco Polo. L'utilisation en guerre de la gondole étant peu connue, ce thème a également été abordé, avec la littérature militaire expliquant son utilisation en campagne, et les différents rapports de guerre décrivant ses actions. Le contexte économique et sociopolitique a également revêtu une importance particulière, car lorsque Venise s'est trouvée en difficulté, elle a dû compter sur la contribution de ses citoyens et, pour les convaincre, elle a publié des édits les incitant à effectuer des raids en territoire ennemi en s'y rendant avec leurs propres embarcations. C'est ce qui a conduit à l'adoption des rostres en 1509. Un autre aspect important est le contrôle un pouvoir judiciaire contre la pompe et pour les bonnes mœurs, nommé *Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe*, qui a émis des édits du XVI^e au XVIII^e pour réglementer l'apparition des gondoles. Cette recherche a pour but d'étudier le développement de la gondole et d'en découvrir l'utilisation militaire. Cependant, elle doit également tenir compte de diverses questions linguistiques, administratives, historiques et sociales qui se posent à Venise au cours de ces siècles.

This paper considers the birth and evolution of the gondola from its origins to the 1700s, when it took on its final appearance, or close to it. The study is based on written and iconographic sources. The gondola is the evolution of the *cymbula*, the flat-bottomed Roman boat that was used in the lagoons of the North Adriatic from Ravenna to Altino. The name was mentioned for the first time in the 11th century, but its shape remains unknown. Iconography shows that there was a first major transition in form after Marco Polo's return, first in a fresco by Giotto's school in 1340 in Bolzano, and then in 1370 when it can be seen depicted by Lorenzo Veneziano and Giusto de' Menabuoi. It remained unchanged until the early 1500s, represented by Carpaccio, Bellini, Mansueti and many others, including Leonardo who applied it to a mud-digging machine. A second major transformation occurred in 1509, when it was equipped with sharpened rostrums to be engaged in river battles against Ferrara and the allies of the League of Cambrai. It has been found that in the antiquity, the name 'dolphin' was given to a war machine for breaking through the hulls of enemy ships, as described by Thucydides; in addition, it was the nickname for Tyrrhenian pirates, derived from the dolphin-shaped snout of the rostrums of their ships. A third transformation occurred between the end of 1600s and early 1700s, when it took on the familiar appearance handed down to us by the paintings of Canaletto and the other Venetian Vedutists. This research considers not only the technical aspect, but also the perception handed down by literature, starting with Dante and Petrarch, and the connections with Asia suggested by Marco Polo. Since the military use of the gondola is little known, this issue was also addressed, reporting ancient literature explaining its engagement in the field, and the various war reports describing its actions. Of particular relevance was also the economic and socio-political context, in that when Venice found itself in difficulty, it had to rely on the contribution of its citizens. The Doge made edicts to convince and incite civil citizens to go raiding enemy territory by going with their own boats. This resulted in the adoption of rostrums in 1509. Another important aspect was the control of a special Magistrate against Pomp and for Public Decorum, the *Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe*, that from the 16th to the 18th centuries issued edicts to regulate the aesthetic appearance of gondolas. This research is aimed at the development of the gondola and discovering its military use. However, it had to deal with various linguistic, administrative, historical, and social issues that occurred during those centuries in Venice.

Index terms

Mots-clés : gondole, origine et transformations de la gondole, usage militaire des petits bateaux, sources historiques, arts visuels, contexte socio-politique, Moyen Âge et Renaissance Italienne

Keywords: gondola, origin and transformations of the gondola; military use of small boats, historical sources, visual arts, socio-political context, Middle Ages and Italian Renaissance, Northern Italy, Venice, Lagoon, Po and Adige Rivers, Ferrara, Adriatic Sea

Parole chiave: gondola, origine e trasformazioni della gondola, uso militare delle piccole barche, fonti storiche, arti visive, contesto socio-politico, Medioevo e Rinascimento italiano, Nord Italia, Venezia, Laguna, Fiumi Po e Adige, Ferrara, Mar Adriatico

Geographical index: Italie du Nord, Venise, Lagune, Fleuves Pô et Adige, Ferrare, Mer Adriatique

Finanziamenti: Questa ricerca è stata effettuata senza necessità di fondi, contratti o altri supporti finanziari.

Conflitto di Interessi: Si dichiara che l'autore non ha conflitti d'interessi.

Ritocco Immagini: per migliorare la leggibilità o focalizzare meglio il soggetto, molte immagini, specie quelle di bassa qualità in origine, e in particolare dei libri antichi, ove necessario sono state, ritoccate, nel senso di rifilare o isolare i particolari, correggere le distorsioni prospettiche, ritoccare esposizione, luminosità, contrasto, sbilanciamento cromatico, rimozione di macchie dai fogli, attenuazione dell'inchiostro delle scritte migrato dal lato opposto. In alcuni casi è stato necessario un restauro digitale. La maggior parte delle immagini ha richiesto qualche ora di lavoro.

Financement: Cette recherche a été réalisée sans avoir besoin de fonds, de contrats ou d'autres soutiens financiers.

Conflit d'Intérêt: On déclare que l'auteur n'a aucun conflit d'intérêts.

Retouche d'images: Pour améliorer la lisibilité ou mieux se concentrer sur le sujet, de nombreuses images, notamment celles de faible qualité à l'origine, et notamment les livres anciens, ont été retouchées là où cela était nécessaire, dans le sens de recadrage ou d'isolation de détails, de correction des distorsions de perspective, de retouche d'exposition, de luminosité, de contraste, de déséquilibre chromatique, élimination des taches sur les feuilles, atténuation de l'encre d'écriture migrée du côté opposé. Dans certains cas, une restauration numérique a été nécessaire. La plupart des images a demandé quelques heures de travail.

Funding: This research has been conducted without the need for funding, contracts or other financial support.

Conflict of Interests: It is declared that the author has no conflicts of interest.

Image Retouching: To improve readability or better focus on the subject, many images, especially those of low quality originally, and in particular of ancient books, have been retouched, in the sense of cropping, or isolating details, correcting perspective distortions, retouching exposure, brightness, contrast, chromatic imbalance, removing stains from the sheets, attenuating ink of printed characters that had migrated from the opposite side. In some cases, digital restoration was necessary. Most images required a few hours of work.

Full text

Sono grato a Dr Christophe Morhange (Università Aix-Marseille, CEREGE, e Editor di Méditerranée); a Dr Jean-Bernard Cholbi, chargé d'édition, Service Commun des Presses Universitaires d'Aix Marseille per questo numero speciale; alla Dr.ssa Alexandra Bivolarou (Università Ca' Foscari Venezia e Editorial Board di Méditerranée) e alla Prof. Daniela Cottica Coordinatrice del Dipartimento di Studi Umanistici di Ca' Foscari, Venezia, per l'invito al Convegno, al Dr Alberto Craievich, Direttore di Ca' Rezzonico, Museo del Settecento Veneziano, all'Arch. Patrizia Schenal, Venezia, nonché a quanti hanno fornito preziose informazioni, materiale per lo studio e la gentile concessione per la pubblicazione: le biblioteche digitali MiC Internet Culturale; Istituto Nazionale per la Grafica, Roma, e Dr Luca Somma; Biblioteca Nazionale Marciana e la Dr.ssa Alessia Giachery, Venezia; Fondazione Querini Stampalia Venezia; Museo Correr, Fondazione Musei Veneziani, Venezia; Battistero della Cattedrale e Ufficio Diocesano dei Beni Culturali Ecclesiastici, Padova, e il Direttore Arch. Claudio Seno e Segr. Dr.ssa Alessandra Tono; Biblioteca Universitaria Padova e la Dr.ssa Carla Lestani; Biblioteca Civica e Comune di Padova e la Dr.ssa Maria Sacilot; Biblioteca Statale del Monumento Nazionale di Santa Giustina di Padova e il Direttore Don Francesco Trolese osb; Biblioteca Statale del Monumento Nazionale di Praglia e il Direttore Don Pierangelo Massetti osb; Archivio privato dell'Abbazia di Montecassino e Biblioteca Statale del Monumento Nazionale di Montecassino e l'Archivista Don Mariano Dell'Omo osb; Biblioteca Comunale Concetto Marchesi di Battaglia Terme e la Dr.ssa Maurizia Rosada; Biblioteca Comunale di Monselice e la Direttrice Dr.ssa Pamela Ormolini; Opera di Religione della Diocesi di Ravenna e il Direttore Diacono Andrea Romagnoli; Fondazione Zeri, Bologna; Gallerie dell'Accademia di Venezia, col Direttore Dr Giulio Manieri Elia e la Dr.ssa Beatrice Marciani; Diocesi di Bolzano-Bressanone e Ufficio beni architettonici ed artistici, Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige e la Dr.ssa Elena Turner; Pinacoteca di Brera, Milano, Dr.ssa Maria Cristina Passoni e Dr Cesare Maiocchi; Dr Matteo Salamon, Salamon Gallery, Milano; Biblioteca Nacional de España, Madrid; Museu d'Art de Girona, e Dr Enric Leemans Noguier; Bibliothèque de l'Institut de France; Gallica - Bibliothèque Universitaire de France; City of Bayeux, DRAC Normandie, University of Caen Normandie, CNRS,



Ensaicæen; Paris Musées, e in particolare Paris Musée Cognacq-Jay; Petit Palais; Musée des Beaux-Arts de la Ville de Paris; Museo del Louvre, Dipartimento di Arti Grafiche, Parigi; Rijksmuseum, Amsterdam; KIK-IRPA Royal Institute for Cultural Heritage, Brussels; Leiden University Libraries, Digital Collections, Leida; Biblioteca Statale Sassone e Universitaria (SLUB), Dresda; Deutsche Fototek, Berlino; Herzog Anton Ulrich Bibliothek e Museum, Wolfenbüttel e Braunschweig; Albertina Museo di Belle Arti, Vienna; British Library, Londra; Victoria & Albert Museum, Londra; Bodleian Libraries, Università di Oxford; Denver Art Museum e la Sig.ra Elisabeth Wall, Denver, Colorado; Pierpont Morgan Library and Museum, New York; Image Collection, National Gallery of Art, Washington D.C.; Smithsonian Institution, Washington D.C.; Minneapolis Institute of Art, Minneapolis; Crocker Art Museum, E. B. Crocker Collection, Sacramento, California, Dr.ssa Caitlin Schwarz e Dr.ssa Sarah Farkas; Pexels, foto Quang-Nguyen-Vinh; www.iluoghidelsilenzio.it; Kirkenbilder.ch e il Sig. Sandro Blatter; Europeana; Wikipedia; Wikimedia; WikiArt; Gallerix; Google Books, e quanti altri citati nel testo e nelle didascalie.

1. Introduzione

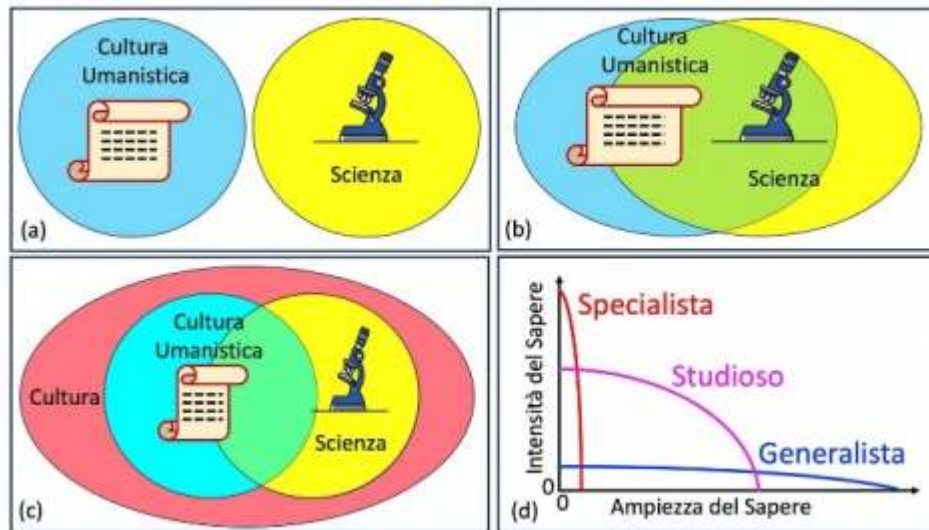
1.1 Premessa

- 1 Parafrasando Pascal, conviene iniziare con un discorso sul metodo. Chi non è familiare agli approcci che coinvolgono contemporaneamente più discipline, si pone delle domande di base, che vale la pena di affrontare subito, per poi seguire meglio questo studio.
- 2 *Che c'entra la cultura con la scienza? È fondamentale definire i due termini.*
 - i. La cultura può essere intesa in molti modi. Quello più comune e limitativo è l'insieme delle conoscenze relative a una particolare disciplina: a esempio cultura classica, letteraria, musicale, artistica..., oppure scientifica, tecnologica, industriale..., oppure ecologica, sportiva, sociologica... oppure laica, religiosa, ideologica. La prima definizione del Vocabolario Treccani (Treccani 2022) è l'insieme delle acquisizioni intellettuali di una persona ottenute mediante lo studio e l'esperienza. Il Codice dei Beni Culturali definisce come 'bene culturale' le cose che presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico [...] o quali testimonianze aventi valore di civiltà (DL 22/01/2004 N. 42, art. 2 comma 2). La storia, l'arte, la scienza, come le altre discipline hanno pari valore di civiltà, e possono integrarsi tra loro. La vera cultura non è limitata da steccati o confini, che la ridurrebbero ad un ghetto pieno di superstizioni e pregiudizi. La cultura può solo espandersi e migliorarsi, anche meditando sui propri errori del passato.
 - ii. La scienza è considerata l'insieme delle discipline fondate essenzialmente sull'osservazione, l'esperienza, il calcolo, o che hanno per oggetto la natura e gli esseri viventi, e che si avvalgono di linguaggi formalizzati (Treccani 2022). La scienza fornisce un metodo per studiare senza pregiudizi qualunque cosa, naturale o ipotetica (come la matematica astratta, la geometria multidimensionale, la cosmografia), basandosi esclusivamente sull'osservazione, o sulla logica matematica, la simulazione e il calcolo, o l'uso teorico delle conoscenze acquisite.
- 3 Cultura e scienza hanno due definizioni proprie, e sono entrambe molto ampie. Si può pensare che esista una cultura scientifica e una non-cultura di chi si rifiuta di credere alla scienza, ma forse c'è anche chi pensa il contrario. L'importante è aver chiaro che cultura e scienza sono due grandezze inclusive, non esclusive: una cultura scientifica non esclude una cultura umanistica, e vice-versa. Questo porta alla domanda successiva.
- 4 *Scienza e cultura umanistica sono due insiemi separati, o hanno delle parti in comune? È pur vero che esistono persone con grande cultura umanistica, e molto piccola cultura scientifica, o viceversa.*
- 5 In Fig. 1 sono rappresentati tre punti di vista: di chi pensa che : (a) cultura umanistica e scienza siano due mondi separati; (b) la cultura umanistica e la scienza abbiano delle parti in comune; (c) la cultura umanistica e la scienza non solo abbiano parti comune, ma



siano entrambe sottoinsiemi di un'entità più grande e pervasiva che si chiama cultura.

Fig. 1 - Concezioni diverse sulle relazioni tra cultura umanistica e scienza



(a) separazione, (b) interconnessione; (c) entrambe interconnesse e ugualmente facenti parte di una stessa cultura

6 È anche vero che esistono persone senza, o con molto limitata cultura scientifica, o umanistica, o anche senza entrambe. Si potrebbe dire che sono un po' carenti in un campo, o nell'altro, o in entrambi. Però è sbagliato pensare che scienza e cultura umanistica siano due cose per loro natura separate o incompatibili. I fatti storici, l'architettura, le arti grafiche, la musica, e altri campi tradizionalmente considerati umanistici possono anche essere affrontati con metodi scientifici innovativi. In ogni caso, le regole per il trattamento di ogni disciplina sono rigorosamente scientifiche, anche quelle in campo più squisitamente umanistico, come per esempio la storia, la paleografia, l'archeologia, ecc.

7 Stando alle etichette, è colto chi ama la cultura, è umanista chi ama le arti umane, è uno scienziato chi ama la scienza, ma in tutti questi casi 'amare' significa cercare, voler capire, e approfondire senza tregua. Quindi le definizioni s'incontrano: non può esserci uomo colto cui non interessi la scienza, né scienziato cui non interessi la cultura.

8 Sempre per chiarire i concetti, nella Fig. 1 al riquadro (d) si sono considerate alcune situazioni limite sull'intensità e l'ampiezza del sapere.

9 La curva rossa rappresenta lo Specialista monotematico che punta a sapere tutto su un campo molto ristretto di argomenti. La sua curva tende a crescere verticalmente. Sa tutto nel proprio campo, ma quasi niente degli altri. Difficilmente studiosi simili potranno interagire tra loro al di fuori del loro stesso argomento perché non avranno basi e elementi comuni per colloquiare e comprendersi.

10 La curva blu rappresenta il Generalista che punta a sapere un po' di tutto: ha un ventaglio molto ampio di argomenti, di cui conosce poco. La sua curva tende ad allargarsi orizzontalmente. Si muove in un campo vastissimo, ma molto superficialmente. Se studiosi di questo tipo uniranno le proprie forze per affrontare un qualsivoglia argomento, le conoscenze che potranno mettere insieme rimarranno sempre modeste.

11 La curva magenta rappresenta lo Studioso che cerca sempre di crescere sia verticalmente nell'approfondimento dei temi, sia orizzontalmente ampliando la base delle conoscenze. È curioso e vuole saper molto e di molte cose. La sua preparazione tende alla multidisciplinarietà. Con altri studiosi simili si potrà formare un team di persone in grado di capirsi, interagire, applicare le proprie conoscenze o di svilupparle dove necessario.

12 Per tutti: non basta una semplice etichetta di appartenenza disciplinare; i risultati sono condizionati dall'impegno di studio, dall'esperienza e dalle capacità individuali.

13 È lecito per uno studioso del mondo scientifico varcare i confini del mondo umanistico, e viceversa?

14 Porre steccati (come in Fig. 1a) va contro i principi basilari della cultura e della scienza, che aborriscono limitazioni preconcepite e tendono ad esplorare e condividere quanto possibile. Tanto il mondo scientifico che quello umanistico sono per loro natura aperti, e nuovi approcci possono portare a aspetti inesplorati e nuovi risultati. Nessuno può esser chiuso tra barriere e gelosie. Tutti i campi di ricerca possono guadagnare da chiunque li percorra seriamente, anche e soprattutto se con modi o principi diversi.



15 È certo che chi affronta un campo nuovo dovrà fare uno sforzo per capirlo ed affrontarlo, ma è del tutto normale che chi fa ricerca, sia questa scientifica o umanistica, passi l'intera vita a studiare, provare ogni ipotesi, testare, analizzare, mettere in dubbio, discutere, trarre conclusioni, e verificarle per accettarle o escluderle. Ciò significa che se si allarga il proprio campo di indagine, si deve parallelamente allargare il proprio campo di conoscenze e il proprio bagaglio scientifico-culturale. In altri termini, chi vuole vedere più in là, deve darsi da fare per acquisire quanto necessario per raggiungere lo scopo. Sono più importanti il punto d'arrivo e la strada che uno riesce a percorrere, che il punto di partenza. È importante saper cogliere qualcosa di nuovo, e chi ha occhi diversi può vedere cose diverse.

16 *Che differenza c'è tra la collaborazione tra esperti in questi due campi diversi, e quanto può arrivare a comprendere una singola persona allargando le proprie competenze?*

17 Collaborazione e integrazione delle competenze sono sempre fondamentali. Il risultato però dipende dalle condizioni iniziali, come mostrato in Fig. 1d. Se si fa una commissione di esperti di cui ognuno sa tutto della propria materia, ma ben poco di quelle dei colleghi, ognuno dirà il proprio parere, nessuno lo capirà, e non potrà esserci discussione per stabilire quale soluzione sia più adatta al contesto. L'interazione sarà migliore quanto più ognuno avrà conoscenze (almeno generali) anche nel campo degli altri colleghi. Quindi non si tratta di mettere insieme un puzzle con tante tessere isolate dove ciascuna rappresenta una competenza diversa, ma di stabilire un sinergismo tra persone che possano comprendersi, e che abbiano tutte un'idea generale del problema. Quanto più larga sarà la competenza di ogni membro, tanto migliori saranno comprensioni e risultati.

18 Avere una preparazione di base diversa, e interessi di lettura diversi, porta anche a livelli di comprensione diversa, o di aspetti diversi del testo. Specie nel periodo antico, le fonti risentono molto della cultura e della limitata conoscenza scientifica del tempo per cui i loro testi sono spesso distorti da credenze, superstizioni o mancanza di conoscenza scientifica. Uno storico può approfondire meglio certi temi, mentre la comprensione degli eventi naturalistici è migliore da parte di chi li studia professionalmente. In conclusione, storici e naturalisti possono vedere dei risvolti diversi, e interpretare con sfumature diverse. Tuttavia, il risultato finale dipende, oltre che dalla generica qualifica professionale, dall'esperienza e dalle capacità del ricercatore, e queste assumono il ruolo dominante.

19 *Che vantaggio può trarre il mondo della cultura, o quello scientifico, da un approccio multidisciplinare?*

20 La ricerca scientifica si basa sull'individuazione, raccolta e analisi di dati di qualunque natura, secondo metodi rigorosi. Questi dati possono consistere in osservazioni dirette o indirette, strumentali o meno, naturalistiche o antropiche. Tra le varie fonti esistono quelle documentarie scritte, arti grafiche e archeologiche.

21 Come primo esempio, il livello del mare (dato fisico) si trova in relazione con la banda verde lasciata dalle alghe (indicatore biologico) sui palazzi veneziani. Queste sono state riportate con precisione (metodo scientifico per verificarlo) nei quadri di Canaletto e Bellotto (arti grafiche). Dalla misura diretta sugli edifici (misura fisica) di quanto si sono spostate le alghe dal 1700 a oggi, è stato possibile ricostruire la crescita del mare in questi secoli (dato geofisico, cambiamenti climatici) (Camuffo e Sturaro 2003, 2004).

22 Inoltre, le scale dei palazzi veneziani ora sono sommerse, mentre inizialmente erano costruite per ricevere le persone che arrivavano in gondola, e il gradino più basso per essere praticabile doveva trovarsi privo d'alghe a livello dello scafo. La misura diretta della profondità di sommersione del gradino più profondo delle scale dei palazzi sul Canal Grande (misura fisica), fatta col Nucleo Sommozzatori della Polizia di Stato, assieme alla data di costruzione dei palazzi (dati storici e architettonici), ha permesso di ampliare le conoscenze della crescita del mare sino a raggiungere quasi 7 secoli. (Camuffo et al. 2017a).

23 Come ulteriore esempio, le vecchie cronache (dato da fonte scritta archivistica, in lingua latina e veneziano antico) riportano eventi climatici come il congelamento della laguna (Camuffo 1987; Camuffo et al. 2017b), o acque alte eccezionali (Camuffo 1993; Enzi e Camuffo 1995) in cui fu possibile andare in gondola in Piazza San Marco. Ricostruendo la forma e il pescaggio delle gondole antiche (da quadri e da trattati), calcolando il loro beccheggio e rollio a carico, e l'altezza dell'acqua necessaria per azionare i remi (Camuffo 2022), è stato possibile ricostruire il livello raggiunto dalle acque alte più importanti dal



medioevo a oggi (Camuffo 2023, 2024a,b).

24 In breve, guardando con occhio diverso arti grafiche e dati archivistici si sono ottenuti importanti risultati scientifici che non sarebbero mai emersi se si fosse continuato a considerare le fonti di partenza secondo il tradizionale punto di vista artistico, storico e letterario. In pratica, si è visto che il mondo della cultura offre una nuova messe di dati che sinora non è stata adeguatamente utilizzata ai fini scientifici e alla ricostruzione dei cambiamenti climatici.

25 In questi decenni di lavoro ci si è imbattuti in un certo numero di argomenti non trattati in letteratura ed è stato necessario affrontarli e chiarirli. Le risposte ottenute sono state utili alle finalità iniziali, ma hanno messo in luce anche fatti storici e aspetti poco noti e talvolta sorprendenti. Questo articolo si prefigge di comunicare delle curiosità poco note, in quanto l'essenza della scienza e della cultura sta nella condivisione della curiosità e della conoscenza.

1.2 Scopo

26 Durante precedenti lavori per lo studio dell'effetto combinato della subsidenza e della crescita del livello del mare a Venezia sono emersi certi risultati, ma anche curiosità e, naturalmente, nuovi interrogativi. In particolare, lo studio delle acque alte ha richiesto di approfondire le conoscenze sulle gondole antiche. In letteratura le informazioni storiche di base sulle origini e sulle cronache più antiche sono state affrontate da vari autori (in particolare Sansovino 1581; Du Cange 1718; Gallicciolli 1795; Casoni 1847; Cappelletti 1850) analizzando i documenti esistenti, e successivamente non sono emerse novità. Un limite di queste conoscenze sta nel fatto che agli antichi cronisti non ritennero importante spiegare la forma della gondola, e quando e perché questa cambiò nel corso del tempo. Benché esistano vari lavori anche accurati sulla storia e sulla tecnologia delle gondole (Cargasacchi Neve 1979; Pergolis e Pizzarello 1999; Penzo 2000, 2016; Marzo Magno 2011; Munerotto 2021) certi aspetti, specie alle origini, rimangono oscuri. Inoltre, questi lavori procedono con risoluzione a gradini, uno per secolo. Ma è importante anche sapere da quando? Sempre dall'inizio di ogni secolo? Inoltre, qual è la forma della gondola più antica che conosciamo? Se non ce lo dice la letteratura, possiamo trovarla in antiche miniature, stampe o dipinti? Esistono disegni e stampe di antichi incisori non veneziani. Fino a che punto sono attendibili? Le immagini note più antiche delle gondole risalgono ai quadri di Vittore Carpaccio, Gentile Bellini e Giovanni Mansueti (fine 1400-primi 1500). In genere l'ultimo decennio del XV secolo fa la parte de leone nei testi, se si eccettua il ventaglio più ampio e ricco in Munerotto (2021). È lecito considerare questo decennio rappresentativo anche dei 90 anni che lo precedettero? E prima del 1400, non si sa proprio nulla?

27 In un lavoro precedente (Camuffo 2022) si era cercato di risalire nel tempo. Il disegno di gondola più antico allora trovato fu Muffel (1467 ca) nel Manoscritto Egerton N.1900. Purtroppo l'autore viveva in Germania e non aveva mai visto né Venezia né le sue gondole, sicché riportava immagini datate da racconti dei viaggiatori che incontrava. La prima vera rappresentazione trovata, molto stilizzata, risaliva a Werner Rolewinck (1479). Si sono continuate le ricerche per colmare quanto più possibile questa lacuna conoscitiva, cercando di dare una forma all'antica gondola di cui attualmente si conosce soltanto che esisteva, e che aveva un nome.

28 Data l'indubbia somiglianza tra la gondola e le piccole barche usate negli acquitrini in Cina e Indocina, un altro punto che richiedeva approfondimenti era il tema delle relazioni tra Venezia e Asia, e in particolare il ruolo di Marco Polo che fu ambasciatore dell'Occidente in Oriente, e viceversa. Si tratta di un argomento che merita la dovuta attenzione.

29 In letteratura non era nota la forma della gondola durante la sua prima evoluzione, e quando avvenne la transizione dalla snella barchetta e arcuata dipinta da Carpaccio, Bellini e Mansueti a quella con i rostri di cui si conoscono immagini solo a partire dalla fine XVI secolo. Cercando di dare una ragione e una data più precisa alla transizione, si era trovato che il motivo più plausibile era di rendere le gondole, come gli altri piccoli legni, più rispondenti alle necessità belliche, in particolare sull'Adige e sul Po, che ebbero il momento cruciale nel 1509 contro la Lega di Cambrai. Questo argomento destò molto interesse, e in particolare l'uso militare di una barchetta che è universalmente



considerata simbolo di romanticismo, svago e turismo.

30 Lo scopo di questo lavoro è di indagare e avanzare le conoscenze nei punti sopra elencati, cercando e documentando:

1. lo sviluppo della gondola alle sue origini, per dare una forma all'antica gondola di cui non si sa nulla;
2. una data approssimativa di quando avvenne la transizione dall'antica barchetta romana a gondola veneziana; inoltre, confermare o rivedere le date delle trasformazioni successive;
3. se personaggi come Marco Polo e Leonardo da Vinci poterono dare utili suggerimenti;
4. l'uso bellico delle piccole barche lagunari, e in particolare della gondola, riportando le fonti che ne attestano teoria e uso in campo;
5. i decreti della *Serenissima* sulle razzie e sulle gondole.
6. la percezione (esperienza e sensazione) che di questa barchetta si ebbe nel corso dei secoli.

31 In questo contesto è stato necessario raggiungere un'altra meta: chiarire il significato di alcuni termini (come *angheridie*, *barbota*, *ganzerra*, *redegarde*) che venivano riferiti a certi tipi di barche, perché poco noti, o trovati in letteratura in modi non congrui alla documentazione analizzata.

1.3 Piano del lavoro

32 Questo lavoro si basa sull'analisi integrata di fonti scritte e grafiche. Si sono raccolte le fonti scritte per documentare lo sviluppo della gondola e la percezione che ne ebbero i contemporanei, sulla base della letteratura e degli eventi storici. Tra la documentazione delle origini viene considerato il possibile ruolo di Marco Polo nel portare a Venezia utili conoscenze e usanze asiatiche.

33 Parallelamente, per associare una forma alla gondola, si sono cercate ed analizzate le arti grafiche: miniature su manoscritti, antifonari, dipinti murali, su tela o predella, illustrazioni di incunabuli e libri a stampa. Queste rappresentazioni permettono anche di fissare meglio le date, o intervalli di tempo, in cui sono avvenute le trasformazioni tra i vari tipi di gondola.

34 Poiché è poco noto l'uso militare che fu fatto della gondola, si sono considerati alcuni aspetti diversi: esempi di poemetti epici, trattati militari sull'uso strategico delle piccole barche, resoconti di battaglie specie in acque lagunari o fluviali in cui l'uso specifico delle gondole, o di altri legni leggeri, è stato fondamentale.

35 Si sono anche considerate le potenziali influenze e analogie con le opere di Leonardo da Vinci.

36 Si è inquadrato il periodo storico, con i problemi economici e politici che hanno influenzato la trasformazione delle gondole e l'applicazione dei rostri in quanto la storia della gondola e la storia di Venezia sono strettamente interconnesse.

37 Si è cercata la documentazione degli editti che per tutelare le casse esauste dello Stato imposero prima che i cittadini partecipassero alla guerra fluviale contro Ferrara, e successivamente, in tempo di pace, imposero il controllo dell'aspetto estetico per ridurre il costo delle gondole.

38 Il testo riporta le fonti scritte in originale e tradotte dal latino o dal veneziano arcaico, o con note integrative che ne facilitino la comprensione.

39 Termini tecnici, tipi di imbarcazioni e altri aspetti a latere, specie dalle origini al XVI secolo, sono riportati nell'Appendice (§12.1, §12.2 e §12.3) o in note.

1.4 Lingua, trasposizione del testo in caratteri moderni, conversione di unità di misura

40 **Lingua.** Sino al XVI secolo, a Venezia si usavano tre lingue: la dotta per eccellenza era il latino, preferita da ambasciatori, magistrati o studiosi; la seconda lingua dotta era l'italiano, importante per chi doveva leggere o scrivere libri non limitati a Venezia, o



avere rapporti commerciali con altre regioni in Italia; la lingua madre usata dal popolo, e anche dai nobili e dal Doge stesso, era il veneziano. L'uso corrente era di mescolare le tre, anche nell'ambito della stessa frase. Dante si sentì molto offeso quando nel 1321 andò a Venezia come ambasciatore dopo essersi preparato un bel discorso in latino, e al Consiglio gli chiesero di lasciar perdere il latino e parlare in italiano a vantaggio di tutti (Selvatico 1870).

41 Secondo il dizionario Treccani, il *dialetto* è un sistema linguistico di ambito geografico o culturale che non ha autonomia o prestigio rispetto alla lingua nazionale. Il veneziano non era una corruzione locale dell'italiano, ma una lingua derivata dal latino, come avvenne per il toscano. L'origine diretta dal latino traspare da molte parole che hanno mantenuto il significato originario latino, mentre questo è cambiato in italiano. Per esempio, il latino *'per hoc'* (per questo) nel veneto antico si è trasformato in *'però'* (congiunzione conclusiva che significa *'perciò'*) mantenendo la stessa assonanza e significato che in latino. Invece, in italiano *'per hoc'* si traduce con la congiunzione conclusiva *'perciò'*, mentre *'però'* ha assunto significato avversativo. In altri termini, il veneziano aveva molte parole formalmente uguali all'italiano, ma usate in senso conservativo, mantenendo il significato etimologico. Per esempio nel veneziano del Cinquecento *'divertire'* significa cambiare direzione, come il letto a un fiume; *'decollare'* sta per decapitare; *'degolà'* (in forma aulica *'sgolato'*) per decapitato; *'fortuna'* per tempesta; *'grave'* per pesante; *'istrutto'* o *'istruito'* sempre participio passato di *istruire*, per fornito, mentre chi è istruito si dice *'ammaestrato'* in quanto ha seguito un maestro; *'sferrare'* per togliere un ferro; *'avanzare'* per superare; *'scorrere'* per fare scorriere. Oppure possono crearsi strane assonanze più o meno casuali, per esempio *'barone'* è uno che bara; *'baronie'* falsità; *'dito'* significa motto, discorso, mentre il dito si chiama *'deo'*. Inoltre, il veneziano mutuò varie parole dai paesi frequentati col commercio.

42 Parallelamente all'italiano, il veneto ha dizionari e grammatiche proprie; è usato in forma parlata, ma anche scritta sia con letteratura propria che negli atti ufficiali della *Serenissima* Repubblica, in leggi e rapporti internazionali; fu lingua franca nel Mediterraneo orientale, anche per trattati ufficiali (Baglioni 2019), e adottato nella marina dell'Impero austro-ungarico (Petacco 2011; Formenti et al. 2024). Va riconosciuto però che questa scelta fu obbligata perché gli equipaggi della flotta austro-ungarica, la *Österreichische-Venezianische Kriegsmarine*, era costituita da ex sudditi della *Serenissima*, le uniche persone dell'Impero con pratica di mare, e che parlavano solo il veneziano (Patricelli 2018).

43 Nel 1500, in pieno rinascimento, Pietro Bembo consigliò che anche Venezia seguisse il bell'esempio di Dante, Petrarca e Boccaccio, e che l'italiano - toscano divenisse la seconda, e più diffusa lingua dotta (Bembo 1525). In seguito il latino fu gradualmente abbandonato, l'italiano divenne la lingua scritta, ma la lingua parlata dal popolo, anche nei ceti più colti e raffinati rimase il veneziano, come nelle commedie di Carlo Goldoni.

44 Le cose stanno ora cambiando. La *Serenissima* cadde nel 1789; nel 1866 si raggiunse l'unità d'Italia e il veneto continuò ad essere usato dalla popolazione, ma non fu più lingua di Stato. Con i mass-media e la globalizzazione in atto la lingua si va alterando e l'uso sta recedendo, specie nei giovani. Oggi è difficile dare una definizione precisa: il veneto nacque come lingua, assunse antiche terminologie di cui alcune con significato diverso rispetto all'italiano, divenute oggi incomprensibili ai più. Forse ora il veneto sta cambiando funzione, e divenendo un dialetto.

45 Che a un esterno i documenti veneziani apparissero come un miscuglio di lingue, ecco un quadro eloquente:

«A Venezia, il dialetto si compenetra nel Governo; esso diviene la lingua ufficiale; la lingua della diplomazia; è usato nelle arringhe, nei dispacci, nelle leggi; la *Serenissima* faceva incidere nel marmo i propri decreti compilati in veneziano, il quale era adoperato persino nelle più solenni ambasciate. Scorrendo gli atti ufficiali antichi trovi il veneziano mescolato all'italiano e al latino; nei monumentali *Diarii* di Marino Sanuto (Marin Sanudo in veneziano) tale miscela salta agli occhi di chi li consulta; ma le *Mariègole*, ch'erano i miniatissimi statuti delle corporazioni d'arti e degli istituti pii, si scrivevano in veneziano schietto, come quelle del 1260-61 edite negli Atti dell'Istituto Veneto (annata 1869-70) per cura di Bartolomeo Cecchetti; il che non solo prova come in quel tempo il vernacolo fosse bell'e formato, ma eziandio come negli atti di carattere popolare si scrivesse il puro veneziano, cioè il linguaggio del popolo, lasciando ai colti estensori d'atti di carattere aulico il piacere di usar parole Italiane e della lingua Latina, la lingua dotta dominatrice». (Barbiera 1886).



46 I documenti veneziani antichi non sono sempre di facile lettura, nemmeno per i veneti di oggi. Pertanto, nel seguito le citazioni più complesse verranno riportate su due colonne: la prima con il testo in originale (latino o linguaggio arcaico); la seconda con la traduzione/trasposizione in italiano. Nel caso di citazioni in veneziano più comprensibile, queste verranno riportate con la semplice aggiunta di note o termini esplicativi in parentesi quadre []. Nel caso il testo sia costellato da lunghissime frasi altisonanti con tante parole per apparire forbito, ma con contenuto esiguo, si è semplicemente dato il riassunto. Le parentesi quadre [] sono utilizzate anche per l'integrazione di parole mancanti o per valori in unità moderne.

47 Salvo indicazioni diverse, la traduzione dei passi in latino, italiano arcaico, veneziano, francese e inglese è stata curata dall'autore.

48 **Caratteri tipografici e note paleografiche.** Venezia fu tra le prime città europee fuori dalla Germania ad adottare la stampa a caratteri mobili, sicché dalla seconda metà del XV secolo fiorirono molte tipografie che continuavano ad usare lo stile, le contrazioni e le abbreviazioni dei manoscritti. Poiché molti lettori (specie i Veneti) saranno interessati al linguaggio originario, ma avranno scarsa familiarità con la paleografia dei manoscritti, degli incunaboli e delle vecchie edizioni, per i testi riportati è stata applicata la trasformazione di alcuni caratteri, o si sono sciolte contrazioni e abbreviazioni, per facilitare la lettura rendendola secondo l'uso moderno.

49 Allo scopo si sono sviluppate le abbreviazioni e i segni diacritici, per esempio aggiungendo la m o la n indicate da tilde (~) o da altri segni (esempio punto, dieresi ¨ o accento circonflesso ^) su vocale; si sono convertiti quando dovuto *f*→*s*, *ff*→*ss*, *fs*→*ss*, *ß*→*ss*, *u*→*v*, *v*→*u*, *p*→*per*, *p* →*più*, *p* → *pro*, *q*→*que* e così via. Per chiarezza si riportano alcuni esempi di parole in grafia originale e trasformata: *ãfa*/ansa; *ãdaffe*/andasse; *cõcerti*/concerti; *cõune*/comune; *sõ*/sono; *hauere*/avere; *hauto*/avuto; *feno*/seno; *feruus*/servus; *fouête*/sovente; *fubita*/subita; *fpefa*/spesa; *fpatiofo*/spazioso; *defenfori*/difensori; *nõa*/nona; *noua*/nuova; *uēti*/venti; *uēiffe*/venisse; *poſſibile*/possibile; *poſibile*/possibile; *andãdo*/andando; *cafa fua*/casa sua; *ftãno*/stanno; *ftãdou*/standovi; *p*/per; *pfe*/perse; *pfone*/persone; *pfetto*/perfetto; *pprio*/proprio; *qll*e/quelle; *qstiõe*/questione; *ũa*/una, *uinti*/venti; *vdẽdo*/udendo; *vfcua*/usciva. L'antica editoria intendeva riprodurre i manoscritti e il loro stile, per cui utilizzava anche altri simboli e glifi che non si sono potuti mostrare come esempi perché non disponibili tra i font e i caratteri speciali del computer. Nel testo si è aggiunto qualche accento ma si sono lasciate alcune grafie ovvie tipo *Venetia*, *Venexia*, *Vinegia*, *Vinessia* o simili.

50 Questa modernizzazione dei caratteri di stampa è stata fatta allo scopo di facilitare la lettura e permettere a tutti di confrontare il contesto originale. Chi fosse invece interessato al testo autentico trova il riferimento bibliografico e per molte indicazioni paleografiche può avvalersi del Dizionario di Cappelli (1929). Quando possibile, l'indagine è stata basata sulle fonti più antiche, e quando si sono dovuti riprodurre in citazione passi di testo, o immagini, si è data preferenza a fonti e archivi liberi da vincoli gravosi, come diritti d'autore o concessioni d'utilizzo. I principali riferimenti usati sono riportati nella Tabella 1 in Appendice §12.1.

51 L'interpunzione è stata generalmente lasciata, compreso il punto che segue ogni numero, ma talvolta è stato necessario aggiornarla.

52 Quando si è citato un manoscritto numerato per fogli o carte con il testo scritto sull'uno e sull'altro dei due lati, la citazione è stata fatta rispettando l'uso originale dei manoscritti con *r* per *recto* (fronte) e *v* *verso* (retro); si è mantenuto l'uso di numerare il foglio per il fronte, e con asterisco * per il retro quando fu così usato (esempio *Diarii* del Sanuto della Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia).

53 La ricerca è stata estesa su tutta la letteratura digitalizzata, cosa non sempre facile a motivo della stampa degradata dal tempo o per i caratteri speciali, le contrazioni, le abbreviazioni o le varianti usate che fanno fallire la trasformazione OCR (Optical Character Recognition, la tecnologia che riconosce e trasforma il testo in immagini o scansioni in documenti editabili), e di conseguenza il corretto riconoscimento delle parole: per esempio la scrittura '*gõdola*' o '*gödola*' non viene identificata come 'gondola'.

54 **Conversione unità di misura.** Nel testo si sono riportate le varie indicazioni metrologiche in originale (*piedi*, *onze* ecc.) e trasformate nel sistema metrico. Le antiche misure di lunghezza, capacità e peso erano basate su dati antropometrici (come il piede veneziano) o altre unità fissate dal Doge. I testi usati per la conversione dalle unità di



misura antiche al sistema metrico decimale sono riportati nella Tabella 1 in Appendice §12.1. Quando non è specificato a che piede il testo si riferisca, si è tenuto quello veneziano, specificandolo.

55 Prima della caduta della Serenissima (avvenuta il 12 maggio 1797), tutte le unità, comprese quelle di tempo, vanno considerate a parte. Il calendario era *More Veneto* (MV) (Cappelli 1983). Per la data occorre tener presente che il calendario veneziano partiva dal 1 di marzo, per cui i giorni di gennaio e febbraio dell'anno solare in corso apparivano datati secondo l'anno solare precedente: per esempio il 15 febbraio 1550 (MV) significa 15 febbraio 1551 secondo il calendario usuale.

56 Per l'ora del giorno veniva usato l'*Orologio all'Italiana*, che partiva dal tramonto (quando il disco solare scompare sotto la linea dell'orizzonte) o dal crepuscolo (il primo buio). In tutta Italia, l'uso medievale era quello di far morire il giorno col tramonto, cui doveva seguire immediatamente il nuovo giorno, che nasceva di notte. Con questo sistema, l'orario del levar del Sole e del mezzogiorno cambiavano ogni giorno, mentre rimaneva fisso il tramonto $h\ 24 = 0$, l'ora in cui tutti erano tornati a casa e potevano cenare. La gente si svegliava con la prima luce al canto del gallo e andava subito a lavorare. Mezzogiorno era noto dalla posizione del Sole, a Sud, e con l'ombra più corta. Quando il Sole si abbassava troppo era ora di smettere di lavorare e tornare a casa per rientrare con l'ultima luce. Le ore 2 di notte erano in realtà 2 ore dopo il tramonto. Le varie ore erano scandite dai tocchi delle campane, per cui venivano chiamate anche '*ore canoniche*'. Si passò con molta fatica al sistema attuale da mezzanotte, imposto dai Francesi nel 1797 che allora veniva chiamato '*ora all'Oltralpe*' o '*ora alla Francese*'. Per trasformare le ore dal sistema all'Italiana a quello attuale è stato necessario calcolare la declinazione del Sole per il giorno in questione, l'ora del tramonto nella località interessata (che varia con la latitudine e la longitudine) e da questa passare all'ora del Tempo Medio dell'Europa Centrale (TMEC). La metodologia, e i valori corrispondenti a Venezia sono illustrati in Camuffo et al. (2021).

2. La testimonianza delle fonti scritte: nascita ed evoluzione della gondola

2.1 Venezia antica

57 Venezia si sviluppò all'interno della laguna (Fig. 2) perché questa garantiva una grande sicurezza contro predoni o incursioni nemiche. I nemici potevano arrivare per terra sino ai bordi della laguna, ma non potevano penetrarvi perché trovavano un'alternanza di acque basse e acque profonde. Venezia era troppo lontana dalla costa per arrivarvi costruendo un ponte di terra e zattere. I nemici non potevano raggiungerla nemmeno con le navi con cui erano arrivati, perché o queste s'incagliavano nei bassi fondali, variabili con le maree o i depositi di fango, o erano costrette a seguire i meandri degli alvei esistenti con destinazione incerta. Chi arrivava dal mare doveva fermarsi sulla lingua costiera; una volta imboccate le bocche di porto non sapeva come proseguire e rimaneva impigliato nelle secche. Chi non era del luogo si disorientava su quella distesa d'acqua, torbida e apparentemente sempre uguale al riflesso del cielo in superficie, ma piena di differenze e tranelli nel fondo.

Fig. 2a - Mappa di Venezia e della sua laguna nel 1500





Venezia, attorniata dalla laguna, a sinistra dalla terraferma e a destra dalle isole che la separano dal mare. Mappa di Benedetto Bordone (1534). Il porto di Lido è indicato come "Duo Castelli".

CC-BY-NC-SA4.0.

58 Il porto dei Due Castelli, chiamato per antonomasia "Li Dò" ["i due"] e corrotto in "Lido", si trova in linea d'aria a soli 5 km dal Palazzo Ducale, ma il fondale della bocca di porto era basso e cambiava ad ogni burrasca per cui era necessaria una guida di porto sempre aggiornata per non arenarsi. Il porto dei Due Castelli è visibile nella 'Veduta di Venezia' (Fig. 2b) di Erhard Reuwich, che dà un'immagine della città e dei suoi porti, con navi e gondole, in movimento o ormeggiate. Da questa immagine, appare chiaramente che la gondola era la barca di Venezia. La laguna era grande, mostrava un'ampia superficie ma non il fondale, e le gondole erano adatte per navigare anche in acque poco profonde. Reuwich era originario di Utrecht ma accompagnò Bernhard von Breydenbach nel suo pellegrinaggio in Terra Santa, e illustrò il libro 'Sanctae peregrinationes' (Breydenbach 1486) in cui figura una importante veduta di Venezia su cui si tornerà più avanti. In questo viaggio ebbero modo di fermarsi a lungo a Venezia in attesa di imbarcarsi, cogliendo l'occasione di rappresentare la città e la sua flotta riproducendo con attenzione edifici e imbarcazioni.

Fig. 2b - I porti di Venezia nel 1486



59 La difficile situazione, e l'ambiente ostile che la laguna creava, furono considerati un baluardo ideale dai Veneziani. Si installarono al centro della laguna perché costituiva una cinta naturale di difesa più efficace di mura e bastioni (Calimani 2019). La distanza dalla terraferma o dal mare era troppo grande perché la città potesse essere raggiunta da lanci di frecce, archibugi o cannonate. Il normale flusso di marea teneva salubre l'ambiente, ripulendo la città dagli scarichi fognari urbani e rimuovendo le larve di zanzare per cui non esisteva la malaria. L'ecosistema naturale permetteva la sussistenza in qualunque assedio perché non intaccava la pesca né le colture locali sugli isolotti; l'acqua dolce veniva approvvigionata dai fiumi, ma in ogni caso anche l'acqua piovana veniva raccolta in cisterne, i cosiddetti 'pozzi'. I Veneziani capirono questi vantaggi, cercarono di adattarsi all'ambiente, ma anche di intervenire sull'ambiente con lavori di vario tipo per rendere sempre migliore la propria situazione, o fronteggiare le sfide che man mano si presentavano. Tra i lavori principali spostarono i fiumi che entravano in laguna, e rinforzarono i *Murazzi* e le difese dal mare.

60 I Veneziani realizzarono vari tipi di barca che rispondessero alle loro esigenze all'interno della laguna e in ambito fluviale, e che potessero tenere anche il mare se non troppo mosso. La prima e più popolare fu indubbiamente la gondola. Le informazioni disponibili sono di tipo scritto e grafico. Dalla letteratura si sa dove e quando le prime gondole furono citate, ma dalle citazioni non si può capire che forma e dimensioni avessero.

2.2 La testimonianza di Cassiodoro (VI secolo)

61 Venezia si formò con popolazioni locali di cultura romana (Padova, Altino e Aquileia erano città Romane o romanizzate), che usavano imbarcazioni tradizionali romane. Per il commercio in mare si fecero navi di forma e stazza adeguate, incluse grosse navi onerarie a vela. Secondo la tradizione romana, per la guerra si usavano agili navi rostrate a remi, ma per la popolazione, per la vita di ogni giorno, e gli spostamenti all'interno della laguna, servivano delle barche piccole, agevoli e poco costose.

62 Una testimonianza fondamentale risale al VI secolo, da parte di Cassiodoro che, nella sua raccolta di lettere (*Epistulae*) scrivendo nel 537 o 538 ai Tribuni Veneziani per chiedere un appoggio navale a nome del re Teodorico, dà il seguente contesto (Cappelletti 1850):

Testo originale	Traduzione
<p>«Tribunis maritimum senator PPO.</p> <p>Data pridem iussione censuimus ut Histria vini, olei vel tritici species, quarum praesenti anno copia indulta perfruitur, ad Ravennatem feliciter dirigeret mansionem. sed vos, qui numerosa <i>navigia</i> in eius confinio possidetis, pari devotionis gratia providete, ut quod illa parata est tradere, vos studeatis sub celeritate portare. similis erit quippe utrisque gratia perfectionis, quando unum ex his dissociatum impleri non permittit effectum. estote ergo promptissimi ad vicina, qui saepe spatia transmittitis infinita.</p> <p>Per hospitia quodammodo vestra discurritis, qui per patriam navigatis. accedit etiam commodis vestris, quod vobis aliud iter aperitur perpetua securitate tranquillum. nam cum ventis saevientibus mare fuerit clausum, via vobis panditur per amoenissima fluviorum. <i>carinae</i> vestrae flatus asperos non pavescunt: terram cum summa felicitate contingunt et perire nesciunt, quae frequenter inpingunt.</p> <p>Putantur eminus quasi per prata ferri, cum eorum contingit alveum non videri. tractae</p>	<p>Il senatore Prefetto Pretorio ai Tribuni Marittimi.</p> <p>Come già stabilito, ho deciso che vino, olio o frumento prodotti in Istria con grande abbondanza quest'anno, vengano trasportati con buon esito alla sede di Ravenna. Ma voi, che avete in quei dintorni gran numero di <i>navigli</i>, con eguale cortese impegno e sollecitudine provvedete a trasportare quanto essa ha a pronta consegna. Queste cose sono alla base del successo; perché senza aiuto scambievolmente non si può raggiungere lo scopo. Siate dunque pronti a navigare in queste vostre acque, dato che sovente scorrete veleggiando immensi spazi di mare aperto.</p> <p>Siete in certo modo nel vostro territorio, voi, che navigate nel mare di casa vostra. Al che si aggiunge, che avete un cammino tranquillo, senza dover temere nulla. Quando i venti di burrasca vi impediscono di navigare, avete la possibilità di andare per fiumi molto comodi: le vostre <i>chiglie</i> non temono le burrasche, toccano terra [costa/fondale] con grandissima facilità senza subire danni e non si rovinano, anche se urtano frequentemente.</p> <p>Osservandole da lontano e non vedendosene l'alveo [dei fiumi], si direbbe che <i>sdruciolano sui prati</i>.</p>



funibus ambulant, quae stare rudentibus consuerunt et condicione mutata pedibus iuvant homines *naves* suas: *vectrices* sine labore trahunt et pro pavore velorum utuntur passu prosperiore nautarum».
(Cassiodoro, *Variae, Epistulae*, Liber XII, 24, 48*, a. 357/358).

Procedono tirate da funi, invece che rimaner ferme; e, *invertendo i ruoli, sono gli uomini a piedi che aiutano le barche a avanzare: le tirano cariche senza fatica, e invece delle vele utilizzano le gambe dei marinai.*

63 L'immagine di queste barche che scivolano in ambiente fluviale e palustre, su acque basse, pantano, nei fiumi con poca acqua dove possono essere trainate a braccia dai barcaioli, o con funi avanzando lungo le rive, e infine l'idea che potrebbero essere usate come slitte sull'erba, non lascia dubbi che già ai tempi di Teodorico le gondole avevano il fondo piatto. A questo contribuisce la sottolineatura che *chiglie* resistono a onde violente, ma anche a urti contro la costa e i bassi fondali.

64 Inoltre, Cassiodoro dà un quadro preciso di quanto queste barche fossero vitali per il sostentamento dei Veneziani, basato sulla pesca e il lavoro nelle saline, nonché di quanto fossero di uso popolare, e diffuse, tanto che ognuno aveva la propria barchetta legata alla porta di casa, in luogo dell'asinello che si usava in terraferma:

«Habitatoribus igitur una copia est, ut solis piscibus expleantur. paupertas ibi cum divitibus sub aequalitate convivit. unus cibus omnes reficit, habitatio similis universa concludit, nesciunt de penatibus invidere et sub hac mensura degentes evadunt vitium, cui mundum esse constat obnoxium.
In salinis autem exercendis tota contentio est: pro aratris, pro falcibus cylindros volvitis: inde vobis fructus omnis enascitur, quando in ipsis et quae non facitis possidetis. moneta illic quodammodo percutitur victualis. arti vestrae omnis fluctus addictus est. potest aurum aliquis minus quaerere, nemo est qui salem non desideret invenire, merito, quando isti debet omnis cibus quod potest esse gratissimus.
Proinde *naves*, quas more animalium vestris parietibus illigatis, diligenti cura reficite». (Cassiodoro, *Variae, Epistulae*, Liber XII, 24, 48*, a. 357/358).

Per tutti gli abitanti vi è una sola cosa, e abbondante: *basta la pesca per nutrire tutti*. Qui il povero è uguale al ricco: un solo cibo è in comune a tutti, tutti hanno uno stesso tipo di abitazione. Non conoscono invidie per la casa e la moderazione li preserva da quel vizio a cui va il mondo generalmente soggetto.

Il vostro grande impegno sta nel *lavorare le saline*; invece di aratri e di falci voi fate girare dei rulli. Da questo nascono i vostri frutti, perché così potete comprare ciò che non avete. Qui si conia, per così dire, una moneta alimentare, e dall'arte vostra traete ogni vantaggio. Si può far a meno dell'oro, ma non del sale; perché con esso può aver condimento qualunque cibo.

Parimenti, voi *usate ogni cura a riparare i vostri navigli, che a guisa di animali tenete legati alle mura delle vostre case*.

65 È da notare che in questa lettera Cassiodoro non usa un unico termine per i natanti, ma tre sinonimi: '*navigia*', '*carinae*', e '*naves*', senza apparenti distinzioni quando chiede delle navi da carico per il trasporto di vino e olio, o quando vuole complimentarsi per la flotta da alto mare, o per l'insieme di barchette popolari per la vita in laguna. Non usa il nome '*gondola*' molto probabilmente perché nel VI secolo non era ancora nato o consolidato. Si tenga presente che l'invasione di Attila fu nel 452 e Cassiodoro scrisse questa lettera appena 70 anni dopo.

2.3 Le prime citazioni esplicite della gondola (XI-XIII secolo)

66 All'inizio del millennio si trova il nome, ma non si conosce la forma. Come riporta du Cange (1718) nel *Glossarium Mediae et Infimae Latinitatis*, il nome *gondola* appare per la prima volta in un editto del 1094 del Doge Vitale Falier il quale comunica agli abitanti di Loreo (in prossimità del delta del Po) che non erano tenuti al vincolo di tributi come i servi della gleba, ma che erano liberi cittadini del nuovo ducato (più esattamente 'dogato') che si andava formando. In ogni caso, avrebbe accettato volentieri omaggi spontanei:

«Gundulam vero nullam, nisi libera voluntate vestra nobis facturi estis». (Falier, *Pacta* II, 29-30).

Non è dovuta [da parte vostra] nessuna gondola, a meno che non siate voi a volerlo liberamente.

67 Il testo completo del patto si trova nella raccolta critica di Minotto (1873). Il problema è che la fonte non riporta alcun dettaglio sulla gondola, quante persone portasse o altro.

68 La successiva e più importante citazione della gondola si trova nel *Cronichon Venetum* vulgo *Altinate* (1210 ca). In un patto tra il Doge Paoluccio Anafesto ed Elia, patriarca metropolitano di Grado, si stabilisce che Elia poteva cavalcare, cacciare e pescare in laguna, nel territorio tra Piave e Livenza, e i cittadini veneziani gli dovevano onore e



tributi. Il testo è riportato per esteso in nota¹. In questo contesto conviene discutere solo la controversa frase cruciale

«et ipsi parati et recepta sive *gundulis* et *angaridiis*, sicut Domino Duci faciunt omnes Caprulenses et Equilegenses, omnemque honorationem, sic fiat Domino Metropolitano Patriarcha Gradensi». (*Cronichon Venetum* vulgo *Altinate*, Libro III).

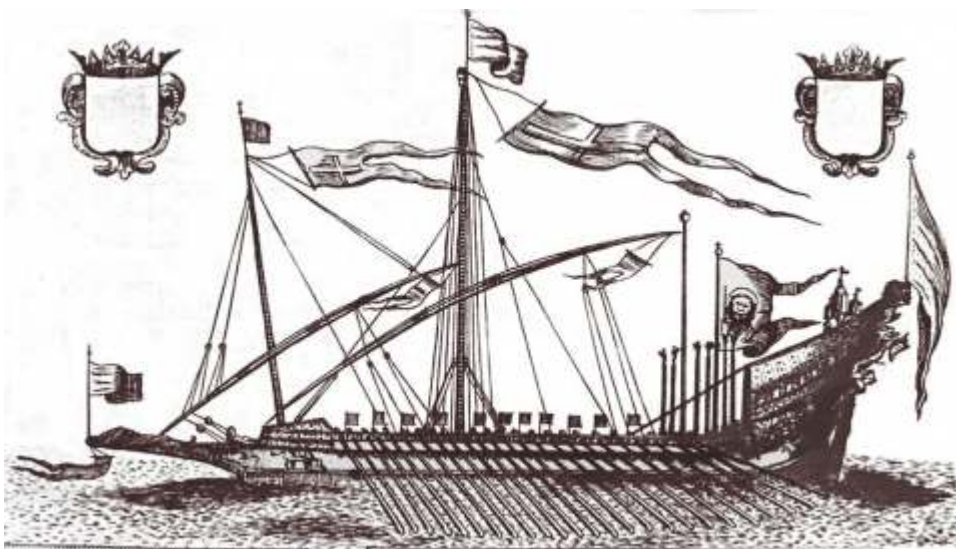
[Gli abitanti di questa zona lagunare] devono essere pronti a ricevere il patriarca di Grado, riservando a lui (il *Domino Metropolitano* di Grado), come al Doge veneziano (*Domino Duci*) ogni onore con *gondole* e '*angaridie*'.

69 Il primo problema è chiarire cosa significhi esattamente '*angaridie*'. Era d'uso andare incontro e scortare con ali di barche i personaggi illustri per rendere loro riverenza, e di questo si conoscono molti esempi², dove nelle gondole stanno autorità primarie e secondarie, le varie congregazioni di lavoratori, e la massa di popolo acclamante.

70 Come è discusso in Appendice §12.3, il termine '*angaridie*' era stato interpretato da alcuni Autori come un tipo non ben determinato di barca pesante, che in questo caso si affiancava alle gondole. Non è chiaro però perché vengono citati questi due tipi di barca. Le gondole potrebbero sembrare ovvie in quanto barca diffusa, ma perché citare anche una barca poco nota di cui si sono perse le tracce? Riconsiderando il problema (in Appendice §12.3), e guardando in che contesto il termine '*angaridie*' è apparso nella letteratura medievale, veneziana e non, si è concluso che stia per *angherie*, *tributi feudali*, e la frase intera significa che i Veneziani erano tenuti ad andare a rendere onore ai due personaggi citati, andandoli a riverire con le loro gondole cariche dei tributi dovuti. Se questa interpretazione è corretta, si stabilisce che la gondola è l'unica barca che il Doge cita nel *Cronichon Venetum*, e rappresenta per antonomasia l'imbarcazione più diffusa e usata dai cittadini nella loro vita pratica e nei loro obblighi sociali.

71 Similmente, a partire dalla letteratura medievale, si trova spesso menzionato un altro tipo di vascello, la '*redeguarda*' che ha la caratteristica di essere grosso, da fiume, quindi con fondo piatto, e che contiene macchine belliche o altre cose non ben classificate. Come discusso in Appendice §12.3, il termine era stato interpretato da alcuni Autori come un qualche tipo non ben determinato di barca grande di supporto. Riconsiderando il problema, si è concluso che il nome non stia per indicare un tipo di vascello specifico, ma uno che si trova in una determinata posizione, o con una determinata funzione: cioè i vascelli che nei vari casi sono messi 'in retroguardia', in coda alla formazione, per lasciare campo libero alle navi più mobili e veloci d'attacco, come le *galee* (o *galere*, *galie*) *sottili* (Fig. 3). Le barche pesanti con macchine lanciasassi, torri, argani, palizzate protettive, materiale di supporto, salmerie e altro, rimanevano alle spalle delle formazioni d'attacco e potevano essere indicate genericamente con questo nome che significa 'in retroguardia'.

Fig. 3 - Galea sottile veneziana



Disegno di galea sottile di Vincenzo Maria Coronelli (1697).

GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

72 Il *Cronichon Venetum* (1210) conferma che già nel lontano medioevo la gondola si era imposta per le sue caratteristiche di barca popolare, leggera e capace di scivolare sulle acque lagunari poco profonde. Va sottolineato che '*gondola*' è il caratteristico nome della tipica barca che si usava a Venezia. Tuttavia, la forma e le dimensioni non furono mai



standardizzate, o perlomeno non si è trovata traccia. Ogni cantiere (*squero*) aveva le proprie sagome, simili tra loro in forma e dimensione, ma non identiche. Nel tempo la situazione si evolvse, e con lo stesso nome si poterono intendere anche barche leggermente diverse, il che complica ulteriormente la situazione.

73 Lasciando le antiche cronache locali in latino, il passo successivo è cercare nella letteratura medievale in italiano. Anche qui però la cosa non è molto semplice.

2.4 Le barchette di Dante e Petrarca (XIV secolo)

74 Dante scrisse la *Commedia*³ tra il 1304-07 e il 1321, e non menzionò mai la gondola. Questo non significa che non la conoscesse. Anzi, chi in letteratura cercasse una calzante definizione potrebbe cogliere questi versi:

16 «*cotal m'apparve, s'i ancor lo veggia,
un lume per lo mar venir si ratto,
che 'l muover suo nessun volar pareggia*».

40 «*...et quei sen'venne a riva
con un vasello snelletto e leggero
tanto che l'acqua nulla ne 'nghiottiva.
Da poppa stava 'l celestial nocchiero
tal che faria beato pur descritto*» (Dante, *Purgatorio* II, v. 16-18; 40-44)

75 Le parole usate non sono casuali. Si vede un vascello che è anche un *vasello*, un contenitore prezioso come un piccolo vaso; che s'avvicina a riva in un attimo, silenzioso e veloce; scivola sfiorando appena la superficie dell'acqua, quasi senza peso, sospinta da un nocchiero che sta a poppa.

76 Tutti questi dettagli ricordano la gondola, ma anche la singolarità del servizio che a Venezia traghettava le persone, giovani e vecchie, portandole dall'una all'altra riva del Canal Grande. Nei primi commenti illustrati della *Commedia*, a partire dalla seconda metà del XV secolo, si notano delle barche che traghettano le anime, ispirate alle gondole e al loro servizio. Non sorprende che le xilografie illustrative dei più antichi commenti, come l'incunabolo di Cristoforo Landino (1487) stampato a Brescia (che dal 1426 era sotto il dominio della *Serenissima*) e Alessandro Vellutello (1544), stampato a Venezia (quindi in entrambi i casi con tipografi e incisori di ambiente culturale veneziano), colgano la metafora e utilizzino le gondole per traghettare le anime: dalla morte all'Inferno con Caronte remigante alla veneziana, in posizione eretta e rivolto verso prua (Fig. 4a); al Purgatorio con un Angelo nocchiero a poppa, col volto ancora verso prua (Fig. 4b). Con gli Angeli le gondole avanzano senza remi, a propulsione alare, quasi a sottolineare che volano sull'acqua. L'acqua si apre in un abbraccio davanti, ma senza lasciare scia alle spalle, che è sempre simbolo di rimpianti o connessioni col passato, ormai chiuso.

Fig. 4 - Illustrazioni che si ispirano a gondole nelle prime edizioni della Divina Commedia



(a) Caronte che traghetta le anime all'Inferno con una barchetta simile alle gondole, remando alla Veneziana. Xilografia da Landino (1487). (b) La gondola scelta come la piccola barca snella e leggera per traghettare le anime al Purgatorio. Xilografia da Vellutello (1544).

CC-BY-NC-SA4.0.

Anche in un altro punto Dante lascia intuire una barchetta molto esile, come la gondola: quando l'anima di Virgilio sale a bordo, la linea di galleggiamento non si muove, mentre quando entra Dante sprofonda un po' (*appare carica*), per compensare con la spinta di

Archimede il peso di un vivente:

⁹ «*Lo duca mio discese nella barca,
e poi mi fece entrare appresso lui;
e sol quand' i' fui dentro parve carca*». (Dante, *Inferno*, VIII, v. 9-11).

78 L' accostamento è forzato? Dante continua con versi specificatamente dedicati a Venezia, dove d'inverno, quando non si può navigare, ci si prende cura delle barche malconce in Arsenale (*arzanà*). Dalla vivezza dell'immagine e dal dettaglio delle operazioni è molto verisimile che Dante l'abbia visto di persona nel 1303, o 1306, quando venne a trovare Giotto e soggiornò a Padova; meno probabilmente nell'ultimo anno della sua vita, nel 1321, quando fu ambasciatore a Venezia per conto di Guido Novello da Polenta⁴ (Selvatico, 1870; Luchini, 1893). Certamente rimase colpito dalle fiamme, dal fumo acre e da tanta attività frenetica, tale da caratterizzare una bolgia, anzi l'ottava, delle Malebolge:

⁷ «*Quale ne l'arzanà de' Viniziani
bolle l'inverno la tenace pece
a rimpalmare i legni lor non sani,
¹⁰ ché navicar non ponno – in quella vece
chi fa suo legno novo e chi ristoppa
le coste a quel che più viaggi fece;
chi ribatte da proda e chi da poppa;
altri fa remi e altri volge sarte;
¹⁵ chi terzeruolo e artimon rintoppa,
tal, non per foco ma per divin'arte,
bollia là giuso una pegola spessa,
che 'nviscava la ripa d'ogne parte*». (Dante, *Inferno*, XXI, v. 7-18).

79 In Malebolge il soggetto dominate diviene la pece bollente, seguita da altre metafore. Per rendere ancora più realistica la scena, compaiono vari termini tecnici che dovevano risuonare concitatamente all'interno dell'arsenale: *rimpalmare* (spalmare la pece sul fasciame esterno dei vascelli); *ristoppa* (preme a forza la stoppa nelle fessure per calafatare); *coste* (fasciame ai lati dello scafo); *ribatte* (fissa con chiodi il fasciame); *proda* (prua, parte anteriore dello scafo); *poppa* (parte posteriore); *volge le sarte* (avvolge le sartie: i cordami per fissare le vele all'albero); *terzeruolo* (la vela minore); *artimon* (la vela principale); *rintoppa* (rattoppa); *pegola* (termine tipicamente veneziano per 'pece', usata per fissare le stoppe e rendere impermeabile e nero lo scafo; questo termine è usato anche per 'sfortuna' in quanto come la pece si appiccica facilmente e si stacca difficilmente).

80 Questi riferimenti pongono alcuni interrogativi: davvero Dante si riferì alle gondole? Perché non usò il loro nome? non era ancora attestato e diffuso?

81 Anche Petrarca sembra ispirarsi alla gondola come *lieve, frale barca*, che male regge il mare, ma senza menzionarla:

¹⁰«*Fra sì contrari venti in frale barca
mi trovo in alto mar senza governo,
sì lieve di saver, d'error sì carca*» (Petrarca, *Canzoniere*, son. CXXXII, v. 10-13).

82 La stessa fragilità e incapacità di affrontare il mare aperto ritorna due secoli dopo in Matteo Maria Boiardo (1545), nell'*Orlando Innamorato*:

⁵«*Perché senz' il tuo aiuto mi sommergo
per ogni picciol vento, che mi caccia;
che si fral è 'l nocchiero, e fral la barca,
che per profondo mar ella non varca*». (Boiardo, *Orlando Inn.*, Libro V, Canto VI, v. 5-8)

83 In questi poeti non si trova il nome della gondola, ma si intuisce una forma esile, leggera, che scivola dolcemente sull'acqua. Forse in quel periodo la gondola non aveva ancora assunto una propria precisa caratteristica, o forse non si era ancora molto discosta dalle piccole barche di tradizione romana. Ovvero, come ulteriore e più credibile ipotesi, fu semplicemente chiamata col nome italiano 'barca' perché 'gondola' era considerato il nomignolo dialettale usato dalla plebe a Venezia, come si trova specificato più volte: *barchette, volgarmente chiamate 'gondole'*. Per dirla con Bembo (1525), chi vorrà scrivere nella nuova lingua italiana secondo Dante e Petrarca sarà tenuto a seguire questa lezione,



usando il nome 'barca' o 'barchetta' in italiano al posto di quello proprio in veneziano? Questi interrogativi verranno chiariti in seguito.

84 Nei versi di Dante e Petrarca, come nella percezione dei Veneziani, e dei non Veneziani, la gondola è un simbolo di leggerezza e fragilità, che navigando sui canali penetra e si addentra nei meandri della fantasia e dei sogni. Parrebbe impossibile credere che questo etereo *vasello/vascello* possa essere stato utilizzato anche a scopi militari. Tuttavia, non è una novità che l'uomo sappia fare cose belle, ma anche cattive, sia nella fantasia, come nella realtà.

2.5 Il racconto di Marco Polo (tra XIII e XIV secolo)

85 Indubbiamente una piccola barca a fondo piatto costituisce un'ottima soluzione per la navigazione nell'ambiente lagunare o all'interno dei canali. Di questo tipo di barca vennero fatte alcune varianti, tipo la gondola, il sandolo, la caorlina, e altre. Il cambiamento più sostanziale è la posizione e lo stile del rematore, cui seguono alcuni accorgimenti di ottimizzazione idrodinamica e di presentazione estetica, all'inizio per migliorarne la funzionalità, poi per valorizzarne l'aspetto.

86 La prima domanda da porsi è: dato un ambiente palustre e con piccoli canali, questa soluzione emerge spontaneamente e dominante, oppure possono esserci altre alternative? Di fatto, i vari popoli in varie epoche adottarono soluzioni diverse, tipo zattere, canoe, o imbarcazioni galleggianti per l'uso di materiale leggero, tipo canne, vesciche gonfiate, otri, tronchi scavati, barche a scafo semplice o con l'ausilio di stabilizzatori laterali come in Polinesia.

87 Marco Polo fu in Estremo Oriente dal 1271 al 1295; scrisse le curiosità salienti nel *Milione* (1307) ma a Venezia continuò a parlarne sino alla sua morte nel 1324. Forse non è un caso che testimonianze sull'uso delle gondole appaiono poco dopo, all'anno 1327, quando la gondola venne menzionata nel *Codice del Piovego* o *Codex Publicorum* (Lanfranchi Strina 1985 - 2006), registro delle sentenze dei magistrati che dovevano tutelare la proprietà dello Stato contro le usurpazioni dei privati. Come notarono Temanza (1781) e Dorigo (1994), il testo cita la gondola e il sandolo (con scafo simile alla vecchia gondola) come le due barche allora più popolari per caccia e pesca:

«Item de questo; che cadaun altra <i>gondola</i> e <i>sandolo</i> , peschadori et useladori siano tegnudi pagar soldo uno di pizoli per andar su et soldo uno in tornar». (<i>Codice del Piovego</i>).	Inoltre che le gondole o i sandoli dei pescatori e degli uccellatori siano tenute a pagare un soldo piccolo all'andata, e uno al ritorno.
--	---

88 Molti autori sono concordi coll'affermare che in questo periodo, andando per via d'acqua, le gondole sostituirono l'utilizzo di cavalli e di muli che dovevano procedere per strade urbane fangose e malsicure, e attraversare ponti a pagamento (Mozerico 1544; Sansovino 1581; Giovannotti 1591; Temanza 1781). Le gondole aumentarono di numero e di qualità: «Ragionevolmente in quel secolo se n'è migliorato, ed ampliato l'uso, fornendola, come notò Sansovino, di panni, di tele, & d'altre cose necessarie». (Temanza 1781).

89 Sotto questo aspetto, la parte più interessante de *Il Milione* è il capitolo LXVIII dove viene descritta la città di Quinsai, che molto ricorda Venezia perché è una grande città compresa tra un lago e un fiume, con bellissimi edifici, strade, piazze, canali, ponti e uso speciale di barche. I canali servono per protezione, per il traffico ma anche come rete fognaria. La popolazione fa una vita serena, godendo delle bellezze della città e della natura. Vi sono moltissime barche a fondo piatto, piccole per usi personali e più grandi per usi in comune, su cui i cittadini amano raccogliersi e passare il tempo libero, cenando assieme e all'aperto. Queste barche hanno anche la possibilità di sottrarre alla vista i passeggeri, che godono comunque di finestrate, oppure possono essere completamente liberi d'attorno.

90 È da notarsi il dettaglio tecnico che le barche cinesi hanno il fondo largo e piatto (come le barche veneziane), e questo conferisce loro notevole stabilità.

91 È utile confrontare il testo di Marco Polo della situazione in Cina nel XIII secolo (al Capitolo LXVIII dell'edizione secondo la lezione fiorentina curata da Baldelli di cui si riportano i brani introduttivi alla città, ai palazzi e all'uso delle barche con quello della situazione a Venezia nel XVI secolo dataci da Francesco Sansovino (1581) e l'incisione di Giacomo (Jacopo in veneziano) Franco (1610) che illustra il fresco in barca sulla laguna,



con musiche e tavole, come commentato nella legenda. Cominciamo con la descrizione che dà Marco Polo nell'edizione critica fiorentina di Baldelli con testo nella lingua del secolo XIV:

«*Della nobile, e magnifica città di Quinsai*»

«Dopo tre giornate, si truova la nobile, e magnifica città di Quinsai, che per l'eccellenza, nobiltà, e bellezza è stata chiamata con questo nome, che vuol dire città del cielo, perché al mondo non vi è una simile, né dove si truovino tanti piaceri, e che l'uomo si reputi essere in Paradiso. In questa città M. Marco Polo, vi fu assai volte, e volse con gran diligenza considerare, e intender tutte le condizion di quella, descrivendola sopra i suoi memoriali come qui di sotto si dirà con brevità».

«Questa città per comune opinione ha di circuito cento miglia perché le strade, e canali di quella sono molto larghi e ampli. Poi vi sono piazze dove fanno mercato, che per la grandissima moltitudine che vi concorre, è necessario, che siano grandissime, e amplissime. Ed è situata in questo modo, che ha da una banda un lago di acqua dolce, qual'è chiarissimo, e dall'altra v'è un fiume grossissimo, qual' entrando per molti canali grandi e piccoli, che discorrono in ciascuna parte della città, e' leva via tutte le immondizie, e poi entra in detto lago, e da quello scorre fino all' Oceano, il che causa bonissimo aere».

«E per tutta la città, si può andar per terra e per questi rivi. E le strade, e canali sono larghi, e grandi, che comodamente vi possono passar barche, e carri a portar le cose necessarie agli abitanti: ed é fama, che vi siano dodici mila ponti, fra grandi e piccoli. Ma quelli che sono fatti sopra i canali maestri, e la strada principale, sono stati voltati tanto alti con tanto magisterio, che una nave vi può passare di sotto senz'albero, e nondimeno vi passano sopra carrette, e cavalli, talmente sono accomodate piane le strade con l'altezza, e se non vi fossero in tanto numero, non si potria andar da un luogo all'altro».

«Dall'altro canto della città, v'è una fossa lunga forse quaranta miglia, che la serra da quella banda, ed è molto larga, e piena d' acqua, che viene dal detto fiume, la qual fu fatta fare per quelli re antichi di quella provincia, per poter derivar' il fiume in quella ogni fiata, che il cresce sopra le rive; e serve anco per fortezza della città, e la terra cavata posta dentro fa la similitudine di picciol colle che la circonda. Ivi sono dieci piazze principali, oltre infinite altre per le contrade, che sono quadre, cioè mezzo miglio per lato. É dalla parte davanti di quelle v'è una strada principale, larga quaranta passi, che corre dritta da un capo all'altro della città con molti ponti, che la traversano, piani e comodi; e ogni quattro miglia si truova una di queste tali piazze, che hanno di circuito (com'è detto) due miglia. V'è similmente un canale larghissimo, che corre all'incontro di detta strada dalla parte di dietro delle dette piazze, sopra la riva vicina del quale, vi sono fabbricate case grandi di pietra, dove ripongono tutti i mercanti, che vengono d'India, e d'altre parti, le sue robe e mercanzie, acciò che le siano vicine e comode alle piazze, e in ciascuna di dette piazze tre giorni alla settimana, vi è concorso di quaranta in cinquantamila persone, che vengono al mercato, e portano tutto ciò, che si possi desiderare al vivere». (Marco Polo, Cap. LXVIII)

«D' intorno di questo lago [Si-hou] vi sono fabbricati bellissimi edifizj, e gran palazzi dentro e di fuori, mirabilmente adorni, che sono di gentil' uomini, e gran maestri. Vi sono anco molti tempi degl'idoli con li loro monasteri, dove stanno gran numero di monachi che li servono. Sono ancora in mezzo di questo lago due isole, sopra ciascuna delle quali v'è fabbricato un palazzo con tante camere e logge, che non si potria credere. E quando alcuno vuol celebrar nozze, ovvero far qualche solenne convito, v'è ad uno di questi palazzi, dove gli vien dato tutto quello, che per questo effetto gli è necessario, cioè, vasellami, tovaglie, mantili, e ciascun' altra cosa, le quali sono tenute tutte in detti palazzi per il comune di detta città a quest'effetto, perché furono fabbricati da quello: e alle volte vi saranno cento, che alcuni vorranno far conviti, e altri nozze, e nondimeno tutti saranno accomodati in diverse camere e loggie, con tanto ordine, che uno non dà impedimento agli altri». (Marco Polo, Cap. LXVIII)

«Oltre di questo si ritrovano in detto lago legni, ovvero barche in gran numero, grandi, e piccole per andar'a sollazzo, e darsi piacere; e in queste vi pónno stare dieci, quindici, e venti, e più persone, perché sono lunghe quindici fino a venti passi, con fondo largo e piano, che navigano senza declinare ad alcuna banda: e ciascuno che si diletta di sollazzarsi con donne, ovvero con suoi compagni, piglia queste tal barche, le quali di continuo sono tenute adorne con belle sedie e tavole, e con tutti gli altri paramenti necessari a far' un convito.

«Di sopra sono coperte, e piane, dove stanno uomini con stanghe, le quali ficcano in terra [i barcaioli fanno avanzare le barche spingendo con pali contro in fondale],



(perché detto lago non è alto più di due passi), e conducono dette barche dove gli vien comandato».

«La coperta della parte di dentro è dipinta di vari colori, e figure, e similmente tutta la barca e vi sono attorno *finestre, che si possono serrare, e aprire* acciocché quelli, che stanno a mangiar, sentati dalle bande, possino riguardare di qua e di là, e dare dilettazone a gli occhi per la varietà, e bellezza de' luoghi dove vengono condotti».

«E veramente l'andare per questo lago dà maggior consolazione, e sollazzo, che alcun' altra cosa, che aver si possa in terra, perché 'l giace da un lato a lungo della città, dimodochè di lontano *stando in dette barche si vede tutta la grandezza, e bellezza di quella, tanti sono i palazzi, tempi, monasteri, giardini con alberi altissimi, posti sopra acqua, e si truovano di continuo in detto lago simil barche con genti, che vanno a sollazzo, perché gli abitatori di questa città non pensano mai ad altro, se non che, fatti che hanno i loro mestieri, ovvero mercanzie, con le loro donne, ovvero con quelle da partito* [accompagnatrici], *dispensano una parte del giorno in darsi piacere, o in dette barche*, ovvero carrette per la città, delle quali è necessario, che ne parliamo alquanto, per esser un de' piaceri, che gli abitanti pigliano per la città, al medesimo modo che fanno con le barche per il lago». (Marco Polo, Cap. LXVIII)

- 92 Se si considera l'edizione veneta cinquecentesca di Reghettini (con linguaggio più arcaico e diversa divisione in Capitoli) al Cap. CX si trova un confronto esplicito con Venezia:

«Io Marco fui in questa città, e si domandeti delle sue conditione [e chiesi informazioni su di essa]. Ella volge 100. miglia per misura & ha ponti de pietre xij. millia [12,000] sì alti, che per sotto passa una gran nave. Li ponti sono tanti, perché la città si è tutta in acqua como è Venetia. In questa città per bello statuto, ciascuno convien [deve] far l'arte de suo padre, e deli suoi predecessori. In questa città vi è uno lago che volge miglia 30. atorno. In questo lago sono li più belli palazzi che sia al mondo. In mezo questo lago sono 2. palazzi belli. Tutti quelli che vuole far nozze vanno a questi palazzi, e li tu trovi tutti li fornimenti che fa bisogno per le nozze». (Marco Polo, Cap. CX).

- 93 Certamente Marco Polo avrà raccontato ai suoi concittadini molte cose pratiche che non furono incluse nel *Milione*. Purtroppo non possiamo sapere cosa disse delle barche che vide, e nel *Milione* non ci sono descrizioni dettagliate delle piccole barche usate dal popolo.

- 94 Delle piccole barche asiatiche è possibile avere un'immagine (Fig. 5a,b), dato che sono tradizionali, in uso da millenni negli acquitrini dove coltivano riso, fiori, o vanno a pesca. Alcune barche sono essenziali, mentre altre hanno adottato una copertura a U mobile, con un cannucciato per riparare i passeggeri dal sole.

Fig. 5 - Barche asiatiche a fondo piatto per acque poco profonde





(a)



(b)

(a) Modello di base, rustico per lavoro, in questo caso raccolta di fiori di palude. (b) Modello più raffinato per trasporto persone, con forma slanciata, e copertura a U rivestita da cannucciato. Il vogatore è unico, a poppa; rema seduto in (a), in piedi in (b).

GC © Pexels, foto Quang-Nguyen-Vinh. CC-BY-NC-SA-4.0.

- 95 Va sottolineata la similarità della forma dello scafo e del fondo, mentre il baldacchino con copertura a U era una soluzione diffusa nel mondo antico, e lo si ritrova anche in Egitto (Fig. 6). In Cina era povero a cannucciato, in Egitto ricco ad arazzo. A Venezia dovranno essere fatte varie leggi-ordinanze perché non venissero usati arazzi o altre finiture lussuose.

Fig. 6 – Remo laterale a zanca nell'antico Egitto



Battello egizio per la pesca all'arpione sul Nilo, circa 4000 anni fa, durante la XII dinastia, Regno Medio. T: timone; A: asta verticale per governare il timone; B: baldacchino con copertura per riparare dal sole.

© Metropolitan Museum of Art, New York. Credit: Rogers Fund and Edward S. Harkness Gift, 1920. Cat.: 20.3.6. CC-BY-NC-SA-4.0.

Marco Polo è collegabile anche a un altro aspetto tecnico importante: il timone. Nell'alto

medioevo in Europa, Venezia compresa, barche e navi avevano due timoni laterali, simili a grandi remi ma con la pala più lunga e larga, detti *zanche*. Quest'uso si ritrova da millenni anche nell'antico Egitto (Fig. 6), dove le barche avevano un timone, semplice o doppio, fatto come uno o due giganteschi remi legati a lato della poppa, governati da una barra e un asse verticale, come mostrato nella figura.

97 Marco Polo vide le giunche cinesi governate da un solo timone centrale e riportò questa novità:

«Le navi hanno una vela, e uno albore, e un *timone*» (Marco Polo, il Milione, §25 'Della Gran China')

«Poscia che abiamo contato [raccontato] di cotante provincie terrene [luoghi di terraferma], come avete udito, noi conteremo delle maravigliose cose che sono nell' India, e comincerovi delle navi, ove gli mercatanti vanno e vengono. Sappiate ch' elle sono d' un legno chiamato abete e di zapino [abete, *sapin* in francese], elle hanno una coverta, e in su questa coverta hae bene quaranta camere nelle più navi, ove in ciascuna puote istare un mercatante agiatamente, e *hanno un timone*, e quattro alberi, e molte volte vi giungono due albori, che se ne levano e pongono». (Marco Polo, il Milione, §135 'Qui si comincia di tutte le maravigliose cose d'India')

98 Al ritorno di Marco Polo, le barche veneziane avevano due timoni laterali. Nel seguito passeranno a un solo timone centrale, o lo elimineranno completamente. Va precisato che in quel periodo anche nel nord-Europa stavano cominciando ad apparire dei timoni centrali, e non possiamo dire se Marco Polo portò una novità assoluta o una testimonianza pratica di un timone migliore per cui ne affrettò l'adozione. Non è facile stabilire ruoli e meriti. Certamente Marco Polo riportò dall'Oriente esempi e concezioni nuove, ed è molto probabile che le novità e le discussioni costituirono un lievito che favorì la trasformazione dalla barchetta allora usata, l'antica barca romana, al primo tipo di gondola veneziana, molto simile alle barchette a fondo piatto che si usavano negli acquitrini asiatici.

99 È inoltre utile il resoconto di Marco Ambrosio Contarini (1475), ambasciatore di Venezia presso il re di Persia nel 1473, che nello spirito di Marco Polo volle documentarsi su quelle regioni e informare la *Serenissima*. Il 12 novembre 1475 volle proseguire per barca il viaggio per cabotaggio nel Mar Caspio. La descrizione di queste barche che navigano bene in acque calme costiere, ma non tengono il mare mosso invernale, che sono strette a prua e poppa ma larghe in mezzo, come i pesci, ricorda le gondole veneziane in modo evidente:

«Fu fatto accordo con un patron delle lor barche, le quali lor barche stano tutto 'l verno in terra per non poter navigare: & sono fatte a modo di pesci (che così le chiamano) *strette da poppa & da proda, con pancia in mezo*, fitte con pironi di legno, & *calcate di pezze*». (Contarini 1475)

Fu fatto accordo con un padrone delle lor barche, che rimangono a terra per tutto l'inverno in quanto non tengono il mare mosso che c'è in quella stagione. La loro sagoma ha la forma d'un pesce (così le chiamano) *strette da poppa e da prua, e panciute in mezzo*, col fasciame fissato con chiodi di legno e calefatate con pece.

100 Il confronto con le gondole diviene ancora più forte con il dettaglio tecnico della calafatura a base di pece, per cui entrambe si presentano nere. Di fatto, Contarini conferma che nei viaggi verso Oriente si incontravano cose nuove e diverse, e una Repubblica marinara come la *Serenissima* fu sempre molto attenta a vagliare altre soluzioni, e ad adottarle se migliori.

101 Inoltre, è interessante confrontare Marco Polo con due riferimenti veneziani, cominciando con la descrizione di Venezia fatta da Francesco Sansovino (1581):

«Da indi in qua cessò la materia [l'uso] de i cavalli, & in luogo loro s'introdussero tante gondole, che hoggi fra quelle che sono al servizio de nobili, & delle persone commode [benestanti], & quelle che stanno a traghetti, o che vanno a guadagno [facendosi pagare il servizio] per la città, sono 9. ò 10. mila. Et veramente, che è cosa da non potersi esplicare quando si considera la comodità sua. Conciosia che egli è pronto & apparecchiato per tutto, in ogni luogo, & per tutte le qualità di persone, così di notte come di giorno, & con poca spesa; oltre che lo huomo standovi sicuro da ogni offesa [pericolo], è quasi come in casa sua, o legga, o dorma, o ragioni in andando [o parli mentre stanno andando].

Ma la state è di maravigliosa ricreatione, & contento [Ma d'estate è di grande ristoro e allegrezza]. Percioche molti, passati certi ardori di caldo, ritirati nella gondola con la famiglia loro, vanno a cena alla larga [al largo] per lo spatioso seno [nelle ampie distese] delle lagune, cercando aura [aria] & fresco fino alla notte. Nella quale si



costuma andando attorno [In questi casi si usa andare in giro] in gondola, concerti di musiche, di cercarli per sollazzo [piacere]. Onde passeggiando per canal grande, diverse gondole, con donne, & con altri trattenimenti, si passano con mirabil gusto [con grande piacere], le hore rincrescevoli & calde della notte. Ma bellissimo è lo spettacolo di quattro o sei mila gondole insieme: le quali allora si veggono [vedono], quando s'accoglie qualche Principe [re o personaggio di primaria importanza, dal latino princeps], si come fu allora che ci venne il re di Francia [Enrico II di Valois]». (Sansovino 1581, Libro X).

102 L'illustrazione di Giacomo Franco (1610) (Fig. 7) è tratta dal suo libro *Degli habiti costumi et usi della Città*. La legenda sotto all'incisione è:

«In questa maniera la State [durante l'estate] nei gran caldi si va' ai freschi per li canali della Città la sera fino a meza notte con musiche di voci e diversi istromenti; con grandissimo diletto, con le signore *Cortegiane*, e spesso anche si cena in barca con un mirabil piacere». (Franco 1610).

103 La rappresentazione di Franco mostra che i Veneziani con le loro donne, o con accompagnatrici, si godono il fresco, la cena in barca o serenate nei canali o in laguna. Va chiarito che a Venezia esisteva la prostituzione, che veniva esercitata con riservatezza e regolata da leggi specifiche. Tuttavia esisteva anche la professione di accompagnatrice, "le signore *Cortegiane*", col compito di tenere compagnia in pubblico, sostenere conversazioni anche a livello culturale medio-alto inclusa letteratura antica e filosofia, o allietare le serate con canti o suonando qualche strumento. La Cortigiana più famosa fu Veronica Franco, che con la sua vita e i suoi scritti (Franco 1580; Selvatico 1870) fu un simbolo della libertà femminile e vessillo di lotte di genere, sintetizzata con 'la vergogna sta nell'alterigia di chi compra' (Celi 2020), e poi accusata dall'Inquisizione di praticare incantesimi, stregoneria, e mangiare carne di venerdì.

104 Nella visione d'insieme del disegno di Giacomo Franco in Fig. 7a, si nota in primo piano a sinistra un gruppo di suonatori con strumenti vari. Sempre in primo piano, al centro, un gruppo con un tavolo e un fiasco di vino. Per distinguere i dettagli delle barche in secondo piano si è fatto un ingrandimento (Fig. 7b) dove si nota un ulteriore suonatore di violino. Nel suo complesso, l'incisione riporta 17 barche, di cui 15 sono le tipiche gondole; quella con i suonatori sembra ancora una gondola, ma più grande. La barca che più si differenzia dalle altre è quella col tavolo e il fiasco di vino, e potrebbe essere una caorlina. La maggior parte ha un abitacolo a baldacchino chiamato *felze*⁵, strutturato come una U rovescia, e coperto da una stuoia per sola privacy, dato che si tratta di passare la serata in festa, durante e dopo il tramonto. Tutte le barche hanno dei rostri con puntali a chiodo sporgenti, segno che sta continuando la tradizione di memoria bellica che aveva coinvolto tutti i tipi di barche e barchette, come si vedrà in seguito.

Fig. 7 - Le serate al fresco dei Veneziani





(a)



(b)

(a) Il fresco in laguna alla sera. Incisione di Giacomo Franco (1610). (b) Ingrandimento del gruppo in secondo piano, col suonatore di violino (colorato).

GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

105 Naturalmente la domanda che si pone è se esiste qualcuno, e un qualche motivo, che possano aver stimolato la transizione da *cymbula* a gondola. Se si cerca chi possa aver avuto, o portato, l'idea, si può pensare a Marco Polo, che vide queste tipologie di barche e questo modo di remare in Cina, e certamente lo raccontò quando tornò nella sua Venezia, dove morì nel 1324. Di questo non ci sono prove evidenti, ma la tempistica è consistente, se 46 anni dopo si trova che questo nuovo stile divenne popolare. Il confronto tra le barche tradizionali asiatiche e la prima generazione delle gondole veneziane è impressionante (Fig. 8a,b). Inoltre, la pesca assistita dai cormorani nei dipinti del Carpaccio sembra ripetere una tipica usanza cinese.

Fig. 8 - Confronto tra barche a fondo piatto per acque poco profonde



(a) Barchette da palude secondo la tradizione asiatica (Cina e Indocina); (b) La soluzione veneziana: la gondola. Vittore Carpaccio, 1496 ca., *Miracolo della Reliquia della Santa Croce al Ponte di Rialto*, cat. 566.

(a) GC Pexels, foto Quang-Nguyen-Vinh; (b) GC © MiC - Gallerie dell'Accademia Venezia, Archivio fotografico G.A.VE.

106 Queste forti analogie pongono due domande: il fatto è del tutto casuale? nel caso non lo sia, fu la Cina a ispirarsi a Venezia o viceversa? Queste domande e queste risposte vengono spontanee a chiunque legga *“il Milione”*. Già nel 1887 De Gubernatis (1887) aveva affrontato le stesse ipotesi: «alla domanda se i Veneziani abbiano tolto il modello della gondola dei Cinesi o se l'abbiano essi primi introdotta nella Cina, io concludo essere molto più probabile che il grande Marco Polo che arrivò alla Cina per la via di terra e ne



ritornò per la via di mare, abbia portato a Venezia il primo modello delle gondole cinesi».

107 Ovvamente è più ragionevole che sia stata Venezia a derivare certe conoscenze dalla Cina, e il tramite più verisimile sta negli scambi commerciali attraverso la via della Seta. In risposta a De Gubernatis si può dire che Marco Polo non può aver portato la gondola da Venezia alla Cina, semplicemente perché al tempo del suo viaggio di andata, a Venezia si usava ancora la *cymbula* romana a forma di canoa, mentre la trasformazione da *cymbula* a gondola avvenne dopo il suo ritorno, proprio come ipotizza De Gubernatis. Queste due affermazioni verranno documentate più oltre.

108 Va sottolineato inoltre il parallelismo della pesca col cormorano in Cina e nel quadro di Vittore Carpaccio 'Caccia in laguna' (1490-95) al Paul Getty Museum, Los Angeles, che era già stata evidenziata altrove (Camuffo 2022 alla Fig. 15 di quell'articolo).

109 È innegabile che da parte cinese esistono molte stampe, piatti, tazze, coppe e brocche in porcellana decorate a paesaggi lacustri con battelli simili a gondole, col loro abitacolo per riparare dal sole, che rappresentano la pesca col cormorano, specie a cavallo tra il XVII e XVIII secolo. Il primo esempio è una stampa del 1627-69, pubblicata in Niewhoff (1669), che rappresenta il paesaggio cinese con un cormorano in primo piano e alcune barchette di pescatori in azione in secondo piano (Fig. 9a). Il secondo è un piatto con scene di pesca in palude col cormorano a prua (Fig. 9b). Questi hanno fortissime analogie per il fondo piatto della barca, la forma arcuata dello scafo, il riparo dal sole a U coperto da stuoie, la remata da poppa sopra coperta, col remo lungo. Tuttavia, queste decorazioni sono più tarde rispetto al viaggio di Marco Polo: se sono considerabili una prova, questa non è schiacciante.

Fig. 9 – Gondole documentate da fonte cinese





(a)



(b)



(c)

(a) Stampa di cormorano e scene di pesca 'Luwa Vogel', incisione databile 1626-69 da Niewhoff (1669). (b) Particolare di piatto cinese di scuola Qianlong (1701) con scene di pesca con barca e cormorano. (c) Scultura cinese in gres smaltato rappresentante una barca con due persone nell'abitacolo e un rematore (senza testa) seduto a poppa. Dinastia Yuan, circa 1279 -1368. Cat. AK-MAK-1482..

(a) GC © Museo Herzog Anton Ulrich, Braunschweig, inv. W Hollar AB 3.691. (b) Museum Mayer van den Bergh di Anversa, oggetto inv. 151424, foto inv. 1495, GC © KIK-IRPA, Brussels www.kikirpa.be. (c) Prestito della Royal Asian Art Society in The Netherlands (Maartje Draak bequest, 1996), GC © Rijksmuseum, Amsterdam. CC-BY-NC-SA4.0

110 Determinante invece è la statuette in gres a forma di barca, ricoperta da uno smalto trasparente con sfumatura azzurra conservata al Rijksmuseum di Amsterdam (Fig. 9c), costruita durante la Dinastia Yuan, circa 1279 -1368. Al centro della barca un abitacolo coperto sotto il quale siedono due persone con un oggetto davanti a loro; dietro di loro una terza persona, il barcaiolo (che ha perso la testa), seduto a gambe incrociate con



accanto un remo. L'analogia è molto forte per la forma, l'abitacolo e le proporzioni, oltre che per il rematore a poppa. Il fatto fondamentale è che la datazione coincide col viaggio di Marco Polo. Quindi si può affermare con certezza che Marco Polo vide in Cina la gondola come verrà poi costruita a Venezia verso la metà del Trecento, e poté raccontarla al suo ritorno.

2.6 Venezia e le gondole nel XVI secolo

111 Nel millennio che segue a Cassiodoro, Venezia si sviluppa, cresce e raggiunge il suo massimo splendore, ma si trova anche coinvolta in eventi drammatici, che verranno qui considerati perché è in questo periodo che la gondola si trasforma una seconda volta, molto probabilmente per un più incisivo uso bellico. Per affrontare il problema, conviene dapprima chiarire la situazione in tempo di pace, per poi evidenziare come e perché si resero necessari certi miglioramenti tecnologici che a loro volta determinarono anche dei cambiamenti strutturali e, necessariamente, estetici. In questo periodo si possono associare le fonti scritte con quelle iconografiche, per cui la gondola appare nella sua piena identità, nella forma reale e nei particolari di cui è composta.

112 Il contesto generale che ne dà lo storico Andrea Mozanico (1544) verso la metà del XVI secolo, nel periodo di ripresa dopo sanguinose guerre, si avvicina molto al quadro di Cassiodoro:

«È posta Vinetia nel mezzo de le acque, è d'intorno distante da terra ferma, per due millia passi e più. Entra il mare per i due castelli [il Lido] da levante, e per largo canale [il Canal Grande] va per mezzo la città, e somigliantemente sono due altri canali, uno dal settentrione, verso Murano, l'altro da mezzogiorno, verso la Giudeca, E questa sopra tutto cosa meravigliosa, che sono le fondamenta de la città sopra una terra acquosa, la quale non è alta più di piedi dieci [circa 3,5 m]. Ci è di fatto uno abisso di acqua. E pure è quella bella, ornata di preciosi tempy [preziosi templi = chiese], di alti palagy [palazzi], e spaciose piazze, quanto una altra città, & ha sopra tutto il modo di andare con barche in ogni parte di essa, imperò che scorrendo il mare per tutta la città, fa spessi [frequenti] i canali. Onde puossi ugualmente andare per mare, e per terra per tutta la città, la quale è congiunta per tutto con ponti di pietra. E perché il canale maggiore ha uno solo ponte à Rialto, sono in molti luoghi *barchette* da passare a comodo di cadauno. La onde chi noverasse *tutte le barche* di Vinetia, più le troverebbe, che cavalli, e muli ne la città di Roma, anchora che ivi sieno [benché siano] assaissimi». (Mozanico 1544).

113 La stessa immagine è ripresa dal fiorentino Giovannotti (1591) nel trattato del Contarini:

«Serpeggia questo Canale, & fa quasi l'antica figura della lettera S, ma al contrario disegnata in questa guisa è che voi qui vedete, E per tutto assai profondo & di tanta larghezza, che basta à renderlo simile ad un fiume, che divida la nostra Città si come Arno Firenze, & Pisa, il Tevere Roma, & l'Adice Verona. Questo Canale dicono esser stato fatto dalla Brenta, quando ella prima che il corso le fusse a Leccia Fusina impedito, usciva in mare per quella apertura, che noi chiamiamo il porto delle castella. Sboccano in esso infiniti altri Canali di convenevol larghezza, de quali tutta la nostra città non altrimenti che la vostra di belle & ampie strade è piena.

Per la maggior parte di questi Canali non si può andar se non in barca: pur ve ne è qualch'uno, che ha da un lato un'andito, noi li chiamiamo *fondamenta*. Son simili alle vostre strade, che havete in su l'Arno, quando non havesseno le sponde, alcuni altri ne hanno due, ma son pochi. Sono anchora in Venetia infinite altre strade terrestri, le quali noi chiamiamo *Calle*. Et perche le predette strade sono da Canali interrotte, accioche per tutta la Città si possa andar per terra commodamente son gittati sopra i Canali, ponti di pietra in grandissima quantità, i quali congiungono l'una calle con l'altra, & sopra il Canal Grande no è

Questo Canale [Grande] forma delle anse come la lettera S, ma disegnata all'incontrario come potete vedere. [Il Canale] è ovunque molto profondo e ha una larghezza tale che sembra un fiume che divide la nostra Città, così come l'Arno a Firenze e Pisa, il Tevere a Roma, e l'Adige a Verona. Dicono che questo Canale sia originato dal [fiume] Brenta, quando prima che venisse deviato a Lizza Fusina sfociava in mare attraverso l'apertura che chiamiamo porto del Lido. Nel [Canal Grande] confluiscono molti altri canali di ragguardevole larghezza, di cui la nostra città è piena, proprio come la vostra è dotata di strade belle ed ampie.

Per la maggior parte di questi Canali si può andare solo in barca. Inoltre ce ne sono alcuni che da un lato hanno una riva, che noi chiamiamo *fondamenta*. Questi sono simili alle vostre strade, che avete lungo l'Arno, se si prescinde dai parapetti. Qualche canale ha due [rive], ma son pochi. Inoltre, a Venezia ci sono molte altre strade su terra, che noi chiamiamo *calli*. Poiché queste strade sono interrotte da canali, per poter circolare agevolmente via terra per tutta la Città, sopra ai canali si sono costruiti moltissimi ponti di pietra che congiungono le calli interrotte. Sul Canal Grande vi è un solo ponte di legno, ma è situato nel luogo più frequentato di qualunque altra parte della città.



se non un ponte solo fatto di legna, ma in quel luogo, che più è frequentato che qualunque altra parte della città, Percioche egli congiugne quel luogo, dove si reducono i Mercadanti, chiamato Rialto, con quella strada, che mena alla Chiesa principale dov'è il Palagio del Principe.

Ma perché chiunque vuole passare il detto Canale non sia costretto venire a questo ponte, il che saria troppo gravoso, son destinati alcuni in diversi luoghi, i quali per guadagnare con *barchette* di quella sorte, che appresso diremo, passano chiunque ne ha bisogno. Et son chiamati, questi luoghi, Traghetto. Quelli, che fanno questo essercitio, son tutti poveri huomini, & plebei. Et è dato loro questo officio da un magistrato, del quale è questa cura, & sono tutti chi ad uno, chi ad un altro traghetto deputati. Et è ordinato il numero delle persone, che per volta hanno a passare, & il premio che hanno havere. Tanto che il detto Canale senza molto disagio, & con poca spesa per tutto si passa, avvenga che egli non habbia se non un ponte solo. Caminasi adunque per tutta la Città nel modo detto.

Et per li Canali anchora si va per tutta la Città, ma con molto minor circuito che per terra. Abbiamo per questo esercitio certa maniera di *barchete*, le quali noi chiamiamo *Gondole* molto acconciamente fabricate: delle quali tutti quanti i Canali del continuo si veggono pieni. Teniamo noi, & usiamo queste gondole invece di cavalli, di mule, & di carrette, il numero delle quali certamente è grandissimo. Percioche assai sono quelle, che tengono i Gentilhuomini per l'uso privato. Et moltissime anchora sono quelle, che da coloro son tenute, i quali con esse guadagnano.

La bellezza della nostra Città si può meglio comprendere andando per acqua che per terra. Percioche i canali universalmente sono larghi: & tutti i più belli edifici sono in su quelli fabricati. Et quantunque eglino anchora rispondano nelle calli, percioche ciascuno ha due entrate una per acqua, l'altra per terra, nondimeno la principal mostra loro è fabricata sopra i Canali. Nelle calli ancora molti honorati edifici hanno la lor faccia principale: ma la strettezza di quelle fa che la magnificenza loro non può apparire.

Molte brutture della Città caggiono ne canali, le quali sono portate via dal flusso, & reflusso delle onde marine, Ma questo anchora a tenerli vuoti non basta. Però è necessario continuamente cavarli». (Giovannotti 1591).

Infatti, esso congiunge il mercato, chiamato Rialto, con quella strada, che porta alla Chiesa principale [San Giacomo] dove si trova il palazzo del Doge [allora si trovava a Rialto; il Doge veniva indicato come *Princeps* = il Primo].

Ma perché chi deve passare il Canal Grande non sia obbligato a raggiungere questo ponte, che sarebbe troppo disagiata, in vari punti si sono organizzate alcune persone che per guadagnare qualcosa con delle *barchette* di cui si parlerà dopo, traghettano dall'altra parte [del Canale] chiunque ne abbia bisogno. Questi luoghi sono chiamati *Traghetti*. Quelli che fanno questo lavoro son tutti poveri uomini, e plebei. Questo compito è conferito loro da un magistrato preposto a questo servizio. Questi [barcaioli] sono assegnati ognuno a un dato traghetto. Ed è fissato per decreto il numero delle persone che possono passare per volta, e il prezzo di cui il barcaiolo ha diritto. Con questa soluzione il Canal Grande può essere attraversato dovunque senza gran disagio, e con poca spesa, benché abbia un ponte soltanto. Dunque così si può circolare per tutta la Città.

Ma anche per i canali si può andare per tutta la Città, facendo un percorso più breve che per terra. A questo scopo abbiamo un certo tipo di *barchette*, che noi chiamiamo *Gondole*, fatte appositamente e di cui tutti i canali sono sempre pieni. Noi teniamo e usiamo queste gondole in luogo di cavalli, mule, e carretti, per cui sono in numero enorme. Inoltre ve ne son molte della nobiltà, tenute per uso privato. E ve ne sono ancora moltissime di persone che vivono con esse.

La bellezza della nostra Città si può apprezzare meglio andando per acqua che per terra, per il fatto che ovunque i canali sono larghi, e tutti gli edifici più belli sono fabbricati con la facciata sull'acqua. E anche se ve ne sono alcuni che danno sulle calli, bisogna tenere presente che ogni palazzo ha due ingressi: uno sull'acqua, l'altro su terra; e di fatto la facciata principale è fabbricata sui canali. Nelle calli vi sono anche molti edifici di pregio, e con la loro facciata principale: ma le calli strette non lasciano vedere la loro bellezza.

Gli scarichi fognari della Città cadono nei canali, e sono rimossi dal flusso e riflusso delle onde marine. Questo però non basta perché non si riempiano, ed è necessario vuotarli in continuazione.

114 L'ultima frase, relativa ai canali che dovevano essere periodicamente ripuliti dalla sedimentazione del limo dei fiumi, e dagli scarichi fognari, trova conferma in Andrea (1560) che descrive a parole la macchina usata, e in Leonardo che la vide nel 1500 e la disegnò nei suoi dettagli meccanici, come si vedrà oltre.

115 Altro fatto importante è che i cittadini nella loro vita quotidiana si muovevano più in barca che a piedi, per cui anche case e palazzi prediligevano il lato sull'acqua, la via di accesso principale. La gondola faceva le veci del calesse o del carretto, privato per i ricchi che avevano gondola e gondoliere, in affitto per i poveri, o nel servizio locale di traghetto. La città doveva avere un aspetto più imponente, con il piano urbano che si ergeva 3,5 m sopra il livello dell'acqua, come scrive Mozanico (1544). È probabile che il valore 10 piedi sia un arrotondamento per eccesso, ma dà comunque una testimonianza impressionante dell'effetto combinato della crescita del livello del mare e della subsidenza del terreno avvenuti nel frattempo, che si sa essere stato circa 1 m dal 1500 (Camuffo 2010; Camuffo et al. 2017a).

Mozanico (1544) e Giovannotti (1591) danno la stessa immagine di Venezia, come una città ideale, bella e ricca, rete di vie di comunicazioni interne di terra e di acqua, dove i



ponti costituiscono i punti nodali tra queste vie quando s'intersecano. È interessante notare che scrivono in lingua italiana dei libri destinati anche a lettori non Veneziani. Seguendo lo stile che si è visto in Dante e in Petrarca, Mozanico (1544) non chiama le gondole col loro nomignolo popolare, ma usa il termine 'barchette'. E non c'è dubbio perché le 'barchette' usate per traghettare il Canal Grande secondo la comodità di ciascuno erano esclusivamente le gondole, come specifica Giovannotti e come appare dagli ordinamenti del tempo che includono chi doveva prestare il servizio, dove e a che prezzo, per esempio gli ordini del *Collegio dei V Savi*⁶ (1578) o la raccolta dei decreti dei *Proveditori di Commun*⁷ (1637).

117 Per di più la giurisprudenza veneziana puntualizza che il termine 'gondola' è di uso popolare (voce dialettale veneziana), che sta per il più corretto 'barchette' (termine giuridicamente valido in italiano) come di seguito specificato:

«le violenze ed ingiurie fatte nelle gondole, vulgata voce significante barchette ad uso giornaliero delli abitanti in Venezia, così quelle ne' vascelli, ed altre barche nei canali discorrenti per la Città, e che la circondano, egualmente che quelle per la laguna, spettino al Consiglio de' X». (Sandi 1756, Lib. XI pag. 775).

e, similmente, più oltre:

«già tutti li archivj abbondano de' documenti legali in prova, oltre le notorie pratiche consuetudini, ed i decreti molteplici dal medesimo fatti nelle rispettive appartenenze: maschere, casi delle barchette, volgarmente 'gondole' o altri legni in Venezia e nella sua laguna seguiti, bravi e vagabondi insieme coi loro ricettatori eziandio Nobili, armi da fuoco, ballerini, cingari [zingari], gravi barche di giuoco [giochi d'azzardo dove si bara], danze di ballo, spettacoli con animali bovini [specie di corride], lotti [lotte], inobbedienza ad esecuzioni di giudice civile». (Sandi 1756, Lib. XI).

118 Un altro aspetto singolare è che le gondole, come le altre barche nei canali, godevano di una specie di diritto di extraterritorialità:

«Le gondole e i canali sono dei luoghi sacri, dove ognuno si trova come in un rifugio, e nessuno potrebbe attaccare nessun altro. Anche la stessa Giustizia perde la sua forza, e un criminale sull'acqua non può essere arrestato da nessun poliziotto. Le Case degli Ambasciatori hanno gli stessi privilegi»⁸. (Recoles 1673).

119 Da Sansovino (1581) sappiamo che nel XVI secolo le gondole a Venezia erano circa 10,000, una quantità esorbitante paragonata a oggi (circa 400). Inoltre ci testimonia che nel linguaggio comune i termini 'gondola', 'barchetta', o 'legno sottile', erano sinonimi.

120 L'uso civile della gondola è magistralmente rappresentato da Sanuto (1493) nella sua *Cronachetta* dedicata al Doge Agostino Barbarigo. È scritta in raffinato veneziano inframmezzato da tocchi in latino, con alcune sottolineature delle differenze sociali: la gente comune va in gondola con un solo rematore; i patrizi e le spose invece con due rematori; questi sono o saraceni dalla pelle scura catturati nelle battaglie, oppure servitori al soldo. Alla fine fa anche i conti di quanto viene a costare, con vogatore schiavo oppure con servitore salariato. È un'immagine non solo della gondola, ma di un mezzo di trasporto, o di uno status symbol, come veniva percepito dalla società Veneziana di fine XV secolo.

121 È da notarsi che tutto il paragrafo del Sanuto verte sulla gondola e i suoi dettagli, ma non viene mai nominata: il testo vuol essere in dotto linguaggio veneziano con qualche raffinata infarcitura latina, e il termine 'gondola' è considerato plebeo e dialettale, quindi «una certa barchetta» è più adatto fra colti nobiluomini. Quindi, chi vuole cercare la gondola e il suo ruolo nella letteratura veneziana, deve saperla riconoscere secondo l'uso tipicamente veneziano di presentarla. È simpatica la chiusura, che tende al comico quando parla dei costi di gestione, che anticipano Carlo Goldoni e l'avarissimo Pantalon. Poiché il linguaggio del Sanuto è un po' particolare, e molti vorranno cimentarsi col proprio veneto, si è riportato il testo in originale sulla prima colonna, e a fianco la restituzione in italiano

«Per Veniexia si puol andar, et vassi, a due modi: a piedi, per terra, et in barcha, che sono certe barchette deputate, impegolate, et di bella forma, vogate da negri saracini o vero altri famegij che sanno vogar, i quali vogano; et si suol vogar a uno remo, ut plurimum, excepto

A Venezia si può circolare, e lo si fa, in due modi diversi: a piedi dove c'è terra, e [diversamente] in barca. Ci sono certe barchette a questo scopo, rifinite a pece, e di bella forma. I rematori sono negri saraceni oppure altri servitori che sanno vogare, e che vogano. Si usa vogare a un remo, come nella maggioranza dei casi,



li patritij venetiani et senatori, che consuetan andar con do remi, et le donne nostre; si porta felze, di enstate alto per il sol, d' inverno grando per la pioggia; li alti di razo, et li bassi verde o paonazzi.

Queste *barchette* la notte si sparcchiano, *perhò* che sono ben conze, et si tien cadauno a la sua riva; et sono tanto l'infinito numero di queste, che ni ombrar si può, ni è niuno che 'l sapia; *perhò* che si vede continuamente per il canal grando et rij tante barche, che *quodammodo est mirum*.

Puol starvi 4 ad asio, assa' bene sentati dentro; et costa una di *queste barche*, la prima comprida, ducati xv fornita, et *etiam* sempre li bisogna conzieri, o dolfini o altro, sì che è una grande spesa, et più di uno cavallo, per la rason che si direbbe;

et li famegij, se non sono schiavi, hanno salario, il consueto uno ducato, et le spese; sì che, mettendo a conto, costa assai.

E non è zentilhomo o cittadino che non habbi chi una, chi doe e *più barche* in casa, secondo la famegia etc». (Sanuto, *Cronachetta*, 1493).

tranne che per i patrizi veneziani e i senatori che per consuetudine vanno con due rematori, e così anche le nostre donne.

D'estate si porta il *felze* alto per riparare dal sole e d'inverno largo per riparare dalla pioggia. Le persone di alto rango [hanno il felze] con un arazzo⁹ di lana e seta ricamata, quelle di basso rango verde o rosso.

Alla sera si tolgono le parti mobili dell'arredo di queste *barchette* che sono elegantemente rifinite, e ognuno la tiene al proprio ormeggio. E il numero di queste è talmente grande, infinito, che non si può nemmeno immaginare, né c'è nessuno che lo può sapere, perché si vedono sempre nel Canal Grande e nei canali così tante barche che fa impressione.

Possono starvi dentro 4 persone sedute comodamente. Il costo di queste barche, per quanto riguarda lo scafo nuovo al primo acquisto è di 15 fiorini; a questo vanno aggiunte le decorazioni, i ferri di prua e di poppa e altre cose, di modo che risulta una gran spesa, maggiore che per un cavallo, per quanto si dirà.

E gli inservienti, se non sono schiavi hanno un salario: di consueto un ducato, oltre alle spese, di modo che tirando le somme il costo è alto.

E non esiste nobile o cittadino che non abbia una, due o più barche in casa, secondo il casato e così via.

122 Interessante è il commento di van Bijkershoek (1744) sul legame tra Veneziani e la gondola:

<p>«Quamvis enim olim & majoribus navigiis usi fuerint Veneti, & adhuc utantur, non absurde tamen κωνδοσολων epitheton iis convenit, non ideo, quod solis Gondolis navigent, sed quod prae reliquis Gentibus plus Gondolis utantur». (van Bijkershoek 1744)</p>	<p>Benchè i Veneziani avessero usato e continuassero a usare navi, anche di grandi dimensioni, nel mondo furono etichettati come 'utilizzatori di gondole' non tanto perché usassero solo questo tipo di imbarcazione, ma perché facevano un uso di gondole grande rispetto alle altre genti.</p>
---	---

123 Riassumendo, il fatto che va sempre tenuto presente è la coesistenza di tre lingue: latino, italiano e veneziano, scritte e parlate preferenzialmente secondo il ceto sociale, o a seconda dell'interlocutore. Il popolo conosceva bene solo il veneziano, per cui gli editti in lingua diversa venivano tradotti e spiegati dal banditore, anche a vantaggio di chi era analfabeta. A quei tempi '*gondola*' era il nome plebeo, e '*barchetta*' il corretto termine in italiano. Questo significa che antichi documenti espressamente stilati per le gondole in lingua italiana potevano non riportare questo nome, ma il termine ufficiale '*barchette*'. In ogni caso, la gondola è sempre stata considerata il tipo di *piccola imbarcazione, specifica di Venezia* e largamente dominante rispetto a tutte le altre barche e barchette: dire *barca* o dire *gondola*, era la stessa cosa, ma detta in modo più o meno forbito.

2.7 La gondola nei poemetti epici (XVI-XVIII secolo)

124 La gondola era il mezzo di svago e locomozione per eccellenza a Venezia, e accompagnava tutte le fasi della vita, dagli eventi più festosi al mesto trasporto verso l'ultima dimora. Le gondole erano famose per essere utilizzare per fare ala alla *Bissona* del Doge nelle grandi feste, o quando venivano ospiti regali come si è largamente documentato altrove (Camuffo 2022). Oggi è considerata l'ideale per un romantico giro turistico, e costituisce di fatto l'utilizzo dominante in aggiunta al servizio tragetti. Questa immagine di allegria e spensieratezza rende arduo credere che possa essere stata usata anche per scopi bellici, ma in passato le cose stavano diversamente.

125 I poemi epici fioriscono nel XVI secolo con Ludovico Ariosto e Torquato Tasso, e alcuni altri poeti minori li seguirono, mostrando che l'uso e la percezione della gondola erano ben più vasti. In questi poemi la gondola prende parte alle azioni militari assieme e alla pari con altri tipi di vascelli, anche di grandi dimensioni. Se la cosa non avesse avuto riscontro nella realtà, nessun poeta si sarebbe sognato di menzionarla in questo contesto, ma sia Ariosto che Tasso ebbero forti contatti con Ferrara e ben conoscevano le battaglie tra Venezia e Ferrara. Si noti bene che questi poemetti non costituiscono una prova di



fatti, ma solo della presenza di contemporanei avevano: solo più avanti si entrerà in merito alla documentazione storica. Tuttavia, dovendo ricostruire un periodo, non è male cominciare con leggerezza citando dei versi in proposito, per poi verificare se sono motivati o meno.

*«Da longe vista la quassata nave
da quei del porto ogniun al Mar se mette
contra gli vanno perché gli fa grave.
Gondole Brighintin Schiffi e navette
a Candiotti questo par suave,*

e per stupore alcun suspeso stette
dicendo o bel principio a confortare
gli afflitti stanchi combattuti in Mare». (Achillini 1513)

«Et fu di questa armata Capitano
Folco di Candia cavallier soprano.
Et colì brevemente preparato
al porto fu per levar questa gente
di vari legni una potente armata.
Et Guglielmo & Beltram sempre plente
per vedere ogni nave coredata
o altro legno quanto è conveniente
sia qual vol che tutti eran navilli
et bene armati, ornati, & signorilli.
Nave grosse, & sottile, & balonieri
caracche, e barche, caravelle, & fuste
brigantini, galeazze legni fieri
et grippi, e saette, & corte, & giuste
liuti, e schifi su l'acqua legieri
gondole, e scutte non vecchie, nè fruste
burchi, marani, schafe, & palandree
grosse, & sottili, carovane, & galee.
Sparando in mare a gran magnificenza
i nel montare moltissime bombarde
da Guglielmo, & Beltram preso licenza
e spingardelle, e moschieti, e spingarde.
Cosi partir dal porto di Provenza
l'armigere brigate, anzi gagliarde». (Giambulari 1535)

«Odoni i pianti i gridi e le querele
l'are empir di quest' e di quel loco
di quel protervo popul' infidele.
Quivi s' accend' e iui smorz' il foco
vedonsi le raccolte e spesse vele
issarsi in alto e dar l'anchore al roco
spumoso mare e ritrovar mill'arte
e modi al lito per ligar le sarte.
Gondole s'aparechian, barche e schifi
di varie sorte e mill'altr' instrumenti
che tante mai n'automedon ne tiphi
guidorno e mill' e mill' e via pui intenti
ministri e pale e zappe e rostri e griphi
atti smontar cavalli e robbe e genti
e più per l'oportuna artegliaria
ma l'camin bene assicurato pria». (Paolucci 1535)

«**Gondole.**
Quel piccioletto, a cui
la poppa in prua si strinse e cui nel mezo
discese il trono; e che gli estremi sui
erge, qual colli, **armati**
di due rostri dentati;
e cui ne vela il mezo,
nè timone ha l'acuta poppa ascosa;
Per la Cittate acquosa
egli sempre passeggia
lubrico, e snello... ». (Villani 1628)

«E pigliato il maggior largo dell'onda,
dove in spazio più ampio ella si stende,
con sua flotta a gran giro ella circonda



l'inimico d'intorno, e in mezzo il prende,
e con più sue, di quel vento a seconda,
ciascuna urtar barca nimica intende.
Poich'ella gode il pro del sopravvento,
ed Arbitra è già fatta del cimento.
Però a gran foga fatto dar ne' remi,
spinge all'assalto essa la prima allora;
ma pria, che **a urtar rostri con rostri estremi**
vengansi, ed accozzar prora con prora... ». (Bettinelli 1754).

126 Sono versi divertenti. Tuttavia, anche se in opere poetiche e fantasiose, in questo periodo le gondole vengono presentate assieme ad altre barche nel contesto di azioni belliche con intenzioni parecchio aggressive. Per esempio Giambulari dice: «*tutti eran navilli... bene armati ... e schifi* [barchette di servizio delle navi] *su l'acqua legieri, gondole*», e Bettinelli che insiste sugli speronamenti tra barca e barca con i rostri di prua e poppa: «*ciascuna urtar* [speronare la] *barca nimica intende ... a urtar rostri con rostri estremi vengansi* [vengano a urtarsi con rostri molto grandi], *ed accozzar prora con prora* [e sbattere prua contro prua]»

127 All'immagine bellica si presta anche l'illustrazione dei poemetti. In Fig. 10a spicca una barca con un militare corazzato a bordo e un barcaiolo. In Fig. 10b appare la scena di barche cariche di soldati che attaccano un fortino costiero. Entrambe fanno parte delle illustrazioni di un poemetto di Giulio Strozzi (1626), noto anche con lo pseudonimo di Luigi Zorzisto, composto e stampato a Venezia. Le scene sono fantasiose e non è detto che i particolari debbano essere accurati. Le barche sono legni leggeri della classe dei londri (Appendice §12.2, Tabella 2. Vascelli), mussetti o topetti, parenti dalle prime gondole, e dimostrano come venivano militarmente impiegati. Tra i romanzi epici uno di Girolamo Brusoni (1662) è dedicato alla peota, sorella maggiore della gondola, talvolta chiamata semplicemente 'gondola' (Fig. 10c).

Fig. 10 - Le barchette dei poemetti epici





(a)

(b)



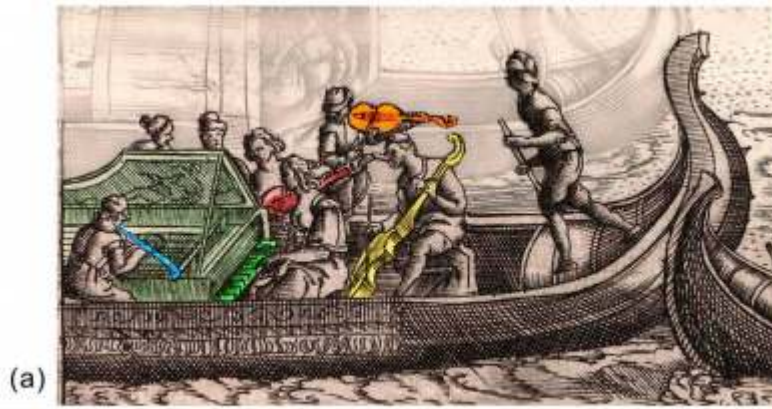
(c)

(a,b) Due illustrazioni di un poemetto epico-comico di Giulio Strozzi (1626) che mostra barchette simili a gondole (*londri, mussetti, topetti*) e soldati in armatura impegnati in azioni militari. (c) La *peota* nella copertina del romanzo epico-comico di Brusoni (1662).

- 128 Accanto all'uso epico guerresco esiste anche quello del folclore conviviale, e in particolare le serenate, di cui esistono vari esempi. Il primo (Fig. 11a) è un particolare dell'incisione di Giacomo Franco già vista Fig. 6, dove in primo piano a sinistra spicca un gruppo di musicanti con clavicembalo, violino, violoncello, liuto e flauto per rallegrare con strumenti e canto chi si godeva il fresco in laguna nelle afose serate d'estate. La barca è capiente e rostrata, simile alla *peota* di Fig. 10c.
- 129 Un divertente bozzetto della scuola di Annibale Carracci (databile 1560-1609) mostra un gondoliere che porta (su una gondola senza ferri) un menestrello seduto a prua che canta accompagnandosi con un liuto (Fig. 11b).
- 130 Un altro disegno di un Anonimo veneto (Fig. 11c, databile 1610-80) riporta un gruppo di musicanti sotto una copertura a pergola tipo *felze* a frasche, come probabilmente doveva essere in origine. Le estremità della gondola escono dal riquadro considerato per il disegno, per cui non si può dire se questa gondola avesse i ferri o meno, anche se si può dire con certezza che mancano gli spuntoni a chiodo nella porzione di prua visibile. Si vede anche la prua di una gondola che avanza in secondo piano, ma è piccola e il disegno non entra nel dettaglio. Nel seguito verranno presentate altre serenate in gondola, con e senza rostro.

Fig. 11 - Le barchette delle serenate





(a)



(b)



(c)

(a) Gruppo di musicanti con strumenti evidenziati a colori: clavicembalo (verde), violino (arancio), violoncello (giallo), liuto (rosso) e flauto (azzurro) durante le serate al fresco estivo in laguna. Particolare dall'incisione di Giacomo Franco (1610). Per distinguere meglio si è attenuato il segno della parte retrostante, in secondo piano. (b) Uomo che suona la chitarra in una barca condotta da un rematore. Scuola di Annibale Carracci (1560-1609). Inv. 7213 recto. (c) Gruppo di musicisti su una gondola. Anonimo Italia settentrionale. (1620-80)

(a) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0. (b) GC © Dipartimento di Arti Grafiche, Museo del Louvre, Parigi. (c) GC © Biblioteca Comunale degli Intronati, Siena, collocazione S.II.2, c. 0022r I. CC-BY-NC-SA4.0.

131 La letteratura e l'iconografia del tempo mostrano una certa varietà di vascelli di grande o media stazza (come per esempio le grandi cocche mercantili, galee tradizionali, galee sottili per uso fluviale), ma nella categoria delle barche da trasporto leggero, chiamate anche *'legni leggeri'* o *'piccoli'* o *'sottili'*, la gondola era largamente dominante.

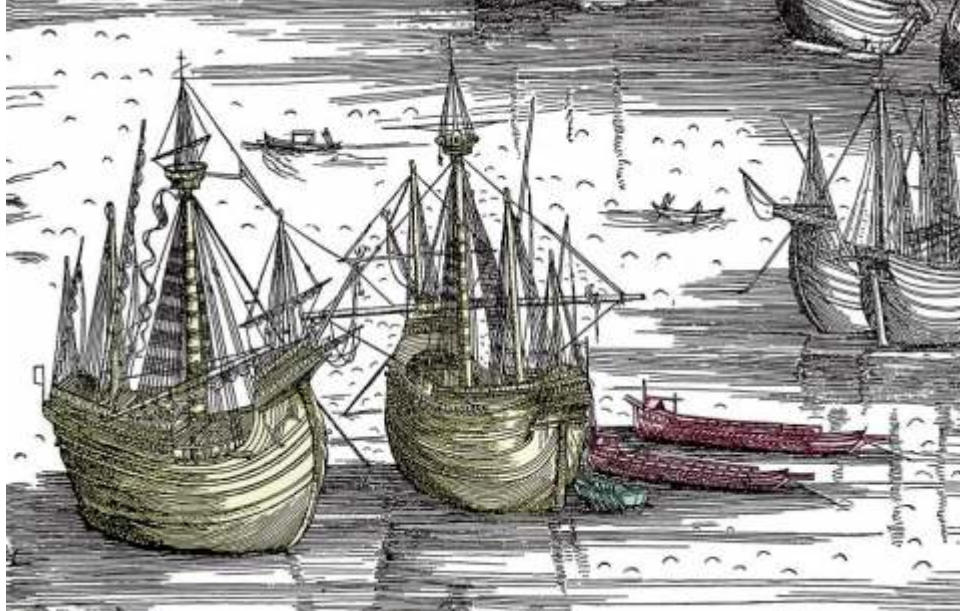
132 Un'utile lezione lessicale si trova nei commenti all'Ariosto:

«Navigij, voce Latina, *navigium*, non sono propriamente navi, o grandi, ò picciole, in particolare, ma comunemente, & senza veruna differenza, navigio vale per ogni sorte di nave con cui si naviga. Et quantunque à noi *le barchette, ó gondole*, o si fatti *legnuzzi* non si diranno propriamente navigij, non accade far tale distintione, dicendo, che navigij sono ogni sorte di navi, percioche sotto il nome di nave non vengon compresi ta[ll]i *legni piccioli*». (Ariosto 1558)

133 Il contrasto di dimensioni esistente tra le grandi navi (come la *Cocca*), il vascello bellico per eccellenza da mare e da fiume (la *Galea sottile*), la lancia in dotazione alle grandi navi (*palescalmo*) e la semplice gondola emerge chiaramente dal dettaglio della Mappa di De Barbari (1500) che le ritrae assieme, in bacino San Marco (Fig. 12). In primo piano si vedono due grandi Cocche a tre alberi (una *Cocca* di prua e una di poppa; altre due sono parzialmente visibili sulla destra); due Galee sottili con la prua a rostro; una lancia *palescalmo* con 6 remi per lato, legata alla poppa della *Cocca* centrale; in secondo piano due piccole gondole, a sinistra una con *felze* (la copertura a baldacchino centrale) e un rematore, e a destra una senza *felze*, con due rematori.

Fig. 12 - Vascelli in bacino San Marco





Due grandi Cocche a tre alberi (in primo piano in giallo; altre due parzialmente visibili sulla destra); due Galee sottili (rosso) con prua a destra; una lancia *palescalmo* (verde) legata alla Cocca centrale; dietro due piccole gondole, una con *felze* e una senza. (De Barbari 1500)

GC © Minneapolis Institute of Art, Wikimedia Commons. CC-BY-NC-SA4.0.

134 Si vedrà in seguito la distinzione tra la flotta dei *legni maggiori* (le navi per grandi trasporti mercantili o militari per alto mare, come cocche e galere), e la *'flotta fluviale'* (composta da *'legni minori'*, *'inferiori'*, *'sottili'*, *'leggeri'*, *'piccoli'*, *'barche'* e *'barchette'*, ivi incluse le *gondole*). A volte viene esplicitato il nome *gondole*, ma non sempre è ritenuto necessario, per cui spesso *barche* o *barchette* sta per *gondole*, o l'insieme di simili barchette senza precisa distinzione.

135 Nei prossimi paragrafi si vedrà che la gondola ha avuto sostanzialmente sia funzioni di mezzo veloce di collegamento e appoggio, sia di mezzo diretto per incursioni e attacco in battaglia.

3. La testimonianza delle arti visive

3.1 La cymbula romana

136 I Romani usavano delle barche da fiume o da lago chiamate *cymbae*, o col diminutivo *cymbulae* quando erano piccole. Queste erano simili a canoe, e sono visibili nei mosaici in S. Apollinare Nuovo, a Ravenna (Fig. 13a) del VI secolo; nella pesca miracolosa nella chiesa di S. Maria a Trastevere a Roma (Fig. 13b) dell'VIII secolo; nella vocazione degli apostoli Pietro e Andrea che remano come in canoa con remi corti a pagaia semplice (con un'unica pala) sulla facciata di S. Pietro extra moenia a Spoleto (Fig. 13c), alla fine XII secolo; o nella traslazione delle reliquie di San Marco (avvenute nell'AD 827-829) nei mosaici veneziani di San Marco dell'XII secolo (Camuffo 2022).

137 È importante capire quando si passò da barca Romana a barca Veneziana. Il mosaico della traslazione delle reliquie di San Marco (Fig. 13d), dove si è riportata la *cymbula* in dotazione alla nave e trascinata da questa, fu eseguito a Venezia, per il proprio Santo Patrono e in quanto tale dovrebbe rappresentare la barca allora in uso: costituisce la prima rappresentazione grafica del primo tipo di gondola, apparentemente uguale al mosaico di S. Apollinare Nuovo. La barca è di dimensioni molto piccole, e sembra ancora una *cymbula* romana più che un'evoluzione di questa. La differenza principale è l'introduzione di un timone laterale di tipo a *zanca*¹⁰ dove il mosaico mostra solo quello di destra; un altro si trovava al lato sinistro. I timoni laterali a poppa a forma di uno o due grandi remi erano in uso sin dall'antichità nelle barche egizie, sia con rematori, a vela, o funerarie, e nell'alto medioevo erano universalmente adottati in Europa.

138 In conclusione, la gondola del VI secolo di cui parla Cassiodoro doveva essere la *cymbula* romana simile a una canoa, come rappresentata in S. Apollinare Nuovo (Fig. 13a). La gondola del Doge Vitale Falier a Loreo nel XII secolo era la barchetta che si vede a traino della nave nella cappella di S. Clemente (Fig. 13d). Questa è la prima



rappresentazione di una gondola veneziana a Venezia. Aveva ancora la forma della *cymbula romana*, ma aveva aggiunto il timone a *zanca*. La gondola del Cronicon Venetum vulgo Altinate del XIII secolo è anch'essa visibile in San Marco, in cappella Zen (Fig. 14), e verrà presentata nel prossimo paragrafo.

Fig. 13 - La *cymbula romana*, la prima barca che usarono i Veneti, antenata della gondola



Mosaico della chiamata di Pietro e Andrea. Maestro Teodorico, VI secolo. S. Apollinare Nuovo, Ravenna (b) Pesca miracolosa, S. Maria a Trastevere, Roma, VIII secolo (Brogi 1912). (c) Chiamata di Pietro e Andrea, fine XII secolo, S. Pietro extra moenia, Spoleto. (d) Traslazione delle reliquie di San Marco, XII secolo Cappella di S. Clemente, Basilica di San Marco, Venezia. Si sono evidenziati il timone (T) a zanca della barca, e le pale (Z_1 , Z_2) dei due timoni a zanca della nave che trascina la barca

a.

(a) GC © Opera di Religione della Diocesi di Ravenna. (b) GC © MiC, Istituto Centrale della Grafica, Roma. Proprietà Accademia Nazionale dei Lincei. (c) <https://www.iluoghidelsilenzio.it/> CC-BY-NC-SA4.0. (d) GC © Image Collection, National Gallery of Art, Washington DC. CC-BY-NC-SA4.0.

139 Tornando ai tempi romani, Tito Livio rende noto che si usavano barche a fondo piatto per attraversare guadi, stagni o acque poco profonde,

«Fluviatiles ad superanda vada stagnorum apte planis alveis fabricatas». (Livio, Lib. X, c. I).

Barche da fiume costruite a fondo piatto, per superare i guadi degli acquitrini.

140 Poiché Tito Livio era padovano, questa potrebbe essere già la prima ammissione che nel Veneto si usavano, o almeno erano note, barchette a fondo piatto per le paludi. Questa barchetta appare frequentemente nei mosaici romani e bizantini, come anche nelle miniature dei manoscritti corali e antifonari medievali, per rappresentare la pesca miracolosa che prelude alla chiamata dei primi apostoli. Questo significa che nel medioevo questa barchetta era tipicamente usata dai pescatori, veneziani compresi, che operavano in acque dolci o costiere.

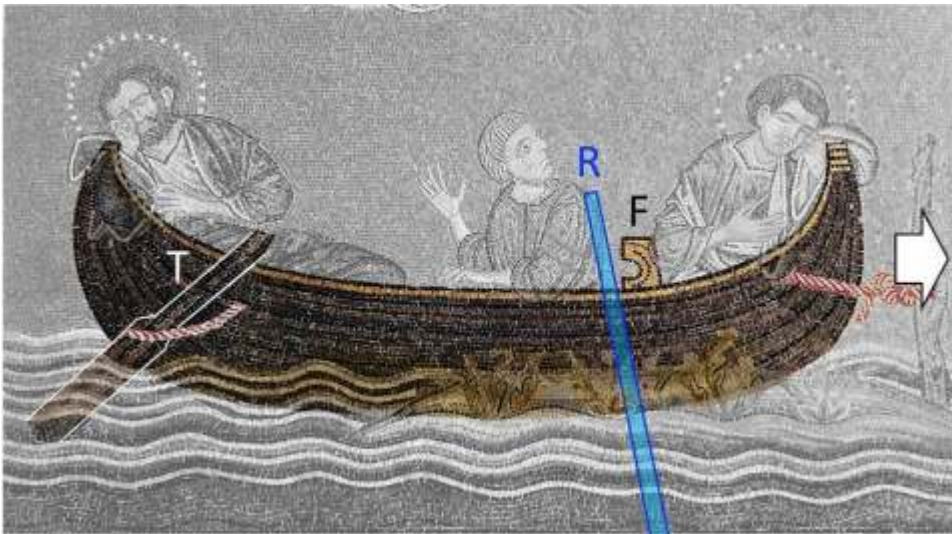
3.2 La *cymbula-gondola* del XIII secolo

141 Tra i vari mosaici della Basilica di San Marco, a Venezia, nella Cappella Zen, ne esiste uno risalente al XIII secolo, rappresentante il sogno premonitore di San Marco (Fig. 14). È molto verisimile che i Veneziani abbiano messo il loro Santo per eccellenza dentro la loro tipica barca, per ancorare fortemente questa tradizione alla loro realtà contemporanea. Questa è ancora molto prossima alla *cymbula*, come si è visto nei mosaici precedenti e in particolare nella Traslazione delle reliquie di San Marco, ma è più capiente, con tre persone. La barca è scura, ma non nera. Non si può dire con certezza se sia color legno o rivestita di pece. Per rendere più chiara la situazione, si è evidenziato il timone a *zanca*. Il mosaico mostra solo quello situato nella parte destra, e ne fa intravedere in trasparenza anche la parte immersa, ma va ribadito che ce n'era un altro dal lato sinistro. Si sono aggiunti il remo, la F sopra alla antica *forcola* (scalmiera per far operare il remo e vincere la forza resistiva) piatta con un solo *morso* (la cavità semicircolare entro cui opera, e su



cui preme il remo), e una freccia per indicare il verso di marcia. Non si notano ulteriori innovazioni: la barca è governata da un rematore seduto a prua che procede retrogrado, e una seconda persona deve fare da timoniere sedendo a poppa e guardando nella direzione di avanzamento. In ogni caso il rematore gli crea un angolo cieco che nasconde la vista proprio davanti, che è la direzione più importante.

Fig. 14 - La *cymbula*-gondola nel Sogno di Marco (XIII secolo)



Mosaico del sogno di S. Marco in Cappella Zen, Basilica di San Marco, Venezia, XIII secolo. Si è evidenziato il timone (T) a *zanca* con una linea di contorno bianca. Si è aggiunto il remo (R, in blu). Si è posto F sopra alla *forcola*. La freccia indica la direzione di marcia.

GC Image Collection, National Gallery of Art, Washington DC. CC-BY-NC-SA4.0.

142 Un'accurata rappresentazione di due *cymbule* ormeggiate fu fatta da Giotto nel 1307-08 (Fig. 15a). L'affresco si trova ad Assisi, nel riquadro che rappresenta l'arrivo di Maria Maddalena a Marsiglia. Allora Giotto era appena tornato da Padova dove aveva dipinto la Cappella degli Scrovegni (1303-1305), e conosceva bene le imbarcazioni veneziane. Da Padova a Venezia si andava percorrendo il fiume Brenta in modo confortevole, senza confronto con gli scomodi cavalli o i sobbalzi delle carrozze. Venendo da Padova il trasporto era facilitato dalla corrente, da Venezia le barche venivano trainate con funi da cavalli che procedevano lungo gli argini. «È il viaggio di una notte da Vinegia à Padova per detto fiume, navigando contra il corso dell'acqua, tirate le navi colli cavalli» (Alberti 1550). Per il popolo il servizio era assicurato dai *burchi*, una barca capiente con una copertura-abitacolo a volta (detta *tiemo*) per riparare dal sole, dal freddo o dalla pioggia. Per la nobiltà era possibile andare con la propria gondola, e continuare via acqua sino al giardino della villa Barbarigo di Valsanzibio (Galzignano Terme), ai piedi dei Colli Euganei (Daddario 2017).

143 L'affresco di Giotto del 1307-08 (Fig. 15a) mostra chiaramente i dettagli delle due *cymbule*. Queste potevano giovare di una piccola vela, con l'albero mobile: una di queste è senza l'albero, mentre l'altra arma¹¹ un albero di circa 2 m in posizione, ma con la vela ammainata. Entrambe hanno a poppa un doppio timone *a zanca* costituito da una specie di corto remo, fissato con una corda a ciascun lato, secondo l'uso del tempo. La gondola è di legno chiaro, e non sembrerebbe rifinito a pece.

Fig. 15 - Le ultime *cymbule a zanca*



(a) Due *cymbule* con doppio timone a *zanca* e una armata con un piccolo albero e una vela ammainata. Giotto da



144 A lato è riportata una illustrazione di Venezia (Fig. 15b) disegnata da Muffel nel manoscritto Egerton N.1900, datato 1467. Questo manoscritto sposterebbe molto in avanti l'era delle *cymbule*, solo che questa testimonianza va presa con le dovute cautele. Il manoscritto fu realizzato a Passau (Germania). Dalla forma dei palazzi è evidente che l'autore non vide mai Venezia e conseguentemente nemmeno le sue barche. Ci sono anche due remi legati al fianco, e non si capisce se siano due remi veri e propri, come nel mosaico di Ravenna, oppure il doppio timone a *zanca* un po' spostato. Si deve concludere che il manoscritto Egerton riporta delle gondole dedotte da racconti o testimonianze antiche, e quindi riporta una forma imprecisa e molto datata. L'incisione è del 1467, ma la barca rappresentata sembra la stessa di Giotto, di oltre un secolo e mezzo prima.

145 Occorre fare molta attenzione con le immagini prodotte da autori stranieri: questi necessariamente si basano su racconti e ricordi dei pochi viaggiatori o dei molti mercenari che percorsero l'Europa con scarsi interessi e competenze culturali. All'incertezza dell'interpretazione spesso si somma il rischio di produrre immagini molto datate, come in questo caso, o molto stravolte dalla realtà, come le gondole in Fig. 16 colte da stampe. La Fig. 16a è del cartografo Matthäus Merian (1593-1650), fatta per la raccolta di Gaston d'Orléans contenente la descrizione dell'Italia. Le gondole sono dotate di un *felze* enorme, che nasconde completamente la vista, per cui il gondoliere procede alla cieca; inoltre, la prua e la poppa si ergono smisuratamente, oltre all'altezza d'uomo. La Fig. 16b è di un incisore Francese della prima metà del XVII secolo. Queste barchette hanno il *felze* ridimensionato, ma sono irrealisticamente strette, allungate e con un collo da giraffa, col baricentro (il centro rappresentante la distribuzione delle masse) sopra il metacentro (il centro della spinta idrostatica riferita alla forma della carena), per cui l'equilibrio risulta instabile e rischierebbero di rovesciarsi alla prima ondina, al primo rollio, o al primo soffio di vento, anche di brezza leggera.

Fig. 16 - Gondole fantasiose da autori non Veneziani



(a) Particolare della vista di Venezia di Matthäus Merian. Legenda (aggiunta): BC: bucintoro; BR: burchiello; G: gondole; GS: galea sottile. (b) Particolare delle gondole nella stampa 'La Pompe du Doge de Venise lors qu'il sort', di incisore Francese. (a) e (b): prima metà XVII secolo

In conclusione, i due mosaici di San Marco e l'affresco di Giotto mostrano che dall'XI all'inizio del XIV secolo si usava ancora l'antica *cymbula* romana, anche se un po'

ingrandita e rinforzata. Questa doveva essere condotta da due persone (due marinai per un passeggero), e la visibilità era ridotta. Quella di Giotto a inizio del Trecento è l'ultima testimonianza valida di tale tipo di barca. Le immagini successive danno una barca sostanzialmente cambiata. Potrà essere condotta da un solo barcaiolo, e questo renderà molto più economici gli spostamenti. Oppure, potrà essere condotta da più vogatori se si vorrà raggiungere una grande velocità, o sfoggiare ricchezza.

3.3 Il Trecento e la prima trasformazione da *cymbula* a gondola

147 Da quanto generalmente riportato in letteratura, la gondola comincia ad essere rappresentata dal 1490, poco prima che subisse una profonda trasformazione. In un precedente lavoro (Camuffo 2022) si erano cercate immagini del periodo evolutivo, e si erano trovate alcune informazioni utili, ma anche lunghi periodi privi di informazione.

148 Il punto di partenza è chiaro: i primi Veneziani utilizzavano la barchetta da palude di origine romana, di uso comune nelle lagune del nord Adriatico, da Ravenna fino a Grado, e nei porti fluviali romani come Aquileia. La *cymbula* aveva prua e poppa incurvate verso l'interno, due remi corti legati alle fiancate, due timoni a zanca anch'essi legati, e richiedeva la presenza di due barcaioli che occupavano buona parte del piccolo spazio disponibile.

149 I due miglioramenti desiderabili erano che la barca fosse governata da una sola persona, e che la barca procedesse nella direzione in cui il barcaiolo vedeva, per rendersi conto se rimaneva in acque sufficientemente profonde o andava ad arenarsi in acque troppo basse. Questo richiedeva che i Veneziani si inventassero, o adottassero, un nuovo modo di vogare. Nella *cymbula* il vogatore usava un remo corto e stava seduto e rivolto all'indietro, con vista sul cammino già percorso; nella gondola il vogatore sta eretto, con un remo lungo, e con la faccia rivolta in avanti, con vista sul percorso da affrontare. In questa posizione eretta, il remo lungo faceva uno sforzo maggiore sulla forcola, e questa sull'intelaiatura dello scafo. Ciò richiese che venissero rinforzati prua e poppa, aggiungendo un piccolo pianale triangolare alle due estremità: la *coperta*¹² di prua e la *coperta* di poppa. Senza il timoniere, la nuova gondola guadagnava spazio libero per il trasporto di persone o cose. Con un po' di allungamento fu possibile aggiungere un baldacchino mobile molto utile per il passeggero: il *felze*, per riparare dal sole o da qualche goccia di pioggia. Per il *felze* i veneziani poterono ispirarsi agli antichi egizi come ai cinesi, come si è visto. Questo punto d'arrivo è la nota immagine della gondola nei quadri dell'ultimo decennio del Quattrocento nelle Gallerie dell'Accademia a Venezia.

150 Il primo passo per trasformare la *cymbula* in gondola va posto in relazione con lo sviluppo della città, come suggeriscono Andrea (1560) e Giovannotti (1591). Le acque alte sospinte dai venti di Scirocco e alcuni tsunami che seguirono a terremoti, di cui il più famoso sommerso Malamocco, l'antica Metamauco, attorno al 1106, portarono ad alzare la pavimentazione urbana e le abitazioni rispetto al livello del mare. Questo dava sicurezza contro il mare, ma creava un problema con le barche. La *cymbula* romana era perfetta per laghi e paludi di pianura, senza alte rive, ma creava delle difficoltà quando ci si imbarcava o sbarcava da pontili in legno o rive in pietra che si trovavano ad altezze decisamente superiori a quella della barca. Naturalmente vennero fatti degli approdi con dei gradini, ma questi limitavano i punti di accesso. Inoltre, per essere utilizzabile, il gradino più basso dell'approdo doveva stare sopra il livello delle viscido alghe. L'escursione media di marea è 60 cm; l'altezza delle fiancate della barca (comprendendo la parte immersa e emersa) aveva un valore simile. In condizioni di bassa marea questo comportava un salto troppo lungo per entrare all'interno dello scafo, e poggiare i piedi sui *paglioli* che costituiscono la pavimentazione della barca. Verso metà del Trecento qualcuno pensò di coprire con un piccolo pianale triangolare (*coperta*) le estremità superiori della prua e della poppa. Questo avrebbe rinforzato il fasciame e sarebbe stato un ottimo predellino, o gradino di prua o di poppa, all'altezza del bordo superiore dello scafo.



3.4 Gondole rappresentate nelle miniature dei

manoscritti medievali

151 I codici manoscritti potevano contenere una decorazione floreale del capolettera (la prima lettera del testo del foglio), o inserirvi dentro piccole scene, o riportarne altre a fine pagina. Le miniature erano costose e preziose, finalizzate a persone di elevato rango e cultura. I manoscritti miniati medievali che contemplano questo soggetto seguono due filoni principali: il *romanzo cortese* in lingua romancia (in particolare il provenzale) con le avventure cavalleresche dedicato alle Corti illuminate, e i codici liturgici in latino per gli uffici religiosi. Si sono consultati centinaia di codici, e si sono trovate molte immagini interessanti di barche medievali. Tuttavia, è stato necessario scartare tutti gli esempi non connessi con l'ambiente veneziano. Alla fine sono rimasti solo pochi esempi, anche se non si può escludere che ne possano essere sfuggiti dato che il materiale è molto disperso.

152 Nella letteratura cortese romancia si è trovato il codice manoscritto *Ciclo di Lancillotto* con le vicende cavalleresche di re Artù. Questo codice è databile al 1300 circa, comprende 403 fogli con capolettera miniata, ed è conservato alla Bodleian Libraries, dell'Università di Oxford. Il codice è scritto da un trovatore provenzale ed illustrato da un amanuense veneziano, come tendono a confermare anche gli scorci urbani quando appaiono. In questi fogli compaiono dieci scene con una barchetta stilizzata, sempre fatta a spicchio di luna, che si rifà chiaramente alla gondola-*cymbula*. Alcune di queste scene vengono anche ripetute. Tra queste immagini se ne sono scelte due come più significative.

153 La prima miniatura cortese con capolettera O (Fig. 17a) mostra la solita *cymbula* con tre persone a bordo. Va sottolineato che in questo codice la barchetta è sempre scura, suggerendo che sia rifinita a pece. La seconda con capolettera A (Fig. 17 b) mostra che la gondola poteva avere un albero ausiliario mobile per portare una piccola vela, come si è visto nel contemporaneo affresco di Giotto ad Assisi. Il periodo storico dell'edizione di questo codice (1300 circa) è quello del ritorno di Marco Polo a Venezia, dopo la prigionia (1295) e probabilmente prima della pubblicazione delle sue memorie (1307), e le barche non mostrano ancora nessun avanzamento tecnologico di rilievo rispetto alle origini.

Fig. 17 – La gondola nelle miniature dei manoscritti medievali





(a)



(b)



(c)



(d)



(e)

Miniature da manoscritti medievali. (a) Ciclo di Lancillotto Manoscritto Douce 178, fol. 309r. (b) idem Ms. Douce 178, fol. 65ar; (c) *Vita gloriosissime virginis Mariae atque venerabilis matris Filii Dei vivi veri et unici* della metà del XIV secolo, Canon Misc 476, f. 106r. (d) *Graduale proprium et commune sanctorum secundum ordinem sanctae Romanae ecclesiae* (1410-50?), (*Graduale* 10014, c. 169v). (e) Corale Montecassino D, f. 1r (1508-09).

(a), (b), (c) GC © Bodleian Libraries, Università di Oxford. (d) GC © Biblioteca Comunale, Monselice (Padova). (e) GC © Archivio Privato dell'Abbazia di Montecassino. Foto Don Mariano Dell'Omo osb. CC-BY-NC-ND-SA4.0.

154 Nelle cattedrali e nei monasteri gli inni e i canti dell'ufficio divino secondo il calendario liturgico erano riportati su codici miniati come antifonari, graduali, salteri, processionali o semplicemente corali. Poiché il tema della pesca miracolosa e della chiamata dei primi apostoli, Simone detto Pietro e Andrea, e poi Giacomo e Giovanni, coinvolge la presenza di barche, la paziente ricerca ha portato i suoi frutti.

155 La prima miniatura dei manoscritti liturgici, con la vocazione di Pietro e Andrea (Fig. 17c), è in un manoscritto veneziano su pergamena della metà del XIV secolo, intitolato *Vita gloriosissime virginis Mariae atque venerabilis matris Filii Dei vivi veri et unici*, anch'esso conservato alle Bodleian Libraries di Oxford. La metà del XIV secolo è un periodo critico per la prima trasformazione della gondola. In questa miniatura la barca è



essenziale, ma si vede chiaramente che ha abbandonato la forma a canoa che nel VI secolo aveva in S. Apollinare Nuovo a Ravenna, e come si è visto nel XII e nel XIII secolo nella Basilica di San Marco a Venezia. Anche se la vista è parziale, si intuisce la sagoma, con prua o poppa rivolta verso l'alto, interrotta dopo aver disegnato mezzo cerchio. Come novità, da ora in poi la gondola appare esternamente color nero, come la pece. Non mostra però due cose importanti. La prima è se le due fiancate dello scafo si congiungono rimanendo indipendenti fra loro sino all'unione con l'ossatura chiamata *asta* o *ruota*, o è stata già applicata la *coperta* triangolare. La seconda è che entrambi gli apostoli sono impegnati con la rete, sicché non si vede se c'era, e com'era fatta la *forcola*.

156 La seconda immagine religiosa (Fig. 17d) si trova nel *Graduale proprium et commune sanctorum* (forse 1410-50), conservato nella Biblioteca Comunale di Monselice. Il contenuto documentaristico è molto più eloquente: la barca è nera come la pece; ha due coperture triangolari arancione agli estremi, e il vogatore è in posizione eretta col remo lungo, e si trova a poppa, ancora all'interno dello scafo. Questa testimonia una trasformazione molto importante avvenuta nel frattempo.

157 La terza (Fig. 17e) si trova in un *Corale* dell'Archivio privato dell'Abbazia Montecassino, ancora con la vocazione di Pietro e Andrea (1508-09). Qui il vogatore sta sopra la *coperta* triangolare di poppa, col remo lungo, secondo la tipologia classica della gondola che si trova in tutte le rappresentazioni di fine XV secolo. Tanto la *coperta* di prua che di poppa sono piatte.

158 Il *Graduale* e il *Corale* sono diversi, ma sono sorprendentemente simili nelle fisionomie di Pietro e di Andrea, suggerendo un possibile riferimento comune. La similitudine continua nella silhouette della gondola a spicchio di luna, ma con difformità in alcuni dettagli: pianale curvo o piatto, vogatore entro bordo o sopra coperta. Questo suggerirebbe un'evoluzione da dentro a sopra bordo, ma non si può escludere che nel *Graduale* i due apostoli siano stati costretti a rannicchiarsi nella barca per rientrare nello spazio angusto all'interno del capolettera O, mentre nel *Corale* la decorazione era libera di estendersi su tutto il foglio.

159 In tutte queste miniature la gondola ha una piccola dimensione, come la vecchia *cymbula*. Come novità importante è sparito il timone *a zanca*. Inoltre, tutte queste barchette sono esternamente nere, indicando l'uso della pece. Le figure del *Ciclo di Lancillotto* sono fatte a puro fine decorativo ma confermano la vecchia forma. Nelle miniature religiose successive c'è più attenzione al realismo e ai dettagli tecnici. In Fig. 17d e Fig. 17e, la *forcola* è visibile, essenziale, formata con una tavola piatta e con un solo *morso*; è posizionata a poppa.

160 Il vogatore costituisce il particolare più interessante: nel *Graduale* sta all'interno dello scafo, mentre nel *Corale* sta sopra la *coperta* di poppa, sempre col volto nella direzione di avanzamento. Questo pone l'interrogativo se sin dall'inizio i vogatori siano montati sopra la *coperta* di poppa o siano rimasti entro bordo. La posizione elevata del *Corale*, assunta poi come regola, è ottima in assenza di onde, come avviene con le calme acque della laguna; tuttavia, nel caso di moto ondosso, come la pesca nell'agitato Mare di Galilea rappresentato nel *Graduale*, poteva essere più prudente remare stando all'interno dello scafo. Se agli inizi fu fatto un uso misto di remare sopra *coperta* o entro bordo, questa duplicità venne poi abbandonata; il gondoliere salì sopra poppa e le gondole rimasero all'interno della laguna, dovendosi fermare e accostare alla riva nel caso di vento intenso e crescita delle onde.

3.5 Gondole rappresentate nelle pale d'altare

161 Le tavole d'altare, dette *paliotti* costituiscono una buona fonte di illustrazioni didattiche nel medioevo quando le scene dipinte si facevano carico di trasferire informazioni religiose e racconti del Vecchio o del Nuovo Testamento alla popolazione analfabeta. Tra le rappresentazioni più significative figura la pesca miracolosa con la chiamata degli apostoli, che stanno alle radici della chiesa nascente. In questa ricerca si sono trovati tre paliotti molto importanti.

162 Il primo paliotto (Fig. 18) è dovuto a Lorenzo Veneziano. Nel 1370 circa Lorenzo dipinse una tavola con due barche, una in primo piano e una lontana in scorcio, entrambe con la tipica forma della gondola. Pietro e Andrea si trovano nella barca in primo piano, di cui è visibile solo la poppa esternamente nera come la pece, con una *coperta* piatta che segue la



curvatura del fasciame dello scafo, ma composta da tavole piane. Al momento rappresentato, i due apostoli si trovano all'interno della barca, ma si vede chiaramente che la *forcola* è in posizione troppo arretrata per poter vogare dall'interno, in quanto dovrebbe lasciare lo spazio per contenere una persona e il movimento delle braccia per azionare il remo, come si vedrà in molte rappresentazioni successive. Anche lo spazio libero della *coperta* di poppa è molto grande e può comodamente ospitare il vogatore che deve tenere una gamba avanzata e una arretrata. La forma della *forcola* è corretta, realizzata su tavola piana come le più antiche, ma tecnologicamente più avanzata con due *morsi* rivolti verso poppa, per permettere al remo di premere quando il vogatore opera da poppa. Nella parte alta del dipinto si vedono anche la prua di una seconda gondola e un *burcèlo* (detto anche *marota*), un contenitore forato con forma simile a una barca, ma con acqua all'interno, in cui il pesce pescato con le reti viene messo e conservato vivo durante il periodo della pesca e del trasporto.

Fig. 18 – La gondola nel paliotto di Lorenzo Veneziano (1370 ca)



In primo piano, la gondola nella pesca miracolosa. La freccia indica il pianale di *coperta* triangolare di poppa, su cui sale il vogatore. In alto, in secondo piano a destra, un'altra gondola (G) con freccia. Si sono aggiunte le linee bianche di contorno agli scafi per renderli meglio distinguibili dall'acqua scura. In secondo piano a sinistra è visibile un *burcèlo* (B). Vocazione dei santi Pietro e Andrea, Lorenzo Veneziano, dipinto su tavola.

GC © Gemäldegalerie Staatliche Museen, Berlino (Wikimedia Commons e Web Gallery of Art). CC-BY-NC-SA4.0.

163

Il secondo paliotto, che rappresenta ancora la chiamata di Pietro e Andrea (Fig. 19), è un riquadro scolpito da Caterino Moronzon (o Moronzone, Moranzone) e dipinto da Bartolomeo di Paolo, alla fine del XIV secolo (1394-98?) per la Chiesa del Corpus Domini a Venezia (Markham Schulz 2011), ora al Museo Correr. In questo paliotto le *coperte* di prua e poppa sembrano piatte, ma sono così piccole che non sarebbe stato possibile farle altrimenti. Entrambi gli apostoli sono vogatori, seduti all'interno dello scafo, quindi col remo corto. Lo scafo è dorato per contrastare la barca rispetto al mare scuro, quindi non si possono fare affermazioni sul colore.

Fig. 19 – La gondola nel paliotto di Moronzon e di Paolo (1394-98 ca.)





Gondola con la vocazione di Pietro e Andrea. Particolare del paliotto di Caterino Moronzon e Bartolomeo di Paolo (1394-98?).

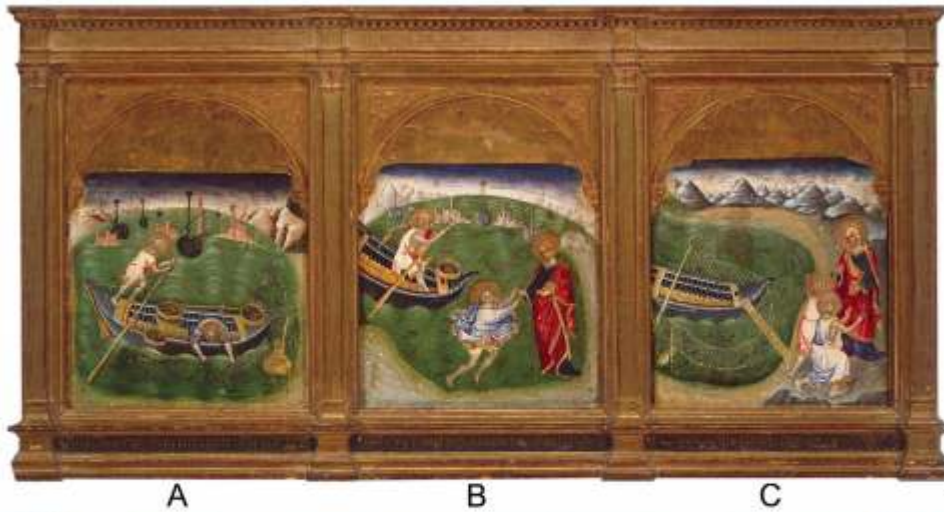
GC © Museo Correr, Fondazione Musei Veneziani. Foto Patrizia Schenal.

164 La terza opera è una pala di altare mobile (composto da 14 tavole) con storie di S. Pietro e S. Paolo del veneziano Jacobello del Fiore commissionata per la chiesa di San Pietro in Fermo. L'opera fu inizialmente attribuita a Francesco de Franceschi, ma poi a Jacobello del Fiore. Fu datata 1405-10 da Federico Zeri, ma successivamente fu spostata al 1439-44 e l'attribuzione alla Bottega e al figlio adottivo Ercole dal Fiore in quanto Jacobello morì nel 1439 (Maranesi, 2014; Humphrey e Steel 2017; Guarnieri 2018). L'opera fu fotografata nel 1910-30 ca. da Henry Dixon & Son Ltd. e nel 19130-40 ca. da Eugene Brenwasser e le foto sono consultabili nella Fototeca Zeri di Bologna¹³, inventario 83922 e 60853. L'altare mobile fu smontato, le 14 tavole subirono varie vicissitudini e attualmente si trovano smembrate tra tre musei: a Denver, Milano e Kiev.

165 Il Denver Art Museum possiede 12 pannelli di cui uno ha tre riquadri (Fig. 20), tutti con la gondola¹⁴: la chiamata di Pietro e Andrea (A), Pietro salvato dalle acque (B) e la pesca miracolosa (C), ma solo nel primo si vede la barca nella sua interezza. Pietro e Andrea hanno la stessa fisionomia che nel *Graduale* di Monselice (1410-50?) e nel *Corale* di Montecassino (1508-09), suggerendo un riferimento comune. La gondola ha esternamente lo scafo nero, trattato a pece, e ugualmente nere sono la *coperta* a prua (che appare leggermente convessa) e a poppa (difficile da stabilire se curva o meno). Sono color legno solo i tre *trasti* trasversali (T₁ e T₃ bordano le *coperte* di poppa e di prua, mentre quello centrale T₂, su cui sono posate due ceste colme di pesci, serve da panchetta per i passeggeri), i *paglioli* (il tavolato che costituisce la pavimentazione interna) e il timone. I *trasti* sono a legno nudo, non ricoperto di pece, per evitare che col sole d'estate questa si rammollisca e si appiccichi ai vestiti di chi si siede, fatto reso dal verbo 'impegolare' (da 'pegola' = pece). Il vogatore sta in piedi sopra la *coperta* piatta a poppa, col remo lungo, e in perfetta posizione di braccia e gambe per la classica voga alla veneziana, premendo sulla forcola di poppa (F₁). La *coperta* di prua è invece convessa. Si nota che esiste anche una seconda forcola (F₂) in posizione avanzata, sul lato opposto, col remo appoggiato lungo il bordo, per il secondo vogatore.

Fig. 20 – La gondola nell'altare di Jacobello del Fiore e Bottega (1439-44)





A

B

C



Sopra: visione del pannello con la chiamata di Simone e Andrea (A), Pietro salvato dalle acque (B) e la pesca miracolosa (C). Sotto: dettaglio della gondola del primo riquadro. B: barra del timone; F₁, F₂: *forcole*; P: *paglioli* di pavimentazione sul fondo; T: pala del timone; T₁, T₂, T₃: *trasti*. Jacobello del Fiore e Bottega, tavola d'altare, c. 1439-1443. Tempera su tavola, dimensioni della cornice del pannello 81,3 cm x 161,9 cm; del primo riquadro 62,2 cm x 45,7 cm. Denver Art Museum: Gift of the Museum Membership, 1951.84.2.

Immagine © Denver Art Museum, Denver, Colorado.

La cosa sorprendente è che a poppa la barca ha un vero timone centrale che sembra sostituire la vecchia soluzione con due *zanche* laterali. Per mantenere la rotta la barra è legata con una cordicella alle due fiancate opposte. Il timone centrale è molto più efficiente dei due piccoli timoni a *zanca* laterali, che vennero gradualmente sostituiti. Questo è l'unico caso trovato di gondola con un timone vero e proprio. Non è pensabile che sia posto in senso allegorico, vale a dire S. Pietro al timone della barca della Chiesa, in quanto in questa raffigurazione il nocchiero è Andrea, mentre Pietro è impegnato a raccogliere i pesci con la rete. Questo timone ha quindi una funzionalità pratica, come quando le prime gondole si avvalevano di una piccola vela e abbisognavano delle *zanche*, come si è visto in Giotto. Pur in assenza di vela, c'era un problema da risolvere con le antiche gondole corte, probabilmente di lunghezza 3-4 m. Se c'è un solo vogatore a poppa, la vogata è bilanciata se viene fatta a due remi lunghi incrociati, alla *valesana* (valligiana), come tipicamente si fa nei sandoli. Nella gondola si usa invece un solo remo, e questo sbilancia la distribuzione delle forze, applicate alla *forcola* posteriore destra (F₁), per cui la barca tende a virare lateralmente verso sinistra. Per compensare, occorre un



secondo rematore in posizione più avanzata, con una *forcola* sul lato opposto (F_2). In questa pala d'altare si vedono le due soluzioni: la doppia forcola per il vogatore ausiliario, e il timone, utile quando c'era un solo vogatore. In seguito, i Veneziani risolsero il problema della deviazione laterale dando maggior stabilità alla barca allungando lo scafo (con maggior attrito laterale), e infine a metà Novecento rendendo lo scafo un po' asimmetrico per controbilanciare dinamicamente la spinta. In breve, il percorso tecnologico fu con due *zanche* laterali fino al 1300; poi si passò per un breve periodo con un timone centrale; successivamente si allungò la gondola e con questo non fu più necessario il timone che venne tolto.

167 Sia le miniature che i paliotti suggeriscono che questa prima fase di trasformazione della *cymbula*, con le coperture triangolari a prua e poppa e i rematori all'interno dello scafo, si sia avviata nel Trecento, posteriormente agli affreschi di Giotto del 1307-08, e si ritrovi normalmente dopo. Confrontando le varie opere si deve ammettere che esistevano sia la *coperta* (almeno di poppa) piatta, che quella convessa (almeno di prua). È difficile dirlo come regola generale, ma in qualche immagine la *coperta* di poppa sembrerebbe piatta per dare un miglior appoggio al rematore, e quella di prua convessa.

3.6 Gondole rappresentate negli affreschi

168 La prima rappresentazione in grande della nuova gondola trecentesca, che si potrebbe chiamare 'protogondola' in quanto capostipite di una serie di trasformazioni, si trova sempre con la pesca miracolosa e la chiamata dei primi apostoli (Fig. 21). Si tratta di un affresco nella Cappella di San Giovanni della chiesa dei Domenicani a Bolzano, eseguito nel 1340 da un pittore della Scuola di Giotto, familiare con l'ambiente veneto. Si noti che questa prima immagine della nuova gondola trecentesca fu dipinta solo 16 anni dopo la morte di Marco Polo.

Fig. 21 – La prima gondola, negli affreschi di Bolzano (1340)



Dettaglio della pesca miracolosa e la chiamata degli apostoli Giacomo e Giovanni. Scuola di Giotto, 1340. Cappella di San Giovanni, Chiesa dei Domenicani, Bolzano, Diocesi di Bolzano-Bressanone.

GC © Ufficio beni architettonici ed artistici, Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige. © Foto Sandro Blatter, Kirkenbilder.ch.

169 L'affresco si trova in posizione elevata in una Cappella stretta, per cui si presenta sotto un angolo ottico inferiore o uguale a 30° , raggiunto da un adulto con le spalle addossate alla parete opposta. Questo significa che l'altezza viene ridotta secondo la tangente dell'angolo visivo, e per riproporzionare le figure queste andrebbero allungate corrispondentemente, solo che a quel tempo le regole della prospettiva non erano ancora note. Il pittore allungò un po' le immagini per compensare l'effetto prospettico, ma non



sufficientemente in quanto viste dal basso rimangono schiacciate. La foto è stata scattata da posizione rialzata.

170 La gondola è esternamente nera come la pece. A bordo figurano tre persone: i due apostoli Giacomo e Giovanni e il vecchio padre Zebedeo. I due apostoli stanno in ginocchio davanti a Gesù in quanto sono più bassi, ma al contempo sono più alti di Zebedeo seduto a poppa. I vogatori sono due; entrambi col remo corto e la *forcola* con un *morso*. La barca ha la *coperta* triangolare, sia a prua che a poppa, che segue la curvatura dello scafo. A poppa si distingue una leggera curvatura accompagnata dalla classica nervatura come nel *Graduale* di Monselice; la *coperta* di prua è un po' danneggiata e non è molto riconoscibile se sia piatta o convessa. L'affresco di Bolzano sancisce il passaggio dalla *cymbula* alla protogondola con *coperta* di prua e di poppa, che avvenne attorno o poco prima del 1340.

171 Giusto de' Menabuoi, pittore di origine fiorentina, venne a lavorare a Padova verso il 1370, dove si stabilì. Giusto amò dipingere con meticolosa precisione ed esattezza nei dettagli, come si può notare nella veduta di Padova nella Cappella del beato Luca Belludi, nella Basilica del Santo. Nel 1375-76 affrescò il Battistero di Padova per i signori Da Carrara. Tra questi affreschi vi è un riquadro con la pesca miracolosa e la chiamata degli apostoli. La scena in primo piano (qui non riportata) include Gesù con gli apostoli Pietro e Andrea e la loro barca a vela con le reti colme di pesci. In secondo piano (Fig. 22), c'è una barca a forma di gondola con Zebedeo che tiene la rete e i figli Giacomo e Giovanni che remano alacremente per rispondere alla chiamata. Questa è una gondola veneziana, con la tipica forma, con prua e poppa rialzate molto più che nel modello di Bolzano, che fu eseguito circa 35 anni prima. La *coperta* triangolare segue la curvatura dello scafo ma con tavolette piatte, senza convessità. Il rematore voga in piedi, a poppa. Il modo particolare di vogare, con la caratteristica posizione di braccia e gambe, è il tipico veneziano, col remo lungo. L'unico dettaglio che sembra errato è che la *forcola* è disegnata rovescia, col *morso* in avanti anziché indietro. Certamente Giusto de' Menabuoi conosceva la gondola, ma il *morso* della *forcola* rivolto avanti o indietro era un dettaglio tecnico troppo sofisticato, prova ne sia che fino ad oggi non l'aveva criticato nessuno.

Fig. 22 – La gondola negli affreschi di Giusto de' Menabuoi (1375-76)



Pesca miracolosa e chiamata dei primi apostoli, dettaglio della barca di Giacomo, Giovanni e Zebedeo. Giusto de' Menabuoi. Battistero della Cattedrale.

GC © Ufficio Diocesano Beni Culturali Ecclesiastici, Padova. CC-BY-NC-SA4.0.

172 La gondola di Giusto de' Menabuoi è identica a quella del *Corale* Montecassino (1508-09), tranne il colore dell'esterno che qui sembra di legno nudo, o trattato con l'antico metodo di impermeabilizzare con la resina. Giusto de' Menabuoi fu il primo a dare una rappresentazione completa e precisa della gondola e del modo di vogarla, come punto di arrivo dell'evoluzione avvenuta nel corso del Trecento. I vantaggi della trasformazione da *cymbula* (come in Giotto col rematore seduto che avanza di spalle), a gondola (come in Giusto) col rematore in piedi che avanza frontalmente sono tre: (i)



pratico ed economico: la barca può essere condotta da un solo marinaio anziché richiederne due, il che dà maggiore autonomia e abbassa i costi; (ii) sicurezza: il vogatore ha il pieno controllo della situazione, vede dove sta andando, se in acque profonde o velme; (iii) strategia militare: il marinaio sta riparato a poppa, ha nelle proprie mani non solo la potenza propulsiva ma anche la guida della barca, potendo fare manovre e virate rapide e improvvise.

3.7 Gondole rappresentate nelle prime opere a stampa

173 Giovanni Gutenberg inventò la stampa a Magonza attorno al 1455, e per debiti dovette poi cedere la tipografia. Quando nel 1462, nel corso della guerra Baden-Palatinato, Magonza fu assaltata e saccheggiata, i tipografi sopravvissuti si dispersero, portando la stampa a Subiaco nel 1465, a Roma nel 1467, a Venezia e Milano nel 1469, e poi in altre città (Pellegrini 1794; Besso, 1864; Pozza et al. 1984). Negli incunaboli (le opere a stampa prima del 1500), come nei primi libri del periodo successivo, alcuni volumi erano dotati di illustrazioni basate su incisioni xilografiche, e le stesse vennero poi riutilizzate a distanza di anni, o rivendute ad altre tipografie. Questo spiega la ricomparsa della stessa immagine per decenni e talvolta anche per secoli, come documentato altrove ricostruendo la storia di alcune immagini di Venezia (Masséna Essling 1907-14; Camuffo 2022).

174 Il primo incunabolo a riportare un disegno con vere gondole ubicate in Venezia, con un solo vogatore in piedi a poppa, fu Werner Rolewinck (1479) con incisore Nicolaus Götz. Le gondole sono di colore nero inchiostro. Il lavoro fu stampato a Venezia, 10 anni dopo l'arrivo della stampa, ma il tipografo tedesco Georgius Walch doveva essere ancora alle prime armi per quanto riguarda le illustrazioni perché non pensò che la matrice lascia un'immagine speculare, e riprodusse il molo di San Marco con le due colonne e il Palazzo Ducale invertiti, con il lato destro a sinistra (Fig. 23a). Un anno dopo, l'edizione successiva (Rolewinck 1480), con tipografo Erhard Ratdolt, corresse l'errore, e vennero aggiunte altre gondole (Fig. 23b). Tutte queste gondole furono rappresentate come spicchi di luna, fortemente stilizzate, artisticamente belle, ma tecnicamente poco indicative, tranne nel riportare la voga alla Veneziana, come aveva mostrato Giusto de' Menabuoi un secolo prima.

Fig. 23 - Le due prime xilografie stampate a Venezia che rappresentano gondole con rematore a poppa





(b)

Stampe di Venezia negli incunaboli. (a) Edizione Rolewinck (1479) con il molo di San Marco stampato specularmente; (b) Edizione Rolewinck (1480) con Venezia stampata correttamente. Incisore: Nicolaus Götz.

GC © Biblioteca Universitaria, Padova. CC-BY-NC-SA4.0.

175 Il primo incunabolo a riportare non uno schizzo, ma una immagine dettagliata di gondola, con particolari tecnici riconoscibili, fu Bernhard von Breydenbach (1486) con incisore Erhard Reuwich. Il dettaglio in Fig. 24a include quattro gondole, di cui due dotate di *felze*, e due senza. Questa è la prima volta in cui viene rappresentato questa specie di baldacchino per riparare dal sole. In questa edizione si vede che la superficie triangolare un po' curva della *coperta* a prua serve anche da scaletta per raggiungere il molo.

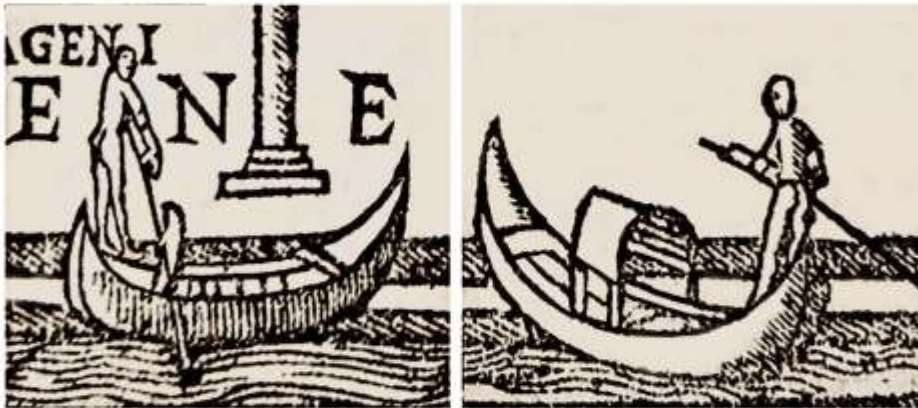
176 La stessa sagoma appare nelle xilografie di Fracanzio da Montalboddo (1517) in cui compare una gondola con abitacolo e una senza, (Fig. 24b) e di Benedetto Bordone (1527) in cui entrambe le gondole sono ormeggiate, e quindi con l'abitacolo rimosso (Fig. 24c). Va notato però che i libri di Fracanzio da Montalboddo e di Benedetto Bordone furono pubblicati con notevole ritardo rispetto alla data di esecuzione del disegno su cui si basa la xilografia. Per esempio Bordone venne pubblicato 4 anni prima della morte, ma di fatto Bordone per vecchiaia e salute da tempo (dal 1499 circa) aveva passato la mano all'umanista e famoso editore Aldo Manuzio, e si era ritirato per gli ultimi anni a Padova, sua città originaria.

Fig. 24 - La gondola tra fine del XV e inizio XVI secolo in alcune rappresentazioni grafiche

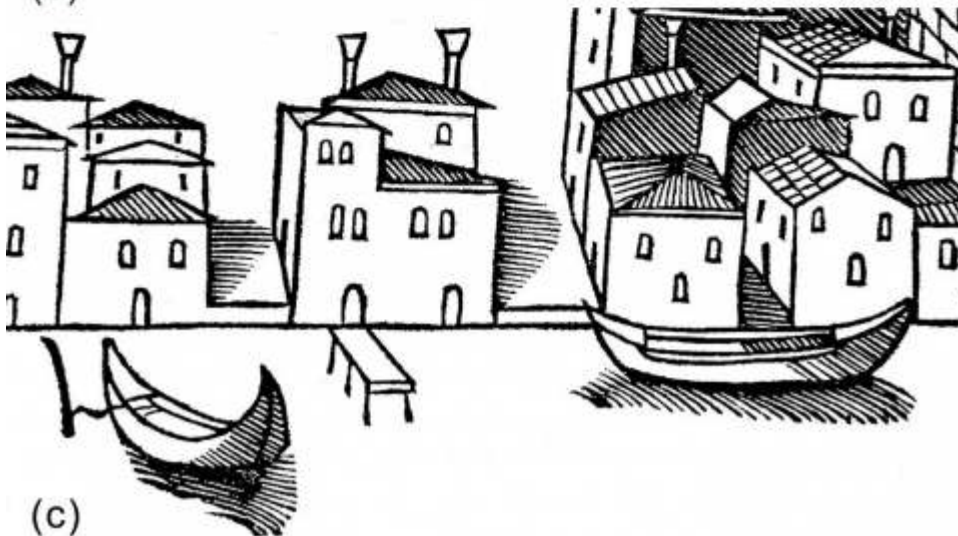




(a)



(b)



(c)

(a) Gondole al molo, particolare da Breydenbach e Reuwich (1486); (b) Gondole con e senza felze da Fracanzio da Montalboddo (1517); (c) Gondole ormeggiate, senza felze, da Benedetto Bordone (1527).

GC © Biblioteca Universitaria, Padova. CC-BY-NC-SA4.0.

177 Nei disegni a penna o nelle incisioni del XV-XVI secolo, la gondola appare leggera e sottile, con prua e poppa appuntite, un po' come uno spicchio di luna. La prima copertura appare con Breydenbach e Reuwich (1486). Ne sono eloquenti esempi le gondole nelle xilografie a illustrazione di libri che trattano di cronache, viaggi e geografia.

3.8 Gondole rappresentate nei dipinti su tela

178 Nell'ultimo decennio del Quattrocento fioriscono molti dipinti su tela, che stranamente si arrestano quasi subito, all'inizio del nuovo secolo, per poi riprendere verso la fine. I primi dipinti sono opera di Liberale da Verona "San Sebastiano" (1495-1500 circa) alla Pinacoteca di Brera, Milano; Vittore Carpaccio "Caccia in Laguna" (1490-95) al J. Paul Getty Museum, Los Angeles; inoltre, sempre di Carpaccio "Miracolo della reliquia della Santa



Croce a Rialto” (1496); Giovanni Mansueti “*La processione della Santa Croce*” (1494) e “*La guarigione miracolosa della figlia di Benvegnudo da San Polo*” (1502); Gentile Bellini “*Miracolo della reliquia della Santa Croce al ponte di San Lorenzo*” (1500), tutti alle Gallerie dell’Accademia di Venezia. In questi quadri il profilo della gondola viene osservato da vari punti di vista, di fronte, da dietro e di fianco, con una grande attenzione a tutti i dettagli, come ad esempio le tavole per traverso (i *trasti*) in legno nudo sullo scafo impeciato, le forcole e così via. Rispetto alle immagini precedenti, la gondola rimane essenziale, forse con un’aria più morbida, ma soprattutto è decisamente più lunga rispetto a quelle della prima metà del secolo. Tutti questi dipinti danno immagini molto coerenti tra loro, per cui la gondola di fine Quattrocento può essere presentata tridimensionalmente: frontalmente, con Liberale da Verona; da dietro con Vittore Carpaccio e di fianco con Gentile Bellini.

179 In Liberale da Verona (Fig. 25a), la gondola ha due paggi, uno seduto sul *trasto* di prua, e uno che voga a poppa, e porta due passeggeri di alto lignaggio, come si può dedurre dal *felze* lavorato ad arazzo, dalla vistosa collana d’oro massiccio del passeggero, e dal fatto che ci sono due servitori in livrea. Il *felze* è realizzato con un’impalcatura di due aste piegate a U su cui appoggiano delle specie di travetti orizzontali che sostengono l’arazzo. Va notato che questa gondola, come le successive, è dotata di una sottile nervatura N in ferro che si estende su tutto lo scafo, dove si congiungono le due fiancate per rifinitura e per coprire la giunzione con la calafatura in stoppa compressa e pece. Nel dipinto, questa nervatura è evidente nella parte alta della prua dove si fissa a un puntale in ferro, e poi nella parte inferiore, ma corre lungo tutto l’asta di prua e si vede solo con un ingrandimento perché è anch’essa dipinta a nero di pece. Questa nervatura costituiva una protezione della prua di legno quando la barca urtava contro la banchina, la fondamenta in pietra, o un basso fondale, e ugualmente per gli urti a poppa, come si vede chiaramente in Bellini. In seguito, nel giro di pochi anni questa leggera nervatura protettiva si trasformerà in robusti rostri offensivi, come si vedrà.

180 In Carpaccio (Fig. 25b), dove la gondola è vista da poppa, è evidente che la governa un solo gondoliere senza timone, che si è potuto eliminare allungando lo scafo. Questo allungamento ha creato maggior spazio libero per il passeggero e per il baldacchino *felze* per la protezione dal sole. Non si nota la nervatura, che con ogni probabilità è invisibile perché coperta dalla pece nera.

181 Nel dipinto di Bellini (Fig. 25c), le gondole sono esternamente nere come la pece. La forcola è lunga come negli altri dipinti coevi, e mostra chiaramente che aveva due morsi. Le tavolette chiare sono i *trasti* che messi per traverso con i due estremi appoggiati alle fiancate costituiscono delle panchette per i passeggeri. Si distinguono i due supporti piegati U del baldacchino (i due cerchi evidenziati con U in figura) che costituiscono l’ossatura del cielo del *felze* quando vengono infilati verticalmente nelle due fiancate dello scafo. In queste gondole è ben visibile la nervatura di rifinitura e protezione in ferro nudo, non ricoperto da pece.

Fig. 25 - Gondola con abitacolo (*felze*) montato o smontato, nei dipinti di fine XV secolo





(a) Particolare della gondola dal Martirio di San Sebastiano. N: nervatura in ferro. Liberale da Verona. (1495-1500 ca.) Inv. 263. (b) Vittore Carpaccio, dettaglio dell'Arrivo degli ambasciatori inglesi alla corte del re di Bretagna (1490-1495) cat. 572. (c) Gentile Bellini, Particolare del Miracolo della Croce caduta nel canale di San Lorenzo (1500) cat. 568. U: le aste piegate a U che costituiscono la struttura portante del felze smontato.

(a) GC © MiC – Pinacoteca di Brera, Milano. (b) e (c): GC © MiC – Gallerie dell'Accademia di Venezia, Archivio fotografico G.A.VE.

182 Queste immagini di gondole leggere ed essenziali ben si prestano all'Angelo traghettatore di anime che si era visto nelle antiche illustrazioni alla *Commedia* di Dante (Landino 1487; Vellutello 1544). Per altri dipinti di questo periodo e per le conoscenze tecniche riportate in letteratura si fa particolare riferimento a Pergolis e Pizzarello (1999), Penzo (2000, 2016), Munerotto (2021) e Camuffo (2022).

3.9 Confronto cronologico con Marco Polo

183 Il controllo della consistenza dei tempi è sempre molto importante per verificare l'accettabilità di ipotesi, o per escluderle definitivamente. Si sa che Marco Polo stette in Asia per 24 anni e tornò a Venezia nel 1295. Fu prigioniero dei Genovesi dal 1298 al 1299, quando dettò le sue memorie a Rustichello da Pisa. Tra il 1302 e il 1314 il frate domenicano Francesco Pipino tradusse *il Milione* in latino. Nel 1307 Carlo di Valois, fratello del re di Francia, fu in visita a Venezia e Marco Polo gli offrì la prima copia del suo libro. All'inizio i Veneziani furono scettici sulle meraviglie che venivano raccontate, ma poi gli credettero. Marco Polo morì nel 1324.

184 Come si è visto l'ultima rappresentazione della gondola come continuazione dell'antica *cymbula* romana a forma di canoa (con vogata da seduti e la faccia del rematore rivolta verso il cammino percorso, con remi corti e un piccolo timone) si trova in un affresco di Giotto, datato 1307-08. La prima rappresentazione della nuova gondola trasformata nella forma e nel modo di remare (rematore in piedi che guarda in avanti) si trova nell'affresco



di pittore veneto a Bolzano, del 1340, e similmente nella pala di Lorenzo Veneziano (1370 ca) e nell'affresco di Giusto de' Menabuoi (1375-76). Quindi, confrontando, la prima trasformazione della gondola è databile tra circa il 1307-08 e il 1340; il periodo dell'influenza di Marco Polo fu tra il 1307 (la prima copia de *il Milione*) e il 1324 (anno della morte). Naturalmente Marco Polo non cambiò la gondola, ma portò novità e semi per nuove discussioni che poterono nascere, crescere e fiorire. In pratica, l'ipotesi è valida, e la tempistica pienamente compatibile.

3.10 Tipologie di barche diverse, ma non standardizzazione

185 La gondola fa parte dell'infinita serie di barche che i Veneziani dovettero costruire per vivere e muoversi nella laguna. È chiaro che non esisteva un preciso modello standardizzato da rispettare e che ogni *squero* (i cantieri privati per barche o navigli) realizzava come meglio poteva e sapeva un proprio modello, portato avanti dalla tradizione di famiglia che ne conservava gelosamente i dettagli e li trasmetteva di padre in figlio, come avviene a tutt'oggi. Era il maestro d'ascia che stabiliva e seguiva il progetto. Occorreva anche interessarsi alla scelta, potatura e curvatura forzata di rami o tronchi di alberi in crescita per imprimere loro la conformazione richiesta per alcuni elementi strutturali. Questo significava seguire e intervenire sulla crescita per ottenere la qualità voluta e le forme necessarie (Marzari 1991). Ogni isola e ogni squero aveva la propria proposta, per cui si svilupparono certe tipologie di barche per rispondere alle varie finalità, alle esigenze di capienza e movimento e all'uso: trasporto persone o piccole medie o grandi quantità di materiali, solidi o liquidi. Inoltre dovevano essere ottimizzate per l'uso in laguna, nei fiumi o in mare aperto, per pesca, caccia, trasporto ecc. Questo portò a uno sviluppo dinamico di molti tipi di barche con grandi o piccole differenziazioni per ogni categoria come documentato da molti autori (Mutinelli 1831, Levi 1892, Mazier 1901, Bonino 1978, Cargasacchi Neve 1979, Crovato et al. 1980, Rubin de Cervin 1985, Marzari 1991, Lodigiani 1992, Pergolis e Pizzarello 1999, Penzo 2000, 2016, Munerotto 2021, e Romanoni 2023).

186 Per ogni tipologia di barca avvenne una specie di evoluzione per selezione naturale Darwiniana, dove vinceva il modello più rispondente alla domanda, più solido, e più facilmente realizzabile a costi contenuti. Questo avvenne anche con la gondola, che raggiunse delle caratteristiche tali da rispondere a certi requisiti, distinguendosi sempre più marcatamente dalle altre barche e assumendo una propria fisionomia. I vari dipinti che si trovano attorno all'ultimo decennio del 1400 (Carpaccio, Bellini, Mansueti) mostrano che la gondola aveva già raggiunto una sua spiccata personalità, con parti strutturali (scafo, *felze*) e decorative apparentemente uguali. Le dimensioni sembrano più o meno le stesse, almeno facendo riferimento al rapporto tra lunghezza, larghezza e altezza della gondola in confronto con l'altezza del giovane rematore, supposto anche lui di altezza standard. Ciò non significa che le gondole fossero rigorosamente identiche tra loro, perché ogni squero conservava gelosamente le proprie sagome e i propri piccoli segreti tecnici, ma rispettava delle indicazioni generali in forma, struttura e dimensioni concordate tra la magistratura pertinente e le confraternite dei costruttori, poi formalizzate in *Mariegole*.

187 A una società moderna fa meraviglia pensare che esistessero barche e vascelli non standardizzati nelle misure e nei dettagli tecnici, ma nei tempi antichi le cose andavano diversamente, con forte controllo per il pubblico (per esempio in arsenale) al fine di rispondere a certe esigenze, e maggiore libertà per i privati (nei singoli squeri) dove domina la legge di mercato o il contratto col committente:

«Nella fabbrica convien a chi spetta invigilar ben bene circa la bontà dell'opera, non solo in riguardo al materiale, ma ancora al formale, e finito l'opera si ha da provvedere del bisognevole per la navigazione, perché questo concerne la comune utilità de' naviganti, e de' trasmettenti le loro robe, e merci, e molto più si dee invigilare nella perizia di chi è proposto alla navigazione».

«Ma devesi premettere, che ad ogni persona è lecito fabbricare ogni sorte di vascelli di suo conto, o per altri, il che è fondato in disposizione legale, anzi dalle istesse leggi son privilegiati li Fabbricanti, però degli destinati in mercatura, poiché quelli che hanno da servire in uso pubblico sono *de reservatis Principi* [di competenza del



Principe], e quelli che si fanno *ad pompam* [liberamente, per il pubblico] non godono d'alcun privilegio». (Targa, 1802).

«Al contrario di quanto avvenne per le reti [da pesca], gli atti della Repubblica Veneta relativi alla costruzione e all'uso delle barche da pesca lagunari sono scarsi». (Dogliani e Birelli, 1981).

188 In effetti si trovano molti decreti dei *Sopraprovveditori e Provveditori alle Pompe* (Appendice §12.4) sugli addobbi delle gondole, sul comportamento che devono tenere gondolieri e barcaioli, o da parte della Giustizia Vecchia o di altre magistrature su trasporto e dazio, sulla pesca e vendita del pesce, ma sulla struttura delle barche, sia in letteratura (Brocca, 1980; Dogliani e Birelli, 1981) che in questa ricerca, si è trovato solo qualche raro decreto di scarso interesse per il contenuto e per la data.

4. La gondola militare: teoria e testimonianze

4.1 La funzione strategica dei piccoli battelli

189 È necessario interrompere la traccia dell'evoluzione temporale della gondola, per chiarire i motivi che ne determinarono la trasformazione nel XVI secolo. Come spesso accade, gli eventi bellici e l'uso militare della gondola determinarono dei cambiamenti inaspettati. Il confronto bellico tra piccoli battelli e grandi navi sembrerebbe con esito scontato, a parte l'eccezione di casi rari tipo Davide e Golia. Tuttavia le cose cambiano in modo radicale se si tratta di battaglie in mare aperto con le grandi navi, oppure nella laguna e nei fiumi dove le navi non possono entrare, e tutto va gestito con piccole barchette.

190 Già le vicende del generale Flavio Belisario e l'assedio di Ravenna del 539 danno un'idea concreta della problematica che nei secoli è rimasta sostanzialmente invariata, indipendentemente dall'evoluzione tecnologica.

«L'arte di guerra per la quale Belisario si insignorì di Ravenna si mostra in questi fatti. Come ebbe conosciuto che la città era munita per natura e per arte e che forse era impossibile prenderla a forza, si dispose a costringerla alla resa riducendola agli estremi della fame. I Veneti che stavano al settentrione, stretti oramai dai vincoli del commercio alle fortune dell'impero si erano alleati a Belisario. Costui com'ebbe ottenuta l'amicizia dei Riminesi e degli Anconitani che stavano a mezzogiorno, poté chiudere ed impedire tutte le vie di terra, guardare tutti i passi per i quali si sarebbero potute condurre vettovaglie, mentre il naviglio imperiale rendeva impraticabile il mare».

«Ma rimaneva tuttavia libero il porto di Spina o Primaro, e per esso le città dei Goti che erano oltre il Po soccorrevano di viveri l'assediate Ravenna, facendo scendere le navi a seconda della corrente del fiume e poi entrando in un canale che era stato condotto dal Po. Onde impedire questi ajuti, Belisario guernì di buona guardia le due ripe del Po, alla meridionale prepose Manlio, alla settentrionale Vitalio, e chiese ai Veneti suoi fedeli certe loro navi descritte da Cassiodoro, che, per essere agili né troppo piatte né troppo profonde, erano acconcie al suo disegno. E fatto disporre sopra ciascuna di esse torri e tavolati per lanciare dardi¹⁵, quali pose alle foci del Po con ordine di impedire che qualsiasi nave carica di vettovaglie entrasse dal mare, a quali comandò di rimontare il fiume onde incontrare e fermare le navi nemiche che cariche di viveri ne discendevano».

«Vitige, vedute le navi in questa nuova forma apparecchiate poste a guardia delle foci del Po, fatto accorto del pericolo e disperando di salute [di salvarsi], ne manda avviso ai Goti che navigavano sul Ticino alla volta di Ravenna. E questi radunate il maggior numero di navi che poterono atte a navigare sui fiumi, molte ne armarono a battaglia e mandatene alcune innanzi, altre fattele venire dietro, posero in mezzo le navi da trasporto onde assicurarle da ogni lato».

«Era stata quella stagione di straordinaria siccità, sì che le navi dei Goti appena ebbero lasciato il Ticino, rimasero in secco nelle arene del Po. S'avanzavano frattanto le navi veneziane armate da Belisario, e giunte presso al naviglio nemico, l'assalirono con sì impetuosa tempesta di dardi girando da ogni lato, che i Goti fatto ogni sforzo per rimuovere le loro navi, non riuscirono, e si arresero. Così uno straordinario fenomeno di natura qual si fu il massimo abbassamento delle acque del Po, aiutava la



prima vittoria delle navi veneziane. [...] Le navi a' servigi dei Goti erano grandi e profonde, e quelle che combattevano pei Greci piccole e leggiere». (Pasolini dall'Onda 1874).

191 La conclusione è molto semplice: in mare le navi sono l'ideale per i grandi trasporti di merci e milizie e per resistere al vento e alle onde; nei fiumi però il fondale è basso e le navi non possono entrare. Il campo va lasciato alle barche che verranno utilizzate con forme e funzioni diverse: da zattere e chiatte per il trasporto di materiali, salmerie e cavalli, a barchette «piccole e leggiere» nonché veloci per incursioni rapide, infiltrazione tra i nemici e aggiramento della loro piccola flotta fluviale.

192 La perizia dei barcaioli veneziani era proverbiale e le loro manovre veloci e precise lasciavano stupiti i viaggiatori, anche se provenienti da altre città sul mare:

«Io avvegna che nato in Città magnifica, situata alle rive del Mar Tirreno, e corteggiata dalle Sirene, hò ammirato la celerità delle Venete Gondole, si bene architettate, che col l'impulso di due soli remi, più tosto volano, che caminano: Vederle in un laberinto di angusti Canali, svilupparsi [districarsi] l'una dall'altra, senza offendersi; aggirarsi senza timone, con istantanea velocità correre con empito superbo, quasi ad urtar la compagna, e nel più pericoloso dell'incontro, schivar con arte maestra l'urtone, è un gratissimo spettacolo del Forestiere, massime insolito à solcare il Mare... Sono guidate da due soli Marinai, uno de quali adopera il remo nella prora, posandosi dritto sopra il piano del suo fondo, l'altro con maraviglia, e anco con spavento degli occhi, insoliti a veder simili spettacoli, ritto si sostiene sopra la sponda della poppa; e in così fatta positura entrambi remando, superano, overo emulano il corso anche delle famose Feluche Napolitane». (Zunica 1694).

4.2 La gondola come elemento essenziale dell'armamento di navi

193 Sino a tempi relativamente moderni le navi non erano dotate di scialuppe di salvataggio per la sopravvivenza dell'equipaggio nel caso si dovesse abbandonare la nave. Queste cominciarono ad essere usate nella seconda metà del XIX secolo, e nel 1912, all'affondamento del Titanic, lasciavano ancora molto a desiderare.

194 La Repubblica Veneta era lontanissima dal concetto di scialuppa di salvataggio in quanto l'equipaggio era ritenuto responsabile della nave, e doveva far parte del suo destino. Questa era ritenuta un'ottima ragione per motivare l'equipaggio. Vi erano tre categorie di rematori delle galee¹⁶: i galeotti schiavi o prigionieri, incatenati a vita al posto assegnato, senza alternative in caso di affondamento; i galeotti rematori per servizio militare, e i volontari salariati, tra cui i soldati a bordo. Tutti dovevano essere motivati dalla loro stessa sopravvivenza a fare di tutto perché la nave non affondasse. La maggioranza dei militari del tempo, specie i mercenari continentali, non sapevano nuotare ed erano appesantiti dalle corazze di ferro per cui affondavano subito. L'alternativa più frequente era che venivano uccisi a colpi di remo, di frecce o d'archibugio. Verso la conclusione della battaglia, se le condizioni lo consentivano, i nemici catturati a bordo di una nave, o caduti in mare, venivano fatti schiavi per essere poi rivenduti, o per lavori forzati.

195 Le navi avevano a bordo da una a tre barche di tipo e dimensione diversa per usi tattici: raggiungere la riva o contattare altre navi, fare azioni di ricognizione, spionaggio o sabotaggio. La gondola era una tra queste. 'Armare' una nave significa dotarla di tutti i dispositivi necessari alla sua funzione, e queste barche tattiche erano considerate parte essenziale dell'armamento della nave. Esiste prova di questa interpretazione sin dai tempi antichi.

196 Il giurista Eustazio di Tessalonica, arcivescovo di Costantinopoli nel XII secolo, aggiungeva questi commenti alla giurisprudenza navale:

«Instrumenta ad tutelam & conservationem navis necessaria, [a] Latinis armamenta appellata... infra ac si diceres, navigium omnibus armamentis necessarijs instructum. Hodie eadem quoque dictione Veneti utuntur, ut praeallegato liber legum recentiorum navalium cap. 90 & 185 & 187 apparet. Sicuti & alijs quibusdam: ut *gundulae* & *barcae*, quas *græcas* quoque esse». (Eustazio XII secolo)

In ambito latino, gli strumenti necessari alla tutela e alla conservazione delle navi vengono chiamati *armamenti*. Tra questi è da considerarsi un naviglio messo a punto con tutti gli armamenti necessari. Oggi i Veneti usano la stessa dizione del precitato libro che contiene le più recenti leggi navali di cui ai capitoli ecc. Questo viene applicato alle *gondole* e alle barche greche.



Le citazioni successive si trovano nei contratti di nolo delle navi in partenza per l'ottava crociata, stilati in forma standardizzata. Di seguito si riportano (tradotte dal latino) solo i brevi passaggi che menzionano la gondola, mentre il testo completo, in originale, in nota.

Data 4 giugno 1269. Nave San Nicola data in carico a Ludovico [alias Luigi] IX: la nave deve essere fornita di una barca *da palescalmo* [letteralmente significa: 'con molti scalmi', cioè con molti rematori] fornita a sufficienza [con tutti gli accessori], e con una *gondola* sempre accessoriata¹⁷...

Data 8 giugno 1269. Nave Santo Spirito data in carico a Ludovico IX: la nave deve essere armata con vele e tutte le cose necessarie complete, ivi inclusa una barca da palescalmo e una *gondola* fornita di tutte le cose necessarie¹⁸...

Data 25 novembre 1269. Nave per Filippo di Santa Croce: la nave deve contenere le sue barche e *gondole*, comprese vele, ancore, sartie e tutte le altre cose di corredo necessarie¹⁹...

Data 18 dicembre 1269. Nave per Filippo di Santa Croce e Guglielmo Bruccheri da Brindisi: la nave deve essere dotata delle sue armi, balestre, corredi, vele, ancore, barche ovvero *gondole* e tutti i suoi guarnimenti e accessori²⁰...

Data 18 dicembre 1269. Altra nave per Guglielmo Bruccheri da Brindisi: testo molto simile al precedente²¹.

198 Si sa anche come erano gestite queste barche:

«Le navi noleggiate ... erano equipaggiate nondimeno da cinquantacinque marinai, cinque dei quali formavano l'equipaggio della barca di cantiere, grossa e robusta imbarcazione fornita di remi e d'albero con sartie e vele, la quale perciò poteva navigare coi propri mezzi, e che i legni maggiori usavano sempre di portare al rimorchio, mentre imbarcavano sulla *coperta* o nel corridore la seconda lancia, detta barca di *parascalmo* e la minore detta *gondola*». (d'Albertis 1893).

199 Questi contratti sono quasi contemporanei (nell'arco di 6 mesi) molto simili tra loro, e coinvolgono due situazioni diverse, ma evidentemente ben coordinate. I primi contratti sembrano essere genovesi per gli ambasciatori di Ludovico IX (Luigi IX) re di Francia; i secondi furono stilati a Napoli per Carlo I d'Angiò re di Sicilia. Non sono noti i dettagli del cantiere che li fece, e se la gondola era esattamente originale veneziana o la copia genovese. Il fatto che non ci siano specifiche suggerisce che il modello era unico o non aveva differenze importanti. Nei secoli successivi le gondole veneziane e quelle nel Tirreno andranno differenziandosi (Bellabarba e Guerreri 2002), ognuna con una propria evoluzione indipendente.

200 Le citazioni successive sono del XIV secolo e si trovano nello statuto civile del Cataro [Cattaro, l'attuale Montenegro], base navale dei Veneziani. Il documento CCCLXXVIII riportato in Pardessus (1839) regola il noleggio dei vascelli e delle barche di ogni tipo.

« De navibus naulizatis galeis, barcosis, zolis, *gondolis* et londris. Statuimus ut omnes patroni debeant suas naves et barchas dare bene acceptatas et calcatas a lateribus et copertas, et barcha et quælibet navis seu lignum quodlibet palmizetur, secundum quod patroni fuerint concordēs cum naulizatore, ad expensas patronorum; similiter de stoppa, pice et omnibus aliis necessariis præparentur; et hoc idem dicimus de *barcosiis*, *gondolis* et londris». (Catara, Statuto Civile, Cap. CCCLXXVIII).

Del nolo di navi di navi, galee, brigantini, barche, *gondole* e *londri* [vedi Appendice §12.3]. Si stabilisce che tutti gli armatori devono fornire le loro navi e barche complete e di piena accettazione del committente per quanto riguarda tanto le fiancate che la coperta; similmente per qualunque altro accordo tra le controparti; l'armatore dovrà inoltre garantire a proprie spese quanto necessario alla *calafatura* (stoppa, pece) e tutti gli altri accessori. E questo vale non solo per i navigli ma anche per le barche, le *gondole* e i *londri*.

201 Una citazione del Sanuto ci testimonia la gondola come barca di dotazione di un *barzoto*, con equipaggio pavido, il 9 ottobre 1520:



«Subito scoperta, io andai dal magnifico Capitano, dove immediate fo deliberà mandar la *gondola del barzoto* a quella volta per intender chi erano, et avanti fo mandà a la terra a farlo saper, et così quelli di la *gondola* aveno tanta paura che tornorono indrio digando esser Turchi, et che 'l suo *bregantin* li dava la fuga».

(Sanuto, *Diarii*, Libro XXIX, c. 262).

Appena scoperta, andai dal Comandante che immediatamente deliberò di inviare sul posto la *gondola del barzoto* [vedi Appendice §12.3] per sapere chi erano, ma prima fu mandato a terra per comunicarlo. Così quelli della *gondola* avevano tanta paura che tornarono indietro dicendo che erano Turchi e che il loro *brigantino* li costringeva a fuggire

202 Albertis (1893), nel trattato sulla costruzione delle navi dai tempi di Colombo, riporta in lingua originale veneziana i dettagli relativi alla *Coca Longa*²², specificando le sue misure di *coperta* e dei battelli aggiunti, e la formula con cui questi andavano dimensionati. Il testo è riportato in nota²³ e qui riassunto: la nave è dotata di due battelli e una gondola. Il battello maggiore deve avere una lunghezza di 9 piedi per ogni passo [il piede veneziano corrisponde a 34, 77 cm; il passo a 5 piedi = 173, 8 cm] della lunghezza della *coperta* più 1 piede, il che fa 36 piedi [12, 52 m]. Il secondo battello deve essere di 2 piedi inferiore, cioè 34 piedi [11, 82 m]. La gondola invece 24 piedi [8, 34 m]. La gondola era dunque il battello di bordo più piccolo e maneggevole. Lo studioso navale Casoni (1847) specifica che a Venezia l'armatura delle navi '*latine*' [a vela latina]²⁴ includeva due battelli ed una gondola. La gondola in dotazione doveva essere lunga 24 piedi [8,34 m], che doveva corrispondere alla '*bocca*' [la larghezza] del vascello.

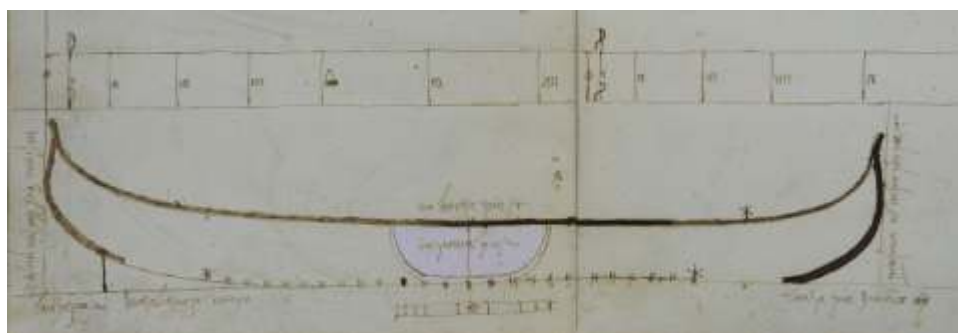
203 Va specificato che l'Arsenale di Venezia era un cantiere navale (a fini militari ma anche commerciali) e una fabbrica e deposito di corde, vele, armi e armature di proprietà e sotto il controllo diretto della *Serenissima* (Casoni, 1829; Concina e Tafuri, 2006; Lazzarini, 2021). Costruiva la flotta agile con propulsione a remi (l'Armata Sottile composta da *galee*, *galeazze*, *barbote* e *ganzare*), e la flotta con grosse navi da trasporto a vela (l'Armata Grossa di *barze* e *galeoni*) e forniva i vascelli armati di tutto punto, comprese le lance di dotazione, cordame, vele, cannoni, colubrine, bombarde, ma anche armi più leggere come schioppi, spade, scimitarre, *partesane* [alabarde²⁵], elmi, gorgiere, corazze in ferro, *cotte*²⁶ e *curazine* [una specie di corazza leggera, in cuoio, maglia e squame²⁷] (Sanuto, *Diarii*, Libro VIII, c.144).

204 L'Arsenale costruiva e armava di tutto punto i vascelli che fabbricava, quindi anche le barche in loro dotazione, come parte del loro armamento. Queste avevano una rifinitura più rozza rispetto a quelle in uso ai nobili o ai cittadini, costruite negli *squeri* privati.

«Di fatto, qual differenza fra le gondole fatte nei Regi Arsenali (anco in quello di Venezia) e le gondole che escono dagli *squeri*. Le prime sono goffe, disadatte; le altre leggiadre, spigliate e attissime al proprio ufficio. E chi meglio degli umili costruttori di gondole dell'estuario veneto sa dare appuntino l'insellamento (*sentinà*) [armamento, fabbricazione] e i *garbi* [decorazioni] alle aste di prora e di poppa?» (Errera 1870).

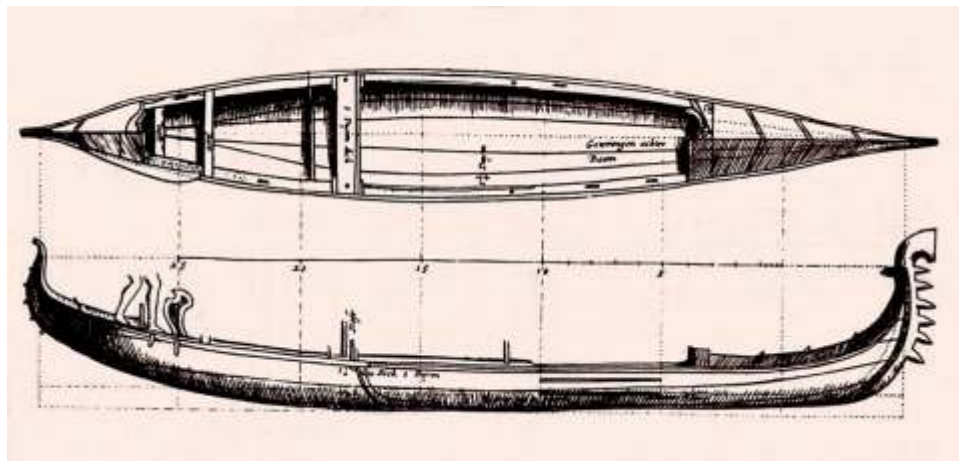
205 Fortunatamente, agli incendi e razzie dell'Arsenale è sopravvissuto un manuale scritto da un capo carpentiere arsenalotto, Theodoro de Nicolò (1550 ca.), dal titolo *Arte de far Vaselli, o instructione sul modo di fabbricar Galee*. In questo manuale, conservato alla Biblioteca Marciana di Venezia, sono dedicate alcune pagine con le istruzioni dettagliate, e la misura dei singoli pezzi in legno che i falegnami (i *marangoni*) dovevano realizzare per la costruzione della gondola in dotazione alla Galea, escluse le finiture in ferro che erano prodotte dai fabbri. Particolarmente interessanti sono le sezioni quotate, longitudinale e trasversa alle carte 18v – 19r riprodotte in Fig. 26. La gondola è quasi simmetrica, con lievi differenze tra la direzione di normale avanzamento e di retromarcia, in modo da ottimizzare la prima, ma rendere agevoli entrambe.

Fig. 26 - Sezioni quotate delle gondole costruite in Arsenale nel XVI secolo



206 Esiste un'altra documentazione altrettanto accurata, con le sezioni orizzontali e verticali quotate, fatta oltre un secolo dopo dall'olandese Nicolaes Witsen, cartografo, sindaco di Amsterdam, membro della Royal Society e amministratore della Compagnia Olandese delle Indie Orientali, ma si tratta di una gondola ulteriormente trasformata. La gondola di Witsen (1671) è riportata in Fig. 27. Si nota una chiara evoluzione: dal modello più tozzo e simmetrico del 1500, si sta differenziando la prua dalla poppa in dimensioni, e sottolineate dai ferri. L'ascia del ferro di prua si è allargata e i chiodi sottostanti si sono allungati e appiattiti. A poppa il ferro si è molto ridotto e si conclude con un piccolo ricciolo; anche i chiodi si sono impiccioliti. Nel suo complesso, questa trasformazione avvicina la gondola alla sua forma caratteristica, raggiunta nel 1700 e poi mantenuta, a parte alcuni piccoli adeguamenti.

Fig. 27 – La gondola nella seconda metà del XVII secolo



Sezioni quotate della gondola nella seconda metà del XVII secolo nel trattato di Witsen (1671).

CC-BY-NC-SA4.0.

207 Il tipo di gondola rostrato, descritto da Theodoro de Nicolò, è quello che ha dominato tutto il 1500 (più precisamente a partire dal 1509) e tutto il 1600. Va detto che dopo l'inizio del 1500 le rappresentazioni sostanzialmente mancano in quanto il rostro applicato alle piccole barche costituiva un segreto militare. Caduta l'emergenza bellica, apparve estesamente rappresentato in quadri, incisioni e illustrazioni di testi, come documentato altrove (Camuffo 2022).

208 Le normali barche per uso dei privati venivano generalmente costruite dai cantieri privati, chiamati 'squeri', gestiti da un maestro d'ascia e con un certo numero di lavoranti con competenze diverse: *marangoni* da nave (falegnami carpentieri), *calafai* (per la calafatura²⁸) e *segadori* (per segare tavole e pezzi specifici) (Marzari 1991; Lazzarini 2021; Costa 2024).

209 Gli squeri consistevano in un capannone coperto dove poter lavorare e assemblare il legname e una corte esterna dove venivano fatti alcuni lavori, i più inquinanti come fondere la pece, o che richiedevano luce. La corte declinava su un canale per farvi scivolare gli scafi e procedere al varo, oppure per farli risalire quando venivano portati per la riparazione o la manutenzione, ivi compresa la semplice calafatura. Esistevano vari squeri privati sia a Venezia che nelle isole. Tutti seguivano la stessa tradizione, ma ognuno conservava gelosamente un qualche piccolo segreto per risolvere più brillantemente qualche problema. La conseguenza fu che tutte le gondole erano tutte simili tra loro, ma potevano diversificarsi leggermente per le dimensioni o qualche particolare tecnico, come anche nella qualità.

«Si fanno a Venezia 110 gondole all'anno in media. Costano, secondo la qualità, 800, 1000, 1500 e 2000 fr [franchi francesi]. Sono alte 54 cent [cm] e vuote pescano 11 cent. Quelle fatte negli squeri privati sono migliori di quelle fatte all'Arsenale». (Errera 1870).

210 Errera conferma esplicitamente che si facevano gondole anche in Arsenale, cosa negata da alcuni autori moderni. La sobrietà dell'aspetto esterno e delle rifiniture delle gondole era severamente regolata dai *Proveditori e Sopraproveditori alle Pompe*, tema su cui si tornerà più oltre.



211 L'importanza militare della gondola non va sottovalutata, se ancora nel 1817 l'Imperial Regio Comando Militare Austriaco di Venezia e delle Fortezze fece un'asta per trasporti militari per acqua, di truppe, viveri, effetti, e munizioni, e la gestione di gondole e barche stabili al militare servizio ordinario e straordinario tanto della Città, quanto di tutta la Provincia di Venezia, come riportato in nota²⁹.

5. Ruolo dei piccoli battelli nelle azioni militari

5.1 Ventaglio di azioni militari possibili con una gondola

212 I piccoli legni, tra cui la gondola, proprio per le loro piccole dimensioni e la grande manovrabilità, si prestavano ad alcune tipologie di azioni:

- collegamento tra la nave e il porto, o con altre navi, per portare ordini o per contatti diplomatici;
- intelligence, ricognizione e spionaggio;
- operazioni di genio militare (creazione o distruzione di infrastrutture ed opere di supporto) in acque poco profonde;
- trasporto di truppe e materiali in fiumi o acque poco profonde;
- incursioni di commandos in territorio nemico, risalendo i fiumi o la costa e attaccando il territorio;
- attacco diretto di altre barche o navigli di dimensioni maggiori;
- ponte di barche, anche in acque profonde.

213 È utile qualche esempio per capire la funzione e la capienza delle gondole (tipicamente 10-12 uomini) durante alcune azioni militari tra il 1500 e il 1511, testimoniate da contemporanei veneziani (in particolare Sanuto) e altri storici, anche dalla parte avversa. La gondola con 12 rematori veniva chiamata '*dodesona*'; un'imbarcazione simile a una gondola più grande era chiamata '*peota*', ma anche '*gondola*' semplicemente.

214 Nel primo esempio della serie, del marzo 1500, spicca l'ammiraglio Zorzin, forse un po' spaccone, che con una gondola di una decina di persone andò all'arrembaggio di una galea carica di qualche centinaio di soldati, ma come Zorro seppe far scempio dei nemici.

«Poi quel dì Zorzin di la Moneda, armiraio, qual con una <i>gondola</i> andò, e fece contra una galia, e dice che con una balestra amazó 9 e con una simitara 32 turchi». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro III, c. 66*)	Poi, quel giorno, l'ammiraglio Zorzin della Moneta andò con una gondola contro una galea, e racconta che ammazzò 9 soldati ottomani con la balestra e 32 a corpo-a-corpo con una scimitarra.
---	--

215 A dì XI agosto 1500. Qui un viaggio notturno di circa 6 km in mare aperto in Grecia

«...et hessendo arivato questa notte 4 mia lontan dal Zante, che per bonaza più presto non ho potuto arivar, me vene a ladi una gondola con homeni X». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro III, c. 274*)	Questa notte arrivammo a 4 miglia di distanza da Zante. Perché per mancanza di vento non potevo arrivare prima, mi venne a prendere una gondola con 10 uomini.
---	--

216 Agosto 1500. Un a missione a Modone, sulla costa Grecia, con 12 persone a bordo (11 uomini d'equipaggio + l'inviato = 12 in totale). Il fatto che si trovino menzionate gondole in mare lontano da Venezia, non significa che si tratti di barche in grado di attraversare mezzo Mediterraneo, e che nulla hanno a che vedere con la gondola attuale come supposto da alcuni, ma semplicemente che erano normali gondole, partite da navi o basi veneziane non molto lontane, quando il mare lo permetteva.

«dal vice capetanio de l'armada nostra el fo mandado a Modon con la presente <i>gondola</i> , con homeni XI». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro III, c. 275)	Dal nostro Vice-Comandante dell'Armata fu mandato a Modone con questa <i>gondola</i> , con 11 uomini di equipaggio.
---	---

217 Agosto 1500. La gondola usata come rapido mezzo di collegamento per portare notizie riservate a Corfù



«El qual sier Marco Antonio Contarini, intesa questa pessima et dolorosa nova, deliberò de scriverla a la serenità vostra, et mandar la *gondola* propria con tutti li homeni a Corfu». (Sanuto, *Diarii*, Libro III, c. 276)

Messer Marco Antonio Contarini, appena appresa questa pessima e dolorosa notizia, decise di scriverla a Vostra Signoria e di mandare la *gondola* con tutto l'equipaggio a Corfù.

218 A di 9 settembre 1500. Qui si menziona un'altra spedizione di 12 persone sulla costa Greca. La partenza è alle ore 23, ma calcolate secondo il conteggio dell'ora canonica all'italiana. Le 23 significa 1 ora prima del tramonto, per cui i personaggi disponevano ancora di un'ora di luce.

«*Item*, quel zorno, a di 9, a hore 23, el ditto suo comito con la *gondola* partì da Modon, con 9 compagni e tre altri venero con lui». (Sanuto, *Diarii*, Libro III, c. 311*)

Ancora, in quel giorno 9 settembre alle 17:30 il suo già menzionato accompagnatore (dal latino *comes*) con la *gondola* partì da Modone, con 9 compagni, e se ne aggiunsero altri tre.

219 Novembre 1500. Qui si tratta di un'azione notturna dove una *gondola* civetta ha ricevuto l'ordine di penetrare nel buio per sorprendere e neutralizzare le guardie, e aprire il campo a 3000 uomini pronti a entrare e assaltare, protetti dalle tenebre, per poi saccheggiare il territorio.

«...hanno posto ordine... andar con la *gondola* di note al bujo, e intrar a soraveder le vardie; poi ritorni a Cao di Sapientia da la parte di ponente, dove sarà homeni 3000 in barche apariadi per intrar, e asaltar la note, e robar la terra». (Sanuto, *Diarii*, Libro III, c. 437*)

...hanno ordinato ... di andare nottetempo con la *gondola* approfittando del buio, per entrare a sorprendere le guardie, e poi tornare al capo dell'Isola di Sapientia [vicino a Modone], dalla parte di ponente, dove ci sarà una flotta di barche con 3000 uomini pronti per entrare e assaltare durante la notte, e poi saccheggiare il territorio.

220 Gennaio 1501. Viene mandata indietro una *gondola* con 9 uomini «... à remandà la *gondola* con homeni 9». (Sanuto, *Diarii*, Libro III, c. 494*)

221 La *gondola* veniva usata anche per azioni di collegamento in mare aperto:

«Passato dito zorno di 9 [ottobre 1520], che l'armada si parti la matina nel far dil zorno, ne soprasonse mazor fortuna, che fo che discoverisemo due galie sotil le qual immediate a la vista furono cognosute esser nostre; et esser quelle erano in Cypri, et subito fo mandà la *gondola* a quella volta.

Quelli di la terra, visto ditte vele, sospeterono che *iterum* l'armada non tornasse, et vedendo nui mandar la *gondola*, comenzono a tirar l'artelaria di le torre verso la *gondola*, in modo che ditti toronono». (Sanuto, *Diarii*, Libro 29, c. 264*)

Passato il giorno 9 [ottobre 1520], quando l'armata salpò all'alba, avemmo la gran fortuna di scoprire due galee sottili che immediatamente riconoscemmo essere dei nostri. Quelle erano di stanza a Cipro, e subito fu mandata loro incontro una *gondola*.

Quelli che erano a terra, vedendo le summenzionate vele, sospettarono invece che non fosse l'armata che stava tornando. Vedendo noi che stavamo mandando la *gondola*, cominciarono a sparare cannonate dalla torre verso la *gondola*, per farla tornare indietro.

222 Le gondole, come anche altri legni leggeri si prestavano molto per azioni a sorpresa e per attraversare territori di composizione mista, come terra, paludi e fiumi, dove la barca doveva essere leggera per andare su acque poco profonde, ma soprattutto per essere portata a spalla sul terreno, come riporta Andrea Gataro per quanto avvenne nel 1357:

«Con molte barche e genti da piè [fanteria appiedata] di notte andò traversando molte paludi, e portava le dette sue barchette in ispalla per ischivare le Torri della Livenza». (Andrea Gataro 1406).

223 Oppure, i piccoli legni potevano penetrare attraverso i restringimenti nelle barriere che venivano poste per impedire l'ingresso delle galee e delle altre navi da battaglia, come in questo caso a Chioggia, durante la guerra con i Genovesi:

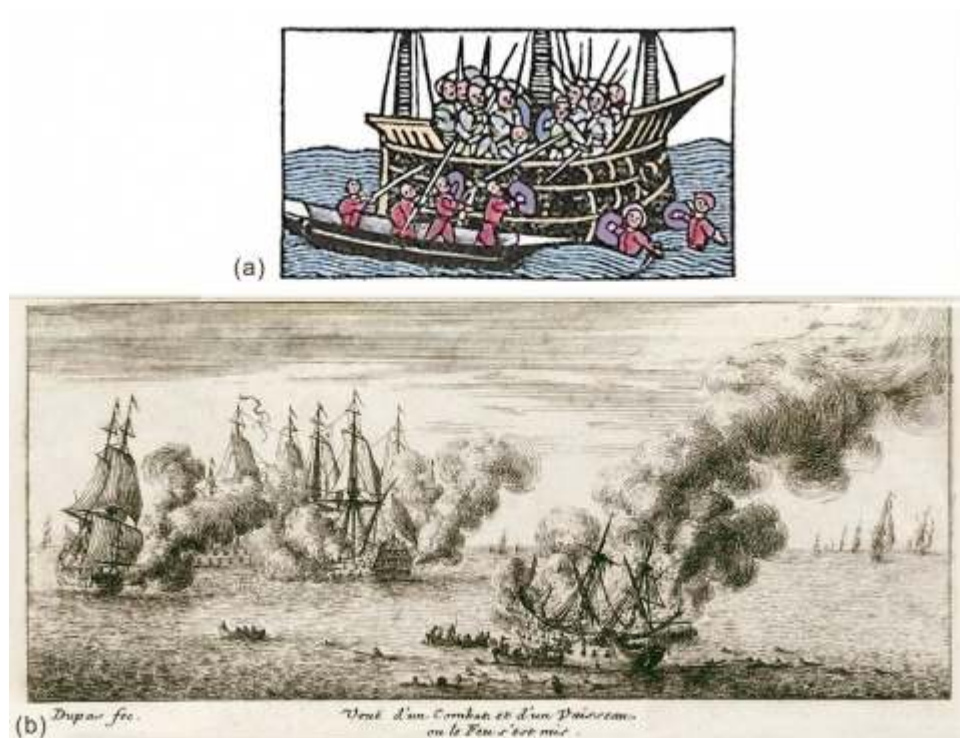
«Avevano fatto dall' una delle bande del Porto i Genovesi un Ponte fortissimo di legname, che passava il detto Porto, e metteva capo in terra sull' Isola sul terreno fermo; & in capo del detto Ponte in terra ferma avevano fatto un grosso piede di Torre di pietra, & a mezzo il Ponte un grosso bastione; & avevano ferrato il Porto con grosse muraglie, di modo che non potevano passare, se non *barchette piccole*». (Andrea Gataro 1406).

224 Gondole o altre piccole barche erano utilissime per importanti azioni di disturbo, potendosi avvicinare rapidamente alle grosse navi, attaccandole e poi fuggendo. Una pratica comune consisteva nell'avvicinarsi, lanciare olio sul ponte nemico per renderlo sdruciolevole e far perdere l'equilibrio ai combattenti nemici; oppure lanciare calce viva



in polvere per accecare gli avversari e rendere più dolorose le ferite; oppure piantare sulla chiglia ordigni incendiari che avrebbero propagato le fiamme al fasciame. Il metodo doveva essere molto efficace, dato che si vedono esempi esplicativi nel 1500, ma anche due secoli dopo (Fig. 28a,b).

Fig. 28 - Piccole barche che attaccano e incendiano galeoni



(a) Comando di 6 incursori in gondola che attaccano un vascello carico di soldati. Due incursori si sono gettati in mare per sabotare il vascello e con gli scudi si riparano dai dardi (Giambulari 1535). (b) In questa battaglia navale, il successo dipende da alcune barche che stanno attaccando e incendiando tre galeoni.

Gueroult du Pas 1710; GC © Gallica - BnF. CC-BY-NC-SA4.0.

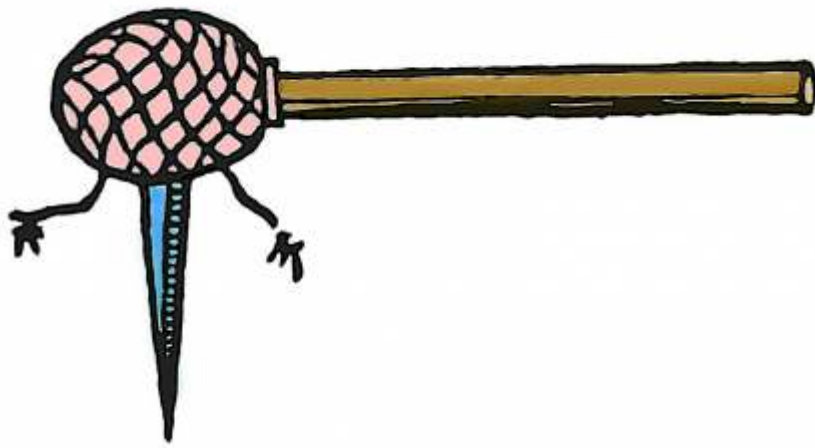
225

Quanto agli ordigni incendiari, si riporta una Ricetta del Manuale d'Artiglieria del Collado (1586) che insegna a costruire una specie di mazza-piccone con punta acuminata dotata di torcia resinosa con micce e stoppini incendiari. Inoltre, suggerisce l'uso della gondola per l'azione di comando.

<p>«Ricetta VII. «<i>Del modo di dar fuoco a una nave, ò galea, che mai non si ammorzi, né in alcun modo possa ripararsi, che non sia arsa. Farai prima fare un martello di ferro ben temperato à modo d'un picco, ma che 'l picco sia almeno una spanna e meza lungo, & il manico di lunghezza d'un braccio, & metterai sopra della testa del martello una testa di mistura di quella delle balle composte scritta nella terza ricetta. La quale cuoprirai per di sopra con del canevasso legato con spago benissimo, & in tal modo accomodata, che meza spanna almeno del martello resti di fuori, come si vede nella presente figura [Fig. 29]. & volendo con questi martelli abbruciare una nave, ò galea, conviene haverne 3. ovvero 4. di essi. & quegli huomini, che saranno deputati à far l'effetto, si mettano in una gondola, ò in un battello picciolo, & con quel navigando in fretta sotto dei fianchi della nave, andaranno cacciando nel legname di quei martelli, havendo prima dato fuoco a i due stoppini artificiali, che si vedono nella figura; il che in una battaglia navale è di grade importanza».</i> (Collado 1586)</p>	<p>Ricetta VII. Come appiccare fuoco a una nave, o una galea, senza che questo possa essere estinto o vi si possa porre rimedio fino a completa distruzione. Farai prima un martello di ferro ben temperato a modo d'un piccone, ma con punta lunga almeno 1 ½ spanna [33 cm], e il manico di lunghezza d'un braccio, e metterai sopra al ferro del piccone una palla composta da quelle misture descritte nella terza ricetta. La coprirai con uno straccio di tela, fissato molto bene con legacci di spago. Quando questo è fatto, il puntale del piccone deve sporgere di almeno 1/2 spanna [11 cm] come si vede nella figura [Fig. 29]. Se si vuole bruciare una nave, o una galea con queste mazze incendiarie, conviene averne 3 o 4. Gli uomini che verranno incaricati dell'incursione si mettano in una gondola, o in un [altro] battello piccolo, e navigando rapidamente sotto le fiancate della nave, piantino nel fasciame della nave queste mazze. Prima dovranno però accendere i due stoppini impregnati di polvere pirica (da fuoco d'artificio), che si vedono nella figura. Questo metodo è molto importante nelle battaglie navali.</p>
---	--

Fig. 29 - La mazza-piccone incendiaria da piantare sulle fiancate delle navi





Manico in marrone; puntale metallico (il *picco* di 33 cm) in azzurro. In rosso la parte incendiaria della torcia: R e M i due stoppini per l'innesco (Collado 1586).

CC-BY-NC-SA4.0.

- 226 Il cosiddetto fuoco greco, una miscela di sostanze incendiarie che si lanciava contro le navi, e che si appiccicava sulle fiancate e galleggiava sull'acqua, aveva un effetto devastante, e può essere raccontato con le vivide immagini di Ludovico Ariosto (1516; 1558) in cui le barchette si avvicinano di notte per non essere viste:

*«Era la notte, e non si vedea lume,
quando s'incominciâr l'aspre contese:
ma poi che 'l zolfo e la pece e 'l bitume
sparso in gran copia, ha prore e sponde accese,
e la vorace fiamma arde e consume
le navi e le galee poco difese;
sí chiaramente ognun si vedea intorno,
che la notte pareva mutata in giorno».* (Ariosto, *Orlando Furioso*, canto 40, 6, vv. 1-8).

- 227 Ariosto era ferrarese d'adozione: ebbe modo di vedere con i propri occhi queste scene e seppe dare alla tragedia il colore della poesia.

5.2 L'artiglieria

- 228 L'artiglieria è molto dibattuta nelle fonti storiche, e ripresa dalla letteratura moderna (Candiani e Lo Basso 2010; Beltrame e Morin 2016). Particolarmente interessanti sono i trattati di artiglieria del tempo, che fanno conoscere da vicino le difficoltà reali incontrate nella carica di cannoni, bombarde e schioppi, come ad esempio Gentilini (1592), Capobianco (1598, 1647), Sardi (1621) e Moretti (1672). Già la copertina di Moretti (1672) dà una visione d'insieme del complesso armamentario dell'artiglieria e degli strumenti a latere per farla funzionare (Fig. 30a). Ogni cannone ha a lato tre palle, che potrebbe essere anche la quantità massima sparabile nella giornata, dati i tempi necessari per carica, puntamento e sparo, e il tempo d'attesa per il raffreddamento della canna. I vascelli da guerra erano dotati di cannoni o colubrine (a canna lunga) o bombarde (a canna corta).

- 229 I cannoni più antichi erano in ferro e potevano sparare solo palle di pietra. I cannoni successivi in bronzo sparavano anche palle di ferro o piombo. Le colubrine lanciavano palle di ferro. L'energia dello scoppio veniva trasferita al proietto come prodotto della sua massa per il quadrato della velocità, per cui palle fatte con materiale a densità maggiore potevano essere più piccole, col vantaggio che risentivano meno della resistenza dell'aria; inoltre, avendo sezione minore avevano anche potere perforante maggiore. Tuttavia, anche le antiche e rozze palle in pietra non erano da sottovalutare, perché quando colpivano un ostacolo rigido andavano in mille frantumi, e le schegge colpivano i soldati vicini come fossero una granata. Le palle metalliche invece potevano bucare, conficcarsi o rimbalzare.

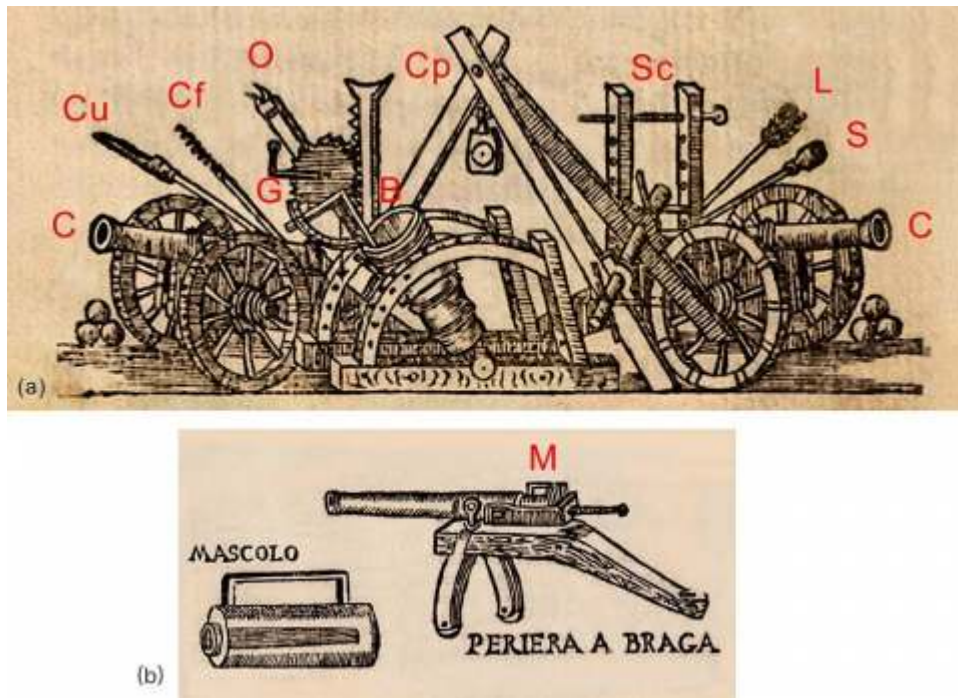
In uno scontro navale, un colpo di palla metallica poco sotto la linea di galleggiamento avrebbe portato rapidamente all'affondamento della nave con tutte le persone a bordo,



mentre un colpo orizzontale avrebbe ucciso solo le poche persone che si fossero trovate nella traiettoria. In altri termini, tecnologie diverse davano risultati diversi ed era importante saper fare la scelta giusta.

231 Le *petriere*³⁰, o *periere*, erano delle specie di piccoli cannoni che sparavano pietre, quindi materiale facilmente recuperabile, e per le loro dimensioni potevano essere usate in barche e barchette, rinculo permettendo (Fig. 30b)

Fig. 30 - Artiglieria navale del XVII secolo



(a) Lo schema riporta due *cannoni* (C) con tre palle ciascuno e una *bombarda* (B) al centro, del XVII secolo. Accessori: (Cf) *cavafieno* (con spirale a cavatappi per togliere il bottone o lo stoppaglio che teneva ferma la palla); (Cp) argano a *capra* per alzare la bocca da fuoco (la "canna" metallica); (Cu) *cazza* o *cucchiara* (terminale a sessola per introdurre la polvere); (G) *goniometro* per aggiustare i pezzi e calcolare il tiro; (L) *lanata* o *scovolo* (terminale a scopino per pulire l'interno della canna); (O) *onghia* o *unghia* (per agganciare il pezzo); (S) *stivadore* o *coccone* (terminale cilindrico, per comprimere la polvere); (Sc) *scaletta* per alzare e posizionare il pezzo. (Moretti 1672). (b) *Petriera* o *periera*, per sparare pietre. Il *mascolo* (M, in evidenza ingrandito a sinistra e in posizione nella petriera) fungeva da caricatore a retrocarica delle polveri; era estraibile e fissato al corpo con la *braga* in ferro (Capobianco 1647). Le lettere in rosso sono state aggiunte.

CC-BY-NC-SA4.0.

232 I cannoni lanciavano palle sferiche di pietra che venivano inserite nella bocca (avancarica) lasciando un po' di lasco (chiamato '*vento*') tra il diametro della palla e quello della canna. La polvere veniva introdotta attraverso un foro nella culatta. Per i colpi sparati da lontano il cannone puntava verso l'alto, cercando di calcolare la parabola del tiro e aiutandosi con un goniometro. Nella battaglia ravvicinata, i colpi più micidiali dovevano puntare alla linea di galleggiamento, per creare falle e affondare la nave nemica. In questo caso la canna doveva essere orizzontale o puntare verso il basso, e in aggiunta il rollio e il beccheggio avrebbero potuto contribuire a far rotolare fuori la palla; per evitarlo, questa doveva essere bloccata con stracci o stoppe che si sarebbero volatilizzati allo scoppio. Naturalmente le operazioni di caricamento e sparo erano lente e richiedevano che la culatta si fosse raffreddata, altrimenti l'immissione di nuova polvere avrebbe portato allo scoppio a danno degli operatori. Questi non potevano fare le loro operazioni con calma, perché la gittata era breve, quindi con le navi nemiche ormai vicine, che si preparavano all'arrembaggio. Di fatto, in una battaglia navale della fine del XV e del XVI secolo ogni cannone doveva arrivare sul posto già pronto e caricato, e poteva fare in tutto uno sparo, forse due. Ai cannonieri, una volta sparato, conveniva lasciare il pezzo e passare al più presto a schioppi e balestre, che avevano ricarica e tiri più rapidi.

233 Le bombarde, a canna corta, erano più agevoli da utilizzare. Il loro tiro non era mirato, ma efficace quando c'era una massa di nemici in posizione ravvicinata, per colpire nel mucchio con un'ampia sventagliata di morte. Allo scopo potevano essere caricate con chiodi o rottami di pietra o di ferro, e Leonardo aveva proposto nel 1504 delle sofisticate palle che si aprivano a grappolo per colpire un gran numero di persone.³¹

Già nel XVI secolo esistevano delle specie di mitraglie, e un esemplare è custodito nell'Arsenale di Venezia:



«Nel mezzo della sala è da osservarsi un antico fucile a cavalletto che porta 20 canne disposte intorno ad un cilindro girevole. I colpi partono due per scarica, ed il fucile prende fuoco con micchia [miccia]. La mancanza di meccanismo relativo alla batteria fa credere che questa macchina sia opera, forse, anteriore al secolo XVI». (Casoni 1829).

235 Gli schioppi venivano caricati versando la polvere da sparo nella canna, poi la pallottola di ferro o di piombo, si premeva il tutto e infine si dava fuoco alla polvere con un ferro rovente o con una miccia. Gli schioppi grandi erano manovrati da un paio di persone, e potevano essere dotati di una forcilla o cavalletto per appoggiare la canna e tenere la mira sino allo scoppio della polvere. Queste operazioni, e le prestazioni, erano simili a quelle richieste dalle balestre. Le armi erano le più varie, oltre all'immane rostro:

«La prora di questi navigli da guerra sporgeva un assai lungo *rostro o sperone*, e su di essa prora stavansi potentissimi mezzi di difesa.... La ciurma era provveduta con scimitarre, spade e coltelli da ferire, oltre a numero di lance, porzione tutte di ferro, e gran parte di faggio, lunghe persino 15 piedi Veneziani, sormontate da acuta punta di ferro, con uncini adunchi, o rampini, e foderate di lamina, almeno per cinque piedi».

«Aveansi inoltre dardi lunghissimi da mano, frecce, spontali o spontoni, e le fionde, che si armavano di sassi da mano, detti in veneziano con voce Greca '*Cogoli*', anzi una legge del 1279 già menzionata... , prescrive che ogni legno [nave], fra le altre armi, provveduto esser debba '*di duas batelatas de petris*' [due battelli carichi di pietre] situati in tal luogo da potersi adoprare '*quando fuerit opportunum*' [all'occorrenza]; erano poi le balestre di corno, con le quadrella, altra specie di freccia; *balestre maggiori e minori, balestre pesarote*, archi, *capi-remi, gittaroli*, fionde co' quali forse anco gettavansi cogoli ed altri sassi da mano³²».

«Oltre alle armi offensive, era l'equipaggio munito anco delle difensive, perciò di elmi, e di celate, di capelline, ossia [ovvero] caschi di ferro, e di cuojo, di visiere o maschere in ferro, di scudi, loriche, panciere o corazze egualmente in ferro». (Casoni 1838).

236 Schioppi, balestre e altre armi da getto erano presenti tanto nelle barche che nelle navi e costituivano la forma d'attacco durante la fase di avvicinamento. I cannoni potevano stare solo sui vascelli. Le petriere anche sulle barche. Tuttavia, l'artiglieria non era il forte delle piccole barche. Queste potevano trasportare qualche piccolo pezzo, ma non conveniva che sparassero in navigazione perché il rinculo avrebbe potuto rovesciare la barca (certamente una gondola), specie con persone a bordo non esperte. Per sparare con un petriere, una piccola barca avrebbe dovuto prima essere tirata in secco, per poi sparare e fuggire. Le barche erano finalizzate a azioni rapide di mordi e fuggi, o azioni speciali di appoggio o di disturbo. Erano soprattutto utilizzate per incursioni sparpagliate su ampi spazi di costa o di fiume, e azioni preliminari per colpire rendere inoffensivo il nemico.

5.3 Efficacia delle incursioni con piccoli legni

237 Le Galee erano le navi militari per eccellenza, dotate di un lungo rostro a prua. La propulsione in mare aperto poteva essere a vela, ma la mobilità rapida e controllata in battaglia era data dai remi. La combinazione di scafo sottile con molti rematori permetteva di raggiungere grandi velocità. La manovra di avvicinamento delle galee si concludeva con un urto devastante per l'impatto del rostro di prua. Diversamente, i militi procedevano all'arrembaggio e la lotta a corpo a corpo con spade, scimitarre, pugnali, lance, spiedi e quant'altro. Le grandi navi trasportavano molti fanti e cavalleria, ed erano l'ideale per lo spostamento degli eserciti, meno per la battaglia. Le barche e barchette potevano contenere pochi uomini ciascuna, per cui il loro contributo dipendeva essenzialmente dal loro numero, la loro preparazione, e dall'organizzazione.

238 Nei documenti si trovano punti di vista diversi: chi riteneva più efficace l'uso delle grandi navi, che potevano trasportare centinaia di militi e cavalli oltre che materiale bellico e sussistenza, oppure i sostenitori dei piccoli legni per la loro manovrabilità ed efficacia. È chiaro che le funzioni sono diverse. In battaglia, il punto cruciale era che i cannoni sparavano una sola palla di pietra che, se colpiva al punto giusto una nave, poteva affondarla con centinaia di persone, inferendo un duro colpo al nemico. L'altra



strategia, delle piccole e numerose barche, era famosa per l'uso che ne facevano i pirati normanni (Fig. 31). Quando ci sono centinaia di barchette che vengono contro, una palla di cannone ha difficoltà a colpire dei bersagli mobili così piccoli; anche quando ha successo, sfracella una piccola barchetta con una decina di uomini dentro, il che è irrilevante nel complesso dell'azione generale basata su un gran numero di assalitori.

Fig. 31 - Flotta Normanna di assalto con una miriade di piccole barche con pochi uomini ciascuna



Flotta Normanna. Miniatura del 1130 circa. 'Miscellany on the life of St. Edmund' (MS M.736).

GC © Pierpont Morgan Library and Museum, New York. CC-BY-NC-ND.

239

Inoltre, l'utilizzo di barche e barchette è diverso se in mare aperto e mosso (cui possono resistere solo le grandi navi) o in ambiente lagunare o fluviale, per una serie di motivi:

- pescaggio: su acque basse possono passare soltanto piccoli legni a fondo piatto, mentre le navi ne sono impedito per la loro profonda carena;
- visibilità: nei fiumi i piccoli legni rimangono nascosti dietro gli argini delle rive e non sono visibili dalla campagna circostante. Al contrario l'alto bordo o gli alberi delle vele dei vascelli danno visibilità, anche da lontano;
- ampiezza del fronte: possibilità di azioni disperse su un ampio fronte, e non concentrate in un unico punto come nel caso di una nave;
- disponibilità: i piccoli legni sono sempre disponibili, requisendoli alla popolazione o rendendo compartecipi i privati. Diversamente, le grandi navi o sono



pronte, o vanno costruite, o riparate (riarmate) quelle malconce;

- costi: i piccoli legni sono a carico dei loro proprietari. A carico della Repubblica sono le grandi navi e i piccoli legni che fanno parte dell'armamento delle navi.
- uso: i piccoli legni si prestano a vari usi diversi da quelli delle navi, e sono ottimi quando si tratta di guerriglia.

240 L'unica conclusione pratica, come fecero i Veneziani nelle azioni che verranno mostrate in seguito, fu quella di organizzare due flotte, ciascuna con il proprio comandante, con sopra un comandante generale di coordinamento. Le due flotte furono rispettivamente: (i) un'armata da mare composta da navi e galee grandi che ordinariamente pattugliano il mare, si fermano nella costa e eccezionalmente possono risalire fiumi con acque profonde; (ii) un'armata da fiume composta da galee sottili con una grande moltitudine di barche e legni minori di vario tipo: le loro differenze saranno utili a seconda dei compiti assegnati, come staffette e incursioni veloci, azioni belliche, trasporto materiale e sussistenza, realizzazioni di ponti di barche per passaggio di un esercito o poche persone. Gli ultimi decenni del 1400 e buona parte del 1500 videro i Veneziani impegnati in incessanti e sanguinose azioni belliche fluviali, specie lungo il Po e l'Adige.

241 L'importanza delle piccole barche emerse ancora una volta nel 1256 nella battaglia contro Ezzelino da Romano: fu tagliato il corso dei fiumi per impedire il trasporto di truppe con le grosse navi Veneziane, ma le barchette risolsero il problema:

«avendo fatto tagliare il corso della Brenta, et del Bacchiglione, impedì molto à i Vinitiani di mettere gente con navilii grossi in terra; nondimeno *quelle condottevi nelle barche minori...*» (Symeoni 1546).

i tagli fatti al Brenta e al Bacchiglione impedirono ai Veneziani di mandare truppe nell'entroterra con navi di gran stazza. Tuttavia, [gli armati] *trasportati con le barche piccole...*

242 La gondola, con fondo piatto e curvo, era la barchetta più leggera e veloce, con poco pescaggio, quindi adatta anche in paludi, fiumiciattoli ed acquitrini. Di contro, la forma stretta, a fondo piatto e poco pescaggio non conferivano stabilità in caso di forte vento o di mare mosso: una limitazione ben nota a tutti i barcaioli.

5.4 Ponte di Barche

243 Un'altra applicazione importante è la costruzione di ponti di barche per assalti, o per trasferire truppe, cavalleria e cannoni. A seconda della finalità, e se il fondale aveva profondità sufficiente, potevano essere utilizzati vascelli, come le galee sottili. Nel caso di fondali bassi o spazi ristretti dovevano essere utilizzate piccole barche. Si riportano alcuni esempi a documentazione.

244 Nel 1482 i Veneziani fecero delle azioni realizzabili solo con piccole barche a fondo piatto: prima attraversare l'Adige, poi nella notte andare nelle paludi trasportando fascine e legname vario per costruire una strada in mezzo all'acqua e al fango, per poi permettere il passaggio della fanteria e della cavalleria:

«Il capitano generale Roberto da Sanseverino andò quindi col provveditore Loredano e con 2000 soldati verso l' Adige, sul territorio padovano, e fingendo di voler dare l'assalto alla Torre Marchesana [la Torre del Castello Estense di Ferrara], situata sulle sponde di quel fiume, tenne occupati alquanto i nemici; ma poi nella notte, passato frettolosamente l' Adige andò alla Boara [Pisani], ed ivi nell' indomani *costrusse per la lunghezza di cinque miglia una strada di legni e di fascine tramezzo [attraverso] alle paludi*; ed alla fine il dì seguente, ch' era il 3 di maggio [1482], menò [portò] l' esercito attraverso quelle valli, tragittò il Tartaro [affluente del Po] e piantò al di là di questo fiume gli accampamenti». (Cappelletti 1855)

«[I Veneziani] andarono similmente in questo tempo medesimo con una *bellissima armata navale per il Po*, ancora che incontro a l'acque, a muover guerra à Alfonso [d'Este duca di Ferrara]: volendosi vendicar della ingiuria che ei pareva loro haver ricevuta da lui: havendo egli rivolutò dar lor quelle Castella che eglino havevon già tanto tempo possedute. Della qualle armata dove erano più di venti Galee *con una moltitudine grande di barche, d'altri legni minori*, era Capitano Agnol Trevisano: il qual posto in terra a la Pulisella, fece di subito far sopra la ripa de' nimici un bellissimo forte: & *dipoi congiunti & messi insieme per il traverso del Po, tutti quei legni a guisa d'un ponte fermo*: fece passar sopra quello nelle ville [nei villaggi] & ne luoghi vicini à la città, con paura & pericol grandissimo de Ferraresi, tutto il suo essercito & tutte le sue genti». (Giovio 1597)



Adì 8 dicembre 1509. Lettera da parte del Capitano Generale marittimo, che scrive dalla Galea ammiraglia in prossimità della Polesella. Riporta che per rendere libere le galee e utilizzarle in azioni belliche, hanno disfatto il ponte sul Po fatto con esse, e rifatto con barche e burchi:

«Chome havia fato far, <i>il ponte passava Po per soccorrere il bastion su barche e burchii</i> , che prima era fato su galie, e questo perché in ogni tempo che inimici venissero, le galie fosseno in libertà». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro IX, c. 190*).	Come avevo fatto fare, <i>il ponte</i> che attraversa il Po per dare soccorso al bastione è <i>costruito su barche e burchi</i> . Prima era costruito con delle galee. [Questo cambiamento è stato necessario] perché in qualunque momento i nemici vengano, trovino [a riceverli] le galee libere.
--	---

Adì 8 Dec 1509 Notizia di atto di insubordinazione di un gentiluomo avventuriero che per continuare a fare bottino con le scorrerie non seguì l'ordine di collaborare alla costruzione di un ponte di barche:

«Questo, come ha fato altri zentilhomeni venturini, andoe <i>con la barcha</i> in Po a far butini, et hessendo a certa riva, il zeneral volea le barche si molasse <i>per far il ponte</i> ; e mandato a far comandamento a costui, non volse». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro IX, c. 191).	Costui, come anche altri gentiluomini che vengono a raziare, andò <i>con la barca</i> sul Po a fare scorrerie, ed essendo arrivato a una certa località, il Generale voleva che si lasciassero le <i>barche per costruire un ponte</i> . Tuttavia, quando gli fu comunicato l'ordine, costui rifiutò.
---	---

Adì 18 dicembre 1509. Saputo che i nemici avevano fatto un ponte di barche, il Generale decise di mandare di notte un commando di quattro barche per bruciarlo:

«Fo lettere dil zeneral di 14. Come havea inteso i nimici haver fato preparar burchiele 16 a Francolin per <i>butar un ponte</i> ; et che la note volea esso zeneral mandar 4 barche suso per veder di bruxarlo etc». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro IX, c. 196).	Arrivò la lettera del Generale, datata 14 del mese. Appena aveva saputo che a Francolino [sul Po, vicino a Ferrara] i nemici avevano fatto preparare 16 <i>burchielle</i> [barche tipo <i>burchi</i> ma più piccole] <i>per fare un ponte</i> , il Generale voleva inviare 4 barche su per il fiume per cercare di bruciarlo, ecc.
---	--

Adì 21 dicembre 1509, lettere del 18 e 19. Per le precipitazioni il Po si stava ingrossando. Il Comandante dell'armata '*minuta*' (composta da piccole imbarcazioni) decise di tagliare l'avversario. 'Tagliare' nel linguaggio di tattica navale significa dividere in mezzo lo schieramento nemico (Piqué, 1879). Tuttavia, il Po ruppe le catene del ponte di barche che doveva essere rinforzato dalla parte del bastione dove si trovavano i fanti e i galeotti:

«Dil capitano zeneral da mar, date in galia apresso la Pelosella, a di 18 et 19. Che il Po cresse a furia. È pie' 12. Et vol mandar di sopra il capitano di Po Contarini con <i>l'armada menuda</i> , e che l'acqua rupe le cadene dil <i>ponte su burchiele e barche</i> , e bisognava refarlo più forte per il bastion dove è fanti e galioti dentro; e cussi di qua etc». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro IX, c. 202).	Da parte del Comandante Generale della Flotta, scritta in galea presso la Polesella, in data 18 e 19. Il Po sta crescendo rapidamente e ha raggiunto 12 piedi [4.17 m]. [Il Comandante Generale] vuole che il Comandante Contarini della flotta <i>minuta</i> del Po vada con la sua flotta. Inoltre [fa sapere] che la corrente [del fiume] ha rotto le catene <i>del ponte di burchielle e altre barche</i> , e bisogna rifarlo più forte dalla parte del bastione dove si trovano i fanti e i galeotti. Questo è quanto, ecc.
--	---

Dicembre 1509. Gli stessi eventi, raccontati da fonte diversa. I Veneziani stanno combattendo sul Po contro le truppe di Alfonso d'Este duca di Ferrara, signore di quel territorio. Si parla delle incursioni e delle razzie a Comacchio. Per questo l'Armata Veneziana fece, e poi disfece, un ponte di galee, per utilizzarle in altri modi più efficaci e sostituirle con barche. Le galee erano dotate di cannoni a prua, mentre le barche no.

«Mentre così guerreggiavasi alla Polesella, staccossi dall'Armata Marc'Antonio Contarini col <i>corpo de' legni minori</i> , da lui comandati, & andò dirittamente à investir Comacchio, Terra piantata all'ingiù tra due foci del Pò, con acque chiuse, e fangose per lo spatio di trenta miglia d'intorno, e donde per conto di pesche & altre rendite, Alfonso cavava grandi utilità. Prese, & arse la Terra; dissipò, e distrusse i ritegni; asportovvi Sali, frumenti, e pesci, e tornò all'Armata. Condottosi intanto sopra gli argini il Provveditore Gradenigo, con le militie lasciategli da' Capitani dell'esercito, stimò necessario il Trivisano di <i>apprestargli un Ponte</i> , per cui potesse comodo passar' all'altra ripa, & ivi scorredo, battere le	Mentre così si guerreggiava alla Polesella, Marcantonio Contarini si staccò dall'Armata con la flotta fluviale composta da piccole barche, di cui era comandante, e andò dirittamente a colpire Comacchio, Terra che si trova sotto, tra due foci del Po, con acque stagnanti e fangose per un raggio di circa 50 km. Da queste acque, per la pesca, e altre rendite, Alfonso ricavava grandi guadagni. [Contarini] conquistò e incendiò quel territorio; divelse e distrusse argini e protezioni; rubò il sale dalle saline, frumento, e pesci, e tornò all'Armata. Essendo nel frattempo arrivato sugli argini il Provveditore Gradenigo, con le milizie lasciategli dai Capitani dell'esercito, il [comandante] Trivisano stimò necessario preparargli un ponte [di barche], per
--	---



strade; tenere lontano il nemico; travagliar' il Paese, & assicurare l'Armata medesima. *Prima fabbricollo, fermandolo sù le Galee*; ma poscia trovato di troppo impegno, & incomodo, che stesse il più forte nerbo trà quegli otiosi sostegni occupato, disciolsele da quell'impaccio, ed *in vece loro vi sottomise degli altri legni minori*, sopra i quali tragittatosi con la Leggera Cavalleria...». (Verdizzotti 1686).

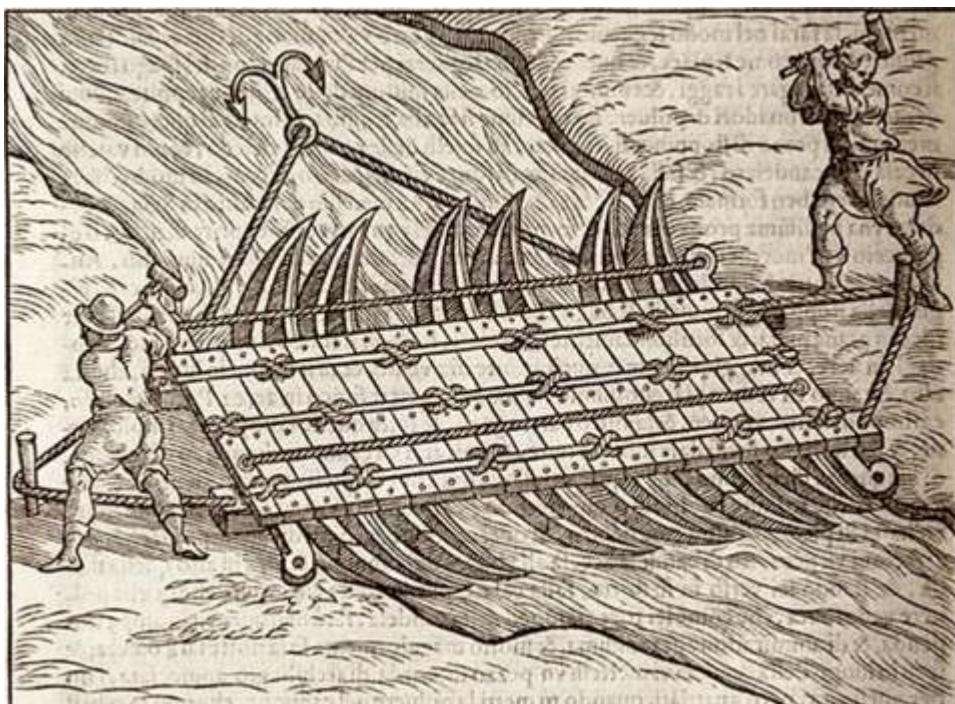
passare facilmente all'altra riva, dove avrebbe dovuto fare scorrerie, presidiare le strade, tenere lontano il nemico, mettere a ferro e fuoco quel territorio, e mettere in sicurezza l'Armata stessa. Dapprima fece un ponte fissandolo sulle galee ma poi, considerando che fosse stata una cattiva scelta perché le galee, che costituivano la parte più importante della flotta, rimanevano bloccate con ruoli secondari, le tolse da quell'impegno poco fruttuoso, e *al loro posto mise degli altri legni minori*, e la Cavalleria Leggera traghettò passandovi sopra...

27 febbraio 1511. «Aveva dalle parti superiori fatte calare *alcune barche*, colle quali fu costruito colà *un ponte*, onde poter egli passare alla destra, ma venuto il giorno, si trovò che una barca mancava a compirlo, e perciò temendo il Duca ogni piccol ritardo fece supplir con un asse larga soltanto 1 piede e mezzo, e sopra di quella con ardire maggior del grande pericolo, fra lo stupore e la trepidazione de' suoi, passò egl' il primo a cavallo». (Frizzi 1848)

250 Il capitolo CXXI del *Manuale d'Artiglieria* del Collado (1586) con le istruzioni di come far passare l'artiglieria sopra i fiumi è particolarmente interessante perché il disegno illustrativo si basa su gondole, o barche del tutto analoghe. Le gondole costituiscono l'ipotesi più realistica, considerando che l'opera fu stampata a Venezia.

«**Cap. CXXI. Della difficoltà de' cattivi passi, & del modo di trasferire l'artegheria sopra de i fiumi.** & fatta prima la conveniente elezione [scelta] del luogo, dove il ponte deve esser fabricato, debbono cacciare alle sponde del fiume de fortissimi *passoni* [grossi pali confitti nel terreno], over *stecche* di rovere, a i quali il ponte habbia a fermarsi, & fatta la provisione debita de barche le più grosse, sane, & nuove, che si possano havere, & de travi, over *cantiri* [lunghe e robuste travature] da collegarle insieme tutte, ordinate che saranno le barche, questi travi si debbono inchiodare da lungo a lungo sopra di esse con grossissimi chiodi, & che la distanza dall'uno all'altro, non ecceda più d'un *palmo* [distanza tra le estremità del pollice e del mignolo di una mano aperta al massimo] giusto, & che siano ben incatenati, & collegati insieme, in modo, che le barche restino tutte unite, & incorporate l'una con l'altra per la virtù di questa legatura, come nella figura [Fig. 32] si dimostra».

Fig. 32 - Realizzazione di un ponte di barche su un fiume



Sulle due sponde vengono conficcati nel terreno dei '*passoni*'; poi le barche vengono unite con delle travi ('*cantiri*') orizzontali su cui è fissato il tavolato del ponte. La gomena di legame a monte fissata all'ancora è la '*dura madre*' mentre quella a valle la '*pia madre*'. (Collado 1586).

CC-BY-NC-SA4.0

«Ma prima di questo si deve far provisione di grossissime gumene [far provvista di grosse gomeni], over corde di canape, che siano almeno 40. *brazza* [1 *braccio* veneziano = 68,34 cm, 40 *braccia* = 27, 33 m] più lunghe, che non è largo il fiume, le quali servono da infilzare in esse le barche tutte per le prode [le prue], & per le poppe di esse, delle quali corde, quella che si mette alla parte superiore del fiume tra i



meccanici maestri è nominata [tra gli esperti genieri è chiamata] 'la dura madre'; & questa di necessità si conviene, che sia assai più grossa, & più forte dell'altra, perché lei è quella, che più travaglia, & patisce in far resistenza all'impeto delle acque, quella però, che alla parte inferiore del ponte si mette, si dimanda [si chiama], 'la pia madre', & questa ancora conviene [e bisogna che anche questa], che sia forte, & gagliarda, acciòché non venga il ponte a mancare per la sua debolezza. & acciòché il ponte sia più forte, & gagliardo, si vi applicano ne i luoghi sudetti delle catene grosse di ferro, i capi di quelle corde, che avanzano [sono più lunghe] della larghezza del fiume, quelli servono da legare, & fermare il ponte alli *passoni*, che furono cacciati nelle sponde della fiumara [confitti negli argini del fiume], & ancora per maggior sicurezza del ponte, & per evitare il pericolo del rompersi, & fraccassarli dall'impeto delle inondazioni, che potriano avvenire nel fiume».

«Alcuni valent' huomini in questo esercitio [alcuni esperti] vi piantano due fortissimi argani all'una sponda di esso, i quali argani servono da lentare [allentare], & allargare alquanto le corde al ponte, in simili occorrenze di inondar le acque, acciòché per il troppo tirare, come ogni di si vede, non si venissero a rompere ; & se la corrente dell'acqua sarà troppo furiosa, allhora alla parte superiore del fiume bisogna buttare delli grossi contrapesi, cioè di anchori di ferro, ò di altre simili, che siano pesanti & grevi, acciòché 'l ponte per la gravezza [il peso] di essi diventi più saldo, & resistente contra alla corrente furiosa delle acque, si come nella precedente figura si dimostra».

«Il qual ponte, dopo che sarà tutto benissimo guernito di dentro con li cantiri, ovvero arbori lunghi sudetti, si deve ancora guernire, ò inassare da grossi assoni [assi, tavole] di rovere per di sopra, che almeno habbiano due onze³³ [5, 8 cm] di grossezza, i quali per traverso s'inchioderanno molto ben commissi [connessi] sopra de i cantiri, coprendo tutto il ponte dall'un capo all'altro con essi; & per maggior sicurezza del ponte, se gli potranno fare sopra delle sponde le sue sbarre [parapetto], le quali non solo servono di fortificare il ponte, ma etiandio [anche] di far impedimento, che passando in fretta il campo, non venga per qualche disordine a cascar giù del ponte della gente, & dei cavalli». (Collado 1586).

251 Anche un altro manuale ritorna sul tema e sull'importanza di usare barche tipo *cymbulae* e le gondole vengono prese come esempio ideale per un'esperienza diretta a Venezia:

«Un ponte portatile... si formava di molte barche fabbricate a modo di *cimba* [la barca romana], dico senza differenza di poppa o di proda. *Ho veduto io già in Venezia due barche, quasi che di quella maniera accoppiate*». (Andrea 1560).

252 Questo passo è importante perché conferma che il ponte mobile veniva fatto con barche di «*tipo cimba*» e inoltre che aveva visto il metodo di vincolare queste barche a Venezia in cui la prua era uguale alla poppa: le gondole.

5.5 Antiche battaglie in laguna e nei fiumi

253 La furia di Attila, come quella di altri invasori, devastò l'entroterra ma dovette fermarsi ai bordi della laguna perché trovò una distesa d'acqua con la superficie apparentemente omogenea, ma col fondo irregolare ed infido, con il livello delle acque variabile con la marea, con zone troppo profonde da guardare a piedi o a cavallo, e altre troppo basse per passare con qualunque naviglio. Tuttavia, anche se rare, ci furono delle incursioni nemiche che penetrarono nella laguna e cercarono di giungere a Venezia. Le due più importanti, in quanto lasciarono una buona documentazione scritta, furono i Franchi di Pipino (809-810) e i Genovesi con quattro conflitti tra il 1256 e il 1381, di cui il più importante fu l'ultimo, la guerra di Chioggia (1378-1381). Naturalmente la finalità di questo lavoro non è di riproporre una ricostruzione storica degli eventi, ma cercare nei documenti scritti e pittorici se nella realtà o nella percezione, gli antichi Veneziani attribuivano un ruolo bellico alla gondola, e quale.

254 È chiaro che nei documenti coevi a Pipino non si può trovare esplicitamente il nome *gondola* che fu stabilito successivamente, come si è visto. Il punto chiave è che Pipino, come i Genovesi, potevano arrivare da terra con la fanteria e la cavalleria sino al bordo interno della laguna. Con la loro flotta potevano arrivare dal mar Adriatico sino alla fascia costiera delle isole che fungevano da porto e che separano la laguna dal mare (Treporti, Sant' Erasmo, Dò Castelli, Malamocco e Chioggia). Una volta giunti su queste isole, la vera difficoltà era penetrare dentro la laguna e attraversarla per raggiungere



Venezia. È chiaro che i Veneziani dovettero combattere per arrestare il nemico, ed ebbero la meglio perché conoscevano bene il territorio, sapevano muoversi nella laguna e avevano i mezzi idonei per farlo. Questi non potevano essere le grandi navi da mare aperto, ma l'insieme già pronto delle piccole barche che i privati Veneziani usavano quotidianamente per le loro attività. Tutte le barche erano preziose; se la gondola era la tipologia numericamente dominante, è inevitabile che abbia avuto il ruolo e merito preponderante.

255 Le varie cronache e le storie successive spiegano che i Veneziani dovettero combattere contro due strategie diverse. La prima era che i nemici per avanzare da terra dovettero costruirsi una specie di lunga strada-ponte galleggiante, composta da botti che sostenevano un tavolato di calpestio. Questa strada doveva essere ancorata, alzarsi e abbassarsi con le maree. Era difficile da realizzarsi, e inoltre i genieri non potevano lavorare tranquillamente dati i continui attacchi degli incursori Veneziani che potevano arrivare rapidamente con barchette veloci, sabotare il loro lavoro e uccidere chiunque si trovasse sul posto. La seconda era quando vascelli nemici arrivavano per mare alle bocche di porto, ma poi dovevano proseguire per raggiungere Venezia cercando di attraversare la laguna. Esistevano dei canali, ma chi non era del posto non sapeva riconoscerli, e i vascelli non potevano proseguire a caso, con il rischio di andare chissà dove, e di arenarsi.

256 La tecnica dei Veneziani era quella di provocare il nemico con le loro piccole barche e farsi inseguire finché i vascelli inseguitori non fossero rimasti arenati nelle velme. Il gioco diveniva più efficace iniziando il balletto con l'alta marea, quando le navi ignare si muovevano più facilmente, mentre poi si sarebbero trovate incagliate con la marea calante. Una volta che la nave era arenata, veniva finita con lanci di materiale incendiario, calce viva accecante o altro. Di fatto, la strategia delle piccole unità mobili e veloci e la tecnica del topo che si fa rincorrere dal gatto era vincente sia per le invasioni da terra, sia per quelle da mare.

257 Le vicende associate alla costruzione di una rampa galleggiante lunga chilometri per attraversare la laguna e raggiungere Venezia sono eloquentemente illustrate da un dipinto a olio di Andrea Michieli detto il Vicentino (Fig. 33a), eseguito verso il 1590, che fa bella mostra di sé in Palazzo Ducale. L'esposizione di questo quadro non è casuale, ma faceva capire a tutti gli ambasciatori stranieri che Venezia era inattaccabile. Il quadro rappresenta le truppe di Pipino che cercano di costruire un viadotto galleggiante su botti, ma l'azione di un manipolo di incursori Veneziani distrugge tutto e fa un massacro, mentre le truppe nemiche rimangono impotenti a guardare a distanza.

258 Nel quadro, le barche impiegate dai Veneziani sono quattro gondole senza ferri di prua e di poppa, perché questi cominciarono ad essere usati nel 1500. Queste gondole sono un po' tozze, simili a quelle di Giacomo (Jacopo) Filippo Foresti (1492) (Fig. 33b), Giovanni Mansueti (1494, 1502), Vittore Carpaccio (1496) e Gentile Bellini (1500), e meno slanciate dal modello più stilizzato a spicchio di luna di Breydenbach & Reuwich (1486) e di De Barberi (1500) (Camuffo 2022).

Fig. 33 - Rappresentazione di antiche gondole in azioni di guerra e in pace





(a) L'armata di Pipino cerca di raggiungere Venezia con pontoni sostenuti da barili. I Veneziani li sbaragliano con incursioni su gondole o altre barchette. Andrea Vicentino (1590 ca.). Olio su tela, Palazzo Ducale, Sala dello Scrutinio. (b) Gondole in bacino S. Marco. A sinistra la poppa di una galea sottile. (Foresti, 1492).

(a) Web Gallery of Art WGA25055.jpg, <https://www.wga.hu/frames-e.html?html/v/vicentin/pippin.html>; Wikidata: WikiProject sum of all paintings/Collection/Doge's Palace. CC-BY-NC-SA4.0.

259 Di seguito si riporta quanto trovato nei racconti degli storici veneziani, posteriori agli eventi, tra cui spicca l'uso del termine *gondola*. La descrizione degli storici del 1500 rende pienamente il concetto, la concezione e l'uso che i Veneziani di allora avevano della gondola. Se scrivevano che aveva un ruolo strategico nelle battaglie, è perché lo vedevano negli eventi contemporanei, come scrissero gli antichi storici.

260 Invasione di Pipino: Discorso (molto retorico) del Doge, come raccontato da Giustiniani per creare l'attesa e far apprezzare di più l'incredibile soluzione descritta più oltre. Naturalmente si tratta di una vecchia storia che Giustiniani presenta un po' enfaticamente. Dapprima racconta la fase del panico per far risaltare la loro capacità di realizzare l'impossibile:

«Che faremo, se Ravenna, la qual sempre fù per adietro dalla banda nostra, hora essendo in potestà di colui [sotto il controllo di Pipino], ci sarà contra? & farà scorrere per i lidi quella sua invitta cavalleria? che faremo? dite? *ributtaremo forse tale inimico*



Segue poi la soluzione, infarcita dell'orgoglio di raccontare la tecnica di come riuscirono i Veneziani a neutralizzare le navi di Pipino facendole incagliare sui bassi fondali.

«Descrizione dell'armata Veneta, & Francese. Il Capitano de' Vinitiani, il quale quasi tutta la notte haveva data opra à preparare, & ammaestrare l'armata, forniti i sacrifici, havendo dato ordine, che tutti montassero in nave, *comandò, che le minori, & più destre* [che le barche più piccole e più agili] *andassero contra il nemico*: impose à questi, che quanto più lungo tempo potessero, ritardassero con saette, & altre cose da lanciare le navi de nemici, infino à tanto, che il bollir del mare mancando, mancassero ancora l'acque: & che di lontano con le saette ferissero gli huomini da remo de' Francesi, che non combattessero per niente da presso».

«[Es]sendo dunque posta in ordine [schierata] l'armata de' Francesi, tosto che sciolsero dal lido, scorsero da lunge *la moltitudine delle gondole quasi nebbia*, che andava contra di loro: pieni di maraviglia, si fermarono alquanto sù i remi come lor vennero nel cospetto, spregiata la picciolezza, comandarono, che l'armata passi oltre [continui ad avanzare]».

«Ma quelle de Vinitiani, le quali havevano aspettato insino à tanto, che 'l flusso dell'acqua era mancato [attessero che fosse finita l'alta marea], come videro il nemico premere à gli huomini da remo, dato il segno [segnale], posti in punto gli ordini [fatto lo schieramento] delle *gondole*, ciascuna al suo luogo, che per la prestezza havreste pensato che fusse stata una squadra di cavalli, vano contra il nemico».

«Fatte più vicine à un trar di saetta, confidate nella prestezza, dinanzi, di dietro & da i canti [confidando nella rapidità degli spostamenti in avanti, indietro e lateralmente], provocavano il nemico con le saette, come loro era stato ordinato. Primieramente dunque con poca fatica disturbano, & intrigano [intralciano], le navi minori de gl'inimici per la poca prattica de i luoghi, & per essere male atte à battaglia navale, & diseguali alla prestezza di quelle de gl'inimici, gran parte mancando il reflusso [molte navi nemiche per la bassa marea], rimangono in secco; parte di lunge percuotono [alcuni da lontano colpiscono le navi] le maggiori, le quali andavano pel canale, con l'arco, con la fromba, & con le balestre, feriscono in gran parte gl'huomini da remo disarmati di quelle».

«Ma sendosi venuto ad una volta [essendo giunte a un'ansa] del canale, ivi havreste potuto vedere che né la nave, ne i soldati si movevano punto, le navi à pena si potevano volgere, & girare; essendo gravi [pesanti], & piene di soldati andavano à traverso; né si potevano prevalere [avvalere] de i timoni; molte percuotevano nei guadi [impattavano e si incagliavano nelle acque poco profonde]». (Giustiniani 1608, Libro XIV, pag. 488-489).

Gli stessi eventi, raccontati da Saraceni (1600), un altro storico veneziano:

«Fatto d'arme navale tra Vinitiani, e Pipino, ne gli anni del Signore 806, nelle Lagune di Vinegia. Dicono altri, che Pipino combattè contra i Vinitiani sù navi, galeazze, e legni grossi a cui andarono i Vinitiani incontro, quasi in modo di vanguardia, con un *fortissimo squadrone di gondole, e barchette*. La picciolezza de i quai legni i Francesi schernendo, alzato il grido, andarono con i legni lor grievi ad investirli.

Tirarono i *gondolieri* fecondo l'ordine havuto, il nemico, che li incalciava, in luoghi stretti: dove poiche i vascelli grossi de' Francesi incominciarono nei luoghi bassi ad intricarsi, allhora i Vinitiani con *l'agilità de' picciol legni, e con la prattica infallibile de' luoghi* intorniarono i nemici; e d'ogni lato ferivanli con fionde, archi, e ballestre, e con incredibil numero di dardi, e di saette.

«Procederono sempre più e più innanzi i legni grossi de' Francesi, più di strignersi col nemico a giornata desiosi, che del luogo disvantaggioso, dove si conducevano, avvertiti: quando nel progresso del conflitto incominciarono l'acque a calare. Allhora in seco rimanendo i vascelli di Pipino, ebbero più tosto da temere, che da essere temuti:

Fatto d'arme navale tra i Veneziani, e Pipino, avvenuto nell'anno del Signore 806, nelle Lagune di Venezia. Si tramanda che Pipino combattè contro i Veneziani usando navi, galeazze, e legni grossi. I Veneziani li affrontarono con una disposizione frontale, con un *fortissimo squadrone di gondole, e barchette*. I Francesi irridendo le piccole dimensioni di queste barche, alzarono il grido [di battaglia], e andarono loro contro con le loro grandi navi pesanti.

Seguendo l'ordine avuto, i *gondolieri* attirarono in luoghi a basso fondale il nemico che li incalzava, dove i grossi vascelli dei Francesi incominciarono ad arenarsi. Allora i Veneziani con *l'agilità dei piccoli legni, e con la lunga esperienza del territorio*, accerchiarono i nemici e li ferivano attaccandoli da ogni parte con fionde, archi, e balestre, e con incredibile numero di dardi e di frecce.

Le grosse navi dei Francesi si spingevano sempre più avanti, più desiderosi di raggiungere e entrare in contatto col nemico che consci della pericolosità del luogo. Durante la battaglia la marea cominciò a calare. Allora i vascelli di Pipino cominciarono ad arenarsi, ed ebbero più da temere, che da essere temuti.

I Veneziani, colta l'occasione, con ogni sorte di



& i Vinitiani, colta l'occasione, con ogni sorte di vascelli agili, e destri, quai maggiori, quai minori, e da presso, e da lontano, assalirono i nemici confusi, e sbigottiti, per il scemare dell'acque rimasti con i lor gravissimi legni immobili, e quasi tanti scogli fitti in mezo l'onde; poiche *i piccoli legni con poca acqua, ma i grandi se non con molta possono navigare*. (Saraceni 1600, Pag 357*).

vascelli agili, ed esperti, [con vascelli] maggiori, e minori, da vicino, e da lontano, assalirono i nemici [che erano rimasti] confusi, e sbigottiti per il calare della marea ed erano immobilizzati con le loro pesantissime navi, che sembravano degli scogli piantati [fissati, latino *fixi*] in mezzo alle onde; poiché *i piccoli legni possono navigare con poca acqua, ma i grandi ne chiedono molta*.

263

La gondola era utilizzata per azioni di comando, come descritto da cronisti contemporanei:

«Alli giorni 13. di dicembre [1372] avendo la Signoria di Venezia compiti gli edificj, e ponti antedetti, e sopra i burchi, e piatte caricate con molta gente, barche e *gondole armate*, uscì fuori di Venezia con le dieci galere fornite di gran quantità di balestrieri Veneziani, e Capitano della detta armata Messer Micheletto Dolfin da Santa Giustina, e andò con quella dirittamente a presentarsi alla Torre del Curan, che era del distretto del Signore di Padova, la quale trovò molto ben fornita con tre grosse *palate* sotto acqua, & un' altra grossissima attorno il circuito della Torre, e sopra acqua, tutta imbaltrescada con un ponte bellissimo sopra la palata; & accostati per forza con gli edifici portati sopra i navigli cominciarono a cavar le palate di sotto acqua, e di sopra, con grande strepito di bombarde, e balestre; e gran quantità d'huomini Veneziani saltarono fuori delle barche dentro i canneti, *portando gran quantità di gondole* per forza di braccia, tutte d'intorno alla detta Torre, e dentro del fosso del circuito di quella, tanto che d'ogni parte le davano battaglia; e quelli di dentro gagliardamente si difesero, fino che ebbero il modo di potersi difendere». (Andrea Gataro 1406).

Il 13 dicembre [1372], i Veneziani dopo aver preparato le costruzioni belliche e le torri mobili, uscirono da Venezia con burchi, e zattere caricate con molti armati, barche e *gondole armate*, e con dieci galere fornite di gran quantità di balestrieri veneziani, sotto il comando di Messer Micheletto Dolfin da Santa Giustina. Con quella flotta andò dirittamente alla Torre del Curano [in prossimità di Mira], che era del distretto del Signore di Padova. Questa era molto ben difesa con tre grosse palizzate difensive con pali conficcati nel fondo [del fossato] sotto acqua, e un'altra grande [palizzata] che circondava la Torre, sopra il livello dell'acqua, tutta protetta da pali³⁴ con un gran bel ponte sopra la palizzata.
Avvicinatisi combattendo, con le torri mobili montate sui vascelli cominciarono a svellere le palizzate piantate sott'acqua, e quelle emerse con grande rumore di bombarde, e con balestre. Una gran quantità di armati Veneziani saltò fuori delle barche [che stavano nascoste] dentro i canneti, *portando gran quantità di gondole* a forza di braccia. Le misero tutte d'intorno alla detta Torre, e dentro il fossato che la circondava, cosicché l'assalirono da ogni parte; e quelli dentro si difesero valorosamente, fino che ebbero modo di potersi difendere.

264

Molto simile è la versione di Daniele Chinazzo (XIV secolo), nella sua *Cronaca della Guerra di Chioza tra li Veneziani e Genovesi*:

«Nel 1372. alli 13. di Dicembre la Torre del Coran che per essere di grandissima importanza, e più d'ogni altro Luogo di confine, era stata benissimo fortificata con tre grosse palate sotto l'acqua, e molte altre provisioni dal Signor di Padova, fu assalita da' Veneziani con dieci galere, e molte Piatte, e burchi con manganelli, e ponti disnodati, ed *infinite gondole con molti balestrieri sopra*, sotto la condotta di Micheletto Delfino; e coll' ingegno di queste genti cavate queste palificate, dopo lunga battaglia fu da Veneziani presa». (Chinazzo XIV secolo).

Il 13 dicembre 1372, i Veneziani assaltarono la Torre di Curano che era di grandissima importanza, e fortificata più di ogni altra difesa di confine. Il Signore di Padova aveva piantato tre grosse palizzate sotto l'acqua, e molti altri provvedimenti. I Veneziani l'assalirono con dieci galere, molti natanti simili a zatteroni, *burchi* dotati di piccoli *mangani* [macchine per lanciare pietre o sostanze incendiarie], torri mobili, ed *infinite gondole con molti balestrieri sopra*, sotto il comando di Micheletto Dolfin. Con l'opera di queste genti [gondolieri e balestrieri] tolse queste palizzate, e dopo lunga battaglia [la Torre] fu conquistata dai Veneziani.

265

Si noti il particolare delle gondole “con molti balestrieri sopra” e si cerchi di immaginare la sistemazione dei balestrieri rispetto ai vogatori. Ipotesi A, la vecchia struttura della *cymbula*, con i balestrieri al centro, timoniere a poppa e rematore a prua, che voga avanzando di schiena. In questo caso il rematore avrebbe operato alla cieca, senza vedere dove andava e senza poter provare a scansare i dardi in arrivo. Inoltre si sarebbe trovato proprio in mezzo tra il fuoco amico e quello nemico, e le oscillazioni della gondola avrebbero potuto rendere difficile il controllo del tiro. Ipotesi B: il rematore agisce a poppa, dietro a tutti i balestrieri. Il rematore non corre più rischi del fuoco amico, ed è anche ampiamente riparato da quello nemico; inoltre, ha avanti agli occhi il pieno controllo della situazione. È evidente che la situazione A è critica, e la B è di gran lunga preferibile, solo che richiede piccole trasformazioni alla barca per spostare convenientemente il rematore. Data la guerra in laguna, questa piccola trasformazione tecnologica avrebbe portato un grosso vantaggio strategico. Di fatto, la situazione B è



quella che si è vista documentata da Lorenzo Veneziano e Giusto de' Menabuoi, che fecero i loro dipinti soli tre anni dopo la battaglia in laguna descritta da Chinazzo.

266 Spesso le guerre portano a un rapido sviluppo di tecnologie che possano dare vantaggi strategici. Tuttavia la tecnica di remare è importante anche in tempo di pace: una *cymbula* che abbisogni di rematore e timoniere impiega due persone, mentre la gondola col rematore a poppa una sola.

6. I prodromi della seconda trasformazione

6.1 La crisi economica e le misure per contrastare l'austerità

267 La scoperta dell'America aveva spostato l'interesse internazionale, e molti commerci, dal Mediterraneo all'Atlantico. Venezia, che era la regina del Mediterraneo, si trovò spodestata. Spagna e Portogallo erano divenute nuove potenze marittime, con enormi ricchezze importate dal Nuovo Mondo. Tutto l'oro che arrivava in Spagna e Portogallo rendeva luccicanti le chiese e i palazzi, ma cominciava a determinare una grandissima inflazione, soprattutto a danno delle altre nazioni. Di questo ne erano consapevoli e si lamentavano già tre secoli fa (Zanon 1745). La scoperta che si potesse arrivare in Cina e in India circumnavigando l'Africa e passando per il Capo di Buona Speranza fu una rivelazione per gli Olandesi che fondarono la Compagnia delle Indie. La nuova via oceanica su nave rese obsoleta la lunga Via della Seta che i Veneziani dovevano percorrere a piedi o a dorso di cammello. Inoltre l'avanzata dell'Impero Ottomano e le continue guerre per contenere l'invasione dei Turchi e il taglieggiamento dei pirati resero sempre più difficili i commerci con l'Oriente (Rosa 1859). Alle guerre si aggiunsero le pestilenze, e le tre maggiori arrivarono nel 1348, nel 1575 e 1630; in gravità seguirono quelle del 1447, 1478 e del 1505 che fu disastrosa per l'abuso dei salassi (Capitani, 1995; Di Cicco 2014; Boccardi 2016). Inoltre ci furono moltissime altre recrudescenze che si ripeterono a distanza di pochi anni, compreso l'anno bellico 1510. (Federigo 1832).

268 Questa combinazione di congiunture fu terribile, ma ancora più critico fu il fatto che Venezia era percepita come la città più ricca d'Europa e che controllava un vasto impero commerciale con molte basi territoriali dislocate in punti strategici del Mediterraneo. Oltre alle ostilità permanenti contro l'Impero Ottomano, l'invidia e gli interessi fecero sorgere la Lega di Cambrai, le guerre che ne derivarono, e una contrazione generale dell'economia.

269 La *Serenissima* e il Governo di Venezia erano concepiti seguendo il modello della nave: dovevano esserci differenze di ruolo, ordini severissimi ma a vantaggio di tutti; ognuno aveva il proprio compito e tutti dovevano cooperare, perché tutti erano sulla stessa barca e partecipavano dello stesso destino. Di questo erano convinti tanto il popolo quanto i nobili, e tutti erano d'accordo che i nobili fossero ricchi, perché per essere una buona guida dovevano essere istruiti, aver girato il mondo, avere stretti legami diplomatici personali e, non da ultimo, dovevano sostenere a proprie spese la gestione delle cariche pubbliche loro affidate. Naturalmente poi ne avevano la controparte. A Venezia si riteneva appropriato che chi deteneva cariche avesse cointeressenze, perché così avrebbe gestito bene il pubblico per guadagnare un tornaconto privato. Era una specie di contratto tra il funzionario e lo stato, fatto alla luce del sole e con regole precise.

270 Nel momento di austerità pubblica, tutti i cittadini avrebbero dovuto contribuire, naturalmente maggiormente i ricchi che avevano risorse maggiori. Per questo però non avrebbero dovuto diventare poveri, perché solo da ricchi erano buoni sovvenzionatori di denaro e prestazioni su cui lo Stato contava. Era quindi necessario temperare le due esigenze: fare cassa per lo Stato, e fare in modo che i ricchi non si impoverissero troppo. In teoria, fare cassa per lo Stato era relativamente semplice: dove c'erano ricchezze, queste potevano essere tassate o confiscate. Il popolo che aveva solo il necessario per la propria vita non poteva rimpinguare le casse, ma poteva e doveva contribuire con *angherie* consistenti in forme di servizi o lavoro obbligatorio, tipo le incursioni in Polesine di cui si è precedentemente trattato. Riempire le casse era sostanzialmente a carico dei ricchi, specie chi ostentava maggiori ricchezze, a cominciare dall'argenteria di casa che



poteva essere tranquillamente requisita se superava una minima soglia vitale, tipo le posate d'argento per poter mangiare dignitosamente, e naturalmente senza toccare il Doge.

«Die 19 januarii MCIX. In *Rogatis*. L'anderà parte: che tutti li arzenti lavoradi non se possino usar durante la presente guerra, sotto pena de perder li arzenti a quelli che contrafaceseno, exceptuando *pironi, cortelli, cuslieri et taze* sie et do saliere per fameglia, escludendo da la presente parte el Serenissimo Principe nostro, come è ben conveniente.

Et se alcun contrafarà a la presente parte, et sarà acusat, l'accusator habia la mità di la pena et sia tenuto de credenza, et l'altra mità sia de la Signoria nostra. *Verum*, tutti quelli che metterano arzenti schieti in *Cecha* per tuto el presente mese, siano facti creditori di rason di *ducati* 6 et uno quarto la *marcha*. Quelli veramente li metterano per tuto 15 del mese futuro, siano facti creditori di rason di ducati 6 et grossi 3 la *marcha*. Et quelli li meterano per tuto il mese, siano facti creditori di rason di ducati 6 la *marcha*.

Et quelli che metterano arzenti in *Cecha ut supra* possino scontar cum le *angarie* che de *cætero* si meteseno; et *similiter*, cum tuti li altri che de *cætero* serano debitori de qualunque graveze e debito *quovis modo*, exceptuando li otto officii, cum questa condition però, che non debano haver alcun *don* sopra le *angarie*, come & honesto.

Dechiarando che *li dicti possino etiam*, cum questo credito, comperar case et possession poste, over da esser poste, in la Signoria nostra, cum li modi et condition de le parte sopra ciò prese.

Et perché alcuni restano metter li sui arzenti in *Cecha* per haver assai manufactura, et non voleno quel danno, è honesto haver qualche consideration di questo. Et però, sia statuido che la manufactura de dicti arzenti sia estimata per do estimatori pratici cum suo sacramento, et de dicta manufactura non possi haver più danno la Signoria nostra che di *grossi* 8 fin 10 la *marcha*. De la qual manufactura, siano facti creditori sopra le *angarie* che se metterano da septembrio MDX in driedo.

I qual arzenti, de l'una et l'altra sorte, siano fonduti; et l'oro che se trarà sia de li patroni de li arzenti non comprendendo però in la presente parte quelli che volesseno metter danari in *Cecha*, quali non se possano metter.

Propterea, non se possino usar, durante la presente guerra, tondini d'oro, cadenelle d'oro da collo de ogni sorta, de done et da homeni, sotto la pena predicta. Et quelli li metterano in *Cecha* per tuto el presente mese, siano facti creditori a rason de ducati 77 la *marcha* reduiti a fin.

Et quelli i metteran per tuto 15 dil mese futuro, siano facti creditori di ducati 75 la *marcha* reduiti a fin, possendo scontar cum le *angarie* et cum tuti i altri modi et condition de quelli che metteno i arzenti come de sopra se contien.

15 gennaio 1509 nel consiglio dei *Rogati*.

Va fatta la proposta che nessun oggetto d'argento lavorato possa essere usato durante la presente guerra, sotto pena di requisizione a quanti contravvenissero. Si fa eccezione a forchette, coltelli, cucchiari, 6 tazze e 2 barattoli porta sale per famiglia, escludendo da quest'obbligo il nostro Serenissimo Doge, come è ovvio.

Se qualcuno contravverrà quest'ordine e sarà denunciato da una qualcuno, il delatore avrà in premio metà della pena e verrà creduto senza ulteriori verifiche; l'altra metà [della pena] sarà del Doge. Inoltre, tutti coloro che per il mese corrente porteranno argento buono in Zecca, saranno fatti creditori in ragione di 6 $\frac{1}{4}$ *ducati* per ogni *marca*³⁵ [1*marca* = 200 g di peso. In pratica, con questa *angheria* a prestito sarebbero stati restituiti 3,125 ducati per ettogrammo d'argento]. Coloro che lo faranno entro il 15 del mese prossimo, avranno un credito di 6 *ducati* e 3 *grossi*³⁶ per ogni 200 g. E quelli che li metteranno dopo, entro la fine del mese, riceveranno un credito di 6 *ducati* per ogni 200 g.

E quelli che porteranno [spontaneamente] gli argenti [alle fonderie] della Zecca come sopra detto, li potranno defalcare da altri tributi che ulteriormente si mettessero; e analogamente, con tutti gli altri che per qualsivoglia motivo saranno debitori di qualsivoglia imposta o debito di qualunque titolo, eccezion fatta per gli otto Uffici³⁷ [esattoriali], con questa condizione però, che non debbano godere dello sconto del 10% se pagano in tempo [era uso abbonare come premio '*don*' il 10% delle somme di tasse pagate tempestivamente] sopra il prestito forzato, come è giusto.

Si dichiara che i sopraddetti cittadini con questo credito possono acquistare edifici o altri beni, oppure possono lasciarli in giacenza presso il Doge nei modi e nelle condizioni come sopra stabilito.

E poiché taluni sono restii a consegnare gli argenti in Zecca perché ne hanno di molto pregiati, e non desiderano questo danno, è doveroso tener conto di questo problema. Pertanto sia stabilito che il valore della lavorazione degli oggetti d'argento sia stimato da due valutatori esperti e giurati [che lo facciano in modo sacrosanto non alterabile], e per la raffinata manifattura di tali argenti non si possa dare oltre 8-10 *grossi* per ogni *marca* di peso. Di questa manifattura, siano resi creditori sulle tassazioni che si emetteranno da settembre 1510 in poi.

Questi argenti, di tipo rozzo o lavorato, saranno tutti fusi. L'oro [il denaro] che si otterrà resterà di proprietà dei padroni degli argenti. Questa parte resta separata da quelli che volessero impegnare danari in Zecca, perché non si possono mettere insieme.

Pertanto, durante la presente guerra è vietato usare tondini d'oro, catenelle d'oro da collo di ogni tipo, sia per le donne che per gli uomini, sotto la pena predetta. E quelli che porteranno queste cose alla Zecca per tutto il presente mese, siano creditori al titolo di 77 ducati ogni 200 g, che verranno restituiti alla fine.

E coloro che porteranno [l'oro] entro i primi 15 giorni del mese futuro, saranno creditori di 75 ducati ogni 200 g restituibili alla fine, potendo scontare il credito con le tassazioni e tutti gli altri modi e condizioni stabilite per coloro che consegneranno l'argento come scritto prima.

Va stabilito che quanti porteranno danaro contante al nostro ufficio Camerlenghi³⁸ [esattori del Comune] durante tutto questo mese per fare prestito al Doge,



L'anderà parte che tutti quelli che porterano danari contadi a l'officio nostro di camerlengi de comun per tutto el mese presente per imprestado da esser facto a la Signoria nostra, siano facti creditori cum le utilità de li arzenti;

et quelli che presterano, possino scontar cum le angarie che se meterano *de cætero*, si sue come de altri, che serano debitori *de cætero*, de qualunque rason et debito *quovis modo*, exceptuando li 5 officii; non havendo però altro don de le angarie che se metteseno.

Præterea, possino li dicti che prestano, comprar cum questo suo credito de le case et possession messe et che se metterano in la Signoria nostra, *juxta* la forma di le leze nostre.

«*Ex nunc*, sia preso che li savi dil Colegio nostro siano obligati, sotto debito de sagramento, venir a questo Conseglio questa altra septimana per trovar el fondo de ducati 200 milia, acciò, cum mazor fermeza et fundamento, metter se possino nuove angarie». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 237*).

saranno nominati creditori con il premio come fissato per l'argento.

E coloro che avranno prestato denaro [allo Stato], potranno usarlo per compensare altre angherie o tassazioni future, e nello stesso modo e modalità. [Lo stesso vale] per quanti per qualunque motivo abbiano qualsivoglia credito, nel modo più assoluto. Va fatta eccezione agli Uffici Esattoriali [di Rialto] non cumulabili però con altri premi del 10% per quanto riguarda tassazioni future.

Inoltre, chi farà il prestito potrà acquistare con questo credito case e altre proprietà che sono state date, o che verranno date al Doge secondo quanto stabilito nei termini di legge.

Da subito viene deciso che i Savi del nostro Collegio³⁹ sono obbligati, sotto il vincolo sacramentale [che è il più forte che esista], di venire in questo Consiglio in settimana prossima per trovare la quantità di denaro pari a 200,000 ducati, onde fare un ulteriore fondo con nuove angherie/tassazioni da farsi con la massima fermezza e motivazione.

271 I ricchi contribuivano, ma il problema diveniva la loro capienza, specie in tempi bellici quando i loro commerci e le loro entrate diminuivano, se non cessavano. Non solo, ma si cominciava già a vedere che il barile era stato raschiato anche troppo dal fatto che gli Ebrei del Ghetto che operavano da banco dei pegni, usurai e finanziatori stavano chiudendo i battenti:

«Li Zudei non pol più star. Hanno assaissime *angarie*, et zà più zorni non imprestano pur su oro e arzento, et ogni di si fa incanto in Rialto di pegni». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 162).

Gli Ebrei non ce la fanno più. Hanno troppe tasse e già da giorni non fanno più prestiti nemmeno contro oro e argento, e ogni giorno la gente va al Monte dei Pegni di Rialto per dare proprietà in incanto.

272 Un punto ritenuto critico per i ricchi erano le spese per la bellezza delle mogli, che includevano la cura estetica del corpo, cosmetici e qualche gioiello (Marinello 1562), ma soprattutto lo sfarzo degli abiti, come si può vedere nelle illustrazioni coeve degli incisori e stampatori veneziani Ferdinando Bertelli (1563), il figlio Pietro Bertelli (1589), Cesare Vecellio (1590), e Giacomo Franco (1610), riprese poi da Mutinelli (1831) e molti altri in seguito. Le figlie non maritate non costituivano problema perché dovevano stare a casa e potevano uscire solo per andare a messa, coperte con un velo. I matrimoni erano combinati dalle famiglie e si basavano sul censo e la convenienza politica. Per l'aspetto sentimentale esistevano poi altre opportunità.

273 Solo le donne sposate partecipavano alla vita sociale, e ostentavano il rango della famiglia con la ricchezza delle vesti (Fig. 34). L'idea di base fu che vietando lo sfarzo, e obbligando tutte le donne a vesti modeste, si sarebbero evitate spese ingenti che facevano gola alla cassa pubblica. Questo diede luogo a una serie infinita di ordini e decreti che molto probabilmente restavano lettera morta se venivano ripetuti ogni anno, se non più volte all'anno. Questi decreti sono impressionanti. Per fare i vestiti i teli non dovevano essere troppo tagliati o avere riporti, in modo che la pezza avrebbe potuto essere riutilizzata. La pezza doveva essere di tessuto semplice, senza lavorazioni, decorazioni o ancor peggio includenti nella trama fili d'oro e d'argento. Nastri, trine, ricami, perle gioie ecc. erano vietate. Era regolamentato tutto: dalla testa (fazzoletto o cuffia) ai piedi (sandali o zoccoli), compreso il filo per cucire, e i bottoni che dovevano essere quelli poveri d'osso. Nella figura si può notare che le vesti di Ferdinando Bertelli (1563) (Fig. 34a), poco dopo la metà del secolo, erano ancora relativamente semplici, con tessuto di panno a trama regolare, e un velo senza decorazioni sulla nuca. Poi si assiste a un rilassamento. Verso la fine del secolo le dame veneziane erano già ritornate al loro fasto normale con vestiti elaborati nella forma, decorazioni, ricami, riporti, fettucce, collane e cuffia a turbante, esattamente quella mostrata da Vecellio (1590) (Fig. 34d).

Fig. 34 – Le vesti delle Donne Veneziane nel XVI secolo





(a)



(b)



(c)



(d)

(a) Vestito di Donna Maritata (*italica mulier Venetia*) (Ferdinando Bertelli 1563), (b) Vestito da Sposa (*Sponsa*) il giorno delle nozze (Pietro Bertelli 1589); (c) Vestito di una Matrona Veneta; a sinistra una galea sottile (Pietro Bertelli 1589); (d) Vestito di una Donna Maritata (Vecellio 1590).

CC-BY-NC-SA4.0.

274

Per questo motivo dal 1514 al 1780 venne istituita una magistratura, composta da tre *Proveditori alle Pompe* cui vennero aggiunti due *Sopraproveditori*, col compito di regolare e controllare lo sfarzo pubblico (Sandi 1756; Mutinelli 1831, 1851; De Lorenzi 1870-72; Molmenti 1880; Bistrot 1912; Da Mosto 1937). Si trattava di una 'magistratura inferiore' che poteva giudicare e condannare autonomamente, senza riferire ai Quaranta o in Senato, ma aveva giurisdizione solo su violazioni minori e con cittadini di basso rango:

«Magistrati inferiori, i quali sono proposti à punire i delitti, malefici piccioli, & minuti, si per la qualità del peccato, come della picciola fortuna [levatura sociale] della persona. Questi anchora sono doppi [lavorano in coppia] perché certi han potestà capitale [perché assieme sono autorizzati a comminare pena di morte], ma uno il più minimo di tutti [ma uno solo, appartenendo alla magistratura di grado inferiore], non può dar sentenza capitale: può punire gli huomini vilissimi, & le puttane, e queste maniere [questi tipi] di persone o che si sferzino [vengano fustigati – in genere durante il percorso a piedi da San Marco a Rialto, circa 10 minuti], o che si mettano in prigione, secondo il merito del peccato di ciascuno». (Contarini 1548).

Questa magistratura minore aveva il compito precipuo di regolare il comportamento

della prostituzione, contenere l'uso di gioielli e tessuti sfarzosi, l'addobbo delle gondole e dei paggi gondolieri. La motivazione ufficiale era abolire l'ostentazione del lusso e tornare alle antiche virtù Romane; quella reale era proteggere la capienza economica dei cittadini (specie i più abbienti) riducendo la domanda di lusso e impedendo la spesa. La cosa era ritenuta giusta nei confronti dei patrizi perché rimanessero una buona risorsa per le tassazioni, e nei confronti del popolo perché non si indebitasse per pranzi al di sopra delle proprie possibilità nell'occasione di eventi sociali importanti come nascite, battesimi e matrimoni.

276 Uno dei principi fondamentali della *Serenissima* era che esistesse una differenza tra classe agiata e popolo, ma che la forbice non si allargasse troppo: nobili e popolo erano su una stessa barca e dovevano andare di pari passo. Se il popolo era alle strette, i nobili non potevano farsi vedere sguazzare. Questo l'aveva già notato Cassiodoro come si è visto: «il povero è uguale al ricco: un solo cibo li sazia tutti, una sola foggia di abitazione li accoglie, né invidia mai li sorprende. Questa uniformità di misura li preserva dal vizio, a cui va il mondo generalmente soggetto». Se in Francia Luigi XVI e sua moglie Antonietta avessero capito questo principio, non avrebbero perso la testa.

277 Tornando ai vestiti delle donne, la sfilza delle indicazioni è lunghissima e venne ripetuta per decenni. Si riporta qualche breve estratto. È chiaro che esistevano dei tessuti molto costosi per la lavorazione particolare o con sete o fili d'oro e d'argento, per cui il loro acquisto poteva essere vietato.

278 Sorprendono però certe misure, tipo vietare la manifattura di un abito tagliando la pezza per confezionare maniche, tasche, o adattarla alla forma del corpo. Pare assurdo trovare che il legislatore proponesse che le donne si vestissero ispirandosi all'uso romano, con toghe ottenute da un telo con cui si avvolgeva il corpo, in modo da non rovinarlo e poterlo riutilizzare. Nelle proposte di cui sopra, non solo si vietavano i tessuti costosi, ma anche i vestiti con aperture chiudibili con fettucce e bottoni e così via. L'idea era così poco realistica che i decreti di questo tipo dovevano essere ripetuti spesso, e inutilmente.

«Per la presa sopra le Pompe ne l'eccellentissimo Consiglio dei Pregadi, con nove additione azonte sotto il dì 25 Zener MDXXV.

Che le donne de questa città non possi portar veste né vesture o abiti alcun de panno d'oro, nè d'argento nè strataiate, nè in quartate d'oro nè d'arzenti, nè con taglio di sorte alcuna d'oro, d'arzento, nè recamato nè perfilato d'oro et arzento, sotto pena immediate de perder simel veste o habito sopradito et de pagar ducati 100 d'oro li propri mariti, fradelli o altri in casa di quali saranno portade simel veste.

L'acusador sia tenuto secreto e haver debba il terzo, sì de le veste come di ducati cento.

Item, che non possino portar veste nè vesture intagliate di alcuna sorte de panni di seda, nè pelize fodrate de lovi, zebellini, martori, nè con garzi da pe' de le dicte sorte pellami, nè de panno d'oro.

Item, che a le dicte donne de questa nostra città non sia prohibito a portare in testa scufia o scufion o altro d'oro o d'arzento; purchè non sia de recamo, el che non excieda la valuta de ducati diece.

Item, che le cape over fazoli siano de velo schiete senza ornato alcuno.

Le cadene d'oro et arzento in loco de centure a donne, over lavorato per man de zoieleri con perle, o *quomodocumque* facti o recamati siano banditi che far o usar per donne si possino, et ogni altra sorta contraria inconvenienta a donne, ma debino esser texude tra che oro o arzento non excieda la valuta de ducati 10».

A riguardo della decisione presa sulle Pompe nell'eccellentissimo Consiglio dei Pregadi⁴⁰, con nuove aggiunte fatte il 25 gennaio 1526.

È fatto divieto alle donne di questa città di portare vesti o abbigliamento o abiti di qualsivoglia tipo fatti con tessuti che abbiano nella loro trama fili d'oro o d'argento. I panni non devono essere troppo tagliati per confezionare vestiti su misura, né possono avere campiture d'oro né d'argento, né pezze tagliate troppo, né ricamature con fili intessuti d'oro o argento, sotto pena immediata della requisizione di quel tipo di veste o abito come sopra specificato, e pagamento di 100 ducati d'oro. La pena dovrà essere pagata dal marito, dal fratello, o da qualche altro congiunto della famiglia in cui è stata fatta la trasgressione indossando tali vesti.

Il delatore rimanga segreto e sia premiato con 1/3 sia [del valore] della veste che di 100 ducati (= 33,33 ducati).

Inoltre, non possono essere portati né vestiti né abiti ottenuti tagliando alcuna sorte di panni di seta, né pellicce foderate di lupo, zibellino, o martora, né con pettinature (garzature) del pelo delle pelli sopraddette, né di panno d'oro.

Inoltre alle donne di questa città venga proibito di portare in testa cuffie piccole o grandi o altro, contenenti oro o argento; tranne nel caso che si tratti di ricamo e non superi il valore di 10 ducati. Ancora, che i fazzoletti da capo siano di tela semplice, senza ornamenti o decorazioni.

Le catenelle d'oro e d'argento in sostituzione delle cinture delle donne, ovvero lavorate a mano dai gioiellieri con perle, o in qualunque modo siano fatte o ricamate, siano proibite, sia per quanto riguarda la fabbricazione che l'uso, così come anche ogni altra cosa proibita che non si confà alle donne. [Le donne devono avere solo capi] tessuti, e che il valore dell'oro o argento non superi i 10 ducati.



<p>«MCXXX. Quanto veramente a li ornati de le done, perche secondo la diversità di quelli et de li tempi si ha variamente a proveder, di maniera che le possano obedir, però sia preso, che le ditte donne non possino per alcuna via, modo et forma portar in testa lavoro alcuno fatto per man di orese, ma possino portar scuffia d' oro et d'argento, sì filado come troncafilà e di seda senza perle, nè zogia alcuna, il qual lavor non exceda la valuta di ducati 8 fin 10, nè possino portar zogia alcuna, salvo che anelli.</p> <p>Non possino far investure, salvo che schiete et semplice, nè sottane, manege, nè alcun altro vestito d'oro nè d'argento, ma ben li sia licito portar de cadauna sorte seda, non però possano quele fodrar di panno di sede de alcuna sorte, ma deba esser uno panno di seda solamente senza altra fodra di seda, nè possino haver alcuna veste o vestura né di seda, nè di panno tagliata in alcuna parte⁴¹, né stratagliata, nè reportata, nè rimessa, nè cum liste d'oro o di seda, ma <i>tantummodo</i> schiete, senza tagli, stratagli, o rimessi, et tute integre senza alcuna di le sopradite cose, et debano esser fate le dite veste o vesture a tele integre, come si fa al presente, et non aperte né zollate cum cordele o botoni d'oro o d'argento, nè cum altra cosa qual dir o excogitar se possi».</p> <p>(Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro LII, c. 31-31*).</p>	<p>1530. Per quanto riguarda agli ornamenti delle donne, dato che a seconda delle loro caratteristiche si deve provvedere in modo specifico, [per venire loro incontro] perché possano obbedire, viene deciso che le dette donne non possano assolutamente in alcun modo o foggia portar in testa nessun lavoro fatto a mano da orafi. Tuttavia, [è loro concesso che] portino cuffie d' oro e d'argento, filato o con fili inseriti, e di seta senza perle, e senza alcun altro gioiello, purché il valore [complessivo delle cuffie] non superi dagli 8 ai 10 ducati. [Inoltre] non possano portare nessun gioiello, tranne che anelli.</p> <p>Non si possano far vestiti tranne che in modo elementare e semplice, né sottane, maniche, né alcun altro vestito [abbia tramature] d'oro né d'argento. Sia però permesso portare seta a certe condizioni. Però è vietato usare telature di seta per foderare, ma l'uso del telo di seta deve essere in quanto tale, senza fare fodere di seta, né si possa avere veste o vestito né di seta, né di panno tagliata in alcuna parte, né tagliata troppo per essere adattata alla persona, né con parti riportate sopra, come parti applicate sopra al tessuto, ricami, né aggiunte, riporti, né con bordure d'oro o di seta, ma solamente pure e semplici, senza tagli, troppi tagli, o rimesse, e tutte integre senza alcuna delle cose sopradette. Gli abiti e le vesti devono essere confezionati lasciando intera la pezza del panno, come si fa attualmente, et non con aperture, legate con nastri o bottoni d'oro o d'argento, né con altre cose che si possano dire o immaginare.</p>
--	--

279

Il problema era generale, non solo a Venezia, e si riteneva che questo metodo fosse efficace, o non ne vennero in mente altri, perché editti quasi uguali vennero fatti a Udine (Zanon 1765), Padova, Vicenza, Bologna, Firenze e in molte altre città (Riello Rublack 2019), incluso il Ducato di Milano, di cui si riporta un esempio che include un ventaglio di restrizioni.

«Non di rado uscivano prammatiche severissime contro il lusso, e potremmo addurre quella che il consiglio generale di Cremona emanò il 1547, e fece approvare dal senato di Milano e da Carlo V. Proibiva essa di portar collane, braccialetti o altro ornamento d'oro, salvo una medaglia al berretto di non più che dodici scudi d'oro, e anelli; sugli abiti nessun ricamo o intaglio di seta; alle cavalcature non fornimenti con oro o argento o ricami. Le donne maritate non abbiano negli abiti oro o argento, né ricami, trine, cordoncini; non più di tre vesti di seta, e una sola di cremisino; non perle o gioje, fuorché due anelli d'oro con pietre alle dita, una collana d'oro di scudi venticinque non più, un'altra al ventaglio di scudi quindici al più; non guanti ricamati o zibellini, non berrette fuorché la notte e in viaggio. Le fanciulle non mettano vesta di seta, né gioje od oro, salvo un vezzo di coralli al collo del valore al più di scudi quattro; né vadano a ballo che i tre ultimi giorni di carnevale. Ai banchetti, vietati assolutamente pavoni e fagiani, una sola o due sorta [uno o due tipi] di selvaggina, non più di tre sorta di lessi domestici, escludendo la salsa reale, il biancomangiare, i pasticci, e i pesci e le ostriche o altre frutta di mare, nè più di due maniere di torta; ne' pranzi di magro una sola qualità di pesce, escluse le ostriche. Le vivande si diano semplici, senza ornamento di pitture, intagli, banderuole [cose volubili] ed altre frascherie [cose inutili] trovate dagli scalchi [i Maestri di Casa che curavano i conviti]. Ai battesimi non si doni cosa alcuna a compadri e comadri. Ai mortorj [funerali] non si attacchino in chiesa insegne, scudi, pitture, né si faccia banchetto». (Cantù 1876).

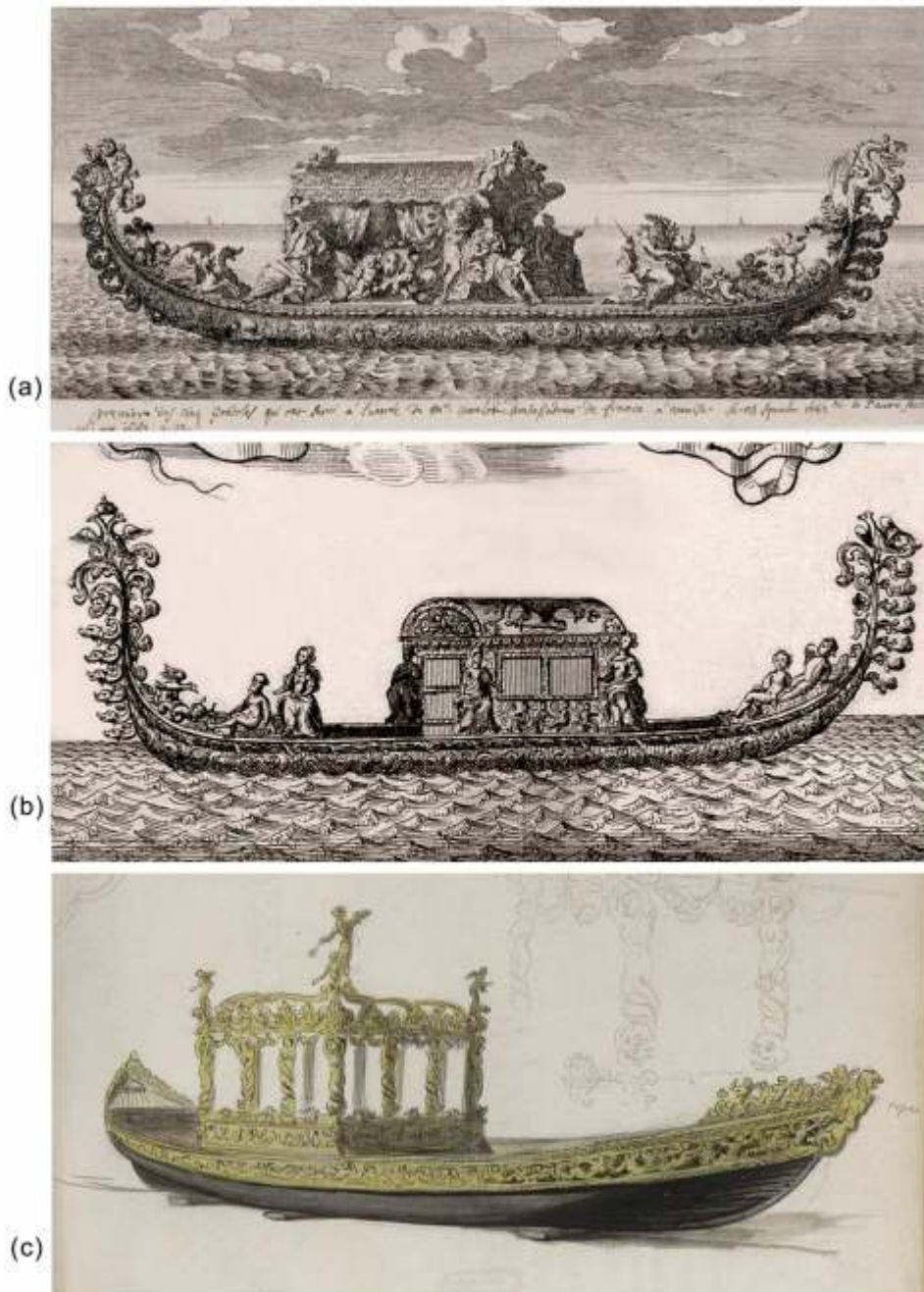
280

Le restrizioni sui banchetti venivano fatte anche a Venezia, naturalmente con dettaglio sempre incredibile, limitando il numero e la qualità delle portate, e se c'erano portate di carne, non se ne potevano fare anche di pesce. Veniva limitato anche lo sfarzo sul personale, sia nel numero di persone che eseguivano i servizi, sia nelle loro vesti. Inoltre, anche sui mezzi di trasporto: le carrozze in terraferma e le gondole in città. Inoltre, se tutti i cittadini erano tenuti a una vita sobria, anche la Repubblica avrebbe potuto risparmiare su certe spese di rappresentanza.



In effetti, era successo che gli ambasciatori e i nobili più ambiziosi avevano addobbato i ferri delle gondole con decorazioni floreali cesellate in metallo, putti, delfini o altro. La gondola dell'ambasciatore francese (Fig. 35a) è ricca di fiori e sculture allegoriche. La gondola dell'ambasciatore italiano (Fig. 35b) ha simbologie più pertinenti, come i sei delfini allegorici posti a prua, nella posizione dei rostri. Monleón y Torres fece un disegno accurato della gondola reale (Fig. 35c), lunga 10 passi, costruita per il servizio di Isabella Farnese più tarda (prima metà XVIII secolo), più sobria, e col baldacchino quadrato.

Fig. 35 - Gondole fuori-serie per ambasciatori



(a) Gondola di Mr Amalot, ambasciatore di Francia (1682). (b) Gondola dell'ambasciatore Principe Ercolani (Coronelli 1697). (c) Góndola real per Isabella Farnese (1692-1766). Rafael Monleón y Torres, 1843-1900

(a) GC © Gallica - BnF; (b) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. (c) GC © Biblioteca Nacional de España. CC-BY-NC-SA4.0

La gondola normale è più piccola e con rostri rozzi e appuntiti, come appare nelle rappresentazioni più fedeli, a cominciare da quella di Giacomo Franco vista precedentemente (Fig. 6). L'esempio successivo (Fig. 36a) rappresenta la festa dello Sposalizio del Doge col mare, il giorno dell'Ascensione (detto *'della Sensa'*) ed è tratto da un Album di Famiglia (1601-1700). Il disegno acquarellato è un po' rozzo, ma mostra chiaramente le gondole con i lunghi chiodi sui ferri e il felze che rimane poco sotto l'altezza degli occhi per permettere la visione ai rematori. Nelle rappresentazioni ufficiali, a cui partecipavano le autorità e gli ambasciatori dei vari paesi, si amava mostrare chiaramente quanto fosse pericoloso mettersi contro Venezia, che era dotata di armi lagunari invincibili. Nella scena sono naturalmente incluse il bucintoro dorato del Doge e un paio di galee sottili, con lungo rostro appuntito che ricorda un pesce spada.



Un ulteriore esempio (Fig. 36b,c) è del 1585, opera di Lodewijk Toeput, soprannominato Pozzoserrato, stampata a Venezia con permesso del Senato (*Cum privilegio dell'Illo Senato*) come è ben specificato in calce. Pozzoserrato è un pittore fiammingo, ma attorno al 1573 venne a Venezia dove lavorò nello studio di Tintoretto, per cui pur essendo straniero fu attento testimone oculare. Il ferro con la testata d'ascia è ben visibile su tutte le gondole, mentre i chiodi dei rostri si distinguono solo a prua nel primo riquadro e a poppa nel secondo poiché il disegno è piccolo, e le gondole sono di sbieco.

Fig. 36 - Gondole festive e non, per veneziani



(a)



(b)



(c)

(a) Festa dello Sposalizio del Doge col mare. Il bucintoro del Doge è dorato. Immagine tratta dall' *Album amicorum de la famille de La Chambre* (1601-1700). Français 18986. (b,c) Particolare delle gondole di fronte a Piazzetta San Marco, in *URBS VENETUM* di Lodewijk Toeput, detto Pozzoserrato, stampato a Venezia da Justus Sadeler (1585).

(a) GC © Bibliothèque nationale de France. Département des Manuscrits; (b) GC © Leiden University Libraries

284

La decorazione con fiori e sculture era estremamente costosa. Naturalmente, chi era, o voleva apparire, più alto in rango, si sentiva in dovere di aggiungere qualcosa in più, il che faceva lievitare le spese, o sfigurare certi alti funzionari della *Serenissima* che non potevano o non volevano spendere grandi cifre di costruzione e manutenzione per questa specie di carnevalata. La cosa più semplice fu di ordinare che tutte le gondole si attenessero al livello base, con lo scafo nero come appariva dopo la calafatura con pece, mentre solo il Doge, pochi altri alti funzionari e gli ambasciatori potevano averla colorata. Naturalmente i colori del Doge erano rosso scarlatto o oro; gli ambasciatori potevano usare i loro colori nazionali o di casato.

285

I *Proveditori e Sopraproveditori alle Pompe*, con una certa dose d'ipocrisia e falso moralismo contrabbandavano un po' di discorsi che esaltavano la morale pubblica, le antiche virtù, Roma repubblicana, la bellezza della vita semplice e altro. Non erano frati penitenti, ma una magistratura con la finalità pratica di ridurre le ambizioni e contenere le pubbliche spese:

«A tale oggetto, e con maturi riflessi [riflessioni] stabili l'Eccellentissimo Senato, che fossero del tutto proibite quelle essorbitanze [eccessi], che colpendo le facoltà [economiche] dei sudditi, annichilavano il proprio essentialissimo Capitale delle famiglie stesse con la soprabondanza d'eccessive spese» (Decreto 7 luglio 1650 di *Proveditori e Sopraproveditori alle Pompe*).



286 Si noti il privilegio della lettera maiuscola attribuito al Capitale, non alla Famiglia.
287 È interessante analizzare le voci prescelte da questi magistrati per ridurre le spese di beni e servizi che avrebbero dovuto costituire il paniere della spesa superflua che andava ridotta. Le voci che compongono il paniere sono poche e quindi da ritenersi importanti. Nell'ordine: le prostitute, le vesti delle donne, i pranzi, l'addobbo di gondole e calessi, il numero e le vesti dei servitori.
288 Riguardo alle prostitute nessuno diceva che dovessero abbandonare il mestiere, ma dovevano esercitarlo «in posto adatto alle peccatrici che sono 'assolutamente necessarie' in questo mondo», che nell'originale latino suona quasi come una sacra litania: «*in loco habili pro peccatricibus quia omnino sunt necessarie in terra ista*». (Delibera del Maggior Consiglio, 14 giugno 1360, carta 73). I *Provveditori* volevano solo regolarne l'attività che avrebbe dovuto essere condotta con gusto, moderazione e discrezione, controllando l'estetica, il vestire e l'ambiente di lavoro per tenere calmierati i prezzi.
289 Potrebbe essere interessante discutere le scelte dei *Provveditori* e le loro motivazioni, ma allontanerebbe troppo dal tema di questo articolo. Nel seguito si considererà solo come le gondole rientrano in questo contesto.

6.2 I Decreti della Magistratura per le Gondole

290 In teoria ci si aspetterebbe che, se esiste una magistratura che soprintende alle gondole, questa ne dovrebbe fissare la caratterizzazione tecnica e pratica, le dimensioni, la costruzione e quant'altro. Questo avrebbe fatto conoscere tutto sulle gondole del tempo. Purtroppo ai *Pregadi* e ai *Provveditori e Sopraprovveditori alle Pompe* non interessava nulla di normare la forma, la tecnologia o la qualità, ma solo di limitare i dettagli decorativi e gli accessori. Questi decreti sono comunque utili per conoscere come erano fatte, o come apparivano, le parti che venivano aggiunte allo scafo, tra cui il rostro.

291 In genere il contenuto dei decreti viene anticipato per filo e per segno nei *Diarii* del Sanuto. I decreti venivano poi stampati in foglietti dalla Tipografia Ducale in Calle delle Razze col titolo *Proclama*⁴², *Terminatione*⁴³, o *Ordine*, e venivano diffusi, proclamati, letti e spiegati dal banditore; una copia veniva affissa «sulle scale» dei due palazzi ducali, in Piazza San Marco e a Rialto. Inoltre, questi documenti venivano spediti ai responsabili delle Contrade e delle Città sotto il dominio dalla *Serenissima*, per cui copie sono sopravvissute in archivi e biblioteche. Questo lavoro si è basato sull'analisi dei documenti originali conservati a Venezia, e Padova, o digitalizzati in MiC Internet Culturale, in *Gallica*, Bibliothèque nationale de France, e in Europeana.

292 La lettura di questi documenti può essere noiosa, perché si ripetono quasi identici, con le stesse parole e le stesse frasi, espresse in alcuni formati standard: per esteso, più sintetico, o molto sommario. Alcune frasi erano considerate importanti e molto rappresentative, e vengono ripetute in quasi tutti i formati. Altre un po' meno e potevano essere omesse nei formati abbreviati. La lista dei decreti trovati è riportata in Appendice (§12.5), assieme alla parte di testo concernente le gondole.

293 La lettura richiede la conoscenza di vari termini tecnici in uso nel XVI e XVII secolo riguardanti oggetti o lavorazioni che vengono vietati. Alcuni termini sono ovvi, ma molti sono specialistici. Buona parte di questi termini sono ancora in uso presso gli addetti ai lavori, mentre altri sono spariti o hanno cambiato significato. Per agevolare il lettore, i termini essenziali alla comprensione delle parti della gondola vengono riportati in Appendice §12.4, Tabella 3. Lessico.

294 Vari proclami sono ripetitivi, non aggiungono nulla di nuovo ai precedenti, o si limitano a richiamare decreti precedenti, sempre minacciando pene severissime. Questo significa che i decreti avevano cambiato ben poco gli usi e i costumi, e che le gondole nel frattempo erano rimaste inalterate non solo nella struttura, ma anche nelle decorazioni.

295 Nessun proclama si interessa delle dimensioni della gondola, se vengono alterate, ingrandite o rimpicciolite. La forma era quindi lasciata alla tradizione e ogni squero poteva farle secondo i propri modelli, che presumibilmente erano tutti simili, ma non identici.

296 La maggioranza dei proclami si interessa delle decorazioni e delle suppellettili dello scafo per il fine dichiarato di evitare spese inutili. Solo alcuni proclami menzionano specificamente i ferri che dovevano essere semplicissimi, solo con punte (senza specificarne il numero), e le decorazioni floreali o fantasiose fatte dagli ambasciatori o dai



nobili erano una deviazione voluttuaria che tradiva la tradizione. Un esempio di proclama “*parte presa*” [decisione presa] a contenuto medio, del 1 settembre 1644 in *Pregadi*, è riportato in Fig. 31.

Fig. 37 - Decisioni prese nel *Consiglio dei Pregadi* il 1 settembre 1644 in materia di gondole



Decreto con la decisione del *Consiglio dei Pregadi*. Si sono omesse le pagine successive vertenti su tema diverso.

Biblioteca Civica, GC © Comune di Padova, Assessorato alla Cultura.

297 Il fatto che il numero di punte sui rostri non sia mai menzionato nei decreti conferma che il rostro era fatto per un ruolo pratico e fa supporre che il numero di puntali veniva deciso dal fabbro e non aveva significati allegorici, almeno nel XVI e XVII secolo. Solo più tardi, in epoca barocca, quando la gondola prenderà le sembianze definitive, verrà stabilito che deve essere fatto in un certo modo, e che ogni dente rappresenta un sestiere, quello opposto la Giudecca, e tutti sono sormontati dal cappello del Doge. Vera o falsa che sia questa interpretazione, prima del XVIII secolo non esisteva o non traspare dai documenti. Questa verrà creata successivamente col cappello del Doge, i sei Sestieri davanti e la Giudecca dietro per far quadrare i conti. In realtà non si trova mai spiegata la ragione dello spuntone interno, allineato col primo chiodo esterno sotto alla lama dell'ascia. Il fatto che questi siano allineati ed opposti formanti il tratto orizzontale di una T all'altezza del gomito permette di eseguire il classico nodo detto di *galloccia*, o a *bitta*,

298 Solo due decreti menzionano la tipologia e lunghezza delle punte acuminate che si trovavano sul rostro e costituivano un pericolo non più giustificato (Fig. 38). Si stabiliva che la loro lunghezza non doveva superare le 3 *onze*, circa 9 cm. Un rostro con puntali affilati come chiodi distanziati tra loro e lunghi 9 cm era sufficiente per uccidere sul colpo il malcapitato che ne venisse investito.

Fig. 38 – Dettaglio dei rostri con chiodi lunghi e acuminati





Particolare dell'incisione 'Come le nobili dame salgono in Gandola in San Marco a Venezia', disegnata da Melchior Küsel e incisa da Johann Wilhelm Baur. Si è evidenziato in blu il rostro in primo piano. 1670 circa. Acquaforte inv. MKüsel AB 3.258.

GC © Herzog Anton Ulrich Museum, Braunschweig. CC-BY-NC-SA4.0.

299 Il fatto che si fosse ordinato più volte di spuntarli e di non tenerli eccessivamente lunghi significa che originariamente c'era stato un buon motivo per renderli micidiali, come le razzie nel Polesine, gli scontri con altre barche, o uccidere i nemici caduti in acqua con urti di prua o poppa, anziché con frecce o a colpi di remo, come si usava. Una volta terminato il periodo bellico non c'era più motivo di conservare finiture così pericolose.

300 Come esempio si riporta il proclama del 2 maggio 1624, prima l'intestazione facilmente comprensibile, poi il testo con traduzione:

«2 maggio 1624. Proclama delli illustrissimi signori Sopraproveditori, e Proveditori alle pompe. In materia de servitori, squeraroli, gondole, & ornamenti di esse. Il Serenissimo Principe fa saper, & di ordine delli Illustriss. Signori Sopraproveditori, e Proveditori alle Pompe. Che, per debita esecuzione delle Leggi, Terminazioni & Ordini fatti in diversi tempi in questo proposito:»

«Non sia alcuno, di che grado, stato, ò condizione si voglia, che ardisca, nè presuma, usar Gondole con fornimenti, ò ornamenti prohibiti dalle Leggi, & in particolare con **ferri da pope, e da prova, che non siano schietti, & con brocche di maggior lunghezza di onze tre, & spontade.**

Con pezze di *renso* schiette, ò ad opera, con merli ò senza, lavorate ò non lavorate; et medesimamente *felci* di seda, di *sagia* ò di panno; Con cordoni ò con fiocchi di seda. Con *cerchi, tressi, bastoni, mazze da felze, tolelle da prova, scagnelli da banchette*, dorati ò trasforati, ò con altri ornamenti, intarsiadi, o remessi con Avolio ò Ebano ò con altra sorte di legname: ma siano di noghera, ò altro legno di minor valore.

Con *pironi* alli *transtolini* da poppe, con figure, piramidi, pomoli ò cose simili: ma siano sole *brocche di ferro*, senza alcun lavoro».

Non ci sia nessuno, di qualsivoglia grado o stato sociale che abbia l'ardire, o semplicemente si sogni, di poter usare delle gondole con accessori o decorazioni proibiti dalle Leggi, con particolare riguardo ai **ferri di poppa e prua che devono essere semplici, e con puntali che non devono avere lunghezza superiore a 3 onze [8,7 cm], e devono essere spuntati.**

È vietato [nelle gondole] l'uso del tessuto di lino bianco di Reims, sia semplice che operato, con merletti o senza, lavorato o non lavorato. Sono ugualmente vietate le coperture del *felze* in seta, in *suia* [sorta di panno di lana sottile e leggero] o di panno; con cordoni o con fiocchi di seta. Con *cerchi, tressi, bastoni, mazze da felze, tolelle* da prua [vedi Appendice §12.4 Tabella 3] sgabelli da panche dorati o traforati, o con altri ornamenti, intarsiati con applicazioni [bianche] in avorio, o [nere] in ebano o con altri tipi di legno: ma siano di noce, o di altro legno di minor valore.

[È vietato che] i puntali delle decorazioni di poppa abbiano figure, piramidi, pomelli o cose simili: ma devono essere solo puntali di ferro senza alcuna decorazione.

301 Il decreto dell' 11 maggio 1609 fa presente che i rostri appuntiti erano stati originariamente introdotti come arma di difesa, e che col passare del tempo avevano perso il loro scopo «Le Brocche [i puntali a forma di chiodo] introdotte alli Ferri della Poppa, e della Prova delle Gondole per semplice loro sicurtà [sicurezza, difesa], sono in progresso di tempo passate ad ornamento di esse.... sieno, e s'intendino esse Brocche del



tutto proibite: non potendo nell'avenire esser fatte di longhezza maggiore che di tre onze [8,7 cm], e spontate [e senza punta acuminata]».

302 Per gli altri proclami sul tema si rimanda all'Appendice §12.5, dove sono riportati i passi concernenti le gondole, e in particolare l'Appendice §12.4, Tabella 3 Lessico, contenente i termini tecnici essenziali per la comprensione del linguaggio dei decreti.

6.3 La Lega di Cambrai e la risposta Veneziana

303 Spesso le guerre sorgono per motivi d'interesse, e generano profonde trasformazioni anche nella vita civile, ivi comprese le gondole. Nel 1500 Venezia si trovava nel suo massimo fulgore, ma nel frattempo erano intervenuti alcuni eventi che cambiarono radicalmente la storia e segnarono un declino inarrestabile per la *Serenissima*. Questo insieme di cose determinò che di fatto le varie potenze Europee (Massimiliano I d'Asburgo, Imperatore del Sacro Romano Impero; Luigi XII di Francia, re di Francia e Duca d'Orléans; Ferdinando II d'Aragona, re di Napoli e di Sicilia; Papa Giulio II, sovrano dello Stato Ecclesiastico; Alfonso I d'Este, Duca di Ferrara; Carlo II, Duca di Savoia; Francesco II Gonzaga, Marchese di Mantova e Ladislao II re d'Ungheria) si coalizzassero contro Venezia formando Lega di Cambrai (10 dicembre 1508).

304 A quel tempo Venezia era ben fornita di flotta e esercito, in larga parte mercenario. Per esempio la cavalleria era Albanese, e soldati e marinai erano prevalentemente Slavi dell'Adriatico (Schiavoni), ed erano riconoscibili anche dal loro abbigliamento tradizionale (Vecellio 1590; Franco 1610). I coscritti locali erano decisamente minoritari. In genere, i mercenari guadagnavano con le razzie al loro passaggio, e con il saccheggio quando entravano in una città, oltre che col soldo di chi li aveva ingaggiati. La politica di Venezia considerava che per avere un buon esercito mercenario era necessario pagarlo bene e anticipatamente. Con questa modalità premiante, e nel caso diverso con punizioni capitali, si pensava che si sarebbero evitate defezioni o ammutinamenti.

305 Tutti gli storici veneziani del tempo, e in particolare i *Diarii* di Sanuto, riportano il problema che le casse dello stato erano esaurite e l'enorme fronte che la Lega di Cambrai apriva avrebbe richiesto quantità smisurate di denaro. Sanuto era di famiglia nobile e membro del Gran Consiglio, quindi aveva la piena conoscenza anche dei fatti più riservati. Nei *Diarii* del 1509 ritorna spesso il problema economico e come risolverlo. La soluzione fu quella di aprire prestiti e fare delle tassazioni aggiuntive (quattro decime di cui due sarebbero state a fondo perduto e due risarcite in seguito dallo stato) e l'apertura di Monti (che oggi potrebbero essere chiamati Monti di Pietà) enti di credito pubblico in cui i cittadini avrebbero potuto impegnare degli oggetti di famiglia. Inoltre la flotta era una voce molto costosa, per cui l'Arsenale avrebbe provveduto alla costruzione di galee sottili, mentre per la grande quantità dei legni piccoli si sarebbe dovuto ricorrere direttamente ai cittadini. Tuttavia le barche private non potevano essere requisite per due motivi: la popolazione non poteva sopravvivere senza, e si sarebbero dovuti prendere nuovi mercenari, cosa impossibile.

306 La soluzione, già sperimentata in precedenza, fu quella di motivare i cittadini a partecipare direttamente alle azioni militari con le loro barchette: per arricchirsi, o per pagare le tasse, avrebbero potuto fare razzie in campo nemico e tenersi quanto riuscivano a saccheggiare. Per essere efficaci, queste azioni di disturbo dovevano essere fatte secondo il coordinamento del comandante generale veneziano che indicava dove e quando, in modo da distogliere i soldati nemici da certe postazioni, indebolendole, per andare a proteggere i loro contadini che erano la fonte della loro sussistenza.

6.4 Gli editti per ingaggiare popolo e barche, e creare la flotta minuta

307 I dissapori e le lotte intestine tra la *Serenissima* e la confinante Ferrara erano molto frequenti, per la gestione delle acque fluviali, delle saline della pesca. La situazione superò la soglia di criticità nel maggio 1482, quando il Doge Mocenigo emise un editto per mobilitare la popolazione civile facendo leva sul desiderio d'arricchirsi raziando i beni del 'nemico', i sudditi di Ercule d'Este, Duca di Ferrara. Le notizie che riporta Sanuto si susseguirono convulse:



«14 aprile 1483. In Ancona armata grandissima ed istruttissima [fornitissima (dal Lat. *instruo*)] fu apparecchiata con **ogni generazion di navigli che sul fiume Pò potesse navigare**. Insomma furono più di cinquecento navigli tra tredici *galeoni, fuste, barbotte, e redeguarde, e barche di tutta l'armata*. Fu eletto capitano, adi 15 aprile, Damiano Moro, che era patròn [Provveditore] a l'arsenale». (Sanuto, Commentarii, Libro I, pag.11).

308 Poi, due settimane dopo:

«Appena ai Viniziani questo fu annunciato, ai tre del mese di maggio [1483] fu pubblicata la guerra solamente in Venezia; ma per le città, e castella, che *la roba de' Ferraresi fosse per preda libera di chi la prendesse*, e similmente lettere per tutti li nostri luoghi furono scritte» (Sanuto, Commentarii, Libro I, pag.11).

309 Segue il testo del decreto dogale indirizzato ai vari rettori e funzionari che avrebbero dovuto comunicarlo e spiegarlo al popolo per mezzo di affissi e banditori:

<p>«Joannes Mocenigo Dei gratia Dux Venetiarum etc, nobilibus et sapientibus Viris rectoribus nostris fidelibus dilectis salutem et dilectionis affectum. Cum Dux Hercules Estensis Ferrariæ per violationem et fractionem praeminentiarum, immunitatum, et Capitulorum nostrorum, quæ cum progenitoribus suis inila habemus, pluribus diversisque modis, viis et mediis animum inquietissimum nostrum lacesserit, et provocaverit; deliberavimus, post longam et diuturnam patientiam, pro vindicatione tot injuriarum, quas nobis intulit, irruere, et irrumpere contra illum, el terras omnes, et loca sua sicut intelligere potuistis. Quamobrem volumus a Vobis, et mandamus, ut cum primum has acceperitis, publice in locis solitis istius Regiminis nostri <i>proclamari faciatis dictum justissimum et honestissimum bellum nostrum contra dictum Ducem Herculem publicum hostem nostrum, faciendo quæ omnibus et quibuscumque tam nostris subditis quam habitantibus in terris et locis nostris liceat libere ire ad damna ipsius Ducis, et omnium locorum, et subditorum suorum, et omnia bona quæ lucrabuntur ipsorum hostium sint libere sua</i>. Data in nostro Ducali Palatio die secunda Maii Indictione⁴⁴ XV».</p> <p>(Sanuto, <i>Commentarii</i>, Libro I, pag.11-12).</p>	<p>Giovanni Mocenigo, Doge di Venezia per grazia di Dio, ecc., ai nostri più nobili e sapienti governatori e ai nostri amati sudditi, salute e affetto.</p> <p>Premesso che Ercole d'Este, Duca di Ferrara, ha in vari modi e con vari mezzi violato e rotto i nostri patti, [come anche] le immunità e i capitoli che avevamo un tempo pattuito con i suoi avi, e inoltre ha provocato, affranto e preoccupato il nostro animo; deliberiamo, dopo aver sopportato così tanto e a lungo, di vendicare le tante ingiurie che ci ha inflitto; di andare nel suo territorio e di assalirlo, attaccando tutte le sue campagne e i villaggi, come potete ben immaginare.</p> <p>Perciò desideriamo da voi, e comandiamo, che non appena avrete ricevuto questo decreto, facciate pubblicamente proclamare, nelle consuete sedi del nostro Governo, la detta guerra molto giusta e doverosa contro il detto Duca Ercole, nostro pubblico nemico, dicendo a tutti e a chiunque, sia ai nostri sudditi, sia a quanti abitano nelle nostre terre e nei nostri luoghi, <i>che è lecito andare liberamente a causare danni a quel Duca, e a tutto il territorio e ai suoi sudditi. Tutti i beni di questi nemici che saranno presi potranno essere tenuti senza alcuna restrizione</i>. Dato nel nostro Palazzo Ducale il 15 maggio 1482.</p>
---	---

310 Iniziate le ostilità con la Lega di Cambrai, Venezia subì una grave sconfitta ad Agnadello (Ghiaradadda) il 14 maggio 1509, e cercò di rifarsi usando la flotta e attaccando gli imperiali, e soprattutto i ferraresi sul Po e sull'Adige con una flotta fluviale fatta costruire segretamente in Arsenale in tutta fretta, e in aggiunta mandare la flotta dei sudditi avventurieri per razzare il territorio nemico. Allo scopo se ne discusse nel *Consiglio dei Pregadi* il 20 novembre 1509 cui seguirono editti e bandi. Sanuto è una fonte assolutamente attendibile perché come membro del Consiglio era non solo informato, ma anche compartecipe delle decisioni e degli eventi.

311 A fine ottobre 1509 la situazione diventa critica e si procede speditamente con i preparativi in Arsenale, e subito dopo si stimola la formazione dell'armata dei razzatori. Va specificato che la flotta era stata organizzata in due Armate: l'Armata Grande, marittima, con vascelli di stazza maggiore che presidiava il mare, le coste, le foci dei fiumi e poteva eventualmente risalire per un breve tratto i più profondi; l'Armata Piccola, fluviale, era composta di vascelli di piccole dimensioni e poco pescaggio, e di molte barche e barchette, per risalire l'Adige e il Po provenendo dal mare, o anche dall'entroterra attraverso la rete di fiumi, canali ed acquitrini (Fig. 39), eventualmente con brevi tratti di barche portate a spalla. In particolare, si poteva passare dall'Adige al Po in località Fornaci, passando attraverso il Canal di Loreo, anche se potevano esistere delle situazioni di difficoltà (Zendrini 1811). Questo permetteva di arrivare in barca da Venezia, Padova o Verona senza dover uscire in mare.



Fig. 39. Il teatro bellico



Dettaglio della mappa del Nord Italia di Matthäus Seutter (1735) intitolata *Cursus Padi per Longobardiam a fonte usque ad ostia cum fluminibus quae in illum se exonerant*. Sono stati evidenziati: il fiume Po in azzurro; l'Adige in verde; la località Fornaci (dove si può passare dall'Adige al Po) in giallo; Venezia in arancione; Ferrara in rosso.

GC © Gallica - BnF, Département Cartes. CC-BY-NC-SA4.0.

312

Le due Armate avevano un Comandante Coordinatore. L'Armata Piccola era composta da un nucleo fisso di soldati e marinai professionisti, e veniva integrata con i civili che con le loro barche andavano a razzciare. Naturalmente i civili dovevano stare agli ordini del Comandante o dei suoi incaricati. I civili dovevano essere organizzati a gruppi, per Contrade, formate dalle isole del comprensorio lagunare e dall'entroterra. Ogni contrada aveva il suo responsabile e doveva mettere a disposizione le barche necessarie.

Adi 24 Octobrio MCIX. «In questo zorno sono comenzà a lavorar *barbote* e *brigantini* in l'arsenal con *furia* per l'impresa di Ferara». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 143).

24 ottobre 1509. Oggi in Arsenale è iniziata con gran fretta la costruzione di *barbote* e *brigantini* per l'impresa di Ferrara.

Adi 28 Octobrio MCIX. «Fu intrato in la materia *secretissima* et de importania zercha l'impresa di Ferara. Et prima fo leto una lettera di Chioza di sier Hironimo Contarini proveditor di l'armada; chome al presente è il tempo non star a dormir e andar a ruinar il ferarese». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 144).

28 ottobre 1509. Si affrontò l'argomento *segretissimo* e importante dell'impresa di Ferrara. Per cominciare fu letta una lettera che veniva da Chioggia da parte di ser Geronimo Contarini Provveditore dell'armata; [che diceva che] con la situazione attuale non era il caso di temporeggiare, ma che bisognava andare a distruggere il ferarese.

Adi 2 Novembrio MDIX. «Noto. In l'arsenal si lavora *barbote* e *ganzaruoli* a *furia*, *videlicet* 3 *fuste*, una per il capitano, l'altra per do patroni popolari Lucha Boycho e Andrea di la Janina». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 149).

2 novembre 1509. Annoto [nel diario]. In Arsenale si stanno fabbricando in gran fretta [vascelli di tipo] *barbote* e *ganzaruoli*, e naturalmente 3 *fuste*, una per il Comandante, e le altre [due] per i due capi delle Contrade Luca Boycho e Andrea di Joannina (Grecia).

Adi 14 Novembrio MDIX. «Noto. Si arma tuttavia la *fusta* capitano sier Marco Antonio Contarini per Po, et di altre do *fuste* sono fati patroni Lucha Boycho e Andrea di la Janina, e cussi a l'armamento si arma.

14 novembre 1509. Annoto [nel diario]. Si arma senza tregua la *fusta* del Comandante ser Marco Antonio Contarini per il Po. Altre due *fuste* sono in fabbricazione per i capi delle Contrade Luca Boycho e Andrea di Joannina. Così si sta preparando l'Armata.



<p>Ha questo cargo sier Vetor Michiel executor, et il numero di l'armata piccola noterò di soto.</p> <p>E fo ordinato le barche per le contrade, <i>videlicet</i> Malamocho, Muran, Mazorbo, Buran et Torzello».</p> <p>(Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro IX, c. 160).</p>	<p>Ha questo incarico l'Esecutore ser Vittore Michiel, e più oltre noterò il numero [dei componenti] dell'Armata Piccola.</p> <p>E fu dato l'ordine di raccogliere e coordinare le barche per le Contrade, ovverossia le barche delle isole lagunari Malamocco, Murano, Mazzorbo, Burano e Torcello.</p>
--	--

<p>Adì 20 Novembrio MDIX. «Da poi disnar, fo <i>Pregadi</i> et leto molte lettere etc... Et sier Marco Antonio Calbo, sier Vetor Capello, sier Domenego Venier savii ai ordeni, messe l'armada piccola entri in l'Adexe et la granda in Po ruinando etc.</p> <p>Il resto dei savii di collegio, messe l'armada vada in Istria e aspetti mandato, e l'armà piccola a Comachio. Or parlò prima ser Francesco Foscari savio a terra ferma, poi sier Antonio Grimani, poi sier Lucha Trun è dil Consejo di X molto gajardamente e ben, e confortò mandar l'armà in Po et ruinar tutto atento i mali ne ha fato il ducha di Ferara, et parlò sapientissimamente. Et poi andò sier Alvise Zustignan e di <i>Pregadi</i> qu. sier Marco, qual sentiva etiam lui questa opinion ma disse zercha cavali etc.</p> <p>Or perché il <i>Pregadi</i> sentiva, li savii messero d'accordo scriver al capitano zeneral è a Chioza che con tutta l'armada, la piccola e grande, entri in bocha di Po di le Fornaxe e vadi verso Ferara brusando e ruinando il tutto, e <i>doman si publichi chi vol andar a' danni de' feraresi vadi che quello pierà sarà suo</i> non tochando robe de nostri; e sia scritto a Padoa mandi 500 fanti verso Montealban di quelli sono lì, per montar su dita armada etc.</p> <p>Andò le do parte, perché li savii tre ai ordeni voleva mandar l'armà piccola in l'Adexe, 1 non sincera⁴⁵, 2 di no, 35 di savii ai ordeni, 140 e più di la parte. Et fu presa. Veneno zoso hore 5 di note». (Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro IX, c.169-169*).</p>	<p>Dopo cena si tenne il Consiglio del Senato e furono letti molti dispacci [con notizie] etc... E i Savi agli Ordini⁴⁶, ser Marco Antonio Calbo, ser Vetor Capello e ser Domenico Venier decisero che l'Armata Piccola doveva risalire l'Adige mentre la Grande doveva risalire il Po distruggendo ecc.</p> <p>Il resto dei Savi del Collegio⁴⁷, comandò che l'Armata Grande andasse in Istria e attendesse ordini, e che l'Armata Piccola andasse a Comacchio. Poi intervenne ser Francesco Foscari membro dei Savi responsabile del Territorio di Terraferma, poi ser Antonio Grimani, poi ser Luca Tron che è del Consiglio dei X. Parlò con veemenza e bene, e appoggiò [la proposta di] mandare l'Armata lungo il Po e distruggere tutto a motivo dei misfatti del duca di Ferrara, e parlò in modo molto sapiente. E poi parlò ser Luigi Giustiniani, e del Senato un certo ser Marco, che condivideva anche lui questa opinione, ma consigliò la cavalleria etc.</p> <p>Dato che il Senatore assentiva, i Savi presero l'accordo di scrivere al Comandante Generale a Chioggia che con tutta l'Armata, sia la Piccola che la Grande, entrasse dalla foce del Po di Fornaci e andasse verso Ferrara bruciando e distruggendo tutto, e <i>che l'indomani si facesse l'editto che chi vuole andare a razzare nel ferrarese vada e quanto riuscirà a prendere sarà di sua proprietà</i>, ma non dovrà toccare le cose dei nostri. Inoltre deve essere ordinato a Padova di mandare 500 fanti verso Montealbano [sulla foce del Brenta nuovo, vicino Chioggia, 20 miglia da Padova] per aggiungersi a questa Armata etc.</p> <p>I due pareri andarono ai voti perché i tre Savi agli Ordini coinvolti [Affari di Terraferma – Marittimi - di Guerra] volevano mandare l'Armata Piccola lungo l'Adige. [La votazione fu:] 1 voto indeciso, 2 contrari, 35 favorevoli da parte dei Savi agli Ordini e oltre 140 degli interessati. [La decisione] fu presa. La riunione fu chiusa alle 21:30.</p>
---	--

<p>Adì 21 Novembrio MDIX. «In questa matina, sopra la piazza di San Marco erano adunate assaissime persone per udir <i>la crida di dar Ferara a sacho</i>, et cussi <i>tandem</i> venne Baptista di Conforti comandador, et publichò una crida la qual qui soto è posta. Etiam in questa matina in Rialto fo publichada.</p> <p><i>Copia di la crida di dar a sacho Ferrara.</i></p> <p>«El Serenissimo Principe fa a saper a cadauno: esser stà deliberato che <i>tutti quelli che vorano andar, sì con barche come qualunque altro modo et via, ai danni del ducha di Ferara et del teritorio suo, habino et godino tutto quello che qualunque modo aquisterano, sichè el sia suo libero senza alcuna contradictione;</i></p>	<p>21 novembre 1509. Questa mattina, Piazza San Marco era gremita per <i>udire il bando per saccheggiare il Ferrarese</i>, e nell'occasione venne anche il comandante Battista di Conforti. Fu reso pubblico il proclama sotto riportato. Inoltre, questa mattina il bando fu reso pubblico anche a Rialto.</p> <p><i>Copia della grida per saccheggiare Ferrara.</i></p> <p>«Il Serenissimo Principe rende noto: è stato deliberato che <i>tutti quelli che vorrano andare, o con barche o in altri modi</i> [via terra], <i>ai danni del duca di Ferrara et del suo territorio, potranno tenersi e godersi tutto quello che</i> [in] <i>qualunque modo</i> riusciranno a prendere, di modo che il bottino sarà loro senza imposte o eccezioni.</p> <p>Non potranno partecipare gli uomini che sono stati</p>
---	--



exceptuando li homeni che hanno tolto soldo su le galie da Baruti et Alexandria, quali non possono andar sotto pena de esser dati per fallidi e star 6 mexi in prexon et perder tutto quello i avesseno guadagnato.

Se dichiara *etiam*, che tutti quelli anderano a dicta impresa, debino star ad obedientia dil capitano nostro zeneral de mar et de quelli che da lui serà ordinato. Eviva San Marco».

(Sanuto, *Diarii*, Libro. IX, c. 169*-170).

già assoldati come rematori per le galee da Beirut e Alessandria, i quali non possono andare sotto pena di esser dichiarati rei di fallimento con 6 mesi di carcere e confisca di tutto il bottino.

Va precisato anche che tutti i partecipanti dovranno stare agli ordini del nostro Comandante Generale del Mare, e di quanti porteranno i suoi ordini. Evviva San Marco».

313

Le stesse vicende sono raccontate dallo storico veneziano contemporaneo Pietro Bembo, che tra l'altro esplicita le gondole, in quanto barca veneziana per eccellenza:

«Il soggiornar dell'armata ordinato da Signor Diece diede occasione a Senatori di ragionarne & di lamentarsi, che tante cose piene d'odio & di sceleraggini fatte dal Duca Alfonso incontro alla Republica non si vendicassero. Aggiugnendo invano l'armata essere stata dall'Istria richiamata. Invano l'altra armata di fuste & di legni piccioli a poter più agevolmente il Pò & l'Adice navigare hoggimai apparecchiata essere, & tanti denari stoltamente spesi; se il Signor Diece l'andata impediscono. Dalle quai voci commossi i detti Signori, rimisero la cosa al Senato.

Dette molte openioni sopra di ciò, il Senato a Rettori di Padova scrisse; che incontanente a Chioggia 500. fanti al Capitan dell'armata mandassero. Et a M. Angelo ordinarono, che ricevuti questi fanti nell'armata, per la foce delle fornaci in Po entrasse; depredasse; & dove potesse dall'una ripa & dall'altra quei fini danneggiasse.

Et il dì seguente uno editto nella piazza proposto fu pubblicamente: chiunque andar volesse a far preda nel Ferrarese privatamente con de loro barche & **gondole** la Republica gliele concedeva; pur che si rapresentassero & ubidissero al Capitan dell'Armata: & quella preda, che ciascun facesse, sua dovesse essere. Per questo grandissima moltitudine del popolo con le loro barchette all'armata n'andò».

(Bembo 1552, Libro IX, c. 132).

La permanenza [in Istria] dell'armata ordinata dal Signor Diece diede occasione a Senatori di discuterne e riportare le lamentele affinché si vendicassero delle molte odiosità e scellerataggini fatte dal Duca Alfonso [d'Este] contro alla Repubblica [di Venezia]. Inoltre, l'armata era stata richiamata dall'Istria inutilmente.

Aggiunse che era stato inutile preparare l'altra armata di fuste e di piccole barche per poter più agevolmente navigare nel Po e nell'Adige, e tanto denaro era stato speso stoltamente. [Questo] se il Sig. Diece impedisce la spedizione. I sopraddetti Signori rimasero colpiti da questo discorso e rimisero la cosa al Senato.

Dopo lunga discussione, il Senato scrisse ai Rettori di Padova ordinando che inviassero immediatamente 500 fanti al Comandante dell'armata a Chioggia. E al [Comandante] M. Angelo ordinarono che appena avesse ricevuto questi fanti entrasse nel Po per la foce delle Fornaci e che depredasse entrambe le rive e danneggiasse quella zona di confine.

Il giorno seguente fu pubblicamente annunciato un editto in piazza [San Marco]: tutti coloro che volevano andare a razzare nel Ferrarese privatamente con de loro barche e **gondole**, avevano il beneplacito della Repubblica; dovevano però presentarsi al Comandante dell'Armata e stare ai suoi ordini. Chiunque facesse prede, queste dovevano restare di sua proprietà. Per questo, una grandissima moltitudine del popolo s'avviò con le proprie barchette verso l'armata.

314

Dato che vi fu l'invito esplicito alle gondole, se vi fu “grandissima moltitudine di popolo con le loro barchette”, questo conferma che vi furono molte gondole, dato che la gondola era la barca popolare più diffusa, per eccellenza.

«Et il Senato per satisfargli, ordinò, che due galee & fuste & altri legni molti s'armassero, & a Messer Marcantonio Contarino il quale a Chioggia era con una galea, si mandassero: la quale armata egli su per lo Pò ne fini del Duca conducebbe.

Et fece nella piazza publicare, che chiunque, ne fini d'Alfonso predar voleva, si poteva egli farlo, pure che in tutto dallo ardere le case si ritenesse.

Il perché intorno a ducento barchette di privati huomini poco appresso a Capi della Rep. nel Pò se n'andarono».

(Bembo 1552, Libro X, c. 148*).

Il Senato, per seguire questa richiesta, ordinò che l'Arsenale armasse due galee, fuste e molti altri vascelli, e che si mandassero a messer Marcantonio Contarini il quale era a Chioggia con una galea. [Appena ricevuta] la nuova armata egli sarebbe dovuto risalire lungo il Po e portarla entro ai confini del Duca [Alfonso I d'Este duca di Ferrara].

E fece bandire in piazza, che tutti quelli che volevano andare a razzare nel territorio di Ferrara, potevano farlo, però dovevano astenersi dal bruciare le case.

Per questo motivo, poco dopo, circa 200 barchette s'avviarono nel Po verso gli estremi confini della Serenissima.

315

Esistono anche altre fonti indipendenti contemporanee, dove il numero delle barche e barchette dei razzatori volontari varia molto, da 200 a 4000. È chiaro che nessuno aveva potuto contarle, e che in ogni giorno e in ogni posto arrivavano barche in quantità diverse. Sta di fatto che mentre l'Arsenale costruiva o riparava vascelli in modo



programmato secondo gli ordini dei Provveditori, la flotta dei saccheggiatori era composta dalle barche private disponibili: quelle che il popolo aveva. Poiché a Venezia la grande maggioranza di barche era composta da gondole, giocoforza queste costituivano anche la maggioranza delle barche dei razziatori.

C'era il problema, per dirla come Dante e Petrarca, che le gondole erano molto leggere e ballerine. Era quindi nell'interesse dei razziatori renderle più efficienti, specie in occasione di inevitabili scontri diretti col nemico, ovvero di urti e impatti contro altre barche, o contro rive poco note.

<p>«Venetiani odiando il Duca, perche si fosse, per ubbidire al Papa, contra, di loro mosso per nocergli, mandarono per la foce delle fornaci Angelo Trivigiano con 18. Galere, che guardavano il Mare Adriatico, e 300. altri legni armati, e 5000. Soldati, & altri che senza soldo militavano per desiderio di preda, havendo Venetiani dato licenza a ciasch'uno di rubare i Ferraresi, & abbracciare le case loro». (Sardi 1646, c. 174, pag. 209).</p>	<p>I Veneziani odiavano il Duca [di Ferrara] perché, per ubbidire al Papa, si era mosso contro di loro. Per nuocere al Duca, [i Veneziani] mandarono [il Comandante] Angelo Trivigiano che attraversò la foce [del Po] alle Fornaci con 18 galere che prima controllavano il Mare Adriatico, altre 300 barche armate, 5000 soldati, e altri combattenti non assoldati come truppe mercenarie, ma che [erano civili che] militavano per desiderio di preda. I Veneziani avevano dato licenza a tutti di rubare ai Ferraresi, e incendiare le loro case.</p>
--	--

«Ne' giorni stessi [dicembre 1509] i Veneziani, dopo la ritirata de' Francesi nel Milanese per difenderlo dagli Svizzeri alleati del Papa, e dopo l'andata de' Tedeschi a Vicenza, si ripigliarono il Polesine di Rovigo ed altri luoghi, e spedirono Marc' Ant. Contarino con 3 galee, e più di 200 barche di privati da Chioggia alle bocche del Po a fine di saccheggiare il Ferrarese». (Frizzi 1848 pag. 249).

«Resosi [andato] poi al campo trovò che il Provveditor Capello con grossa armata veneta era venuto dalla parte di Rovigo a Ficarolo, aveva con artiglierie atterrata la porta di quel castello, e in poche ore se n'era impadronito, insiem coll' altro della riva opposta della Stellata. Similmente il Moro Capitan Generale della flotta del Po, lasciate 4 barche alla difesa di Adria, con 50 minori legni della Repubblica seguitati da altri presso a 200 de' privati ai 13 di ottobre, inoltrò fino a Francolino, ove sbarcati alcuni uomini si dieder questi al saccomanno [saccheggio], ma poi furono da' paesani respinti.... Dopo di ciò il Moro non veggendo sicuro il ritorno della sua flotta giù per il fiume già da' Ferraresi alle sponde ben munito di artiglierie, con faticosissima impresa fece tragittare a Castelnuovo le piccole barche ne' campi inondati da un taglio dell'Adige già fatto molto prima dai Francesi, e per la Canda nell' Adige stesso le ridusse, indi i legni maggiori [le barche più grandi] pel Mincio a Mantova spedì». (Frizzi 1848, pag. 253).

<p>«Gli Illustri patritii Veneti vedendo sopraggiunto il verno deliberato no voler lasciarlo passar senza danno delli suoi nemici parendogli esser stati pur troppo da loro offesi, & per loro maggior consiglio terminaro di mandar una armata di Galee, fuste, e bregbantini, & barche armate a l'impresa di Ferrára per il Po, capitano di la quale elessero il magnifico messer Angelo Trivisano, & con. 17. Galee & quattro mille barche in breve tempo lo madorono, il quale con inaudito sdegno discorendo il paese i suoi galeotti dipredarono il tutto fin alla Stela e da quella non si ritennero che a Comaccio giunsero, come saccheggiato l'ebbero lo posero a ferro & fuoco».</p> <p>«Il Duca udendo la intolerabile furia de Veneti & li espressi dannati fatti in si brevi hore, delibero più presto morire con tutti i sui con l'arme in mano che viver & veder tanti incendii & ruine del stato suo, & animosamente doppo molte battaglie & contentioni di bastioni e di altro una notte invidentemente con molte arteglierie assalì l'armata de Neneri & quella tutta quanta fraccassò adeo che furono sforzati abbandonarla e con le barche al meglio che puotero lasciando la maggior parte delle galee adietro le ritrassero».</p> <p>«Udita la mala & pessima nuova i signori Venetiani della perdita di Bressa e della captura del Gritti lor Proveditore con tanti valorosi capi de suoi soldati, & etiam la morte del Contarini, e del Malatesta e delli altri, ne hebbero infinito dolore & lo fecero intendere</p>	<p>Gli Illustri Patrizi Veneti [membri del Maggior Consiglio] vedendo sopraggiungere l'inverno deliberarono di non lasciarlo passare senza intraprendere azioni per danneggiare i nemici da cui si sentivano troppo offesi. Nella riunione del Maggior Consiglio decisero di mandare lungo il Po contro Ferrara un'Armata composta da galee, fuste, e brigantini, e altre barche armate, ed elessero comandante il magnifico messer Angelo Trivisano. In tempi brevi lo mandarono con 17 galee e 4000 barche. Costui, con i suoi militi-galeotti, depredò con infinita crudeltà tutto il paese con scorrerie fino alla località Stella. Rimasero lì finché non andarono a Comacchio e una volta saccheggiato, lo misero a ferro e fuoco.</p> <p>Il Duca [di Ferrara] udendo l'ingiustificabile violenza dei Veneti e i danni fatti in così breve tempo, decise che era preferibile morire con tutti i suoi combattendo, piuttosto che vivere e vedere nel suo stato tanti incendi e distruzioni. Dopo molte ardite battaglie e lotte per contendersi i bastioni e altro, una notte senza farsi vedere assalì con molte artiglierie l'armata di Neneri e la distrusse al punto tale che i Veneziani dovettero abbandonarla e fuggire come poterono con le barche, lasciando indietro la maggior parte delle galee.</p> <p>I Veneziani, udita la cattiva, anzi pessima notizia della caduta di Brescia e della cattura del loro</p>
--	---



al campo della lega loro ch'era andato a l'acquisto di Bologna, il quale udendo il successo caso si levo da tal impresa & se delibero di gir a dipredar Ferrara, e danneggiar tutt'il Ferrarese, & cosi d'accordo Venetiani per Po, con nuova armata di barche longhe, e di fuste, e di barchotte, & quelli del campo della detta lega per terra su quel di Ferrara si trasferirono ponendo a sacco, e fuoco, e ferro senza misericordia alcuna ogni suo luogo fin che giunsero ad Argenta & quella presero». (Foresti 1540, pag. ccxxxviii).

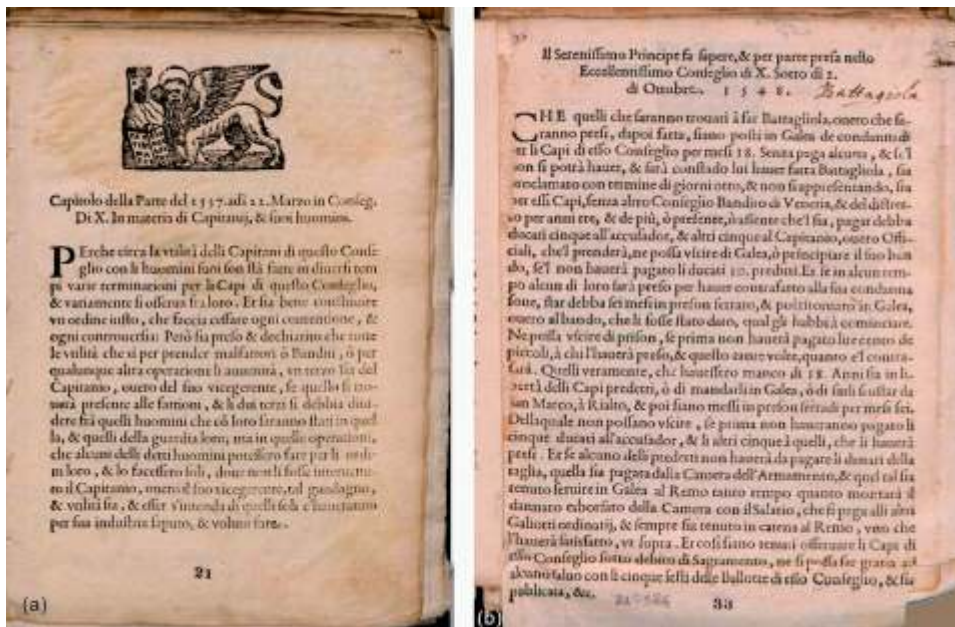
Provveditore Gritti con tanti valorosi ufficiali, e inoltre la morte di Contarini, Malatesta e altri, ne ebbero infinito dolore e lo comunicarono al campo della loro Lega che era andato alla conquista di Bologna. Costoro, udito l'accaduto abbandonarono l'impresa [di Bologna] e decisero di raziare Ferrara, e danneggiare tutto il Ferrarese.

Si accordarono che i Veneziani risalissero il Po, con una nuova armata di barche lunghe, e di fuste, e di altre barche, mentre quelli del campo della suddetta Lega andassero per via di terra nel Ferrarese, ponendo a sacco, a ferro e fuoco senza alcuna misericordia ogni suo luogo, [e così fecero] finché non giunsero fino ad Argenta e la conquistarono.

317

I Veneziani fecero anche due decreti importanti per regolare queste razzie, ma con ritardo di decenni. Il primo, del Consiglio dei X in data 22 marzo 1537, regola la spartizione del bottino dopo battaglie e razzie (Fig. 40a). In sostanza stabilisce che dopo la battaglia il bottino vada per 1/3 al Capitano e 2/3 ai militari che parteciparono all'operazione fisicamente, ovvero erano di guardia. Invece, per le operazioni fatte da singoli individui o manipoli senza il Capitano, sia tutto a vantaggio degli incursori.

Fig. 40 - Editti del Consiglio dei X su razzie e spartizioni



(a) Vengono regolate le spartizioni del bottino (22 marzo 1537); (b) Vengono proibite le *Battagliole* (2 ottobre 1548).

GC © MIC, Internet Culturale, Fondazione Querini Stampalia, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

318

Il secondo decreto, sempre del Consiglio dei X ma in data 2 ottobre 1548, (Fig. 40b) vieta definitivamente le razzie che chiama "*Battagliole*". Il testo è composto dalla prima riga e mezza che definiscono il reato:

«Che quelli che saranno trovati à far Battagliola, ovvero che saranno presi dapoi [dopo averla] fatta, siano posti in Galea de condanna»...

e qui segue un'intera pagina di punizioni severissime tipo remare in galea per 18 mesi senza retribuzioni, potendo essere poi bandito da Venezia e così via. È interessante la coincidenza di date: il decreto segue di una decina di giorni l'invio delle gondole a Lione, che i Veneziani fecero il 21 settembre 1548 per festeggiare re Enrico II di Valois appena divenuto re di Francia (dal 1547 al 1559) e la consorte Caterina (Scève e Salomon 1549). L'editto del 2 ottobre vietava le razzie contro i Ferraresi e i loro alleati della Lega di Cambrai, dato che nel frattempo era giunta la pace.

319

Nel 1574 un altro re di Francia, Enrico III di Valois (re di Francia dal 1574 al 1589), verrà in visita a Venezia dove riceverà un'accoglienza trionfale, col Doge sulla *Bissona* circondato da un nugolo di gondole festanti, come descritto altrove (Camuffo 2022).

In conclusione, il periodo delle razzie popolari intensive, non solo permesse, ma *ordinate* dal Consiglio dei X, durò 66 anni, dal 15 maggio 1482 al 2 ottobre 1548, anche se



ogni tanto ci furono intervalli più tranquilli. La grande impennata delle razzie si ebbe a seguito degli editti a partire dal 20 novembre 1509, data in cui tutta la popolazione civile Veneziana fu coinvolta alla partecipazione diretta, sia per amor di patria, sia per amor di ricchezza, per avidità o spinti da povertà. Queste ordinanze richiedevano che gli uomini abili si organizzassero e contribuissero con ogni mezzo, cominciando con la loro barca o barchetta che fosse. La gondola si prestava per incursioni veloci, arrivando silenziosamente e di soppiatto nascosta dagli argini, e poteva poi fuggire e dileguarsi altrettanto rapidamente. La gondola quattrocentesca, dei quadri di Carpaccio, Bellini e Mansueti ben si adattava per l'uso civile, ma era troppo vulnerabile per le incursioni in campo nemico. Doveva essere rinforzata e resa più adatta alle azioni belliche.

7. La seconda trasformazione: la gondola militarizzata

7.1 La svolta tecnologica dei rostri

321 Le guerre che cominciarono alla fine del XV secolo, e deflagrarono agli inizi del XVI, costituiscono il contesto per cui avvenne una profonda trasformazione dei piccoli legni veneziani. La popolazione, costituita da pescatori, piccoli artigiani e contadini non era avvezza ai combattimenti e le loro barche erano molto leggere. Il modello delle incursioni dei pirati Vichinghi che saccheggiavano le coste e risalivano i fiumi con una miriade di barchette era molto efficace, ma richiedeva dei forti guerriglieri. Il popolo veneziano poteva facilmente trasformarsi in raziatore, ma difficilmente in un abile spadaccino o fuciliere, e avrebbe potuto contribuire solo se avesse avuto delle barche tecnologicamente più avanzate, tali da mettere fuori uso quelle nemiche senza bisogno di ingaggiare lotte corpo a corpo.

322 Va detto che molte barche avevano -e hanno tutt'ora- l'*asta* o *ruota* (a prua e a poppa il robusto pezzo centrale che costituisce l'ossatura di base e su cui convergono il fasciame di destra e di sinistra) esternamente rivestita da lama di ferro che continua nel fondo della barca, per proteggere il fasciame nel caso di uno scontro, chiamato in veneziano '*proada*', o colpo di prua, e per proteggere il fondo nel caso di un urto col fondale (Mazier 1901).

323 Tra i Veneziani esistevano studiosi dei testi classici greci e latini che ben conoscevano l'uso dei rostri nell'antichità (primo fra tutti l'umanista ed editore Aldo Manuzio), e in particolare i passi che Gauges de Gozze (1635) riporta, anche se in forma imprecisa, e che probabilmente furono alla base della prima idea.

«Hora gli antichi non solamente alle navi grandi, ma etiamdio alle barche da essi chiamate *Actuaria*, perche andavano a remi, come forse hoggigiorno s'usano in Venetia le gondole, aggiungevano i Rostri, onde appresso Hirtio nel *De bello Alexandrino*. Per lo che si dissero anchor rostrate, come appresso Livio (lib.X.4)».
(Gozze 1635).

324 Per esattezza, non fu Hirtio a scrivere il *De bello Alexandrino*, ma Giulio Cesare. Inoltre, il passo pertinente di Tito Livio non si trova al Libro X cap. 4, ma al Libro XXXVI, cap. XLI. I passi cui Gozze si riferisce, ma non riporta, sono:

<p>«Nam cum ipse paucas in portu naves longas haberet... navibus actuariis quarum numerus erat satis magnus, magnitudine quanquam non satis iusta ad præliandum, rostra imposuit». (Cesare. De bello Alexandrino, Lib. I, cap. XLIV).</p>	<p>Poiché nel porto disponeva di poche navi lunghe... fece applicare i rostri alle navi leggere di cui disponeva di un gran numero, benché queste non avessero una dimensione molto adatta a combattere.</p>
---	--

<p>«Una & octoginta rostratis navibus, multis præterea minoribus, quæ aut apertæ rostratæ, aut sine rostris speculatoriæ erant, Delum traiecit». (Livio, Lib. XXXVI, cap. XLI).</p>	<p>Andò a Delo con 81 navi rostrate e con molti legni leggeri, dei quali alcuni erano rostrati ma senza coperture protettive, e altri erano senza rostri e venivano usati per esplorazione.</p>
---	---

A parte qualche refuso nelle citazioni, questi passi testimoniano che, in mancanza di



meglio, già in periodo classico venivano applicati i rostri a dei legni leggeri, e i Veneziani si trovavano esattamente in queste condizioni. I legni leggeri con coperture protettive erano l'equivalente delle *barbote*.

326

Inoltre, i Veneziani avevano già testato, anche se in maniera diversa, l'utilità delle piccole barche rinforzate durante la guerra contro i Genovesi, nel 1379, quando realizzarono una barriera di piccole barche con un rostro che si opponeva a chi si avvicinava, per evitare che le barche venissero sfondate impattando contro, come spiegato in questi due passi paralleli:

«Conobbe essere insufficienti le opere fatte per la sicurezza del porto: ne ordinò di nuove, che furono eseguite con estrema diligenza: fece fabbricare dalle due rive del canale due forti torri di legno, dove pose gli balestrieri col cannone. Da un termine all'altro [tra le due rive] formò uno steccato di piccoli battelli, legati insieme con forti catene di ferro. Ciascun battello era fermato da due ancore, ed aveva in fronte un grosso sprone di ferro. Per maggiore sicurezza distribui lungo lo steccato tre navi di alto bordo, ch'empì di soldati e di arcieri: ordinò che tutti questi bastimenti fossero coperti di pelli fresche per difenderli dal fuoco». (Laugier 1769).

«Conobbe Vettor Pisani, tosto doversi, senza perdere tempo, perfezionare e moltiplicare i mezzi di resistenza. La sola spiaggia, che dal porto di san Nicolò scorre verso Malamocco, era allora la stazione avanzata, che la repubblica possedeva: l'altra estremità di quell' isola dalla parte del porto, che ne prende il nome, era in potere dei nemici. Egli pertanto riputò insufficiente le opere fatte per la sicurezza di quello, e trovò necessario il costruirne di nuove. Vi si accinse e le condusse a fine con una sollecitudine maravigliosa e con una impareggiabile diligenza. Fece rizzare sull' una e sull' altra ripa del canale del porto due forti torri di legno, le quali munì di cannone e presidiò di balestrieri. Dall' una all' altra formò uno steccato di piccoli battelli, attaccati insieme con forti catene di ferro ed ancorati da prova e da puppa: ognuno era munito di fronte da un grosso sprone di ferro. Per maggiore sicurezza collocò lung'h' esso quella linea tre navi di alto bordo montate da soldati e da arcieri. Tutti questi legni fece coprire di pelli fresche, per proteggerli dal pericolo d'incendio». (Cappelletti 1850).

327

Le esperienze della guerra in laguna contro i Genovesi nel XIV secolo fecero comprendere che, in caso di bisogno, sarebbe stato utile rinforzare la tradizionale lama di ferro e trasformarla in rostro, come del resto avevano i grandi vascelli di combattimento del tempo: *galee*, *fuste*, *barzotti*, *barbote*, e *ganzerre*. Questo significava rinforzare il fasciame di prua e di poppa per fissare dei rostri, e poi usare l'imbarcazione come un mini vascello rostrato per impattare a grande velocità contro la fiancata delle barche nemiche. Se una barca rostrata avesse preso velocità e colpito la nemica sul fianco, l'impatto poteva sfondare il fasciame, o ribaltare la barca colpita, specie se questa era dotata di scafo non molto largo, o con sezione tonda, ed era certamente priva di *deriva*⁴⁸ che richiedeva acque profonde. Il metodo era promettente in quanto l'azione consisteva in rapide manovre condotte da barcaioli esperti, diversamente dalla situazione delle goffe barche nemiche.

328

Nella flotta veneziana, le persone che remavano e conducevano la barca erano certamente esperti barcaioli, ma le barche trasportavano anche non veneziani. Per i mercenari continentali che costituivano la grossa parte dei fanti e della cavalleria, per i contadini e i cittadini (eccetto i Veneziani) non era comune sapere nuotare, e in più il peso dell'armatura avrebbe immediatamente portato a fondo il malcapitato. Quindi una barca veloce dotata di rostro evitava le battaglie corpo-a-corpo e si basava su una tecnica di combattimento ampiamente sperimentata, ma non dalle piccole barche: con questo si estendeva e ottimizzava in ambito fluviale l'esperienza della galea sottile, considerata la regina delle navi da guerra in mare aperto.

329

Un'ulteriore interpretazione viene data dal conte Francesco Algarotti: bloccare un vascello nemico per assaltarlo all'arrembaggio:

«*Andare al rambo* dicesi in veneziano per abbordare una nave, andare all'abbordo [abbordaggio], come fecero i Romani coi Cartaginesi volendo ridurre la zuffa marittima alla terrestre; Ecco adunque come *andare al rambo*, pigliare cioè la nave, o fermarla per il [per mezzo del] rostro, è lo stesso che andare all'abbordo». (Algarotti 1792).



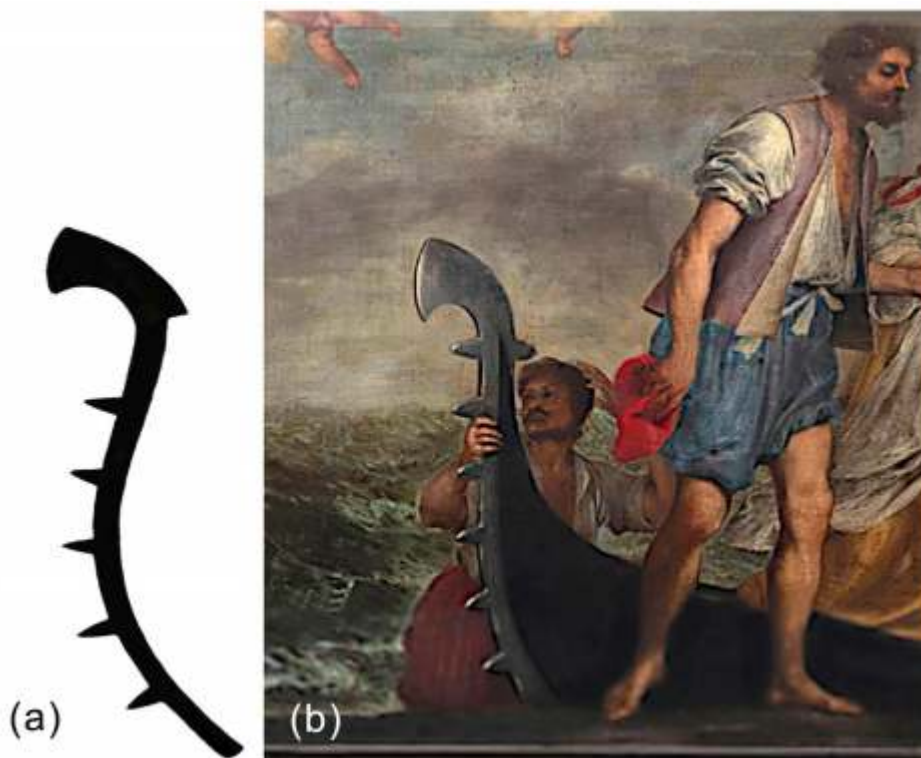
L'innovazione di applicare rostri anche alle piccole barche ebbe un grande valore strategico in quanto Venezia avrebbe potuto attingere su tutta la popolazione, sia come personale composto da militi-barcaioli sia come mezzi di trasporto costituiti dalle

imbarcazioni private, senza nuovi esborsi per le esauste casse dello stato. Tutta l'operazione si sarebbe autofinanziata con le razzie e la cupidigia.

7.2 Utilità dei rostri

331 Poiché nel caso di contatto con una barca nemica il combattimento avveniva con bordata e poi a corpo a corpo, per i Veneziani era più conveniente rinforzare lo scafo e dotarlo di rostri, come le galee: in tal caso la gondola poteva avanzare a grande velocità, speronare e sfondare, oppure rovesciare la barca nemica (Fig. 41). Il lavoro sporco di affrontare e neutralizzare il nemico era così realizzato con una specie di tragica giostra a scontri. Negli esempi riportati, il vecchio rostro da cui si è ripresa la sagoma in Fig. 41a, molto probabilmente ha avuto spezzato e perso la parte di lama con lo spuntone posteriore. Il dipinto veneziano di Fig. 41b mostra molto realisticamente le proporzioni tra le persone e le barche.

Fig. 41 - Il rostro di ferro con puntali acuminati a prua e a poppa



(a) Sagoma di un ferro antico conservato al Museo Correr. (b) Dettaglio di prua (o poppa) di gondola rostrata dal quadro di Girolamo Forabosco (1646) "Salvataggio miracoloso".

Chiesa di S. Maria Assunta in Malamocco (Wikipedia).

332 Per mostrare quanto il vecchio scafo delle origini si prestava a questa avventura, si è presa la sagoma dell'antico ferro con i puntali esistente al Museo Correr, Venezia (mostrata in Fig. 41a), e la si è graficamente sovrapposta al modello arcaico della *cymbula* della barca del sogno di S Marco del XIII secolo (Fig. 42a), e allo scafo dipinto da Giusto de' Menabuoi nel 1375-76 (Fig. 42b). Queste due immagini sono state poi paragonate con la gondola rostrata dei disegni di Giacomo Franco (1610) cui si è tolto il felze (Fig. 42c). Si tratta di un esempio didattico disinvolto come potrebbe fare un'intelligenza artificiale, ma che aiuta a capire. Si vede che per passare dalla prima gondola a quella disegnata da Franco non furono necessarie grandi trasformazioni dello scafo, perché i modelli precedenti avevano proporzioni molto simili. Il nuovo scafo, non a caso, s'ispirava alle barche dei pirati Normanni come negli arazzi di Bayeux dell'XI secolo, riportati nell'ultimo riquadro (Fig. 42d).

Fig. 42 - Simulazione grafica di applicazione dei ferri alle prime gondole





(a) La barca del sogno di S Marco (XIII secolo, Cappella Zen, S. Marco, Venezia) e (b) quella di Giusto de' Menabuoi (1375, Battistero Padova), cui sono state applicate a prua e poppa le sagome dei ferri (in bianco) ottenute ricalcando il modello esistente al Museo Correr, Venezia. (c) La gondola rostrata dei disegni di Giacomo Franco (1610). Per facilitare il confronto, si è invertita la direzione e si è rimosso il felze.

GC © MIC, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. (d) Vascello Normanno negli arazzi di Bayeux, XI secolo. GC © City of Bayeux, DRAC Normandie, University of Caen Normandie, CNRS, Ensicaen, Foto: 2017—La Fabrique de patrimoines en Normandie. (a,b,c): CC-BY-NC-SA4.0; (d): ©

333 Interessante è la gondola nuziale di Giacomo Franco (Fig. 43a). I matrimoni si celebravano tutti assieme, una volta all'anno, in Palazzo Ducale, al giorno della Candelora. Poi le novelle spose affrontavano (da sole) la presentazione pubblica andando a trovare i loro parenti dispersi per le isole, specie quelli nei monasteri. In tale occasione festiva, anche in periodo di austerità, le gondole potevano andare con due gondolieri e un addobbo più ricco, come un arazzetto decorato per coprire il felze e qualche tappeto. Il primo a confronto (Fig. 43b) è una tempera di un Anonimo coevo che rispetta fedelmente l'originale di Franco. Il terzo (Fig. 43c), è una tempera del viaggiatore Erste Erwähnung (che come scritto nel foglio fu eseguito a Padova il 9 novembre 1611 l'anno dopo la pubblicazione di Franco), che però non essendo veneziano non aveva chiari il protocollo delle celebrazioni veneziane e nella gondola inserisce entrambi gli sposi, oltre alla suocera che consegna la chiave di casa. In questi tre disegni coevi, di origine locale, la gondola si presenta in tutta la sua essenza, nera e con i rostri dotati di puntali lunghi e acuminati. I rostri appaiono con uguali fattezze (ma con punte in numero casuale) e nella loro cruda realtà di lunghi chiodi ben appuntiti, evidenziando la grande pericolosità per urti anche accidentali. Questi rostri costituivano un motivo di orgoglio nelle grandi occasioni di festa.

334 Questo soggetto divenne molto popolare e fu ripreso in bianco e nero o acquerellato da vari autori, per esempio Lodewijk Toeput chiamato Pozzoserrato, con piccole varianti specie nella livrea dei rematori, o aggiungendo personaggi dentro l'abitacolo. Questa catena di repliche portò a degenerare certi dettagli, piccoli o grandi. Come esempio, si riporta un disegno di anonimo veneziano a Madrid, datato XVI secolo (Fig. 43d), che mostra una gondola con barcaioli miniaturizzati. La barca ha una forma ragionevole, ma le punte sono arrotondate e le proporzioni sono fuori scala, il che fa dubitare che l'autore fosse realmente veneziano.

Fig. 43 - Il rostro di ferro con puntali acuminati mantenuto nel Seicento





(a)



(b)



(c)



(d)

(a) Gondola con due rematori che accompagnano una giovane sposa (Franco 1610). (b) Lo stesso soggetto da Anonimo del XVII secolo. (c) Erste Erwähnung (1611). Gondola con innamorati, carta 215. Mscr. Dresd. App. 2547. (d) Gondola, disegno di anonimo veneziano, XVI? secolo. Barcia.

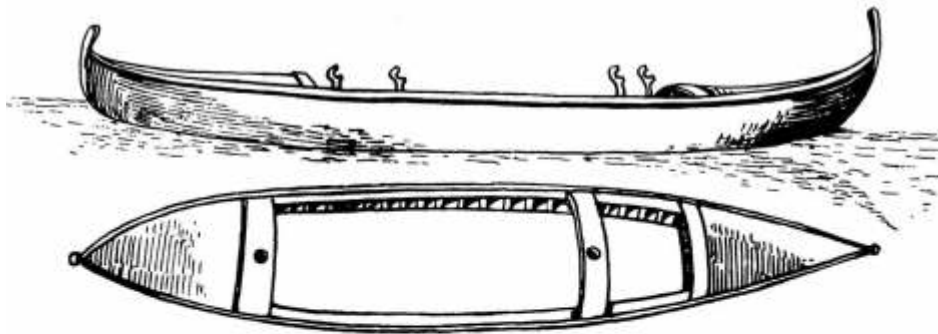
(a) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. (b) GC © Gallica – BnF. (c) Biblioteca Statale Sassone e Universitaria (SLUB), Dresda. GC © Deutsche Fototek (Bidok) Foto: Klaus-Dieter Schumacher. (d) GC © Biblioteca Nacional de España. CC-BY-NC-SA4.0.

335

Come si è anticipato, la prima grande trasformazione della gondola fu quella di rinforzare poppa e prua coprendole con le due *coperte* triangolari. Questo permise di adottare la propulsione con rematore avente funzioni anche da timoniere che vogava stando eretto sulla *coperta* di poppa. Altri eventuali vogatori potevano stare all'interno dello scafo. Così erano le gondole a giudicare dalle immagini che vanno dal 1375 agli inizi del 1500. Lo scafo, una volta irrobustito, poteva assomigliare alla *caorlina*, la barca originaria di Caorle, di lunghezza da 9 ad 11 metri, a due alberi, equipaggio da 1 a 8 uomini, ma con scafo più tozzo rispetto alla gondola (Fig. 44a). Un'altra variante simile era la *fisolera*, una specie di gondola più lunga, in tempi di pace utilizzata per la caccia dei *fisoli* (*colymbus auritus*), uccelli acquatici localmente chiamati *fisolo de mar*, o *colombo minore* (Fig. 44b). Nella figura si vede un equipaggio di quattro persone, dove quello a prua ha momentaneamente lasciato il remo per imbracciare lo schioppo. Questa barca, stretta e lunga, offriva poca resistenza all'acqua e conteneva molti rematori, per cui poteva raggiungere velocità elevate con poco sforzo. «La *fisolera* è un legno così leggero e veloce, che, vogato da quattro uomini pratici e robusti, può seguire d'appresso il volo d'un uccello chiamato *fisolo* (da cui perciò prende la denominazione), la caccia del quale si fa a gara da' nobili et altri soggetti riguardevoli». (Calmo 1888).

Fig. 44 - Barche parenti della gondola





(a)



(b)

(a) *Caorlina* armata per 2 o 4 rematori. Sono visibili 4 forcole, 2 a prua e 2 a poppa, e due fori per un piccolo albero e vela. (Mazier 1901). (b) *Fisolera* con per la caccia delle *fisole* (*colymbus auritus*). Il barcaio di prua sta imbracciando lo schioppo. (Bertelli 1589).

CC-BY-NC-SA4.0.

336

Il passo successivo fu l'aggiunta dei rostri a poppa e a prua, possibilmente con un ulteriore rinforzo delle strutture dato che la barca ora era concepita per sostenere urti violenti con l'avversario, e non solo per scivolare dolcemente sull'acqua. La gondola di Vecellio (1590) e di Franco (1610) presenta un'ulteriore piccola caratteristica: mentre le gondole di Lorenzo Veneziano, Giusto de' Menabuoi, del *Corale* di Montecassino e dei pittori di fine 1400 avevano la superficie della *coperta* triangolare di prua e di poppa realizzata con tavole piatte (Fig. 45a), si andava affermando anche una versione convessa, con curvatura pronunciata, come nell'affresco di Bolzano, il *Graduale* di Monselice (1410-50?), la *fisolera* di Bertelli (1589), i disegni di Cesare Vecellio (1590), e Giacomo Franco (1610) (Fig. 45b). La versione convessa caratterizzerà tutto il XVI e il XVII secolo. Questo può essere spiegato in quanto un pianale piatto è rigido, mentre uno curvo è più elastico e deformabile, e conferisce resilienza allo scafo in caso di impatti violenti.

Fig. 45 - Evoluzione della *coperta* triangolare di poppa





(a)



(b)

Pianale di *coperta* poppiera piatta in Lorenzo Veneziano (1375) (con contorno bianco aggiunto per evidenziare il profilo).
 (b) Pianale convesso in Giacomo Franco (1610). Si notino i chiodi del rostro.

CC-BY-NC-SA 4.0.

337 La finalità dei ferri si trova discussa a partire dal XVII secolo, e spesso presentata come curiosità nella letteratura popolare, specie del XIX secolo.

«Hanno [le gondole] nella prora, *come sperone*, una gran piastra di acciaio, o di ferro luminoso [lucidato], divisa *in più denti*, quasi che raffiguri un Cane, che anela e corre per addentare la preda». (Zunica 1694).

338 Si noti che Zunica scrive che il ferro presentava “*più denti*” senza specificarne il numero, a ulteriore conferma che la scelta estetica di fissare il numero dei denti venne presa a partire dalla gondola barocca del XVIII secolo. D'altra parte la verifica è molto semplice: basta contare i chiodi dei rostri di prua e di poppa delle varie gondole nelle illustrazioni di Giacomo Franco (1610) e si vede che il loro numero è distribuito a caso.

339 Si riportano le affermazioni di alcuni dizionari tecnici di marineria.

«Gondola. Questa parola può essere intesa in due sensi, vale a dire per indicare una tazza; o una piccola barca di costruzione piatta e lunga, e viene mossa o guidata solo dai remi. Le gondole sono molto usate sui canali di Venezia; sono veramente notevoli per la loro forma e la grande rapidità con cui scivolano sull'acqua. Quelle di medie dimensioni sono lunghe circa trenta piedi e larghe solo quattro piedi nel mezzo, si assottigliano gradualmente verso ciascuna estremità e si innalzano in due punte acute e strette fino all'altezza ordinaria di un uomo. Sulla prua è fissato un ferro di lunghezza non comune, che non supera la larghezza di mezzo dito [circa 1 cm⁴⁹] di spessore; ma che è largo quattro dita [8 cm circa], ed è disposto in modo da tagliare l'aria. *La parte superiore di questo ferro, che è più piatta del resto, si estende a forma di grande ascia, lunga un piede intero [1 feet = 30,48 cm], in modo che quando la gondola è in viaggio, sembra minacciare ogni cosa che le si para davanti, e forzarne il passaggio*»⁵⁰. (James 1802).

«Gondola. Barca propria di Venezia e di quelle lagune, molto sottile e leggiera, di fondo piatto, lunga da trenta a trentadue piedi, larga non meno di quattro piedi nè più di cinque e mezzo, alta di fianco non più d' un piede e mezzo: termina in due punte acute alle sue estremità. La prua è guernita d'un ferro ben grande e dentato, grosso circa tre linee [circa 7 mm; 1 linea = 1/12 di pollice e corrisponde a 2,26 mm], posto eretto e di taglio. *La parte superiore di questo ferro sporge a foggia d'una grande scure*, ed ha circa un piede di larghezza [il piede veneziano = 34,77 cm], che pare pronto a fendere ciò che si potesse opporre al passaggio della gondola. La poppa altresì, anticamente, era guernita d'un ferro più stretto, che terminava in una voluta⁵¹». (Anonimo 1847).

340 Quest'ultimo dizionario sembra ispirarsi al Dizionario Militare di James (1802), ma nella traduzione le approssimazioni numeriche cambiano un po' perché James si basa sul piede di Londra, che è diverso dai vari piedi in uso in Italia, e qui potrebbe essere il veneziano cui la gondola si riferisce. Il vocabolario latino-italiano di Cherubini (1825) specifica

«Rostrum: [...] ròstro, la punta adunca di certe cose = ròstro, in oggi *sprone o sperone* (punta di bronzo messa in prua alle navi per danneggiare combattendo i vascelli nemici. *Le gondole veneziane odierne hanno tutte il rostro*». (Cherubini 1825).



decisamente poco romantiche. Si riportano alcuni passi dello studioso Casoni (1847) estratti da un contesto più lungo:

«Circa ai molteplici cambiamenti successivi pe' quali, da questo XIII secolo al cadere della repubblica, vennero essenzialmente alterate la primitiva costruzione e la grandezza della gondola, la quale, come testé dicemmo, da barca rozza grossolana, si è cambiata nella più vispa e graziosa delle nostre cittadine imbarcazioni, a segno di divenire quasi insegna caratteristica della città, nol sapremmo dire in modo positivo e sicuro. *Dal costume di portare un rostro o ferro alle due estremità, ad esempio degli antichi navigli de' Greci e de' Romani, si potrebbe credere che le prime e più robuste barche di tal nome andassero armate di rostro, appunto per offendere i legni nemici*». Casoni (1847).

342 La conclusione: «*armate di rostro, appunto per offendere i legni nemici*» non lascia dubbi sulla finalità. Sullo stesso tono resta Romanin (1854):

«...nel secolo XII, e fin d'allora le *gondole* [erano] molto diverse dalle attuali ed adattate ad uso d'imbarcazione e corredo dei grossi navigli; *erano munite di rostro alle due estremità a modo degli antichi navigli greci e romani*». (Romanin 1854).

343 Ai fini della percezione che ne avevano i Veneziani, è utile riportare qualche estratto da pubblicazioni a carattere geografico o storico, e da articoli di fondo dei maggiori periodici del tempo, come *il Secolo XX*, *L'Emporio Pittoresco*, posti in ordine cronologico

«Le prue delle gondole sono armate di larghe e forbitissime *lamine di acciaio, che hanno la forma di falce a larghi denti*. Queste armature ornano ad un tempo e *difendono* il piccolo naviglio dagli urti delle sponde, nell'approdare». (Tenore 1832).

«La gondola, stretta e lunga, curva in su alle sue due estremità, pesca poca acqua ed ha la forma d' un pattino. La prora è *armata d'una spranga di ferro* ben forbita che ricorda vagamente un collo di cigno ricurvo, o piuttosto un manico di violino con le sue cavicchie. *Sei denti*, i cui interstizi sono qualche volta ornati di frastagli, contribuiscono a questa rassomiglianza. Questo ferro serve da ornamento, *da difesa* e da contrappeso, essendo la gondola più carica a poppa che a prora». (Redazione EP 1865).

«Il *ferro* è una specie di *rostro*, ed ha la sua nomenclatura, che i gondolieri sanno più di quanto un vecchio sergente sappia la nomenclatura del fucile. Esso è incastrato per la paletta, lunga circa un metro, alla barca; si eleva sulla prora come collo di brioso cavallo, e lo adornano le *foglie*, viti che servono ad incastrarlo nel legno, le quali stanno fra le *brocche* [= chiodi, gli spuntoni acuminati]. Queste per lo più sono una di dietro e sei davanti, ma possono anche esser cinque, sempre in forma rettangolare, *spiegandosi innanzi minacciose come lame di coltello*». (De Zerbi 1867).

«Così diritta come una freccia, con la prua che s'innalza ad un arco armato del lucente e balenante ferro dentato, *forma certo stilizzata dell'antico rostro da guerra*, con la poppa rialzata in un'audace ed altissima curva, dove il gondoliere voga con un atteggiamento euritmico e con un gesto di grazia e di forza, la gondola sembra un alcione che si posi appena sull'acqua, tanta ne è la leggerezza. La gondola, questa triste e voluttuosa barca, che è nido d'amore ed insieme *veicolo di morte*, e che è chiusa in una linea di bellezza perfetta, ha avuto una gran parte nella storia veneziana e nella vita del suo popolo. [...]. Essa nel dodicesimo secolo era una lunghissima e robusta barca a dodici remi, e *certamente serviva in guerra come nave ausiliaria* dei grossi legni: e per la sua leggerezza e rapidità doveva rispondere certamente al tipo dei nostri esploratori ed incrociatori protetti od a quello delle torpediniere. Che nell' inizio essa dovesse rispondere a questa necessità, lo dimostra il *rostro, che essa ancora conserva*, stilizzato in forma strana, ma che dà a questa barca silenziosa un lontano accento di ostilità e di inimicizia». (De Carlo 1908).

344 Di tutto questo si è perso traccia, e nella letteratura moderna la gondola appare solo nell'aspetto folcloristico, romantico e turistico, dimenticando che ha avuto anche ruoli militari essenziali per la sopravvivenza della *Serenissima*.

7.3 Il nome dei rostri: *ferro, delfino*

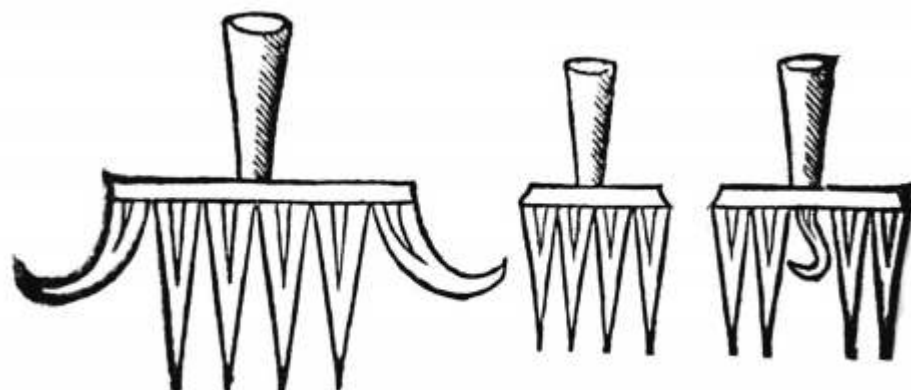
345 Il simbolo della gondola è il *ferro*, chiamato anche '*delfino*', in veneziano '*dolfin*'. La domanda che ci si pone in questo paragrafo è come si giustifica questo abbinamento. Non si tratta di sinonimi e i tentativi di spiegazione in passato sembrano piuttosto deboli e



comunque non considerano che si sono generati quando il ferro fungeva da rostro. Come i Veneziani possano essere arrivati a concepire un rostro a molte punte è facilmente comprensibile in quanto nel loro lavoro i pescatori usavano il tridente e i contadini i forconi, e in caso di bisogno sapevano giovare per difendersi o attaccare. Un trattato di difesa militare dell'epoca (della Valle 1535) elenca tra le modalità tipiche l'uso di travi con puntoni, forconi asce e simili:

<p>Convieni anchora per defendere una terra de molti artificij de legname come sono Travi, Zocchi, certi Travi con molti paletti aguzi, ovvero Pali piccoli appontiti in croce da capo in piedi, & quelli conviene stare [sono più adatti] sopra le Muraglie, ...</p> <p>Et lie un'altro defendere de Muraglia come con forche de legni, con le forche de ferro, à tre, à quattro à cinque per offendere bene aguze, appontite, ancho con certi Magli, & capi de Cette da Mulattieri per dare ancho di taglio, vero è che alcuna li conviene havere lo manico longo come curto, gli ferri sonno questi qui per gli offendori. (della Valle 1535)</p>	<p>Per difendere una terra si possono usare molti dispositivi di legno, come travi o tronchi... [Si usano] travi con molti spuntoni di legno aguzzi, oppure dei piccoli paletti appuntiti e incrociati su tutta la lunghezza, e quelli sono più adatti per essere posizionati in cima alle muraglie.</p> <p>E vi è un altro modo di difendere una muraglia, come usare forconi di legno o di ferro con tre, quattro o cinque punte molto aguzze per fare profonde ferite; ma anche certi magli e lame d'accetta da mulattieri in modo da dare anche fendenti di taglio. È anche vero che alcuni preferiscono [forconi con] il manico lungo, altri corto. Le armi in ferro per ferire sono nella figura seguente. (Fig. 46)</p>
---	--

Fig. 46 – Forconi per difesa-offesa nel XVI secolo



Forcone a sinistra per colpi di taglio e per infilzare; i successivi solo per infilzare; quello di destra contiene un uncino per agganciare corde (della Valle 1535).

CC-BY-NC-SA4.0.

346 Il forcone di sinistra ha le lame ai due estremi girate a scimitarra e può essere usato anche per fendenti verticali o laterali, oltre che di punta, come una alabarda. I successivi due possono essere usati solo per infilzare, come le lance. Il terzo è dotato di un uncino al centro per agganciare corde. Il concetto delle punte acuminate distribuite su travi è tipicamente statico; applicato ai forconi diviene dinamico, per infilzare il nemico in un corpo-a-corpo; applicato alla prua di una barca, la trasforma in un maxi forcone capace di distruggere persone o altre imbarcazioni. Simmetrizzando la barca, questa poteva fare rapide manovre sia in avanti che all'indietro, per cui fu dotata di rostro anche a poppa. Quindi il nome 'ferro' è assolutamente appropriato, non solo per il materiale, ma perché è sinonimo di spada.

347 Non è altrettanto automatico capire perché è stato chiamato 'delfino'. Tanto a Venezia, quanto in Grecia, questo nome viene universalmente visto in termini bonari e beneauguranti dei simpatici cetacei che accompagnano le navi con guizzi gioiosi indicando la strada (Virgilio, *Eneide*; Plinio, *Naturalis Historia*); trainano il cocchio di Nettuno (Ariosto, *Orlando Furioso*) o quello a conchiglia nel *Trionfo di Galatea* (Raffaello), salvano naufraghi e marinai (Plutarco, *Opuscoli*), e inoltre portano fortuna, sono molto agili, hanno forma sinuosa e pelle lucente come il ferro del rostro quando questo è tenuto ben spazzolato contro la ruggine.

348 Che i ferri terminanti in lama d'ascia o d'alabarda e dotati di puntali acuminati come lunghi chiodi non fossero per estetica ma per offesa pare evidente dalla pericolosità che essi presentavano in caso d'urto. Cercando in letteratura i significati che ha assunto la parola 'delfino' si trovano moltissimi esempi di interpretazione positiva, e raramente di negativa, alcuni di libera fantasia, ma altri con motivazioni storiche, come segue.

Cominciando con le opere di fantasia, un poemetto di Gaspere Gozzi con un'immagine



che si avvicina al significato del rostro con i delfini fatti impazzire dal dio Pan che con la loro coda colpiscono e sfondano il fasciame delle navi:

«Gridava alcuno che il capitano si apparecchiasse al combattimento, altri un altro chiamava Molte erano le meraviglie anche in mare. Usavasi ogni forza per salpare, e le ancore stavano salde in fondo: se altri si metteva a vogare, gli si spezzavano i remi: *i delfini del mare balzando e con le code le navi percuotendo, quelle scassinavano e sconnettevano*». (Gozzi 1832).

350 Un altro collegamento sta nei delfini giustizieri che uccidono i cocodrilli che escono dei fiumi e entrano nel mare, come le navi nemiche: «come i Delfini *uccidono* i Cocodrilli scioccamente trascorsi da termini [usciti dai confini] de lor fiumi». (Grotto 1585). Il testo di Grotto si rifà a Plinio, che è molto più interessante:

«intende il delfino quanto valga *il taglio delle sue penne* [pinne] e quanto sia tenera la pancia del cocodrillo. Adunque, fingendo fuggire per paura, si tuffa [immerge] e entrando [passando] sotto al cocodrillo *colla penna* [pinna dorsale] *gli taglia il ventre*» (Plinio, *Storia Naturale*, Cap. XXV).

351 Questo passo associa il delfino a un dispositivo tagliente che squarcia il ventre tenero (il fasciame) delle navi più grosse. Va specificato che Plinio era ben noto a Venezia perché fu tradotto da Cristoforo Landino e stampato ivi nel 1476 da Nicolaus Jenson con una magnifica edizione pergamenacea per il re di Napoli; successivamente venne ristampato in normali edizioni cartacee da Bartolomeo de Zani de Portesio nel 1483 e da Giovanni da Ternengo nel 1543.

352 Nelle arti grafiche non mancano esempi che confermano questa percezione. Nel 1525 il pittore e incisore tedesco Barthel Beham produsse delle incisioni rappresentanti dei cavalieri del mare armati di spada, montati su delfini aggressivi con denti aguzzi (Fig. 47a) che non lasciano dubbi sulla loro capacità di attaccare e squarciare quanto incontrano.

Fig. 47a – I delfini aggressivi di Barthel Beham



Incisioni di Barthel Beham intitolate 'Delphinreiter' (cavalieri di delfini). Data: 1525.

© Albertina, Museo di Belle Arti, Vienna. CC-BY-NC-SA4.0

353 Nella letteratura classica si trovano passi molto illuminanti da cui i Veneziani possono essersi ispirati per questo nome, e in particolare Tucidide (*Guerra Peloponneso* VII, 41), Aristofane (*I Cavalieri*, 759) e le note esplicative di Peyron (1861), Algranati (1881) e Tadini (1888).

«⁴¹ I Siracusani combattendo vigorosamente [la battaglia navale] rimasero alla fine vincitori; gli Ateniesi si volsero in fuga passando attraverso lo spazio libero lasciato tra le navi onerarie e ritirarsi dentro i loro porti. Le navi Siracusane li inseguirono fin presso le onerarie, ma là furono arrestate dalle antenne [gli alberi delle navi] che munite di *delfini* (*) si levavano in alto dalle navi onerarie sopra gli spazi liberi tra



nave e nave che permettevano il passaggio». Tucidide (*Guerra Peloponneso*, L. VII, v. 41).

«NOTA (*). I *delfini* erano masse di ferro o di piombo, configurate con testa e coda a modo di delfini, che servivano a colpire una nave nemica. Essi, come qui dice Tucidide, erano sospesi alle antenne così da poterli gettare contra le navi nemiche». (Peyron 1861).

Ovvero, come spiega Aristofane: «*il delfino dell'antenna dell'albero della nave si mandava contro al legno nemico*» (Aristofane, *I Cavalieri*, v. 759).

«Dove intendiamo che le onerarie Ateniesi dovevano tener levati in alto i *delfini* sopra l'interstizio di metri 61,42, che passava tra l'una oneraria e l'altra, poi vedendo che un legno Siracusano nell'inseguire una nave Ateniese fosse per trapassare dentro l'interstizio dovevano accostarsigli così da colpirlo col *delfino* che dall'alto precipitava. Egli è però probabile che questo ingegno rassomigliasse ai *tollenones* de' latini, ossia ai nostri *altaleni*, *mazzacavalli*». (Peyron 1861).

«Perciò il console Duilio adottò il *corvo*, ideato da persona ignota (come scrive Tito Livio) perché con quel mezzo l'urto col rostro tornava dannoso agli assalitori, e l'abbordaggio invece facile ed adatto al carattere romano di quei tempi. Il *corvo* romano era un'arma dello stesso genere dei *delfini* o delle *'mani'* di ferro. Si sfondavano con questi congegni i ponti nemici facendovi cadere sopra un grosso peso, che nello stesso tempo afferrava la trireme nemica e non le dava agio di manovrare per urtare col rostro». (Algranati 1881).

«Ai Tirreni o Etruschi attribuiscono gli antichi l'invenzione dell'ancora, del rostro navale, del *delfino* (**) e dello scorpione, della tromba da guerra, delle torri e fortificazioni, delle ordinanze militari». (Tadini 1888).

«NOTA (**). Il delfino era emblema dei Tirreni, e si vuole anzi che da esso traessero il nome, essendo, secondo Aristotile, detti 'Tirseni' una specie di delfini. Le navi tirrene erano ornate sulla prua di una testa di *delfino*, onde spesso furono dette delfini, il che spiega l'espressione allegorica dei tirreni». (Tadini 1888).

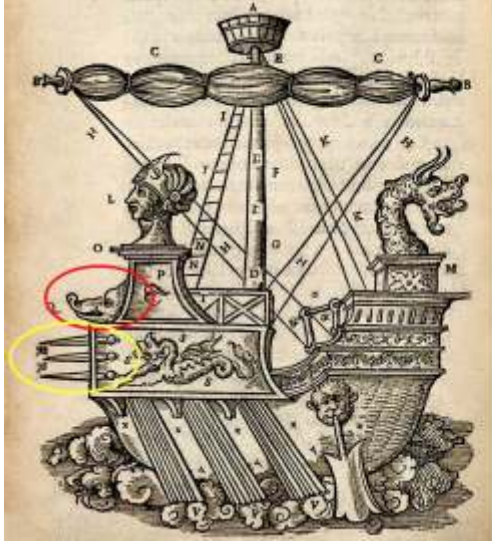
354 Secondo Tadini, 'delfino' è propriamente il nome del rostro delle navi dei Tirreni. L'accostamento è anche confermato dalla moneta romana di Quinto Marcio, che aveva su una faccia il volto di Nettuno con tridente e delfino, dall'altra un rostro di nave. Questo era noto ai Veneziani del XVI secolo visto che è citato in Erizzo (1571) e considerato di buon auspicio nelle guerre in cui erano coinvolti:

«La moneta in rame, di Q. Marcio, cognominato Rè, ha da una parte la testa capillata [con lunghi capelli], e barbata di Nettuno, col suo tridente di dietro, dirimpetto alla quale vedesi un *Delfino*. Ha per reverso un *gran rostro* di nave. Adunque noi diremo, che la presente moneta fosse signata di Nettuno col tridente, e *Delfino* da una parte, & dall'altra del *rostro* della nave; perciocche sotto il suo Consolato si fece la guerra navale dell'Isola di Creta, & se ne hebbe vittoria». (Erizzo 1571).

355 Un chiaro esempio è dato dal libro di de Baïf (1536) che secondo le idee del tempo ricostruisce una nave antica dotata di rostro; anzi di due tipi (Fig.47b). Il rostro inferiore, che chiama "tridente" è simile a tre spade, ed è sormontato da un secondo rostro a muso di delfino. Questo muso somiglia un po' al cinghiale, ma è il modo in cui nel cinquecento veniva percepito e rappresentato il delfino col suo significato di rostro mortale. Ne è prova la moneta posta a fianco del re Francesco I di Francia (1494-1547) che riporta un delfino con lo stesso muso minaccioso. Per inciso la moneta deriva dal Dolfinato (la regione della Francia meridionale che prende nome dal delfino). Gli eredi al trono di Francia venivano chiamati col titolo di Delfino, sinonimo di potente e invincibile. In pratica, ripete il concetto della gondola: un rostro più consistente superiore per sfasciare, e una serie di punte acuminate sotto per infilzare.

Fig.47b - I delfini aggressivi dei vascelli





Rappresentazione di nave antica rostrata, con un rostro a tridente RR simile a tre spade (evidenziato in blu), con sopra il rostro a muso di delfino Q (evidenziato in rosso) (de Baif 1536). A fianco una moneta col delfino del re di Francia Francesco I (1494-1547).

Bibliothèque nationale de France. CC-BY-NC-SA4.0

356 Esiste però anche un altro motivo: proprio per la forma a rostro delle loro navi, i pirati Tirreni erano chiamati Delfini:

«*Tirreni Dolfini si chiamano. I Pelasgi più antichi ... occupata la Tirrena provenza con Tirreni haver habitato, è da quelli la militia haver imparato, masimamente à guerreggiare per mare, nel qual essercito erano elli per tutto 'l mondo per fama chiari. De i quali più favolosamente da i Greci è stato detto, che in Dolfini si mutarono, che con le navi scherzano e fannosi loro compagni. E veramente à quei tempi, e per il corseggiare, e per la signoria del mare, venivano chiamati Dolfini, per che erano con armata potenti*». (Roscio 1543).

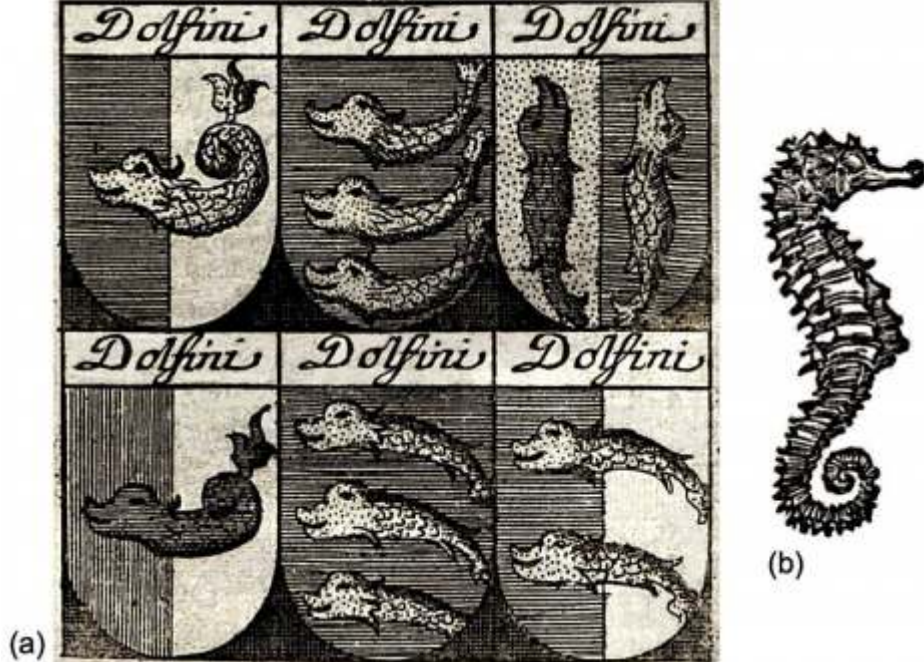
I Tirreni si chiamano Delfini. I [popoli] Pelasgi più antichi... avendo occupato il territorio dei Tirreni e avendo abitato con loro, impararono da loro le arti militari e soprattutto a combattere in mare, e per questo erano famosi e noti a tutto il mondo. Su questi i Greci costruirono dei miti: che vennero mutati in Delfini, che giocano con le navi e le accompagnano. E veramente a quei tempi, sia per gli atti di pirateria, sia per la signoria sul mare, venivano chiamati Delfini, perché avevano una flotta possente.

357 Secondo Roscio (1543), autore veneziano che scrive durante i fatti nella prima metà del XVI secolo, i pirati Tirreni che facevano le scorrerie sul mare e sulle coste venivano chiamati *Delfini*. Se ne deduce che questo nome era appropriato anche per i Veneziani che a loro volta andavano a fare le scorrerie lungo i fiumi, nel territorio Ferrarese, come si vedrà in seguito.

358 Si è anche testata l'ipotesi che, per qualche motivo, il nome '*dolphin*' possa essere collegabile alla nobile famiglia veneziana Dolfìn, considerando anche il fatto che riporta il delfino sul proprio stemma. La Fig. 48a riporta sei varianti araldiche per sei Rami derivati dalla Famiglia Dolfìn (Coronelli 1694). In questi stemmi i delfini variano da uno a tre, orizzontali o verticali, arcuati concavi o convessi, con coda allineata al corpo o arricciata come i Tritoni, ma non hanno nulla che ricordi i rostri della gondola. Se uno cercasse analogie estetiche con un animale marino potrebbe pensare all'ippocampo (Fig. 48b), ma del cavalluccio marino non si trova mai traccia, se non per uso medicale: «ippocampo animal marino atto a farsene unguento». (Di Falco, 1535); «è l'ippocampo un picciolo animaletto di mare, la cui cenere impastata con pece liquida, ò grascia [sego di maiale], overo con unguento amaracino [fatto con l'*amaraco* = maggiorana], unta fa rinascere i capelli, che son cascati per pelagione [caduti per calvizie]» (Discoride 1550; Mattioli 1559). Questa credenza risale a Plinio, *Storia Naturale*, Cap. X, 30: «Il pesce Hippocampo s'ammazza nell'olio rosato, e con quello s'ungono gli ammalati nelle febbri fredde, e esso pesce si tiene addosso all'ammalato».

Fig. 48 – Stemmi di sei rami del Casato Dolfìn e un ippocampo





(a) Sei varianti araldiche adottate da sei Rami diversi della Famiglia 'Dolfin' (Coronelli 1694). (b) Ippocampo (Discoride 1550).

CC-BY-NC-SA4.0.

359 Continuando la ricerca bibliografica non si è trovato nessun elemento che possa giustificare una tale derivazione. Si è anche cercato se nel periodo in cui i rostri furono adottati sulle gondole un qualche Dolfin avesse avuto il comando dell'Armata Minore Fluviale. In quel periodo vi fu un Dolfin al potere, Zaccaria Dolfin, ma come Capitano di Padova (Sanuto, *Diarii*, Tomo IX), cosa ben nota a Martin Sanuto cui era cognato.

360 Secondo Harmonville (1844), «*Dolfin* è un ramo della famiglia Gradenigo, la cui origine risaliva ai primi secoli della repubblica di Venezia. Verso il IX secolo, un signore di questa casa, ben fatto della persona ed abilissimo nuotatore, prese il nome di Delfino per distinguersi dagli altri rami della casa Gradenigo, nome che portarono tutti i suoi discendenti». Anni dopo, Tassini (1872) riprende la giustificazione del nuotatore e ne aggiunge un'altra in posizione prioritaria: il nome Dolfin deriva dal «capostipite, un Gradenigo, soprannominato Delfino o per la sua gibbosità, o per la sua singolare perizia nel nuotare». In altri termini, non si sono trovate connessioni tra i Dolfin e chi inventò, ordinò o applicò i rostri, o episodi particolari che possano mettere in relazione questo Casato con i rostri. Anche le spiegazioni sul perché il Casato abbia assunto questo nome sono piuttosto vaghe annaspando nel banale.

361 Molto semplicemente, il termine '*dolfin*' veniva utilizzato anche per indicare una cosa gobba, come riportano il Vocabolario della Crusca e quelli veneti, come fece Tassini per spiegare l'origine del nome di quella famiglia veneziana, ed è anche il motivo per cui Harmonville si sentì in dovere di specificare «ben fatto della persona» per sfatare l'odioso epiteto di 'gobbo'. Quindi, per il fabbro, il ferro che doveva piegare per le gondole era un *dolfin*, senza bisogno di tante storie classiche o mitologiche. Lo stesso dicasi per il popolo meno dotto. In sintesi, i dotti latinisti proposero un nome aulico pensando ai classici; questo piacque al popolo che lo adottò intendendolo come nomignolo.

362 Le conclusioni che sin qui si possono trarre è che gli Etruschi avevano inventato macchine belliche tra cui figurava tanto il rostro, quanto una specie di maglio altalenante chiamato '*delfino*' per sfondare le navi nemiche. Queste macchine furono adottate anche dai Romani e dai Greci. Il delfino altalenante era una macchina con una massa attaccata a un cavo cui veniva conferita energia cinetica per percuotere e sfondare il fasciame. Il meccanismo funzionava diversamente dai ferri delle gondole, ma la finalità era analoga: le barche Veneziane si lanciavano contro gli scafi avversari danneggiandoli all'impatto col loro rostro. Inoltre, era il nomignolo dato ai pirati razziatori ed era il nome ovvio per un manufatto incurvato. Un po' per l'aspetto, un po' per la finalità, o un po' per ironia, qualcuno chiamò *dolfin* il rostro nato con finalità belliche o predatorie. Il nome si prestava a vari significati intriganti: piacque, diventò e restò d'uso comune, anche se venne adottato e trasmesso senza chiara nozione dell'origine, che comunque si perse nel tempo. A tutt'oggi i più raccontano che il nome sia appunto beneaugurante, riferito a un delfino slanciato che precede allegramente la gondola, guizzando nei canali.



7.4 Fisica dell'impatto

363 Al momento dell'impatto un rostro acuminato concentra le forze sulla sezione di contatto: più piccola è la sezione, tanto più efficace è lo sfondamento. Poco importa la forma: può essere circolare come un palo o un rostro appuntito, o tagliente come una lama d'ascia.

364 Al momento dell'impatto l'energia cinetica della barca che fa da incursore viene trasferita come energia per rompere il fasciame del vascello colpito.

365 L'energia cinetica E_c che acquisisce una barca di massa M (compreso scafo, carico e equipaggio) lanciata alla velocità V è data dalla formula

$$E_c = \frac{1}{2} M V^2$$

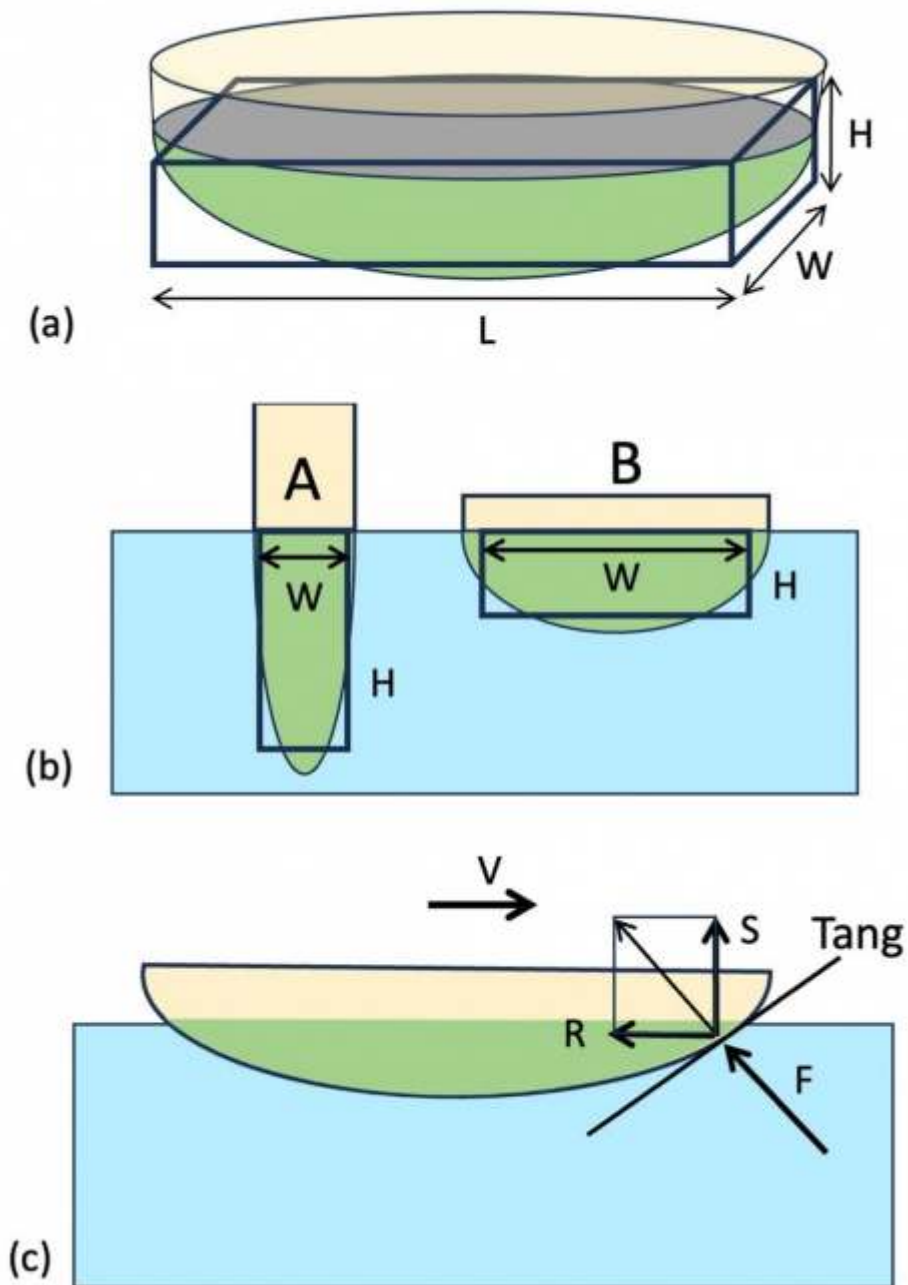
366 Essendo la velocità al quadrato, anche barchette leggere con massa di scafo modesta possono raggiungere elevate energie cinetiche con un aumento di velocità, che diventa la variabile fondamentale.

367 La velocità dipende da due fattori: i vogatori professionisti (numero e forza nella remata) e forze dissipative generate dalla resistenza dell'acqua in risposta alla forma dello scafo e al suo movimento: acqua spostata lateralmente e scia di vortici. In questo contesto è fondamentale la forma dello scafo (la sua idrodinamica).

368 È noto che in condizioni statiche il peso del vascello e del suo carico viene compensato dalla spinta d'Archimede, che corrisponde al volume di scafo immerso. Se per semplicità lo paragoniamo a un parallelepipedo considerando le tre dimensioni equivalenti (Fig. 49a), la parte immersa è il prodotto della lunghezza L per la larghezza W e per la profondità H di immersione sotto la linea di galleggiamento. Quando lo scafo è in movimento lo spostamento laterale dell'acqua dipende dalla sezione nella direzione di movimento, nell'esempio $W \times H$, dove il contributo di L sparisce. Questo porta a concludere che uno scafo aumentando la propria lunghezza L e riducendo la larghezza W (come la *firolera*) offrirà una resistenza minore al moto per cui potrà raggiungere velocità V maggiori con meno sforzo dei rematori.

Fig. 49 - Aspetti fisici riferiti a uno scafo e al suo moto





(a) Schematizzazione delle dimensioni equivalenti (lunghezza L , larghezza W e profondità di pescaggio H) della parte immersa dello scafo. (b) Diverso spostamento laterale dell'acqua causato da due vascelli a sezione diversa. Il vascello A è stretto (piccolo W) con grande pescaggio (H); B è largo (grande W) e con poco pescaggio (H). (c) Scomposizione della forza (F) di spinta dinamica su un fondo inclinato I ; R componente che resiste al moto; S componente che tende a sollevare la barca, $Tang$ la tangente alla curvatura del fondo della barca. Verde: parte immersa, sotto alla linea di galleggiamento

CC-BY-NC-SA4.0.

369 Nello schema in Fig. 49b, le due barche A e B hanno uguale sezione trasversale $W \times H$, ma A presenta una struttura verticale con W piccolo e H grande, mentre la barca B con W grande e H piccolo. A troverà bassa resistenza al moto, B più alta.

370 Naturalmente non si è entrati nel dettaglio dei vortici della scia creati in acqua dallo scafo in movimento, vortici che possono essere ridotti moltissimo dando allo scafo una forma dinamica tagliente sia nella parte a prua, dove deve aprire e spostare la massa d'acqua al suo avanzare, sia a poppa dove deve richiuderla man mano che la poppa abbandona la posizione precedente (Milne-Thomson 1996). Se lo scafo fosse molto lungo e sottile, adeguatamente acuminato a prua e poppa in modo da aprire e richiudere i filetti fluidi senza creare vortici (quindi in moto laminare e non turbolento), potrebbe avanzare senza generare forze dissipative, come dimostrò D'Alembert. In conclusione, la gondola lunga e stretta, con prua e poppa molto affusolate, si presenta come una barca leggera e capace di raggiungere grandi velocità con piccolo sforzo.

371 La gondola ha anche un ulteriore vantaggio: ha il fondo piatto che si accompagna fino a prua e a poppa.

Questo significa che la gondola, quando avanza a velocità sostenuta, affronta l'acqua con una superficie dolcemente inclinata come schematizzato in Fig. 49c. La forza F di

spinta dinamica che ogni punto della chiglia riceve dall'acqua si scompone in modo che la componente orizzontale R fa resistenza al moto, mentre la componente verticale S tende a sollevare la prua. Questo sollevamento diminuisce la profondità di pescaggio H, quindi la resistenza al moto e la barca tende a scivolare sull'acqua come un aliscafo.

373 Ricapitolando, lo scafo stretto e lungo (quindi una piccola sezione trasversale come la *fisolera* in Fig. 44b) non sposta troppa acqua al suo avanzare, il che riduce di molto la resistenza dell'acqua. Inoltre, aumentando la velocità il fondo si alza per effetto idrodinamico e la portanza sostituisce un po' di spinta di Archimede, col risultato di diminuire la resistenza. In sintesi, occorre barche strette e con buone prestazioni idrodinamiche per ridurre la resistenza dell'acqua, e a più remi per essere veloci e accumulare energia cinetica. Lo scafo della gondola presentava una soluzione eccellente, fornendo ottime prestazioni con l'impegno di poco personale.

7.5 Vantaggi della gondola per usi militari

374 Un grande vantaggio delle gondole fu quello di simmetrizzare, anche se non completamente, lo scafo, per poter muoversi rapidamente in avanti e indietro, infiltrarsi e sfilarsi, senza necessità di girare la barca. Questo dava la possibilità di addentrarsi in mezzo alla flotta nemica eseguendo manovre rapidissime, sfuggendo a ogni inseguimento.

375 Il fatto di avere una barca leggera col fondo piatto permetteva di navigare in acque molto basse, negli acquitrini e dove o quando i fiumi si trovavano in penuria d'acqua. In queste condizioni la flotta dei grandi vascelli rimaneva bloccata, mentre i piccoli legni permettevano attacchi o ritirate strategiche, trasporto di truppe, armi e sussistenza.

376 Nei casi disastrosi in cui la flotta da combattimento fu sgominata, come alla Polesella il 22 dicembre 1509, le galee non ebbero tempo di reagire e dovettero essere abbandonate in tutta fretta. Chi per salvarsi si buttò in acqua fu trascinato a fondo dal peso delle corazze in ferro. Si salvarono solo quelli che poterono montare sui legni sottili, sparpagliandosi per rendere il bersaglio meno facile, e fuggendo rapidamente: i Veneziani «furono sforzati abbandonarla, e *con le barche* al meglio che puotero, lasciando la maggior parte delle galee adietro». (Foresti 1540, pag. ccxxxviii).

7.6 Le immagini grafiche e la tutela del segreto militare

377 I vari editti dogali, prima del 1482, e poi quelli stringenti e ripetuti del 1509 obbligarono la popolazione a mobilitarsi e a partecipare alle azioni belliche, quindi trasformando la propria barca con l'aggiunta dei rostri. Non avere il rostro sarebbe apparsa come un'autodenuncia, un atto di diserzione o disfattismo punibile immediatamente con la pena capitale senza necessità di processi, secondo lo stile veneziano. Questo fa supporre che nel 1509 tutte le barche veneziane si adattarono e cambiarono aspetto.

378 Qui sorge un problema. La decade a cavallo tra il XV e il XVI secolo è ricca d'immagini della gondola nella vita civile veneziana. Poi le immagini scompaiono completamente, e nella seconda metà del 17 secolo appaiono dei disegni panoramici con delle gondole schematizzate, rappresentate con schizzi miniaturizzati della dimensione di una formica (come riportato in Camuffo 2022), per esempio Domenico Zanoni, detto Zanoi (1575). Solo a partire dalla fine XVI secolo riappaiono dipinti mostranti i rostri con tutta la loro impressionante realtà: Andrea Vicentino (1590; 1593); Leandro Bassano (1595) Girolamo Forabosco (1646); Joseph Heintz il giovane (1648); nelle stampe appaiono Cesare Vecellio (1590), Giacomo Franco (1610) e altri, sino alla fine del secolo. Nel contempo, appaiono alcune stampe di belle gondole ricciolute come quelle di Jost Amman (seconda metà XVI secolo), da parte di autori non veneziani.

379 Questo silenzio delle arti grafiche è facilmente spiegabile: il rostro costituiva un mezzo di offesa-difesa e quindi tutelato dall'obbligo di segreto militare da parte di tutti i cittadini. Chi avesse contravvenuto sarebbe stato immediatamente colpito da pena esemplare, tipo essere squartato pubblicamente in Piazza. Le gondole rappresentate da parte di autori stranieri sono puramente fantasiose per il semplice fatto che non le avevano mai viste, o se qualcuno avesse pubblicato un segreto veneziano sarebbe stato presto raggiunto da un sicario, che era un deterrente di uso molto efficace.



7.7 Le ‘*mezze gondole*’

381 Pur nelle piccole diversità esistenti tra barche dello stesso tipo, va ridimensionato il mito di gondole grandi e piccole chiamate ‘gondola *nana*’, o ‘*mezza gondola*’ introdotto da Rubin de Cervin (1956) e poi seguito da altri storici.

382 In effetti, nei documenti si trovano le “*mezze gondole*”, o “*gondole mozze*” o “*di mezza età*” ma con un significato diverso: erano così chiamate in senso riduttivo-dispregiativo, perché si trattava dello scafo o poco più, senza i ferri di prua e di poppa, senza il tettuccio in *felze*, tappeto e cuscini. Questo era il nome dato a gondole spoglie, adibite esclusivamente ai traghetti, ovvero usate per lavori umili o con modestia minimalista dai religiosi. Era anche il nome dato alle gondole malconce di seconda mano che avrebbero dovuto essere rimesse a punto (riarmate) cambiando i ferri e il baldacchino.

383 I ferri erano costosi da fare e da mantenere lucenti, e pericolosi per le loro punte acuminate. Questo spiega perché non fosse il caso di usarle nei lavori tipicamente privati o nei traghetti, dove un qualche passeggero distratto poteva farsi seriamente male. Una gondola senza ferri costava meno sia per il costo del ferro, sia per la manutenzione quotidiana, ed era indice di padroni povera gente, come i musicanti in Fig. 11a,b,c che si guadagnavano da vivere strimpellando per le serate al fresco o qualche altra occasione.

384 Sbandierare invece i rostri costituiva oggetto di vanto, come una medaglia attestante la partecipazione ad azioni belliche. Non avere i rostri poteva essere equivalente a sembrare un imbellè defilato, almeno per le persone di un certo rango. Un nobile con gondola mozza sarebbe stato etichettato come un cialtrone decaduto che non poteva sostenere la spesa dei ferri e della loro manutenzione, che era molto impegnativa in quanto in ambiente marino tendevano ad arrugginire e bisognava che un servitore li sfregasse quotidianamente e a lungo perché apparissero lucenti. Di tutto questo si trovano precise testimonianze.

«*Mozze rotte*. Così a Venezia si chiama una Gondola dismessa senza il ferro [*dolfin*] a prova [proua]». (Gozzi 1774).

«*Moza*. Guscio, gondola senza il copertino [*felze*]; senza il ferro davanti e ridotta vecchia, che rattoppata in qualche modo si fa servire come un battello». (Boerio 1829).

«Fino allora [1500] erano state neglette le barche da’ Veneziani, e i soli plebei adoperavano di quelle, aventi la forma stessa, di cui rimane un’idea come avanzo dell’antichità più rimota, nelle così dette “*mozze*”, perché senza coperto [*felze*] e senza ferro sul dinanzi, che diedero il nome al traghetto dei Scalzi, per San Simon Piccolo, presso all’Altanella, uno de’ più economici, [anche] se non eleganti traghetti». (Fontana 1855).

«Presso il N. U. [nobiluomo] Pietro Gradenigo conservasi da antiche pitture la figura del ponte di Rialto, quand’ ancora era di legno e coi cancelli. Sotto vi è un Nobile in Gondola ma essa non ha il Ferro come oggidì, ma come i *battelli*, ovvero come le Gondole da certe Famiglie Religiose adoperate, che per ciò alcuni appellano *Mezze Gondole*». (Gallicciolli 1795, Libro I, Cap. VIII).

«Tariffa per traghettare il Gran Canale da tutti i traghetti che sono qui sotto individualmente nominati. Dalla Stazione della Strada Ferrata a S. Simeone o viceversa con battello denominato *Moza*, Cent. 3». (Fontana 1847).

«Una gondola nuova con tutti i suoi accessori vale circa mille franchi. Non dura in buone condizioni più di sei o sette anni. Alla fine di quel periodo lo scafo varrà ottanta franchi. Uno scafo nuovo può essere acquistato per trecento franchi. I vecchi accessori, i cavalli marini o cavalli di ottone, la prua di acciaio o *ferro*, la cabina o *felze*, i cuscini e la tavola posteriore rivestita in pelle o *stramazetto*, possono essere sostituiti. Quando qualcuno vuole una gondola, inizierà acquistandone una *malconcia*, già *mezza passata in servizio*, o *da traghetto* o *di mezza età*. Ciò dovrebbe costare qualcosa come duecento franchi»⁵². (Addington-Symonds 1890).

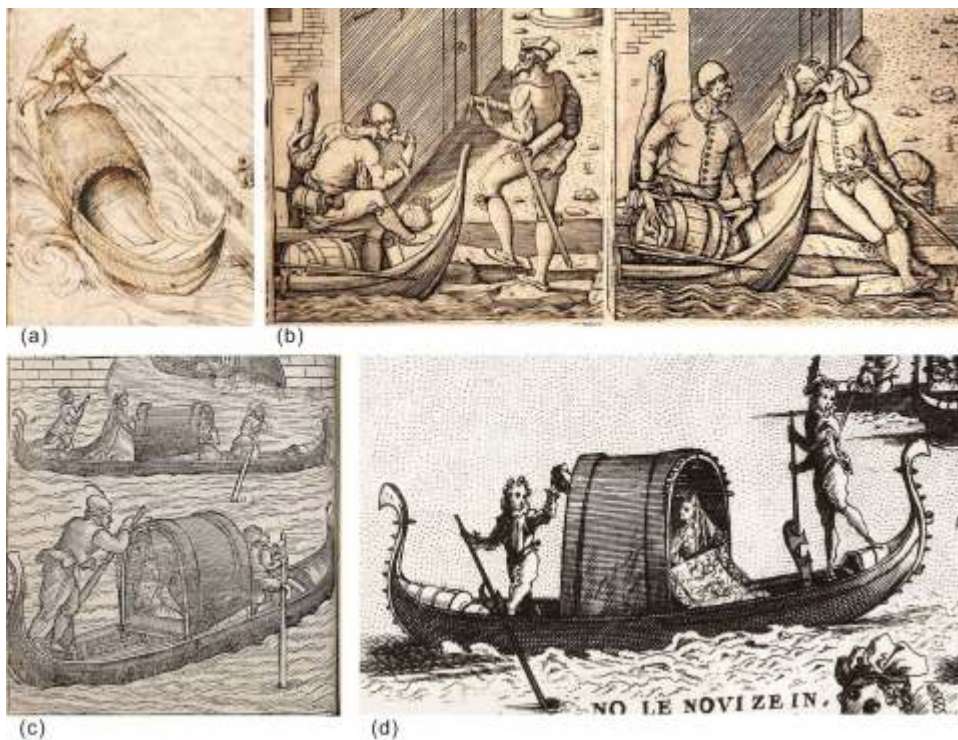
«Ora in 10 giorni si può fare una gondola e contemporaneamente se ne possono costruire due nello stesso cantiere (squero) e ripararne sei. Le gondole durano da 6 a 8 anni presso i particolari [i privati], e da 15 a 16 anni nei traghetti. Di solito il fornitore dà le gondole per 4 anni, ogni quadriennio cambia la *moza* (barca), ripara



385 Ai privati le gondole duravano metà tempo rispetto a quelle dei traghetti: non perché i privati le trattassero male, ma perché per onore di casato dovevano apparire sempre nuove fiammanti. Quando incominciavano ad essere vecchie o malconce venivano rivendute, mentre i traghetti potevano continuare ad usare degli scafi un po' scalcinati. Non è sorprendente che nell'uso popolare una barca malconcia cambiasse nome. Anche le galee, quando riportavano i segni inclementi della navigazione, venivano chiamate 'arsili' (vedi Appendice §12.3).

386 Un esempio di gondola senza ferri (Fig. 50a) usata per il trasporto di materiali (in questo caso ceramiche da una fabbrica a Venezia) è riportato in un manoscritto di Cipriano Piccolpasso (1557). A fianco un'altra gondola (Fig. 50b) in due momenti successivi, tratta dalle illustrazioni di un poemetto coevo, scritto dal veneziano Alessandro Caravia (1565), con fasi comico-romantiche di una serenata, seguita da uno spuntino inaffiato da vino abbondante. Dal punto di vista documentaristico, Piccolpasso e Caravia forniscono due rare immagini di gondola prima della fine del XVI secolo, e per di più senza ferri. Non è da escludere che proprio per questo motivo sia stato per loro possibile renderle pubbliche.

Fig. 50 - Confronto fra gondole "mozze" senza ferri e gondole con ferri



(a) Gondola senza ferri per il trasporto di materiale da un mulino per ceramiche (Piccolpasso 1557, Libro II, c. 38r) (b) Due scene conviviali con gondola senza ferri (Caravia, 1565). (c) Gondole normali con ferri rostrati nella presentazione pubblica delle spose (Vecellio 1590) (d) Lo stesso soggetto, 20 anni dopo. *Novize*: spose (Franco 1610).

(a) GC © Victoria and Albert Museum, Londra. (c) GC © Rijksmuseum, Amsterdam. (d) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

387 Per confronto si sono poste delle gondole con ferri rostrati, e col *felze* addobbato per la presentazione delle spose dopo le nozze. La Fig. 50c, opera di Cesare Vecellio (1590) che intagliò i disegni dei bozzetti fatti dal famoso fratello Tiziano, è di fine secolo, quando il segreto militare non era più necessario, e costituisce una delle prime immagini di gondola con i ferri rostrati esposti esplicitamente, benché a bassa risoluzione. È utile notare che il ferro in primo piano, in poppa alla prima gondola, mostra chiaramente gli spuntoni lunghi e appuntiti verso l'esterno, e corti e arrotondati verso l'interno, per non nuocere al gondoliere. Questo mostra chiaramente che il lato interno e quello esterno avevano deliberatamente finalità diverse. La Fig. 50d, posteriore di 20 anni, è opera di Giacomo Franco (1610) e fa parte di una raccolta di molte immagini: in tutte si vedono dettagliatamente le gondole con ferri rostrati, a alta risoluzione, e con numero di spuntoni generalmente diverso tra gondola e gondola, e anche tra prua e poppa.

388 Confrontando le gondole senza ferri con quelle rostrate, si nota che il pianale di *coperta* di prua in Piccolpasso (Fig. 50a) è di tipo arcaico, piatto, come nella vocazione di Andrea e Pietro dipinta da Giusto de' Menabuoi nel Battistero di Padova. Costruire il pianale piatto anziché arcuato è più semplice e meno costoso, ma non si può dire se questa sia una



svista di Piccolpasso, o un'economia del committente. Tuttavia, la forma dello scafo è come in Vecellio e Franco. In Caravia (Fig. 50b) è visibile solo la parte prodiera, con la *coperta* leggermente arcuata, e lo scafo del tutto simile a quello di Vecellio e Franco. In conclusione, a parte qualche piccolo dettaglio, le gondole di Piccolpasso e di Caravia sono esempi di gondola povera, barchetta per pacifico uso quotidiano a Venezia, semplicemente senza ferri. Questo è quanto si può concludere da fonti veneziane, o fonti che ebbero uno stretto contatto con Venezia.

389 Parallelamente, esistono varie opere create da non veneziani che rappresentano le gondole, e ben si prestano da confronto per un'analisi critica per stabilire quanto sia possibile fidarsi di queste immagini: se e quanto integrano le nostre conoscenze, o se possono portare a conclusioni inesatte.

390 Il primo esempio (Fig. 51) è un bozzetto molto intrigante, di autore sconosciuto ma considerato di scuola italiana, forse per il cartiglio in italiano. Si tratta di una stampa xilografica acquarellata a mano, datato 1551-1650. La gondola è un po' fuori tempo, in quanto di rifà al modello quattrocentesco, tipo Bellini, Carpaccio o simili. A parte la data, ci sono alcuni dettagli che non quadrano. Innanzitutto lo scafo è troppo lungo. Il rematore pone alcuni problemi: è in posizione più avanzata rispetto alla *forcola*, ma questo potrebbe giustificarsi con imperizia prospettica. Curioso il fatto che il giovane gondoliere non è bruno, come i veneziani, ma biondo. Il cartiglio, scritto folcloricamente o da persona poco istruita, è singolare in quanto recita: «*evvogo• cenca• bareta• in• testa• pel• caldo• che• molesta / FLF*» che significa: vogo senza berretto in testa per il caldo che dà molestia. Solo che la '*bareta*' è un copricapo di lana, cotone grosso o di feltro, adatto per l'inverno ma non per l'estate. D'estate però è necessario un copricapo leggero di tela o impagliato, come si usa ancora oggi. Andare d'estate a testa nuda al sole della laguna, con la luce sugli occhi, cui si aggiunge il riverbero della luce riflessa dall'acqua, è molto irrealistico.

Fig. 51 – Confronto con gondole di autore non veneziano



Autore ignoto, supposta scuola italiana. 1551-1650. (Opera derivata dalla raccolta del Duca di Brunswick, inv. 27.2 Geom. 2o, fol. 2°),

GC © Herzog Anton Ulrich Bibliothek, Wolfenbüttel. CC-BY-NC-SA4.0.

391 Il secondo esempio (Fig. 52) si presenta molto più seriamente. Il titolo è in latino, francese e tedesco e illustra il modo di andare a Venezia in gondola. Questo è meglio datato, 1580-90, di autore ignoto di scuola francese. La grafica è realizzata con cura, da un incisore esperto. La forma generale della gondola, se vista da lontano, è credibile. Vi sono però alcuni problemi. Non sono disegnate le coperte triangolari di prua e di poppa. I due vogatori sono entrambi all'interno dello scafo. Come nel caso precedente, i vogatori sono in posizione più avanzata rispetto alla *forcola*, e per quanto possano essere bravi contorsionisti non possono vogare con la *forcola* dietro alla schiena. La loro posizione è l'uno di fronte all'altro, così rimangono l'uno contro l'altro, rendendo impossibile poter muovere la barca. Da ultimo, al posto dei chiodi dei due ferri si vedono delle sferette. Questi dettagli un po' comici sono molto importanti perché fanno capire che l'autore di



fatto non ha mai visto una gondola e si basa su racconti o schizzi di terzi. E questo ci mette anche in guardia dal fondare le ricostruzioni da fonti che non siano di testimoni diretti.

Fig. 52 – Confronto con gondole di autore non veneziano



Autore ignoto di scuola francese, tagliati i bordi. 1580-90. (Inv. 39.1 Geom. 2° (3-9)).

GC © Herzog Anton Ulrich Bibliothek, Wolfenbüttel. CC-BY-NC-SA4.0.

392

L'esempio successivo (Fig. 53) è di scuola olandese, Romeyn de Hooghe disegnatore e Johann David Zunner incisore, datato 1699. Si riferisce allo sposalizio del mare che il Doge Antonio Priuli fece nel 1618, probabilmente quello rappresentato in Fig. 30d, o comunque simile a quello. Trattandosi di 80 anni dopo, è improbabile che l'autore sia stato testimone diretto. Tutto l'insieme è una grande scenografia teatrale molto barocca, dove la prua e la poppa sembrano dei musi d'elefante con la proboscide alzata e leggermente ricurva, con l'estremità un po' arricciata, oppure quelle in lontananza dei dragoni vichinghi. I baldacchini a volte sono a U e a volte sono quadrati, e questo potrebbe essere possibile nelle grandi feste. Quello che non quadra è la loro dimensione che nasconde completamente la vista al rematore di poppa, che ha il governo della barca, ed è obbligato a procedere alla cieca.

Fig. 53 – Confronto con gondole di autore non veneziano



Sposalizio del mare. Scuola olandese, Romeyn de Hooghe disegnatore e Johann David Zunner incisore, 1699. (Inv. Graph. Res. C: 145.25).

GC © Herzog Anton Ulrich Bibliothek, Wolfenbüttel. CC-BY-NC-SA4.0.



L'ultimo esempio (Fig. 54) riporta due di sei riquadri del tutto analoghi con gondole disegnate da Jost Amman, intagliatore svizzero di lingua tedesca, attivo nella seconda

metà XVI secolo (Fig. 50e). C'è molta cura per il dettaglio, specie nella copertura del felze, ma questo non segue la realtà dello scafo e soprattutto dei ferri. Non solo i ferri sono sostituiti da spirali, ma anche le forcole della gondola nel secondo riquadro hanno i morsi da parti opposte, per cui i rematori vogherebbero l'uno contro l'altro. Amman non vide mai gondole e in qualche modo si basò sul racconto di viaggiatori o mercenari.

Fig. 54 – Confronto con gondole di autore non veneziano



Due riquadri con gondole terminanti in spirali fantasiose. Jost Amman, seconda metà XVI secolo.

GC © Paris Musées, Petit Palais, Musée des Beaux-Arts de la Ville de Paris. CC-BY-NC-SA4.0

394 Va ribadito che nel periodo critico del XVI secolo nessuno poteva permettersi di divulgare segreti veneziani perché i sicari della *Serenissima* colpivano anche all'estero, come avvenne a Parigi per la fabbricazione degli specchi coordinata da Colbert (Melchior-Bonnet 2002). Come si è visto in Fig. 30c,d, nel 1585 Pozzoserrato e l'incisore Justus Sadeler specificarono bene in calce al disegno che avevano l'approvazione (*con privilegio*) dell'Illustrissimo Senato. In mancanza di informazioni migliori, o per prudenza, Amman se la cavò disegnando ferri terminanti in ricci fantasiosi spiraleggianti lisci o ghierati, senza punte: un esempio storicamente fuorviante che in buona fede fu seguito anche da altri intagliatori stranieri.

395 Quanto visto sinora non significa che tutti gli autori stranieri siano da ignorare, perché molti vennero a Venezia, osservarono e riprodussero con precisione quello che videro. La regola generale è che bisogna sempre stare molto attenti, e fare dei test di accuratezza, per esempio guardando la consistenza con i palazzi rappresentati nello sfondo.

8. Le battaglie fluviali contro Ferrara

8.1 L'organizzazione a Venezia

396 Come inevitabile, la guerra fu crudele e aspra da entrambe le parti, e da entrambe si solleticò la cupidigia dei sudditi più avventurieri, i quali si comportarono di conseguenza, con ogni efferatezza, non diversamente dalle truppe composte prevalentemente da mercenari. I volontari privati Veneziani che partecipavano ufficialmente alle razzie venivano indicati come 'vinturini', 'vinturieri' (avventurieri), 'a l'avadagno' (a guadagno) o quelli che andavano 'al sacho' (al saccheggio) per distinguerli dai coscritti, o dai marinai arsenalotti o galeotti⁵³, o dai mercenari, ed erano i costituenti della 'flotta menuda' (la flotta minuta), o 'infima' che dir si voglia.

397 Di seguito si riportano alcune fonti di origine veneziana ma anche dall'area nemica, in cui si mette in evidenza l'importanza che ebbe la flotta minore (composta da 'barche e barchette', gondole e altri piccoli legni da pesca o da trasporto) nelle guerre fluviali che funestarono questi secoli. L'insieme del quadro che si ottiene permette di capire quanto fosse vitale disporre di piccoli legni efficienti per tutte le azioni di supporto e per quelle belliche, e che uso intensivo se ne fece.

398 Allo scopo sono interessanti sia le notizie sul campo, sia le attività frenetiche in Arsenale. Può essere utile sottolineare che l'Arsenale era sotto il diretto controllo del Consiglio dei X e quanto avveniva all'interno era considerato segreto militare. L'Arsenale costruiva e riarmava (revisionava e metteva a punto) i vascelli, specie dopo che questi erano malconci dopo la navigazione, per il mare o per scaramucce con pirati o nemici. Il



riarmo di un vascello includeva il controllo e sostituzione di cordami, vele, e ogni accessorio. Queste operazioni erano così importanti che una *Galea* dopo la risistemazione cambiava nome e si chiamava *Arsil* (Sanuto, *Diarii*, Libro XXV, c. 323*).

L'Arsenale era una grande fabbrica che risolveva o tamponava tutte le necessità pubbliche, supplendo anche ai fabbisogni delle barche private delle Contrade (i villaggi delle isole lagunari e la costa), riparandole in fretta o mettendole a punto (*'con gran presteza'* ovvero *'conzandole a furia'*) per ottenere un'efficiente Armata fluviale, come mostrano vari passi con lo stile stenografico e talvolta un po' ingarbugliato di Sanuto:

3 aprile 1509. «Item, in l'arsenal si fanno [...] <i>barbote over ganzare</i> per mandar im Po, et si lavorano a furia». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.30).	3 aprile 1509. Altro punto. In Arsenale si stanno facendo [...] <i>barbote</i> ovvero <i>ganzare</i> ⁵⁴ per mandarle sul Po, e si lavorano molto alacrememente.
--	--

24 aprile 1509. «Item, fo ordinato a sier Sabastian Moro, capetanio electo di l'armada im Po, o in l'Adexe, qual era in hordine, con la <i>fusta</i> compita in l'arsenal, manchava ussir, et le <i>barche di San Nicolò et contrade</i> , fate conzar a furia in l'arsenal, li <i>redegarda barbote</i> e altro, con le artilarie, ita che <i>era una bona e grossa armada per aqua dolce</i> ». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.55).	24 aprile 1509. Altro punto. Secondo l'ordine, fu ordinato a ser Sebastiano Moro, nominato Comandante dell'armata sul Po, o sull'Adige, che doveva uscire con la <i>fusta</i> costruita in Arsenale e con le barche di San Nicolò e delle altre contrade lagunari, che erano state fatte sistemare in fretta all'arsenale, con le <i>barbote</i> per la retroguardia e quant'altro, con le artiglierie, per cui era una buona e grossa armata fluviale.
---	---

«Sono expedite molte barche di <i>peota armade et conze</i> in l'arsenal, verso Ravenna, altre in l'Adexe, per far uno effeto, qual dirò di soto, capo homeni maritimi». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.57).	Molte <i>peote</i> riparate e messe a punto in Arsenale sono state spedite verso Ravenna, altre in Adige, per far un'azione, che spiegherò dopo, sotto il comando dell'Armata di mare.
--	--

17 maggio 1509. «Fu posto, per tutti i savij di colegio, armar al numero di 50 galie, parte in questa terra, parte in Dalmatia, e parte im Puja. Presa». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.135).	17 maggio 1509. Fu proposto da parte di tutti i Savi del Collegio dei X di armare 50 galee, [di cui tenere] parte in questa terra, parte in Dalmazia, e parte in Puglia. Fu approvato.
---	--

<p>«A dì 16 [luglio 1509], luni [lunedì]....</p> <p>Et fo ordinato secretissime, per colegio, a sier Francesco da Canal, podestà di Torzello, sier Piero Morexini, quondam sier Francesco, di Zara, podestà di Muran, dovesseno ozi vegnir da poi disnar a l'arsenal <i>con quante barche di le contrade i poteano haver</i>, a homeni 8 per barcha.</p> <p>Item, ordinato etiam barche di Chioza e di Malamocco e di San Nicolò, grosse, bon numero. Item, li patroni a l'arsenal facesseno redur ozi poi disnar tutte le maistranze di la caxa in l'arsenal, e con le ditte andasse, a hore 22 si partiseno, sier Nicolò Pasqualigo, patron a l'arsenal, a la volta di Padoa; et scritto a sier Sabastian Moro, capitano, era con barche a Loredo, intrasse im Brenta vechia, a la volta di Bovolenta, et sier Anzolo Foscarini, à da far a Bovolenta, andasse etiam lui con <i>barche armade</i> a quella volta e havesse Piove di Sacho...</p> <p>Et acciò padoani non sapeseno questo arsalto, fo mandato in questa matina capitaniij dil consejo di X, con do barche per uno, a la volta di Liza Fusina, era Nicolò Negro, Verzo</p>	<p>16 luglio 1509. Nella riunione del Collegio, fu ordinato in grandissimo segreto, a ser Francesco da Canal, podestà di Torzello, a ser Piero Morosini, di fu ser Francesco, di Zara, podestà di Murano, che dovevano venire oggi dopo pranzo in Arsenale con tutte le barche delle isole e dei villaggi costieri in laguna che potevano trovare, equipaggiate con 8 uomini per barca.</p> <p>Ancora, fu dato ordine anche per barche di Chioggia, di Malamocco e di San Nicolò, che fossero grandi e numerose. Ancora, che i Provveditori dell'arsenale⁵⁵ facessero riunire oggi dopopranzo tutte le maistranze dell'arsenale, e con le suddette andassero alle ore 18 solari e di lì partisse ser Nicolò Pasqualigo, Provveditore all'arsenale, alla volta di Padova. Fu mandato l'ordine scritto al Comandante ser Sebastiano Moro, che si trovava con barche a Loreo, di entrare nel vecchio alveo della Brenta verso Bovolenta, e a ser Angelo Foscarini, di andare anche lui con le <i>barche armate</i> verso Bovolenta, e conquistare Piove di Sacco...</p> <p>Perché i Padovani non venissero a sapere di questa spedizione, questa mattina il Consiglio dei X mandò i Comandanti con due barche ciascuno: alla volta di Lizza Fusina era Nicolò Verzo⁵⁶ Comandante; e alla</p>
---	--



capitano; et a la volta di Mestre era uno altro capitano, pur dil dito consejo di X. Li qual capitani non lassava passar niuna barcha ozi, sia chi se voja, e zenthilomeni, e altri, acciò la fama non andasse di questo a Padoa, ma ben barche veniva di Padoa e di Mestre lassava passar». (Sanuto, *Diarii*, Libro VIII, c.243*).

volta di Mestre era un altro Comandante, sempre del Consiglio dei X. Questi Comandanti oggi non lasciavano passare nessuna barca, di chiunque fosse, compresi nobili o altri, perché questa notizia non arrivasse a Padova. Invece, al contrario, lasciavano passare quelle che venivano da Padova e Mestre.

«Et cussi, a hore zercha 22, di l'arsenal *le barche di le contrade, auto le so arme, curazine, spade, meze teste*⁵⁷ *et partesane a molti*, si partino, et cridando: Marco! Marco! Andono parte a la volta di Liza Fusina, parte in Resta d' Ajo, parte verso Brenta vecchia. Etiam sier Nicolò Pasqualigo, patron a l'arsenal, in barcha di Padoa, con il trombeta. Col qual vidi sier Anzolo da Leze, quondam sier Antonio, armat, perché fui a Liza Fusina fin tardi a *veder tragetar le barche*. Et *tute le barche* di Padoa erano qui, licet poche vi fusse, perché padoani non lassavano vegnir e barche di Treviso, charge di maistranze di l'arsenal e altri venetiani armati, andavano verso Padoa, cridando: Marco! Marco! E con gran vigoria; e cussi tutta questa notte *andòno barche suso per Brenta*». (Sanuto, *Diarii*, Libro VIII, c.244).

Così, circa alle ore 18 solari, le barche delle contrade, dopo aver avuto dall'*Arsenale* le armi di cui avevano bisogno, come corazzine leggere, spade, elmi a volto scoperto e alabarde per molti, partirono gridando: San Marco! San Marco! Di queste una parte andò a Lizza Fusina, parte in Resta de Ajo, parte verso Brenta vecchia. Anche ser Nicolò Pasqualigo, Provveditore all'*Arsenale*, andò con la barca di Padova, assieme al trombettiere. Così vidi ser Angelo da Lecce, del fu ser Antonio, armato, perché rimasi fino a tarda ora a Lizza Fusina per vedere le barche che passavano. E tutte le barche di Padova erano qui, per quanto in numero minore, perché i Padoani non lasciavano passare. [inoltre c'erano le] barche di Treviso, cariche delle maestranze dell'*Arsenale* e altri Veneziani armati, [che] andavano verso Padova, gridando: San Marco! San Marco! E con gran vigore. Pertanto per tutta la notte le barche andarono su, risalendo la Brenta.

17 luglio 1509. «Ma da la banda dil Portello, dove questa notte *erano andati molte barche*, si di le contrade, con li podesta di Torzello et Muran, et sier Nicolò Pasqualigo, patron a l'arsenal, con tutte le maistranze di l'arsenal; item, *altre barche gran numero*, et *molte andate a l'avadagno*, perché *la fama fo di darla a sacho*. Et etiam andò sier Sabastian Bernardo, quondam sier Hironimo, con 200 homeni armati, e lui armato, qual à da far a Strà.

Item, di le Gambarare *veneno zercha 700 homeni villani, armati*, con sier Filippo Paruta, quondam sier Nicolò, à da far li, di hordine di la Signoria nostra, et con quel Nicolò Gallo, capo di diti villani». (Sanuto, *Diarii*, Libro VIII, c.245).

17 luglio 1509. Dalla parte del Portello [porto fluviale di Padova], dove questa notte *erano andate molte barche* delle contrade, con i podestà di Torcello e Murano, e ser Nicolò Pasqualigo, Provveditore all'*Arsenale*, con tutto il personale dell'*Arsenale*. Inoltre [c'erano] *altre barche in gran numero; la maggior parte erano andate a far razzie perché si era sparsa la voce di andare a razziare*. Inoltre andò ser Sebastiano Bernardo di fu ser Girolamo, con 200 uomini armati, e anche lui armato, impegnato a Strà.

Ancora, dalla campagna delle Gambarare vennero circa 700 uomini, *armati*, guidati da ser Filippo Paruta, di fu ser Nicolò, a dare supporto per ordine della Signoria nostra, assieme a quel Nicolò Gallo, capo dei summenzionati contadini.

17 luglio 1509. «Ozi le *barche di Padoa in gran numero* comenzò andar a Veniexia, charge di butini fatti, in casse, in forzieri et a refuso, di ogni qualità di cosse; et fo ditto, il sacho fato im Padoa, senza il conta', che fo fato per assa' summa di ducati di animali di cittadini, fo quello di Padoa per più di ducati 150 milia. Il formento valeva soldi 8 il *ster* padoam, ch'è soldi 24 il *ster* venitian, tolto di butin.

Et *le barche portava una bandiera di San Marco*, che prima non poteva venir, per li devedi, senza mandato». (Sanuto, *Diarii*, Libro VIII, c.248).

17 luglio 1509. Oggi cominciarono ad andare a Venezia *le barche di Padova in gran numero*, cariche del bottino preso, di ogni genere, [messo] in casse, forzieri o sfuso. E si diceva che il sacco fatto nel territorio Padovano [Bovolenta e Piove di Sacco], tralasciando il cospicuo valore degli animali razzati ai cittadini, fu quello di Padova per più di 150,000 ducati. Il frumento preso come razzia valeva 8 soldi per stajo padovano [28,98 litri], ovvero 24 soldi per stajo veneziano [83,31 litri]

E *le barche andavano ufficialmente sotto la bandiera di Venezia*, mentre prima non potevano passare per i divieti per chi era senza permesso.



21 luglio 1509. «Et a hore 24 gionseno qui zercha 60 fanti todeschi, presi a Seravalle, <i>menati in barche</i> con bandiruole di San Marco, e con alcuni stratioti; sono lhorò presoni». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.259).	21 luglio 1509. Al tramonto (ore 20 solari) arrivarono circa 60 fanti tedeschi, catturati a Serravalle, <i>portati in barche con la bandiera di San Marco</i> , e con alcuni soldati loro prigionieri.
--	--

27 luglio 1509. «Fu posto, per li savij, scriver a sier Hironimo Contarini, provedador di l'armada, ch'è in Dalmatia, debbi venir con 4 galie a Chioza, e si mandi la fusta al capitano, sier Sabastian Moro, è a Bovolenta, e si <i>armi barche</i> , e bisognando <i>vadi im Po</i> . Fu presa». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.265).	27 luglio 1509. I Savi proposero di scrivere a ser Girolamo Contarini, Provveditore dell'Armata [del Mare], che [attualmente] si trova in Dalmazia, con l'ordine di andare con 4 galee a Chioggia, e di mandare la fusta al Comandante, ser Sebastiano Moro, che si trova a Bovolenta, e si <i>armino</i> [altre] <i>barche</i> , che in caso di necessità vadano sul Po. Fu deciso così.
---	---

«Adì 17 agosto 1509. Et è da saper, in l'arsenal si lavorava <i>barbote</i> et.. con <i>gran presteza</i> per Po e per l'Adexe numero 40». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro IX, c.50).	17 agosto 1509. Va detto che in Arsenale si stanno fabbricando 40 <i>barbote</i> e... con <i>gran celerità</i> per il Po e per l'Adige.
--	---

24 ottobre 1509 «In questo zorno, sono comenzà a lavorar <i>barbote e brigantini in l'arsenal con furia</i> per l'impresa di Ferrara, videlicet per Colegio fo ordinato e doman se comenzerà. Et vene una <i>galia sotil</i> soto sier Michiel Grego di Candia, qual era con il proveditor di l'armada a Chioza, et per esser vechia e innavegabile, vene a cambiar <i>galia</i> . Et auta, subito ritornò a Chioza etc.» (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.143).	24 ottobre 1509. Oggi in Arsenale sono cominciati in fretta i lavori delle <i>barbote e brigantini</i> per l'impresa di Ferrara; più esattamente fu ordinato dal Collegio dei X e domani si comincerà. È arrivata una <i>galea sottile</i> al comando di ser Michele Grego di Candia, che si trovava con il Provveditore dell'Armata a Chioggia. Poiché era vecchia e non più sicura alla navigazione venne per cambiarla con un'altra galea. Et avutala, subito ritornò a Chioggia etc.
--	--

«Dil mexe di Novembrio 1509. A di primo, fo el zorno de Ogni Santi... Da poi, Colegio si reduse per lezer lettere etc. È da saper, in questa matina sier Marco Antonio Contarini electo capitano in Po, messe bancho a l'armamento per armar <i>barbote</i> et altri navilii si prepara in l'arsenal, et la sua <i>fusta</i> ; et il Colegio, consultato è mal meter bancho publice, <i>licet</i> desse fama andar a l'impresa sotto Trieste, <i>tamen</i> fo consultato meglio esser levar bancho et non far altro, alento si perderia li danari, perché è lettere dil zeneral di Istria... che poi vegnerà con l'armada a Chioza. Sichè, dito capitano di Po levò man et non andò più fazando altro». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.148*).	Novembre 1509. Il primo fu Ognissanti... Dopo, si riuni il Collegio dei X per leggere le lettere. Va detto che questa mattina ser Marco Antonio Contarini, Comandante eletto [per le azioni sul] Po, aprì un credito pubblico per l'armamento dei vascelli che si stanno preparando in Arsenale: <i>barbote</i> e altri vascelli, compresa la sua <i>fusta</i> . Il Collegio, dopo discussione concluse che è male aprire un banco di credito pubblico, ma che era invece conveniente che si desse notizia in modo da far sembrare che l'impresa riguardasse Trieste. Pertanto fu deciso di evitare il banco di credito e lasciar perdere, altrimenti si perderebbero i denari, perché ci sono le lettere del Comandante Generale in Istria... che poi verrà con l'Armata a Chioggia. Al che, il summenzionato Comandante del Po lasciò perdere e andò via senza altro aggiungere.
---	--

«2 Novembrio 1509. Noto. In l'arsenal si lavora <i>barbote e ganzaruoli a furia</i> , videlicet 3 <i>fuste</i> , una per il capitano, l'altra per do patroni popolari Lucha Boycho e Andrea di la Janina». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro VIII, c.149).	2 novembre 1509. Annoto [nel Diario]. Nell'Arsenale si armano <i>barbote e ganzaruoli</i> lavorando in grande fretta, e anche 3 <i>fuste</i> , una per il Comandante, e le altre due per due capi delle contrade Lucha Boycho e Andrea da Joannina.
---	---

Le fonti coeve non amano entrare troppo nel dettaglio di come si comportarono in campo le barchette, forse per due motivi: (i) gli storici del tempo considerarono questi aspetti di pertinenza privata, degli avventurieri che andavano a razzare, sintetizzabile in “fatti loro!” (ii) la vicenda della guerra fluviale si concluse male per Venezia, con la disfatta di Polesella, citata anche da Ludovico Ariosto (1516; 1558)

*«Ebbe lungo spettacolo il fedele
vostro popul la notte e 'l dì che stette,
come in teatro, l'inimiche vele
mirando in Po tra ferro e fuoco astrette.
Che gridi udir si possano e querele,
ch'onde veder di sangue umano infette,
per quanti modi in tal pugna si muora,
vedeste, e a molti il dimostraste allora.* (Ariosto, *Orlando Furioso*, canto 40, 2, vv. 1-8)

I Veneziani preferirono sorvolare e non parlarne troppo, un po' per orgoglio e un po' per non essere accusati di disfattismo. Questo almeno nelle fonti ufficiali veneziane, ma anche gli storiografi non veneziani preferirono essere prudenti, in quanto scrissero le loro opere dopo i fatti, ritornati alla pace e non era il caso di creare incidenti diplomatici. Le notizie vere, in tutta la loro immediatezza e crudezza, trapelano invece dai documenti riservati, primo fra tutti Sanuto. In questa sezione viene riportato il materiale relativo a quei fatti, sia da fonti ufficiali, veneziane e non, sia dai documenti privati.

Anno 1482. «Trasportavan per mare a quella Terra altro grano similmente comperato nel Veneziano, quando si videro *inseguiti da barche venete* su per la foce di Volana [una delle foci nel delta del Po] fino al Vaccolino». (Frizzi 1848, pag. 122).

maggio 1483. «Ma l'armata, che fu mandata pel Po, parte per l'Adige, e molti che spontanei coi proprii danari armavano barche misero a foco e fiamma il paese del duca di Ferrara, altri per ajutar la patria, ed altri per il guadagno. Fra quelli andò Pietro Sanuto di Domenico figlio il qual armò alcune barche facendo danno al territorio, vicino a Legnago». (Sanuto, *Commentarii*, Libro I, pag.13).

Addi 27 di maggio 1483. «Avvenne, che Angelo Miani poco dopo fece una incursione con la gente delle sue barche armate nel territorio nimico vicino a Ravenna, dove effettuò grandi prede, e mentre queste voleano dividere fra loro, essendo negligenti alli pericoli, dai villani, che pel rumore eransi riuniti insieme, furono assaltati, e la preda recuperata; alcune case di pastori vicine a Santo Alberto abbruciarono, e ai loro luoghi subito ritornarono». (Sanuto, *Commentarii*, Libro I, pag. 20).

Anno 1483. «Ma li nostri, non curandosi di questo, facevan soldati, e fantarie, galeotti, balestrieri, e barche mandavano all'armata nel Po..... Onde quelli di Comacchio per rimaner sotto San Marco, vedendo esser senza custodia [protezione], dimandarono che fosse loro mandato qualche Patrizio, acciò quel loco difendesse, e per il Consiglio dei X. fu mandato Pietro Marcello da san Procolo con duecento barchette». (Sanuto, *Commentarii*, Libro I, pag. 21).

Anno 1509. «La flotta del Po era composta di 18 galee, di 2 galeoni, e di circa 300 altri legni minori, e portava 5000 combattenti per la maggior parte Schiavoni [Slavi], sotto il comando del Nob. [Nobiluomo] Angelo Trivigiano. Entrò ai 22 di novembre nel ramo del Po detto delle Fornaci, e salendo fino a Corbola, ed alle Papozze, ivi pose a terra una parte delle truppe, le quali si diedero tosto a corseggiare ed incendiare il paese». (Frizzi 1848).

Anno 1509. «Nascevano frattanto frequenti scaramucce con vicendevole fortuna. Ma veduto il poco profitto, che di quà traevano, i Veneziani, spedirono sopra 150 barche piccole molta soldatesca guidata dal Nob[iluomo] Marco Antonio Contarino a Comacchio, e nel dì 4 dicembre presero e saccheggiarono quella città non men che le saline ducali». (Frizzi 1848).

«Anno 1509. A far temeraria l'implicarsi in nuove imprese, [il Senato veneziano] haveva deliberato mandare potente per il fiume del Po contra 'l Duca di Ferrara, mossi non tanto dalla utilità delle cose presenti, quanto dallo sdegno, che incredibile havevano conceputo contra lui... Aggiugnevasi la memoria che le sue genti nella ricuperatione del Pulesine concitate da odio estremo contra 'l nome Vinitiano, havevano daneggiato eccessivamente i beni de gentilhuomini, incrudelendo etiandio contra gli edificij con incendij con rovine : però fu diterminato [perciò fu deciso] che l'armata loro guidata da Angelo Trivisano, nella quale furono diciassette galee sottili con numero grandissimo di legni minori, & bene provista d'huomini atti alla guerra andasse verso Ferrara; la qual'armata entrata nel Po per la bocca delle Fornaci, &



abbruciata Corbola, & altre ville [villaggi] vicine al Po, andò predando tutto il paese infino al Lago Scuro: dal quale luogo i cavalli leggieri che per terra l'accompagnavano scorsono [fecero scorrerie] per infino a Ficheruolo, palazzo più presto [piuttosto] che fortezza, famoso per la lunga oppugnatione di Ruberto da San Severino Capitano de Vinitiani nella guerra contra Hercole padre d'Alfonso... Perche l'armata stesse più sicura, cominciò il Trivisano a fabricare due bastioni con grandissima celerita in su la riva del Po, l'uno dalla parte di Ferrara, l'altro su la ripa opposta, gittando similmente un ponte in su le navi, per il quale si potesse dall'armata soccorrere il bastione, che si fabricava verso Ferrara; la perfettione del quale per impedire il Duca [che fu costruito per dare intralcio al Duca], ma con consiglio forse piu animoso, che prudente, raccolti quanto piu giovani potette della citta, & i soldati che continuamente concorrevano a gli stipendij suoi [e i mercenari che andavano al suo servizio], mandò all'improvviso ad assaltarlo: ma quelli che erano nel bastione, soccorsi dall'armata usciti fuora a combattere li cominciaro a mettere in fuga». (Guicciardini 1567, Libro VIII, Cap. V).

«Messer Angelo in quel mezzo Capitan dell'armata, superato per buono spatio il Pò con le galee, predava l'una ripa & l'altra & i luoghi alle ripe vicini. *Da ogni parte si portavano prede all'armata; & quello, che via portar non si potea, si guastava & corrompea* [quel che non si poteva rubare veniva distrutto]. Gli edificii & le ville [villaggi], delle quali era in quei fini [in quel territorio] grande & honorato numero, *d'ognintorno s'ardevano*. Il che poscia, che intese il Senato; egli scrisse a Messer Angelo, non esser ben fatto, che le case a fuoco si ponessero. Quali prede egli volesse & di qualunque luogo le trahesse: ma dallo ardere le ville & gli edificii si guardasse. Benche il grande guastamento già fattovi, molto meno utili rendesse dapoì quelle terre». (Bembo 1552, Libro IX, c. 133*).

«M. Angelo havendo superato il fiume & l'armata condotta a quel vico, che è lungi cinque miglia da Ferrara, *dove le barche, che vengono da Vinegia, arrivano*; i nimici con gran gente gli vennero incontro, & due galee delle quali l'una era la sua, dalla ripa con le artiglierie perforarono, & alcuni galeotti uccisero. Dalla qual necessità constretto M. Angelo: perche ivi a nimici nuocere quasi non si potea, perciò che l'argine anticamente fatto per lo crescer del fiume, gli diffendea sì che dalle galee con saette, o con i scoppietti, o con artiglierie essere percossi non poteano ; al vico della Polesella posto in quella ripa del Pò, verso Ro[v]ligo porta, ritornando, una fortezza ovvero bastione di terra nell'altra ripa del fiume totalmente fece: dalla quale i nimici, se venissero, ributtati fossero, sì che all'armata nuocere non potessero». (Bembo 1552, Libro IX, pag. 133*).

<p>«22 Novembrio 1509. Di Chioga. Si ave lettere di sier Vettor Foscarini podestà. Chome il zeneral era intrato con l'armada in Po a le Fornaxe, et erano assa' barche di le Contrade et sier Marco Antonio Contarini capitano di Po <i>con la sua armata et altre barche a l'avadagno</i>, vele 300 in zercha. Et questa nova fo dito questa sera in Rialto». (Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro IX, c. 170).</p>	<p>22 novembre 1509. Da Chioggia. Si sono lette le lettere di ser Vittore Foscarini podestà. Quando il generale entrò con l'armata in Po in località Fornaci. Vi erano <i>molte barche</i> fornite dalle varie Contrade⁵⁸ del territorio veneziano, e ser Marco Antonio Contarini Comandante del Po <i>con la sua armata e altre barche che andavano a raziare</i>, circa 300. E questa sera, al Consiglio che si teneva al Palazzo in Rialto, fu riferita questa notizia.</p>
---	---

<p>«22 Novembrio 1509. Questa note sono zonte <i>le barche armade</i> mandate da Venetia con <i>molte altre de vinturieri</i> de diversi luogi, et a hore 11 tuta la soprascrita armada si aviò a la volta de le Fornaxe». (Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro IX, c. 172).</p>	<p>22 novembre 1509. Questa notte sono giunte <i>le barche armate</i> Veneziane assieme a <i>molte altre di avventurieri</i> provenienti dal circondario e l'entroterra veneziano, e alle ore 3 ¼ ⁵⁹della notte tutta l'armata si avviò verso la Fornace.</p>
---	--

<p>«24 Novembrio 1509. Et che l'armata era levata di Corbola e vanno a la volta de la Peloxela <i>brusando et ruinando ogni cossa</i>. Item, quelli di Are hanno mandato dal zeneral a darsi e dimandar misericordia; et zà è stà mandà <i>alcune barche de li a brusar e ruinar ogni cossa</i>». (Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro IX, c. 173*).</p>	<p>24 novembre 1509. L'armata era partita da Corbola per andare verso la Polesella <i>bruciando e distruggendo tutto</i>. Ancora, quelli di Arre hanno inviato un'ambasciata al Generale per arrendersi e chiedere misericordia. E già sono state inviate <i>li alcune barche a bruciare e distruggere</i> ogni cosa.</p>
---	---

<p>«24 Novembrio 1509. E tutto vien messo a sacho;</p>	<p>24 novembre 1509. Tutto viene messo a saccheggio;</p>
--	--



le biave et vini se *brusano*, e si fa il mazor frachasso de animali del mondo; a tutti li molini se *tagliano le catene* che sono legati e se mandano a seconda a la volta de le Fornaxe; et *comenza a zonzer tanti vilani venturieri ch'è cossa da non creder*». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 174*).

si incendiano fieno e vigneti, e degli animali si fa il maggior scempio⁶⁰ del mondo; si tagliano le catene che tenevano ancorati i mulini galleggianti sul Po, che vengono trascinati dalla corrente verso località Fornaci. Cominciano ad arrivare *un gran numero di contadini avventurieri* che è incredibile.

«A dì 27 Novembrio 1509. È da saper, veniva assa' *barche in questi zorni carge di botini*, di formenti, legumi, porzi, lini, vini, galine, oche, vedelli e altre cosse; sichè tutto *el dì si vedeva barche carge venir, e ritornavano poi iterum suso a far butini*; sichè il ferarese è *stà molto danizato da' nostri*». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 178*).

27 novembre 1509. Bisogna premettere che in questi giorni arrivavano *molte barche cariche di bottino*: frumento, legumi, maiali, lini, vini, galline, oche, vitelli e altro. *Tutto il giorno si vedevano arrivare barche cariche, e poi tornare ancora indietro a razziare*, di modo che il ferrarese è stato molto danneggiato dai nostri;

«A dì 30 Novembrio 1509. Et essendo li inimici in quella scharamuza con nostri a le man, era bisogno meter alcuni homeni di le galie in terra, per il chè *fo comandà a le barche de venturini* che non se partiseno, ma atendesseno a far questo». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 181*).

30 novembre 1509. Essendo i nemici venuti alle mani in questa scaramuccia contro di noi, bisognava spostare a terra dei sodati dalle galee per rinforzo. Per questo motivo *fu ordinato alle barche degli avventurieri* che non partisero, ma che restassero a supporto di questa azione.

402

Ovviamente si trattava di una specie di Armata Brancaleone, con crudeltà agghiaccianti. C'è anche l'aspetto comico che questi personaggi analfabeti non sapevano leggere le bollette di proprietà e le lettere lasciapassare, sicché, dopo lotte furibonde per razziare il bottino, questi avventurieri erano obbligati dal Comandante veneziano a tornare indietro per restituire ai legittimi proprietari, con le proprie scuse, le galline e i capponi razzati. Naturalmente il protocollo voleva le scuse al Marchese per i capponi maltolti, non ai parenti dei barcaioli trucidati.

«A dì 23 Novembrio 1509. Item, si ave aviso che alcuni nostri *andati verso Ferrara al sacho*, tra i qual sier Beneto Vituri qu. sier Alvisè e compagni, preseno certi burchi venivano di mantoana con capponi et galine. Et perché erano dil marchexe di Mantoa, sono per la Signoria fati restituir, perché haveano patente di salvoconduto etc.

Item, *assa' barche si meteano in hordine ad andar al sacho*. Fo preso altri burchi di merchadantia che andavano in ferarese et mantoana con le *bolete*, e sono fati restituir poi». (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 171).

23 novembre 1509. Ancora, si ha notizia che alcuni nostri che erano *andati al saccheggio dalle* parti di Ferrara, tra cui ser Benedetto Vituri di fu ser Alvisè, e compagni, razziarono certe barche che venivano dal Mantovano, portando capponi e galline. Poiché questi erano del marchese di Mantova, il Doge li ha fatti restituire, perché avevano i documenti di salvacondotto etc.

Ancora, *si stavano preparando molte barche per andare al saccheggio*. Furono catturate anche altre barche grosse tipo burchio, cariche di mercanzie che andavano nel Ferrarese e nel Mantovano con le bolle⁶¹ lasciapassare, per cui furono fatte restituire.

403

Non solo i cittadini, ma anche i contadini avevano simili opportunità, sia andando a piedi e collegandosi alla fanteria, o unendosi a barche della loro circoscrizione, in cui si dovesse completare l'equipaggio. I contadini andavano armati come potevano, con forconi, zappe, spiedi e asce, che sapevano manovrare molto meglio che una spada.

404

I passi riportati mostrano, al di là di ogni ragionevole dubbio, che le piccole barche ebbero un ruolo fondamentale in queste battaglie e in queste devastazioni per fiaccare l'avversario. Emerge anche che fu fatto un uso massiccio delle barche del popolo facendo leva sull'ingordigia, il desiderio dei facili guadagni e la crudeltà dei razziatori. Per quanto riguarda le gondole, queste costituivano la parte maggioritaria delle barchette popolari; talvolta sono nominate esplicitamente, più spesso sono da ritenersi generalmente incluse quando vengono menzionate le piccole barche.

9. I progetti di Leonardo

È inevitabile chiedersi se Leonardo da Vinci ebbe qualche ruolo nella trasformazione delle gondole che avvenne all'inizio del XVI. Vi sono alcune coincidenze mai approfondite: Leonardo fece molti progetti per opere belliche, anche per l'ambiente



marino e venne a Venezia tra novembre 1499 e aprile 1500 per studiare delle opere di difesa e di offesa contro le irruzioni dei Turchi. Leonardo fece un sopralluogo in Friuli e ritenne che conveniva focalizzare le difese sull'Isonzo come appare in varie sue note nel Codice Atlantico (f. 79rv, 218r, 333v, 234v, 346fr, 377r ecc). Tra queste opere figurano palizzate, bombarde, e altro. Leonardo lavorò intensamente considerando la possibilità di realizzare un'incursione per danneggiare la flotta Turca e liberare i Veneziani catturati a seguito della battaglia di Capo Zonchio, sulle acque greche del mar Jonio, tenutasi nell'agosto 1499 (Fig. 55).

Fig. 55 – La battaglia di Capo Zonchio tra Veneziani e Turchi



Quadro di pittore veneziano ignoto, 'The battle of Zonchio'.

GC © British Museum, Londra. Wikipedia. CC-BY-NC-SA4.0.

406 Questa fu la prima battaglia navale della storia con cannoni sulle navi. Tuttavia, come si è detto, i cannoni a bordo erano pochi e praticamente potevano fare un solo tiro ciascuno, forse due, per cui il loro contributo non poteva essere determinante, specie considerando che più di qualche colpo sarà andato fuori bersaglio specie trattandosi di cannonieri alla prima esperienza. A comprova, nel dipinto commemorativo si vedono 8 sassi lanciati (probabilmente un'esagerazione) contro un numero doppio di frecce d'arco e dardi di balestra che volano in cielo (e si rinnovano a flusso continuo). In teoria, una nave che sparasse cannonate costituiva un'arma nuova e micidiale, che avrebbe dovuto sgominare l'avversario, ma non era stata adeguatamente testata in mare, da base mobile. Se l'ammiraglio veneziano faceva troppo affidamento su questa nuova arma segreta, scoprì che per lasciar raffreddare la parte dove inseriva le polveri, e per le difficoltà della ricarica, verisimilmente poté sparare un solo colpo per cannone. Di fatto riuscì a fare una prima bordata con gran botto, seguito da un flop totale. Con questo si capisce la ragione della sconfitta e la diffidenza che poté generare sulle grandi innovazioni tecnologiche.

407 Leonardo arrivò a Venezia nel novembre 1499, tre mesi dopo la battaglia di Zonchio, quando le trattative per il rilascio dei prigionieri stavano fallendo. Leonardo pensò di raggiungere le navi prigione arrivando senza essere visto, usando scafandri da palombaro e ideando un sottomarino (Codice Atlantico, f. 7r, 270r, 333rv, 346rv, 990v; Manoscritti di Leicester f. 22v; Manoscritti di Windsor f. 28r; Manoscritti del British Museum f. 81r, 274v,r; Institut de France Ms B, Ms E). Allo scopo studiò a fondo i problemi della respirazione subacquea per incursioni finalizzate a «rompere i navili in fondo, e sommergerli insieme colli omini che vi son dentro». Tuttavia, queste idee erano troppo rischiose e troppo avanzate per la tecnologia di quei tempi, e il risultato troppo incerto, per cui non se ne fece nulla. In altri codici (Manoscritto B, Manoscritto E dell'Institut de France) si trovano anche ulteriori dispositivi navali inventati ai fini bellici, incluso quello di dotare le navi di falci, per tagliare le sartie e far cadere le vele nemiche, o una specie di galea falcata in prua, o degli arpioni per rovesciare le navi. Il carattere dei veneziani è sempre stato molto pratico e avranno desiderato dei progetti ingegneristici immediati, semplici ed efficaci, e avranno ascoltato con molta diffidenza progetti futuribili come



sottomarini e sommozzatori, tutte idee brillanti ma senza garanzia di successo, specie dopo il pessimo risultato dei cannoni sulle navi.

408 Queste vicende sono state ricostruite da vari studiosi (Minghetti 1877; Milanese 1890; Solmi 1908; Marcolongo 1939; Bramly 2014), come anche i relativi manoscritti di Leonardo (Ravaisson-Mollien 1891; Piumati 1898; Péladan 1910; Calvi 1925). Tuttavia, come tutte le storie che coinvolgono Leonardo, rimangono punti oscuri o discordanti, compresa l'ipotesi che questi progetti di armi segrete potrebbero riferirsi a tempi diversi, e forse anche studiati per essere usati contro i Veneziani. Tuttavia non se ne fece nulla, e lo scafandro da palombaro e il sottomarino furono reinventati secoli dopo.

409 Va anche notato che l'incursione ideata da Leonardo per affondare le navi ormeggiate nel porto nemico entrando nonostante le catene tese attraverso la bocca del porto, e muovendosi nascosti sotto la superficie del mare precede di 4 ½ secoli l'impresa del 18-19 dicembre 1941, nel porto di Alessandria d'Egitto. In quella notte, sei incursori della X Flottiglia MAS s'avvicinarono con il sommergibile Scirè, e poi penetrarono nel porto usando come mezzi d'assalto tre siluri a lenta corsa, chiamati in gergo "maiali", con cui fu affondata una nave e danneggiate altre (Garibaldi e Di Sclafani 2010).

410 In questo paragrafo non si entra in merito al contesto delle invenzioni di Leonardo; interessa solo sapere che venne a Venezia, che si occupò anche delle strategie militari marittime e fluviali, e si fa cenno ad alcuni suoi disegni per trarre spunti utili ai fini di questo lavoro.

9.1 La draga cavafango

411 Quando Leonardo venne a Venezia dovette aver visto in funzione la draga cavafango, e la disegnò probabilmente con qualche miglioramento degli ingranaggi (Fig. 56a, dal Manoscritto E, carta 76v). In questa macchina, la ruota con le benne per il dragaggio è fissata a due barchette-gondole che ne fanno da supporto galleggiante. Naturalmente si tratta di una draga per acque poco profonde, ed era ideale per la laguna veneta. Poteva anche essere usata per scavare nelle paludi dei canalicoli per far defluire l'acqua o far passare delle barche con pescaggio maggiore. Qui non interessa in quanto invenzione o perfezionamento, ma per il dettaglio con cui sono disegnate le barchette utilizzate per questo dispositivo: gondole semplici ed essenziali, come quelle di Bolzano, Lorenzo Veneziano, o Giusto de' Menabuoi, l'ideale per l'uso quotidiano della popolazione. Può essere eloquente il confronto con la barchetta disegnata quasi un secolo dopo da Giacomo Negretti, detto Palma il Giovane (Fig. 56b) al Metropolitan Museum di New York, dove si vede in primo piano una vecchia gondola senza ferri, con due persone al centro, e il gondoliere sulla *coperta* di poppa. Le gondole di Leonardo e di Giacomo Negretti sono molto simili a dispetto del tempo intercorso.

Fig. 56 – Leonardo: progetto di draga cavafango per la laguna





(a)



(b)

(a) La draga di Leonardo utilizza due barchette - gondole come supporto della ruota con le benne (Leonardo, Manoscritto E carta 76v, 1513-1514) (b) Particolare di un disegno a penna e inchiostro di Palma il Giovane (1548-1628). Harry G. Sperling Fund, Cat. 1996.571

(a) GC © Bibliothèque de l'Institut de France. (b) GC © Metropolitan Museum, New York. CC-BY-NC-ND.

412 Che la draga fosse di uso comune a Venezia nel XVI secolo, e per di più utilizzando gondole come supporti mobili, è testimoniato anche da altri contemporanei:

«Ho veduto io già in Venezia due barche, quasi che di quella maniera accoppiate, sopra le quali vi si pone alcuna [una qualche] macchina, o da piantar travi nell'acque, o da rimondar canali [pulire dal fango i canali], o da fare alcun altro esercizio. La lunghezza di una di quelle barche era di 36. palmi⁶² [≈13,6 m], la larghezza nel mezzo di dodici [≈150 cm]; una o due d'esse si possono accomodar dentro un carro, ovvero sopra un pajo di ruote, e condursi ove si vuole. Si congiungono poi l'una à par dell'altra [fianco a fianco] ben legate insieme, con anelli di ferro postivi a questo effetto, ponendo la lunghezza d'esse lungo il corrente del fiume, quante ne bisognano alla sua ampiezza; e fermate bene l'ultime sù le rive, si fa di sopra con travi e tavole strada comodissima da potervi passar cavalli ed artiglieria». (Andrea 1560).

413 Questo passo conferma l'uso veneziano di barche accoppiate e vincolate tra loro con anelli di ferro, su cui veniva applicata una macchina per togliere la fanghiglia (dovuta ai fiumi torbidi e alla mancanza di fognature) sedimentata sul fondo dei canali.

414 Per completezza informativa va aggiunto che altri Autori (Tassi 1793; Zani 1821) ritengono che l'inventore della macchina cavafango sia Pietro Fansago, un matematico-ingegnere originario di Clusone, «inventore de' Cavafanghi, de' quali si servono per espurgare le venete lagune» (Tassi 1793). Tuttavia, a Clusone, sulla targa di un suo orologio astronomico che mostra il corso del Sole, della Luna e dello Zodiaco firmato da Fansago, si vede che questa persona era attiva nel 1583, quindi circa 80 anni dopo lo schizzo di Leonardo.

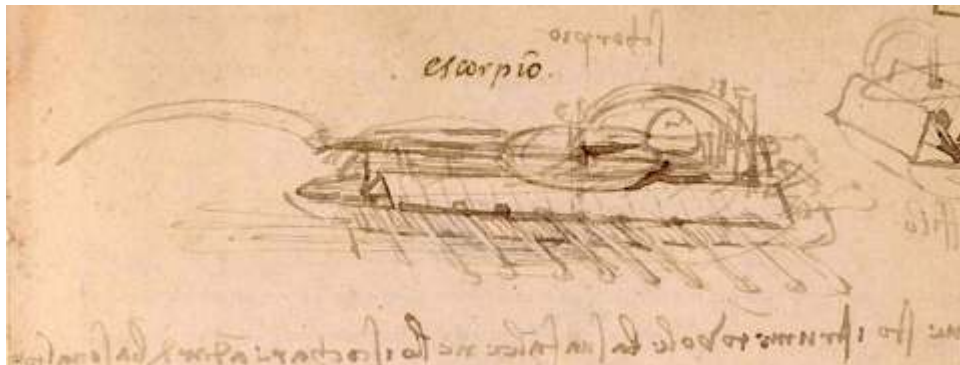
415 Qualunque sia la paternità del cavafango, risulta chiaramente che la gondola era considerata l'utilitaria popolare per ogni lavoro, anche i più umili, e non solo un oggetto privilegiato per il lusso o il diletto di chi aveva soldi e buon tempo oltre ai servitori che remavano.



9.2 Lo scorpione falcato

Una domanda aperta è come ai Veneziani venne l'idea di applicare il rostro, e se in questo sotto ci sia un qualche contributo di Leonardo quando venne a Venezia o progettò altre macchine belliche per vascelli tra le varie invenzioni sul tema. Una barca bellica per uso fluviale poteva essere il vascello in Fig. 57, una specie di galea con la prua falcata (Manoscritto B, foglio 16r). Il disegno riporta il titolo '*escorpio*' (scorpione), in spagnolo, scritto da mano diversa. Lo scorpione falcato a falci rotanti ricorda i carri falcati di Alessandro Magno, ma non essendo trainato da cavalli diviene un vascello molto complesso da gestire perché ha parti mobili, richiede uomini per azionare i remi e altri uomini per far girare le falci. Non fa meraviglia vedere che macchine troppo sofisticate non venissero costruite e che alla fine si ripiegasse su soluzioni più semplici come il vecchio rostro di tradizione romana: non per mancanze d'idee, ma per praticità.

Fig. 57 – Leonardo: progetto di vascello scorpione '*Escorpio*' con prua falcata



Scritta "*escorpio*" (scorpione) da mano diversa (Leonardo, Manoscritto B, foglio 16r, verso 1490).

GC © Bibliothèque de l'Institut de France. CC-BY-NC-ND.

9.3 Il vascello rostrato

Leonardo progettò anche un vascello bellico lungo e sottile (tipo la *galea sottile*) con rostro a prua sotto al livello d'immersione, per impattare contro le navi più grandi e creare una pericolosa falla che avrebbe portato all'affondamento (Fig. 58) (Manoscritto B, foglio 11r). In questo vascello è anche prevista la possibilità di coprire con pelli fresche la parte anteriore per proteggere i rematori contro i dardi nemici (tipo la *barbotta*) e come si è visto con Laugier (1769) e Cappelletti (1850).

Fig. 58 – Leonardo: progetto di vascello con prua rostrata e protezione contro i dardi



Il disegno rappresenta il momento dell'impatto contro la poppa di una nave più grande, tipo caravella (Leonardo, Manoscritto B, foglio 11r, verso 1490)

GC © Bibliothèque de l'Institut de France. CC-BY-NC-ND.

Questo progetto di vascello rostrato con tettoia protettiva in pelli fresche sembra realistico e fattibile. Il manoscritto riporta questo commento dove menziona solo il rostro immerso:

«Se vuoi fare una armata marittima usa di questi navili per isfondare le navi. Cioe fa navili di 100 pie e larghi piedi 8 ma fa che remi sinistri abino il lor come apare in M. Motori nel lato

Se vuoi fare un'armata marittima usa questi vascelli per sfondare le navi. Costruisci vascelli lunghi 100 piedi [circa 35 m] e larghi piedi 8 [2,8 m], ma fa che i remi siano come indicato nello schizzo a fianco M. I vogatori



destro del navilio così i destri nel sinistro acciaio che le lieve de remi siano più lunghe, e detto navilio sia grosso pie uno e ½ cioè facto di travi ferme di fuori e di dentro con asse con contrari liniamenti e questo navilio abi sotto lacqua vn piedi apiccato vno spuntone ferrato a di peso e grossezza duna ncodine. E questo per forza di remi potra dato il primo colpo tornare indietro e con furia rilanciarsi inanti e dare il colpo secondo e poi il terzo e tanti che rompa detto navilio» (Leonardo, Manoscritto B, foglio 11r).

stanno nel lato opposto a quello del remo (il vogatore del remo destro sta a sinistra), perché il braccio del remo che fa leva sia più lungo. Inoltre, lo spessore del vascello sia 1 ½ piede [circa ½ m], con tavole all'esterno e all'interno fissate in direzioni opposte. Questo vascello abbia attaccato, a 1 piede [circa 35 cm] sotto [il livello] dell'acqua un rostro di ferro, del peso e della dimensione di un'incudine. E questo, sfruttando la forza dei remi, dopo il primo colpo potrà sfilarsi e tornare indietro, e poi rilanciarsi in avanti con furia e infliggere il secondo urto, e poi il terzo e così via finché non sfonda la nave [nemica].

419 Non viene discussa la copertura. La protezione dai dardi poteva essere fatta con pelli come in uso all'epoca, sostenute dal tirante teso da prua a metà barca, e come scrive Leonardo stesso nei commenti allo Scorpione

«Essi siano coperti da pelli fresche per il foco gittato dai nimici».
 «Ellui offende li altri navili cole bombardele e coperto di tole per fuoco».
 «se ttorai sorame di sceruo brusato e messe per mjdola duno giubone fa resistenza al fero acuto».
 «Prinjo afferma la lana cotta in aceto essere impenetrabile». (Leonardo, Manoscritto B).

Siano coperte da pelli bagnate per [riparare dal] fuoco lanciato dai nemici.
 [Il vascello] può sparare con bombarde alle altre navi e ripararsi con tavolato contro il fuoco [nemico].
 Se prenderai cuoio di cervo bruciato e lo metti all'interno di un giubbetto, questo protegge dalle punte di ferro.
 Plinio attesta che la lana cotta in aceto [compatta la trama e] diventa impenetrabile.

420 È interessante la lana cotta o la pelle di cervo per 'giubbetti antiproiettili' più leggeri delle maglie di ferro. Da una parte per le proprietà meccaniche: si riteneva il cuoio molto robusto e sdruciolevole per far scivolare i colpi inferti, e per questo lo si usava per ricoprire gli scudi; dall'altra era apprezzato per supposte proprietà alchemico-farmaceutiche: il corno di cervo calcinato 'bruciato soltanto a nerezza' (abbrustolito ma non troppo) era considerato un rimedio sicuro contro moltissimi malanni (Lodovico, 1717) e specialmente contro il veleno di vipera (Fontana, 1787), questo per le frecce avvelenate, e le infezioni da ferite in genere.

421 Questi vascelli non furono mai costruiti. Stando alle regole Veneziane, essi avrebbero dovuto essere allestiti in Arsenale a spese della *Serenissima*. Invece la soluzione dei rostri applicati alle barche private aveva un costo che ricadeva sulle spalle dei cittadini, e questo era molto importante per le casse vuote della Repubblica.

422 Può anche essere che Leonardo non abbia mai consegnato questi progetti ai Veneziani, o addirittura che non fossero per loro come ipotizza qualcuno. Può anche essere come scrisse Vasari (1550) «s'era diffusa l'opinione che Leonardo cominciasse varie cose, ma non le finisse». Certamente Leonardo ebbe vari spunti per invenzioni marittime, ma alla fine rimasero tutte nel cassetto come disegni silenti, e le varie parti interessate continuarono ad ammazzarsi con armi più casalinghe e tradizionali.

9.4 Le gondole dopo la guerra, e il periodo di transizione

423 Dopo la guerra contro Ferrara Venezia rientrò nella normalità, dove la normalità includeva sempre guerre, specialmente contro i Turchi, pirati o altri nemici, ma con due differenze fondamentali: le battaglie non si svolgevano più nel proprio territorio, ma lontano e per mare come la battaglia di Lepanto (1571). Inoltre, a queste battaglie partecipavano solo professionisti: marinai o soldati di Venezia o mercenari. La popolazione non era più direttamente coinvolta con incursioni per scempi e razzie, come avvenne nel 1509 nella guerra di Ferrara, o in altre occasioni precedenti, come si è visto.

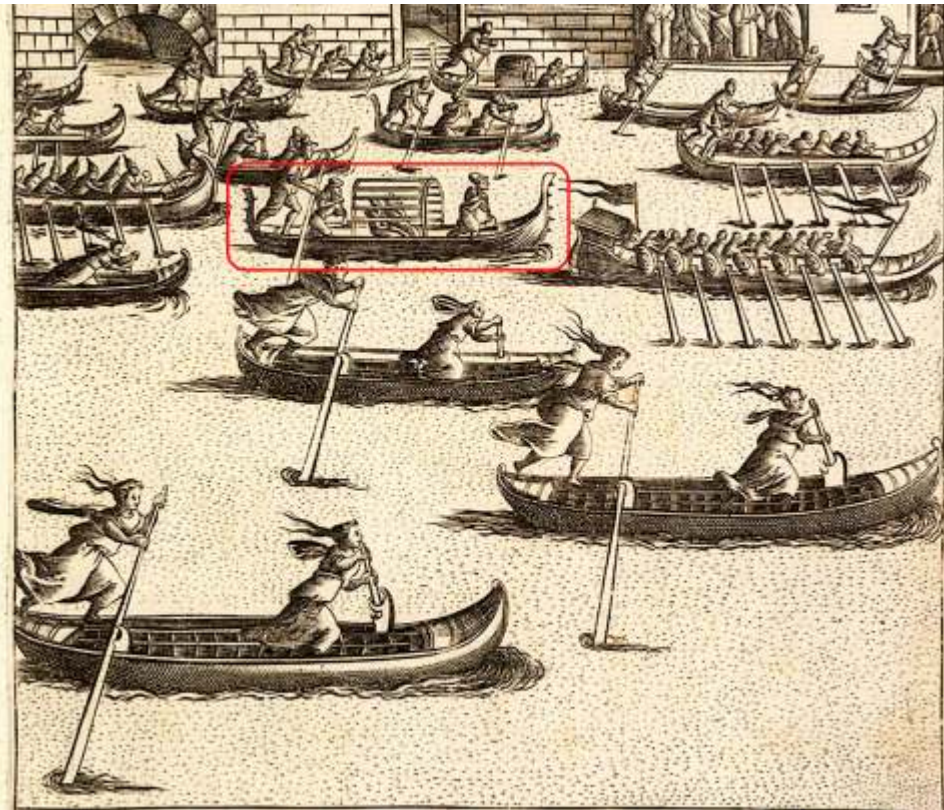
424 La città tornò lentamente nella normalità, specie dopo Lepanto, ma non poteva conoscere il futuro ed era prudente essere sempre preparati. I rostri facevano parte strutturale delle barche, e quelle che ne erano dotate continuarono a tenerli, considerando che la vita media di una barca può essere di qualche decennio. Inoltre, avere una barca rostrata costituiva anche uno status symbol di eroe o perlomeno di veterano, come si è visto in Gallicciolli (1795). Forse questi furono i motivi principali per cui i rostri restarono e continuarono ad essere applicati anche negli anni seguenti. Nel



XVII secolo i *Provveditori alle Pompe* cominciarono a limitarne la pericolosità, se non l'uso, ordinando che i chiodi dei rostri venissero spuntati, e la loro lunghezza non eccedesse i 9 cm, come si è visto nel decreto del 2 maggio 1624, e come venne ripetuto altre volte.

425 Di fatto, fino quasi alla fine del XVII secolo le gondole, come molte altre barche veneziane, rimasero dotate di rostri. Contemporaneamente esistevano altre barche senza rostri, utilizzate prevalentemente per i traghetti (dove avrebbero costituito un pericolo inutile per i passeggeri), o dai religiosi, o dalla borghesia meno ricca, o per i lavori più umili. Disegni e dipinti mostrano entrambe le situazioni, anche se la versione rostrata è dominante. Per esempio Giacomo Franco (1610) riporta una regata in Canal Grande in cui partecipano anche molte donne (Fig. 59). A Venezia molti mariti erano pescatori, marinai, commercianti in navigazione o altro, e le mogli dovevano condurre le normali attività lavorative per vivere, incluso il trasporto di pesce, ortaggi o altre merci via barca.

Fig. 59 - La regata delle donne



Regata in Canal Grande con partecipazione delle donne. Incisione di Giacomo Franco (1610).

GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

426 Nella figura delle serate fresche in laguna (Fig. 6) tutte le barche erano condotte da uomini e tutte avevano i rostri con chiodi appuntiti. Nella regata delle donne, le barche femminili in primo piano sono prive di rostri, semplicemente perché le donne non partecipavano alle battaglie e usavano le proprie barche solo per uso civile. In secondo piano si vede una gondola con *felze* condotta da due vogatori maschi, e questa è rostrata. In ultimo piano rimangono alcune gondole condotte da uomini, ma non si può dire se fossero rostrate o meno perché data la distanza e la piccola dimensione, Giacomo Franco può avere semplicemente omesso i dettagli troppo minuti.

427 Più intrigante è l'immagine dei musicanti in gondola (Fig. 60) conservato alla Crocker Art Museum, E. B. Crocker Collection. Chi sia l'autore è stato dibattuto a lungo. Nel lavoro di Cargasacchi Neve (1979) era attribuito al veneziano Giacomo (Jacopo) Negretti, detto Palma il Giovane (1594 – 1628), mentre ora è attribuito a Giacomo Franco (1550 – 1620). In questo contesto l'attribuzione non è molto rilevante in quanto entrambi vissero e operarono in Venezia nello stesso periodo, e quindi sono da considerarsi testimoni reali e ugualmente attendibili. Il bozzetto riprende una scena folcloristica, con in primo piano una suonatrice di liuto, un suonatore di flauto e un ragazzo che canta, similmente agli esempi di Franco (1610) (Fig. 11a), della Scuola di Carracci (1560-1609) (Fig. 11b) dell'Anonimo veneto (1620-80) (Fig. 11c), e di Caravia (1565) (Fig. 50b).

Fig. 60 – Il rostro danneggiato





Musici in gondola, e dettaglio commentato del ferro. A: lama d'ascia; G, G: chiodi opposti per il nodo a galloccia (la corda avvolta a 8 è in azzurro); P₁ e P₂: puntali protetti da tappo; D₁: parte danneggiata con perdita chiodi per urti frontali; D₂: parte danneggiata con perdita chiodi per urti sulla riva. Disegno attribuito a Giacomo Franco (1550-1620). Penna e inchiostro marrone scuro, pennello e acquerelli marroni su carta vergata color crema. 190 x 97 mm.

GC © Crocker Art Museum, E. B. Crocker Collection, 1871.333.

428

L'aspetto più interessante di Fig. 60 è il rostro che si presenta diversamente da tutti gli altri visti sinora. La parte alta inizia regolarmente con la lama d'ascia o d'alabarda (A), poi segue una normale serie di 4 chiodi (C) appuntiti, di cui il primo (G) ha la controparte interna (G) per legare a galloccia la corda di ormeggio, per il traino, o per fissare fra loro due o più barche per costruire ponti. Sotto questi 4 chiodi viene la parte più interessante. Si vedono due piccole masse tondeggianti separate da uno spazio libero, di cui non si capisce la ragione. Tra le varie ipotesi che si possano fare, la più ragionevole è che originariamente il ferro fosse come tutti gli altri, con i chiodi regolarmente distribuiti su tutta la lunghezza. Poi, a seguito di urti contro superfici di legno su cui i chiodi si siano piantati, o di pietra contro cui il rostro abbia impattato, questi chiodi si siano spezzati e siano andati perduti. L'ipotesi che a seguito di urti dei chiodi possano spezzarsi e cadere è molto plausibile, anche perché la parte priva di chiodi è la più esterna, proprio quella interessata dagli urti. Le piccole masse tondeggianti non hanno una spiegazione diretta così ovvia. La più probabile è che i due chiodi più pericolosi perché più vicini alla zona d'impatto siano stati neutralizzati con due tappi. Qualunque sia la realtà, questa immagine testimonia che per Venezia giravano delle gondole malconce, mutilate di guerra o per incidenti di traffico civile, dismesse dai ricchi e riutilizzate dai meno ricchi, come il gruppo di musicanti della figura. Queste gondole erano considerate utilitarie di seconda mano, e comprese nel novero delle 'mezze gondole' di cui si è parlato al § 7.7.

10. La terza trasformazione della gondola

429

La fine del XVII secolo aveva cambiato la situazione internazionale, Venezia aveva superato il momento della crisi profonda e raggiunto nuovi equilibri, anche se in fase di decadenza. Gli avanzamenti tecnologici dell'artiglieria avevano variato le strategie belliche, e anche la gondola poteva abbandonare l'aria minacciosa per assumerne una



più adatta a nuove opportunità commerciali e al sofisticato turismo culturale che spingeva i ricchi stranieri illuministi ad ampliare le loro esperienze in una città ricca di storia, arte e cultura.

430 Questo portò a rendere più slanciata la gondola. I pericolosi rostri con i chiodi acuminati delle barche del XVI e XVII secolo scomparvero, con reiterati decreti di abolizione (vedi Appendice 12.5), e vennero sostituiti con un decorativo ferro di prua; quello di poppa fu cambiato con un piccolo, ma elegante ricciolo. L'abitacolo fu fatto più accogliente sostituendo il felze con una cabina a gelosie detta *caponera* [letteralmente “gabbia per capponi”].

431 Nell'arco di pochi anni si conformò la nuova gondola barocca, che fa bella mostra di sé nei quadri settecenteschi di Luca Carlevarijs, Gian Antonio Canal detto Canaletto, Bernardo Bellotto, Michele Marieschi, Francesco Guardi, Giovan Domenico Tiepolo e altri. Il dettaglio dei Vedutisti permette di capire meglio l'evoluzione delle barche Veneziane in quanto si vede uno squarcio di Canal Grande con alcune barche: delle gondole, delle barchette per il trasporto di persone e piccole merci, e una grossa peata per il trasporto di materiali pesanti (Fig. 61). Le due barchette hanno sia prua che poppa acuminate, un po' rialzate e con piccola *coperta* triangolare. La forma ricorda il particolare le prime gondole di Bolzano, Lorenzo Veneziano e Giusto de' Menabuoi. Il modo di remare delle barchette è lo stesso delle gondole, con rematore principale a poppa, e l'ausiliario a prua.

Fig. 61 – Barche in Canal Grande



Particolare della Veduta del Canal Grande tra Palazzo Bembo e Palazzo Vendramin. Gondole (G), barchette (B) e una peata (P) da carico pesante. Canaletto (1730 ca). Ex Woburn Abbey Collection, venduto nel 2023; attuale proprietario ignoto, collezione privata. (Wikiart).

CC-BY-NC-ND4.0.

432 Questa situazione, di compresenza di barche di tipo nuovo con i grandi ferri e di tipo arcaico senza nessun ferro, si ritrova su tutti i quadri, mostrando che a Venezia si continuarono a produrre le barchette che furono le antenate delle gondole, anche se queste nel frattempo subirono delle trasformazioni successive con l'aggiunta di accessori. Avendo dato un'ottima prova di sé, e costando meno di una gondola elaborata, le antenate povere della gondola continuarono ad essere usate per usi privati, o per il traghetto, magari col nomignolo di “*mezze gondole*” per la mancanza dei ferri, le suppellettili dell'armamento (il *parecio*) ridotte all'osso, e lo scafo lasciato un po' più rozzo e svelto.

433 Questo suggerisce che non ci fu un'evoluzione che privilegiò il tipo di barca più alla moda facendo sparire tutte le altre, ma restarono in uso anche i modelli della tradizione precedente, per le loro buone prestazioni o per usi particolari. Oltre alla gondola si trovano varie altre barche con aspetti simili, come le *balotine*, *gondolini*, *fisolere*, e *mussini*, ma nessuna di queste raggiunse la popolarità della gondola.

434 La sagoma della gondola barocca si mantenne pressoché inalterata nei secoli successivi, come si ammira negli impressionisti Pierre-Auguste Renoir, Eduard Manet, Claude Monet (Fig. 62) o nei romantici come William Turner. Nell'era della fotografia la gondola è stata un soggetto molto ambito e ben rappresentato.

Fig. 62 - Le gondole degli Impressionisti





(a)

(b)



(c)

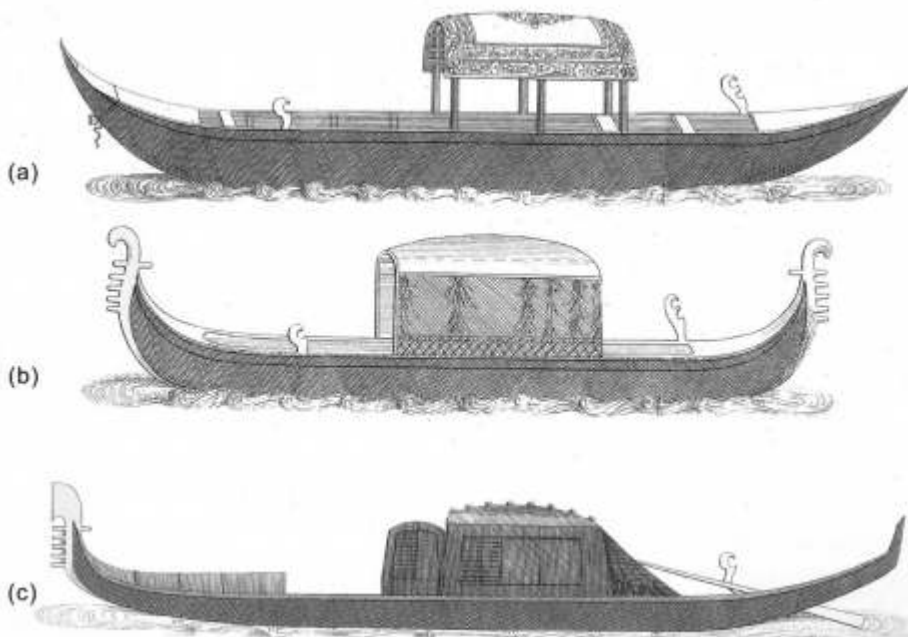
Eduard Manet, Il Canal Grande di Venezia (Blue Canal) (1875). (b) Pierre-Auguste Renoir, Gondola (1881). (c) Claude Monet, Gondola a Venezia (1908)

(a) GC © Shelburne Museum, Shelburne, VT, US, Wikiart. (b) GC © Collezione Privata, Wikiart. (c) GC © Musée des Beaux-Arts de Nantes, France, Wikiart. CC-BY-NC-ND4.0.

435 Negli Impressionisti si apprezza più il fascino l'arte che i dettagli tecnici, meglio riconoscibili dalle vecchie foto. La gondola ebbe piccoli ritocchi, come un piccolo allungamento e leggere modifiche, tipo l'asimmetrica curvatura laterale fatta nel secolo scorso per essere governata da un solo rematore e compensarne la spinta laterale.

436 L'evoluzione della gondola nei secoli fu rappresentata per la prima volta da Mutinelli (1831) che sostanzialmente riportò la gondola di fine XV, XVII e XVIII secolo. In Mutinelli, la gondola del XV secolo (Fig. 63a) è disegnata molto più lunga del reale, almeno il doppio: doveva avere circa 4 m di lunghezza, ma è presentata lunga quanto quella ottocentesca di 10-12 m. La seconda gondola (Fig. 53b) viene data come esempio del XVI secolo, ed è simmetrica con i ferri uguali a prua e poppa, ma non ha nulla dei rostri acuminati cinquecenteschi. Sembra piuttosto di fine XVII secolo. Esatta invece è la gondola ottocentesca (Fig. 53c), contemporanea alla pubblicazione.

Fig. 53 – I tre tipi di gondola secondo Mutinelli



(a)

(b)

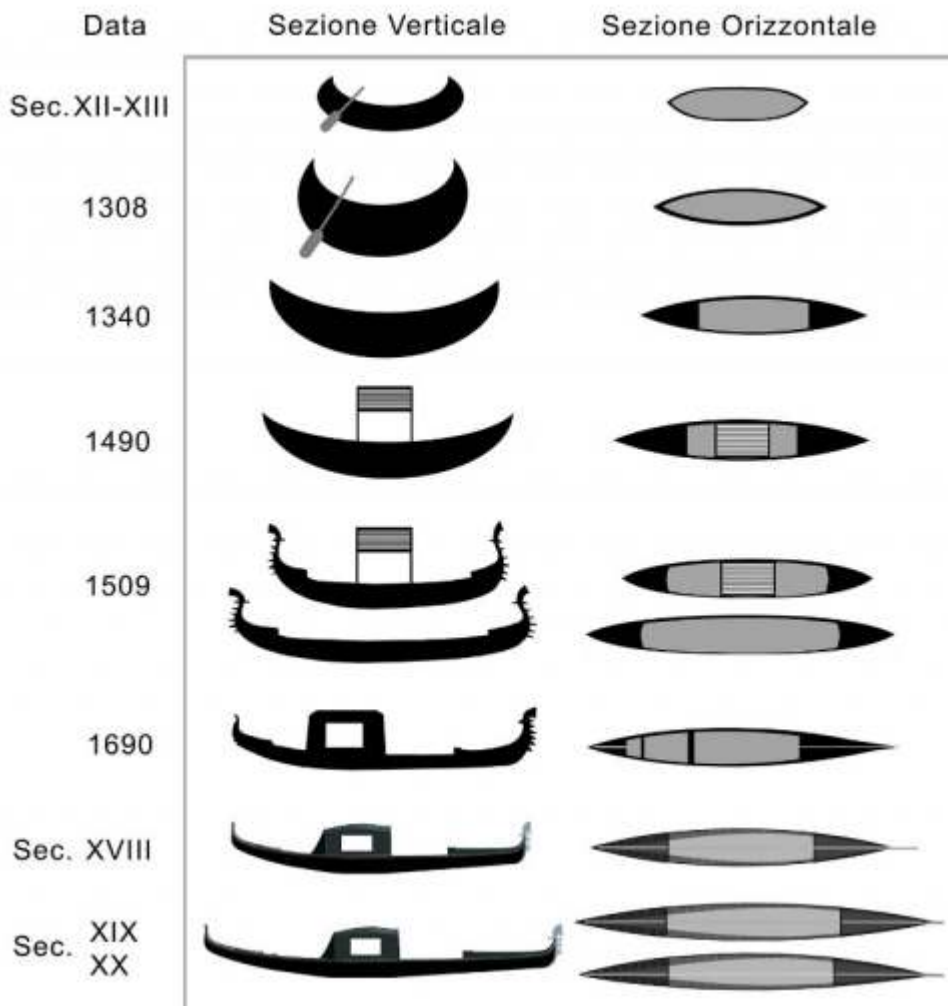
(c)

La gondola in tre periodi: (a) fine XV secolo ispirata a Carpaccio; (b) XVI secolo; (c) primo Ottocento. Biblioteca Statale del Monumento Nazionale di Praglia.



Questo disegno fece scuola, ma poi fu superato dalle ricerche fatte nella seconda metà del Novecento. I dettagli tecnici della gondola, e delle altre brachette, apparvero formando un'abbondante letteratura (Mazier 1901, Cargasacchi Neve 1979: Crovato et al. 1980; Lodigiani 1992; Pergolis e Pizzarello 1999; Penzo 2000, 2016; Munerotto 2021), indice dell'interesse per questa barca. Successivamente, un primo approfondimento sulle origini fu pubblicato in Camuffo (2022) e ulteriormente completato in questo lavoro (Fig. 64).

Fig. 64 - L'evoluzione della gondola nei secoli



Le varie forme che assunse la gondola nelle sue trasformazioni nel corso dei secoli. Le date in numeri arabi fanno riferimento a esempi particolarmente significativi citati nel testo; quelle in numeri romani al secolo. Sec. XII – XIII: Mosaici Cappella S. Cipriano e Cappella Zen, Basilica di San Marco; 1308: Giotto, S. Francesco, Assisi; 1340: Bolzano, Lorenzo Veneziano e Giusto de' Menabuoi; 1490: Carpaccio, Bellini, Mansueti; 1509: gondola rostrata Lega di Cambrai (scafo in Theodoro da Nicolò 1550, completa di ferri in Franco 1610); 1690: Witsen; sec. XVIII: Vedutisti; sec. XIX-XX: Impressionisti e foto.

CC-BY-NC-SA4.0.

11. Le lontane parenti delle gondole veneziane

La Spagna ebbe frequenti rapporti commerciali o conflittuali con Venezia sin dai tempi delle Crociate, e successivamente nel XIII e XIV secolo quando la Corona d'Aragona si estese su buona parte d'Italia (Regno di Sicilia, Regno di Sardegna, Regno di Napoli) e altri territori nel Mediterraneo (Calimani 2019). La flotta veneziana fu la prima, e largamente dominante sul Mediterraneo, poi vennero come concorrenti le repubbliche marinare di Genova (con cui Venezia dovette lottare lungamente), Pisa e Amalfi, la Spagna e l'Impero Ottomano (Bragadin 1974; Zorzi 1980). Nel Medioevo Barcellona era diventata uno dei principali porti del Mediterraneo dove si poteva scambiare merci, sostare o svernare le galere. Era anche la patria dei corsari catalani che assalivano le navi commerciali nel Mediterraneo (Ashtor 2014). Dopo le Tavole Amalfitane dell'XI secolo, il successivo codice



di diritto marittimo, il *Consolato del Mare*, fu compilato in catalano nel 1484, in gran parte basato sulle consuetudini delle repubbliche marinare e degli altri protagonisti, tra cui i catalani (Contuzzi 1910). I rapporti che Venezia ebbe con Barcellona portarono anche a vari scambi culturali, incluse parole, come il catalano *'calle'* adottato dai veneziani per le proprie stradine urbane.

439

Di fatto, nel XV secolo si trova che la Catalogna produsse dei dipinti con delle barchette molto simili alle gondole veneziane del tempo, con ogni probabilità conosciute come battello di collegamento in dotazione alle navi veneziane. Il primo esempio è un *'San Pietro salvato dalle acque'*, di Lluís Borrassà, dipinto nel 1411 nella chiesa di Santa Maria de Tarrasa, a Tarrasa (Barcellona) (Fig. 65a). Il secondo è il *'Martirio di San Clemente'* che viene affogato gettandolo da una barchetta, dipinto da Padre Nicolau nel 1415 circa (Fig. 65b). Il terzo esempio, con le stesse caratteristiche, è il riquadro col salvataggio di Pietro nel paliotto della chiesa parrocchiale di Sant Pere de Púbol, ora al Museo d'Arte di Girona, Palau Episcopal, dipinto nel 1437 da Bernat Martorell (Fig. 65c), dove le linee sono un po' più squadrate, ma mantengono le stesse caratteristiche principali.

Fig. 65 – Le parenti Aragonesi



(a) Particolare delle barche in *'San Pietro salvato dalle acque'*, di Lluís Borrassà (tempera su tavola, 1411). Chiesa di Santa Maria de Tarrasa (Terrasa, Barcellona). (b) Particolare della barca nel *'Martirio di San Clemente'* di Padre Nicolau (tempera su tavola, 1415 circa). (c) Dettaglio della barca nel salvataggio di Pietro. Retaule de Sant Pere de Púbol di Bernat Martorell, (tempera su tavola, 1437). Foto: Rafel Bosch. cat. MDG0289. Fondo della Diocesi di Girona.

(a) Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA4.0. (b) GC © Matteo Salamon, Milano. (c) GC © Museu d'Art de Girona.

440

In tutti questi casi, tutti della prima metà del XV secolo, lo scafo è praticamente uguale alla gondola, a parte il dettaglio della prua che termina con un accenno di riccio. La grande differenza sta nell'uso: vi sono due rematori seduti, con due remi corti ciascuno, che remano guardando indietro, come il vecchio stile della *cymbula* delle origini. In pratica, era facile riprodurre la tecnologia della barca, meno facile apprendere lo stile di voga veneziano, che richiede lunga esperienza, mentre la vogata all'indietro è possibile anche per un principiante. In conclusione, la gondola veneziana ha due caratteristiche principali: la struttura dello scafo, il modo particolare di remare.

441

Anche i Genovesi avevano una loro *gondola*, sia parte dell'armamento di navi, sia per azioni belliche, molto probabilmente riconducibili al periodo delle crociate e al nolo delle navi, come si è visto. Nome, funzione e dimensioni delle gondole genovesi dovevano essere uguali o molto simili alle veneziane, ma purtroppo non esistono immagini a documentarne l'aspetto. È comunque interessante il parallelismo dell'uso bellico. Una citazione del 1241, durante la guerra dei Genovesi, ma col teatro sul Tirreno:



«Seguiva l'armata imperiale le crudeli ostilità; la genovese le teneva dietro; ma quella tagliando gli ormeggi, lasciando le ancore, le scale e le *gondole*, si scampò, né seppesi dove» (Canale 1860).

442 Un altro passo molto simile, da altro autore, nello stesso contesto:

«l'armata dell'imperatore, vedendo che l'armata de' Genovesi si approssimava a loro, tagliarono gli ormeggi, e, lassate le ancore, le scale e le *gondole*, si misero in fuga, gettando in mare tutte le cose che avevano in coperta». (Giustiniani 1854).

443 Con ogni probabilità trattarsi di gondole genovesi, non veneziane, che nel periodo antico dovevano essere simili e poi si sono differenziate (Bellabarba e Guerreri 2003), come già anticipato nei contratti di nolo per l'ottava Crociata (§4.2). Comunque sia, questo conferma la fama e l'interesse bellico per questa piccola barca.

444 Occorre però fare attenzione al contesto, perché talvolta le fonti possono indurre in equivoco. Si riportano due esempi del XVII secolo, con battaglie marittime costiere, sulla Manica a Dunkerque e Calais, nell'agosto 1695, durante la Guerra della Grande Alleanza che ebbe tra i protagonisti Luigi XIV e Guglielmo III d'Orange. Il primo dei due passi seguenti indica armamento e azioni; il secondo testimonia i vascelli presenti che festeggiano la fine della guerra: in entrambi è menzionata la gondola, ma con ogni probabilità non si tratta della veneziana, ma di una sua lontana parente Francese.

«Vi erano 18. *siano Peote, siano Gondole, ò siano Barchette*, simili alle quattro mentionate, sotto agli ordini del Conte di Relingue, Capo di Squadra, diverse delle quali ciascuna haveva una pezza di cannone nella prora, un petriere che servirono à maraviglia durante tutto il giorno, otto delle quali diedero la fuga à 20. *barchette de' Nemici* che s'erano avanzate per tagliarne [per incunearsi e dividerci]». (Leti 1697, Parte 7, Libro VII, pag 351).

«Furono dispensati a' marinari, e soldati, fino à cento botti di vino di Francia, e più di cinquanta di quello di Spagna, onde quei che furon presenti mi dicono ch' era il maggior piacere del Mondo, di *veder tante Gondole, e Peote piene di soldati, e marinari* aggirarsi all' intorno del Regio Navile dove era S. M. [Sua Maestà] hora col gettare in aria i cappelli, e berrettini, e gridare ad alta voce viva il Rè Carlo [II di Spagna] nostro Signore». (Leti 1697, Parte 2, Libro III, pag. 484).

445 Come si è precisato nel paragrafo dell'artiglieria, un cannone a prua (usabile per inseguimento) e un petriere richiedono un vascello di una certa stazza, certamente né gondole né barchette, e anche una peota era al limite. Poiché le operazioni si svolgevano su acque francesi, è molto probabile che non si tratti di gondole veneziane, ma di gondole francesi che si sono evolute più grandi e dotate di bocche da fuoco. Si riportano alcuni esempi:

Il Dizionario Theorico-Militare (Anonimo 1847) riporta entrambi i tipi di gondola, posti in successione, prima la veneziana e poi la ligure-francese «GONDOLA. Si dà questo nome ne' porti di Francia, sul Mediterraneo, ad una *specie di battello lungo e stretto*, che però non somiglia alle gondole veneziane».

«Si è verificata l'interessante notizia che nel giorno 27 dello scorso giugno [1797] gli abitanti dell'Isola di Caprara, uniti ad alcune di quelle Autorità Costituite, *con due gondole armate* hanno inseguito, attaccato, e dopo un'ora di fuoco fatto prigioniero un bastimento barbaresco - Le stesse gondole nel giorno 22 corrente luglio hanno fatto sopra Calvi una nuova preda di molti Africani, di cui non si sa ancora il numero». (Anonimo 1798).

446 Il tipo di gondola che si è sviluppato nel Tirreno e nel Golfo del Leone si ritrova frequentemente citato in Corsica e in Sardegna.

«Meglio però alle Isole intermedie, che sono state attaccate, e bombardate dal giorno 22. a tutto li 25. Febbrajo [1793] da una Fregata, un Brich, una Galeotta, tre Feluconi, alcune Tartane, Polacche e *Gondole* in numero di 22. in tutto». (Mallio 1793).

«[1789] Bisognò dunque combattere. A Cagliari il mare e i Sardi costrinsero Druguet a riparare conquassato a Tolone; la Maddalena fu liberata dal valor dei Sardi da due mezze galere *con alcune gondole* e galeotte armate dirette da Vittorio Porcile sotto gli ordini di Felice Costantin». (Michellini 1863-64).

Si incontrano anche vari editti del Regno delle Due Sicilie. Se ne riporta uno solo per tutti: il Regio Editto del 24 agosto 1820 che regolamenta i servizi di ronda e controllo sul



Mediterraneo, inclusi i ruoli delle gondole che distingue “gondole che fanno traffico”, “gondole in crociera”, “gondole armate”. Decreto firmato Thaone Revel (1820). Queste gondole sono però dei vascelli di una certa dimensione, con cannoni, anche se piccoli.

448 Sporge spontanea la domanda se e come le gondole un po' troppo cresciute del Tirreno siano imparentate con le veneziane, cui vien data risposta affermativa dagli storici (Bellabarba e Guerreri 2002). I primi documenti che ne attestano la parentela sono i contratti di nolo dei Genovesi per le navi di Luigi IX nel 1269, in cui le gondole facevano parte dell'armamento del vascello per le truppe.

449 Il documento successivo è della metà del XVI secolo, ed è estremamente importante perché riporta la figura: dietro allo stesso nome possono celarsi cose diverse, ma la figura toglie ogni dubbio. Nel 1548 Enrico II di Valois, re di Francia, venne in Italia e quando ritornò in Francia fu molto festeggiato a Lione. Vi erano cinque barche e i Veneziani contribuirono con due gondole per il re e la consorte Caterina, e quattro galeotti per remarle, vestiti secondo la livrea del Re. Invece che *felze* o *caponera* fu fatto un baldacchino quadrato come i letti regali. In breve, erano gondole, ma per il re si fece tutto in lusso e in grande, ivi comprese le dimensioni. Di una di queste due gondole fu fatta la rappresentazione celebrativa davanti all'Arcivescovado di Lione (Fig. 66).

Fig. 66 - Gondola francese: donata ad Enrico II di Valois, re di Francia



Gondola donata dai Veneziani a Enrico II di Valois. La scena è nel porto di Lione, davanti all'Arcivescovado nel 1548. (Scève e Salomon·1549).

CC-BY-NC-SA4.0.

450 Il passo dei festeggiamenti che concerne le gondole è:

«Il terzo vascello fu una gondola pinta di bianco & nero delle divise di sua Maestà, per il servizio della quale questa gondola fu fatta, con un quadro paviglone nel mezzo simile à un letto, i cappelli & le falde del quale erano di velluto nero passamentati frangiati di larghi passamani d'argento, di dentro era tappezzato di tappeti di Turchia, con quattro Galeotti vestiti di velluto nero passamentato di passamani d'argento & seta nera. Il quarto fu un'altra gondola più grande che la già nominata

Il terzo vascello era una gondola dipinta di bianco e nero, i colori araldici di sua Maestà, per il cui servizio questa gondola fu fatta. Aveva un baldacchino quadrato nel mezzo simile a un letto con sopraccielo. Questo aveva il cielo e le tende ai lati di velluto nero con passamanerie e guarnizioni di frange e con intrecci di fili d'argento. All'interno era ricoperto con tappeti di Turchia. Aveva quattro vogatori vestiti di velluto nero con passamanerie d'argento e seta nera. Il quarto [vascello] era



con un coperchio lacunario tappezzato di velluto nero passamentato di passamani d'argento» (Scève e Salomon 1549).

un'altra *gondola più grande della precedente*, con il cielo del baldacchino tappezzato di velluto nero con passamani d'argento.

451 Le riproduzioni delle xilografie di cinque secoli fa non sono ottime, ma questa documenta il momento dello spostamento dall'Adriatico al Tirreno, con la creazione di un capostipite con dimensioni maggiorate. Si noti che queste gondole erano state costruite e donate in segno di pace, e dovevano avere un aspetto festoso. Per questa ragione non era pensabile lasciare i due rostri appuntiti, che erano minacciosi e ricordavano le recenti battaglie nel contesto della Lega di Cambrai, in cui la Francia era nemica a Venezia.

452 Molti anni dopo, nel 1619-20, Matthaeus Merian documenterà alcune gondole senza rostri, come nel Quattrocento, nella Senna, nel centro di Parigi, dietro a Notre Dame (Fig. 67).

Fig. 67 – Gondole francesi: nella Senna, nel cuore di Parigi



Vista del centro di Parigi dalle rive della Senna, Matthaeus Merian (1619-20).

GC © Herzog Anton Ulrich Museum, Braunschweig.

453 L'evoluzione della gondola ha anche un ramo americano, nato proprio per motivi bellici: la guerra d'Indipendenza degli Americani dalla loro Madrepatria Inglese. Nel 1776, gli indipendentisti Americani guidati da Benedict Arnold si stavano organizzando sulle sponde del lago Champlain, che si estende tra Stati Uniti e Canada. Gli Inglesi avevano sul lago una loro flotta ben fornita: una nave a tre alberi, due golette, venti cannoniere, una gondola e una zattera. Arnold disponeva di tre golette, due barche a vela, tre galee e otto gondole. A fine battaglia sia la nave di Arnold che quella del suo secondo in comando furono distrutte, e un'altra gondola affondò subito dopo il conflitto (Peterson 1856).

454 Nel 1935, nel fondo del lago Champlain, fu ritrovata la gondola indipendentista *Continental Philadelphia* dove era rimasta con i suoi cannoni a bordo dopo essere affondata nel 1776. Questa è l'unica sopravvissuta di quella flotta; fu riportata alla luce e si trova esposta allo Smithsonian Institution (Bratten 2002). Oltre a esporre il reperto, fu fatto un programma per la restituzione grafica tridimensionale del relitto (Hoffman 1982), di cui si riportano tre immagini in Fig. 68. Sono visibili il cannone maggiore di prua (che poteva sostenere un rinculo maggiore) e i tre piccoli laterali girevoli. Questi dovevano avere un rinculo molto piccolo e in ogni caso non potevano lanciare simultaneamente una bordata per non rovesciare lateralmente la barca. Forse per assicurare stabilità ai rinculi di bordata la barca fu allargata e tenuta con fondo piatto.

Fig. 68 – Guerra d'Indipendenza Americana: tre immagini della gondola *Continental Philadelphia*





Ricostruzione digitale 3D della gondola recuperata. GC © Smithsonian Institution, National Museum of American History, Washington DC (Hoffman 1982). <https://www.si.edu/object/3d/gunboat-philadelphia:5484064f-4f24-45fe-8bca-4b5aabb5f803>.

CC-BY-NC-SA4.0.

455 In pratica, nel Mediterraneo occidentale esistevano barche chiamate gondola, e in origine erano gondole veneziane, o versioni maggiorate per uso bellico o celebrativo. Similmente, la gondola era stata replicata anche in America, ma ingrandita e allargata per sostenere dei cannoni per la piccola flotta degli Indipendentisti. Parafrasando Darwin, essendo queste gondole rimaste in ambienti separati, con condizioni disuguali, hanno subito una diversa evoluzione della specie.

12. Conclusioni scientifiche

456 Come accennato nell'Introduzione, in questi anni si è dedicata una grande attenzione al problema di Venezia, e ai rischi che questa Città corre, per ricostruire sia l'innalzamento del livello del mare, che in sette secoli è aumentato di 130 cm crescendo a ritmo esponenziale, sia la serie delle acque alte avvenute in oltre 1000 anni di storia e il rischio crescente che queste comportano. Ciò è stato reso possibile per la grande quantità di dati diretti e indiretti che questa Città ha lasciato a testimonianza della sua multiforme e millenaria cultura. Per cogliere questi dati occorre anche saperli cercare e intendere con occhio multidisciplinare. Nell'Ottocento ci furono delle acque alte pari o superiori a quella del 1966, e solo in quel secolo vennero immortalate le immagini dei Veneziani che non resistevano alla tentazione di godersi Piazza San Marco in Gondola.

457 Le acque alte dipinte dai testimoni oculari Vincenzo Chilone (Fig. 69a), Federico Moja (Fig. 69b) e Felix Ziem (Fig. 69c) furono nel periodo del dominio Austriaco, come si riconosce dalle bandiere bianche e rosse esposte in Piazza. L'unione all'Italia avvenne il 24 ottobre 1866 e qualche mese dopo vi fu l'acqua alta del 16 gennaio 1867. I settimanali illustrati, il milanese l'EMPORIO PITTORESCO e il parigino ILLUSTRATION, JOURNAL UNIVERSEL, riportarono l'evento considerato una curiosità divertente, con le fiaccolate notturne (Fig. 69d) e il giorno seguente con l'adozione delle passerelle (Fig. 69e), messe nottetempo per permettere il passaggio sull'acqua, o per godersi meglio questa avventura.

Fig. 69 – Gondole in Piazza nelle acque alte dell'Ottocento





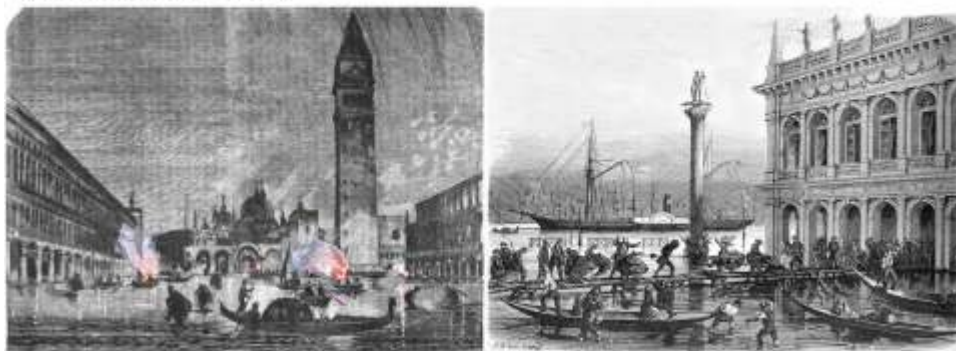
(a) Vincenzo Chilone (1825)



(b) Federico Moja (1853)



(c) Felix Ziem (1863-1866)



(d) Borgomanero (1867)

(e) Del Don - Blanchon (1867)

Dipinti e particolari delle barche durante le maggiori acque alte dell'Ottocento. (a) Vincenzo Chilone, acqua alta del 9 dicembre 1825. (Wikipedia, AskArt. Proprietario ignoto). (b) Federico Moja, dipinto 1853. (Web Gallery of Art, creato da E. Krén e D. Marx, Collezione Privata). (c) Felix Ziem, dipinto tra 1863 e 1866. (GC © Paris Musées, Petit Palais, Musée des Beaux-Arts, Parigi). (d) Sera del 15 gennaio 1867, barche con torce in Piazza San Marco. (e) Mattina del 16 gennaio, con barche e passerelle rialzate in Piazzetta San Marco.

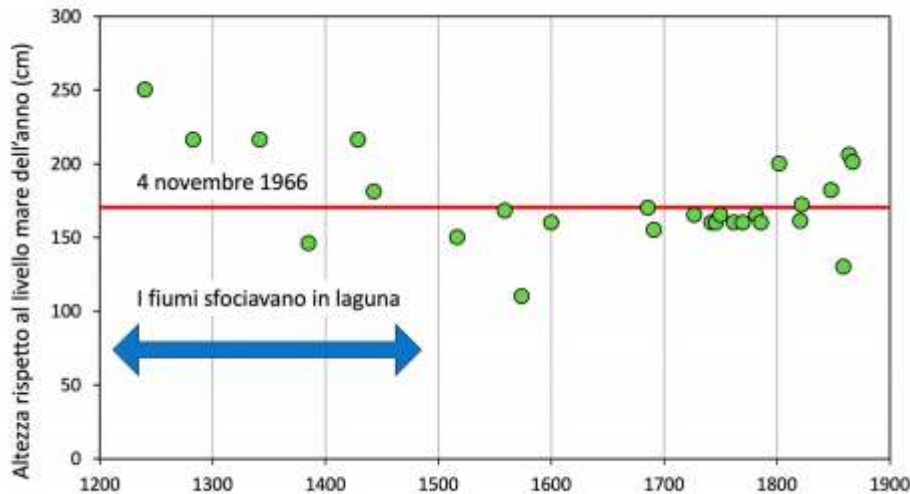
(a) Wikipedia, AskArt. Proprietario ignoto. (b) Web Gallery of Art, creato da E. Krén e D. Marx, Collezione Privata. (c) GC © Paris Musées, Petit Palais, Musée des Beaux-Arts, Parigi. (d) Acquaforte di Borgomanero, corrispondente del settimanale L'EMPORIO PITTORESCO, N. 129 del 17 Febbraio 1867). (e) di P. Blanchon, da un disegno M. del Don, corrispondente del settimanale L'ILLUSTRATION, JOURNAL UNIVERSEL, N. 1249, 2 febbraio 1867). (Da Camuffo 2024).

458 Va segnalato che l'acqua alta del 1966 fu 194 cm sopra al riferimento dello Zero Mareografico di Punta Salute (ZMPS) ma corrispose a una crescita del mare di 169 cm rispetto al valore medio dell'anno. Nell'Ottocento ben cinque volte il mare ebbe una crescita superiore a quella del 1966: nel 1864 (fu superiore di 37 cm), 1821 (34 cm), 1867 (32 cm), 1848 (13 cm) e 1822 (3 cm) (Camuffo 2024a). Questo mostra la vulnerabilità della città.

459 Tornando indietro nel tempo, anche nelle cronache antiche si trovano acque alte con gondole in Piazza (Camuffo 2023), ma per interpretare questi dati è stato necessario ricostruire quanto il mare era allora sotto il livello della Piazza, e che pescaggio poteva avere la gondola medievale, naturalmente dopo aver capito com'era fatta e che proporzioni aveva rispetto alle persone. Nella ricerca si sono trovati i dati e si sono ricostruite le serie climatiche e mareografiche cercate. Le acque alte eccezionali del passato, in cui le gondole andarono in Piazza, sono riportate in Fig. 70, dove l'altezza è calcolata rispetto al livello medio del mare nell'anno dell'evento (Camuffo 2022).

Fig. 70 – Ricostruzione delle acque alte storiche, con le gondole in Piazza





Ricostruzione dell'altezza delle acque alte a Venezia nel periodo 1200-1900, calcolate in cm sopra al livello medio del mare dell'anno in questione. La linea rossa riporta a confronto il livello del 4 novembre 1966.

(Da Camuffo 2022).

460 Appare evidente che prima del 1500 vi furono delle acque alte molto superiori (in media 1/2 m) alla linea rossa di riferimento del 1966, la più alta misurata nel periodo strumentale (1871-oggi). Questo si spiega perché in quel periodo un certo numero di fiumi sboccava in laguna, e il loro apporto di acque dolci si sommava a quello portato dal mare. I Veneziani del tempo deviarono i fiumi per evitare i sedimenti trasportati e l'interramento della laguna, ma con questo diminuirono anche l'altezza delle acque alte più estreme.

461 Va detto che già a metà Cinquecento Alvise Cornaro propose di difendersi dalle mareggiate che causavano le acque alte (chiamate '*sopra commune*') chiudendo temporaneamente le bocche di porto quando il mare in tempesta avesse superato il normale livello lasciato delle alghe (chiamato '*comune marino*'):

Et questi sono gli effetti del *sopra commune*, il qual è molto nocivo, & però bisogneria allhora, quando si potesse, chiuder i Porti. (Cornaro 1560, c. 8).

E questi sono gli effetti delle mareggiate che superano il comune livello delle alghe; queste sono molto dannose, per cui bisognerebbe all'occorrenza chiudere le bocche di porto, se si potesse.

462 In pratica Cornaro auspicò il MOSE quasi 5 secoli fa, solo che la tecnologia non era all'altezza dell'idea.

13. Conclusioni culturali

463 Oltre agli aspetti puramente scientifici, la ricerca ha portato alla luce vari aspetti di natura culturale meno noti che questo articolo offre a quanti interessati a conoscere meglio la storia di Venezia, o semplicemente a gustarsi qualche curiosità inedita. Di fatto, la storia di Venezia e la storia della gondola sono intimamente legate, e non si può comprendere l'una senza l'altra.

464 Si è raccolta la documentazione più antica da fonte scritta e iconografica a riguardo dell'origine delle gondole, le loro trasformazioni nel tempo, la percezione che ne ebbero i contemporanei, e l'uso che ne fu fatto ai fini militari, dato che è l'aspetto meno noto e che maggiormente incuriosisce. Questo ha portato a considerare anche opere d'arte come pitture e stampe, miniature di corali e antifonari, trattati marittimi storici e militari, e opere di poesia e fantasia che, oltre all'aspetto culturale, hanno mostrato importanti testimonianze del passato e incredibili soluzioni tecniche. Talvolta l'analisi dei testi antichi ha portato a chiarimenti, talvolta a nuovi dubbi, o ad avanzare nuove ipotesi. Tutti i dati trovati sono stati considerati cercando l'interpretazione più giustificata sulla base di quanto emerso. Anche *Il Milione* di Marco Polo ha pagine, e tempismi, che fanno meditare profondamente su quanto le novità introdotte dall'Asia possano avere contribuito a migliorare la vita veneziana, sempre attenta a cogliere innovazioni positive. In particolare, si è trovata la documentazione che nel periodo in cui Marco Polo fu in Cina, si usavano barchette molto simili alla nuova gondola con l'abitacolo e il rematore in piedi a poppa, modello che diverrà popolare a Venezia pochi anni dopo il ritorno di Marco Polo.



465 In questo lavoro è emersa in tutta la sua importanza anche la difficoltà dell'aspetto lessicale, oltre al miscuglio tra tardo latino, italiano antico e veneziano arcaico, specie quando si tratta di scritti per uso personale. Nel periodo medievale, e per un paio di secoli a seguire, la documentazione non è sempre chiara, in particolare nei confronti di termini locali e desueti, con significato che poteva cambiare nello spazio e nel tempo, con modi di dire e terminologie che si riferiscono a realtà ormai scomparse. Si è cercato quindi di fare chiarezza, come il nome di certi battelli, a volte frainteso come le *angheridie* o i *retroguardi*. Si è anche acclarato che chi volle scrivere in dotto italiano, seguendo l'esempio di Dante e Petrarca come raccomandava Bembo (1525), usò il nome "*barchetta*" ritenendo "*gondola*" plebeo e dialettale. Questo ha portato a non riconoscere, o a rendere equivoci, i più antichi passi veneziani riferiti a questa barca.

466 Quando al linguaggio antico si aggiunge lo stile stringato o disarticolato da appunti, come tipicamente usava Sanuto nei suoi *Diarii*, l'interpretazione diviene più complessa. Per dare piena comprensibilità al testo originale rendendolo disponibile nel suo fascino, si è dovuta affiancare la restituzione in forma italiana moderna. Nei casi più semplici si sono aggiunte chiavi interpretative. Questa scelta è stata fatta per contemperare le necessità di interpretazione e di rendere nota la documentazione originale per chi vorrà approfondire l'argomento.

467 Venezia fu tra le prime città ad adottare la stampa a caratteri mobili di Gutenberg. Questo portò alla stampa di molte opere antiche e coeve, dando un vantaggio conoscitivo enorme. Tuttavia, la nuova stampa adottò tutte le abbreviazioni e contrazioni epigrafiche che venivano usate nei manoscritti. Gli incunaboli su pergamena si sono conservati molto bene, mentre i fogli stampati su carta si sono deteriorati nel tempo, e inoltre le macchie di inchiostro migrato tra le fibre di cellulosa aumentano le difficoltà della lettura tradizionale mettendo forti limiti alla ricerca digitale e al riconoscimento ottico dei caratteri (OCR), spesso reso impossibile dalle scelte epigrafiche degli antichi tipografi. Nonostante oggi siano disponibili enormi quantità di volumi scansionati e/o digitalizzati, e molti archivi e biblioteche di varie nazioni abbiano generosamente concesso la consultazione, rimane necessario un paziente e accurato lavoro individuale di ricerca e analisi.

468 La letteratura moderna riporta molte informazioni importanti sulla storia delle barche, incluso come doveva essere la gondola dopo il medioevo, nei vari secoli, ma senza ulteriore risoluzione temporale. Tuttavia, ogni secolo è lungo e non era noto quando le trasformazioni avvennero: se all'inizio, metà o a fine secolo, e per quale motivo; e inoltre se la transizione tra il vecchio e il nuovo tipo di barca fu rapida o lenta. In questo lavoro si è cercato di dare queste risposte, sia pure con la dovuta cautela, trovando com'era la gondola anche nei secoli più antichi, e individuando l'anno, o almeno una finestra temporale.

469 Si sono considerate anche le cause che diedero un impulso a queste trasformazioni, e come la *Serenissima* tentò di tenere sotto controllo le situazioni più difficili, anche con la magistratura e i suoi decreti. Per questo è stato necessario qualche accenno al contesto politico o economico che motivarono certe decisioni storiche, che a loro volta si ripercossero su obblighi per la popolazione, e al dover adattare le loro barche a nuove finalità. Ne è venuto uno spaccato di Venezia nel tempo, che lega le vicende della barca a quelle dei cittadini.

470 I Veneziani si insediarono all'interno della laguna per sfuggire alle invasioni che funestarono le loro terre. Cercarono di adattarsi all'ambiente, e di adattare l'ambiente alle proprie esigenze. Entrarono nella laguna con le piccole *cymbulae* allora in uso a Roma, nella fascia costiera e nelle lagune dell'Adriatico, e seppero creare una splendida città e adattare l'ambiente per renderlo più protettivo. Allo stesso modo operarono con le loro imbarcazioni, passando per alcune trasformazioni epocali.

471 Cercando tra antifonari, gradualì, paliotti, quadri, affreschi, xilografie e incunaboli si sono scoperte importanti immagini della gondola, in particolare quella dipinta da Giotto nel 1307-08, quella di Bolzano nel 1340, di Lorenzo Veneziano e Giusto de' Menabuoi attorno al 1370-75, oltre un secolo e mezzo prima di quanto sinora noto in letteratura. La documentazione pittorica suggerisce che la prima trasformazione importante della gondola sia avvenuta nella prima metà del Trecento, dopo il ritorno di Marco Polo (che ebbe il periodo di influenza tra il 1307 e il 1324). Oltre alla tempistica, il primo tipo di gondola ha molte somiglianze con le barche asiatiche, difficili da credere per puro caso.

472 Le guerre, lo sviluppo urbano su più isole, la necessità di evitare stradine pericolose, le



caratteristiche dell'ambiente lagunare obbligarono il passaggio da *cymbula* a gondola con l'adozione di alcune scelte basilari. La prima fu il fondo piatto per navigare anche su acque molto basse e non danneggiarsi urtando il fondale. La seconda fu il modo di remare. Negli acquitrini era comune sospingersi con una pertica, ma questo diveniva impossibile nei canali, troppo profondi, per cui era necessario usare il remo. L'altra opzione era il rematore a prua, seduto, che voga col remo corto procedendo di spalle. Questo richiedeva la simultanea presenza di un timoniere a poppa, con timone a *zanca*. I Veneziani adottarono una terza soluzione, col remo lungo e vogatore a poppa, in posizione eretta e guardando nel verso di avanzamento. Con questo non serviva più il timoniere, per cui l'equipaggio minimo passava da due ad uno solo, e guadagnava spazio prezioso all'interno della gondola. Questo nuovo spazio, e un allungamento dello scafo, permisero di adottare il felze. Questa soluzione conferiva maggiore rapidità e precisione negli spostamenti; era utile nell'uso civile, ma soprattutto in quello militare. Questa soluzione richiese un pianale triangolare di *coperta* a poppa, replicato a prua per ragioni di solidità e simmetria.

473 Non si può dire quale sia stato l'elemento scatenante che nel XIV secolo abbia suggerito l'idea di vogare stando eretti, e soprattutto guardando nella direzione del percorso che si intende affrontare. Spesso le grandi trasformazioni avvengono sotto la grande spinta di azioni militari. In quel periodo, tra il 1256 e il 1381, Venezia ebbe in casa quattro conflitti con Genova, oltre che con l'Impero Ottomano. È possibile che nelle azioni militari si siano resi conto che era molto meglio che chi vogava e guidava la barca avesse esattamente la percezione di come i rischi si evolvevano d'attorno, e il controllo continuo di cosa schivare e dove andare.

474 La prima immagine di gondola come evoluzione dalla *cymbula* con allungamento e aggiunta delle coperte triangolari di prua e di poppa risale al 1340. Questo suggerisce che gli eventi bellici possano aver dato una forte motivazione per migliorare la tecnologia delle piccole barche. Queste, di fatto, costituivano il mezzo di trasporto di truppe in ambiente lagunare e fluviale, e il mezzo per attaccare i grandi vascelli che fossero entrati in laguna. È possibile che le problematiche legate alla voga fossero chiare ancora dalle invasioni dei Franchi di Pipino, e che nel frattempo si siano maturati i tempi per trovare delle soluzioni più valide.

475 Nel XVI secolo la gondola ebbe un'ulteriore trasformazione con irrobustimento della struttura e applicazione a prua e a poppa di rostri in ferro con lama d'ascia e punte a chiodo acuminato da 9 cm. Poiché non si trattava di un paraurti protettivo nell'evenienza di urti accidentali, né potevano essere a vantaggio dell'incolumità dei passeggeri, considerando che le punte costituiscono sempre un pericoloso sistema aggressivo in caso di impatto, non resta che concludere con le cronache del tempo che i rostri siano stati ideati a scopo bellico, per fracassare le barche nemiche, o infilzare direttamente i malcapitati che si fossero trovati davanti. La gondola fu costruita abbastanza simmetrica con rostri uguali sia a prua che a poppa: questo rendeva rapide le manovre in spazi ristretti, senza bisogno di girare la barca e attaccare, o fuggire. Che la gondola abbia avuto un utilizzo importante nelle battaglie lagunari, fluviali e marittime è scritto esplicitamente nei trattati militari e nei documenti del tempo.

476 Le fonti analizzate, e in particolare le notizie giornalieri di Sanuto, portano a concludere che il periodo più probabile per la trasformazione con l'adozione dei rostri avvenne nel contesto della Lega di Cambrai, a partire dal 1509, dopo la sconfitta di Agnadello, quando vennero emessi ripetuti editti per lanciare i cittadini al saccheggio delle zone rivierasche del ferrarese, e a partecipare alle battaglie fluviali. Venezia stava attraversando un periodo di profonda crisi. La depressione economica stava avanzando, specie per gli sconvolgimenti causati dalle nuove rotte del traffico a seguito della scoperta del Nuovo Mondo, e l'inflazione per l'oro che in grande quantità confluiva dalle Americhe alla Spagna. La povertà di buona parte della popolazione, un po' di amor patrio, e soprattutto la cupidigia e l'idea criminale di arricchirsi facilmente razziano, rubando e bruciando, portò cittadini, pescatori, artigiani e contadini ad adattare le proprie barche ai fini bellici. Nell'iconografia successiva, fino a tutto il XVII secolo, si vedono soltanto barche attrezzate con i micidiali rostri, tranne alcune rare '*mezze gondole*' senza ferri, usate per i traghetti urbani (per evitare rischi ai trasportati) o per altri modesti usi civili.

Degna di nota è la venuta di Leonardo da Vinci a Venezia. Tra le curiosità emerse, la macchina cavafango di Leonardo sembra ispirata a questo viaggio, e usa due gondole per sostenere la ruota mobile che draga il fondo. Questo disegno nella sua precisione



conferma la forma della gondola a quel tempo, immediatamente prima della seconda trasformazione, e testimonia l'uso che ebbe questa barchetta anche nei lavori più umili. Più intriganti invece sono i vari progetti di guerra marittima con palombari, sottomarini, e vascelli di uso militare che furono inventati ma rimasero lettera morta. Come spesso accade, la vicenda non è del tutto chiara. Comunque sia, di fatto, sia Leonardo che i Veneziani pensarono alla stessa strategia: con pochi uomini provocare un danno molto grande. Entrambi cercarono di raggiungere questo scopo realizzando dei vascelli rostrati, da lanciare in velocità per acquistare energia cinetica, e con i rostri sfondare gli scafi nemici, anche se questi scafi erano di proporzioni molto maggiori. Leonardo progettò un vascello tecnologicamente elaborato d'alta qualità e di difficile realizzazione, mentre i Veneziani si limitarono a usare barchette minimaliste di uso popolare, facilmente ottenibili con l'aggiunta di rostri, a spese dei cittadini che si sarebbero rivalsi con le razzie. I Veneziani adottarono soluzioni pratiche, preferendo i principi di Machiavelli alla scienza di Leonardo. Comunque, anche se non usarono il modello leonardesco, applicarono quella stessa idea.

478 Si è trovato che il nome dato ai rostri, *'delfino'*, non è riferibile alla nobile famiglia Dolfin, mentre può essere stato ispirato da vicende della letteratura greca e latina, molto in voga a quei tempi, in cui i classici venivano tradotti e stampati, ricordando come primo fra tutti Aldo Manuzio, il primo grande stampatore-editore oltre che umanista. Per il rostro-delfino i riferimenti più ovvi sono le macchine belliche chiamate *'delfini'* montate sulle navi, di cui parla Tucidide, per sfondare lo scafo dei nemici, oppure il soprannome *'delfini'* dato ai pirati-razziatori Pelasgi, Etruschi e Greci. Infine, potrebbe essere anche il semplice fatto che si tratta di un ferro incurvato. Sono tutti motivi validi, dotti e non, che portano alla stessa conclusione.

479 Terminata l'emergenza bellica, al passaggio tra il XVII e il XVIII secolo, si tolsero i pericolosi rostri: quello posteriore fu eliminato e sostituito da un ricciolo, mentre quello anteriore rimase ma trasformato in elemento decorativo. A quel punto la gondola divenne finalmente una barca esclusivamente per scopi pacifici. Poi l'antica storia venne via via scordata, anche perché conteneva molte pagine di cui andare poco orgogliosi, e che era preferibile dimenticare. Nell'Ottocento vennero scritti vari articoli per presentare come novità queste vecchie storie. Nel Novecento invece ripiombarono nell'oblio.

480 Il Settecento determina l'inizio della storia moderna della gondola, come è a tutti noto. Conseguentemente, segna anche la fine di questo articolo.

14. Appendici

14.1 Dizionari e conversioni

Tabella 1. Conversioni. Principali testi usati per il lavoro di conversione dalle unità di misura antiche al sistema metrico, o per la trasposizione dei termini tecnici dal veneziano antico.

Argomento	Riferimento bibliografico principale
Conversione delle unità di misura (lunghezza, peso e volume)	Ferrati (1877); Martini (1883), quest'ultimo anche per le monete.
Conversione delle ore espresse all'italiana a partire dal tramonto	Camuffo et al. 2021
Dizionari della lingua latina	Du Cange (1718); Forcellini (1875)
Dizionari della lingua italiana	Accademia della Crusca (1612 e 1881); Patriarchi (1775); Boerio (1829; 1856); Nazari (1876); Contarini (1888); Tommaseo e Bellini (1861-1879).
Dizionari della lingua veneta	Patriarchi (1775); Boerio (1829, 1856); Mutinelli (1851); Nazari (1876); Contarini (1888).
Termini legali e amministrativi	Mutinelli (1851); De Lorenzi (1870-72); Da Mosto (1937).



Antichi termini di artigianato e marineria	Savèrien (1758), Grisellini (1768-1778), Newman (1799); James (1802); Anonimo (1847); Jal (1848); Anonimo (1878); Piqué (1879); Ninni (1881).
Termini tecnici della gondola	Mazier (1901), Cargasacchi Neve (1979), Crovato et al. (1980); Lodigiani (1992); Pergolis e Pizzarello (1999); Penzo (2000, 2016), Munerotto (2021).

14.2 Specifiche delle barche e dei vascelli citati

481 Nel testo si incontrano vari tipi di vascelli, dalle grandi navi alle piccole barche. Nella letteratura sono centinaia, dato che ogni battello poteva assumere nomi diversi non solo se in italiano, latino o veneziano, ma anche a seconda del gusto, periodo, uso e altre variabili. Per esempio il vascello più ricorrente, la *Galea*, anche se in varianti diverse, può trovarsi con i nomi: *galera*, *galea*, *galeazza*, *gallia*, *galia*, *arsil* e inoltre differenziarsi per la dimensione: *granda*, *bastarda*, *sotil*, *fusta*. Il nome poteva cambiare anche con le regioni, tipo *ganzerra* per i Lombardi e *barbota* per i Veneti.

482 Nel testo i passi riportati rispecchiano fedelmente l'originale. Per questo può essere utile disporre di una Tabella riassuntiva e per quanto approssimativa nonostante lo sforzo di mediare tra le varie fonti, antiche e moderne, non sempre allineate tra loro e chiare, per aiutare il lettore non esperto a capire di che tipo di vascello si tratti.

Tabella 2. Vascelli. Nomi e caratteristiche delle principali barche e dei vascelli citati

Nome	Caratteristiche principali	Propulsione
Angheridia	Termine controverso. È da ritenersi che non si tratti di una barca ma rappresenti le 'angherie', tributi di tipo feudale. (Vedi voce in Appendice §12.3)	
Arsil	Nome dato tipicamente a una galera (ma non esclusivamente) dopo che ha compiuto navigazioni, e viene rimessa in ordine (armata) cambiando le parti usurate. Il termine si trova applicato sia prima che dopo la revisione. (Vedi voce in Appendice §12.3)	Vele e remi
Barbotto, barbotta, barbòta	Barca di dimensioni notevoli, tondeggiate, con rostro, a fondo piatto, e copertura a volta o tettoia per fiumi. Aveva strutture fortificate in legno e pelli (fiancate, torri) anche mobili per riparare dai dardi in battaglia o in assedi. Simile alla <i>Ganzerra</i> . (Vedi voce in Appendice §12.3)	Remi e vela. Poteva essere trascinata con funi.
Barzotto	Nave falcata da mare (con dimensioni paragonabili a una Caravella) per trasporto truppa e materiali, più piccola della <i>Barza</i> (a sua volta paragonabile a una <i>Cocca</i>). L'armamento includeva una gondola a bordo.	Vela
Brigantino, bregantin	Piccolo veliero a due o tre alberi e bompresso (asta inclinata sporgente a prua)	Misto di vele quadre e trapezoidale (aurica); a prua una vela quadra (civada) o triangolare (fiocco)
Bucintoro	<i>Galea</i> di Stato per rappresentanza. Variante di galera sottile molto decorata per uso cerimoniale.	Remi
Burchio	grande barca da carico merci o passeggeri, con fondo piatto, dotato di copertura (<i>tiemo</i>) che si estende su tutta la lunghezza o solo parte di essa.	Due alberi e remi
Caravella	Veliero sviluppato nel XV sec, con una sola coperta, con impalcatura quadrata a poppa e rotondeggiate a prua. Trasporto di persone e merci. L'armamento includeva barche a bordo.	Vele latine (triangolari), montate su due o anche tre alberi. Poteva navigare con vento laterale.



Cocca Longa	Versione della <i>Cocca</i> in stazza maggiore.	Vele quadre su uno o più alberi.
Cocca, Coca	Veliero onerario "grosso" sviluppato nel X sec, di dimensioni maggiori rispetto alla caravella. Molto usato per la sua capienza. Data la forma era chiamata anche ' <i>nave rotonda</i> '. L'armamento includeva barche a bordo. Simili sono anche le <i>Barze</i> e <i>Caracche</i> .	Vele quadre su uno o più alberi. Poteva navigare solo con vento in poppa.
Cymbula	Piccola barca romana, simile a canoa	Remi
Fusta	Una <i>galea</i> minore (la più piccola della famiglia), di ridotte dimensioni, molto leggera, e minor pescaggio, idonea a uso fluviale. Dotata di rostro e cannoni a prua. L'armamento includeva barche a bordo.	Vela latina in crociera, a remi in battaglia. Aveva 2 o 3 remi per ogni banco.
Galea (galera) grossa, galeazza di mercato, mude, galia grossa	Il tipo maggiore di <i>galea</i> , il vascello di eccellenza per le battaglie in mare aperto. Dotato di prua allungata a sperone. Artiglieria a prua. L'armamento includeva barche a bordo.	Vela latina in crociera, remi in combattimento.
Galea (galera) sottile, galia sotil	Vascello leggero e veloce derivato dalla trireme romana. Caratterizzato da basso pescaggio per cui era adatta sia da mare che da fiume. Aveva un unico ponte. Dotato di prua allungata a sperone. Artiglieria a prua. L'armamento includeva barche a bordo.	Vele latine in crociera, remi in combattimento.
Galea bastarda, bastarda	La versione <i>bastarda</i> era di dimensioni intermedie tra la <i>galea sottile</i> e la <i>grossa</i>	Vela e remi
Galeazza	Grosso bastimento di basso bordo (dal 1570). Basso pescaggio per cui si può avvicinare alla costa. Artiglieria: cannoni a prua e altri al fianco.	Ha tre alberi fissi e può andare a remi.
Galeone	Poderoso veliero da guerra, mediterraneo e oceanico. D'alto bordo, con più ponti provvisti di opere fortificate in legno lungo le fiancate con numerosi cannoni. L'armamento includeva barche a bordo.	Tre o quattro alberi, oltre ad asta di bompresso a prua e buttafuori a poppa. Vele quadre e triangolari.
Ganzerra, ganzara, ganzera, (nome antico canchera)	Grande vascello fluviale da trasporto truppe e mezzi. Con rostro. Difeso da assi, torri e macchine guerresche, inclusa artiglieria per uso in battaglia o in assedi. Simile alla <i>Barbotta</i> . (Vedi voce in Appendice §12.3)	Remi e vela. Poteva essere trascinata con funi.
Gondola	Tipica barca veneziana, lunga e sottile, a fondo piatto, per il trasporto di persone e cose.	Remi (uno o più rematori)
Londro	Una specie gondola povera (fatta in pioppo o abete) più lunga, con prua un po' rialzata e un gancio a poppa per eventuali traini. Per uso fluviale, ma diffusa anche sulle coste Adriatico, Jonio e Tirreno, per pesca, traghetti o trasporto merci.	Remi
Paescalmo, parascalmo	Lancia a molti remi in dotazione alle navi	Più rematori.
Peata	Grossa barca da carico, larga e piatta, in uso nella laguna per trasporto merci.	Remi, due o più vogatori.
Peota	Barca di media grandezza, anticamente considerata una versione maggiore della gondola. Quando veniva riccamente decorata poteva essere trasformata in barca di rappresentanza.	Remi e vela



Quara, quarra	Nome o aggettivo dato alla vela quadrata. Spesso si trova usato da solo come sostantivo per “vela quadrata”, non come aggettivo che specifichi la qualità della parola “vela”.	
Redeguarde, radeguarda	Termine controverso. Significato primario: retroguardia. È da ritenersi che in questo contesto non indichi un vascello specifico, ma rappresenti collettivamente le imbarcazioni in tale posizione, o con ruolo di gregarie. (Vedi voce in Appendice §12.3).	
Schifo	Barchetta che si tiene al servizio delle navi, detta anche ‘piccolo Caicco’	Remi

14.3 Vascelli controversi che richiedono chiarimenti

Angheridie

483 Nel *Cronichon Venetum vulgo Altinate* (1210 ca), si trova una delle più antiche citazioni della gondola: «*sive gundulis et angaridiis*». Nell’edizione critica di Pietro Visseux (1845), nella nota (2) a pag. 77, il curatore si chiede il significato di ‘angaridiis’. Considera che questa parola è legata a un termine locale con significato di peso, e trasferendo il concetto alla barca conclude: «Ma quegli *angaridiis* che sono? M’immagino, una specie di barche, più grosse delle gondole; barche dette peate o peote, secondo la forma e grandezza loro, nel nostro dialetto. ... Dunque, se *angarie* erano i pesi, *angaridie* saranno state le barche che li dovevano trasportare. Forse saranno le barche ‘*radeguarde*’, ricordate dal Sanuto, e dal nostro eruditissimo Casoni (1847)». In seguito, questa ipotesi fu accolta anche da altri studiosi, moderni compresi, ma che qui si intende rivedere.

484 L’ipotesi che si tratti di un altro tipo di barche viene spontaneamente, visto che si trova citata assieme alle gondole, ma la spiegazione di cui sopra non è convincente. Potrebbe invece trattarsi delle *angherie* di cui si trovano esempi in italiano antico anche come ‘*angaridi*’. Il Vocabolario degli Accademici della Crusca (1612) riporta: «Angheria: sforzo fatto ad altrui, contr’a ragione, aggravio». Il termine deriva dal latino ‘angaria’, greco ἀγγαρεία, derivato a sua volta dal fatto che presso i Persiani i pubblici corrieri, chiamati ‘*Angari*’, potevano costringere qualunque uomo a correre con essi portando le loro robe. Si tratterebbe quindi dei balzelli, tributi di tipo feudale dovuti al signore locale, che i cittadini avrebbero dovuto portare a questi personaggi quando andavano ad omaggiarli con le gondole, al fine di concretizzare riverenze ed onori con donazioni tangibili. Di questo significato si trovano molti esempi:

«Saria necessario che egli diventasse tiranno, e che scacciasse i potenti, e togliesse la roba ai ricchi e aggravasse il popolo con molte *angherie*...» (Savonarola 1494).

« Hanno assaissime *angarie*, et zà più zorni non imprestano pur su oro e arzento» (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 162) che trasposto in italiano suona: Hanno troppe tasse e già da giorni non prestano più oro e argento (vedi §6.1).

«Et però, sia statuido che la manufactura de dicti arzenti sia estimata per do estimatori pratici... De la qual manufactura, siano facti creditori sopra le *angarie* che se metterano» (Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 227*). Sanuto racconta che per far cassa, lo Stato fa l’*angheria* di requisire l’argenteria dei cittadini. L’argenteria che verrà consegnata alla Zecca dello Stato verrà valutata da due esperti. Però si tratta di un prestito: i cittadini rimangono creditori di questa *angheria*, potranno scolarla da altre tasse ovvero potranno essere risarciti da settembre in poi dello stesso anno (vedi §6.1).

«L’autorità di questi signori [i titolari del Feudo] è limitata, non potendo far morire alcuno se non per casi di giustizia, nè possono mettere *angherie*, nè imposizioni straordinarie ai loro vassalli...» (Soranzo 1575).

«Levando tutte le gabelle & *angherie* nuove, che per ordine d’altri che del Re siano state imposte». (Roseo 1585).



«[Nell'impero Ottomano] i Vescovi venivano molestati, e vessati i sudditi di rito latino; e perciò avevano instato [fatto istanza], e supplicato a rilasciarglisi di nuovo un diploma per i loro privilegi, ed universale esenzione da tutti gli *angaridi*, tasse, gravami, e testatici tributi» (Lastrić 1776; Fabianich 1863).

«Il fu Sultan Mehemed Han etc. avendoli fatti liberi da tutti gli aggravii e tasse, ed esentati pure dal pagare i diritti delle chiese, ed altri *angaridi* rilasciando nelle loro mani la capitolazione, perché alcuna persona vivente, non gli dovesse molestare nè vessare» (Lastrić 1776; Fabianich 1879).

«Sia pure egli, coll' abuso dell'autorità divenuto tiranno, vèssi il popolo con *angherie*, lo aggravati con estorsioni e leggi ingiuste...» (Borgovini 1822).

«I baroni, avvegnachè si vedessero ognora più dal nuovo governo pregiudicati nei loro diritti feudali, tartassavano a loro volta il popolo con tasse arbitrarie e con *angherie* d'ogni sorta» (Cognetti 1874).

485 Dato che in tutta la letteratura non si trova nessun' altra menzione della barca *angheridia*, si ritiene che questa non esista, e che la Cronaca fosse interessata a sottolineare i tributi che come si è visto venivano chiamati anche *angaridi*.

Arsili

486 Il nome veneziano '*arsili*' viene attribuito alle Galee di seconda mano: alla fine dei viaggi, venivano portate in Arsenale e armate di nuovo sostituendo le parti malandate o deperibili, in particolare vele, remi e artiglierie... (Sanuto, *Diarii*, Libro XXV, c. 323*).

487 Per Sanuto sono *arsili* tanto le Galee malandate ancora da sistemare, quanto le riarmate. Per esempio Sanuto il 14 luglio 1518 fa la lista delle Galee in Arsenale, specificando numero e stato. Fra i vascelli da sistemare ci sono:

«Galie sotil, vecchie, in acqua messe per <i>arsili</i> , N.2». (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro XXV, c. 323*).	Ci sono 2 galee sottili vecchie, messe in acqua per [armarle nuovamente come] <i>arsili</i> .
---	---

«Eri gionse qui la galia di domino David Bembo con zerca 10 homeni, et la note la quinquere me con 40, meno, et hozi è zonto la galia de domino Zuan Corner stato a la guardia, mandato per il proveditor Pexaro per compagnia deli <i>arsili</i> , et ha lassato dui <i>arsili</i> al Fanario mia 55 lontan di Corfù».	leri giunse la galea sotto il comando di Davide Bembo con circa 10 uomini; durante la notte la quinquere me con 40 [uomini, o] meno, e oggi è giunta la galea comandata da Giovanni Corner che era stato mandato in missione di scorta degli <i>arsili</i> , su ordine del provveditore Pesaro, e ha lasciato due <i>arsili</i> a Fanari, 55 miglia da Corfù.
---	---

(Sanuto, *Diarii*, Libro LII, c. 238*).

488 In questo ulteriore esempio i Savi decidono di dare una sovvenzione all'equipaggio di due galee di Candia, che poi dovranno reimbarcarsi:

«Fu posto, per i savii tutti, dar ducati 100 per galia a do galie candiote, videlicet Polana et Griega, per sovention; et che le zurme montano su galie nove chome <i>arsili</i> et li conducano in Candia da esser armati de li insieme con le altre 6 galie si manda per <i>arsili</i> come fu preso. Et sia dato per sovention a le zurme zerto quid, ut in parte. Presa».	I Savi decisero all'unanimità di dare una sovvenzione di 100 ducati per galea a due galee di Candia, precisamente 'Polana' e 'Griega'; e che l'equipaggio monti su galee rinnovate e divenute <i>arsili</i> e le portino a Candia per essere armate lì per <i>arsili</i> insieme con le altre 6 galee, come fu deciso. E sia dato all'equipaggio un certo tantum di sovvenzione come sopra detto. La decisione fu presa.
---	--

(Sanuto, *Diarii*, Libro IX, c. 225*).

489 Ci sono anche le galee-*arsili* già risistemate dopo la revisione e pronte, messe assieme alle nuove di zecca:

«Galie sotil è di fuora, fate di nuovo in armata e <i>arsili</i> , N.14» (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro XXV, c. 323*).	Ci sono fuori galee sottili, appena finite di armare, e <i>arsili</i> , [in totale] 14 vascelli.
--	--

490 C'è invece chi considera *arsili* le galee solo quando sono malandate:

«È stà anche preso che sia messo in ordene li <i>arsili</i> , che zè le galie da mercà, torna el mese de Decembrio da i viazi». (Malipiero 21 gennaio 1495).	È stato anche deciso che siano "armati" [rimesse a punto] gli <i>arsili</i> , che sono le galee commerciabili, quelle tornate il mese di dicembre dai viaggi.
--	---



491 Tuttavia, altrove viene specificato che il termine *arsili* viene usato anche in senso lato per guscio vecchio anche di altri tipi di nave:

«Un altro mezzo più spedito è quello di affondare *arsili*, o sieno fondi di galere o di navi vecchie caricate di muratura». (Milizia 1785)

Barbote e Ganzare

492 Nelle fonti antiche, *barbote* e *ganzere* sono barche citate molto spesso, ma in genere senza descrizione o commenti. Per sapere com'erano fatte, e che differenze esistono fra loro occorre cercare in letteratura e mettere insieme i vari pezzi, da cui emerge alla fine un quadro abbastanza chiaro.

493 La barbata era parte del tipico elmo cinquecentesco di ferro, all'interno rivestito in cuoio, che lascia la faccia libera. Anche Matteo Maria Boiardo (1545) lo cita più volte: «*La barbata, e il guancial tutto gl'aperse, et crudelmente lo ferì nel volto*» ... «*Sopra ai sigieri un colpo horrendo lassa, e la barbata & l'elmo gli fracassa*» «*N'elmo, o barbata, lo difese punto, da quel colpo crudel che l'ha disgiunto*» ... «*L'elmo allacciato, & posta la barbata, tornò à la zuffa con la spada in mano*» ... «*Anzi gli ha il capo infino ai denti fesso, Barbata non gli valse, ò l'elmo fino*». La cronaca veronese di Pier Zagata (XIV secolo) specifica: «fu dal Signor Cane [Cangrande della Scala] percosso nelle maglie della *barbata*, e con l'aiuto d'altri fatto cadere da cavallo». Secondo il Dizionario D'Alberti (1797) la *barbòta* era un elmetto che copriva testa e guance, ma lasciava il volto scoperto, quindi una protezione contro i colpi dall'alto e dai fianchi.

494 Era uso comune proteggere i vogatori appendendo degli scudi ai fianchi. Qui, oltre ai fianchi, si considera il fuoco o i dardi che piovono dall'alto. Per estensione e analogia, questo nome fu applicato alle imbarcazioni che si schermavano dai colpi da sopra e dai fianchi con scudi, pelli e ramaglie. Questo è sostanzialmente il motivo di base che ritorna in tutte le citazioni e spiegazioni.

«I maestri dell'arte nautica e gli scrittori contemporanei mi fan sapere che la barbotta era nave catafratta, come a dire barca a botte, coperta di ferro, e a guisa di casamatta, tanto da non essere offesa dai progetti e dai fuochi che allora si usavano: in somma il navilio corazzato del medio evo» (Guglielmotti 1886). Guglielmotti (riprendendo Novi 1865) propone alcune citazioni che qui si ripetono con l'aggiunta della traduzione:

«Nec militum copia deerat... abundabant galeæ, præparatæ sunt <i>barbota</i> ». (Oliverius, <i>Hist. Damiatina</i> , ap. Ecchard., II, 1424)	Né mancava abbondanza di soldati... vi erano molte galee e <i>barbote</i> pronte.
«Indiget præterea quod sint navigia incamatata seu <i>barbotata</i> tali modo quod homines non timeant lapides machinarum... et ad defensionem ignis». (Marin Sanuto Torsello, <i>Secreta fidelium Crucis</i> , ap. Bongars, II, 58).	C'è inoltre bisogno che le navi vengano coperte da un tetto incuoiato [detto <i>camata</i> , da cui casamatta] ovvero <i>barbotato</i> , in modo che gli uomini non temano le pietre scagliate dalle macchine belliche ... e per la protezione dal fuoco.
«Munitiones submittebat per tecta navigia quæ <i>barbota</i> vocant». (Carpesanus, <i>Comment.</i> , ap. Martene, <i>Script. Collect.</i> V, 1186)	Dava munizioni per i vascelli coperti che chiamano <i>barbote</i> .

«In generale chiamavansi *barbotte* le navi da guerra catafratte [dal latino *cataphractus*: coperto da armatura fino in fondo], e dicevasi *barbottare una nave* il corazzarla come allora si usava. Secondo il Guglielmotti, barbotta vorrebbe significare *barca a botte*, nome che deriverebbe dalla loro forma, opinione condivisa dallo Jal [1848]. Invece il Du Cange fa derivare barbotta, da *barbuta*, armatura del capo molto usata dagli uomini d'arme; comunque sia, è certo che le navi barbottate furono di grandissimo uso». (Bravetta 1905).

«*Barbotta*, nome che secondo alcuni deriva da “botte”, cioè “una nave arrotondata come una botte”. Si trattava di una grande nave dai fianchi rotondi, come quelle per il trasporto delle merci, le cui murate venivano coperte da tavole piastre metalliche e cuoio imbevuto di aceto, in modo da rinforzarla contro i colpi dei trabucchi e renderla impermeabile al fuoco greco. Era anche munita di uno sperone sulla prua». (Valentini 2016).

L'etimologia è incerta: secondo Valentini per contrazione di barca-botte; per altri dallo



spagnolo che significa corazza, per altri ancora dal francese che indica un pesce o guizzare nel fango, per altri dal tedesco per alcune assonanze. È invece ben confermata da tutti la capacità di proteggere gli occupanti dai dardi e dal fuoco nemico.

«Era la *barbota* di maggior capacità, larga, ed ottusa, e più adattata al trasporto delle milizie, cd a contenere torri ed altri ordigni di guerra». (Rebuschini 1822).

«*Balbotta* o *barbotta* (basso latino), nave di mediocre importanza, di forma quasi rotonda, e con ponte a vòlta; corazzata, dallo spagnuolo *barbote*, lorica o corazza». (Corazzini 1885). Il ponte con copertura a volta per proteggere gli occupanti da dardi e fuoco rimane il punto base, e il nome riferito a una corazza rinforzata è un altro punto ricorrente.

«*Barbotta*. sorta di nave coperta di cuoio, per combattere al sicuro dai colpi di bombarda. Può corrispondere al tedesco *fahr-boot* battello da viaggio o meglio a *wehr-boot* battello di difesa». (Zambaldi 1889).

«*Barbotta*, nel medioevo, nave da guerra, con fianchi rotondi e ponte coperto di tavole, di cuoio, di piastre a volta». (Premoli 1909).

Non ne menziona il nome, ma ne descrive bene la funzione: «[ai tempi di Carlo Magno, i Veneziani inviarono nel Po] navi, ovvero barche coperte contro al furor delle saette, et dei sassi che piovevano di sopra». (Symeoni 1546),

«*Barbotta*. Sorta di nave, trovata dai Veneziani, che era tutta coperta di cuoio, per combattere al sicuro dai colpi delle bombarde. Furono così chiamate, perché coperte e difese come da una *barbuta*; onde in basso latino trovansi dette *naves barbutatae*. - Guicciardini Storia, 2, 262: “Vennero in potestà del duca quindici galee, alcune navi grosse, fuste, barbotte, e altri legni minori quasi senza numero”. E Guicciardini 360: “Avendo perduto due fuste, tre barbotte, e più di quaranta legni minori”. Claudio Tolomeo Lettere (1574): “Ha oltre a questo il re de’ Romani una armata sopra il Danubio a Vienna, dove sono trenta navilj tra navi lunghe, brigantini e barbotte, e cinque altre”». (Accademia Crusca 1881).

«La *scorribiessa* era una nave lunga, rostrata e celere assai; la *barbota* una nave di maggior capacità dell’antecedente, e assestata specialmente a portar macchine da guerra; le *ganzerre* vincevano nella velocità quant’altre delle barche nominate più innanzi». (Cantù 1846).

«Una grossa *barbota* armata di tre baliste». (Rebuschini 1855).

«*Barbotta*, nave degli antichi, che era una specie di Fusta, così detta pel suo sprone ferrato e per un certo cuoio irsuto a guisa di barba da cui questo sprone era coperto». (Lessona e Valle 1880).

«*Barbotta*, imbarcazione in uso nella valle del Po, a fondo piatto con la poppa ricurva e la prua appuntita. Generalmente di dimensioni limitate serviva per la pesca, per traghettare i corsi d’acqua e per altri piccoli trasporti. Ormai scomparsa...». (Lodigiani 1992).

496 Nei documenti la *Ganzerra* si trova menzionata spesso, specie in ambiente Lombardo, ma senza troppe indicazioni. Le descrizioni più estese sono:

«La seconda novità fu che cominciarono a costruire navi nel Ticinello [canale scaricatore del Naviglio Grande in Lombardia]. E queste navi portano da 500 a 600 armati. E sono molto utili alla comunità Milanese, perché possono andare fino a Venezia, e visitare città poste sul Ticino, sul Po e il Lago Maggiore. Possono anche infliggere molti e vari danni ai nemici, e portare viveri agli amici. Queste *Ganzerre* sono grandi navi, dotate di circa 50 remi per parte. E sono munite di palizzate protettive attorno, con torri e macchine belliche, e hanno vele grandissime. Non si poterono farle uscire da sole dal Ticinello, per quanto fosse in piena, ma fu necessario trainarle con funi e usare altri strumenti per portarle fino al Lago Maggiore»⁶³. (Muratori 1751, I, XXV, pag. 367-368).

497 Si noti che in questa traduzione, basandoci sul dizionario Du Cange (1718) si sono riconosciuti due termini che altre edizioni consultate si sono trovati lasciati insoliti (saltati o tradotti in modo non convincente). Il primo è “*cum bathfredis*” che qui si è restituito con “*torri*”⁶⁴. Il secondo è “*cum cammelis*” che si è restituito con “*funi di traino*”⁶⁵. Le altre edizioni consultate lasciano non chiarito “*cum bathfredis*” e usano “*con cammelli*” (sic) per il secondo.



«Anno MCXXV. Le Navi guerriere sul Lago [di Como] avevano i loro nomi, e le loro bandiere, ed insegne, e venivano benedette dal Vescovo. Per la maggior parte avevano sulla cima della prora un acuto, lungo, e forte rostro, con cui foravano le navi nemiche percuotendole in fianco. Taluna anche sosteneva una torre composta di travi, e di tavole; e tal'altra portava macchine per iscagliar pietre, dardi, e materie infuocate. Erano distinte per la velocità quelle, che addomandavansi [si chiamavano] allora *Cancere*; e che poi in altre memorie meno antiche trovansi chiamate *Ganzera*, o *Ganzare*. Due di queste ben armate, e piene di scelti Soldati Comaschi furono destinate ad accompagnare una riguardevole Dama». (Giulini 1760).

«*Ganzerra*. Specie di nave veliera a circa cinquanta remi, e tutta difesa da assi, torricelle e macchine guerresche ch'era in uso fra noi [in Lombardia] verso il 1351». (Banfi 1870).

«*Ganzara*. Simile al *ganzaruolo* ma più grande. *Ganzaruolo*: barca di piccole dimensioni che portava 4 uomini da remo [4 vogatori] e 2 balestrieri per accompagnare i nobili di Venezia o per portare a Chioggia il Podestà eletto dal Consiglio». (Lodigiani 1992).

498 Tanto per le *babote* quanto per le *ganzerre*, le fonti antiche sono rare, ma coerenti fra loro, mentre si discostano fortemente dalla descrizione degli autori moderni che evidentemente si sono basati su fonti diverse, purtroppo non sempre specificate. Questo dato di fatto non è solo un problema di lessico, ma rende difficile l'interpretazione del testo e la comprensione degli eventi. È possibile che le antiche *barbote* usate per far traghettare il Po a qualche cittadino a Torino, fossero diverse dalle grandi *barbote* costruite per traghettare gli eserciti nel basso corso del Po. Pertanto, in caso di difformità, si è preferito seguire le fonti antiche e con particolare attenzione quelle di origine veneta, o della località più prossima allo svolgersi degli eventi.

499 Le fonti antiche concordano nell'affermare che *barbote* e *ganzerre* erano navigli grandi, di origine e uso fluviale, entrambe a remi e vele, con sperone e protezioni a palizzate, tavole e pelli di animali per difesa, e artiglieria per offesa. Venivano costruite secondo le necessità, senza seguire un modello preciso. Servivano per portare truppe, materiali e vettovaglie e il loro posto in battaglia doveva essere o stanziale, durante un assedio, ovvero in retroguardia, dato che erano grosse, pesanti e non facili da muovere rapidamente e se poste in prima linea avrebbero rallentato e impacciato le manovre delle altre.

500 È difficile dire se fossero uguali o diverse, dato che non essendoci prototipi né da una parte né dall'altra, non si poteva dire in cosa esattamente differissero. Sostanzialmente avevano la stessa funzione ed erano strutturalmente simili tra loro, e molto diverse da tutte le altre barche. Non si trovano passi che riferiscano che in una certa occasione ci fossero sia *ganzarre* che *barbote* assieme, mentre spesso si trova ciascuna di questa associata a altri tipi di naviglio. Il passo di Sanuto «*barbote over ganzare*» (Sanuto, *Diarii*, Libro VIII, c.30) sembra confermarlo, essendo scritto 'ovvero', come se i due nomi fossero sinonimi.

501 È molto probabile che in certe occasioni dalla loro posizione e funzione siano state chiamate 'retroguardie' come si discuterà nel prossimo paragrafo.

Redeguarde

502 Un'altra barca che chiede chiarimenti è la '*radeguarda*', '*redeguarde*', '*redegarde*' o '*redegardi*'. Questa si trova in Sanuto:

<p>«24 April 1509. Item, fo ordinato a sier Sabastian Moro, capetanio electo di l'armada im Po, o in l'Adexe, qual era in hordine, con la fusta compita in l' Arsenal, manchava ussir, et le barche di San Nicolò et contrade, fate conzar a furia in l'Arsenal, li <i>redeguarda</i>, <i>barbote</i> e altro, con le artilarie, ita che era una bona e grossa armada per aqua dolce» (Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro VIII, c.55).</p>	<p>24 aprile 1509. Ancora, fu ordinato al sig. Sebastiano Moro, capitano eletto dell'armata del Po e dell'Adige, che doveva uscire con la fusta costruita in Arsenale, e le barche di San Nicolò [di Lido] e delle altre contrade, che erano state fatte sistemare in fretta all'Arsenale, la <i>redeguarda</i>, le <i>barbote</i> e altro, con le artiglierie, per cui era una buona e grossa armata fluviale.</p>
--	---

503 Il termine *redeguarda* da chiarire potrebbe sembrare un vascello di dimensioni paragonabili alla fusta alle *barbote* fusta era un vascello veloce che andava in prima linea all'attacco, La *redeguarda* invece fa parte delle barche più lente e d'appoggio come le *barbote* e quelle che portavano le artiglierie, tanto i cannoni, quanto la riserva delle palle



e delle pietre da lanciare, che nel loro insieme stavano schierate dietro ai vascelli d'attacco, e per questo venivano chiamate col nome generico di *retroguardie*.

504 L'ipotesi che si tratti di un vascello è dovuta al fatto che questo termine si trova associato a fusta, barche e *barbote*. Visseux (1845), Casoni (1847), Osio (1864), Cipolla (1893), Zimolo (1939, 1962), Fagone (1976), Bonino (1978), Romanoni (2008, 2023) e altri hanno cercato, con maggior o minor successo, di individuarlo, come segue.

505 Come si è visto al commento del *Cronichon Venetum* vulgo *Altinate*, Visseux (1845) non aveva trovato nulla né a proposito di *angaridie* né a proposito di *radeguarde*; si appellava al passo citato di Sanuto e al collega Casoni, e concludeva con nulla di fatto: «Forse [le *angaridie*] saranno le barche '*radeguarde*', ricordate dal Sanuto, e dal nostro eruditissimo Casoni (1847)». (Visseux 1845).

506 Casoni (1847) fa l'elenco di tutti i vascelli veneziani, illustrandoli uno per uno. Quando arriva alla voce «*Radeguarda*» scrive il nome ma lascia completamente in bianco la definizione e tutta la sezione relativa. Passa poi alla successiva: «*Ganzara*. Barca per la interna navigazione. Citata dal ricordato Sanudo all'anno 1509, 30 novembre, ed anche nell'opera di lui: Commentari della guerra di Ferrara tra i Veneziani ed il duca Ercole. Era un legno particolarmente adattato a navigare sul fiume Po, come appunto lo erano le barbotte e le *radeguarde*» (Casoni 1847). In conclusione, Casoni come Visseux citano questo vascello misterioso cogliendo la citazione del Sanuto, ma senza riuscire a trovare altro supporto.

507 Se si cercano altre citazioni nella letteratura tardo-medioevale e successiva, si trovano decine di esempi con questo termine usato per 'retroguardia' di un esercito, o di una flotta. Tuttavia, nell'ambiente Visconteo Lombardo, concernente l'Adda e il Po, la situazione è meno chiara e si trovano citati esplicitamente i '*redeguardi*'. Alcuni documenti sono equivocabili, dove potrebbero essere possibili entrambe le interpretazioni (retroguardia o vascello).

508 In Visseux (1842) appare un documento Visconteo di fine XIV secolo che include questo termine e, alla fine del volume, nel paragrafo '*Spiegazione di alcune voci vernacole, corrotte od equivoche*', si trova: «*Redeguardia* = retroguardia».

509 Un documento Visconteo, tra i più critici, recita: «*cum certis galeonis et redeguardis*», che farebbe propendere per un tipo di nave, essendo menzionato assieme ai galeoni. Si tratta di una lettera del 21 luglio 1380, classificata come: «CXLI. Giovanni Galeazzo Visconti scrive al Gonzaga d'aver mandato verso il Po un suo capitano con alcuni galeoni per impedire alle genti ungariche il passaggio del fiume». Si noti che il titolo menziona solo galeoni, senza l'aggiunta di altri vascelli. Il testo è:

«Magnifice frater carissime. Mittimus ad illas partes vestras infra per Padum Bertholinum Grillum capitaneum nostrum <i>cum certis galeonis et redeguardis</i> ut gentibus ungaricis ne transeant Padum resistant si et prout fuerit oportunum, imposuimusque sibi ut cum dictis nostris galeonis et redeguardis territoria magnifice fraternitatis vestre, non aliter quam nostra propria pro posse defendant». (Lettera di Visconti 21 luglio 1380, in Osio 1864).	Magnifico Fratello carissimo. Mandiamo dalle vostre parti nel Po il nostro capitano Bertolino Grillo <i>con certi galeoni e redeguarde</i> , perché resistano alle genti Ungare [che] non devono passare il Po, e se questo sarà il caso, gli abbiamo imposto che <i>con questi nostri galeoni e redeguarde</i> difendano i territori di Vostra Magnificenza Fraterna, non diversamente da come farebbero se fossero nostri.
--	--

510 Questo può essere tradotto interpretandolo in due modi. Le due opzioni A e B sono in parentesi quadre, in corsivo: Mandiamo nelle vostre parti sul Po il nostro capitano con alcuni galeoni e [opzione A: *barche da retroguardia*]: oppure [opzione B: navi modello '*redeguarde*'], affinché resistano agli Ungari ecc. A una attenta lettura, l'opzione A di 'retroguardia' sembra la più convincente, come sostiene il commentatore Giuseppe Cossa all'edizione critica di Osio (1864). Il commento di Cossa è:

«Il Vocabolario di marina in tre lingue, compilato dal celebre Simone Stratico (1813), ha la stessa parola, ma nella forma più consentanea alla etimologia, cioè di Retroguardia, e dice chiamarsi così "una delle tre parti o divisioni di un'armata navale che va dopo le altre o alla sinistra o a sottovento".

Se bene il Glossario Ducangiano non registri questa, o consimile voce nella significazione propria di una specie di naviglio, ha per altro un esempio tratto dalla cronica di Sicardo vescovo di Cremona, ove si accenna a galee che si appostavano in retroguardia d'altre navi; ed è consentaneo a una nota legge universale dei linguaggi che la voce determinante lo scopo di un arnese, d'un oggetto qual si voglia, possa anche divenir nome della cosa; sicchè dal servire al *retroguardo* alcune navi abbiano ricevuto l'appellazione assoluta di *retroguardi*, corrottamente *redeguardi*. - Cossa»



511 In altri termini, Cossa suggerisce che non esiste una specifica tipologia di vascello ‘redeguarda’ ma si tratta dell’appellativo che viene volta per volta dato ai vascelli che vengono a trovarsi in retroguardia, o che si adattano a tal ruolo, o vengono messi strategicamente in tale posizione.

512 Esistono altri documenti del dominio Visconteo in cui non sembra si parli di una formazione militare, ma proprio di vascelli per traghettare o trasportare truppe:

<p>«Ulterius li officiali ducalli, quali sono ad li porti de Ada et de Po, non lassano passare persona veruna che venga in quà, anzi gl'è alchuni <i>redeguardi</i> in Po, et in Ada, quali hano pigliato <i>tutti li borchielli nostri</i> quali erano ad la rippa nostra, aziò non possano passare de là. Etiam hano preso alchuni de li nostri navarolli Cremonexi, quali se seno trovadi in Ada presso ad Castelnovo». (Lettera di Foschino Attendolo a Francesco Sforza 30 aprile 1446, in Osio 1872).</p>	<p>Inoltre, gli ufficiali del Duca che sono ai porti dell'Adige e del Po, non lasciano passare nessuna persona che venga in qua. Anzi, ci sono alcuni <i>redeguardi</i> in Po e in Adige che hanno prelevato <i>tutti i nostri burchielli</i> che si trovavano nella riva dalla nostra parte perché non possano passare di là. Inoltre hanno catturato alcuni nostri marinai Cremonesi che si trovavano in Adige presso Castelnovo.</p>
---	---

<p>«Item per poter passare li dicti cavalli e fanti sum ritrovate <i>tra nave e navete</i> x da passare cavali cento per volta, on vero fanti vc per volta, secondo che se vederà in su questo quaderneto de li nomi de coloro de cuy sum le nave, cum li nomi de chi sum le nave e de li navaroli distintamente.</p> <p>Item, <i>redeguardi</i> vi a reme vi per cadauno, li quali siano operati per Po, a descorere el Po da la Bonissima in fine a la bocca de Taro, azò che niuno possa passare Po per non descoperire il facto.</p> <p>Item, perché le <i>redeguardi</i> non bastano a la guarda del Po per non descoperire la facenda è deliberato de tore homini LXXVIIJ nominati in questo quaterneto, li quali siano operati in loghi septe drieto el Po, come in lo presente quaterneto predicto ghiaramente se vederà.</p> <p>Item è ordinato che lo dì inante [il giorno prima] che si dirà fare al facto ad hore XXIJ (22, che significa 2 ore prima del tramonto) se acomenza a vedare che alchuno non passa, in la quale hora se acomenza taliare le fassine [si cominciano a tagliare le fascine], che forniscano <i>le dicte nave</i> [le navi summenzionate] e sum ellecti li homini che bastano a taliare le dicte fassine, secondo se contiene in questo quaterneto». (Rolando Palavicino 1 maggio 1446, in Osio 1872).</p>	<p>Ancora, per poter passare i summenzionati cavalli e fanti si sono trovate 10 <i>tra navi e navette</i> per traghettare 100 cavalli per volta, ovvero 95 fanti per volta, come si vedrà in questo registro che contiene i nomi dei proprietari della nave, con i nomi di coloro che sono imbarcati, e dei marinai, uno per uno.</p> <p>Ancora, 6 <i>redeguardi</i> a remi per 6 [rematori] ciascuno, i quali siano operativi sul Po, per fare scorrerie sul Po da la Bonissima fino alla foce del Taro, affinché nessuno possa passare Po per non scoprire l'azione segreta.</p> <p>Ancora, perché le <i>redeguardi</i> non bastano a guardia del Po per non lasciare scoprire la faccenda, si è deliberato de prendere 78 uomini segnati in questo registro, che siano operativi in 7 località dietro al Po, come mostra chiaramente questo registro.</p> <p>Ancora, si è ordinato che il giorno prima che si dirà di iniziare l'azione, alle ore 22 [che significa 2 ore prima del tramonto] si comincia a curare che non passi nessuno; contemporaneamente si cominciano a tagliare le fascine da portare alle navi summenzionate, e sono stati selezionati gli uomini che servono a tagliare le fascine, come riportato nel registro.</p>
---	---

513 L'ultimo documento pianifica il taglio delle fascine di legna per le navi summenzionate, cioè per le *redeguardi*. Il termine ‘fassine’ significa fascio di sterpi o ramoscelli da bruciare, o anche usato per innalzare ripari, rivestire opere di fortificazione o riempire fossati. Applicato a battelli sembra che siano per fare o infittire le coperture laterali o di un tettuccio. Questo si addice tipicamente alle *barbote*; di conseguenza sembra che qui le *barbote* non vengano chiamate col loro nome specifico (che forse poco conoscevano), ma col nome generico di *redeguardi*.

514 Questi documenti del 1446 si trovano nella raccolta fatta da Osio (1872) il quale riporta a pag. 402 in nota (1) la spiegazione di *redeguardi*, che rimanda a quanto concluse Cossa in Osio (1864). Non c'è dubbio che in questi documenti si dica chiaramente che servono natanti per pattugliare o traghettare truppe, ma si resta nel vago «hano pigliato *tutti li borchielli nostri*», perché servivano dei *redeguardi*, e non interessa che questi abbiano caratteristiche specifiche: «si son ritrovate 10 *tra nave e navete*», nel senso di tutto fa brodo. All'opposto, vengono esplicitamente menzionati i Galeoni che sono vascelli da guerra per eccellenza. La conclusione è meno evidente, ma sembra che Osio (1872) sia nel giusto quando rimanda alla spiegazione di Cossa, che vengono chiamate *redegarde* le «*nave e navete*» o i «*borchielli*» che hanno funzioni secondarie d'appoggio o di servizio, e restano in retroguardia quando si muovono con i Galeoni. Cossa in Osio (1864 e 1872)



concluse che non si trattava di una specifica barca, ma si indicavano quelle che si trovavano in un certo schieramento (nella retroguardia), con una certa funzione secondaria di protezione ed appoggio.

515 Alcuni studiosi moderni, partendo da Zimolo (1939), propongono dettagli e dimensioni. La domanda è chi ha ragione, e se i dati trovati in letteratura corrispondevano proprio al vascello 'redeguarda', o riportano quelle dei vascelli che in quel momento si trovavano in retroguardia? Il lavoro più recente, Romanoni (2023), dà un certo ventaglio di valori dimensionali, il possibile numero di persone imbarcabili, la mancanza di artiglieria pesante e alcune altre informazioni, ma con una certa prudenza. Conclude la sezione dedicata ai *redeguardi*: «*Scarse sono le informazioni* che abbiamo riguardo alla loro forma, tuttavia è *stato ipotizzato* che i *redeguardi* fossero ecc... ». In breve, non menziona la spiegazione di Cossa, ma ne è compatibile. In conclusione, la funzione dà il nome generico a un vario insieme di natanti. Questo è comprensibile soprattutto per un ambiente di terraferma dove si distingue a malapena tra navi e navette, barche e barchette.

516 La questione è intrigante, ma conviene lasciarla. In questo contesto interessa solo lo scacchiere veneziano. Negli Annali Veneti di Domenico Malipiero dall'anno 1457 al 1500, in corrispondenza all'anno 1494 si trova

<p>«È stà fatto proclamar, per deliberation del Consegio de Pregai, a le contrae Muran, Torcello ec., che tutti quei che ha barche forzae, le dagha in nota a le cancellarie, con anemo de far quattrocento barche armae; et è stà dà ordene in l'Arsenal, che tutti i <i>redeguardi</i> sia fatti calafattar; e se fa metter in ponto 15 galie per poderse valer in ogni bisogno, e metter in necessità el Duca de Ferrara de revocar le so zente, mandae in soccorso del Re de Franza all'impresa del Regno». (Malipiero 1500).</p>	<p>Per delibera del Consiglio dei Pregati è stato fatto proclamare alle contrade di Murano, Torcello ec., che tutti coloro che hanno barche armate, le notificino alle cancellarie, con intenzione di avere 400 barche armate; ed è stato dato ordine all'Arsenale, che tutti i '<i>redeguardi</i>' [tutte le barche non da prima linea] siano fatti calafattare; e inoltre siano messe a punto 15 galee per potersene avvalere in caso di bisogno, e mettere il Duca di Ferrara nella necessità di richiamare la sua gente, mandata in soccorso del re de Francia per prendere il Regno.</p>
---	---

517 Anche qui viene da ripetere quanto detto per l'ambiente Visconteo. Mentre si parla di «15 galie», un numero preciso per un ben definito tipo di vascello, si dice che «tutti i *redeguardi* sia fatti calafattare», cioè un'indicazione generica per una classe di vascelli di ruolo gregario. I nomi costituiscono sempre un problema perché può essere specifico o generalizzato. In altri termini, a volte si incontra il nome specifico della nave (tipo Galea), altre un nome che ne descrive lo status (*arsil* per Galea malridotta e poi riarmata), o il ruolo o la funzione (*redeguarda*, per tipo di barca secondaria da retroguardia).

518 Tornando al tema delle *redegarde*, interessa soprattutto cosa intendeva Sanuto, dato che si sta discutendo un suo passo. Sanuto usa questo termine altre sei volte nei *Diarii*, spesso in contrapposizione al termine *antiguarda* [avanguardia], ai giorni:

<p>10 settembre 1516: «Desiderando trovar i ambascadori, non have modo nè tempo, perché hora alozeno in l'<i>antiguarda</i>, hora in la bataja, et l'altro jorno, che havevimo un pocho de filo, in la <i>redeguarda</i>». (Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro XXI, c. 52).</p>	<p>10 settembre 1516. Desiderando trovare gli ambasciatori, non si può dire né un modo né un tempo, perché un momento stanno nell'<i>avanguardia</i>, un momento nella battaglia, e l'altro giorno, che eravamo in difficoltà, stavano in <i>retroguardia</i>.</p>
<p>17 novembre 1523: «Come sono di bona voglia per la partida di francesi, per esser benissimo certificati per li soi venuti hoggi da Milano, quali dicono che si intendeva certo che 'l <i>retroguardo</i> de francesi passava tuta via Ticino, et che se iudichava certo per tutto hoggi non dovesse esser de qua da Ticino alcuno de loro francesi..... Questi venuti hoggi da Milano dicono che ' <i>redeguarda</i>, zoè 500 lanze [lanceri] et 6000 fanti stete tutto el giorno». (Sanuto, <i>Diarii</i>, Libro XXXV, c. 119*).</p>	<p>17 novembre 1523: Ci sono bona notizie per la partenza dei Francesi, di cui si è avuta conferma da quelli di loro che sono arrivati oggi da Milano, i quali dicono che si sapeva per certo che la <i>retroguardia</i> dei Francesi aveva traghettato completamente il Ticino, e pareva sicuro che a tutt'oggi non dovesse esserci nessun Francese da questa parte del Ticino..... Questi venuti oggi da Milano dicono che la <i>retroguardia</i>, cioè 500 lanceri e 6000 fanti rimasero tutto il giorno.</p>
<p>15 gennaio 1524: «Et gionti a Pozuol, trovassemo il magnifico domino Carlo Contarini oratore con una banda de cavalli lizieri, capo di essi uno nepote et favorito di la Cesarea Maestà, et venendo più inanzi incontrassemo el marchexe del Guasto con 180 homeni d'arme, et poi trovassemo i fanti nostri sono a Milano, quali metessemo <i>redeguarda</i> et mandassemo Savastro da Narni cum la compagnia venuta cum nui fin li ad allogiar a Trevi, e più inanzi atrovassemo una</p>	<p>15 gennaio 1524: E giunti a Pozuol, trovammo il magnifico signor Carlo Contarini oratore con una banda di cavalleggeri, con a capo un nipote e favorito di Sua Maestà Imperiale, e venendo più avanti incontrammo il marchese del Guasto con 180 uomini d'arme, e poi trovammo i fanti nostri a Milano, i quali misero in <i>retroguardia</i> e mandarono Savastro da Narni con la compagnia venuta con noi fin li ad alloggiare a Trevi, e più</p>



banda de fanti spagnoli in bataglia benissimo in ordine, che potevano esser da fanti 800» (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro XXXV, c. 199).	innanzi trovammo una banda di fanti Spagnoli in battaglia benissimo schierati, che potevano essere 800 fanti.
3 aprile 1527: «Questa notte passata tornò uno de li exploratori da Bologna, al qual mio padre li ha parlato questa matina a Fieso, et dize come le zente di Bologna erano saltadi fuora [sbucati improvvisamente] et dato [e attaccato] nel <i>redeguarda</i> di lo exercito cesareo nel passar dil Ren, et li dette una gran rotta» (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro XLIV, c. 281).	3 aprile 1527: La notte scorsa tornò uno degli esploratori da Bologna, al quale mio padre ha parlato questa mattina a Fieso. Costui raccontò che i Bolognesi erano sbucati improvvisamente e avevano attaccato la <i>retroguardia</i> dell'esercito imperiale mentre attraversava il [fiume] Reno, e diedero loro una gran sconfitta
21 ottobre 1532: «L' <i>antiguarda</i> , cavali dil Marchese di Ferara... <i>Redeguarda</i> , Slanzinech drio lo Imperatore numero 5000, Cavalli Borgognoni numero 2000, et Fabritio Maramavo con fanti Italiani 4000, talchè saranno da vintimilia e più persone che passerano» (Sanuto, <i>Diarii</i> , Libro LVII, c. 315).	21 ottobre 1532: L' <i>avanguardia</i> [era composta dai] cavalieri del Marchese di Ferrara... La <i>retroguardia</i> , [era composta da] 5000 Lanzichenecchi dietro l'Imperatore, 2000 cavalieri Borgognoni, e 4000 fanti Italiani di Fabrizio Maramavo, per cui saranno 20,000 e più persone che passeranno.

519 Questa coerenza toglie ogni dubbio che per Sanuto '*redeguarda*' significhi la retroguardia, o chi sta in tale posizione. La frase del 24 aprile 1509 va quindi intesa che il Capitano Sabastian Moro doveva uscire con la fusta, e con le barche appena sistemate che costituivano la retroguardia; inoltre doveva portare le *barbote* e l'artiglieria. Quando venivano dati ordini, o riportate azioni, si poteva sintetizzare facilmente dicendo quello che avrebbero dovuto fare le galee, e quello che invece toccava alle altre barche considerate minutaglia o retrovia. Le galee ben armate e con i cannoni a prua avanzavano, dietro seguivano le barche minori, le gregarie, che data la loro posizione potevano essere chiamate 'retroguardia'.

520 In conclusione, per un Lombardo non pratico di mare il termine generico di *redeguarda* per indicare qualunque battello di supporto, genericamente o individualmente; per un veneziano il termine *redeguarda* significava più precisamente la *retroguardia*, o le barche gregarie collettivamente. Va ricordato infine che per Sanuto i *Diarii* sono appunti personali quotidiani, non un'opera letteraria rivista per la stampa, e purtroppo non sono sempre il massimo della chiarezza e dello stile, specie se letti cinque secoli dopo.

521 Per la preparazione della Tabella e di questa Appendice si sono consultate molte opere tra cui le seguenti ove si possono trovare ulteriori dettagli:

522 Coronelli (1697); James C (1802); Boerio G (1829); Casoni (1829; 1838); Anonimo (1847); Jal (1848); Nazari (1876); Piqué (1879); Montaner y Simon (1887-99); Gheltof (1891); Levi (1892; 1896); d'Albertis (1893); Corazzini (1900); Mazier (1901); Mocenigo (1935); Cargasacchi Neve (1979); Brocca (1980); Dogliani e Birelli (1981); Lane (1983); Rubin de Cervin (1985); Concina (1990); Pergolis e Pizzarello (1999); Penzo (2000, 2016); Romanoni (2008); Rossi e Baldanzi (2008); Candiani, G. (2009); Ercole (2011); Marzo Magno (2011); Munerotto (2021); Costa (2024).

523 In particolare, Coronelli (1697) descrive tutte le tipologie di barche esistenti al suo tempo. Il fatto che alcuni nomi non appaiono, dalle *angheridie* alle *redegarde*, conferma l'ipotesi che si tratti di nomi generici usati per vascelli impegnati in certe funzioni, invece che di un particolare tipo di vascello.

14.4 Decreti, ordini, proclami, provvedimenti e terminazioni per le gondole

Tabella 3. Lessico. Termini tecnici essenziali, usati nei decreti per le gondole del XVI e XVII secolo.

Nome	Significato
Asta o ruota	robusto pezzo centrale che costituisce l'ossatura di base su cui converge il fasciame delle due fiancate
Bastoni	paletti o canne posti orizzontalmente, che si usavano per sostenere il telo del felze, attaccandoli alla struttura laterale ai due fianchi, e alla volta superiore
Bavelle	[in italiano Filaticcio]. Tessuto di seta 'stracciata' o di seconda qualità (vedi filesello)



Brocche	chiodi appuntiti che costituivano le punte sporgenti dei rostri
Cerchi	elementi curvi che costituivano parte della struttura portante dello scafo
Curame	cuoio
Dolfin	[in italiano Delfino]. Vedi 'ferri' (vedi testo §7.3)
Famegli	servitori di famiglia, in questo caso impiegati nell'uso e manutenzione della barca, come rematori, paggi, e addetti alla pulizia e lucidatura dei ferri
Felze	copertura a baldacchino per riparare dal sole, dalla pioggia o dalla vista. I felzi derivano il nome dall'antica copertura a foglie di felci. Erano composti da una struttura portante verticale 'mazze' e trasversale 'tressi', con volta a cerchio in alto, cui venivano attaccate canne o bastoncini orizzontali in senso longitudinale.
Ferri	rostri a finalità decorativa o bellica che si attaccavano a prua e poppa. Erano chiamati anche 'dolphin', delfino (vedi testo §7.3)
Filesello	filato di "seta stracciata" che deve intendersi come seta rovinata, in particolare ottenuta da bozzoli forati dallo sfarfallamento
Fillo	filato di lana più ritorto del consueto
Fodrare	foderare
Intarsiare, o remettere	effettuare lavorazioni a intarsio o ebanisteria sulle tavole delle barche. Consiste nello scavare nel legno lo spazio in negativo di una figura, e poi apporre in quello spazio la figura ma effettuata con materiali diversi, tipo l'avorio per il bianco, o l'ebano per il nero
Mazze	elementi in legno massello che costituivano la struttura portante verticale del felze
Noghera	legno di noce
Pezze	teli, tessuti per coprire
Pironi	puntali, i chiodi che uscivano dei ferri-rostri. Lo stesso termine ' <i>pironi</i> ' indica le forchette, derivando il nome dai rebbi
Pomoli	pomelli, o sporgenze arrotondate
Pope, Poppe	poppa
Prova	prua
Rassa	[in italiano Razza]. Tessuto compatto di lana greggia
Razzo, Razzetto	arazzo, telo in lana o seta con decorazioni geometriche o figurate
Renso	tela di lino bianca finissima di Reims
Sagia	[in italiano Suia]. Sorta di panno di lana sottile e leggero
Scagnelli da Banchette	sgabelli che fungono da panche
Schietto	semplice, puro e rozzo, al naturale, senza alcuna lavorazione
Seda	seta
Stametto	tessuto in lana, ottenuto usando filo molto ritorto
Tolelle	piccole tavole che coprivano e rifinivano la prua o la poppa o i trasti
Transforare	eseguire lavorazioni a traforo, quindi con intagli decorativi
Trasti	tavole strutturali applicate in senso trasversale allo scafo, unendo un fianco all'altro, su cui ci si poteva sedere o poggiare i piedi.



Trastolini o Transtolini (da Pope)	ferri da poppe. I decreti si riferiscono a questi ferri perché il contesto parla delle decorazioni a fiori ecc. che si usavano al posto dei puntali. Oggi per 'trastolini da pope' si intendono dei traversi orizzontali calpestabili in legno con lo scopo di aumentare la superficie praticabile dal gondoliere (Munerotto 2021)
Tressi	traversi
Zanca	Timone laterale poppiero, realizzato con remo a manico corto, fissato allo scafo con corde
Zenia	tappeto di prua

14.5 Elenco dei decreti - proclami sulle gondole

524 I decreti-proclami riportano in copertina l'autorità che ha preso la decisione, il titolo e l'argomento, la data della delibera, il Leone di San Marco, e la Stamperia Ducale (in Calle del Mondo Novo e in Calle delle Rasse; del tipografo Rampazzetto, e dalla dinastia Pinelli, figli, nipoti e pronipoti). All'interno o alla fine di ogni decreto è riportata anche la data di stampa, talvolta coincidente con quella del decreto, spesso a distanza di uno o più giorni. Gli originali sono conservati a Venezia nella Biblioteca Nazionale Marciana, nella Fondazione Querini Stampalia e nell'Archivio di Stato; a Padova nella Biblioteca Civica; un certo numero è consultabile in MiC, Internet Culturale; altri in Gallica, Bibliothèque nationale de France. Si riportano di seguito i proclami più significativi tra quelli consultati a riguardo delle gondole tra la metà del XVI secolo e la fine del XVII. Si riportano solo i passi concernenti le gondole: felzi, tappezzerie e cuscini, tappeti, decorazioni e ferri di prua e poppa. A questo seguono le indicazioni sugli abiti dei gondolieri che sono state riportate solo nel primo caso dato che sono molto ripetitive ed esulano dal tema principale.

525 **8 ottobre 1562. In Pregadi.** «MDLXII a' VIII ottobre *in Pregadi* [in Senato]. Dovendosi regolar la materia delle pompe secondo la deliberation fatta ultimamente in questo Consiglio, è necessario ridur le cose sommariamente, et con quella maggior brevità che sia possibile per più chiara intelligentia de cadauno, però [per essere più chiaramente intesi da tutti, per cui]...»

526 «Che li *felzi* da barca di seda [seta] et di panno siano del tutto prohibiti, nè quelli possano esser usati da alcuno, se ben fussero compagni della calcia [anche dai membri della Compagnia della Calza], li quali però possano portar sotto il *felze* il suo razzetto [il loro arazzo] di lana, eccettuati li compagni della presente compagnia, li quali possino usar et adoperar quel razzetto solamente che già hanno fatto. Sia anco licito alli Rettori nostri et del Dogado di portar sotto *felze* et senza *felze* come loro parerà uno razzo [arazzo]. Tutti li *felzi* veramente siano di *rassa* [razza: tessuto di lana greggia]. Siano oltre di ciò prohibite le pezze [i teli] da barca lavorate, li *cerchi*, *tressi*, *bastoni* et *mazze* [i *felzi* erano composti da una struttura portante verticale "*mazze*" e trasversale "*tressi*", con volta "*cerchi*" in alto, cui venivano attaccate canne o bastoncini orizzontali in senso longitudinale] delli *felzi* che fussero dorate, ovvero dipinte et intagliate, ma siano di legno schiette [puro, "nudo e crudo"] come è la comune usanza, et medesmente siano prohibiti li ferri de ditte barche che non siano schietti».

527 «Li *famegli* [servitori della famiglia] in qual si voglia occasione non possino esser vestiti d'altro, che di panno schiettissimo [solo panno], ovvero d'altra cosa di minor valuta, non si potendo in qual si voglia occasione così di nozze, come di altro vestire più di dui famegli [oltre due servitori], cioè quelli, che vogheranno le *novizze* [le spose]. Et li *novizzi* [gli sposi] possino similmente vestirne altri doi [due] per suo conto solamente [dedicati a loro]». (Testo riportato anche in Mutinelli (1851) e Cappelletti (1855)).

528 **15 aprile 1608. In Rogatis. Proclama per la osservantia di tutte le leggi in materia di Pompe.** «Essendo passata à molto eccesso la inosservantia delle Leggi a proposito delli vestimenti delli Huomini, e delle Donne, de' parti [festeggiamenti per la nascita e battesimo], de' pasti, e banchetti, de adornamenti... & di tutto il rimanente in materia di Pompe,... [segue una lunga serie di nomi di persone in autorità varie che decidono] hanno voluto far sapere à chi si voglia, che tutte le Leggi sopradette [ma non ne specifica nessuna], anco contro li artefici [artigiani] & operarij, le quali, essendo state tante volte publicate, & stampate, devono esser hormai à notitia di cadauno, saranno da loro



529 **11 maggio 1609. Terminatione delli illustrissimi signori Sopraproveditori e Proveditori alle pompe. In materia delli ferri della puppa, e prora delle gondole** «Le Brocche [i puntali, da borchie, chiodi] introdotte alli Ferri della Puppa, e della Prova delle Gondole per semplice loro sicurtà [sicurezza, difesa], sono in progresso di tempo passate ad ornamento di esse.... sieno, e s'intendino esse Brocche del tutto prohibite: *non potendo nell'avenire esser fatte di longhezza maggiore che di tre onze* [8,7 cm], e spontate [e senza punta acuminata]».

530 **6 giugno 1609. Terminatione delli illustrissimi signori Sopraproveditori e Proveditori alle pompe. In materia delli ornamenti delle gondole, & delli servitori, che vogano in esse.** [I Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe proibiscono] «li felci da barca di seda [seta], di *sagia* [suia, sorta di panno lano sottile e leggero], di panno; li cordoni e li fiocchi di seda, le pezze di *renso* [tela di lino bianca finissima di Reims] schiette o a opera con merli [merletti] o senza, lavorate o non lavorate; li *cerchi*, li *tressi*, li *bastoni*, le *mazze de' felci* [le varie componenti dei felze], le *tolelle* da prova [tavole per lungo di prua], e li *scagnelli da banchette* [gli sgabelli che fungono da panche] dorati, depenti [dipinti], transforati [lavorati a traforo].... li ferri da poppe e da prova che non fussero schietti... le *tolelle* e *trasti* [tavole strutturali trasversali] da poppe e da prova, *tressi* [i traversi] et altri ornamenti delle gondole, intersiadi o rimessi [intagliati o intarsiati] con avorio, ebano o con qual si voglia sorte di legnami: ma abbiano ad esser di nogara [noce] o altro legno di minore valore». (Testo riportato anche in Cappelletti 1855)

531 **2 maggio 1624. Proclama delli illustrissimi signori Sopraproveditori, e Proveditori alle pompe. In materia de servitori, squeraroli, gondole, & ornamenti di esse.** «Il Serenissimo Principe fa saper, & di ordine delli Illustriss. Signori Sopraproveditori, e Proveditori alle Pompe. Che, per debita essecutione delle Leggi, Terminazioni & Ordini fatti in diversi tempi in questo proposito, non sia alcuno, di che grado, stato, ò condizione si voglia, che ardisca, nè presuma, usar Gondole con fornimenti [accessori], ò ornamenti prohibiti dalle Leggi, & in particolare con *ferri da pope, e da prova, che non siano schietti, & con brocche di maggior lunghezza di onze tre, & spontade* [con i ferri di poppa e prua che non siano semplici, e con puntali che non devono avere lunghezza superiore a 3 onze (8,7 cm), e devono essere spuntati]. Con pezze di *renso* [lino bianco di Reims], schiette, ò ad opera, con merli ò senza, lavorate ò non lavorate; et medesimamente *felci* [per felze] di seda, di *sagia* [suia] ò di panno; Con cordoni ò con fiocchi di seda. Con *cerchi, tressi, bastoni, mazze da felze, tolelle* da prova, *scagnelli da banchette*, dorati ò trasforati, ò con altri ornamenti, intarsiadi, o rimessi con Avolio [avorio], ò Ebano ò con altra sorte di legname: ma siano di noghera, ò altro legno di minor valore. Con pironi alli transtolini da poppe, con figure, piramidi, pomoli ò cose simili: ma siano sole brocche di ferro, senza alcun lavoro [con chiodi alla struttura di poppa [e non con] figure, piramidi, pomelli o cose simili: ma siano solo puntali di ferro senza alcuna decorazione]».

532 **21 maggio 1624. Proclami et ordini Sopraproveditori, e Proveditori alle Pompe.** «Siano prohibiti li cordoni, & li fiochi di seda, con adornamenti o figure, potendosi solo questi usare schietti, semplicemente coperti di seda le pezze di *Renso* [lino di Reims], schiette, o a opera, con merli, o senza, lavorate o non lavorate, le *Zenie* [tappeti] di tessitura di seda, o di *Bavelle* [filato di seta stracciata, col filo difettoso]; li *tressi* da poppe, le *tolelle* di prova & li *scagnelli* da banchetta lavorati, trasforati, o rimessi con avorio, ebano, e qual si voglia sorte di legnami, ma debbono essere puramente schietti di semplice noghera, o di altro legno di minor valore».

533 **9 giugno 1626. Terminazioni degl'Ill.mi Signori Sopraproveditori e proveditori alle Pompe. In materia delle Meretrici e delli ornamenti delle gondole.** «Che siano, e s'intendano nell'avenire assolutamente prohibiti li felci da barca di Seda, di *Sagia*, di Panno, li cordoni, & li fiochi di seda, le pezze di *Renso* schiette, ò à opera, con merli, o senza, lavorate o non lavorate, li *cerchi*, li *tressi*, li *bastoni*, li *masse de'felci*, le *tolelle* di prova & li *scagnelli* da banchette dorati, depenti, transforati, il che s'intendi espressamente vietato, cosi nelli corpi di esse Gondole, come in qualsivoglia altro ornamento, che potesse essere in esse. Et parimenti li ferri da poppe, & da prova, che non fussero schietti».

534 **23 maggio 1628. Proclama publicato d'ordine degli Ill.mi Signori Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe. In materia di Gondole et di Servitori che vogano in esse.** «Che in essecutione delle Leggi & Terminazioni di sue Sig. Illustriss. tutti quelli, che in qualsivoglia modo, sotto qualsivoglia pretesto, ò in qual si sia giorno, ardissero di usare



felci da barca di seta, di Sagia, di Panno, passamani, franze, ò quant'altro ornamento, ò fornimento si voglia sopra di essi; cordoni, & fiocchi di seta, pezze di *Renso* schiette, ò à opera, ò sora pezze di seta; cerchi, *tressi*, bastoni, mazze da felci, *tolelle* da prova, & *scagnelli* da banchette, dorati, depinti, trasforati, il che s'intendi espressamente vietato, così nelli corpi di esse gondole, come in ogn' altro ornamento, che potesse essere in esse.

535 **9 dicembre 1628. Proclama degli Ill.mi Signori Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe. Per l'osservantia & esecuzione di tutte le leggi, terminationi, et ordini concernentiui detta materia.** «Il Serenissimo Principe fa sapere et d'ordine degli Ill.mi Sig. Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe.... Le Gondole, non siano adornate con robbe proibite, ne meno li servitori vestiti a livrea, se non per occasione di nozze, et all'ora di panno schiettissimo e nel numero statuito».

536 **12 maggio 1632. Terminationi, Proclami et Ordini degli Ill.mi Signori Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe. In materia di Pompe.** «...fanno pubblicamente saper, che alcuna persona, sia di che grado, ò conditione si voglia non ardisca à preterir, ò a contrafar alle leggi in materia di pompe, sotto le pene statuite dalli medeseimi & altre maggiori ad arbitrio [le pene potevano essere aumentate a piacere!] di Sue Signorie Illustrissime, cioè circa alli ornamenti delle gondole & delli vestimenti di quelli che servono in esse, usando *felci* di barca di seda, di *saglia* di panno ò di *stametto*, li cordoni & li fiocchi di seda ma le pezze di *renso* schiette ò a opera con merli ò senza, lavorate ò non lavorate ; le zenie di tessitura di seda, di *filesello*, di *stame* ò di *filo*, ma debbano servirsi delle ordinarie di pelle o di *rassa*. Li *tressi* da poppe, le *tollele* da prova et li *scagnelli da banchetta* lavorati, trasforati o remessi con avorio, ebano e con qualsivoglia sorte di legname, ma debbano esser di noghera o di altro legno di minor valore. Alla medesima prohibitione siano anco li *pironi* delli *trastolini* da pope con figure, piramidi, pomoli, o cose simili, dove non sia permesso usar altro che le semplici brocche di ferro senza alcun lavoro. Restino anco prohibiti li *ferri da poppe, e da prova eccedenti le brocche l'ordinaria & limitata lunghezza, ma siano della misura statuita & decretata dalle terminationi del Magistrato di Sue Signorie Illustrissime*».

537 **18 aprile 1633. Proclami et Ordini degli Ill.mi Signori Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe. In materia di Pompe. In materia di Meretrici, Gondole e Servitori che vogano in esse.** « [I Proveditori ecc.] fanno pubblicamente saper, che alcuna persona sia di che grado o conditione si voglia non ardisca à preterir [tralasciare] o contrafar [contravvenire] alle Leggi in materia di Pompe sotto le pene statuide [fissate] dalle medesime et altre maggiori ad arbitrio di Sue Signorie Illustrissime, cioè circa alli ornamenti delle gondole e delli vestimenti di quelli che servono in esse, usando *felci* [*felze*] da barca di seda, fodrati di seda, nè in tutto nè in parte, di *saglia* di panno o di *stametto*, ma solo di semplice *rassa*, li cordoni e li fiocchi di seda, le pezze di *renso* schiette o a opera con merli o senza, lavorate o non lavorate ; le zenie di tessitura di seda di *filesello* di *stame* o di *fillo*, ma debbano servirsi delle ordinarie di pelle o di *rassa*. Li *tressi* da poppe, le *tollele* da prova et li *scagnelli da banchetta* lavorati, trasforati o remessi con avorio, ebano e con qualsivoglia sorte di legname, ma debbano esser di noghera o di altro legno di minor valore. Alla medesima prohibitione siano anco li *pironi* delli *trastolini* da pope con figure, piramidi, fiori, o cose simili, dove non sia permesso usar altro che le semplici brocche di ferro overo pomoli schietti senza alcun lavoro».

538 **17 maggio 1634. Proclami et Ordini degli Ill.mi Signori Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe. In materia Meretrici, Gondole e Servitori che vogano in esse.** «[I Proveditori ecc.] fanno pubblicamente saper, che alcuna persona, sia di che grado o conditione si voglia, non ardisca à preterir [tralasciare] o contrafar [contravvenire] alle Leggi in materia di Pompe sotto le pene statuide [fissate] dalle medesime & altre maggiori ad arbitrio di Sue Signorie Illustrissime, cioè circa alli ornamenti delle gondole e delli vestimenti di quelli che servono in esse, usando *felci* da barca di seda fodrati di seda, nè in tutto nè in parte, di *saglia*, di panno, ò di *stametto*, ma solo di semplice *rassa*; li cordoni e li fiocchi di seda, le pezze di *renso* schiette, ò a opera con merli ò senza, lavorate ò non lavorate ; le zenie di tessitura di seda, di *filesello*, di *stame*, o di *fillo*: ma debbano servirsi delle ordinarie di pelle o di *rassa*. Li *tressi* da Poppe, le *tollele* da prova et li *scagnelli da banchetta* lavorati, trasforati o remessi con avorio, ebano e con qualsivoglia sorte di legname, ma debbano esser di noghera o di altro legno di minor valore. Alla medesima prohibitione siano anco li *pironi* delli *trastolini* da poppe con figure, piramidi, fiori, o cose simili, dove non sia permesso usar altro che le semplici brocche di ferro overo pomoli schietti senz' alcun lavoro».



5 maggio 1637. Terminatione degl' Ill.mi Signori Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe. In materia di Merli di Seta, et Gondole, Servitori, Meretrici & altro. «[I Provveditori ecc.] fanno pubblicamente saper, che alcuna persona, sia di che grado o conditione si voglia, non ardisca à preterir o contrafar alle Leggi in materia di Pompe sotto le pene statuite dalle medesime & altre maggiori ad arbitrio di Sue Signorie Illustrissime, cioè circa alli ornamenti delle gondole e delli vestimenti di quelli che servono in esse, usando *felci* da Barca di seda fodrati di seda, nè in tutto nè in parte, di *saglia*, di panno, ò di *stametto*, ma solo di semplice *rassa*; li cordoni e li fiocchi di seda, le pezze di *renso* schiette, ò a opera con merli ò senza, lavorate ò non lavorate; le zenie di tessitura di seda, di *filesello*, di *stame*, o di *fillo*: ma debbano servirsi delle ordinarie di pelle o di *rassa*. Li *tressi* da Poppe, le *tollele* da prova & li *scagnelli da banchetta* lavorati, trasforati o remessi con avorio, ebano e con qualsivoglia sorte di legname, ma debbano esser di noghera o di altro legno di minor valore. Alla medesima prohibitione siano anco li *pironi* delli *trastolini* da pope con figure, piramidi, fiori, o cose simili, dove non sia permesso usar altro che le semplici brocche di ferro overo pomoli schietti senz' alcun lavoro».

540 **22 aprile 1638. Terminatione dell' Ill.mi Signori Sopraproveditori e Proveditori alle Pompe. In materia di Merli di Seta, et Gondole, Servitori, Meretrici & altro.** «[I Provveditori ecc.] fanno pubblicamente saper, che alcuna persona, sia di che grado o conditione si voglia, non ardisca à preterir o contrafar alle Leggi in materia di Pompe sotto le pene statuite dalle medesime & altre maggiori ad arbitrio di Sue Signorie Illustrissime, cioè circa alli ornamenti delle gondole e delli vestimenti di quelli che servono in esse, usando *felci* da Barca di seda fodrati di seda, nè in tutto nè in parte, di *saglia*, di panno, ò di *stametto*, ma solo di semplice *rassa*; li cordoni e li fiocchi di seda, le pezze di *renso* schiette, ò a opera con merli ò senza, lavorate ò non lavorate; le zenie di tessitura di seda, di *filesello*, di *stame*, o di *fillo*: ma debbano servirsi delle ordinarie di pelle o di *rassa*. Li *tressi* da Poppe, le *tollele* da prova & li *scagnelli da banchetta* lavorati, trasforati o remessi con avorio, ebano e con qualsivoglia sorte di legname, ma debbano esser di noghera o di altro legno di minor valore».

541 **19 maggio 1642. Terminazioni, et ordeni dell'illustriss.mi sig.ri Sopraproveditori, & Proveditori alle Pompe. In materia de vestimenti, cosi da huomo, come da donna, & de' sartori, recamadori, & dessegnadori, meretrici, gondole, &c.** «Siano prohibiti li cordoni, & li fiocchi di seta, con adornamenti o figure, potendosi solo questi usare schietti, semplicemente coperti di seda le pezze di *Renso* schiette, o a opera, con merli, o senza, lavorate o non lavorate; le *Zenie* di tessitura di seda, o di *Bavelle*, li *tressi* da poppe, le *tollele* da prova & li *scagnelli da barchetta* lavorati, traforati, o rimessi con avorio, ebano, o qualsivoglia sorte di legnami, ma debbano essere puramente schietti di noghera, o di altro legno di minor valore».

542 **1° settembre 1644. Parte presa nell'Eccellentissimo Consiglio di Pregadi. In materia di Pompe per Gondole, e Servitori, Carozze e Carozzieri.** «Che siano proibiti li Felze di seta, foderati di seta in tutto, ò in parte, di *Saglia*, di Pano, ò di *Stametto*, dovendose usar quei soli di semplice *rassa*; Siano parimente prohibiti li Cordoni e di Fiocchi di seta; le Pezze di *Renso* schiette, ò a opera, con merli, ò senza, lavorate, ò non; le *Zenie* tessute di seta, di *filistello*, di *stame*, ò di filo e con permissione delle sole di pelle ò di *rassa*; Li *tressi* da Poppe, le tavolette da prova, le mazze de' *Felzi*, e li *Scagnelli* da *banchetta* siano di Noghera, ò d'altro legno di minor valore, schietti affatto, senza lavoro, trasforo, ò rimessa d'Avorio, Ebano ò altro legno. Le *banchette*, ò trasti di semplice curame [cuoio], ò del legno permesso, e senza ornamento come sopra. Li *Pironi* dei *trastolini* da poppe non siano con figure, *Piramidi*, *Fiori*, ò simili, ma semplicemente brocche di ferro, ò pomoli schietti, senza alcun lavoro».

543 **7 luglio 1650. Terminatione degl' Illustriss. & Eccellentiss. Signori Sopra Proveditori, et Proveditori alle Pompe. In materia d' ornamenti e fornimenti delle Gondole.** «Che fossero del tutto prohibite quelle essorbitanze... d'eccessive spese in sostenere gl'addobbi delle Gondole in intagli, & transfori, & lavori, che soprassavano la moderatezza del proprio Vivere & i riguardi dovuti à tanti pubblici decreti. [...] Siano del tutto proibiti, & levati nelle gondole gli *scagnelli* da banchette, *banchette*, *poggi*, *mazze*, ò *bastoni*, tavolette da prova, e *trastolini* di poppe, che contengano intaglio rilievo, ò transforo di qual si sia sorte, ò grandezza, ch'augmentato fosse, o inventar si potesse, come di pittura, indoramento, rimesso d'Avorio ò altro. Li *Felzi* siano di sola *rassa*, restando vietati quelli, che fossero d'altra sorte, & ogni sorte di guarnitione. Li cordoni con fiocchi



di seda, siano del tutto levati & prohibiti, come particolarmente nominati, & esclusi dalle Leggi. Alli *trastolini* di poppe sia solamente permesso di valersi di sole broche di semplice ferro, che non contengano lavoro ò addobbamento di sorte alcuna; restando tutto il rimanente, come [con]dannato dalle Leggi cassato [cancellato] & abolito».

544 **19 gennaio 1656. Proclama publicato d'ordine degl'Illustriss. & Eccellentiss. Signori Sopra Proveditori, et Proveditori alle Pompe. In materia d'ogni sorte di Pompe.** «Che siano proibiti li Felze di seta foderati di seta in tutto, ò in parte, di *Saglia*, di Panno, ò di *Stametto*, li Cordoni ò di Fiochi di seta le Pezze di *Renso* schiette, ò a opera, con merlo, ò senza, lavorate, ò non; le *Zenie* tessute di seta di *Filistello*, di *Stame*, ò di Filo e con permissione delle sole di pelle ò di *Rassa*. Li tressi da Poppe, le tavole da Prova, le bande di fuori, le mazze de' *Felzi*, li Scagnelli da banchette siano di *Noghera*, ò d'altro legno di minor valore schietti affatto, senza lavoro, trasforo, ò rimessa d'Avolio, Ebano ò altro legno. Le banchette, ò trasti di semplice curame, ò del legno permesso, e senza ornamento come sopra. Li Pironi da Poppe senza figure. Piramidi, Fiori, o simili, ma semplicemente brocche di ferro, ò pomoli schietti, senza alcun lavoro».

545 **11 marzo 1662. Proclama publicato d'ordine degl'Illustriss. & Eccellentiss. Signori Sopra Proveditori, et Proveditori alle Pompe. In materia d'ogni sorte di Pompe.** «Che siano proibiti li Felze di seta foderati di seta in tutto, ò in parte, senza alcuna guarnitione, di *Saglia*, di Panno, ò di *Stametto*, li Cordoni ò di Fiochi di seta le Pezze di *Renso* schiette, ò a opera, con merlo, ò senza, lavorate, ò non; le *Zenie* tessute di seta di *Filistello*, di *Stame*, ò di Filo e con permissione delle sole di pelle ò di *Rassa*. Li tressi da Poppe, le tavole da Prova, le mazze de' *Felzi*, li Scagnelli da banchette siano di *noghera*, ò d'altro legno di minor valore schietti affatto, senza lavoro, trasforo, ò rimessa d'avolio, Ebano ò altro legno. Le banchette, ò trasti di semplice curame, ò del legno permesso, e senza ornamento come sopra. Li Pironi da Poppe senza figure. Piramidi, Fiori, o simili, ma semplicemente brocche di ferro, ò pomoli schietti, senz' alcun lavoro».

546 **10 aprile 1663. Proclama publicato d'ordine degl'Illustriss. & Eccellentiss. Signori Sopra Proveditori, et Proveditori alle Pompe. In materia d'ogni sorte di Pompe.** «Che siano proibiti li Felzi di seta foderati di seta in tutto, ò in parte, senza alcuna guarnitione, di *Saglia*, di Panno, ò di *Stametto*, li Cordoni ò di Fiochi di seta le Pezze di *Renso* schiette, ò a opera, con merlo, ò senza, lavorate, ò non; le *Zenie* tessute di seta di *Filistello*, di *Stame*, ò di Filo e con permissione delle sole di pelle ò di *Rassa*. Li tressi da Poppe, le tavole da Prova, le mazze de' *Felzi*, li Scagnelli da banchette siano di *noghera*, ò d'altro legno di minor valore schietti affatto, senza lavoro, trasforo, ò rimessa d'avolio, Ebano ò altro legno. Le banchette, ò trasti di semplice curame, ò del legno permesso, e senza ornamento come sopra. Li Pironi da Poppe senza figure. Piramidi, Fiori, o simili, ma semplicemente brocche di ferro, ò pomoli schietti, senz' alcun lavoro».

547 **12 maggio 1670. Proclama publicato d'ordine degl'Illustriss. & Eccellentiss. Signori Sopra Proveditori, et Proveditori alle Pompe. In materia d'ogni sorte di Pompe.** «Restino proibiti nelle Barche li *Felzi* di seta foderati di seta in tutto, ò in parte senz'alcuna sorte di guarnitione, di *Saglia*, di Panno, ò di *Stametto*, di Cordoni ò di Fiochi di seta d'extraordinaria grandezza, le Pezze di *Renso* schiette, ò a opera, con merlo, ò senza, lavorate, ò non; le *Zenie* tessute di seta, di *Filistello*, di *Stame*, ò di Filo, con permissione delle sole di pelle ò di *Rassa*. Li tressi da Poppe, le tavole da Prova, le bande di fuori, le mazze de' *Felzi*, li Scagnelli da banchette siano di *Noghera*, ò d'altro legno di minor valore schietti affatto, senza lavoro, trasforo, ò rimessa d'Avorio, Ebano ò altro legno. Le banchette, ò trasti di semplice curame, ò del legno permesso, e senza ornamento come sopra. Li Pironi da Poppe senza figure. Piramidi, Fiori, o simili, ma semplicemente brocche di ferro, ò pomoli schietti, senza alcun lavoro, e non d'altro materiale».

548 **24 aprile 1687. Proclama publicato d'ordine degl'Illustriss. & Eccellentiss. Signori Sopra Proveditori, et Proveditori alle pompe. In materia d'ogni sorte di Pompe.** «Nelle Gondole, e Livree non debba alcuno eccedere le già stabilite Ordinationi, giusta li Proclami 12 maggio 1670 e 18 Dicembre 1686».

549 **22 dicembre 1687. Proclama publicato d'ordine degl'Illustriss. & Eccellentiss. Signori Sopra Proveditori, et Proveditori alle pompe. In materia d'ogni sorte di Pompe.** «Nelle gondole e livree non debba chi si sia trasgredire le pubbliche ordinationi; restando totalmente proibito l'uso di robba di seta, et intagli, portelle davanti, e dietro via il *felze* mazzette e cerchi fodrati et altro, come prescrive il Proclama 15 Dicembre 1685 in pena a trasgressori e barcaruoli di quanto viene espresso in quello de 12 maggio 1670».



Fino all'XI Secolo

Cassiodoro. 538. Epistulas, XII, 24, letter to the Venetian Tribunes, AD 538 in: *Cassiodori Senatoris Variarum*. Societas Aperiendis Fontibus Rerum Germanicarum Medii Aevi, Auctorum Antiquissimorum Tomus XII, Monumenta Germaniae Historica. Berlino: Weidmann. (1894).

Falier, V. XI sec. Privilegium Laureti, in *Pacta*, Ed. Carducci, G., Fiorini, V., Fedele, P. (1900). "Vite dei Dogi", *Rerum Italicarum Scriptores: raccolta degli storici italiani dal cinquecento al millecinquecento*. Città di Castello (PG): Lapi.

Livio, Tito. I sec. *Historiarum ab Urbe Condita Libri*. New York: Creative Media Partners, LLC (2023).

Plinio Secondo, Gaio (il Vecchio). I sec. *Historia naturale* (trad. Cristoforo Landino). Venezia: Nicolaus Jenson. (1476). Successive edizioni Veneziane: Bartolomeo de Zani de Portesio (1483); Giovanni da Ternengo (1543).

XII Secolo

Anonimo. 1130 ca. Miniatura. *Miscellany on the life of St. Edmund* (MS M.736). New York: Pierpont Morgan Library and Museum.

Eustazio. XII sec. Annotationes in: S. Schardio (Ed.) *De varia temporum in iure civili observatione, Eustathij olim Constantinopolitani Antecessoris Libellus*. Item: *Leges Rhodiorum navales, militares et georgicae Iustiniani*. Basilea: Oporinum. (1561).

XIII Secolo

Anonimo. XIII sec. *Cronichon Venetum vulgo Altinate quod prius editum an. MDCCCXLV iuxta codicem patriarch. veneti seminarii denuo prodit ex ms. codice reg. Bibliothecae Dresdensis*. A cura di A. Rossi, Archivio Storico Italiano – La Storia d'Italia, VIII. Firenze: Viessesux, (1845).

XIV Secolo

Chinazzo, D. XIV sec. *Cronaca della Guerra di Chioza tra li Veneziani e Genovesi, conservato nella Biblioteca Estense*, pag. 699-804 in Muratori, L. A., *Rerum Italicarum Scriptores*. Vol. XV. Milano: Typographia Societatis Palatinae. (1729).

Polo, Marco. XIV sec. *Il Milione di Marco Polo, testo di lingua del secolo XIV pubblicato e illustrato dal conte G.B. Baldelli*. Firenze: Pagani. (1828).

Polo, Marco. XIV sec. *Marco Polo Venetiano, Delle Meraviglie del Mondo per lui vedute: Del Costume varii Paesi, & dello Stranio viver di quelli*. Di nuovo Ristampato, & osservato l'ordine suo vero nel dire. Treviso: Reghettini Libraro (1590).

Zagata, Pier. XIV sec. *Cronica della Città di Verona descritta da Pier Zagata, ampliata e supplita da Giambatista Biancolini*. Verona: Ramanzini. (1747).

XV Secolo

Andrea Gataro. 1406. *Cronicon Patavinum in Italica Lingua Consriptum ab anno MCCCXI usque ad annum MCCCXVI auctore Andrea de Gataris nunc primum prodit ex manuscripto codice Bibliothecae Estensis*. L.A. Muratori (Ed.) *Rerum Italicarum Scriptores*. Volume 17 – Pag. 121. Milano: Tipografia Societatis Palatinae, (1730).

Breydenbach, B. 1486. *Sanctarum peregrinationum in montem Syon ad venerandum Christi sepulchrum in Jerusalem*. Illustratore Erhard Reuwich, incisore Zeichner Maler. Magonza: Peter Schöffers.

Contarini, M.A. 1475. Il Viaggio del Magnifico Marco Ambrosio Contarini Ambasciadore della Illustrissima Signoria di Venetia al gran Signore Visuncassan Re di Persia nell'anno M.CCCCLXXIII, pp 113-125 in: G.B. Ramusio, *Secondo volume delle navigationi et viaggi, raccolto già da m. Gio. Battista Ramusio, et hora in questa nuova editione accresciuto: nel quale si contengono l'Historia delle cose de Tartari, & diversi fatti de' loro imperatori, descritta da m. Marco Polo gentilhuomo venetiano,...* Venezia: Giunti. (1574).

Foresti, J.F., Bergomensis. 1492. *Supplementum Chronicarum*. Venezia: Benali.

Landino, C. 1487. *Divina Commedia di Dante Alichieri Fiorentino*. Brescia: Boninum de Boninis.



Malipiero, D. 1457-1500. *Annali Veneti dall'anno 1457 al 1500*. Firenze: Vieusseux, (1843).

Muffel, G. 1467. *Journey from Venice to Palestine, Mount Sinai and Egypt*. Manoscritto Egerton No. 1900. Londra: British Library.

Petrarca, F. 1472. *Rerum Vulgarium Fragmenta (Canzoniere)*. Padova: Martinus de septem arboribus Prutenus.

Rolewinck, W. 1479. *Fasciculum Temporum*. Venezia: Georgius Walch.

Rolewinck, W. 1480. *Fasciculum Temporum*, Venezia: Erhard Ratdolt.

Sanuto, M. 1482. *Commentarii della Guerra di Ferrara tra li Viniziani ed il Duca Ercole d'Este nel MCCCCLXXXII*. Venezia: Picotti. (1829).

Sanuto, M. 1493. *Cronachetta*. A cura di G. Contarini. Venezia: Visentini. (1880).

Sanuto, M. 1496-1533. I *Diarii di Marino Sanuto (MCCCXCVI-MDXXXIII)* (dall' autografo Marciano ital. cl. VII codd. CDXIX-CDLXXVII) a cura di R. Fulin e F. Stefani, R. Deputazione Veneta di Storia Patria. Venezia: Visentini. (1880-1894).

Savonarola, G. 1494. *Trattati del Frate Ieronimo Savonarola circa il reggimento e governo della città di Firenze*. 6 ed. Firenze: Baracchi. (1847).

XVI Secolo

Acillini, G.F. 1513. *Viridario de Gioanne Philotheo Achillino bolognese*. Bologna: Hyeronimo di Plato.

Alberti, L. 1550. *Descrittione di tutta Italia*. Bologna: Giaccarelli.

Andrea, A. 1560. *Della guerra di Campagna di Roma, et del Regno di Napoli, nel Pontificato di Paolo III. l'anno M.D.LVI et LVII...* Nuovamente mandati in luce da Girolamo Ruscelli. Venezia: Valvassori.

Ariosto, L. 1516. *Orlando furioso di Lodovico Ariosto da Ferrara*. Ferrara: Mazzocco.

Ariosto, L. 1558. *Orlando furioso di M. Lodovico Ariosto, tutto ricorretto, et di nuove figure adornato*. Venezia: Valgrisio.

Baif L. (de) 1536. *Lazari Byfi annotationes in Legem II de captivis, et postliminio reversis, in quibus tractatur de re navali*. Parigi: Officina Stephani.

Barbari, J., de'. 1500. *Venetie MC*. Venezia: Anton Kolb.

Bembo, P. 1525. *Prose nelle quali si ragiona della volgar lingua scritte al cardinale de Medici*. Venezia: Tacuino.

Bembo, P. 1552. *Della Historia Vinitiana volgarmente scritta libri XII*. Venezia: Scotto.

Bertelli, F. 1563. *Omnium fere gentium nostræ ætatis habitus, nunquam ante hac æditi*. Venezia: Ferdinando Bertelli.

Bertelli, P. 1589. *Diversarum nationum habitus centum et quattuor iconibus in aere incisus diligenter expressi, item ordines dus processionum, unus Summi Pontificis, alter Sereniss. Principis Venetiarum*. Padova: Alcia & Bertelli.

Boiardo, M.M. 1545. *Orlando Innamorato*. Venezia: Scotto.

Bonardo, G. M., e L. Groto. 1585. *La minera del mondo dell'illustre S. Gio. Maria Bonardo Frattegiano, conte, e cavaliere, nella qual si tratta delle cose più secrete, e più rare de' corpi semplici nel mondo elementare, e de' corpi composti, inanimati, & animati d'anima vegetativa, sensitiva, e ragionevole*. Venezia: Zoppini.

Bordone, B. 1527. *Libro di Benedetto Bordone*. Venezia: Aristotile detto Zoppino.

Capobianco, A. 1592. *Corona e palma militare di artiglieria, nella quale fi tratta dell'inventione di essa, e dell'operare nelle fattioni da terra, e mare, fuochi artificati da giuoco, e guerra; & d'un nuovo instrumento per misurare distanze*. Venezia: Rampazzetto.

Caravia, A. 1565. *Napso Bizaro*. Venezia: Domenico Nicolino.

Collado, L. 1586. *Pratica manuale di artiglieria; nella quale si tratta della inventione di essa, dell'ordine di condurla, & piantarla sotto a' qualunque fortezza, fabricar mine da far volar in alto le fortezze*. Venezia: Dusinelli.

Collegio dei V Savi. 1578. *Ordini fatti nel Coll. De i Cl. Sig. Cinque Savii, et Proveditori sopra le Mariegole et Maestri di questa Città, con l'auttorità dell'Illust. Cons. de' X et Zonta, Intorno la regulatione de gli ecesivi pagamenti che addimandano gli Barcharuoli de li Traghetti et altri che vogano barca da guadagno in questa città di Venetia*. Venezia: Rampazzetto.

Contarini, G. 1548. *La Repubblica, e i Magistrati di Vinegia*. Venezia, 1848.

Della Valle, B. 1535. *Vallo, libro continente appertinente a capitani, retener e fortificare una citta con bastioni, con novi artificii de fuoco aggiunti*. Venezia: Ravano della Serena & Co.

Di Falco, B. 1535. *Rimario del Falco*. Napoli: Canze da Brescia.

Discoride, P. 1550. *De medicinali materia, libri sex*. Lione: Arnolletum.

Erizzo, S. 1571. *Discorso di M. Sebastiano Erizzo sopra le medaglie de gli antichi: con la dichiarazione delle monete consulari [et] delle medaglie de gli Imperadori Romani*. Venezia: Varisco & Co.

Fracanzio da Montalboddo. 1517. *Paesi novamente ritrovati per la navigazione di Spagna in Calicut et*



da *Albertutio Vesputio Fiorentino intitolato Mondo Novo*. Venezia: Rusconi.

Franco, V. 1580. *Lettere familiari a diversi*. Non specificati luogo (probabilmente Venezia) e editore.

Gentilini, E. 1592. *Istruzione de' Bombardieri*. Venezia: Franceschi.

Giambulari, B. 1535. *Libro intitolato Criffo Calvaneo et il Povero Aveduto*. Venezia: Pietro Nicolini da Sabbio.

Giovannotti, D. 1591. Della Repubblica di Venetia, in G. Contarini, *Della Repubblica e Magistrati di Venetia*. Venezia: Aldo.

Guicciardini, F. 1567. *La historia d'Italia*. Venezia: Ferrari.

Leonardo, da Vinci. 1513-1514. *Manuscrit E, Carnet de notes*, pag. 158, carta 75v. Parigi: Bibliothèque de l'Institut de France.

Marinello, G. 1562. *Gli ornamenti delle Donne: Trattati dalle Scritture d'una Reina Greca*. Venezia: De' Franceschi.

Mattioli, P. A. 1559. *I discorsi di M. Pietro And. Matthioli sanese, medico del Sereniss. Principe Ferdinando Archiduca d'Austria & C. ne i sei libri di Pedacio Dioscoride Anazarbeo della materia medicinale. I quai discorsi in diversi luoghi dall'autore medesimo sono stati accresciuti di varie cose, con molte figure di piante, & d'animali nuovamente aggiunte*. Venezia: Valgrisi.

Mozanico, A. 1544. *Le Guerre fatte a nostri tempi in Italia nelle quali si narra...et altri successi di guerra occorsi tra gli illustiss. signori Vinitiani con tutti li Principi di Christianità*. Venezia: Machiedo.

Paolucci, S. 1535. *La notte d'Aphrica*. Messina: Peruzzo Sphira.

Piccolpasso, C. 1557. *Li tre libri dell'arte del Vasaio*. Libro II c.38r; Manoscritto MSL/1861/7446, Victoria & Albert Museum, Londra.

Roscio, G.B. 1543. *Ditte Candiano della Guerra Troiana*. Venezia: Vaugris.

Roseo, M. 1592. *Delle Istorie del Mondo*. Venezia: Giunti.

Sansovino, F. 1581. *Venetia Città nobilissima et singolare, descritta in 14 libri*. Venezia: Iacopo Sansovino.

Scève, M., Salomon, B. 1549. *La magnifica et triumphale entrata del Christianiss. re di Francia Henrico secondo di questo nome fatta nella nobile & antiqua città di Lyone à luy & à la sua serenissima consorte Chaterina alli 21. di Septemb. 1548*. Lione: Rovillio.

Soranzo, G. 1565. Relazione. in: E. Alberi (Ed.): *Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato*, Ser I, Vol. V, Tomo XIII, pag. 77-122. Firenze: Grazzini & Giannini.

Symeoni, G. 1546. *Commentarii di Gabriello Symeoni Fiorentino sopra alla Tetrarchia di Vinegia, di Milano, di Mantova et di Ferrara*. Venezia: Comin da Trino di Monferrato.

Theodoro de Nicolò. 1550 ca. *Arte de far Vaselli, o instructione sul modo di fabbricar Galee*. Manoscritti italiani, classe IV, cod. 26 (=5131). Venezia: Biblioteca Nazionale Marciana.

Vasari, G. 1550. *Le vite de più eccellenti architetti, pittori, et scultori italiani, da Cimabue insino a' tempi nostri: descritte in lingua toscana, da Giorgio Vasari pittore aretino. Con una sua utile & necessaria introduzione a le arti loro*. Firenze: Torrentino.

Vecellio, C. 1590. *De gli habiti antichi et moderni di diverse parti del mondo*. Venezia: Zenaro.

Vellutello, A. 1544. *La Comedia di Dante Aligieri con la nova espositione*. Venezia: Marcolini.

Zeno, N. 1558. *Della origine di Venetia et antiquissime memorie dei barbari*. Venezia: Marcolini.

XVII Secolo

Accademia Crusca. 1612. *Vocabolario degli Accademici della Crusca: con tre indici delle voci, locuzioni e proverbi latini e greci, posti per entro l'opera*. Venezia: Alberti.

Brusoni, G. 1662, *La peota smarrita*. Venezia: Storti.

Capobianco, A. 1647. *Corona e palma militare di artiglieria et fortificazioni*. Venezia: Rampazzetto.

Coronelli, V. 1697. *Navi, o vascelli, galee, galeazze, galeoni, e galeotte, bucintoro, burchielli, peotte, piattoni, margherotte, fisolere, gondole, battelli, cocchi, flutte, giacchi, balloni, caracolle, canoe, palandre, ed altre barche praticate dagli europei, africani, asiatici, ed americani, ne' mari, laghi, fiumi, e canali; in guerra, in pace, in ricreazione, ed in usi diversi, raccolte nell'Accademia degli Argonauti*. Venezia: Coronelli ai Frari.

Coronelli, V. M. 1694. *Armi, ò blasoni dei patritij veneti, co' nomi di quelli, che per l'età si trovano capaci all'ingresso del serenissimo maggior consiglio nell'anno corrente* Venezia: Busetto.

Franco, J. 1610. *Habiti d'huomeni et donne Venetiane con la Processione della Ser.ma Signoria et altri particolari*. Venezia: Giacomo Franco.

Giustiniani, B. 1608. *Historia dell'origine di Venetia*. Venezia: Dusinello.

Gozze, G. d. 1635. *Iscrittione della base della colonna rostrata già nel Romano Foro dirizzata a Caio Duillio console ...* Roma: de' Rossi.

Leti, G. 1697. *Teatro Gallico o vero la Monarchia di Luigi XIV detto Luigi il Grande*. Parte VII. Amsterdam: Boeteman.



Moretti, T. 1672. *Trattato dell'artiglieria*. Brescia: Gromi.

Nievhoff, J. 1669. *An embassy from the East-India Company of the United Provinces of the Grand Tartar Cham, Emperor of China*. Londra: Macock.

Provveditori Commun. 1637. *Terminatione et ordini dell'Ill. Sign. Proveditori di Commun per il buon governo delle Scuole, Riduttioni, Sovegni, Traghetti & Arti sottoposte al loro Ill.mo Magistrato*. Venezia: Pinelli.

Recoles, J.B., de. 1673. *Abrégé méthodique de l'histoire de la République de Venise depuis son origine jusque au dernier siège et perte de Candie*. Ginevra: Widerhold.

Saraceni, G.C. 1600. *I fatti d'arme famosi successi tra tutte le Nationi del Mondo*. Parte II. Venezia: Zenaro.

Sardi, G. 1646. *Historie Ferraresi, Libro XI: La vita di Alfonso I Duca III*. Ferrara: Gironi.

Sardi, P. 1621. *L'Artiglieria*. Venezia: Guerrigli.

Strozzi, G. 1626. *La Venetia edificata, poema eroico*. Venezia: Piuti.

Verdizzotti, F. 1686. *De' fatti veneti dall'origine della Repubblica sino all'anno 1504*. Venezia: Curti.

Villani, N. 1628. *Poesie sopra Venetia*. Venezia: Pinelli.

Witsen, N. 1671. *Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestier: Waer in wijtloopigh wert verhandelt, de wijze van Scheeps-timmeren, by Grieken en Romeynen: Scheeps-oeffeningen, Strijden, Tucht, Straffe, Wetten en gewoonten*. Amsterdam: Commelijm & Appelaer.

Zunica, D. 1694. *La Calamita d'Europa attrattiva de' Forestieri*. Bologna: Monti.

XVIII Secolo

Algarotti, F. 1792. *Opere del conte Algarotti*. Vol. VII. Venezia: Pavese.

Anonimo. 1798. Notizia di cronaca del 28 Luglio 1798, *Gazzetta Nazionale della Liguria* N.7, pag. 57-58. Genova: Stamperia della Gazzetta Nazionale.

Bettinelli, S. 1754. *Il mondo della Luna*. Venezia: Remondini.

Bijnkershoek, C. van. 1744. *Quaestionum Juris Privati libri quatuor: quarum plerisque insertae sunt utriusque in Hollandia Curiae res de his ipsis quaestionibus judicatae*. Leida: Van Kerckhem.

D'Alberti, N.N. 1797. *Dizionario Universale Critico Enciclopedico*. Lucca: Marescandoli.

Du Cange (Du Fresne sieur), C. 1718. *Glossarium ad scriptores mediae et infimae Latinitatis*. Parigi: Osmont.

Fontana, F. 1787. *Trattato del veleno della vipera de' veleni americani. Di quello del lauro-regio, e di altri veleni vegetabili*. Napoli: Nuova Società Letteraria e Tipografica.

Gallicciolli, G.B. 1795. *Memorie Veneziane antiche profane ed ecclesiastiche*. Venezia: Fracasso.

Giulini, G. 1760. *Memorie Spettanti alla Storia, al Governo, ed alla descrizione della Città, e della Campagna di Milano, ne' secoli bassi*. Parte V. Milano: Bianchi.

Gozzi, C. 1774. *Saggio di versi faceti e di prose*. Tomo VII. Venezia: Colombani.

Griselini, F. 1768-1778. *Dizionario delle Arti e de Mestieri*. Venezia: Fenzo.

Gueroult du Pas, P.J. 1710. *Recüeil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*. Parigi: Giffart.

Lastric, F. 1776. *Epitome vetustatem Bosniensis provinciae seu compendium historico-chronologicum de antiquitate ect. lucupletata in hac nova editione additionibus etc.* Ancona: Ferri.

Laugier, M.A. 1769. *Storia della repubblica di Venezia dalla sua fondazione sino al presente*. Venezia: Palese e Storti.

Lodovico, D. 1717. *Trattato della buona scelta de' Medicamenti*. Venezia: Pezzana.

Mallio, A. 1793. Marzo 1793. Notizie Politiche. *Annali di Roma*, 9: 205-217. Roma: Neri.

Milizia, F. 1785. *Principj di architettura civile*. Venezia: Remondini.

Muratori, L.A. 1751. *Dissertazioni sopra le Antichità Italiane*. Tomo I. Milano: Pasquali.

Newman, H. 1799. *A Marine Pocket Dictionary of the Italian, Spanish, Portuguese, and German Languages*. Londra: Hurst.

Patriarchi, G. 1775. *Vocabolario Veneziano e Padovano co' termini, e modi corrispondenti Toscani*. Padova: Conzatti.

Pellegrini, D. M. 1794. *Della prima origine della stampa in Venezia per opera di Giovanni da Spira del 1469: E risposta alla difesa del Decor puellarum del signor ab. Mauro Boni*. Venezia: Zatta.

Sandi, V. 1756. *Principi di Storia civile della Repubblica di Venezia dalla sua fondazione sino all'anno di N.S. 1700*. Parte III, Vol. II., Venezia: Coleti.

Savèrien, A. 1758-1769. *Dictionnaire historique, théorique, et pratique de marine*. Parigi: Jombert.

Tassi, F.M. 1793. *Vite de' pittori, scultori e architetti Bergamaschi*. Tomo II. Bergamo: Locatelli.

Temanza, T. 1781. *Antica pianta dell'inclita città di Venezia delineata circa la metà del XII secolo, ed*



ora per la prima volta pubblicata, ed illustrata: *Dissertazione topografico-storico-critica*. Venezia: Palese.

Zanon, A. 1745. *Dell'agricoltura, dell'arti e del commercio*. Venezia: Fenzo.

XIX Secolo

Accademia Crusca. 1881. *Vocabolario degli Accademici della Crusca*, 5 Ed. Firenze: Tip. Galileiana Cellini & C.

Addington-Symonds, J. 1890. *New Italian Sketches*. New York: Stokes.

Albertis, E.A. 1893. *Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo*. Genova: Ferrari.

Algranati, E. 1881. Ordini di marcia e di combattimento delle flotte. *Rivista Marittima*, 14:123-220.

Anonimo. 1847. *Dizionario theorico-militare contenente le definizioni e gli usi delle diverse voci e comandi coll'equivalente in francese accanto ad ogni vocabolo arricchito d'istruzioni secondo la scuola moderna pei militari di ogni arma*. Firenze: Celli.

Anonimo. 1878. *Dizionario dei Termini Marittimi, Italiano-Inglese e Inglese-Italiano, per uso della Marina Mercantile*. Fiume, Karletzky.

Banfi, G. 1870. *Vocabolario Milanese-Italiano*. Milano: Brigola.

Barbiera R. 1886. *Poesie veneziane*. Firenze: Barbera.

Besso, B. 1864. *Le grandi invenzioni e scoperte antiche e moderne nelle scienze, nell'industria e nelle arti*. Milano: Editori della Biblioteca Utile.

Boerio, G. 1829. *Dizionario del dialetto Veneziano*. Venezia: Santini.

Boerio, G. 1856. *Dizionario del dialetto Veneziano*. Venezia: Cecchini.

Borgovini, G.A. 1822. *La Legge di Dio e della Chiesa*. Milano: Motta.

Calmo, A. 1888. *Le lettere di messer Andrea Calmo*. Torino: Loescher.

Canale, M.G. 1860. *Storia civile commerciale e letteraria dei Genovesi dalle origini al 1797*. Vol. II. Firenze: Le Monnier.

Cantù, C. 1846. *Ardigotto degli Avogradi. Episodio ai tempi dell'arcivescovo Anselmo IV*. Storia milanese comasca del Secolo XII. Milano: Colombo.

Cantù, C. 1876. *Storia degli italiani*. Tomo X. Torino: Unione Tipografico-Editrice UTET.

Cappelletti, G. 1850. *Storia della repubblica di Venezia dal suo principio sino al suo fine*. Venezia: Antonelli.

Casoni G. 1829. *Guida per l'Arsenale di Venezia*. Venezia: Antonelli.

Casoni, G. 1838. *Dei navigli poliremi usati nella marina dagli antichi Veneziani*. Esercitazioni scientifiche e letterarie dell'Ateneo di Venezia. Vol.2, Pag. 306-355. Venezia: Alvisopoli.

Casoni, G. 1847. *Breve storia dell'Arsenale - Note e cenni sulle forze militari, marittime e terrestri della Repubblica di Venezia*. Estratto da: *Venezia e le sue lagune*. Venezia: Antonelli.

Cherubini, F. 1825. *Vocabolario Latino-Italiano per intiero nuovamente compilato ad uso degli Studenti de' Ginnasi*. Milano: Imperial Regia Stamperia.

Cipolla, C. 1893. *Note di storia veronese*. Venezia: Visentini.

Cognetti, S. 1874. *Le memorie dei miei tempi*. Milano: Pansini.

Contarini, P. 1888. *Vocabolario portabile del dialetto veneziano*. Venezia: Merlo Tipografia dell'Ancora.

Corazzini, F. 1885. *La città e lo stato, la casa e la famiglia: dizionario metodico con indice generale alfabetico*. Torino: Loescher.

D'Albertis, E.A. 1893. *Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di Cristoforo Colombo*. Roma: Ministero Pubblica Istruzione.

De Gubernatis, A. 1887. *Peregrinazioni indiane: Bengala, Pengiab, e Cashmir*. Firenze: Niccolai.

De Lorenzi, G.B. 1870-72. *Leggi e memorie Venete sulla prostituzione fino alla caduta della Repubblica*. Venezia: Visentini.

De Zerbi, R. 1867. *Lettere Veneziane*. *Emporio Pittoresco* 126: 50-52

Deputazione Storia Patria. 1876. *Atti e memorie delle R.R. Deputazioni di Storia Patria per le provincie Modenesi e Parmensi*, Vol. VIII. Modena: Vincenzi.

Errera, A. 1870. *Prima esposizione industriale e agricola del Lago Maggiore e delle sue pendici in Pallanza*. *La rivista europea: rivista internazionale*.1 (4):519-530.

Errera, A. 1873. *L'Italia industriale con particolare riferimento all'Adriatico superiore*. Cap.1. pp. 140-166. *L'industria delle costruzioni navali in Italia*. Roma: Loescher.

Fabianich, D. 1863. *Storia dei frati minori dai primordi della loro istituzione in Dalmazia e Bossina fino ai giorni nostri*. Zara: Battara.



Fabianich, D. 1879. *Il presente e il passato di Bosnia, Erzegovina e Albania terre della Dalmazia romana*. Zara: Vitaliani e Jankovic.

Federigo, G. 1832. *Topografia fisico-medica della città di Venezia*. Parte III, pag. 3-163. Padova: Tipografia Seminario.

Ferrati, C. 1877. *Tavole di ragguaglio dei pesi e delle misure già in uso nelle varie provincie del Regno col Peso Metrico Decimale*. Roma: Stamperia Reale.

Figeac, C. 1841. *Documents Historiques Inédits tirés des Collections Manuscrites de la Bibliothèque Royale*. Parigi: Didot.

Filiassi, G. 1803. *Ricerche storico-critiche sull'opportunità della laguna veneta pel commercio sull'arti, e sulla marina di questo Stato*. Venezia: Curti.

Fontana, G. J. 1847. *Manuale ad uso del Forestiere in Venezia*. Venezia: Cecchini.

Fontana, G. J. 1855. *Occhiate storiche e Venezia in continuazione a soggiorno di E. Lundy in Venezia*. Venezia: Grimaldo.

Forcellini, E. 1875. *Lexicon totius Latinitatis*. Prato: Aldina.

Fratricelli, P., e G. Bencivenni Pelli. 1861. *Storia della vita di Dante Alighieri compilata da Pietro Fraticelli sui documenti in parte raccolti da Giuseppe Pelli in parte inediti*. Firenze: Barbèra.

Frizzi, A. 1848. *Memorie per la storia di Ferrara*. Ferrara: Servadio.

Gina (cognome non specificato). 1877. Il Ferro da Gondola, in G. M. Urbani de Gheltof (Editore), *Bullettino di arti, industrie e curiosità Veneziane*, pag. 60-63. Venezia: Tipogr. Emiliana.

Giustiniani, A. 1854. *Annali della repubblica di Genova*. Vol. 1. Genova: Canepa.

Gozzi, G. 1832. Gli amori pastorali di Dafne e Cloe, in: *Opere*. Milano: Bettoni & Co.

Guglielmotti, A. 1886. *Storia della Marina Pontificia*. Roma: Tipografia Vaticana.

Harmonville, A.L. 1844. *Dizionario delle date, dei fatti, luoghi ed uomini storici, o: Repertorio alfabetico di cronologia universale*. Venezia: Antonelli.

IRC 1817. *Avviso d'Asta, in Collezione di Leggi Avvisi, Notificazioni, Istruzioni etc derivanti si dall'Eccelso Governo che dalle altre Autorità di questa Provincia*. Vol. XII, pag. 177-183. Venezia: Andreola.

Jal, A. 1848. *Glossaire Nautique – Répertoire poliglote de termes de marine anciens et modernes*. Parigi: Didot.

James, C. 1802. *A new and Enlarged Military Dictionary – or Alphabetical Explanation of Technical Terms*. Londra: Egerton.

Lessona, M., e C. A. Valle. 1880. *Dizionario universale di scienze, lettere ed arti*. Roma: Treves.

Levi, C.A. 1892. *Navi Venete da codici marmi e dipinti*. Venezia: Emporio.

Levi, C.A. 1896. *Navi da guerra costruite nell'Arsenale di Venezia dal 1664 al 1896*. Venezia: Presso l'Autore.

Luchini, L. 1893. *La politica di Dante e sue pellegrinazioni a Bologna, Padova, Milano, Cremona, Brescia, Mantova, Genova, Verona, Treviso, Udine e Ravenna: nuovi studi*. Bozzolo (Mantova): Arini.

Martini, A. 1833. *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i Popoli*. Roma: Loescher.

Michelini, A. 1863-64. *Storia della marina militare del cessato Regno di Sardegna, dal 1814 sino alla metà del mese di marzo 1864*. Torino: Eredi Botta.

Milanesi, G. 1890. *Prospetto Cronologico della vita e delle opere di Leonardo da Vinci, in "Trattato della pittura di Leonardo da Vinci: condotto sul Cod. Vaticano Urbinato 1270; preceduto dalla Vita di Leonardo, scritta da Giorgio Vasari"*. Roma: Unione Cooperativa Ed.

Minghetti, M. 1877. Le Donne Italiane nelle Belle Arti al secolo XV e XVI. *Nuova Antologia di Lettere Scienze e Arti* 35:5-21.

Minotto, A.S. 1873. *Acta et diplomata e R. Tabulario Veneto*, Vol. III, Sect. I. Venezia: Cecchini.

Molmenti, P. 1880. *La storia di Venezia nella vita privata dalle origini alla caduta della repubblica*. Torino: Roux e Favale.

Montaner, R., e F. Simon. 1887-99. *Diccionario enciclopedico hispano-americano de literatura, ciencias y artes: Edicion profusamente ilustrada con miles de pequeños grabados intercalados en el texto y tirados aparte, que reproducen las diferentes especies de los reinos animal, vegetal y mineral*. Barcelona: Montaner y Simón.

Mutinelli, F. 1831. *Del Costume Veneziano sino al Secolo Decimosettimo*. Venezia: Tip. di Commercio.

Mutinelli, F. 1851. *Lessico Veneto che contiene l'antica fraseologia volgare e forense*. Venezia: Andreola.

Nazari, G. 1876. *Dizionario Veneziano-Italiano e regole di grammatica*. Belluno: Tissi.

Ninni, A. P. 1881. *Modelli degli arnesi usati dai pescatori vaganti della laguna di Venezia, inviati all'Esposizione industriale di Milano*. Venezia: Antonelli.

Novi, G. 1865. *Uso del ferro e sua conservazione. Tradizioni ed esperienze. Atti del R. Istituto d'incoraggiamento alle scienze naturali di Napoli*, pag. 35-242. Napoli: Tipografia Albergo de' Poveri.

Osio, L. 1864. *Documenti Diplomatici tratti dagli Archivi Milanesi*. Vol. I. Milano: Bernardoni.



Oσιο, L. 1872. *Documenti diplomatici tratti dagli Archivi Milanesi*. Vol. III. Milano: Bernardoni.

Pardessus, J.-M. 1839. *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII^e siècle*. Tomo V. Parigi: Imprimerie Royale.

Pasolini, P.D. 1874. *Delle antiche relazioni fra Venezia e Ravenna: Memorie raccolte*. Firenze: Cellini.

Peterson, C.J. 1856. *The Military Heroes of the Revolution: With a Narrative of the War of Independence*. Philadelphia: Smith & Co.

Peyron, A. 1881. *Tucidide, Della Guerra del Peloponneso*. Torino: Stamperia Reale.

Piqué, F. 1879. *Dizionario di Marina*, Milano: Battezzati.

Piumati, G. 1898. *Les Manuscrits de Léonard da Vinci de la Bibliothèque Royale de Windsor de l'Anatomie*. Parigi: Feuilletes Rouweire.

Ravaisson-Mollien, C. 1891. *Les manuscrits de Leonard de Vinci*. Parigi: Quantin.

Rebuschini, G. 1822. *Storia del Lago di Como e principalmente della parte superiore di esso detta le Tre-Pievi*. Milano: Ferrario.

Rebuschini, G. 1855. *Storia del lago di Como*. Bergamo: Cattaneo.

Redazione E.P. 1865. Venezia – Il Le gondole. *Emporio Pittresco*, 56: 193-195.

Revel, T. de. 1820. *Pregone di Sua Eccellenza, concernente lo ristabilimento delle Ronde ed altre cautele per la pubblica salute*. Regio Editto N. 2763 di S. M. Re di Sardegna (24 Agosto 1820).

Romanin, S. 1854. *Storia documentata di Venezia*. Venezia: Naratovich.

Rosa, G. 1859. Venezia e il popolo italiano. *Rivista Contemporanea* 60-61: 200-223.

Selvatico, P. 1870. *L'arte nella vita degli artisti Dante e Giotto, Bellini e Durerò, Sanmicheli e Vasari, Schiavone e Vittoria, Veronica Franco e Tintoretto, Sofonisba Anguissola e Van Dyck, Bernardo Strozzi, Ernestina la disegnatrice*. Firenze: Barbera.

Stratico, S. 1813. *Vocabolario di marina in tre lingue*. Milano: Imprimerie Royale.

Tadini, O. 1888. I Marinai Italiani fra i Greci. *Rivista Marittima* 21:5-15.

Targa, C. 1802. *Ponderzioni sopra la contrattazione marittima, ricavate dalla legge civile e canonica, dal consolato del mare, e dagli usi marittimi*. Venezia: Gnoato.

Tassini, G. 1872. *Curiosità veneziane, ovvero Origini delle denominazioni stradali di Venezia*. Venezia: Grimaldo.

Tenore, M. 1832. *Viaggio per diverse parti d'Italia, Svizzera, Francia, Inghilterra e Germania*. Milano: Sonzogno.

Tommaseo, N., e B. Bellini. 1861-1879. *Dizionario Della Lingua Italiana*. Torino: Unione Tipografica Editrice (UTET).

Viesseux, P. 1842. *Archivio Storico Italiano: ossia raccolta di Opere e Documenti finora inedite o divenuti rarissimi riguardanti la Storia d'Italia*. Tomo III. Firenze: Viesseux.

Viesseux, P. 1845. *Archivio Storico Italiano - ossia Raccolta di Opere e Documenti finora inediti o divenuti rarissimi riguardanti la Storia d'Italia – Appendice – Tomo V*. Firenze: Viesseux.

Zambaldi, F. 1889. *Vocabolario etimologico italiano*. Città di Castello: Lapi.

Zani, P. 1821. *Enciclopedia metodica critico-ragionata delle belle arti*. Parma: Tipografia Ducale.

Zendrini, B. 1811. *Memorie storiche dello Stato antico e moderno delle lagune di Venezia e di que' fiumi che restarono divertiti per la conservazione delle medesime*. Padova: Stamperia del Seminario.

XX Secolo

Bistrot, G. 1912. *Il magistrato alle Pompe nella repubblica di Venezia: studio storico*. Miscellanea Veneta di Storia Patria, serie 3, vol. V. Venezia: R. Deputazione Veneta di Storia Patria.

Bonino, M. 1978. *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna e il Po*. Ravenna: Longo.

Bragadin, M. 1974. *Le repubbliche marinare*. Milano: Mondadori.

Bravetta, E. 1905. Le antiche navi corazzate. "Corriere della sera." Giugno 1905, N.6 pag. 489-498.

Brocca, G. 1980. *La pesca nella Laguna. Ricerca storica sulle leggi, attrezzi e barche da pesca nella Laguna di Venezia*. Amministrazione Provincia Venezia. Mirano (Venezia): Tonolo.

Broggi, G. 1912. *Catalogo delle fotografie pubblicate da Giacomo Broggi*. Firenze: L'Arte della Stampa.

Calvi, G. 1925. *I manoscritti di Leonardo da Vinci dal punto di vista cronologico, storico e Biografico*. Bologna: Zanichelli.

Camuffo, D. 1987. Freezing of the Venetian Lagoon since the 6th Century AD, in Comparison to the Climate of Western Europe and England. *Climatic Change* 10: 43-66.

Camuffo, D. 1993. Analysis of the Sea Surges at Venice from A.D. 782 to 1990. *Theoretical and Applied Climatology* 47: 1-14.

Capitani, O. 1995. *Morire di peste: testimonianze antiche e interpretazioni moderne della peste nera del 1348*. Bologna: Patron.



Cappelli, A. 1929. *Lexicon abbreviaturarum. Dizionario di abbreviature latine ed italiane. Usate nelle carte e codici specialmente del medioevo*. Milano: Hoepli.

Cappelli, A. 1983. *Cronologia, Cronografia e Calendario Perpetuo*. Milano: Hoepli.

Cargasacchi Neve, G. 1979. *La gondola: storia, tecnica, linguaggio*. Venezia: Arsenale Cooperativa Editrice.

Concina, E. 1990. *Navis. L'umanesimo sul mare (1470-1740)*. Torino: Einaudi.

Contuzzi, F.P. 1910. *Trattato teorico-pratico di diritto consolare e diplomatico nei raffronti coi codici (civile, commerciale, penale e giudiziario) e con le convenzioni internazionali in vigore*. Torino: Unione Tipografico-Editrice Torinese (UTET).

Corazzini, F. 1900. *Vocabolario Nautico Italiano*. Vol. I. Bologna: Tip. San Giuseppe degli Artigianelli.

Crovato, G., M. Crovato, e L. Divari, 1980. *Barche della Laguna Veneta*. Venezia: Arsenale Cooperativa Editrice.

Da Mosto, A. 1937. *L'Archivio di Stato di Venezia. Indice generale, storico, descrittivo ed analitico*. Roma: Biblioteca d'Arte.

De Carlo, A. 1908. Gondola e Gondolieri. *Il secolo XX* 8: 661-672.

Dogliani, G., e D. Birelli. 1981. *La pesca nella Laguna di Venezia*. Mirano (Venezia): Tonolo.

Dorigo, W. 1994. *Venezie sepolte nella terra del Piave: duemila anni fra il dolce e il salso*. Roma: Viella.

Enzi, S., e D. Camuffo. 1995: Documentary sources of sea surges in Venice from A.D. 787 to 1867. *Natural Hazards* 12: 225-287.

Fagone V. 1976. *Il momento artigiano: aspetti della cultura materiale in Italia*. Milano: Silvana.

Hoffman, H.P. 1982. *A graphic presentation of the continental gondola Philadelphia: American gunboat of 1776*. Washington, DC: Smithsonian Institute.

Lane, F.C. 1983. *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*. Torino: Einaudi.

Lanfranchi Strina, B. (curatrice). 1985-2006. *Codex Publicorum (Codice del Piovego)*. Deputazione di Storia Patria per le Venezie - Comitato per la storia di Venezia - Sez. I: Archivi Pubblici, XXII. Venezia: Fonti Storia di Venezia.

Lodigiani, P. 1992. *Barche tradizionali italiane di mare e di acque interne*. Cernobbio: BCA.

Marcolongo, R. 1939. *Leonardo da Vinci artista-scienziato*. Milano: Hoepli.

Marzari, M. 1991. *I Camuffo. Uomini e Barche: cinque secoli di costruzioni navali*. Venezia: Edizioni della Laguna.

Masséna, V., principe di Essling. 1907-14. *Les livres à figures vénitiens de la fin du XV^e et du commencement du XVI^e, Études sur l'art de la gravure sur bois à Venise*. Parigi: Leclerc.

Mazier, G. 1901. *Manuale del pescatore veneto*. Venezia: Visentini.

Milne-Thomson, L.M. 1996. *Theoretical Hydrodynamics*. New York: Dover.

Mocenigo, M.N. 1935. *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Roma: Ministero della Marina.

Pozza, N., A. Colla, G. Dillon, G.B. Gasparini, e G. Mazzariol, 1984. *La stampa degli incunabili nel Veneto*, Vicenza: Neri Pozza.

Péladan, J. 1910. *Les manuscrits de Léonard de Vinci: les 14 manuscrits de l'Institut de France*. Parigi: Sansot.

Pergolis, R., e U. Pizzarello. 1999. *Barche di Venezia – Boats of Venice*. Sottomarina (Venezia): Il Leggio.

Premoli, P. 1909. *Vocabolario nomenclatore, illustrato*. Milano: Manuzio.

Rubin de Cervin, G.B. 1956. The evolution of the Venetian gondola. *The Mariner's Mirror* 42 (3): 201-218.

Rubin de Cervin, G.B. 1985. *La flotta di Venezia: navi e barche della Serenissima*. Milano: Automobilia.

Ruocco, G. 1934. Carlo I d'Angiò e l'ottava crociata. *Rivista di Araldica e Genealogia* (Napoli). Anno II, (1-3): 121-152.

Solmi, E. 1908. Leonardo da Vinci e la repubblica di Venezia, nov. 1499 ad aprile 1500. *Archivio Storico Lombardo* 20: 327-360.

Zimolo, G.C. 1939. Cremona nella storia della navigazione interna, in *Atti e Memorie del III Congresso Storico Lombardo*, a cura della Deputazione di Storia Patria per la Lombardia, 222- 266. Milano: Giuffrè.

Zimolo, G.C. 1962. *La navigazione nel Comasco dalle origini ai giorni nostri*. Como: Camera di Commercio di Como.

Zorzi, A. 1980. *Una città, una repubblica, un impero. Venezia 697-1797*. Milano: Mondadori.



- Ashtor, E. 2014. *Levant Trade in the Middle Ages*. Princeton: Princeton University Press.
- Baglioni, D. 2019. *Il Veneziano «de là da mar»*. Berlino: De Gruyter GmbH & Co KG.
- Baricci, F. 2022. *Saggio di glossario dialettale diacronico del «Baldus» di Teofilo Folengo*. Berlino: De Gruyter GmbH & Co KG.
- Bellarbarba, S., e E. Guerreri. 2002. *Vele italiane della costa occidentale*. Milano: Hoepli.
- Beltrame, C., e M. Morin. 2016. *I Cannoni di Venezia. Artiglierie della Serenissima da relitti e collezioni in Italia, Israele, Malta e Spagna*. Firenze: All'Insegna del Giglio.
- Boccardi, V. 2016. *La peste a Venezia*. Venezia: Supernova.
- Bramly, S. 2014. *Leonardo Da Vinci*. Milano: Mondadori.
- Bratten, J.R. 2002. *The Gondola Philadelphia and the Battle of Lake Champlain*. College Station, Texas: Texas A&M University Press.
- Calimani, R. 2019. *Storia della Repubblica di Venezia*. Milano: Mondadori.
- Camuffo, D. 2010. Le niveau de la mer à Venise d'après l'œuvre picturale de Véronèse, Canaletto et Bellotto. *Révue d'Histoire Moderne et Contemporaine* 57(3): 92-110.
- Camuffo, D. 2022. The Gondola: a boat to respond to the history and the morpho-dynamics of the Venice Lagoon. *Méditerranée – Revue géographique des pays méditerranéens*, Varia 1-77.
- Camuffo, D. 2023. The Treatise on Waters by Cornaro (1560) and a quantitative assessment of the historical sea surges 'Acqua Alta' in Venice. *Climatic Change* 176 (18): 1-20.
- Camuffo, D. 2024a. Perception and Reality: How the Depths of the High Waters in Venice Apparently Change with the Reference System. *Climate* 12(5): 62.
- Camuffo, D. 2024b. Ricostruzione della crescita del livello del mare e delle acque alte a Venezia, testimoniate da fonti scritte, arti visive e archeologia urbana. Quaderni adriatici di storia e archeologia lagunare – Atti Convegno 26/10/2023. *Venetia/Venezia* 14: 33-48.
- Camuffo, D., A. della Valle, e F. Becherini. 2021. From time frames to temperature bias in long temperature series. *Climatic Change* 165 (38): 1-23.
- Camuffo, D., C. Bertolin, e P. Schenal. 2017a. A novel Proxy and the Sea Level Rise in Venice, Italy, from 1350 to 2014 *Climatic Change* 143(1): 73-86.
- Camuffo, D., C. Bertolin, A. Craievich, R. Granziero, e S. Enzi. 2017b. When the Lagoon was frozen over in Venice from A.D. 604 to 2012: evidence from written documentary sources, visual arts and instrumental readings. *Méditerranée – Revue géographique des pays méditerranéens* Varia: 1-68.
- Camuffo, D., e G. Sturaro. 2003. Sixty-cm submersion of Venice discovered thanks to Canaletto's paintings. *Climatic Change* 58: 333-343.
- Camuffo, D., e G. Sturaro. 2004. Use of proxy-documentary and instrumental data to assess the risk factors leading to sea flooding in Venice, *Global and Planetary Change* 40: 93-103.
- Candiani, G. 2009. I vascelli della Serenissima: guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720. *Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti* 130: 1-643. Padova: Garangola.
- Candiani, G., e L. Lo Basso. 2010. Vele, remi e cannoni: l'impiego congiunto di navi, galee e galeazze nella flotta veneziana, 1572-1718, in G. Candiani e L. Lo Basso (Ed.). *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (sec. XVI-XIX)*. Milano: Angeli.
- Celi, L. 2020. *Quella sporca donnina*. Novara: De Agostini.
- Concina, E., e M. Tafuri. 2006. *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*. Milano: Electa.
- Costa, E. 2024. *I rivestimenti degli scafi dall'antichità all'età moderna*. Sesto Fiorentino: All'insegna del Giglio.
- Daddario, W. 2017. *Baroque, Venice, Theatre, Philosophy*. Cham (Svizzera): Palgrave Macmillan - Springer International Publishing.
- Di Cicco, D. 2014. *Storia della peste da morte nera ad arma biologica*. Morrisville: Lulu.com.
- Ercole, G. 2011. *Vascelli e fregate della Serenissima. Navi di linea della Marina veneziana 1652-1797*. Venezia: Visentini.
- Formenti, A., C. Rando, e P. Pasini. 2024. *Veneto*. Torino: Lonely Planet, EDT.
- Garibaldi, L., e G. Di Sclafani. 2010. *Così affondammo la Valiant. La più grande impresa navale italiana della seconda guerra mondiale*. Torino: Lindau.
- Guarnieri, C. 2018. The Stories of St. Lucy by Jacobello del Fiore, and Venetian folding reliquary altarpieces. *Musica & Figura* 5: 41-56.
- Humphrey, L., e D. Steel. 2017. *Glory of Venice. Renaissance paintings 1470-1520*. Catalogo della Mostra dal 4 marzo al 18 giugno 2017. North Carolina: North Carolina Museum of Art.
- Lazzarini, A. 2021. *Boschi, legnami, costruzioni navali: l'Arsenale di Venezia fra XVI e XVIII secolo*. Roma: Viella.
- Maranesi, G. 2014. Il polittico di San Pietro a Fermo. Notizie sull'opera veneziana per le Marche e un'ipotesi per Ercole di Jacobello. *Il Capitale Culturale* 10: 879-911.
- Markham Schulz, A. 2011. *Woodcarving and Woodcarvers in Venice 1350-1550*. Firenze: Centro Di.
- Marzo Magno, A. 2011. *La carrozza di Venezia, Storia della Gondola*. Venezia: Mare di Carta.



Melchior-Bonnet, S. 2002. *Storia dello specchio*. Bari: Dedalo.

Munerotto, G. 2021. *La gondola nei secoli: storia di una continua trasformazione tra architettura navale e arte*. Venezia: Mare di Carta.

Patricelli, M. 2018. *L'Italia delle sconfitte: da Custoza alla ritirata di Russia*. Bari: Laterza.

Penzo, G. 2000. *Navi veneziane: catalogo illustrato dei piani di costruzione*. Trieste: LINT.

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

Petacco, A. 2011. *O Roma o morte*. Milano: Mondadori.

Riello, G., e U. Rublack 2019. *The Right to Dress: Sumptuary Laws*

Appendix

Abbreviazioni - acronimi

BnF – Bibliothèque nationale de France

GC – “per gentile concessione di” (nelle didascalie)

MiC – Ministero della Cultura

cat. – numero di catalogo

inv. – numero d’inventario

Abréviations – acronyms

BnF – Bibliothèque nationale de France

GC - “avec l’aimable autorisation de” (dans les légendes)

MIC - Ministère italien de la Culture

cat. – numéro de catalogue

inv. – numéro d’inventaire

Abbreviations - acronyms

BnF – Bibliothèque nationale de France

GC - “by courtesy of” (in the captions)

MIC - The Italian Ministry of Culture

cat. – catalogue number

inv. – inventory number

Nota informativa sul DM 21/03/2024 e la riproduzione d’immagini (alcuni estratti)

A.1.1. *Riproduzioni eseguite da privati in autonomia*. Il DM 21/03/2024 stabilisce che ai sensi dell’articolo 108, comma 3-bis, del Codice, è libera la riproduzione di beni culturali diversi dai beni archivistici sottoposti a restrizioni di consultabilità ai sensi del capo III del titolo II del Codice, attuata nel rispetto delle disposizioni che tutelano il diritto di autore e con modalità che non comportino alcun contatto fisico con il bene, né l’esposizione dello stesso a sorgenti luminose, né, all’interno degli istituti della cultura, l’uso di stativi o treppiedi.

A.1.2. *Riproduzioni richieste all’Amministrazione*. La direttiva europea 2019/1024 relativa al riuso dei dati nel settore pubblico, recepita con decreto legislativo 8/11/2021, n. 200, ha stabilito un generale principio di gratuità per il riuso dei dati in possesso di pubbliche amministrazioni e organismi di diritto pubblico, con possibilità di prevedere il pagamento di una tariffa limitata al recupero dei soli costi marginali, identificabili con quelli sostenuti dall’amministrazione per la riproduzione, fornitura e diffusione dei dati.

A.2.1. *Rimborso per le riproduzioni*. Nessun canone è dovuto per le riproduzioni richieste o eseguite da privati per uso personale o per motivi di studio, ovvero da soggetti pubblici o privati per finalità di valorizzazione o di studio, purché attuate senza scopo di lucro (articolo 108, comma 3, del Codice).

Ai sensi dell’articolo 108, comma 3-bis del Codice, sono in ogni caso libere:



la riproduzione di beni culturali diversi dai beni archivistici, sottoposti a restrizioni di consultabilità ai sensi del Capo III, Titolo II, del Codice, attuata nel rispetto delle disposizioni che tutelano il diritto di autore e con modalità che non comportino alcun contatto fisico con il bene, né l'esposizione dello stesso a sorgenti luminose, né, all'interno degli istituti della cultura, l'uso di stativi o treppiedi;

la *divulgazione* con qualsiasi mezzo delle immagini di beni culturali, legittimamente acquisite, in modo da non poter essere ulteriormente riprodotte a scopo di lucro.

Analogamente, *sono da considerarsi libere* – in quanto finalizzate a “studio, ricerca, libera manifestazione del pensiero o espressione creativa, promozione della conoscenza del patrimonio culturale” ai sensi del citato articolo 108, comma 3-bis, del Codice – le riproduzioni di immagini di beni culturali contenute in pubblicazioni liberamente accessibili da chiunque (c.d. *open access*) in quanto prive di un prezzo di copertina.

Si specifica che sono gratuite:

1. le riproduzioni di beni culturali e il loro riuso per i volumi a cui viene riconosciuto dall'ente concedente un *carattere scientifico* (contributi in volume, atti di convegni nazionali ed internazionali) e *accademico*;

2. le riproduzioni di beni culturali e il loro riuso per volumi e riviste a cui viene riconosciuto dall'ente concedente un *contenuto divulgativo e didattico*;

4. le riproduzioni di beni culturali e il loro riuso per le *riviste scientifiche e di Classe A...*;

6. le riproduzioni di beni culturali e il loro riuso destinate alle *pubblicazioni liberamente accessibili* da chiunque *senza il pagamento di un prezzo* (c.d. *open access*);

7. le riproduzioni di beni culturali eseguite autonomamente da chiunque (come ad esempio studenti, studiosi, ricercatori, docenti universitari) effettuate a *scopo non lucrativo e non destinate alla vendita*.

Nessun rimborso spese è dovuto per le *riproduzioni già disponibili on-line che restano liberamente scaricabili* e per le riproduzioni *eseguite direttamente da privati* purché realizzate nel rispetto di quanto previsto all'art. 108, comma 3-bis, punto 1), del Codice

Notes

1 *Cronichon Venetum vulgo Altinate* quod prius editum an. MDCCCXLV iuxta codicem patriarch. veneti seminarii denuo prodit ex ms. codice reg. Bibliothecae Dresdensis.

«Constituit, sive concessit omnes Tribuni cum laudatione totius Veneciae populi, cum confirmatione scripti Domini Paulicii Ducis, ut a Gradense civitate a usque (sic) ad confinium Capurlensis castris, sive episcopatus, ut omnibus istis litoribus territorium, sive per longitudinem aquarum subscriptionibus omnibus, supradicti Tribuni, quorum ipsi eum scriptum confirmaverunt, ut perpetualiter deberet fieri ad jussionem et donationem Domini Metropolitanis Gradensis Patriarcae, ita ut amplius non auderet quisquam contrarietatem exinde ei facere; non Gradensium populorum, nec Caprulensium, neque Equilegensium, sive Torcellensium nullorum hominum, neque nullus aliorum; non in piscatione, neque in aucellatione, constitutos in hoc quod prediximus litoribus, sive aquariis. Sed commiserunt hoc totum per eandem confirmationem scriptum ad Miranensium et Bibinensium (sic), cum aliquantis Finensium, ut toti istorum sit ad responsionem Domini Metropolitanis Gradensis Patriarcae. Et constituerunt dicti Domini Patriarcae, ut per longitudinem terrarum cum equites venire, et venationes bestiarum ibi facere, tam in litus Linguentiae et Grumellis, quam litus Romadinae, sive litus Pinedi, tam et per omnem terram Piavis, sicut per totas partes quas supradiximus: et ipsi parati et recepta sive *gundulis* et *angaridiis*, sicut Domino Duci faciunt omnes Caprulenses et Equilegenses, omnemque honorationem, sic fiat Domino Metropolitanis Patriarcha Gradensi» (*Cronichon Venetum vulgo Altinate*, Libro III, pp. 100 -101).

2 Vedasi §6. ‘Gondola for celebrations’ in Camuffo 2022.

3 Il titolo originale era ‘*Commedia*’. Fu Boccaccio ad aggiungere ‘*Divina*’, nel suo ‘*Trattatello in laude di Dante*’ stampato nel 1477.

4 Dante andò come ambasciatore a Venezia in gennaio 1321, l'ultimo anno della sua vita, mentre stava componendo il Paradiso, e potrebbe aver aggiunto allora la terzina, come suggerisce Luchini (1893). È più realistico che la visita all'arsenale fu fatta quando Dante venne a trovare Giotto a Padova; anzi che siano andati a Venezia assieme, dato che anche Giotto nella Cappella degli Scrovegni rappresenta dei diavoli che colano pece bollente nella bocca dei dannati.

5 *Felze* è il nome del baldacchino a U rovescia, che protegge dal sole i passeggeri. Il nome deriva dal fatto che i primi erano coperti con un intreccio di foglie di felci, poi sostituite da teli (per i poveri) o arazzi (per i ricchi).

6 I Cinque Savi erano magistrati eletti con l'incarico di soprintendere e provvedere alla mercanzia e commercio (Mutinelli 1851).

7 Magistratura istituita nel 1277 per il bene della mercatura, per agevolare lo scarico e il trasporto da un luogo all'altro delle merci. Dal 1484 venne affidato anche il compito di curare la condizione dei ponti, dei selciati e dei canali della città, con facoltà di vendere gli edifici malmessi, di guisa che i *Provveditori di Comun* corrispondevano agli *Edili* dell'antica Roma (Mutinelli 1851).

8 «Les Gondoles et les Canaux sont des Lieux sacres, où l'on est comme dans un Refuge; et l'on n'oserait y avoir attaqué qui que ce soit; la Justice mesme y perd sa force, & un Criminel sur l'eau est hors de prises de tous les Sergens. Les Maisons des Ambassadeurs ont les memes privileges». (Recoles 1673).



9 Per esempio, nell'inventario di Lucrezia Borgia fatto nel 1502-03 figurano molti «pani de Razi figurati» [arazzi con figure], per esempio «uno razzo coprieto ala Istoria de Abram e Faraon longo braza 7 [1 braccio da seta Ferrarese valeva 63,4 cm quindi 7 b = 4,44 m] et alto braza 6»; similmente, M. Zoane de Fiandra Tapecciero nel 1557 fece «uno razzo grande de seda e lana con paesi et albori et verdura con una sphaera in mezo con frisi intorno con puttini, animali, frutti e varie fantasie con una pantiera da un lato et uno leopardo dall' altro ch'è alto br. 8 et largo br. 11, che fano br. 92 quadre» (Deputazione Storia Patria 1876) che tradotto in lingua moderna diventa: « nel 1557, Mastro Giovanni di Fiandra, tappezziere, fece un grande arazzo di seta e lana, con rappresentati paesaggi, alberi e motivi floreali e con un disco al centro, contornato di decorazioni a piccoli putti, animali, frutta e varie fantasie con una pantera da un lato et un leopardo dall' altro. Questo è alto 8 braccia e largo 11 braccia, che fanno 92 braccia quadre».

10 *Zanca de la barca*, Termine de' barcaioli. Specie di Timone, che consiste in un remo corto che si adatta con legatura all'infuori della poppa, e che serve all'uffizio di timone per guidare una piccola barca, che ne manchi. (Boerio 1856).

11 *Armare* è il termine tecnico marinaresco che significa fornire un battello della sua attrezzatura fondamentale o accessoria, compresi remi, alberi, vele, ancora, cordame, gomene, e eventualmente (ma non necessariamente) anche le armi in dotazione.

12 La *coperta* è il palco o ponte superiore (piano orizzontale calpestabile) di un vascello, che copre lo scafo o parti di esso. Nel caso in questione, si tratta del pianale a forma di triangolo isoscele per po' curvo con il vertice a prua, e del simmetrico con vertice a poppa, e i due lati congruenti (obliqui) appoggiati sul bordo superiore dello scafo. Per approfondimenti in tema della nomenclatura e delle parti della gondola si rimanda a Cargasacchi Neve (1979), Pergolis e Pizzarello (1999), Penzo (2016), e Munerotto (2021).

13 Link alla Fototeca Zerì: https://catalogo.fondazionezeri.unibo.it/scheda/opera/26764/Jacobello_20del_20Fiore_2C_20San_20Pietro_20in_20cattedra_2C_20San_20Pietro_2C_20San_20Paolo_2C_20Pesca_20miracolosa_2

14 Link alla pala nel Denver Art Museum: <https://www.denverartmuseum.org/en/object/1951.84.2>

15 Si tratta di navi turrate, già in uso ai Romani. Vanno ricordate anche le *barbote*, le grandi barche Venete a fondo piatto, dotate di palizzate protettive ai lati e copertura fissa o mobile (con pelli) sopra, per proteggere dai dardi. Vedi Appendice §12.2 e §12.3.

16 Le *Galie*, dette anche *Galee* o *Galere*, erano navi da guerra spinte a remi, ma che potevano utilizzare anche il vento. In battaglia la propulsione a remi garantiva grande mobilità, indipendentemente dal vento. Erano dotate di un lungo rostro a prua. Potevano essere usate anche per scopi civili e commerciali. La *Galea Sottile* era un vascello più piccolo e manovrabile, specie per uso fluviale. Rematori erano i Galeotti, che potevano essere schiavi o condannati, e in tal caso incatenati al posto di esercizio, oppure volontari stipendiati. La *Bucintoro* era un tipo di galea sfarzosa per uso del Doge e delle grandi cerimonie pubbliche. Vedi Appendice §12.2.

17 Vivaldo Bocca di Arenzano noleggia la nave San Nicolò agli ambasciatori di Ludovico [Luigi] IX. 4 giugno 1269 (Figeac 1841, pp. 565-570).

«CCLVIII. Littera Vivaldi duge de Arenzanno supra locatione cuiusdam navis que vocatur SANCTUS NICHOLAUS.

In nomine Domini amen. ego Viualdus duca de Arezano naulizo et loco vobis dominis Iohanni Poileuilain magistro Henrico de campo repulso clerico guillelmo de mora nunciis et ambaxatoribus domini Regis Francorum. sicut apparet per litteras infrascriptas patentes dicti domini regis. et in quibus est sigillum pendens dicti domini regis. nomine dicti domini regis. navem quandam de mensuris infrascriptis. et cum sarciis et rebus infrascriptis. que vocatur SANCTUS NICHOLAUS. pro ea ducenda in felici passaggio quod facturum est dictus dominus rex. que navis debet esse per carenam longitudinis cubitorum viginti duorum. de roda in rodam longitudinis cubitorum triginta quatuor. larga in plano palmorum sex. alta in sentina palmos tredecim. alta in cooperta superiori palmos octo minus quarta. alta in orlo palmos quatuor et dimidium. ampla in cooperta palmos quatuor et dimidium. ampla in cooperta palmos viginti sex. sarcia infrascripta. arbore de prora sana longitudinis cubitorum triginta trium. grossitudinis palmorum sex et tertia, arbore de medio sana longitudinis cubitorum viginti novem et dimidium. grossitudinis palmorum quinque et dimidio. timonibus duobus bonis et convenientibus dicte navi. peciis anthenarum septem. velis de cotone quinque novis. et sarcia sufficiente pro arboribus. ancoris duodecim de cantariis quatuor et dimidium pro qualibet. augunibus (aguminibus) duodecim. prodexiis quinque (et) gropialibus et alia sarzia sufficienter dicte navi. butis pro aqua de (metretis) quadrigentis quingenta. marinariis viginti duobus. famulis tribus. *barca de palescalmo, furnita sufficienter cum gondola una furnita sufficienter.* et staiariis preparatis in dicta navi pro coquis ponendis in ea nave. et demum omnibus aliis rebus necessariis ipsi navi pro dicto passaggio. quam quidem navim de dictis mensuris et cum omnibus aliis et singulis supradictis ipsi navi necessariis vobis dictis ambaxatoribus loco sive naulizo finito precio librarum mille ducentorum turonensium. de quibus iam habuisse et recepisse confiteor a vobis dicto nomine libras quingentas turonenses». (Figeac 1841, pp. 565-570).

18 CCLX Filippo e Giovannino Embriaci noleggiavano la nave Santo Spirito agli ambasciatori del re [Luigi IX] di Francia. 8 giugno 1269.

«CCLX Littera Philippi Embriaci et Iohannini Embriaci supra locacione cuiusdam nauis.

In nomine Domini amen. nos Philippus Embriacus et Iohanninus Embriacus fratres cives Ianue naulixamus et locamus vobis dominis Iohanni Poilevi (Poilevilain) militi magistro Henrico de campo repulso clerico et Guillelmo de Mora nunciis et ambaxatoribus domini Regis Francorum. sicut apparet per litteras dicti domini regis roboratas eiusdem domini regis sigillo. tenor quarum literarum infra continens (sic) navim unam que vocatur SANCTUS SPIRITUS de mensuris infra scriptis. et cum sarzia et rebus infra scriptis. que navis debet esse longa per carenam cubitos uiginti septem.



de roda in rodam [da prua a poppa] cubitos quadraginta. alta in sentina palmos sex. alta de orlo palmos quatuor et dimidium. (arbor) de prora sanna que est in dicta nave. et si non esset sanna debent dictis ambaxatoribus dare dicto nomine eiusdem longitudinis et grossitudinis quibus ambaxatoribus siue nunciis domini regis liceat dictam arborem inquirere et inquire facere ad voluntatem eorum. cum sarcia pertinenti ad ipsam arborem. barca una nova de cantherio. que completo viaggio debet esse dicti domini regis. bona et convenienti dicte navi. furnita velis et aliis necessariis dicte barche ad sufficientiam. *barcha de palescalmo. et gondola una furnitis omnibus necessariis*. antenis peciis septem sannis bonis et convenientibus dicte navi. anchoris viginti bonis sufficientibus dicte navui predictae. et in qua navi debent esse marinarii quadraginta quinque. et in dicta barcha marinarii quinque, aguminibus viginti novis bonis et sufficientibus dicte navi. pro dexiis quatuor. velis de cotone sex pro dicta navi. quarum tres sunt nove. timonibus duobus sannis et convenientibus dicte navi. et que navis habere debet pontem super castrum». (Figeac 1841, pp. 585-588).

19 XXII. «Pro assignandis navibus Philippo de Sancta Cruce.

Item scriptum est Matheo Ruffulo, secreto olim Apulie, etc. Cum ad reparationem tarsianatum Apulie galearum, etiam ac navium et singulorum omnium vassellorum nostre Curie, ibidem existentium, nec non et omnia, que ad officium maris spectant in illis portibus, Philippo de Sancta Cruce, militi, Baroli et Monopoli prothontino, dilecto, etc. de cura et confidentia confidimus ab experto nuper, pro parte nostre Curie, duxerimus committendum. Fidelitati tue, etc. quatenus statim, receptis presentibus, omnes et singulas naves Curie nostre, dudum in Apulia cure et custodie tue commissas, *cum earum barcis et gundulis*, velis, anchoris, asartiis, *affixis omnibus et correddis ac guarnimentis earum*, que sunt, per manus tuas, in quantitate et qualitate, prout sunt, eidem Philippo, vel suo certo nuntio, debeas assignare: per ipsum, de cetero, ad opus Curie nostre, custodiendas, et pariter conservandas usque ad nostre beneplacitum voluntatis: faciens fieri, de assignatione ipsarum navium et rerum omnium predictarum, tria publica consimilia instrumenta, quorum uno penes te retento, aliud predicto Philippo assignes, et tertium ad Cameram et magistris rationales, etc. mittas. Datum Neapoli, quinto vigesimo novembris, tertie decime indictionis». Reg. n. 6. (Carolus I. 1269. D.), f. 133. (Ruocco 1934, pp. 121-152).

20 XXXI. «De recipienda nave per Philippum de Sancta Cruce - Guilielmo Bruchoero.

Carolus, etc. Philippo de Sancta Cruce, militi, Baroli et Monopoli prothontino, dilecto, fedeli suo, etc. Licet scripserimus tibi pridem ut a Matheo Rufulo de Ravello, olim secreto Apulie, fid. li nostro, navem unam Curie nostre, que dicitur Sanctus Antonius cum suis carinis, barcis, afisis et correddis, deberes recipere; et, ad opus Curie, conservare: tanquam quia intelleximus eandem navem fuisse cure et custodie Guilielmi Bruchoerii, habitatoris Brundusii, fidelis nostri, et non dicti Mathei Ruphuli, deputatas. Fidelitati tue precipiendo mandamus quatenus statim, receptis presentibus, eandem navem, cum suis armis, balistis, correddis, velis, anchoris, barcis seu *gundulis et omnibus et singulis guarnimentis et afisis suis*, a Guilielmo predicto, dudum ipsius navis proposito, cui proinde scribimus; recipere debeas, et, ad opus nostre Curie, conservare: qua navi recepta, ad reparationem ipsius procedas, et aliarum nostrarum navium instanter; prout, per priores nostras lieteras, tibi sit iniunctum. Facturus fieri, de receptione ipsius navis et rerum omnium predictarum, tria publica instrumenta consimilia; quorum uno dicto Guilielmo dimisso; aliud penes te dimisso, relicum (sic) ad Cameram et magistris rationales magne Curie nostre mittas. Datum Neapoli, octavo decimo decembris, tertie decime indictionis, etc». Reg. n. 6. (Carolus I. 1269. D.), f. 112 (Ruocco 1934, pp. 121-152).

21 XXXII. «Quod idem Guilielmus assignet eidem.

Carolus, etc. Guilielmo Buccerio, habitatori Brundusii, fideli suo, etc. Fidelitati tue, etc. quatenus navem Curie nostre, que dicitur Sanctus Antonius, hactenus cure et tue custodie deputata, cum suis armis, barcis, seu *gundulis*, balistis, correddis, velis, anchoris, *et omnibus ac singulis guarnimentis et afisis suis*, Philippo de Sancta Cruce, militi, Baroli et Monopoli protontino, dilecto, fideli nostro, cui proinde scribimus; statim, receptis presentibus, vel certo suo nuntio, debeas assignare: per ipsum amodo, pro parte nostre Curie fideliter conservando, faciens fieri. pro assignatione ipsius navis, rerum omnium predictarum tria publica consimilia instrumenta; quorum uno dicto Philippo dimisso, alio penes te retento, relicum (sic) ad Cameram nostram et magistris rationales Sacre Curie nostre mittas. Datum Neapoli, octavo decimo decembris, tertie decime indictionis, etc». Reg. n. 6. (Carolus I. 1269. D.), f. 112-112 t. (Ruocco 1934).

22 La *Cocca* è un tipo di nave mercantile tondeggiante, con bordi alti e castelli a prua e a poppa, e vele miste; aveva dimensioni maggiori rispetto alla *Caravella*. La *Cocca Longa* aveva dimensioni maggiori rispetto alla *Cocca*. Vedi Appendice §12.2.

23 Proporzioni dello scafo della *Coca Longa*: «Et vol la dita cocha longa in choverta tante passa quanti pedi sono in li due terzi de ciò che l'arve in bocha [nella direzione trasversale], che sono passa. 18. sarà longa de roda in roda [fra poppa e prora] passa.19., perché la testa farà crescere passa. 1.» Date queste proporzioni dello scafo, derivano quelle dei battelli ausiliari: «... bateli dua et una gondola. el primo batelo mazor vole esser longo. 9. pedi per passo de ciò che la cocha [nave *Cocca*] è longa in choverta [coperta], et pede. 1. de più, serave pedi. 36.» «El secondo batelo vol esser menor che 'l primo pede. 2. ; serave [ossia] pedi. 34. et la *gondola*... vol esser longa pedi .24.» (d'Albertis 1893).

24 La vela latina è di forma triangolare, efficace anche con vento laterale, mentre la vela quadrata richiede vento da poppa.

25 *Partesana*. Arma offensiva, especie de alabarda, de la cual se diferencia en tener el hierro en forma de cuchillo de dos cortes, y en el extremo, una como media luna. Era insignia de los cabos de escuadra de infantería. [Arma offensiva, un tipo di alabarda, che si caratterizza per avere il ferro a forma di coltello a due tagli e, all'estremità, uno a forma di mezzaluna. Era usata come insegna del comandante della squadra di fanteria] (Montaner y Simon 1887-99).



26 *Cotta*. Sopravveste, ecc. Cotta d'arme, o anche Cotta militare, si disse una sopravveste di seta o d'altra stoffa, senza maniche, aperta ai lati e scendente sino ai ginocchi, che si portava dai cavalieri sopra l'armatura. (Accademia Crusca 1881).

27 *Corazina*. Si dava questo nome ad una corazza eguale alle ordinarie per la forma, ma diversa per la materia. Si componeva di un imbusto di tela di canapa greggia, a più doppi ed impuntita, senza maniche, con corta falda e aperto alla schiena o sur un lato, che vestiva la persona dal collo ai fianchi. Interiormente, aveva squame o lamelle di ferro o d'acciajo, cucite o imbullettate sul canavaccio. Esteriormente era coperto di tela bianca, o alla divisa del Comune, del principe, della parte, o vero di velluto o di raso, e allora le bullette erano a capocchia dorata, servendo così di bell'ornamento alla corazzina. Talvolta erano uniti ad essa i fiancali o scarselloni, istessamente lavorati. (Accademia Crusca 1881).

28 *Calafatare* o *calefatore*, significa ristoppare i navigli, cacciando stoppa a forza di maglio negli interstizi tra tavola e tavola, o in qualunque parte potrebbe penetrar l'acqua. Oltre alla stoppa veniva aggiunta pece fusa, o resina.

29 «L'Imperial Regio Comando Militare [Austriaco] della Città e Fortezze rende noto, che nel giorno 29 dicembre 1817 alle ore undici antimeridiane sarà aperta l'asta nella residenza di questo Comando Militare in campo San Stefano, per la deliberazione dell'impresa de' trasporti militari per acqua, di truppe, viveri, effetti, e munizioni, e della somministrazione delle gondole e barche stabili al militare servizio ordinario, e straordinario tanto di questa Città, quanto di tutta la Provincia di Venezia, sotto le seguenti condizioni. [omissis...] Capo X. Le *gondole*, e le barche ritenute a posto fisso, e le altre che verranno eventualmente somministrate, saranno dall' appaltatore a proprie spese mantenute in acconcio, munite di tutti gli attrezzi necessarj alla navigazione secondo la natura delle medesime, ed in buon ed usabile stato, a tale effetto saranno fatte esaminare le barche ogni quindici giorni, e gli attrezzi, tutte le volte che verranno somministrate, da parte del Comando Divisionale della C. R. Marina, alla di cui decisione si sommette l'appaltatore in tutto che riguarda la disciplina ed il buon ordine. [omissis...]. Venezia li 16 dicembre 1817. Firmato: L'Imperial Regio Comando della Citta' e Fortezze; Il Consigliere intimo attuale di Stato di S. M. I. R., Ciambellano Marquis Chasteller Generale d'Artiglieria. Il Comando Divisionale dell'Imp. Regia Marina Cavaliere Buratovich Capitano di Vascello; I. R. Commissario di Guerra della Piazza Cavaliere De Gerstenbrandt; I. R. Colonnello di Piazza De Piombazzi. (IRC 1817).

30 *Petriera*, Termine Militare. Mortaio meno carico di metallo del mortaio ordinario, e di cui si fa uso negli assedii per gettar pietre negli approcci de' gli assediati. Questa specie di cannone si usa anche sui legni armati in mare, e serve per far qualche scarica da vicino e nell'abbordaggio. (Boerio 1829).

31 Leonardo, disegno con due bombarde e proiettili sferici che si aprono a grappolo, nel foglio 33r del Codice Atlantico, conservato presso la Veneranda Biblioteca Ambrosiana a Milano.

32 Si è riportata la fine della frase come in Filiasi (1803) più fedele alla fonte. Filiasi cerca di interpretare i termini: *capi-remi* “forse ordigni per ghermire e rompere i remi nemici”; *pesarote*, “forse equilibrate” o di Pesaro?; *gittarali* “forse ordigni per lanciare palle di ferro”.

33 1 *oncia* = $\frac{1}{12}$ di piede = 2,90 cm; 2 *once* = 5, 8 cm.

34 La *baltresca* era una impalcatura in legno, torre o palco, sopra le case o fortificazione e riparo militare con pali e feritoie (Baricci 2022).

35 In quel periodo il *ducato* era d'oro, chiamato anche *zecchino* e corrispondeva a 3,495 g d'oro. Il ducato d'argento venne coniato a partire dal 1561. La *marcha* o *marca* era un'unità di peso corrispondente a 8 *once*; 1 *oncia* = $\frac{1}{12}$ *libra* = 25,10 g; 8 *once* = 200,82 g o 1152 *carati* degli orafi.

36 I *grossi* serano monete d'argento di grani 44 ovvero carati 40.

37 *Offizi*: magistratura e uffici per il versamento dei pagamenti in ottemperanza ai decreti, alle esazioni giudiziarie, dazi, forestieri, commercio, avvocati, notai, ecc. A Rialto vi erano otto Uffici esattoriali.

38 I *Camerlenghi* erano i pubblici cassieri dello Stato e sovrintendenti alle attività di riscossione e di redistribuzione delle entrate.

39 Esistevano vari Collegi, che consistevano in riunioni ordinarie e straordinarie di magistrati a seconda delle decisioni da prendere. L'Eccellentissimo Collegio era composto dal Doge, 6 Consiglieri (i Pregadi), 3 Capi della Quarantia Criminale, 6 Savi Grandi, 5 Savi di Terraferma e 5 Savi agli Ordini. (Mutilelli 1851).

40 *Pregadi*: organo consultivo principale dello Stato, paragonabile al Senato, ma con i membri nominati dal Doge, da cui il nome “*pregati*” per chiamati, invitati e pregati di accettare.

41 La veste avrebbe dovuto essere fatta senza tagliare il panno, per poi poterlo eventualmente riciclare.

42 Proclama: editto di Magistrati che veniva pubblicato con la stampa e si affiggeva (Boerio 1867).

43 Terminazione: determinazione, decreto ordinazione di una Magistratura che ora direbbesi ‘decreto’ (Boerio 1867).

44 Le indizioni erano forme di calendario a ciclo di 15 anni, con inizio dal 10 settembre secondo la tradizione greco-bizantina, su cui venivano riferite le tassazioni (anno amministrativo - fiscale). Le tasse erano pagate come decime sulla raccolta, quindi in autunno dopo la vendemmia e l'ultima mietitura.

45 Nelle votazioni c'erano tre urne, ciascuna delle quali raccoglieva i voti corrispondenti a favorevole, contrario e ‘non sincero’ che significava indeciso o astenuto. Ogni votante metteva la



propria pallottola nel vaso corrispondente alle proprie intenzioni. Alla fine si contavano le pallottole di ogni urna. (Boerio 1829).

46 I Savi[i] agli Ordini erano magistrati anziani della Repubblica, incaricati dell'esecuzione degli ordini del Collegio dei Savi Grandi, e avevano ciascuno supervisione e controllo una specifica questione: territorio di terra ferma, marittimo, finanze, commercio, dazi ecc. (Mutinelli 1851).

47 I Savi[i] di Collegio facevano parte del gran consiglio *Pien Collegio* con finalità consultive e legislative, ma non avevano incarichi gestionali specifici.

48 La *deriva* è una lama metallica posta sotto alla chiglia per controbilanciare la spinta laterale generata dal vento sulla vela.

49 L'originale riporta la misura in '*finger's breadth*', ovvero '*digit*' che corrisponde a $\frac{3}{4}$ inch = 1,90 cm; 1 inch = 2,54 cm.

50 Testo originale: «Gondola, this word may be taken in two senses, viz. to signify a cup; or a small barge which is flat and long in its construction, and is only moved, or worked by oars. Gondolas are much used upon the canals in Venice; they are extremely remarkable for their shape, and the great swiftness with which they glide through the water. The middle sized ones are about thirty feet long, and are only four feet broad across the middle, gradually tapering towards each end, and rising in two sharp and narrow points to the ordinary height of a man. Upon the prow is fixed an iron of uncommon length, which does not exceed half a finger's breadth in thickness; but which is four fingers broad, and is so disposed as to cut the air. The upper part of this iron, which is flatter than the rest, stretches out in the shape of a large hatchet, a full foot in length; so that when the gondola is on her way, it seems to menace every thing before it, and to force its passage».

51 La descrizione prosegue: «Quelli che vogano le gondole chiamansi gondolieri e barcaruoli. Vogano questi spingendo il remo colla faccia rivolta a prua, e stando in piedi, uno a poppa col remo a destra, l'altro a prua col remo a sinistra. Il poppiere è elevato sopra la poppa, la quale ha una considerevole tortura, sicchè vede sopra il luogo coperto nel mezzo della gondola. Egli ha un piede sulla poppa, e l'altro sopra un pezzo di asse che sporge alquanto dal bordo. Vogano tenendo il remo sopra un incavo fatto in un legno piantato sul bordo della gondola, largo quattro o cinque pollici. Questo legno, così formato e piantato, si chiama la *forcola*. Il luogo coperto nel quale stanno i passeggeri, si chiama il *felze*, di cui lo scheletro, chiamato la *caponera* [gabbia per capponi], è coperto di rascia [tessuto di lana grezza] nera, e lateralmente ha dei telai scorrenti orizzontalmente, coperti pure di rascia nera, o contenenti delle lastre di cristallo. Si va sotto il felze dalla parte di prua, e si siede nel fondo che si chiama il *trasto*; alle due bande vi sono le banchette, sopra ciascuna delle quali possono sedere due persone».

52 «A new gondola with all its fittings is worth about a thousand francs. It does not last in good condition more than six or seven years. At the end of that time the hull will fetch eighty francs. A new hull can be had for three hundred francs. The old fittings-brass sea-horses or *cavalli*, steel prow or ferro, covered cabin or felze, cushions and leather covered back-board or *stramazetto*, may be transferred to it. When a man wants to start a gondola, he will begin by buying one already half past service, a gondola *da traghetto* or *di mezza età*. This should cost him something over two hundred francs». (Addington Symonds 1890).

53 Esistevano galeotti di tipo diverso. I più penalizzati originariamente erano nemici fatti prigionieri, o condannati che scontavano pene gravi: questi erano giorno e notte incatenati alle galee e non partecipavano al combattimento. Esistevano però anche dei galeotti di reati minori che dovevano scontare prima una pena pesante ai remi, e poi una più leggera durante la quale potevano partecipare alle azioni militari. Infine vi erano dei galeotti coscritti o volontari che venivano pagati, erano autorizzati a fare piccolo contrabbando, e partecipavano pienamente alle azioni (e al bottino di guerra) come i militari.

54 Vedi la voce *Barbote e Ganzare* in Appendice §12.2 e 12.3.

55 Il governo dell'Arsenale era affidato a tre patrizi, eletti tra i membri del Maggior Consiglio, esperti in marineria, detti Provveditori o Patroni all'Arsenale, e chiamati anche semplicemente *Patron*.

56 Probabilmente si tratta di un refuso. Esistevano sia Nicolò Negro, che Nicolò Verzo e quest'ultimo era stato nominato Comandante dal Consiglio dei X. Probabilmente il nome Negro è stato scritto distrattamente per l'assonanza con Nicolò. Come altra ipotesi poteva riferirsi a entrambi, ma è meno convincente.

57 Le *mezze teste* erano elmi di ferro ma che lasciavano il volto scoperto, con piume in cima, tipicamente usati dai Veneziani del XVI secolo. Tipico esempio il famoso ritratto di Leonardo da Vinci "Profilo di guerriero con elmo e corazza", 1475-80 al British Museum di Londra.

58 *Contrade* era il nome dato alle isole della parte superiore laguna, e alle attigue zone del retroterra.

59 Al 21 novembre 1509 il tramonto a Venezia fu alle 16 h 34 m TMEC (tempo medio Europa centrale); Venezia si trova alla longitudine 12 Est, cui corrisponde un ritardo di 12 minuti rispetto al meridiano di riferimento, per cui 11 ore dopo il tramonto corrispondono alle attuali $3\frac{1}{4}$ di notte.

60 *Fracassare* o *sfracassare* significa rompere in molti pezzi (Boerio 1829); *fracasso* è il sostantivo che rappresenta il risultato dell'azione.

61 *Bollette*: poiché pochi sapevano leggere, l'importante era il 'bollo' o sigillo in ceralacca.

62 Il *palmò* corrispondeva alla massima estensione tra le dita di una mano aperta, ma il valore variava in ogni città o stato. Per esempio a Firenze valeva 29,15 cm., a Venezia 37,74 cm. L'Autore non specifica a che palmò si riferisce. Per dare un'idea almeno della grandezza, si sono calcolati i due valori col palmò Veneziano, che è l'ipotesi più credibile considerando che l'opera è stata



stampata a Venezia e riporta le dimensioni di barche veneziane.

63 «Secunda novitas fuit, quod adinvenerunt facere in Ticinello navigium. Et fuerunt illæ naves dicta *Ganzerræ*. Et portat una navis quingentos, vel sexcentos homines Armatos. Et sunt nimis utiles pro Communitate Mediolani, quia possunt ire usque Venetias, & visitare Civitates positas super Ticinum, & Padum, & in Lacu Majori. Possunt etiam hostibus inferre damna plurima, & victualia deferre amicis. Sunt ista *Ganzerra* naves magnæ, habentes pro qualibet quinquaginta remos vel circiter. Et sunt communitae asserebus in circuitu cum bathfredis, & machinis, cum maximis velis. Nec potuit Ticinellus ipsas transducere, quantumcumque ingurgitatus; sed cum camellis & aliis instrumentis oportuit ipsas conduci usque ad Lacum Majorem». (Muratori 1751, I, XXV, pag. 367-368).

64 Si è considerata la voce «Batherfredum, vedi Belfredi. Nomen à similitudine ejusmodi machine bellica, postea inditum altioribus turribus, quæ in urbibus aut castris eriguntur.. Sic verò appellata machina bellica lignea, in modum excelsioris turris extracta, variis tabulatis, coenaculis seu stationibus constans, rotisque quatuor vecta ; tantæ proceritatis, ut ejus fastigium, oppidorum & castrorum obsessorum muros æquaret; cujus parietes, vel tabulis vel cratibus colligati, coriis taurinis & equinis, operati erant, ut ab ignium inextinguibilium ejaculationibus damnum non paterentur». (Du Cange 1718).

65 Si è considerata la voce «*Camelus*, in Gloss. Arabic. *Funiculus*, *Camellus*. Papiæ, *Funis nauticus*. Vulgo *Chable*. Vulg. Interpres Matthæi 19. 24. Facilius est *Camelum* per foramen acus transire, quam divitem intrare in regnum cælorum» [è più facile che un cammello/gomena passi per la cruna di un ago, piuttosto che un ricco entri nel regno dei cieli] (Du Cange 1718).

List of illustrations



Title

Fig. 1 - Concezioni diverse sulle relazioni tra cultura umanistica e scienza



Caption

(a) separazione, (b) interconnessione; (c) entrambe interconnesse e ugualmente facenti parte di una stessa cultura

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-1.jpg>

File

image/jpeg, 110k

Title

Fig. 2a - Mappa di Venezia e della sua laguna nel 1500



Caption

Venezia, attorniata dalla laguna, a sinistra dalla terraferma e a destra dalle isole che la separano dal mare. Mappa di Benedetto Bordone (1534). Il porto di Lido è indicato come "Duo Castelli".

Credits

CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-2.jpg>

File

image/jpeg, 448k

Title

Fig. 2b – I porti di Venezia nel 1486



Caption

Veduta di Venezia, dettaglio con i porti da Breydenbach (1486). Bandiere con nomi: DC: Due Castelli; SN: San Nicolò, SH Sant'Helena. Xilografia acquarellata a mano. Illustratore Erhard Reuwich, incisore Zeichner Maler, tipografo Peter Schöffers. Magonza, 1486.

Credits

Bayerische Staatsbibliothek, Monaco di Baviera. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-3.jpg>

File

image/jpeg, 323k

Title

Fig. 3 - Galea sottile veneziana



Caption

Disegno di galea sottile di Vincenzo Maria Coronelli (1697).

Credits

GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-4.jpg>

File

image/jpeg, 281k

Title

Fig. 4 - Illustrazioni che si ispirano a gondole nelle prime edizioni della Divina Commedia



Caption

(a) Caronte che traghetta le anime all'Inferno con una barchetta simile alle gondole, remando alla Veneziana. Xilografia da Landino (1487). (b) La gondola scelta come la piccola barca snella e leggera per traghettare le anime al Purgatorio. Xilografia da Vellutello (1544).

Credits

CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-5.jpg>

File

image/jpeg, 450k

Title

Fig. 5 - Barche asiatiche a fondo piatto per acque poco profonde



Caption

(a) Modello di base, rustico per lavoro, in questo caso raccolta di fiori di palude. (b) Modello più raffinato per trasporto persone, con forma slanciata, e copertura a U rivestita da cannucciato. Il vogatore è unico, a poppa; rema seduto in (a), in piedi in (b).

Credits

GC © Pexels, foto Quang-Nguyen-Vinh. CC-BY-NC-SA-4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-6.jpg>

File

image/jpeg, 373k

Title

Fig. 6 – Remo laterale a zanca nell'antico Egitto



Caption

Battello egizio per la pesca all'arpione sul Nilo, circa 4000 anni fa, durante la XII dinastia, Regno Medio. T: timone; A: asta verticale per governare il timone; B: baldacchino con copertura per riparare dal sole.

Credits

© Metropolitan Museum of Art, New York. Credit: Rogers Fund and Edward S. Harkness Gift, 1920. Cat.: 20.3.6. CC-BY-NC-SA-4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-7.jpg>

File

image/jpeg, 187k

Title

Fig. 7 - Le serate al fresco dei Veneziani



Caption

(a) Il fresco in laguna alla sera. Incisione di Giacomo Franco (1610). (b) Ingrandimento del gruppo in secondo piano, col suonatore di violino (colorato).

Credits

GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

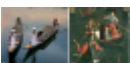
<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-8.jpg>







File

image/jpeg, 493k

Title

Fig. 8 - Confronto tra barche a fondo piatto per acque poco profonde



Caption	(a) Barchette da palude secondo la tradizione asiatica (Cina e Indocina); (b) La soluzione veneziana: la gondola. Vittore Carpaccio, 1496 ca., Miracolo della Reliquia della Santa Croce al Ponte di Rialto, cat. 566.
Credits	(a) GC Pexels, foto Quang-Nguyen-Vinh; (b) GC © MiC - Gallerie dell'Accademia Venezia, Archivio fotografico G.A.VE.
URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-9.jpg
File	image/jpeg, 238k
Title	Fig. 9 – Gondole documentate da fonte cinese
Caption	(a) Stampa di cormorano e scene di pesca 'Luwa Vogel', incisione databile 1626-69 da Niewhoff (1669). (b) Particolare di piatto cinese di scuola Qianlong (1701) con scene di pesca con barca e cormorano. (c) Scultura cinese in gres smaltato rappresentante una barca con due persone nell'abitacolo e un rematore (senza testa) seduto a poppa. Dinastia Yuan, circa 1279 -1368. Cat. AK-MAK-1482..
	Credits
	(a) GC © Museo Herzog Anton Ulrich, Braunschweig, inv. W Hollar AB 3.691. (b) Museum Mayer van den Bergh di Anversa, oggetto inv. 151424, foto inv. 1495, GC © KIK-IRPA, Brussels www.kikirpa.be . (c) Prestito della Royal Asian Art Society in The Netherlands (Maartje Draak bequest, 1996), GC © Rijksmuseum, Amsterdam. CC-BY-NC-SA4.0
URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-10.jpg
File	image/jpeg, 701k
Title	Fig. 10 - Le barchette dei poemetti epici
Caption	(a,b) Due illustrazioni di un poemetto epico-comico di Giulio Strozzi (1626) che mostra barchette simili a gondole (<i>londri</i> , <i>mussetti</i> , <i>topetti</i>) e soldati in armatura impegnati in azioni militari. (c) La <i>peota</i> nella copertina del romanzo epico-comico di Brusoni (1662).
	URL
	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-11.jpg
File	image/jpeg, 901k
Title	Fig. 11 - Le barchette delle serenate
Caption	(a) Gruppo di musicanti con strumenti evidenziati a colori: clavicembalo (verde), violino (arancio), violoncello (giallo), liuto (rosso) e flauto (azzurro) durante le serate al fresco estivo in laguna. Particolare dall'incisione di Giacomo Franco (1610). Per distinguere meglio si è attenuato il segno della parte retrostante, in secondo piano. (b) Uomo che suona la chitarra in una barca condotta da un rematore. Scuola di Annibale Carracci (1560-1609). Inv. 7213 recto. (c) Gruppo di musicisti su una gondola. Anonimo Italia settentrionale. (1620-80)
	Credits
	(a) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0. (b) GC © Dipartimento di Arti Grafiche, Museo del Louvre, Parigi. (c) GC © Biblioteca Comunale degli Intronati, Siena, collocazione S.II.2, c. 0022r I. CC-BY-NC-SA4.0.
URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-12.jpg
File	image/jpeg, 569k
Title	Fig. 12 - Vascelli in bacino San Marco
Caption	Due grandi Cocche a tre alberi (in primo piano in giallo; altre due parzialmente visibili sulla destra); due Galee sottili (rosso) con prua a destra; una lancia <i>palescalmo</i> (verde) legata alla Cocca centrale; dietro due piccole gondole, una con <i>felze</i> e una senza. (De Barbari 1500)
	Credits
	GC © Minneapolis Institute of Art, Wikimedia Commons. CC-BY-NC-SA4.0.
URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-13.jpg
File	image/jpeg, 280k
Title	Fig. 13 - La <i>cymbula</i> romana, la prima barca che usarono i Veneti, antenata della gondola
Caption	Mosaico della chiamata di Pietro e Andrea. Maestro Teodorico, VI secolo. S. Apollinare Nuovo, Ravenna (b) Pesca miracolosa, S. Maria a Trastevere, Roma, VIII secolo (Brogi 1912). (c) Chiamata di Pietro e Andrea, fine XII secolo, S. Pietro extra moenia, Spoleto. (d) Traslazione delle reliquie di San Marco, XII secolo Cappella di S. Clemente, Basilica di San Marco, Venezia. Si sono evidenziati il timone (T) a zanca della barca, e le pale (Z ₁ , Z ₂) dei due timoni a zanca della nave che trascina la barca
	URL
	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-14.jpg
File	image/jpeg, 602k
Title	Fig. 14 - La <i>cymbula</i> -gondola nel Sogno di Marco (XIII secolo)
	Caption
	Mosaico del sogno di S. Marco in Cappella Zen, Basilica di San Marco, Venezia, XIII secolo. Si è evidenziato il timone (T) a <i>zanca</i> con una linea di contorno bianca. Si è aggiunto il remo (R, in blu). Si è posto F sopra alla <i>forcola</i> . La freccia indica la direzione di marcia.



URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-15.jpg>

File image/jpeg, 283k

Title Fig. 15 - Le ultime *cymbule a zanca*

Caption

(a) Due cymbule con doppio timone a zanca e una armata con un piccolo albero e una vela ammainata. Giotto da Bondone. Arrivo a Marsiglia, vita di S. Maria Maddalena (1307-08), Basilica di S. Francesco, Assisi. (b) Vista di Venezia con cymbula. Gabriel Muffel, manoscritto Egerton N.1900, datato 1467.

Credits

(a) Web Gallery of Art, Wikipedia e Wikimedia Commons - Gallerix. (b) GC © British Library, Londra. CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-16.jpg>

File image/jpeg, 399k

Title Fig. 16 - Gondole fantasiose da autori non Veneziani

Caption

(a) Particolare della vista di Venezia di Matthäus Merian. Legenda (aggiunta): BC: bucintoro; BR: burchiello; G: gondole; GS: galea sottile. (b) Particolare delle gondole nella stampa 'La Pompe du Doge de Venise lors qu'il sort', di incisore Francese. (a) e (b): prima metà XVII secolo

Credits

(a) GC © Gallica BnF, département Cartes et plans, GE BB-246, XIII, 46-47. CC-BY-NC-SA4.0. (b) GC © Gallica BnF, Département Arts du Spectacle. CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-17.jpg>

File image/jpeg, 878k

Title Fig. 17 – La gondola nelle miniature dei manoscritti medievali

Caption

Miniature da manoscritti medievali. (a) Ciclo di Lancillotto Manoscritto Douce 178, fol. 309r. (b) idem Ms. Douce 178, fol 65ar; (c) Vita gloriosissime virginis Mariae atque venerabilis matris Filii Dei vivi veri et unici della metà del XIV secolo, Canon Misc 476, f. 106r. (d) Graduale proprium et commune sanctorum secundum ordinem sanctae Romanae ecclesiae (1410-50?), (Graduale 10014, c. 169v). (e) Corale Montecassino D, f. 1r (1508-09).

Credits

(a), (b), (c) GC © Bodleian Libraries, Università di Oxford. (d) GC © Biblioteca Comunale, Monselice (Padova). (e) GC © Archivio Privato dell'Abbazia di Montecassino. Foto Don Mariano Dell'Omo osb. CC-BY-NC-ND-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-18.jpg>

File image/jpeg, 910k

Title Fig. 18 – La gondola nel paliotto di Lorenzo Veneziano (1370 ca)

Caption

In primo piano, la gondola nella pesca miracolosa. La freccia indica il pianale di coperta triangolare di poppa, su cui sale il vogatore. In alto, in secondo piano a destra, un'altra gondola (G) con freccia. Si sono aggiunte le linee bianche di contorno agli scafi per renderli meglio distinguibili dall'acqua scura. In secondo piano a sinistra è visibile un *burcèlo* (B). Vocazione dei santi Pietro e Andrea, Lorenzo Veneziano, dipinto su tavola.

Credits

GC © Gemäldegalerie Staatliche Museen, Berlino (Wikimedia Commons e Web Gallery of Art). CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-19.jpg>

File image/jpeg, 398k

Title Fig. 19 – La gondola nel paliotto di Moronzon e di Paolo (1394-98 ca.)

Caption

Gondola con la vocazione di Pietro e Andrea. Particolare del paliotto di Caterino Moronzon e Bartolomeo di Paolo (1394-98?).

Credits

GC © Museo Correr, Fondazione Musei Veneziani. Foto Patrizia Schenal.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-20.jpg>

File image/jpeg, 671k

Title Fig. 20 – La gondola nell'altare di Jacobello del Fiore e Bottega (1439-44)

Caption

Sopra: visione del pannello con la chiamata di Simone e Andrea (A), Pietro salvato dalle acque (B) e la pesca miracolosa (C). Sotto: dettaglio della gondola del primo riquadro. B: barra del timone; F₁, F₂: *forcole*; P: *paglioli* di pavimentazione sul fondo; T: pala del timone; T₁, T₂, T₃: *trasti*. Jacobello del Fiore e Bottega, tavola d'altare, c. 1439-1443. Tempera su tavola, dimensioni della cornice del pannello 81,3 cm x 161,9 cm; del primo riquadro 62,2 cm x 45,7 cm. Denver Art Museum: Gift of the Museum Membership, 1951.84.2.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-21.jpg>

File image/jpeg, 838k

Title Fig. 21 – La prima gondola, negli affreschi di Bolzano (1340)

Caption

Dettaglio della pesca miracolosa e la chiamata degli apostoli Giacomo e Giovanni. Scuola di Giotto, 1340. Cappella di San Giovanni, Chiesa dei Domenicani, Bolzano, Diocesi di Bolzano-Bressanone.

Credits

GC © Ufficio beni architettonici ed artistici, Provincia autonoma di Bolzano-Alto Adige. © Foto Sandro Blatter, Kirkenbilder.ch.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-22.jpg>

File

image/jpeg, 348k

Title

Fig. 22 – La gondola negli affreschi di Giusto de' Menabuoi (1375-76)

Caption

Pesca miracolosa e chiamata dei primi apostoli, dettaglio della barca di Giacomo, Giovanni e Zebedeo. Giusto de' Menabuoi. Battistero della Cattedrale.

**Credits**

GC © Ufficio Diocesano Beni Culturali Ecclesiastici, Padova. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-23.jpg>

File

image/jpeg, 343k

Title

Fig. 23 - Le due prime xilografie stampate a Venezia che rappresentano gondole con rematore a poppa

Caption

Stampe di Venezia negli incunaboli. (a) Edizione Rolewinck (1479) con il molo di San Marco stampato specularmente; (b) Edizione Rolewinck (1480) con Venezia stampata correttamente. Incisore: Nicolaus Götz.

**Credits**

GC © Biblioteca Universitaria, Padova. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-24.jpg>

File

image/jpeg, 671k

Title

Fig. 24 - La gondola tra fine del XV e inizio XVI secolo in alcune rappresentazioni grafiche

Caption

(a) Gondole al molo, particolare da Breydenbach e Reuwich (1486); (b) Gondole con e senza felze da Fracanzio da Montalboddo (1517); (c) Gondole ormeggiate, senza felze, da Benedetto Bordone (1527).

**Credits**

GC © Biblioteca Universitaria, Padova. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-25.jpg>

File

image/jpeg, 797k

Title

Fig. 25 - Gondola con abitacolo (*felze*) montato o smontato, nei dipinti di fine XV secolo

Caption

(a) Particolare della gondola dal Martirio di San Sebastiano. N: nervatura in ferro. Liberale da Verona. (1495-1500 ca.) Inv. 263. (b) Vittore Carpaccio, dettaglio dell'Arrivo degli ambasciatori inglesi alla corte del re di Bretagna (1490-1495) cat. 572. (c) Gentile Bellini, Particolare del Miracolo della Croce caduta nel canale di San Lorenzo (1500) cat. 568. U: le aste piegate a U che costituiscono la struttura portante del felze smontato.

**Credits**

(a) GC © MiC – Pinacoteca di Brera, Milano. (b) e (c): GC © MiC – Gallerie dell'Accademia di Venezia, Archivio fotografico G.A.VE.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-26.jpg>

File

image/jpeg, 638k

Title

Fig. 26 - Sezioni quotate delle gondole costruite in Arsenale nel XVI secolo

Caption

Al centro, evidenziata con tonalità lilla la sezione trasversa, e sotto la sua scala quotata. Theodoro de Nicolò (1550 ca.)

**Credits**

GC © MiC - Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-27.jpg>

File

image/jpeg, 49k

Title

Fig. 27 – La gondola nella seconda metà del XVII secolo

Caption

Sezioni quotate della gondola nella seconda metà del XVII secolo nel trattato di Witsen (1671).

**Credits**

CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-28.jpg>

File

image/jpeg, 190k

Title

Fig. 28 - Piccole barche che attaccano e incendiano galeoni

Caption

(a) Comando di 6 incursori in gondola che attaccano un vascello carico di soldati. Due incursori si sono gettati in mare per sabotare il vascello e con gli scudi si riparano dai dardi (Giambulari 1535). (b) In questa battaglia navale, il successo dipende da alcune barche che stanno attaccando e incendiando tre galeoni.

**Credits**

Gueroult du Pas 1710; GC © Gallica - BnF. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-29.jpg>

File

image/jpeg, 398k








Title

Fig. 29 - La mazza-piccone incendiaria da piantare sulle fiancate delle navi









Credits

Manico in marrone; puntale metallico (il *picco* di 33 cm) in azzurro. In rosso la parte incendiaria della torcia: R e M i due stoppini per l'innesco (Collado 1586).



	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-30.jpg
	File image/jpeg, 93k
	Title Fig. 30 - Artiglieria navale del XVII secolo
	Caption (a) Lo schema riporta due <i>cannoni</i> (C) con tre palle ciascuno e una <i>bombarda</i> (B) al centro, del XVII secolo. Accessori: (Cf) <i>cavafieno</i> (con spirale a cavatappi per togliere il bottone o lo stoppaglio che teneva ferma la palla); (Cp) argano a <i>capra</i> per alzare la bocca da fuoco (la "canna" metallica); (Cu) <i>cazza</i> o <i>cucchiara</i> (terminale a sessola per introdurre la polvere); (G) <i>goniometro</i> per aggiustare i pezzi e calcolare il tiro; (L) <i>lanata</i> o <i>scovolo</i> (terminale a scopino per pulire l'interno della canna); (O) <i>onghia</i> o <i>unghia</i> (per agganciare il pezzo); (S) <i>stivadore</i> o <i>coccone</i> (terminale cilindrico, per comprimere la polvere); (Sc) <i>scaletta</i> per alzare e posizionare il pezzo. (Moretti 1672). (b) <i>Petriera</i> o <i>periera</i> , per sparare pietre. Il <i>mascolo</i> (M, in evidenza ingrandito a sinistra e in posizione nella petriera) fungeva da caricatore a retrocarica delle polveri; era estraibile e fissato al corpo con la <i>braga</i> in ferro (Capobianco 1647). Le lettere in rosso sono state aggiunte.
	URL http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-31.jpg
	File image/jpeg, 325k
	Title Fig. 31 - Flotta Normanna di assalto con una miriade di piccole barche con pochi uomini ciascuna
	Caption Flotta Normanna. Miniatura del 1130 circa. 'Miscellany on the life of St. Edmund' (MS M.736).
	Credits GC © Pierpont Morgan Library and Museum, New York. CC-BY-NC-ND.
	URL http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-32.jpg
	File image/jpeg, 848k
	Title Fig. 32 - Realizzazione di un ponte di barche su un fiume
	Caption Sulle due sponde vengono conficcati nel terreno dei ' <i>passoni</i> '; poi le barche vengono unite con delle travi (' <i>cantiri</i> ') orizzontali su cui è fissato il tavolato del ponte. La gomena di legame a monte fissata all'ancora è la ' <i>dura madre</i> ' mentre quella a valle la ' <i>pia madre</i> '. (Collado 1586).
	URL http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-33.jpg
	File image/jpeg, 313k
	Title Fig. 33 - Rappresentazione di antiche gondole in azioni di guerra e in pace
	Caption (a) L'armata di Pipino cerca di raggiungere Venezia con pontoni sostenuti da barili. I Veneziani li sbaragliano con incursioni su gondole o altre barchette. Andrea Vicentino (1590 ca). Olio su tela, Palazzo Ducale, Sala dello Scrutinio. (b) Gondole in bacino S. Marco. A sinistra la poppa di una galea sottile. (Foresti, 1492).
	Credits (a) Web Gallery of Art WGA25055.jpg, https://www.wga.hu/frames-e.html?html/v/vicentin/pippin.html ; Wikidata: WikiProject sum of all paintings/Collection/Doge's Palace. CC-BY-NC-SA4.0.
	URL http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-34.jpg
	File image/jpeg, 924k
	Title Fig. 34 – Le vesti delle Donne Veneziane nel XVI secolo
	Caption (a) Vestito di Donna Maritata (<i>italica mulier Venetia</i>) (Ferdinando Bertelli 1563), (b) Vestito da Sposa (<i>Sponsa</i>) il giorno delle nozze (Pietro Bertelli 1589); (c) Vestito di una Matrona Veneta; a sinistra una galea sottile (Pietro Bertelli 1589); (d) Vestito di una Donna Maritata (Vecellio 1590).
	URL http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-35.jpg
	File image/jpeg, 753k
	Title Fig. 35 - Gondole fuori-serie per ambasciatori
	Caption (a) Gondola di Mr Amalot, ambasciatore di Francia (1682). (b) Gondola dell'ambasciatore Principe Ercolani (Coronelli 1697). (c) Gondola real per Isabella Farnese (1692-1766). Rafael Monleón y Torres, 1843-1900
	Credits (a) GC © Gallica - BnF; (b) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. (c) GC © Biblioteca Nacional de España. CC-BY-NC-SA4.0
	URL http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-36.jpg
	File image/jpeg, 681k
	Title Fig. 36 - Gondole festive e non, per veneziani
	Caption (a) Festa dello Sposalizio del Doge col mare. Il bucintoro del Doge è dorato. Immagine tratta dall' <i>Album amicorum de la famille de La Chambre</i> (1601-1700). Français 18986. (b,c) Particolare delle gondole di fronte a Piazzetta San Marco, in URBS VENETUM di Lodewijk Toeput, detto Pozzoserrato, stampato a Venezia da Justus Sadeler (1585).
	Credits (a) GC © Bibliothèque nationale de France. Département des Manuscrits; (b) GC © Leiden University Libraries
	URL http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-37.jpg



	File	image/jpeg, 571k
	Title	Fig. 37 - Decisioni prese nel <i>Consiglio dei Pregadi</i> il 1 settembre 1644 in materia di gondole
	Caption	Decreto con la decisione del <i>Consiglio dei Pregadi</i> . Si sono omesse le pagine successive vertenti su tema diverso.
	Credits	Biblioteca Civica, GC © Comune di Padova, Assessorato alla Cultura.
	URI	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-38.jpg
	File	image/jpeg, 336k
	Title	Fig. 38 – Dettaglio dei rostri con chiodi lunghi e acuminati
	Caption	Particolare dell'incisione ' <i>Come le nobili dame salgono in Gandola in San Marco a Venezia</i> ', disegnata da Melchior Küsel e incisa da Johann Wilhelm Baur. Si è evidenziato in blu il rostro in primo piano. 1670 circa. Acquaforte inv. MKüsel AB 3.258.
	Credits	GC © Herzog Anton Ulrich Museum, Braunschweig. CC-BY-NC-SA4.0.
	URI	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-39.jpg
	File	image/jpeg, 306k
	Title	Fig. 39. Il teatro bellico
	Caption	Dettaglio della mappa del Nord Italia di Matthäus Seutter (1735) intitolata <i>Cursus Paedi per Longobardiam a fonte usque ad ostia cum fluminibus quae in illum se exonerant</i> . Sono stati evidenziati: il fiume Po in azzurro; l'Adige in verde; la località Fornaci (dove si può passare dall'Adige al Po) in giallo; Venezia in arancione; Ferrara in rosso.
	Credits	GC © Gallica - BnF, Département Cartes. CC-BY-NC-SA4.0.
	URI	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-40.jpg
	File	image/jpeg, 632k
	Title	Fig. 40 - Editti del Consiglio dei X su razzie e spartizioni
	Caption	(a) Vengono regolate le spartizioni del bottino (22 marzo 1537); (b) Vengono proibite le <i>Battagliole</i> (2 ottobre 1548).
	Credits	GC © MiC, Internet Culturale, Fondazione Querini Stampalia, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.
	URI	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-41.jpg
	File	image/jpeg, 359k
	Title	Fig. 41 - Il rostro di ferro con puntali acuminati a prua e a poppa
	Caption	(a) Sagoma di un ferro antico conservato al Museo Correr. (b) Dettaglio di prua (o poppa) di gondola rostrata dal quadro di Girolamo Forabosco (1646) "Salvataggio miracoloso".
	Credits	Chiesa di S. Maria Assunta in Malamocco (Wikipedia).
	URI	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-42.jpg
	File	image/jpeg, 232k
	Title	Fig. 42 - Simulazione grafica di applicazione dei ferri alle prime gondole
	Caption	(a) La barca del sogno di S Marco (XIII secolo, Cappella Zen, S. Marco, Venezia) e (b) quella di Giusto de' Menabuoi (1375, Battistero Padova), cui sono state applicate a prua e poppa le sagome dei ferri (in bianco) ottenute ricalcando il modello esistente al Museo Correr, Venezia. (c) La gondola rostrata dei disegni di Giacomo Franco (1610). Per facilitare il confronto, si è invertita la direzione e si è rimosso il felze.
	Credits	GC © MiC, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. (d) Vascello Normanno negli arazzi di Bayeux, XI secolo. GC © City of Bayeux, DRAC Normandie, University of Caen Normandie, CNRS, Ensicaen, Foto: 2017—La Fabrique de patrimoines en Normandie. (a,b,c): CC-BY-NC-SA4.0; (d): ©
	URI	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-43.jpg
	File	image/jpeg, 338k
	Title	Fig. 43 - Il rostro di ferro con puntali acuminati mantenuto nel Seicento
	Caption	(a) Gondola con due rematori che accompagnano una giovane sposa (Franco 1610). (b) Lo stesso soggetto da Anonimo del XVII secolo. (c) Erste Erwähnung (1611). Gondola con innamorati, carta 215. Mscr. Dresd. App. 2547. (d) Gondola, disegno di anonimo veneziano, XVI? secolo. Barcia.
	Credits	(a) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. (b) GC © Gallica – BnF. (c) Biblioteca Statale Sassone e Universitaria (SLUB), Dresda. GC © Deutsche Fototek (Bidok) Foto: Klaus-Dieter Schumacher. (d) GC © Biblioteca Nacional de España. CC-BY-NC-SA4.0.
	URI	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-44.jpg
	File	image/jpeg, 350k



Title Fig. 44 - Barche parenti della gondola

Caption

(a) *Caorlina* armata per 2 o 4 rematori. Sono visibili 4 forcole, 2 a prua e 2 a poppa, e due fori per un piccolo albero e vela. (Mazier 1901). (b) *Fisolera* con per la caccia delle *fisole* (*colymbus auritus*). Il barcaiolo di prua sta imbracciando lo schioppo. (Bertelli 1589).

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-45.jpg>

File image/jpeg, 638k

Title Fig. 45 - Evoluzione della *coperta* triangolare di poppa

Caption

Pianale di *coperta* poppiera piatta in Lorenzo Veneziano (1375) (con contorno bianco aggiunto per evidenziare il profilo). (b) Pianale convesso in Giacomo Franco (1610). Si notino i chiodi del rostro.

Credits CC-BY-NC-SA 4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-46.jpg>

File image/jpeg, 219k

Title Fig. 46 – Forconi per difesa-offesa nel XVI secolo

Caption

Forcone a sinistra per colpi di taglio e per infilzare; i successivi solo per infilzare; quello di destra contiene un uncino per agganciare corde (della Valle 1535).

Credits CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-47.jpg>

File image/jpeg, 109k

Title Fig. 47a – I delfini aggressivi di Barthel Beham

Caption

Incisioni di Barthel Beham intitolate ‘Delphinreiter’ (cavaliere di delfini). Data: 1525.

Credits © Albertina, Museo di Belle Arti, Vienna. CC-BY-NC-SA4.0

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-48.jpg>

File image/jpeg, 458k

Title Fig.47b - I delfini aggressivi dei vascelli

Caption

Rappresentazione di nave antica rostrata, con un rostro a tridente RR simile a tre spade (evidenziato in blu), con sopra il rostro a muso di delfino Q (evidenziato in rosso) (de Baif 1536). A fianco una moneta col delfino del re di Francia Francesco I (1494-1547).

Credits Bibliothèque nationale de France. CC-BY-NC-SA4.0

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-49.jpg>

File image/jpeg, 351k

Title Fig. 48 – Stemmi di sei rami del Casato Dolfin e un ippocampo

Caption

(a) Sei varianti araldiche adottate da sei Rami diversi della Famiglia ‘Dolfin’ (Coronelli 1694). (b) Ippocampo (Discoride 1550).

Credits CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-50.jpg>

File image/jpeg, 173k

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-51.png>

File image/png, 1.2k

Title Fig. 49 - Aspetti fisici riferiti a uno scafo e al suo moto

Caption

(a) Schematizzazione delle dimensioni equivalenti (lunghezza L, larghezza W e profondit  di pescaggio H) della parte immersa dello scafo. (b) Diverso spostamento laterale dell’acqua causato da due vascelli a sezione diversa. Il vascello A   stretto (piccolo W) con grande pescaggio (H); B   largo (grande W) e con poco pescaggio (H). (c) Scomposizione della forza (F) di spinta dinamica su un fondo inclinato I; R componente che resiste al moto; S componente che tende a sollevare la barca, Tang la tangente alla curvatura del fondo della barca. Verde: parte immersa, sotto alla linea di galleggiamento

Credits CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-52.jpg>

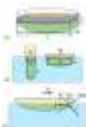
File image/jpeg, 167k

Title Fig. 50 - Confronto fra gondole “mozze” senza ferri e gondole con ferri

Caption

(a) Gondola senza ferri per il trasporto di materiale da un mulino per ceramiche (Piccolpasso 1557, Libro II, c. 38r) (b) Due scene conviviali con gondola senza ferri (Caravia, 1565). (c) Gondole normali con ferri rostrati nella presentazione pubblica delle spose (Vecellio 1590) (d) Lo stesso soggetto, 20 anni dopo. *Novize*: spose (Franco 1610).

$$E_c = \frac{1}{2} M V^2$$



Credits

(a) GC © Victoria and Albert Museum, Londra. (c) GC © Rijksmuseum, Amsterdam. (d) GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-53.jpg>

File

image/jpeg, 599k

Title

Fig. 51 – Confronto con gondole di autore non veneziano

Caption

Autore ignoto, supposta scuola italiana. 1551-1650. (Opera derivata dalla raccolta del Duca di Brunswick, inv. 27.2 Geom. 2o, fol. 2°),

Credits

GC © Herzog Anton Ulrich Bibliothek, Wolfenbüttel. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-54.jpg>

File

image/jpeg, 231k

Title

Fig. 52 – Confronto con gondole di autore non veneziano

Caption

Autore ignoto di scuola francese, tagliati i bordi. 1580-90. (Inv. 39.1 Geom. 2° (3-9)).

Credits

GC © Herzog Anton Ulrich Bibliothek, Wolfenbüttel. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-55.jpg>

File

image/jpeg, 369k

Title

Fig. 53 – Confronto con gondole di autore non veneziano

Caption

Sposalizio del mare. Scuola olandese, Romeyn de Hooghe disegnatore e Johann David Zunner incisore, 1699. (Inv. Graph. Res. C: 145.25).

Credits

GC © Herzog Anton Ulrich Bibliothek, Wolfenbüttel. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-56.jpg>

File

image/jpeg, 527k

Title

Fig. 54 – Confronto con gondole di autore non veneziano

Caption

Due riquadri con gondole terminanti in spirali fantasiose. Jost Amman, seconda metà XVI secolo.

Credits

GC © Paris Musées, Petit Palais, Musée des Beaux-Arts de la Ville de Paris. CC-BY-NC-SA4.0

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-57.jpg>

File

image/jpeg, 246k

Title

Fig. 55 – La battaglia di Capo Zonchio tra Veneziani e Turchi

Caption

Quadro di pittore veneziano ignoto, 'The battle of Zonchio'.

Credits

GC © British Museum, Londra. Wikipedia. CC-BY-NC-SA4.0.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-58.jpg>

File

image/jpeg, 396k

Title

Fig. 56 – Leonardo: progetto di draga cavafango per la laguna

Caption

(a) La draga di Leonardo utilizza due barchette - gondole come supporto della ruota con le benne (Leonardo, Manoscritto E carta 76v, 1513-1514) (b) Particolare di un disegno a penna e inchiostro di Palma il Giovane (1548-1628). Harry G. Sperling Fund, Cat. 1996.571

Credits

(a) GC © Bibliothèque de l'Institut de France. (b) GC © Metropolitan Museum, New York. CC-BY-NC-ND.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-59.jpg>

File

image/jpeg, 594k

Title

Fig. 57 – Leonardo: progetto di vascello scorpione 'Escorpio' con prua falcata

Caption

Scritta "escorpio" (scorpione) da mano diversa (Leonardo, Manoscritto B, foglio 16r, verso 1490).

Credits

GC © Bibliothèque de l'Institut de France. CC-BY-NC-ND.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-60.jpg>

File

image/jpeg, 141k

Title

Fig. 58 – Leonardo: progetto di vascello con prua rostrata e protezione contro i dardi

Caption

Il disegno rappresenta il momento dell'impatto contro la poppa di una nave più grande, tipo caravella (Leonardo, Manoscritto B, foglio 11r, verso 1490)

Credits

GC © Bibliothèque de l'Institut de France. CC-BY-NC-ND.

URL

<http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-61.jpg>

File

image/jpeg, 268k

Title

Fig. 59 - La regata delle donne



Caption Regata in Canal Grande con partecipazione delle donne. Incisione di Giacomo Franco (1610).

Credits GC © MiC, Internet Culturale, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia. CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-62.jpg>

File image/jpeg, 594k

Title Fig. 60 – Il rostro danneggiato

Caption Musici in gondola, e dettaglio commentato del ferro. A: lama d'ascia; G, G: chiodi opposti per il nodo a galloccia (la corda avvolta a 8 è in azzurro); P₁ e P₂: puntali protetti da tappo; D₁: parte danneggiata con perdita chiodi per urti frontali; D₂: parte danneggiata con perdita chiodi per urti sulla riva. Disegno attribuito a Giacomo Franco (1550-1620). Penna e inchiostro marrone scuro, pennello e acquerelli marroni su carta vergata color crema. 190 x 97 mm.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-63.jpg>

File image/jpeg, 463k

Title Fig. 61 – Barche in Canal Grande

Credits Particolare della Veduta del Canal Grande tra Palazzo Bembo e Palazzo Vendramin. Gondole (G), barchette (B) e una peata (P) da carico pesante. Canaletto (1730 ca). Ex Woburn Abbey Collection, venduto nel 2023; attuale proprietario ignoto, collezione privata. (Wikiart).

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-64.jpg>

File image/jpeg, 324k

Title Fig. 62 - Le gondole degli Impressionisti

Caption Eduard Manet, Il Canal Grande di Venezia (Blue Canal) (1875). (b) Pierre-Auguste Renoir, Gondola (1881). (c) Claude Monet, Gondola a Venezia (1908)

Credits (a) GC © Shelburne Museum, Shelburne, VT, US, Wikiart. (b) GC © Collezione Privata, Wikiart. (c) GC © Musée des Beaux-Arts de Nantes, France, Wikiart. CC-BY-NC-ND4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-65.jpg>

File image/jpeg, 546k

Title Fig. 53 – I tre tipi di gondola secondo Mutinelli

Caption La gondola in tre periodi: (a) fine XV secolo ispirata a Carpaccio; (b) XVI secolo; (c) primo Ottocento. Biblioteca Statale del Monumento Nazionale di Praglia.

Credits Foto Don Pierangelo Massetti osb. (Mutinelli, 1831). CC-BY-NC-ND4.0

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-66.jpg>

File image/jpeg, 290k

Title Fig. 64 - L'evoluzione della gondola nei secoli

Caption Le varie forme che assunse la gondola nelle sue trasformazioni nel corso dei secoli. Le date in numeri arabi fanno riferimento a esempi particolarmente significativi citati nel testo; quelle in numeri romani al secolo. Sec. XII – XIII: Mosaici Cappella S. Cipriano e Cappella Zen, Basilica di San Marco; 1308: Giotto, S. Francesco, Assisi; 1340: Bolzano, Lorenzo Veneziano e Giusto de' Menabuoi; 1490: Carpaccio, Bellini, Mansueti; 1509: gondola rostrata Lega di Cambrai (scafo in Theodoro da Nicolò 1550, completa di ferri in Franco 1610); 1690: Witsen; sec. XVIII: Vedutisti; sec. XIX-XX: Impressionisti e foto.

Credits CC-BY-NC-SA4.0.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-67.jpg>

File image/jpeg, 110k

Title Fig. 65 – Le parenti Aragonesi

Caption (a) Particolare delle barche in 'San Pietro salvato dalle acque', di Lluís Borrassà (tempera su tavola, 1411). Chiesa di Santa María de Tarrasa (Terrasa, Barcellona). (b) Particolare della barca nel 'Martirio di San Clemente' di Padre Nicolau (tempera su tavola, 1415 circa). (c) Dettaglio della barca nel salvataggio di Pietro. Retaula de Sant Pere de Púbol di Bernat Martorell, (tempera su tavola, 1437). Foto: Rafel Bosch. cat. MDG0289. Fondo della Diocesi di Girona.

Credits (a) Wikimedia Commons, CC-BY-NC-SA4.0. (b) GC © Matteo Salamon, Milano. (c) GC © Museu d'Art de Girona.

URL <http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-68.jpg>

File image/jpeg, 486k

Title Fig. 66 - Gondola francese: donata ad Enrico II di Valois, re di Francia

Caption Gondola donata dai Veneziani a Enrico II di Valois. La scena è nel porto di Lione, davanti all'Arcivescovado nel 1548. (Scève e Salomon·1549).

Credits CC-BY-NC-SA4.0.

	URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-69.jpg
	File	image/jpeg, 776k
	Title	Fig. 67 – Gondole francesi: nella Senna, nel cuore di Parigi
	Caption	Vista del centro di Parigi dalle rive della Senna, Matthaeus Merian (1619-20).
	Credits	GC © Herzog Anton Ulrich Museum, Braunschweig.
	URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-70.jpg
	File	image/jpeg, 494k
	Title	Fig. 68 – Guerra d'Indipendenza Americana: tre immagini della gondola <i>Continental Philadelphia</i>
	Caption	Ricostruzione digitale 3D della gondola recuperata. GC © Smithsonian Institution, National Museum of American History, Washington DC (Hoffman 1982). https://www.si.edu/object/3d/gunboat-philadelphia:5484064f-4f24-45fe-8bca-4b5aabb5f803 .
	URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-71.jpg
	File	image/jpeg, 262k
	Title	Fig. 69 – Gondole in Piazza nelle acque alte dell'Ottocento
	Caption	Dipinti e particolari delle barche durante le maggiori acque alte dell'Ottocento. (a) Vincenzo Chilone, acqua alta del 9 dicembre 1825. (Wikipedia, AskArt. Proprietario ignoto). (b) Federico Moja, dipinto 1853. (Web Gallery of Art, creato da E. Krén e D. Marx, Collezione Privata). (c) Felix Ziem, dipinto tra 1863 e 1866. (GC © Paris Musées, Petit Palais, Musée des Beaux-Arts, Parigi). (d) Sera del 15 gennaio 1867, barche con torce in Piazza San Marco. (e) Mattina del 16 gennaio, con barche e passerelle rialzate in Piazzetta San Marco.
	Credits	(a) Wikipedia, AskArt. Proprietario ignoto. (b) Web Gallery of Art, creato da E. Krén e D. Marx, Collezione Privata. (c) GC © Paris Musées, Petit Palais, Musée des Beaux-Arts, Parigi. (d) Acquaforte di Borgomanero, corrispondente del settimanale l'Emporio Pittoresco, N. 129 del 17 Febbraio 1867). (e) di P. Blanchon, da un disegno M. del Don, corrispondente del settimanale L'Illustration, Journal Universel, N. 1249, 2 febbraio 1867). (Da Camuffo 2024).
	URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-72.jpg
	File	image/jpeg, 719k
	Title	Fig. 70 – Ricostruzione delle acque alte storiche, con le gondole in Piazza
	Caption	Ricostruzione dell'altezza delle acque alte a Venezia nel periodo 1200-1900, calcolate in cm sopra al livello medio del mare dell'anno in questione. La linea rossa riporta a confronto il livello del 4 novembre 1966.
	Credits	(Da Camuffo 2022).
	URL	http://journals.openedition.org/mediterranee/docannexe/image/15539/img-73.jpg
	File	image/jpeg, 121k

References

Electronic reference

Dario Camuffo, "Nuovi approfondimenti sulle origini della Gondola Veneziana, e il suo antico uso militare", *Méditerranée* [Online], Paleoenvironment, Geoarchaeology, Historical Geography, Online since 27 May 2025, connection on 24 June 2025. URL: <http://journals.openedition.org/mediterranee/15539>; DOI: <https://doi.org/10.4000/142io>

About the author

Dario Camuffo

-  IDREF : <https://idref.fr/050537334>





• ORCID : <https://orcid.org/0000-0002-1087-5797>

VIAF

• VIAF : <http://viaf.org/viaf/69100018>





•
ISNI : <https://isni.org/isni/0000000117688073>



•
BNF : <http://data.bnf.fr/ark:/12148/cb13592738d>

Associato Senior - Consiglio Nazionale delle Ricerche, Istituto di Scienze dell'Atmosfera e del Clima, Corso Stati Uniti 4, 35127 Padova, Italia

Associato Senior - Conseil national de recherches, Institut des Sciences de l'Atmosphère et du Climat, Corso Stati Uniti 4, 35127 Padua, Italie

Senior Associate - National Research Council of Italy, Institute of Atmospheric Sciences and Climate, Corso Stati Uniti 4, 35127 Padua, Italy

[d.camuffo\[at\]jisac.cnr.it](mailto:d.camuffo@jisac.cnr.it)

<https://orcid.org/0000-0002-1087-5797>

https://scholar.google.it/citations?hl=it&user=jc0RCdMAAAAJ&view_op=list_works&sortby=pubdate

By this author

The Gondola: a boat to respond to the history, and the morpho-dynamics of the Venice Lagoon

[Full text]

Published in *Méditerranée*, Paleoenvironment, Geoarchaeology, Historical Geography

Galileo's revolution and the infancy of meteorology in Padua, Florence and Bologna [Full text]

La révolution de Galilée et les débuts de la météorologie à Padoue, Florence et Bologne

Published in *Méditerranée*, Paleoenvironment, Geoarchaeology, Historical Geography

When the Lagoon was frozen over in Venice from A.D. 604 to 2012: evidence from written documentary sources, visual arts and instrumental readings [Full text]

Englacement de la lagune de Venise entre 604 et 2012 : sources historiques, artistiques et instrumentales

Published in *Méditerranée*, Paleoenvironment, Geoarchaeology, Historical Geography

The Little Ice Age in Italy from documentary proxies and early instrumental records [Full text]

Le petit âge de glace en Italie, des proxies à la mesure

Published in *Méditerranée*, 122 | 2014



Copyright

The text and other elements (illustrations, imported files) are "All rights reserved", unless otherwise stated.

