

MRB MRB

FIRECREST Un bateau de légende

558
MAI
2010

LE MODELE REDUIT DE
BATEAUX

www.mrb-magazine.com

Technique

Le moulage en résine
de pièces

Sélecteur d'allumage
pour feux de navire

© www.veniceboats.com



M 01772 - 558 - F. 5,80 €



Exposition
Tous les bateaux
du monde



Construction
La gondole
des origines à nos jours



Reportage
Montaigu : à l'ouest
que du nouveau



© www.veniceboats.com

LA GONDOLE, DES ORIGINES À NOS JOURS (1) *Les origines de la gondole*

Nous allons tenter dans un premier temps de savoir et de comprendre pourquoi cette barque atypique, unique et complètement asymétrique, a été élaborée puis transformée au cours des siècles afin de transporter les habitants de la lagune avant de se consacrer aux promenades des millions de touristes qui envahissent Venise chaque année. La construction de la maquette au 1/10 suivra le mois prochain.

Cette barque noire de 10,81 m de long sur 1,42 de largeur n'a pas été inventée récemment. Son origine se perd dans la nuit des temps de la glorieuse histoire de la Sérénissime. Sa forme, ses proportions, sa coque tordue à droite sont étroitement liées à l'anatomie et au fonctionnement de cette ville lacustre. En réalité, on ne connaît pas,

faute de documents ou d'épaves cachées dans le limon lagunaire, le véritable ancêtre de ce curieux bateau, pas plus que l'origine de son nom. Si le terme «gondole» apparaît dans des écrits du XI^e siècle, époque où il désigne différentes embarcations, ça n'est qu'au début du XV^e siècle qu'il s'applique à des barques pointues des deux bouts et uti-

lisées pour le transport quotidien des Vénitiens. En revanche, la Venise que l'on visite maintenant est pratiquement celle des XV^e ou XVI^e siècles. Protégée par son insularité

malgré l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX^e siècle, puis celle des automobilistes par le pont routier voulu par Mussolini, son architecture, ses palais, ses ruelles,



L'entrée de l'arsenal vue par Canaletto (XVIII^e siècle). Dans la darse, on devine la mâture d'une frégate tandis qu'au premier plan apparaît une gondole équipée de sa cabine noire (le felze).



Gondoles de la fin du XVI^e siècle emmenant leurs propriétaires prendre le frais sur la lagune.



Vue de Venise sur un plan tracé vers 1500. A examiner à la loupe pour deviner les centaines de petits canaux séparant les îlots bâtis.



La gondole du XVIII^e a été maintes fois évoquées dans les toiles de Canaletto.



Photo datée de 1902. Par rapport aux gondoles du XVIII^e siècle, on remarque l'augmentation importante de la tonture, surtout à l'arrière.

ses églises, ses canaux et ses ponts sont tels que les ont peints les artistes de la Renaissance, ou encore ceux du XVIII^e siècle, nous y reviendrons bientôt.

Cela dit, «expliquer» la gondole n'a de sens que si l'on connaît même sommairement l'histoire de Venise. Quant à vouloir comprendre l'in vraisemblable technique

de fabrication de la gondole moderne, c'est une autre histoire que je m'en vais vous conter en quelques lignes, ne serait-ce que par égard pour les nombreux lecteurs du MRB qui m'ont fait l'honneur de supporter ma modeste prose bricoleuse pendant des années, et que j'ai abandonné pour des raisons de santé... mentale !

COMMENT PERCER LES MYSTÈRES DE LA CONSTRUCTION DE LA GONDOLE

Mais mon pauvre ami, t'es devenu fou, pousser la passion du modélisme naval à ce point, cela mériterait quelques heures de repos devant le fauteuil de M. Freud. Jugez plutôt de la gravité du cas : afin de percer les secrets de cette construction unique au monde, il m'a fallu dans l'ordre :

1. aller vivre à Venise dans un petit appartement du Campo S. Stefano ;
2. prendre contact avec des architectes vénitiens dont le plus expert, Gilberto Penzo, qui est aux bateaux de la lagune ce que notre cher Boudriot est à la marine à voile des siècles passées ;
3. me faire admettre dans les deux chantiers encore en activité...

tout dire), ou les voyages de Marco Polo. Va bene, essayons de nous limiter aux rapports étroits entre la ville, le bois et les bateaux.

Au départ, une lagune d'environ cinquante kilomètres de long sur dix kilomètres de large, avec de nombreux îlots marécageux, profondeur moyenne des eaux : moins de deux mètres, c'est le trait principal pour la suite.

Vers les V^e et VI^e siècles, des pêcheurs et des riverains s'installent sur quelques îlots (Torcello, Malamocco) pour échapper aux hordes barbares qui déferlent sur le nord de l'Italie. Au VII^e siècle, ils sont déjà des milliers, construisent (en bois) et créent leur premier gouvernement avec un premier doge (prince). Puis, à cause du paludisme, ils émigrent vers des îles plus hautes (Rio Alto) et bâtissent petit à petit la Venise que nous connaissons avec son grand canal en



© www.veniceboats.com

Cette vue met en évidence la torsion de la coque de la gondole contemporaine qui, en outre, penche de 10° vers la droite.

Mais tout cela n'aurait pas pu être possible sans une préparation préalable qui, à elle seule, a nécessité presque un an, à savoir l'apprentissage de la langue italienne. D'autant plus ardu que les Vénitiens, et plus spécialement les ouvriers charpentiers utilisent un patois bien à eux.

Ajoutons pour finir la lecture et la traduction de tous les ouvrages spécialisés concernant aussi bien l'histoire de la cité que celle de sa batellerie sans laquelle elle n'aurait pu exister et encore moins prospérer.

En réalité, cela représente trois années de recherches... et pour seulement onze mètres de planches peintes en noir. Une folie ? peut-être mais malgré tout le trait essentiel du modéliste, à savoir tenter et tenter encore d'améliorer ses connaissances et par conséquent la qualité de ses maquettes.

VENISE ET LES BATEAUX... HISTOIRE BRÈVE

Difficile lorsque l'on est devenu vénitien d'adoption (titre décerné par des amis que je m'y suis fait) de résumer l'histoire immensément riche et aventureuse de la cité dont le simple nom évoque les parfums d'épices ("payer en espèces" vient "d'épices", c'est

forme de S franchi par un premier et unique pont en bois, le fameux pont du Rialto. Vers les XI^e et XII^e siècles, la ville commence à s'édifier en pierre (marbre, calcaire d'Istrie...). La ville est en fait composée de dizaines d'îlots bâtis, parcourus par des centaines d'étroits canaux et c'est aussi dès le XII^e siècle la création d'un véritable arsenal avec ses hangars, ses darses, ses entrepôts d'artillerie, de bois, de chanvre, avec une corderie (la tana) de 400 mètres de long, des siècles avant les arsenaux européens ou français comme Brest et Rochefort. Arsenal destiné à construire des navires longs, les galères, ou ronds pour le commerce. Commerce avec l'Orient, établissement de comptoirs tout le long de l'Adriatique, puis plus loin grâce aux Croisades. Prise de Constantinople, bataille de Lépante, Venise accumule les richesses en pillant allégrement d'où l'incroyable diversité de ses monuments, à commencer par la basilique Saint Marc. C'est outrageusement résumé mais il convient de se consacrer aux bateaux. Nous y voilà !

Venise n'a pu être ce qu'elle était qu'avec l'aide de bateaux, navires de guerre et de commerce puisque c'était sa raison d'être, et petits bateaux en tous genres pour la vie quotidienne. En effet, tout ce qui a fait la ville a été transporté par bateau

: matériaux de construction, approvisionnement, animaux... Seuls les bois arrivaient par flottage, assemblés en radeaux (zattera), aussi bien pour fournir l'arsenal et les centaines de petits chantiers (squern) que les pilotis pour la construction des palais et des églises. La ville possédait d'ailleurs ses propres forêts sur le continent où elle allait se servir. Et il en fallait

taines de petits ponts étaient donc plats. Puis, le coût de l'entretien d'écuries ajouté au sol fangeux qui éclaboussait les riches vêtements ont fait abandonner l'usage du cheval au profit de petites embarcations menées par un ou deux serveurs discrets (les ancêtres de nos gondoliers). Du coup, on a supprimé les ponts horizontaux et on les a remplacés par de gracieuses

construction des navires, galères et autres, qui ressemblaient en tous points à ceux construits ailleurs. En revanche, les charpentiers locaux ont créé de toutes pièces une foule de petits bateaux adaptés aux conditions de navigation dans la lagune et dans les canaux de leur ville. Si bien que la gondole qui véhicule actuellement les touristes est en quelque sorte l'aboutissement de plusieurs siècles de mutation successives des barques utilisées jadis.

Carpaccio, Mansuetti et Bellini. On y observe une profusion de barchetta peintes sous divers angles, profil, de face, de dessus, avec un tel souci du détail que l'on a pu, grâce aux proportions de leurs gondoliers en déduire les formes et les dimensions à quelques centimètres près. C'est donc grâce à tous ces tableaux visibles dans les musées vénitiens (et à l'étranger) que les architectes contemporains ont pu dessiner leurs plans fiables à 99%. Plus tard, entre le XVII^e et le XVIII^e siècle, ce seront Canaletto et Guardi, le premier étant connu pour ses études de perspectives et le souci pointilleux de l'exactitude, une sorte de photographe avant l'heure. Et puis, il y aura les relevés de l'amiral Paris.

Ainsi livres et musées m'ont permis de réaliser une série de gondoles (une par siècle) de 1500 à nos jours, les cinq premières à l'échelle du 1/20 et la dernière au 1/10, construite avec les techniques expliquées par G. Penzo et les char-



du bois (mélèzes, pins) sous forme de troncs enfoncés verticalement à se toucher les uns les autres dans le sol

Gondole archaïque vers 1500. Les deux petits ponts sont plats. Pas de fers décoratifs.

limoneux, le tout recouvert d'un radier fait de troncs horizontaux et de pierres concassées. Par exemple, un million cent soixante-huit mille troncs de mélèze ont été nécessaires pour construire par-dessus l'Eglise de la Salute, ou cent vingt mille troncs pour l'actuel pont du Rialto... des forêts entières ont fait les fondations de la cité et sa puissance marine.

Insensiblement, tout cela nous dirige

XVII^e siècle : les ponts sont encore en forme de tonneaux et les deux fers se garnissent de petits dents.

arches de briques et de marbre que l'on emprunte encore de nos jours.

Or donc, les nobles et les riches ayant délaissé leurs montures se sont fait construire

LA DOCUMENTATION

Pour le modéliste, la référence incontournable est l'ouvrage de Gilberto Penzo, écrit en italien, mais tellement bien illustré de plans et croquis que chacun pourra l'utiliser pour réaliser des modèles de



Fin du XVI^e siècle : les ponts deviennent bombés, les fers avant et arrière grandissent et sont symétriques.

pentiers qui m'ont ouvert leurs portes. La construction de ce dernier modèle, d'une complexité hallucinante, fera l'objet d'un prochain article.

LA GONDOLE ARCHAÏQUE, OU PROTO GONDOLE

C'est elle que l'on découvre sur les toiles de Carpaccio. Elle mesure environ 8,70 m pour 1,40 m de largeur. Coque pointue aux deux extrémités, une simple bande métallique pour protéger proue et poupe, couleur noire due au goudron, petits

vers notre fameuse gondole. Au XV^e siècle, la ville florissante héberge déjà près de 100 000 habitants, riches praticiens (commerçants), ouvriers de l'arsenal, serveurs et près de 10 000 gondoliers (contre environ 420 de nos jours). A cette époque, le peuple se déplaçait dans une multitude de petites barques (gondoles archaïques) et les nobles allaient encore à cheval. Les cen-

de petites embarcations pour se déplacer comme le peuple... mais en prenant soin de les

rendre plus élégantes et, parfois, exagérément ornées. Nous y voilà début du XVI^e siècle, naissance de la gondole proprement dite. Il a donc fallu encore plus de bois, cette fois pour les milliers de petites coques dont la durée de vie éphémère nécessitait de constants réapprovisionnements. Ca n'est pas pour rien que l'écrivain allemand Goethe appelait Venise «la République des castors». A cette époque, l'arsenal (de l'arabe «ar-sinar», maison où l'on construit) a déjà été agrandi plusieurs fois et emploie des milliers d'ouvriers, de charpentiers, calfats, cordeurs... Or si cette usine à bateaux avait une production incroyable, les Vénitiens n'ont guère innové dans la

La gondole de l'époque de Casanova (milieu du XVIII^e) : les ponts deviennent pointus, celui de l'arrière montre les aménagements destinés aux pieds du gondolier. On remarque surtout l'importance prise par le felze.

gondoles de toutes les époques ou presque... Presque, parce que ce chercheur, comme tous les autres, a puisé dans l'iconographie locale. On sait que Venise a été le berceau des peintres de la Renaissance et que jusqu'au XVIII^e siècle, d'incomparables artistes, vénitiens pour la plupart, ont brossé une foule de portraits de leur chère cité et des eaux qui l'entourent. Ainsi, les premières images de gondoles «archaïques»

nous sont fournis par les trois plus célèbres artistes de la Renaissance,

ponts plats à l'avant et à l'arrière, une sobre banquette de bois au centre pour les passagers. A noter que la coque vue de dessus est symétrique, la torsion à droite apparaîtra à la fin du XVII^e siècle. La fourche (forcole) qui sert de tolet pour la rame qui mesure environ 3,40 m, est plate, assez haute (un mètre !) et présente deux mors. A retenir aussi, le petit abri constitué de deux arceaux en bois soutenant une bâche étanche. Cette «tente» (tenda) s'enrichira ensuite pour devenir une véritable petite cabine (le felze) luxueusement aménagée... on verra cela avec la gondole du XVIII^e siècle. On observe aussi une seconde fourche (forcole) à l'avant gauche, plus petite parce qu'utilisée par un second rameur dont les

Comme de nos jours, les anciennes gondoles ont un plancher amovible qui s'encastre sur la base des couples.

Evolution du fer de proue au cours des siècles.

pieds sont au fond du bateau tandis que le gondolier de l'arrière se tient juché sur le pont.

Enfin, et ça n'est pas anodin dans l'histoire de la gondole, ce gondolier adopte exactement la même attitude que celui qui vous a peut-être un jour promené sur les canaux vénitiens : jambe gauche pliée vers l'avant, pied droit en arrière, buste incliné vers la proue... toute la science de la nage à la vénitienne, identique depuis des siècles.

Dernier détail : la maille des couples est d'environ 30 cm comme de nos jours et, qui plus est, valable pour pratiquement tous les autres types de petits bateaux de la lagune. Les experts pensent que l'esprit de rationalisation qui sévissait à l'arsenal, a déteint sur tous les autres chantiers de Venise.

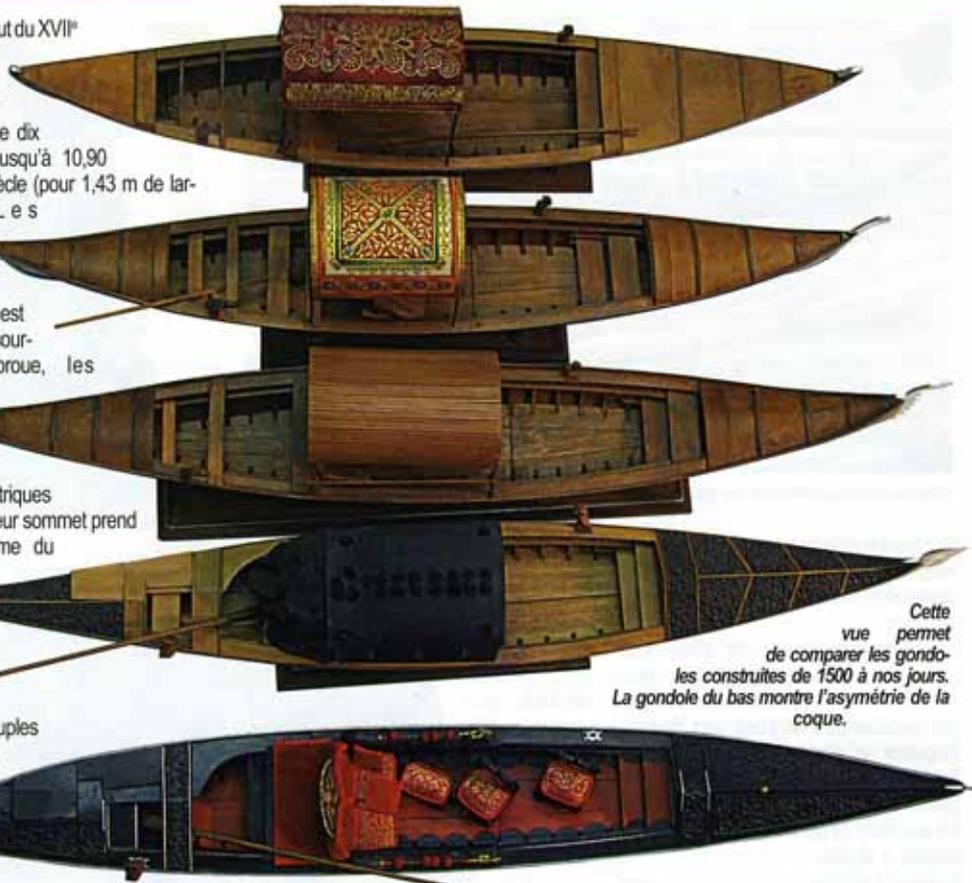
Au cours du XVI^e siècle, la gondole s'affine en s'allongeant un peu, jusqu'à 9,40 m pour 1,45 m de largeur. Les deux petits ponts avant et arrière présentent alors un bouge assez prononcé et sont renforcés par des tasseaux en relief qui semblent destinés à caler les pieds de ceux qui s'y trouvent. Les ferrures de la proue et de la poupe évoluent en forme de col de cygne et sont garnies d'une série de grosses pointes. On se rapproche progressivement de la forme actuelle mais on notera surtout que ces deux appendices métalliques sont encore symétriques.

En posant le modèle du XVII^e siècle sur une table couverte d'eau, on met en évidence la courbure de la coque qui s'accroît au fil des siècles.

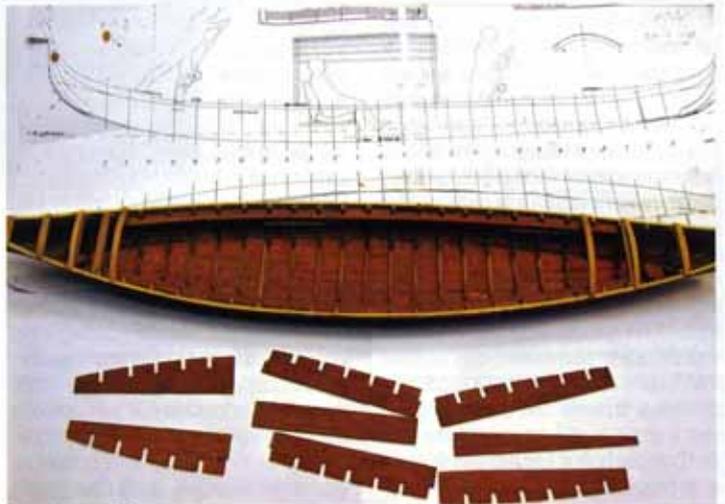
Fin du XVI^e, début du XVII^e siècle, la gondole s'agrandit encore pour atteindre plus de dix mètres, allant jusqu'à 10,90 m à la fin du siècle (pour 1,43 m de largeur). Les ponts sont encore bombés, la forcole arrière est encore plus courbée vers la proue, les

deux fers encore symétriques grandissent et leur sommet prend un peu la forme du

dauphin (animal cher au cœur des peuples de l'Adriatique).



Cette vue permet de comparer les gondoles construites de 1500 à nos jours. La gondole du bas montre l'asymétrie de la coque.

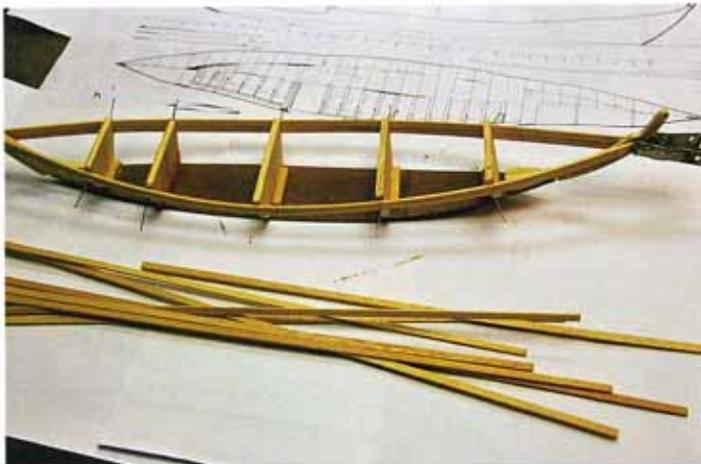


Éléments du plancher destiné aux passagers.



Malgré les différences évoquées dans cet exposé, on peut grâce à cette vue, noter ce qui s'est maintenu dans la conception de la gondole : coque pointue aux deux bouts, petits ponts avant et arrière, maille des couples, position centrale de la banquette pour les passagers et position du gondolier situé en hauteur à l'arrière gauche.

D'ailleurs dans les écrits de cette période, le fer est appelé «delfino». L'abri central, le felze, devient plus robuste et son toit est souvent recouvert de toiles richement décorées installées sur des lattes de bois. A noter aussi que l'on voit apparaître de somptueux coussins sur le siège central. En fait, les modèles que l'on voit sur ces pages représentent le «modèle courant» ou modèle de base de la gondole. Les riches praticiens avaient à cœur de montrer leur réussite sociale en décorant leur «voiture» de toutes les manières possibles : fers garnis de volutes dorées à l'or fin, soieries sur le toit du felze, velours sur les sièges et peintures extravagantes des coques. Au point que le Sénat édicta ce que l'on appela les «lois somptuaires» obligeant les propriétaires à restreindre leurs déploiement de luxe et à



Construction simplifiée d'une gondole archaïque.

peindre tous les bateaux de la lagune en noir, à commencer par les gondoles qui conservent encore cette sombre parure de nos jours.

Et nous arrivons au XVIII^e siècle. Notre gondole se stabilise enfin : 10,87 m pour 1,42 m de largeur. Première différence avec les précédentes : les ponts sont devenus anguleux et sont garnis de décorations sculptées (dans du bois de cèdre). Le pont arrière se complique passablement afin d'offrir aux pieds du gondolier un support mieux adapté à la nage. La *forcole* prend cette curieuse forme coudée destinée à reporter à l'extérieur le pont d'appui de la rame. Le fer de proue adopte la forme actuelle avec un sommet imposant surplombant six dents dirigés vers l'avant et une dent vers l'arrière. Une légende veut que ces dents symbolisent les quartiers de Venise, encore une idée fautive à balayer comme celle de la peinture noire qui serait due au deuil des 30000 Vénitiens morts de la peste au XIV^e siècle (à l'époque, la couleur du deuil était le rouge). Quant au fer arrière, il se limite à quelques élégantes et discrètes volutes de fer forgé.

Mais ce qui caractérise le plus la gondole du XVIII^e siècle, puis du XIX^e, c'est sa forme manifestement asymétrique. La coque, vue de dessus présente une courbure de 10° vers la droite, le côté gauche est plus haut de 12 cm que le droit. Les allonges de proue et de poupe ne sont plus verticales par rapport à l'axe du bateau mais penchées de 8° vers la droite. On a donc un bateau tordu, qui penche à droite et dont le fond a la forme d'une banane, pour faire simple.

Pourquoi cette asymétrie ? Revenons en arrière : dans les siècles passés,

les gondoles étaient souvent propulsés par deux rameurs, un juché (tant bien que mal) sur le pontage arrière et l'autre dans l'avant de la coque. Lorsque le commerce des épices a commencé à décliner (les concurrents portugais ayant inauguré la route des Indes par le cap de bonne Espérance), il devient coûteux de rétribuer deux gondoliers, si bien que ne subsista que celui de l'arrière, positionné à gauche du pontage, la *forcole* étant toujours à droite. Or si vous ramez d'un seul côté (gauche), le bateau va naturellement tourner vers la gauche. Les astucieux charpentiers vénitiens ont donc cherché une astuce afin que leurs gondoles avancent malgré tout en ligne droite. Et dès le début du XVIII^e siècle, sans ordinateurs, sans études théoriques, ils ont d'instinct créé une forme de coque conçue pour voguer naturellement vers la droite, compensant ainsi la poussée à gauche de la pelle.

En vérité, la chose est loin d'être aussi simple. Avancer en ligne droite en ne ramant que d'un côté suppose avant tout que le gondolier possède une technique très adap-



Le felze conservé au musée de la Marine de Venise.

Arrêtons-nous plutôt sur ce qui caractérise les gondoles des XVIII^e et XIX^e siècles, le fameux *felze* qui est devenu une véritable petite cabane facilement démontable par le gondolier qui la remisait le soir venu sur les quais. Sa description mériterait plusieurs pages mais les photos du modèle vous parleront suffisamment. Deux montants latéraux équipés de fenêtres avec vitres de cristal et stores vénitiens, une façade avant avec porte (à fenêtre) richement décorée, tandis que la face arrière est fermée pour préserver l'intimité des passagers. Un volet articulé permet quand même d'ouvrir partiellement l'arrière pour aérer la petite maison lors des lourdes chaleurs estivales. Le toit en treillis de lattes est recouvert d'une épaisse toile noire (la *rassa*) garnie de rangées de gros pompons. Quant à l'intérieur, ce ne sont que soieries et autres raffinements destinés à leur procurer un confort très appr-



Modèle de felze au 1/20.



Quelques astuces pour obtenir la décoration des pavois du felze.

tée pour laquelle, de nos jours encore, il faut une dizaine d'années d'apprentissage. En gros, cela consiste dans un premier mouvement (appelé *premi*) à enfoncer la pelle profondément en poussant le manche vers l'avant. On pousse, la barque a tendance à virer sur la gauche. Puis un second mouvement ramène la pelle vers l'avant mais en tournant le manche qu'elle soit presque dans le fil de l'eau, créant ainsi une contre-poussée qui ramène le bateau vers la droite. Si le gondolier est un apprenti inexpérimenté, la gondole avance donc en zigzagant constamment. Nous reverrons cela dans la seconde partie consacrée à la gondole contemporaine.

cié des propriétaires comme de nombreux visiteurs qui affluent vers Venise dès le XVII^e siècle. Cela dit, les mêmes gondoles étaient parfois équipées pour l'été de simples abris analogues à ceux de jadis pour se protéger du soleil (*tenda da sole*).

Vous aurez certainement remarqué que nos gondoles du XVIII^e siècle sont nettement plus arquées (de profil) que les précédentes. Leur torsion s'accroît pour diverses raisons et, entre autres, afin que le gondolier soit haut perché sur l'arrière, ce qui lui permet de voir au-dessus du toit du felze.

A l'intérieur de ce cabanon, on trouvait un fanal, le *feral* de *colega*, obligatoire car la loi obligeait le passager qui descendait à terre la



Assemblage des quatre façades de la petite cabine.

nuit à être accompagné d'un porteur de lumière. Cela prendra fin en 1843 avec l'apparition des becs de gaz.

Il ne faudrait pas oublier non plus le contexte dans lequel évoluaient au quotidien les milliers de gondoles. Venise a été une ville très riche, peuplée de commerçants vénitiens et étrangers, allemands, turcs, juifs, ces derniers étant déjà cantonnés dans le quartier des fonderies, nommé *ghetto* (venant du verbe *gettare* qui signifie fondre).

A Venise, on traitait des affaires pas toujours catholiques, on espionnait énormément, on dénonçait et on faisait la fête avec un carnaval qui pouvait durer six mois. Presque tout le monde portait le masque, peuple et noblesse mélangés dans l'anonymat des déguisements. Mais surtout quoi que le sujet puisse paraître scabreux, Venise était réputée dans toute l'Europe pour ses femmes « légères ». Songez par exemple qu'au XVII^e siècle, pour une population de 150 000 âmes, on comptait environ 12 000 professionnelles de charme, les *meretrice* à l'usage des nobles

et les *puttana* pour le peuple et les marinières. L'Etat vénitien qui avait l'œil sur tout, publiait même des catalogues officiels avec tarifs et adresses de ces dames. L'impôt prélevé sur ce commerce permettait de lancer à l'Arsenal trois navires par an. Cela ajouté sur les taxes sur le jeu car, on s'en serait douté, les Vénitiens avaient aussi une passion pour toutes sortes de jeux. Et c'est là que nous retrouvons notre fameux *felze*. En effet, la loi considérait le *felze* des gondoles comme une extension mobile du domicile privé. Par conséquent, on s'y retrouvait discrètement entre hommes d'affaires pour négocier de douteuses tractations. On y promenait (voire plus) ses maîtresses, les dames en faisaient tout autant avec leurs amants. On avait le droit d'y prononcer le mariage, à l'étroit certes à cause du curé lequel s'écliprait ensuite, les intéressés pouvant à l'occasion consommer sur place. A la belle saison, les gondoles surchargées emmenaient des familles entières avec pique-nique prendre le frais au large sur la lagune. Bien entendu, les dames évoquées plus haut

racolaient le client à bord de leurs gondoles personnelles et on imagine aisément à quoi servait notre noir *felze*, jalousies fermées et gondolier complice autant que discret.

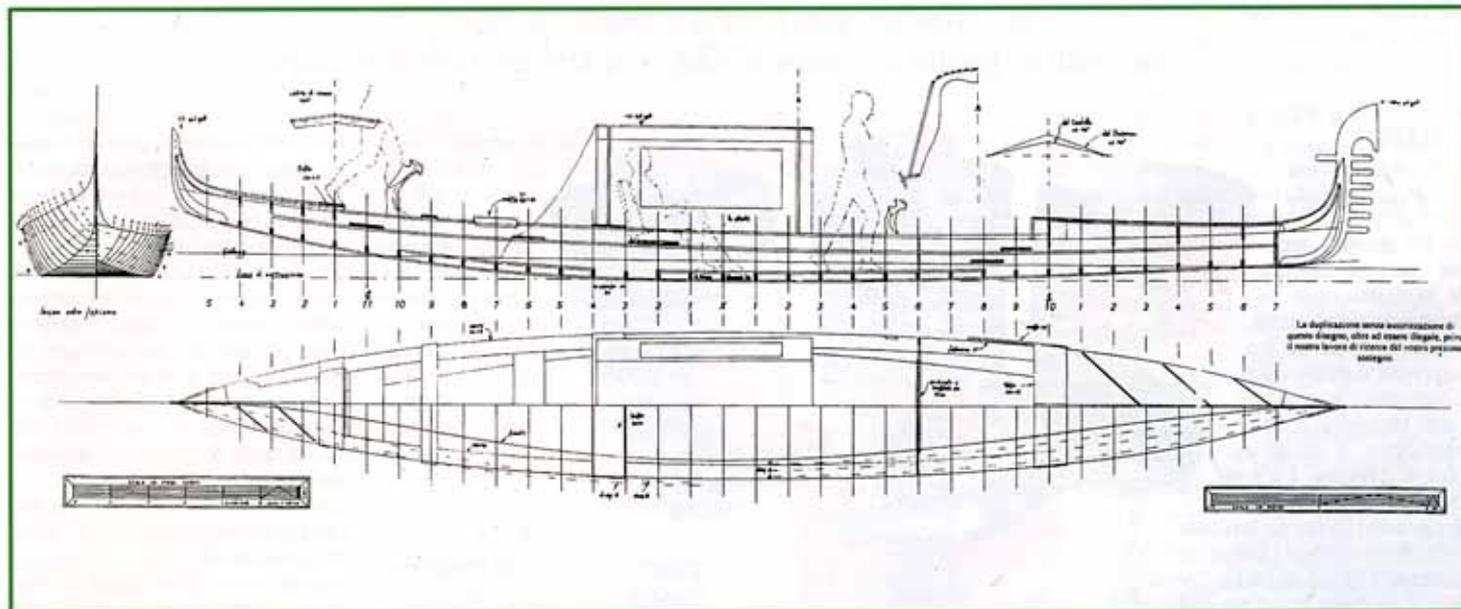
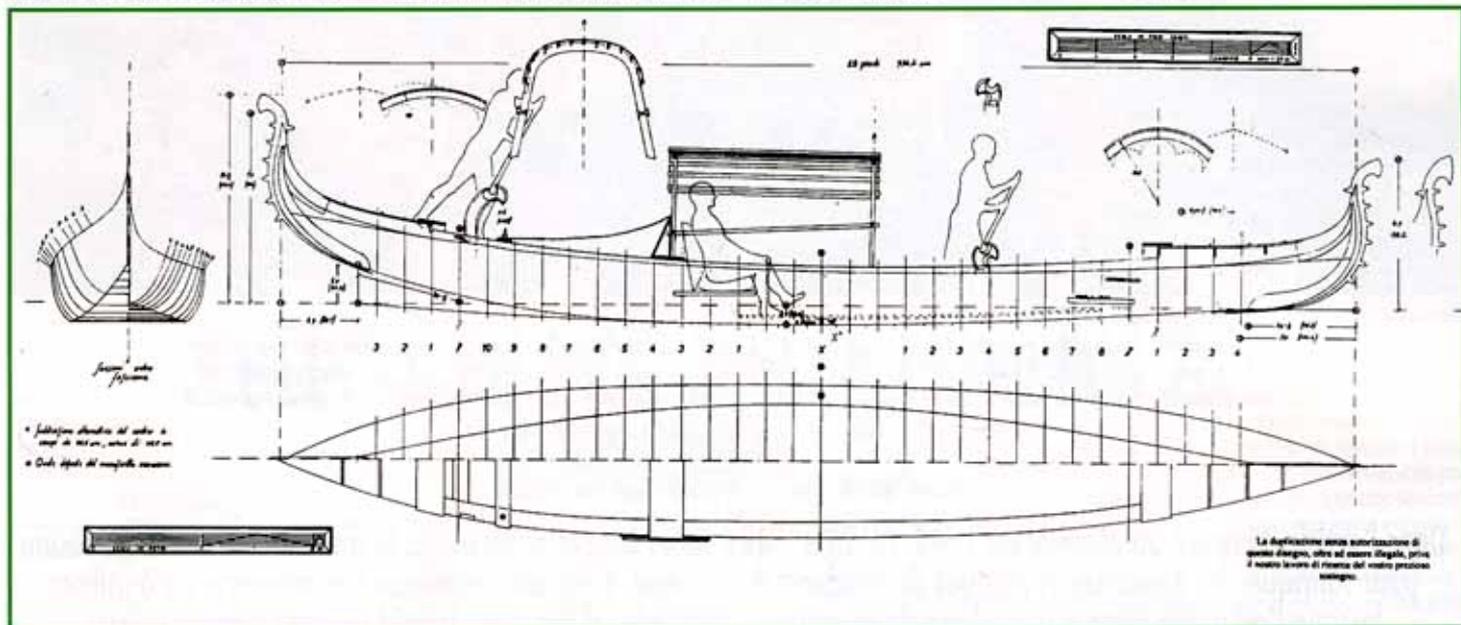
Ce n'est qu'en 1840 que le gouvernement interdit aux courtisanes de « travailler » dans leurs gondoles, facile à faire respecter sur le grand canal, tandis que dans les sombres et étroits canaux...

Bref, ces *felze* disparurent vers la fin du XIX^e siècle, quelques-uns sont encore visibles dans les musées. Puis jusqu'en 1940 subsistaient les abris légers que certains regrettent de nos jours car le soleil vénitien est parfois un peu trop ardent. Voilà, exit le *felze* avec un clin d'œil au célèbre Casanova qui, malgré son 1,90 m devait avoir peur de l'eau car il raconte dans ses mémoires que lors d'une virée en gondole vers l'île de Murano, le clapot était tel qu'il craignit que l'esquif ne chavira. Aussi jeta-t-il une poignée de pièces d'argent au pied du gondolier en lui disant : « je t'achète ta maudite cabane, jette-la par dessus bord sans quoi ta barque va se retourner ».

Nous voilà au terme de cette découverte de la gondole, embarcation unique indissociable de la Sérénissime, mais aussi bateau renommé depuis des siècles au point que notre roi Soleil s'en fit expédier une paire (avec gondoliers) pour naviguer sur le grand canal à Versailles.

Impossible de conclure sans faire appel à l'écrivain Théophile Gautier qui, dans son ouvrage *Voyage en Italie*, résume en quelques mots tout ce qui précède : « La gondole est une production naturelle de Venise, un être animé ayant sa vie spéciale et locale, une espèce de poisson qui ne peut subsister que dans l'eau d'un canal. Sans gondoles, Venise n'est pas possible ; la ville est un madrépore dont la gondole est le mollusque. Elle peut serpenter dans les réseaux inextricables et l'infinie capillarité de ses rues aquatiques ».

Le mois prochain : les secrets de la construction de la gondole contemporaine dévoilée par la réalisation d'un modèle réduit au 1/10. ●



Plans extraits de l'ouvrage de Gilberto Penzo (livre disponible auprès de G. Penzo, San Polo 2681 - 30125 Venezia. Mail : gilbertopenzo@bigfoot.com)