

LA GONDOLA

Maintenant, imagine-toi de retour au niveau de l'eau. Tu ne regardes plus Venise depuis la hauteur du Campanile, mais depuis son point de vue le plus naturel : celui d'un bateau qui glisse lentement dans un canal étroit, avec les murs des palais si proches que tu pourrais presque les toucher des deux mains. Ce bateau est la gondole, mais ne pense pas à elle comme un objet touristique. Pense-la comme une invention millénaire, affinée comme un instrument de musique.

La gondole est née au Moyen Âge comme moyen de transport quotidien. Venise n'a pas de routes, seulement des canaux, et pendant des siècles, la gondole a été l'équivalent d'un taxi, d'une voiture, voire d'une ambulance. Chaque famille patricienne en possédait au moins une, souvent plusieurs, et le nombre de gondoles en circulation dépassait largement celui d'aujourd'hui. Elles n'étaient pas toutes noires : au contraire, elles étaient décorées, colorées, ornées de tissus et d'incrustations. Ce n'est qu'au XVII^e siècle que le gouvernement vénitien, fatigué de l'ostentation, imposa la couleur noire par la loi, transformant un véhicule privé en symbole collectif.

Si tu l' observes attentivement, tu remarques immédiatement qu'elle n'est pas symétrique. La gondole est plus longue d'un côté que de l'autre, de quelques centimètres invisibles à l'œil non averti mais essentiels pour son mouvement. Puisque le gondolier rame d'un seul côté, cette asymétrie permet au bateau d'avancer droit. Il n'y a ni moteur, ni gouvernail : seulement un équilibre calibré avec la même précision qu'un violon.

Et comme un violon, la gondole naît dans un atelier artisanal. Pas dans une usine, mais dans un *squero*, le chantier naval traditionnel vénitien. Ici, la gondole est encore aujourd'hui construite de manière presque rituelle, assemblant plus de deux cents pièces en différents types de bois : chêne, mélèze, cerisier, noyer, orme. Chaque pièce a son matériau idéal, choisi pour sa flexibilité, sa résistance et sa réaction à l'humidité. Aucune gondole n'est jamais identique à une autre, car elle est adaptée au poids et au style du gondolier qui la conduira.

Ensuite, il y a les symboles, qui sont loin d'être décoratifs. Le *ferro* à la proue — cette lame élégante qui ressemble à un peigne en acier — n'est pas là pour la beauté. Ses six dents orientées vers l'avant représentent les six *sestieri* de Venise, tandis que la dent orientée vers l'arrière symbolise la Giudecca. La courbe supérieure reproduit la forme du chapeau du Doge. Encore une fois, rien n'est laissé au hasard.

Même le siège recouvert de velours, le fameux *felze*, aujourd'hui presque disparu, protégeait autrefois les passagers du vent et des regards indiscrets. La gondole était un lieu de rencontres discrètes, de diplomatie secrète, d'amours clandestins. Pas seulement un moyen de transport, mais un espace social.

Et tandis que tu glisses lentement le long d'un canal, l'eau s'écartant silencieusement sous la proue, tu te rends compte que la gondole n'appartient pas au passé. C'est un objet ancien qui a refusé de se moderniser parce qu'il est déjà parfait. Elle n'a pas besoin d'amélioration, seulement d'être comprise. Dans une ville suspendue entre l'eau et la pierre, la gondole n'est pas un symbole : c'est la nécessité transformée en poésie.