CONSTRUCCIÓN NÁUTICA

Góndola Veneciana

j.araya - n.moraga

Magister en Arquitectura con Mención Náutico y Marítimo
e[ad]PUCV- 2012

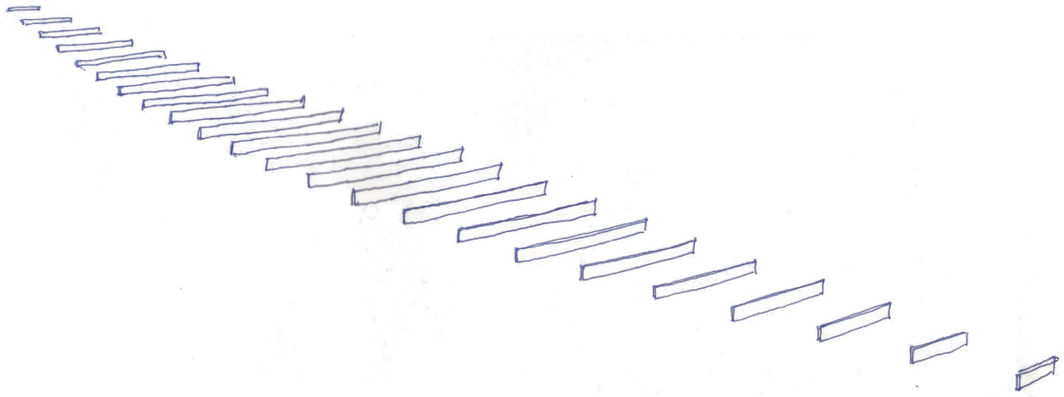
Contexto histórico: El Squero

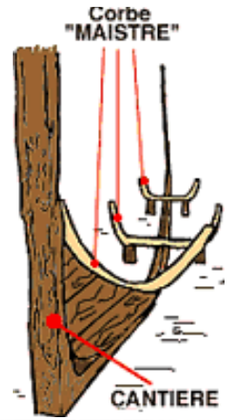
La góndola es un barco único que puede nacer sólo en un lugar con un encanto secreto: la "Squero". El Squero es una especie de astillero para la construcción de embarcaciones. Su nombre proviene del griego "eskarion" (= astillero, pequeño puerto para el lanzamiento), aunque otros estudiosos lo asocian a la "Squara", un instrumento utilizado por los carpinteros. Aunque la etimología sea incierta, lo que se sabe es que en una Venecia nacida como una red de islas y canales, el arte de construir barcos era vital y el los Squeros eran nudos de la estructura vial de la ciudad.

Había Squeros de dimensiones diferentes: desde los más pequeños para la construcción o simple reparación de pequeñas embarcaciones, a los más grandes, donde podrían hacerse los barcos de grandes tonelajes. El Squero tenía la presencia de una plaza inclinada hacia el canal.

Desde la segunda mitad del siglo XIV, el gobierno veneciano empezó a penalizar a los "squeraroli" (los empresarios y los trabajadores de los Squeros) en beneficio de los empleados de "estado" del Arsenal (astillero estatal mayor), los verdaderos trabajadores especializados: "Marangoni" (carpinteros), "Calafati" y "Remeri". En 1607, en todo caso, se les permitió reunirse en la escuela.

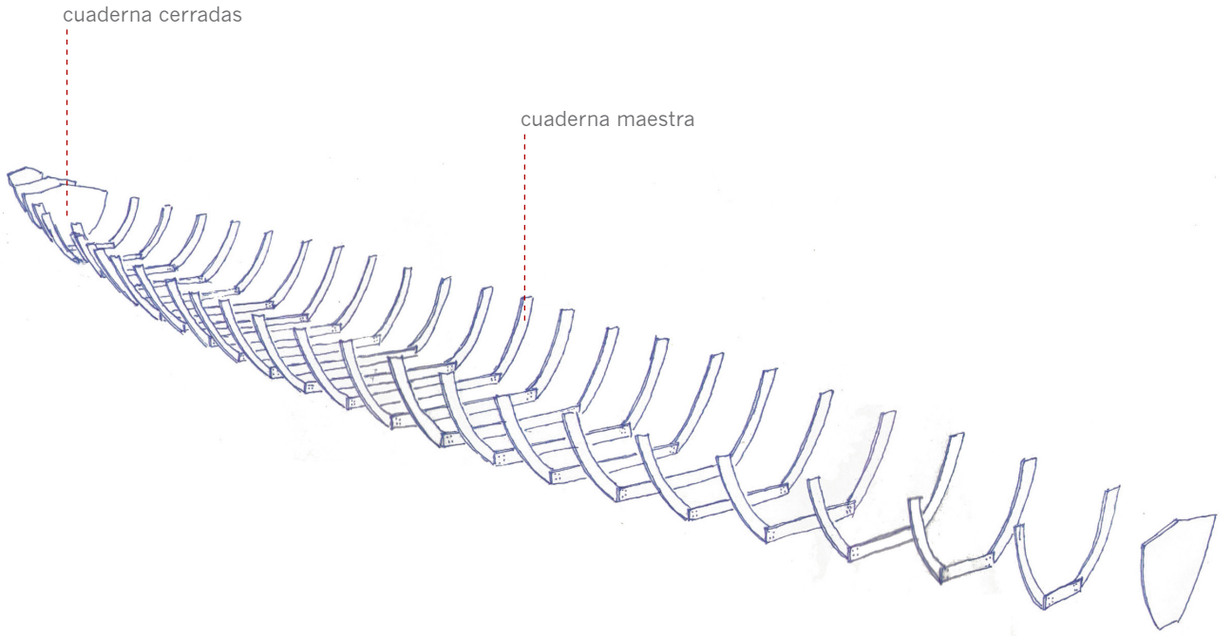
Hoy en día hay pocos Squeros que sobreviven a la decadencia de la ciudad y al impacto tecnológico. Tenemos algunos, sin embargo, que continúan produciendo los tradicionales oficios de la laguna y un pequeño grupo que construye góndolas.

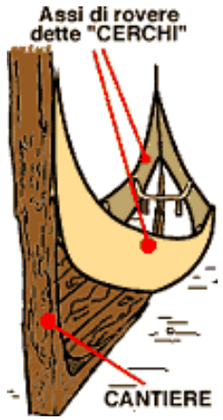




Proceso constructivo

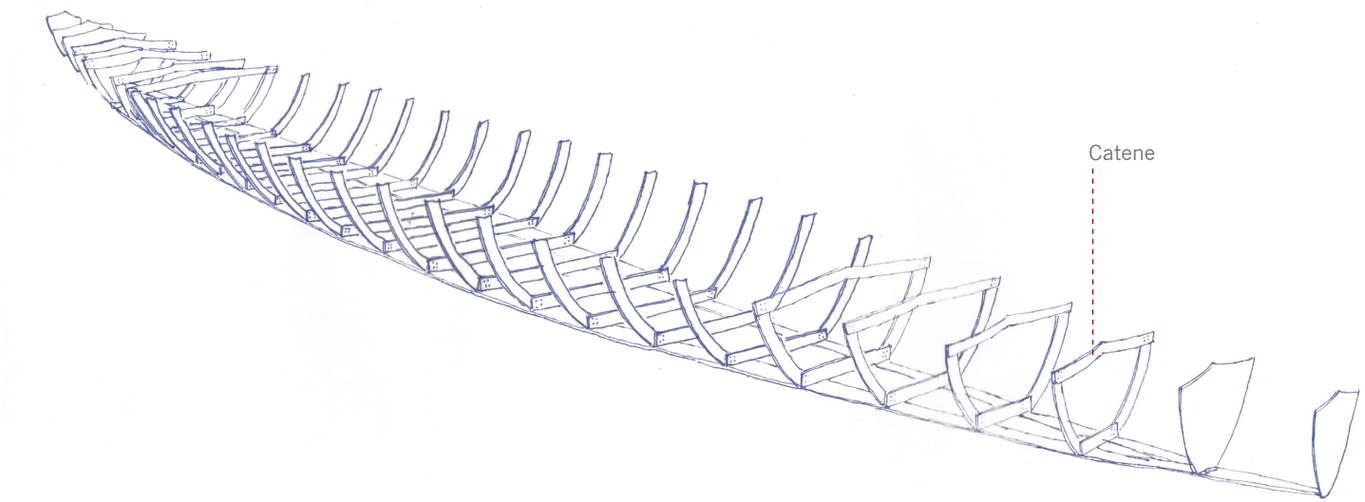
Se inicia la construcción con la disposición de las cuadernas de la quilla en el marco o matriz longitudinal de la góndola que tiene la forma de las curvas del casco.
La góndola está curvada desde su parte inferior para permitir que en la navegación sólo las 3/5 partes del casco están sumergidos, es evidente que las dos 'serci', en su linealidad, no pueden, considerando también la anchura limitada de los tableros de madera de roble, cubrir ni siquiera las partes más altas de la popa y la proa. Por esta razón, 4 parches de madera llamados "simonele" están preparados, para que, al doblarse, como de costumbre por vapor, permitan terminar la cobertura sobre estas piezas. Estos "simonele" se fijan con tarugos de madera dura, preparada anteriormente, de modo que las herramientas, que servirán para nivelar las tablas ya instaladas, no se arruinen.

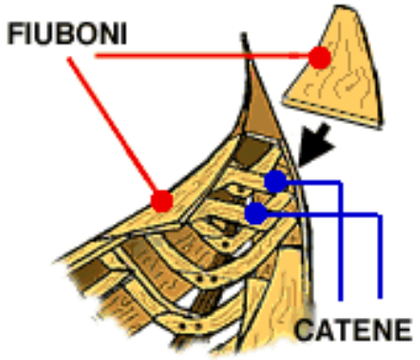




Luego, las 6 “Volti” de proa y las 5 de popa se fijan en su lugar: son las coordenadas de forma de V, destinada al apoyo de los 2 extremos de la embarcación.

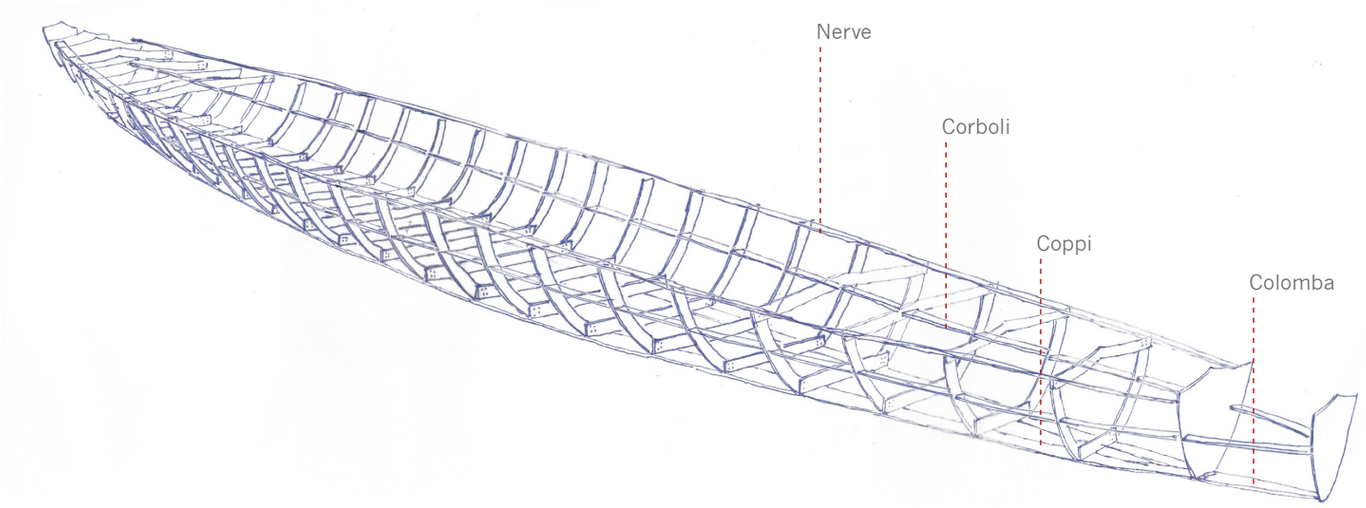
Con el fin de que los diversos marcos forman un conjunto muy compacto y sólido, más tarde se aplican las dos nervaduras de roble, sobre las terminaciones anteriores de la “sanconi”. Luego, a unos 13 cm por debajo de las nervaduras mismas, se fijan las dos “Corboli” y, en los lugares destinados a los huecos de la “forcole”, para una mayor estabilidad de la misma, la “sottocorboli”.

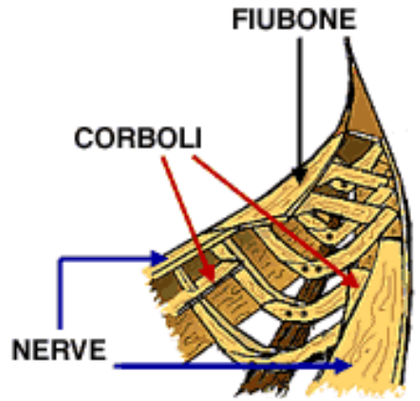




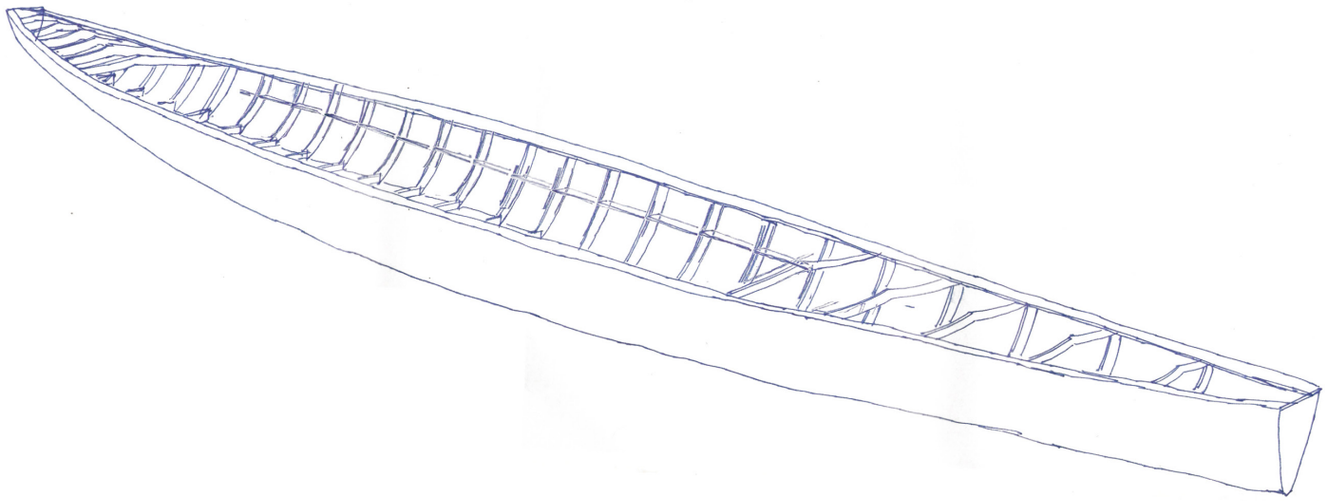
Las dos terminaciones superiores de la popa y proa se encuentran vinculadas y apoyadas por dos piezas de madera maciza (cal o alerce), cortadas en forma exacta, que tendrán que soportar los dos hierros finales destinados a sufrir el desgaste derivado de posibles golpes. Estos apoyos se llaman “socheti”.

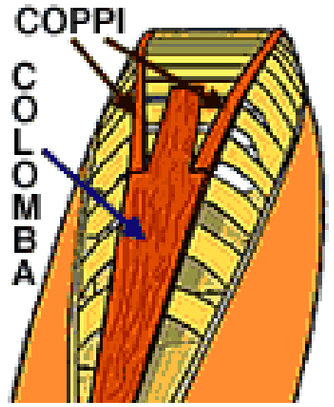
Sobre las dos “socheti” se fija el “fiuboni”, que son cuatro tablas de caoba o de cedro, no dobladas por el proceso habitual, que sirven de cobertura a la popa y la proa de la góndola. Ellos son apoyados por algunos canes llamados “Catene” (cadenas).



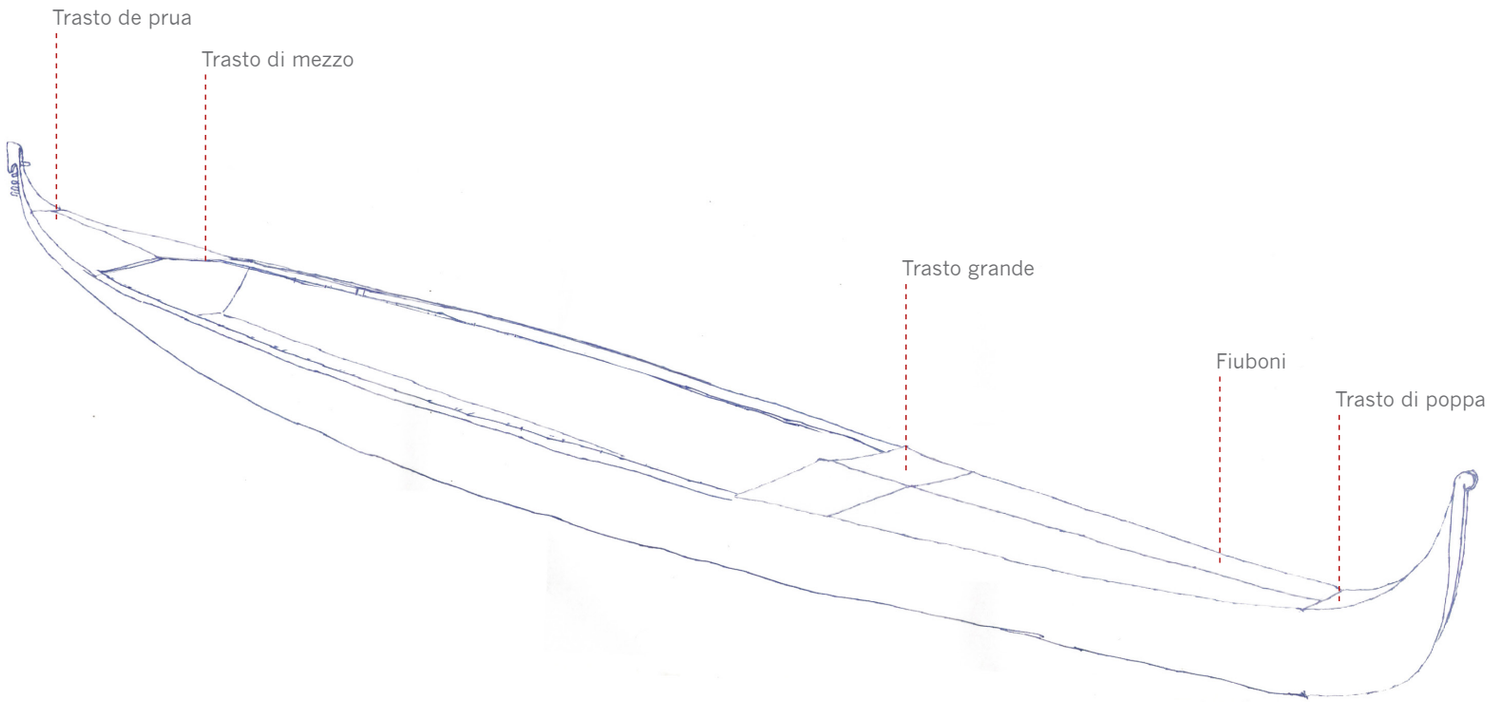


Para establecer un vínculo entre los dos lados de la góndola y el establecimiento definitivo de la apertura, son aplicados los “trasti”. Ellos corresponden a los trastos de popa y proa, (construidos como una esquina en madera de nogal y cerezo) y al “trasto grande” (a unos 3/4 del bote desde popa). Perpendicularmente al “trasto grande” está en la “pieza frontal”, el tablero que permite el gondolero quedar en la posición más avanzada posible. Más adelante está el “trasto medio” al que se echa hacia atrás del asiento y vincula con la “felze”. Por fin, entre trasto grande y la popa una también hay un “trasto pequeño”.



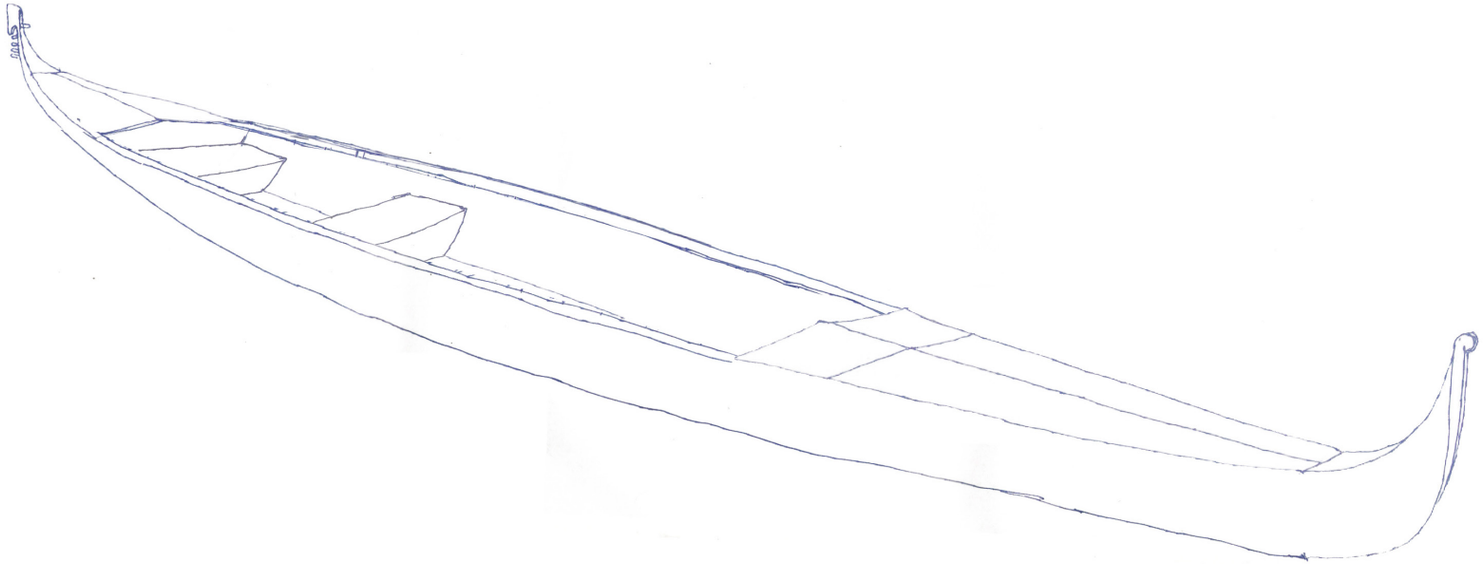


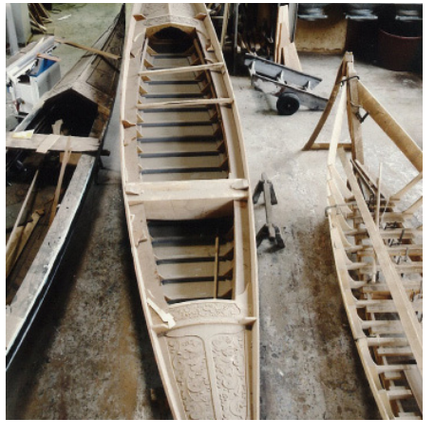
En este momento de la construcción se da vuelta el bote boca abajo para flexionarlo en “luna creciente”. Este resultado se obtiene al sumergir el casco secarlo colocándolo cerca del fuego, mientras que se hace colgar la estructura desde algunos soportes colocados entre las vigas del techo de la Squero y los dos extremos de la góndola, le dará una flexión proporcionada al peso del gondolero a la que está destinado, de manera que para este peso, no podemos tener deformaciones no contempladas.



Ahora, las dos aristas de la cubierta del casco se unen, constituyendo la parte central del fondo de la góndola, llamado “Colomba di Poppa e Colomba di prua”. Luego, en las esquinas entre el “Piane” y el “sanconi”, se establecen los dos “Coppi”, bandas largas de alerce a las que se conecta el “nomboli”, es decir, las tablas de madera de abeto que constituyen la cobertura total de los lados del casco

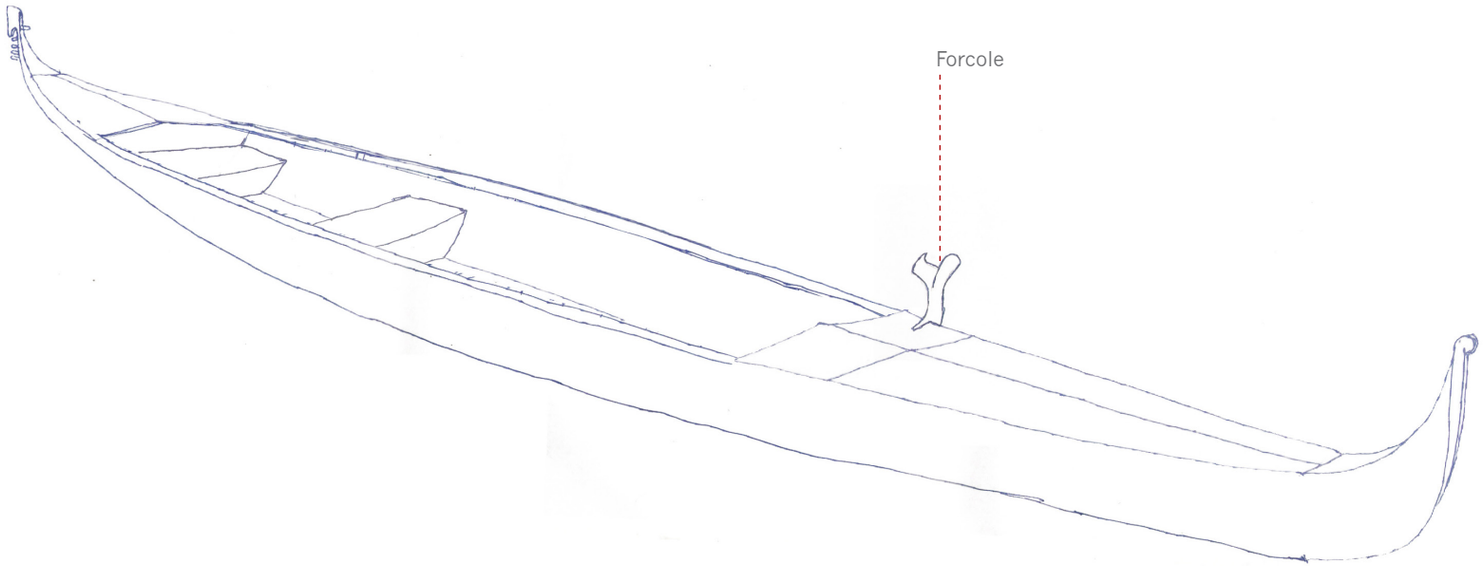
Para finalizar se ponen en orden las partes laterales de la parte inferior (llamado “Sandoli”) y se cierra, con la tercera “Colomba”, la parte central. También se preparó el cáñamo “Stoppe”, que se inserta a la fuerza en las conexiones entre las diversas planchas para evitar todas las filtraciones de agua. Hecho esto, la góndola se acaba de enderezar y realizan las terminaciones tanto interiores como exteriores para tener una superficie totalmente lisa y pulida. A modo

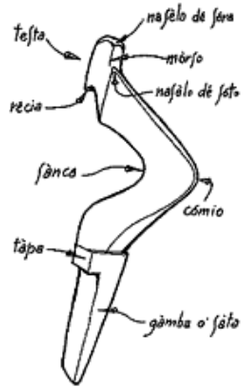




de defensa de los golpes contra otros barcos y del roce de los lados de la orilla, el casco está protegido en toda su longitud a partir de 2 defensas del olmo, llamadas “masse”.

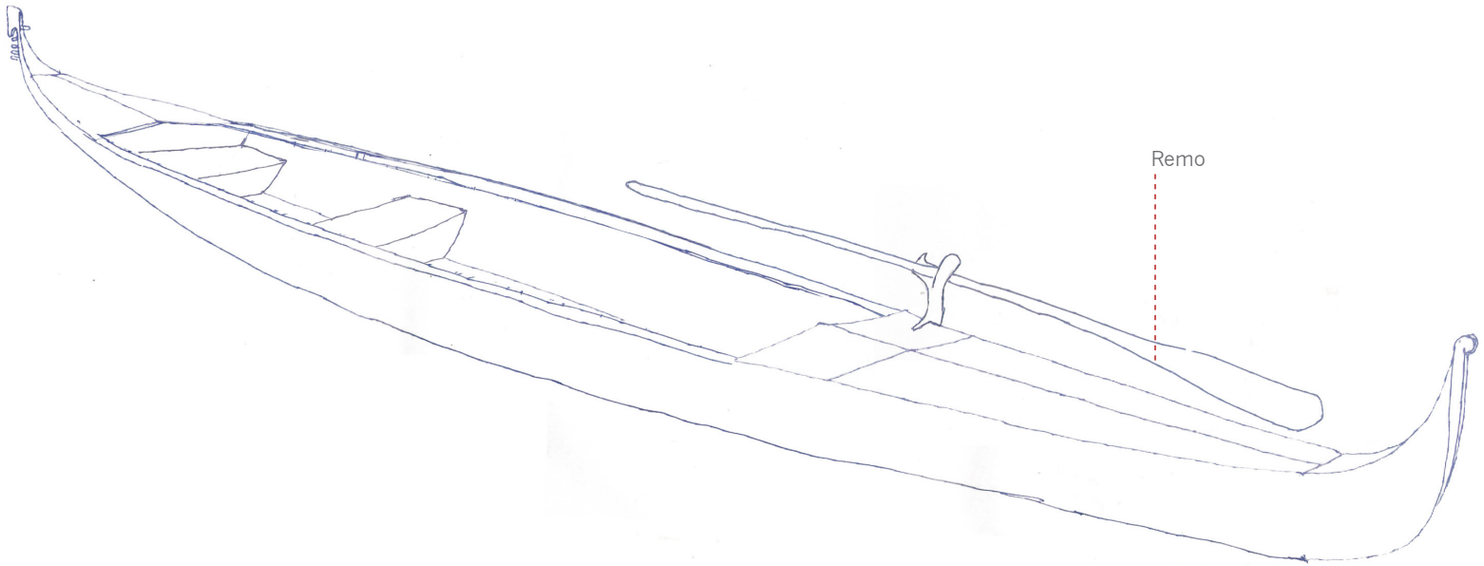
Por fin, para ofrecer una mayor comodidad al gondolero, se prepara una plataforma en la popa, llamada “soralai”, formado por un “puntapiedi” “reggispinta”, utilizables en dos posibilidades de uno o dos remos. Hasta los últimos años del siglo XIX, el casco no estaba pintado, pero cubierto de alquitrán por el “Calafati”. Luego, los aceites y pinturas comenzaron a ser utilizados y manipulados inteligentemente.
Si bien la estructura principal de la góndola se ejecuta en el Squero por los squeraroli y los carpinteros, otras partes más o menos importantes del bote son realizadas por otros artesanos en otros talleres o laboratorios.





Para construir los remos y el “forcole” se requiere gran habilidad. Para esta faena se requieren especialistas llamados “Remeri”. Los remos deben ser de madera de haya.

El “forcole” puede estar hasta en cuatro puntos en una góndola, pero el que tiene la mayor importancia para la propulsión es el de popa. Se hace en una sola pieza de madera de nogal, como un brazo doblado como un codo, casi como una esquina superior derecha, se eleva a presentar el tenedor de apoyo para el remo, 40 cm. desde el lado de la góndola. Con su forma especial, permite variar de muchas maneras la posición del remo.



11 mts Eslora
1,5 mts Manga
0,5 mts Puntal
600kg Peso
24 mm entre popa y proa Asimetría
280 de madera y 2 metálicas Piezas
roble, abeto, olmo, cerezo, alerce, nogal, tilo y caoba. con maduración de un año Maderas
cercanas a las 500 horas de trabajo Tiempo de construcción