

Una mirada íntima al símbolo de Venecia

Góndolas: Hadas del agua

Llamada por algunos “la embarcación más bella del mundo”, la góndola es mucho más que una barca: es una obra de arte en movimiento y el símbolo de una ciudad ligada desde su nacimiento al agua. Está presente en las canciones de los gondoleros, en el fragor de las regatas y en el eco de las antiguas tradiciones que se siguen celebrando en la laguna; y como las ondinas, las hadas de las olas de las antiguas leyendas, unen a la gente con las aguas sobre las que viven.

UN REPORTAJE DE ABEL DE' MEDICI



Góndolas amarradas enfrente de la Plaza San Marco, a punto para empezar el turno matutino.

La cuna de las góndolas



El squero de San Trovaso, en el barrio de Dorsoduro, es el más antiguo de Venecia.

“Esto es un monumento”, declara orgulloso Lorenzo della Toffola, titular del *squero* de San Trovaso; y no es para menos. El *squero* es el astillero veneciano especializado en la construcción artesanal de góndolas; hoy en día sólo quedan dos de estos en Venecia y el de San Trovaso, fundado alrededor del año 1600, es con diferencia el más antiguo.

Hasta principios del siglo XX había un gran número de *squeri* en Venecia, muchos de los cuales desaparecieron a causa de las reformas urbanísticas durante el ventenio fascista. El resto fueron cerrando paulatinamente o adoptaron las nuevas técnicas y materiales que permitían abaratar los costes, hasta que sólo quedaron dos que siguen construyendo góndolas artesanalmente: el de San Trovaso, propiedad del Ayuntamiento de Venecia; y el de la familia Tramontin, que data de finales del siglo XIX. Son los últimos depositarios de la tradición de una ciudad que nació y prosperó sobre la navegación.

El nombre *squero* (plural *squeri*) puede derivar de la *squara*, instrumento usado por los maestros carpinteros; o bien del griego *eschárion* (astillero).

Las nuevas góndolas son comisionadas normalmente por los propios gondoleros o, a veces, por las cooperativas en las que trabajan, ya que son caras y, sobre todo en los primeros años de ejercer el oficio, no todos pueden permitirse su propia barca. El coste completo de una góndola suele subir a unos 40.000 euros, de los cuales aproximadamente la mitad corresponden al armazón y el resto a los accesorios.

Generalmente un gondolero, cuando se inicia en el oficio, empieza con una embarcación de segunda mano o, si es hijo de otro gondolero, hereda una de familia. Bien cuidada, una barca en buen estado le podría durar toda su vida profesional: el mantenimiento de las góndolas debe ser constante (dos o tres veces al año de forma ordinaria y cada dos años para repintarlas) y constituye una de las tareas principales del *squero*, más incluso que la construcción de las nuevas. Sin embargo, más adelante seguramente querrá comisionar la suya propia, ya que a pesar del mantenimiento acaba perdiendo maniobrabilidad o simplemente se ve demasiado vieja para llevar pasajeros. Las góndolas que se retiran del servicio se destinan a tareas rutinarias como las prácticas de los aspirantes a gondolero o el *traghetto* (los cruces en barca entre ambas orillas del Canal Grande) o, en ocasiones, son compradas por particulares.

Despedirse de su antigua góndola es un momento difícil en la vida del gondolero ya que estas, más que herramientas de trabajo, son sus compañeras. En muchos casos es la góndola que heredaron de su familia, sobre la que crecieron al empezar a navegar, con la que aprendieron a remar y a ser gondoleros, y que les acompañó al principio de su carrera. Seguramente por eso la tristeza de la despedida intenta diluirse con la ceremonia de bautizo de la nueva góndola, con la que se da la bienvenida oficial a su nueva compañera. Terminados los típicos *cicchetti* (aperitivos venecianos, que los locales insistentemente aclaran que “no son tapas”) y el igualmente típico cóctel *spritz*, la góndola se desliza por la rampa del *squero* para su primera navegación: una nueva hada del agua ha llegado a la laguna.

¿Cómo se construye una góndola?

La construcción de una góndola es un proceso en el que varios artesanos y el futuro propietario trabajan mano a mano, ya que cada una es diferente y se construye según las preferencias del gondolero, que participa activamente en el diseño y elaboración de la misma.

1



Repintando una góndola en el squero.

En el *squero* se empieza por construir el armazón: para ello se emplean ocho tipos distintos de madera que aportan a la góndola elasticidad y resistencia al desgaste frente al agua de la laguna, a la vez que ligereza para maniobrarla con facilidad.

2

Una vez terminado, el armazón se impermeabiliza con pez, se le añaden los elementos exteriores en madera y finalmente se pinta. La última fase de construcción consiste en la colocación de los hierros (uno a proa, uno a popa y uno en la quilla) que protegen la barca de los golpes. El hierro de proa o *dolphin*, además de servir como contrapeso (ya que el gondolero rema desde popa), tiene un significado preciso:

- Los seis dientes delanteros representan los *sestieri* (barrios) de la isla de Venecia.
- El diente trasero representa la vecina isla de Giudecca.
- El arco sobre el diente delantero superior representa el puente de Rialto.
- La parte superior del hierro representa el gorro del *doge*, el máximo dirigente de la República Veneciana.
- La parte inferior, que se junta con el hierro de quilla, representa la forma del Canal Grande.



El característico “dolphin”.

3



Los accesorios de la góndola.

Una vez construida la góndola, falta todavía incorporar dos elementos fundamentales: el *parecio* (1) y la *forcola* (2). El *parecio* es el espacio para los pasajeros y consta principalmente de un diván para dos personas (ya que tradicionalmente la góndola era una barca privada de pocas plazas) y taburetes para el resto de pasajeros. La *forcola* es el escámo sobre el que reposa y pivota el remo, hecho por un artesano especializado llamado *remar*, de los que sólo quedan unos pocos en Venecia; su forma está pensada especialmente para remar con una sola mano, reduciendo el esfuerzo necesario y mejorando la maniobrabilidad de la góndola. Por último, el gondolero añade los elementos decorativos (3), bien encargándolos a artesanos especializados o, a veces, participando él mismo.

Ad astra per aspera

*“Piccola fata bruna
sulla laguna di stelle d’or
spunta di già la luna
e il tuo balcone non s’apre ancor”*

*“Pequeña hada morena
sobre la laguna de estrellas doradas
la luna ya se asoma
y tu terraza sigue cerrada”*

(La gondoliera, canción popular veneciana)



Los canales a veces pueden estar muy concurridos.

Entre las paredes de los estrechos canales (*rio* en veneciano, ya que *canal* se usa sólo para los más anchos) vibra el canto de los gondoleros, que guían su embarcación con movimientos firmes pero elegantes a través del angosto laberinto acuático, siendo uno con su compañera. Esta habilidad, que parecen ejercer de forma tan natural, es el resultado de muchos años de aprendizaje y de un proceso de selección muy competitivo.

En Venecia hay unas 430 personas (entre las cuales una sola mujer, Giorgia Boscolo, que en 2010 se convirtió en la primera gondolera en la historia de la ciudad) que disponen de las licencias oficiales emitidas por el Ente Gondola, el organismo público que regula la actividad y lleva a cabo los exámenes. Estas son las licencias máspreciadas ya que permiten ejercer la profesión sin restricciones, aunque sin ellas aún es posible (aunque no habitual) trabajar de forma privada para particulares. La gran mayoría de gondoleros trabaja en cooperativas que distribuyen las zonas de la ciudad y las franjas horarias entre sus integrantes; así como los salarios, en función del tipo de tour que realizan (con o sin serenata, duración y otras variables).

El motivo principal de que estas licencias estén tan codiciadas es que muchas son heredadas: Un gondolero que se retire puede transferir su licencia a un sucesor de su elección, siempre que éste cumpla los requisitos establecidos por el Ente Gondola y supere los exámenes correspondientes. Eso significa que muchas de ellas pasan de padres a hijos, y que por lo tanto quedan pocas libres para ser asignadas en concurso público entre los candidatos. Los supuestos tratos de favor hacia los gondoleros “de familia” están periódicamente en el centro de la polémica, en un mundo pequeño y competitivo en el que cuesta mucho hacerse un lugar.

Los gondoleros suelen estar asignados a una parada y un horario concreto; por lo que se forman pequeñas familias entre compañeros. Con un trabajo de gran esfuerzo físico y largos ratos de espera, también hay espacio para dedicar al arte italiano de disfrutar de las alegrías y placeres de la vida cotidiana.



Una pausa en el trabajo: Mens sana in corpore sano.

Incluso antes de soñar con tener una licencia, al aspirante a gondolero le espera un arduo camino. Muchos empiezan a familiarizarse con las góndolas en la adolescencia, ocupándose de la limpieza y el mantenimiento rutinario de las barcas, amarrándolas y tapándolas al final del día y poniéndolas a punto por la mañana.

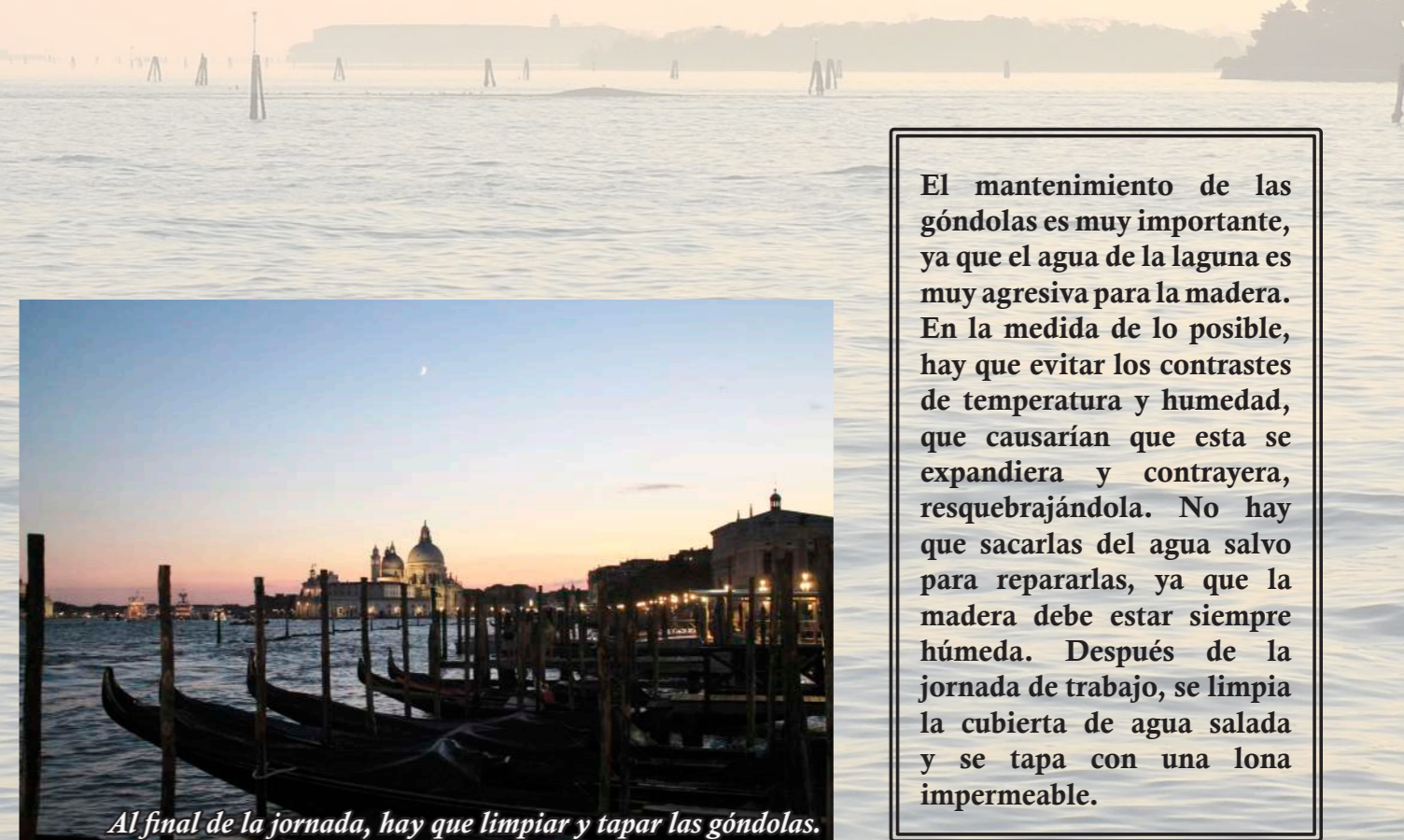
Si aspiran a convertirse en gondoleros, alcanzada la mayoría de edad pueden inscribirse en una de las varias escuelas especializadas, en los que aparte de la técnica del remo deben seguir cursos de historia y arte de Venecia y de al menos una lengua extranjera. Al terminar, deben superar un examen público tras el cual son reconocidos, a efectos legales, como gondoleros y están listos para el último tramo de su formación.

Este consiste en un periodo de práctica a cargo de un gondolero profesional, generalmente de entre 6 y 12 meses, al que sigue su prueba final, un examen práctico en el que será evaluado por cinco gondoleros. Sólo después de este arduo camino podrá aspirar a obtener una de las codiciadas licencias.

Para los nuevos gondoleros, este es solamente el inicio de su carrera. En sus primeros años, la mayoría empiezan en el *traghetto*, estaciones de góndolas que por un módico precio (0,70 € para residentes y 2 € para visitantes) conectan ambas orillas del Canal Grande, para suplir la escasez de puentes y facilitar los desplazamientos rápidos entre la mitad suroeste de la ciudad y la noreste. Este trabajo sirve para que los gondoleros recién licenciados adquieran práctica en el manejo de la barca con varias personas a bordo, antes de poder maniobrar por los angostos canales interiores.

Cuando ha adquirido práctica suficiente, el gondolero puede ejercer como tal a todos los efectos o bien trabajar como sustituto. Los sustitutos son personas de confianza de un gondolero con licencia, que llevan a cabo el trabajo en su nombre cuando éste no puede por enfermedad u otro motivo. Estos pueden ser otros gondoleros que no disponen de barca propia (y que, al final del periodo de sustitución, pagan al propietario un porcentaje de los beneficios en concepto de alquiler de la góndola) o los propios hijos del titular durante su periodo de aprendizaje.

Ad astra per aspera, “hacia las estrellas a través de la dificultad”, es una frase a menudo usada en la heráldica y bien podría ser el lema de vida para todo aspirante a gondolero. Como entona la canción tradicional que reverbera por los canales, sobre la laguna de estrellas doradas bailan las hadas morenas con sus oscuras y elegantes siluetas: las góndolas, hadas del agua, espíritus inmortales de una ciudad eterna; las antiguas ondinas que, como en la mitología, ofrecen a sus compañeros la unión plena con el lugar al que pertenecen... si estos les entregan a cambio su completa devoción.



Al final de la jornada, hay que limpiar y tapar las góndolas.

El mantenimiento de las góndolas es muy importante, ya que el agua de la laguna es muy agresiva para la madera. En la medida de lo posible, hay que evitar los contrastes de temperatura y humedad, que causarían que esta se expandiera y contrayera, resquebrajándola. No hay que sacarlas del agua salvo para repararlas, ya que la madera debe estar siempre húmeda. Después de la jornada de trabajo, se limpia la cubierta de agua salada y se tapa con una lona impermeable.



El día de la regata

Es el primer fin de semana de setiembre y Venecia bulle de entusiasmo: ¡Ha llegado el día de la Regata Histórica!, la más importante de cuantas se celebran en la ciudad junto con la Regata de las Antiguas Repúblicas Marineras (en la que participan también sus antiguas rivales Amalfi, Génova y Pisa); y para los practicantes del remo al estilo veneciano, este puede ser su día de gloria.

Dentro del mundo de la góndola, el remo deportivo es una faceta muy popular pero relativamente desconocida para los visitantes, si no es que coinciden con un día de regata. Hay diversos clubes de remo en Venecia, que toman parte en las grandes festividades de la ciudad: las desfiladas en el Carnaval, las diversas regatas que se organizan durante el año, y dos celebraciones típicas venecianas: el *Sposalizio del Mare* (Esponsales del Mar), una antigua tradición que conmemora los tiempos en que la Serenísima dominaba el Mediterráneo, simbolizada por un anillo que se lanza a las aguas (tomando, de forma simbólica, al mar como esposo); y el *Redentore*, una alegre festividad con fuegos de artificio y la construcción de un largo puente de barcas sobre la laguna, que celebra el final de la gran epidemia de peste que en dos años (1575-1577) se llevó a un tercio de la población de Venecia.

Para las regatas se usan remos deportivos, generalmente más cortos y de pala más ancha que los de los gondoleros, para impulsar mejor las barcas; y diversos tipos de embarcación, que varían en función del número de integrantes de los equipos. La más popular es una variante de la góndola llamada gondolino, más larga y estrecha para optimizar la velocidad, y que es maniobrada en equipos de dos regatistas: uno a proa, que impulsa la embarcación y es preferiblemente el más fuerte de los dos; y otro a popa, que hace de timonel y suele ser el más experimentado, pues debe decidir cómo dirigir la embarcación en función del viento, la corriente y los movimientos de los competidores.

La ciudad que fue la esposa del mar continúa celebrando su pasado marinero y renovando, a través de sus tradiciones, su antiguo vínculo. Los *vaporetti*, las lanchas a motor y las grandes moles de las naves de crucero (que los venecianos luchan desde hace años para sacar de su laguna) dominan hoy las aguas de San Marco; pero entre ellas siguen navegando, con su balanceo tranquilo y las hábiles manos que las guían, las embarcaciones que la hicieron famosa.



En la última década se ha introducido un nuevo tipo de vaporetto que genera menos oleaje y residuos.



Las olas generadas por las naves de gran tamaño erosionan el terreno pantanoso sobre el que se asienta Venecia y los cimientos de los edificios.

Desde el siglo pasado, las embarcaciones a motor (lanchas particulares, taxis acuáticos y *vaporetti* - los barcos para el transporte público) se han ido adueñando de la laguna. Gondoleros y remadores deportivos se quejan a menudo de la falta de cuidado de algunos al circular demasiado rápido y demasiado cerca de las embarcaciones a remo.

Las olas que generan también son un peligro para los cimientos de Venecia, construida sobre terreno pantanoso; y las aguas sufren la contaminación por los carburantes, sobre los que se intenta aplicar regulaciones más estrictas. Los grandes cruceros, en particular, son desde hace décadas motivo de lucha entre la industria, las instituciones y los comités ciudadanos: estos últimos reclaman que se les prohíba completamente la entrada a la laguna por el peligro que suponen para el ecosistema y los cimientos de los edificios.

Fuentes y bibliografía

Páginas de referencia

[Gondola Venezia](#)

[Il gondoliere a Venezia](#)

[La storia della gondola](#)

[Squero di San Trovaso](#)

[Squero Tramontin](#)

Artículos

EFE (14/08/2010). [Giorgia Boscolo, la primera mujer gondolera de la historia](#). ABC

Giuffrida, Angela (29/06/2017). [Patriarchy on the canal: why is there only one female gondolier in Venice?](#) The Guardian

Audiovisuales

Scharnagl, Sabine. (2017) *Góndola - Una historia veneciana*. País: Alemania

Bossi, Beatrice (06/06/2018). [Venezia, le polemiche sul bando per i nuovi gondolieri](#). TG2000. País: Italia

Otros

[Regolamento comunale per il servizio pubblico di gondola \(PDF, 143 KB\)](#)

Todas las fotografías usadas en este reportaje son de elaboración propia.

El autor desea expresar su agradecimiento al personal del [Squero di San Trovaso](#) y a los administradores de la página [Venice Gondola](#) por su ayuda a la hora de elaborar este reportaje; así como su apoyo a un modelo de turismo que respete la fragilidad medioambiental y urbanística de Venecia y la Laguna Véneta.

