



**MERCADERES, CORTESANAS Y GONDOLEROS:
ESTEREOTIPOS VENECIANOS EN LOS LIBROS DE VIAJES**

ROCÍO PEÑALTA CATALÁN

UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID

Venecia ha sido uno de los destinos preferidos por los viajeros en todas las épocas: desde los peregrinos medievales, que llegaban a la Serenísima para embarcar desde allí rumbo a Tierra Santa, hasta los viajeros del *Grand Tour*, que consideraban Venecia una de las paradas imprescindibles de su periplo por Italia. Aún hoy la ciudad ejerce una fuerte atracción sobre los viajeros, y el número de turistas que cada año la visitan es buena muestra de ello. Muchos de los viajeros que han visitado la ciudad han dejado por escrito sus opiniones y experiencias en diarios, guías y libros de viajes. Además de descripciones y comentarios sobre el paisaje urbano, las tradiciones o las festividades, en los relatos de estos viajeros podemos encontrar algunos aspectos relacionados con los habitantes de la ciudad de los canales, a los que se suele caracterizar en función de una serie de estereotipos que se han aplicado a los venecianos a lo largo de los siglos: excelentes navegantes y comerciantes –como Marco Polo–, aventureros y galanes –como Casanova–, amantes del lujo y las fiestas, etc. Muchos de los testimonios, especialmente a partir del siglo XVII, prestan atención a una figura concreta, la del gondolero, a la que nos referiremos más adelante.

El objetivo de este trabajo es poner de manifiesto cómo, a pesar de la evolución del punto de vista de los viajeros a lo largo del tiempo, muchos de estos elementos tópicos que podían encontrarse en los textos medievales y en las guías del *Grand Tour* siguen presentes en las descripciones de viajeros posteriores, llegando incluso a la

actualidad. Para ello, vamos a analizar un pequeño número de personajes en un corpus limitado, puesto que el espacio de que disponemos también lo es, y aunque los libros de viajes que mencionamos tratan temas numerosos y variados, sólo haremos referencia a los pasajes referidos a los habitantes de la Serenísima que ahora nos interesan. La muestra seleccionada, aunque pequeña, pretende ser variada, abarcando libros de viajes escritos entre el siglo XV y el siglo XX, y por viajeros procedentes de diversas naciones y culturas: españoles, franceses, alemanes, británicos y estadounidenses.

Venecia fue fundada en los primeros años del siglo V (421 d.C.), en la laguna que forman las desembocaduras de los ríos Brenta, Baquiglione y Sile en la costa noroeste del Adriático. Hacia el año 400 de nuestra era, los pobladores de la tierra firme del Véneto llevaban una vida próspera y apacible en una cadena de espléndidas ciudades del Imperio Romano como Padua, Altinum, Concordia y Aquilea. En esa época, los habitantes de esta región apenas acudían a la laguna para proveerse de sal y pescado fresco. Pero a lo largo de los siglos V y VI, en sucesivas oleadas, llegaron los bárbaros procedentes del norte de Europa arrasando todo a su paso (Norwich, 2009: 4-5; Diehl, 1961: 17-18; Morris, 2008: 23-24). Ante las primeras invasiones, los habitantes de la región abandonaron las ciudades, huyendo del pillaje y los incendios, y buscaron refugio en la laguna, un paraje inaccesible a donde los enemigos no podían perseguirles. Con el paso de cada oleada de bárbaros, la mayoría de los huidos regresaban a sus casas y trataban de reconstruir sus ciudades y de reanudar la vida en el continente. Sin embargo, pronto comprendieron que no podían seguir así. Toda seguridad había muerto en esa parte de Italia, y cuando llegaron los lombardos, sembrando a su paso el pánico, aumentado por terroríficas profecías, de nuevo los habitantes de las ciudades se refugiaron en las lagunas y desde entonces ya no salieron de ellas (Diehl, 1961: 17). Los obispos trasladaron las reliquias de sus iglesias a los nuevos asentamientos, las familias poderosas se reunieron en torno al jefe político de la laguna, y poco a poco se fue consolidando la que llegaría a ser una poderosa república. Dada su situación geográfica, los venecianos comprendieron que su principal fuente de riqueza estaba en el mar, y gracias al comercio marítimo y al poder de su flota, levantaron un imperio que convertiría a la Serenísima República en la reina del Adriático.

Es en el siglo XV cuando la República alcanza su mayor esplendor y de esta época datan los primeros testimonios a los que haremos referencia. Con el paso de los

siglos, Venecia pierde su imperio colonial, se encierra en sí misma y se dedica a los placeres y las fiestas, llegando a ser célebre por sus cafés, sus casinos, sus cortesanas y, por supuesto, su famoso Carnaval, que en el siglo XVIII se prolongaba durante seis meses al año. En 1706 Napoleón llega a Italia, y el Véneto se convierte en el escenario de la lucha entre franceses y austríacos. En la Europa de la Revolución, la vieja constitución de Venecia era un anacronismo, y Napoleón no tuvo escrúpulos en despojar a la República de sus posesiones, cediendo a Austria la tierra firme, Istria y Dalmacia. En 1798 las tropas austriacas entraron en Venecia (Morris, 2008: 149; Zorzi, 2010); y medio siglo más tarde se construyó el puente que une Venecia con el continente y que es el símbolo definitivo de su pérdida de libertad. En la actualidad, a través del puente, llegan unos cien trenes al día cargados de turistas, además de numerosos autobuses y vehículos particulares. Para muchos, la actual Venecia no es más que un parque temático, una atracción para turistas (Tantucci, 2011). Pero lo cierto es que Venecia sigue atrayendo a miles de viajeros y continúa inspirando abundante literatura.

Desde sus orígenes, la historia de Venecia ha estado estrechamente ligada al mar: el Adriático y el Mediterráneo oriental eran su ámbito de expansión natural, y un rasgo que caracteriza sin duda a los venecianos es el de ser excelentes navegantes. No en vano, gracias al poder de su flota, tanto mercante como guerrera, Venecia disfrutó de muchos privilegios en el comercio marítimo con Asia durante siglos. Una de las claves de la superioridad naval de Venecia es el desarrollo de la técnica de construcción de embarcaciones. A principios del siglo XII, bajo el mandato del dux Ordelafo Faliero se creó un astillero¹, el *Arsenale*, donde, con una ciencia en continuo progreso e introduciendo las innovaciones necesarias, se construyeron buques de los tipos más variados, desde los barcos de guerra –como las galeras, las trirremes y las cuadrirremes– hasta barcos de comercio. La República prestaba todo su interés a la Marina, e incluso vigilaba muy atentamente las construcciones privadas. Todo barco construido en territorio veneciano debía tener ciertas dimensiones y características prescritas; esta

¹ Hasta entonces, los constructores venecianos de barcos se hallaban diseminados por toda la laguna, y muchos de ellos trabajaban al frente de pequeños negocios propios (cfr. Norwich, 2009: 102-103).

unidad permitía, en caso de conflicto, transformar en buques de guerra las embarcaciones de comercio y constituir escuadras numerosas y perfectamente homogéneas (Diehl, 1961: 35; Mueller, 2003: 111-112; Panzeri, 2009: 56).

El Arsenal es uno de los lugares preferidos por los viajeros, que quedan impresionados al contemplar el rápido y eficaz proceso de construcción de una galera. Pero Tafur, un hidalgo español que llega a Venecia en 1436, escribe en su libro *Andanças e viajes*: “Aquí está una ataraçana, la mejor que ay en el mundo nin de más artellería é cosas nesçesarias al mareaje” (Tafur, 1982: 214); enseguida explica el funcionamiento de esta atarazana y cómo, ante sus ojos, los trabajadores del Arsenal montan una galera que sale del canal “armada de punta á barra” e incluso con la tripulación a bordo.

[...] é de la guisa désta salieron diez galeas armadas desde ora de terçia fasta ora de nona, é yo non sé en qué manera pudiese loar el fecho que yo aquí vi, así en la casa é edifiçio della, como en las gentes que dentro están labrando en ella; yo non vi nin creo que ay mejor cosa en el mundo, é non dubdaría yo, si éstos quisiesen fazer su poder, que los enemigos de la fé, que de la parte de allá están, non tuviesen cosa en la mar, nin ménos en la ribera, nin osasen navegar por ella contra el grant poder que éstos tienen. (Tafur, 1982: 215)

El poder y la habilidad de los venecianos en todo lo referente a la construcción de barcos y la navegación es tal que, en su opinión, ningún enemigo se atrevería a enfrentarse a Venecia en el mar.

Tres siglos después, en 1786, el escritor alemán Johann Wolfgang Goethe visita el *Arsenale*. Su impresión es bien distinta a la de Pero Tafur, el tiempo de esplendor de la Serenísima ha pasado. Los eficaces trabajadores del astillero le parecen “una vieja familia que sobrevive”, y las glorias y el esplendor de la marina de Venecia pertenecen al pasado. Así describe su visita en su *Viaje a Italia*:

Hoy por la mañana he acudido al astillero, una visita siempre de gran interés para mí, porque todavía no conozco a ningún hombre de mar [...]. Desde luego aquí todo produce la impresión de una vieja familia que sobrevive, pero cuya época de esplendor pertenece al pasado. (Goethe, 2009: 88)

Pero no sólo se refieren los testimonios a la construcción de galeras y a la navegación en alta mar. Por su ubicación en la laguna, todo el transporte y los desplazamientos en el interior de la ciudad se realizan en diferentes embarcaciones. Y esta es una peculiaridad que no deja de asombrar a los viajeros de todas las épocas.

El caballero Pero Tafur compara las barcas de los venecianos con los caballos de los castellanos: en Venecia, un noble debe tener una embarcación elegante y un paje que reme, del mismo modo que en Castilla cada hombre dispone de un caballo para desplazarse.

[...] é cada uno, como al modo de Castilla tiene bestia en que cavalgue, ansí allí tiene barco é paje que lo reme é gelo guarde, é tan apunto, quanto acá se presçian de gentil bestia é de gentil paje bien guarnecido, é el barco ansí mesmo bien entoldado con su estrado puesto é sus sillas. (Tafur, 1982: 204-205)

También Philippe de Commynes, embajador del rey Charles VIII de Francia, que visita Venecia en 1494, explica en sus *Memorias* que los venecianos no disponen de otro medio para desplazarse por la ciudad que las pequeñas barcas que navegan por los canales.

Je fus extrêmement frappé par la situation de cette cité, par le si grand nombre de clochers et de monastères, et par un si grand ensemble de maisons, tout dans l'eau ; et la population n'avait pas d'autre moyen pour se déplacer que ces barques, dont je crois qu'on en comptera trente mille ; mais elles sont très petites. (Commynes, 2004: 574)

Aunque estos viajeros del siglo XV ya comentaban que el principal medio de transporte era la embarcación –Philippe de Commynes habla de algo parecido a una chalana o embarcación de fondo plano: “[...] ils m’installèrent dans d’autres bateaux, qu’ils appellent plats et qui sont beaucoup plus grands que les autres” (Commynes, 2004: 575)–, la góndola como tal no surgirá hasta unos años más tarde (una de las primeras representaciones pictóricas es del 1500, el *Miracolo della Croce caduta nel canale di San Lorenzo* de Gentile Bellini), aunque con dimensiones distintas a las actuales². Por eso, estos primeros viajeros medievales no se refieren a un personaje que más adelante será recurrente en todas las guías y libros de viaje sobre la ciudad: el gondolero.

Michel de Montaigne, que visita Venecia en noviembre de 1580, ya se refiere a la góndola en su *Journal de voyage en Italie*, aunque no hace mención al carácter del gondolero, sólo nos indica el precio del alquiler de la embarcación: “Il louoit pour son

² Entre 1600 y 1700, la góndola irá adquiriendo el aspecto que tiene hoy en día. En 1609 una ley suntuaria del Senado ordena que todas las góndolas, excepto las de los embajadores, sean pintadas de negro. Hasta los primeros años del siglo XX la góndola conserva el *fèlze*, la cabina cubierta en la que viaja el pasajero (Diehl 1961: *passim*; Martín, 2000: 68-69; Morris, 2008: 164-166).

service une gondole pour jour et nuit, à deux livres, qui sont environ dix-sept solds, sans faire nulle despense au barquerol” (Montaigne, 1962: 1184).

En *A New Voyage to Italy*, una de las más exitosas guías para viajeros del *Grand Tour*, publicada en 1691 (De Seta, 1699: 114), Maximilien Misson ya dedica un largo pasaje al gondolero. Además de describir detalladamente la góndola, explicar la técnica de navegación y recomendar a los viajeros que alquilen una góndola durante su estancia en Venecia, al referirse a las fiestas del Carnaval y la Ascensión señala que estas son las épocas preferidas por los gondoleros, no sólo por los beneficios que obtienen de su trabajo, sino porque son épocas de intrigas, y a los gondoleros les encanta participar en ellas.

All these are admirable Times for the *Gondoliers*; not only because of the Profit it brings them by their *Gondola's*, but because it is a time of Intrigues; and a *Gondolier* will undertake any thing. They are acquainted with all the Turns and Windings; they pretend to know the critical Minutes, and the private Stairs, and to hold Correspondence with the Waiting-Women: They furnish Ladders of Cords on occasion; they promise in your Ear, to bring you to places esteemed otherwise inaccessible; In a word, they are for all Uses, and in case of Necessity would perform the Trade of *Bravo's*. Their great business is Pimping: They offer, without asking, to deposite a Summ of Money, and lose it, if their Wares prove unfound. (Misson, 1699: I, 204-205)

Los gondoleros conocen perfectamente cada recoveco de la ciudad y sus canales, y se ofrecen como intermediarios entre un hombre y una mujer, para entregar correspondencia amorosa a las doncellas o para facilitar a sus clientes el acceso a las habitaciones privadas de las damas. Charles de Brosses, presidente del parlamento de Dijon, visita Venecia en 1739. En una de sus *Lettres familières sur l'Italie* escribe acerca de los gondoleros y de todo lo que puede suceder en el interior de una góndola. A cubierto, dentro de la cabina, el pasajero puede leer, escribir, conversar, acariciar a su amante, comer, beber, mientras pasea por la ciudad a bordo de la embarcación. Y todo sin ser visto ni tan siquiera por los gondoleros que conducen la embarcación, y que, en su opinión, son hombres discretos y de confianza.

Tout le bateau est peint en noir et verni, la caisse doublée de velours noir en dedans et de drap noir en dehors, [...] de sorte qu'il ne faut pas songer à deviner qui peut être dans une gondole fermée. On est là comme dans sa chambre, à lire, écrire, converser, caresser sa maîtresse, manger, boire, etc., toujours faisant des visites par la ville. Deux hommes, d'une fidélité à toute épreuve, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière, vous conduisent sans vous voir, si vous ne voulez. (De Brosses, 1931: 170-171)

El escritor alemán Johann W. Goethe comenta una cuestión que no se ha mencionado hasta ahora: el famoso canto de los gondoleros.

Había pedido a los gondoleros que esta noche interpretaran para mí su famoso canto, aquel que Tasso y Ariosto cantan con sus propias melodías. Desde luego hay que solicitarlo por anticipado porque no es algo habitual, más bien pertenece a tradiciones del pasado ya casi extinguidas. A la luz de la luna, subí a una góndola, un cantor delante y otro detrás, y entonces empezaron a entonar, alternativamente, un verso cada uno. [...] No voy a intentar averiguar la tradición de la que ha nacido esta melodía, me basta con comprobar que es muy adecuada para una persona ociosa, que aplica esta música a poesías que conoce de memoria. [...] El canto puede durar una noche entera, puesto que les entretiene sin cansarles. Cuanta mayor es la distancia entre ellos, más agradable resulta la canción, y la mejor situación es entre ambos cantores. [...] Cuando se oye una de estas voces en la lejanía produce un efecto extrañísimo, como una queja carente de tristeza; hay en ello algo increíblemente conmovedor, que hace llorar. (Goethe, 2009: 93-94)

La romántica y melancólica descripción de Goethe contrasta con la opinión del escritor estadounidense Mark Twain, que visita Venecia en 1867 como parte de un viaje más amplio por Europa y Oriente Próximo, y cuyas impresiones quedan plasmadas en una serie de crónicas periodísticas que luego recopilará en el volumen *The Innocents Abroad or The New Pilgrims' Progress*. Para Twain, la góndola es un féretro flotante y el gondolero, un bribón en mangas de camisa.

Llegamos a Venecia a las ocho de la tarde, y entramos en un féretro perteneciente al “Gran Hotel de Europa”. En todo caso, se parecía más a un féretro que a alguna otra cosa, si bien, hablando en metáfora, se trataba de una góndola. ¿Y aquello era la famosa góndola veneciana? ¿La embarcación en la cual los principescos caballeros de antaño recorrían los canales a la luz de la luna y bebían la elocuencia del amor en los dulces ojos de las beldades patricias, mientras el alegre gondolero vestido de seda rasgueaba la guitarra y cantaba como sólo los gondoleros saben cantar? ¿Aquella la noble góndola y su suntuoso gondolero? Una negra y basta barca con un negro ataúd en el centro y un bribón descalzo, en mangas de camisa, con muchas partes de su atavío al descubierto que hubieran debido permanecer ocultas a la curiosidad del público. (Twain, 1993: 130)

Y eso por no hablar del canto del gondolero. Desde luego, Twain no parece tan conmovido como Goethe por la melodiosa voz del barquero:

Al presente, al volver una esquina y hundirnos en un foso sombrío entre dos altas hileras de casas, el alegre gondolero se echó a cantar, fiel a las tradiciones de su estirpe. Lo soporté un rato, luego le dije:

—Oiga Rodrigo González Miguel Ángel, yo soy un peregrino, un extranjero, pero no por esto me dejo herir en mis sentimientos. Si continúa cantando, uno de los dos tendrá que tirarse al agua. Ya me basta con que mis sueños románticos sobre Venecia hayan fallado, en lo referente a la góndola y al gondolero. Este sistema de distracción no debe continuar. Acepto el féretro, usted puede seguir remando cuanto quiera, pero le juro solemnemente que no le permitiré continuar con su canción. (Twain, 1993: 130)

A pesar de la ironía que muestra en sus descripciones, hay que señalar que, con el paso de los días, Mark Twain comienza a apreciar las bellezas de la Serenísima y, finalmente, hace un elogio de los gondoleros, de su habilidad para navegar por canales estrechos, de su ágil y esbelta figura, de su actitud majestuosa: “Cuando su erguida

figura se recorta sobre la alta popa, contra el cielo de la tarde, constituye una escena completamente nueva para los ojos de un extranjero” (Twain, 1993: 137).

Aún en el siglo XX, el paseo en góndola sigue siendo el medio más apropiado para conocer Venecia. Josep Pla en sus *Cartas de Italia*, escritas a raíz del recorrido que realiza por Italia en 1954, pero en las que se mezclan recuerdos de anteriores visitas al país durante las primeras décadas del siglo, escribe: “Es un hecho, en todo caso, que hoy por hoy no se ha inventado nada como la góndola para ver Venecia” (Pla, 2011: 200). En esta misma época, Jan Morris describe a los gondoleros como “la imagen misma de Venecia” y habla de ellos desde el punto de vista del turista, pero también como alguien que conoce bien su carácter, después de haber pasado largas temporadas en Venecia en varias ocasiones, entre el final de la Segunda Guerra Mundial y los años ochenta.

[...] Y entre todos ellos, la imagen misma de Venecia, descendiente directa de Carpaccio, se mueve el gondolero. No es un personaje apreciado entre los turistas porque cobra precios altos y sus modales a veces resultan autoritarios; ciertamente, suelen ser comunistas, poco respetuosos con las personas y, con frecuencia y sin el menor escrúpulo, vuelcan información inexacta sobre el extranjero inocente e incluso le inducen injustamente a no tener en cuenta la tarifa (“¡Ah, es que hoy es la fiesta de San Marcuola, *signor*, y la tradición manda cobrar el doble este día de fiesta!”). Sin embargo, he llegado a apreciarlos y a admirarlos y me siento capaz de perdonar algunos pecadillos a estos hombres que viven de los cuatro meses de temporada turística y sobreviven en invierno haciendo de pescadores o chapuzas por horas. Generalmente, los gondoleros son muy inteligentes, amén de tolerantes y sardónicos y, salvo algunos cascarrabias excepcionales, mayores casi siempre, también tienen sentido del humor. Suelen ser muy guapos, rubios y ágiles –muchos de sus antecesores procedían de la costa eslava de Istria y Dalmacia–, y a veces tienen un aspecto mundanal y culto, como universitarios paseando por el Chervell, oficiales de marina divirtiéndose o, quizá, instructores de esquí modernos. (Morris, 2008: 50-51)

Otro de los tópicos íntimamente relacionado con el dominio marítimo es el que describe a los venecianos como buenos comerciantes. En los primeros años de la República, todos los venecianos tenían el deber de servir y engrandecer el poder de Venecia, y debían traer a la ciudad todo aquello de valioso, único, útil o bello que encontrasen en sus viajes, para mayor gloria de la Serenísima. Como señala Tiziano Scarpa (2008: 11), prácticamente todo lo que se encuentra en Venecia viene de alguna otra parte y ha sido importado o traficado, cuando no robado, desde los materiales de construcción más elementales hasta las columnas de mármol y el oro de los mosaicos. Los mercaderes venecianos eran auténticos aventureros, pues no dudaron en recorrer tierras hasta entonces inexploradas por los hombres occidentales en busca de mercancías con las que comerciar. La República de Venecia dedicó su poderosa flota a abrir rutas comerciales para importar productos de todo el mundo conocido (Mueller,

2003). Desde el siglo XII ningún rival le disputó el Adriático a Venecia y, aunque tuvo que enfrentarse con otras potencias emergentes, como Génova, Pisa o los turcos, para defender sus intereses, puede decirse que la ciudad de San Marcos ostentó el monopolio del comercio marítimo con Oriente hasta finales del siglo XV. Es en esta época cuando los portugueses descubren la ruta marítima del cabo de Buena Esperanza, lo que acarreará graves consecuencias para la prosperidad de Venecia³.

Los mercados y los mercaderes de la Serenísima son admirados y elogiados por los viajeros, y aunque el poder de Venecia fue decayendo con el paso del tiempo, incluso las guías actuales sobre la ciudad siguen describiendo al veneciano como un hábil comerciante.

El viajero Pero Tafur llega a una Venecia rica y poderosa, justo en el momento de mayor apogeo de su comercio marítimo. Así, describe el mercado de Venecia en el que se venden productos procedentes de todo el mundo a muy buen precio.

[...] yo non vi tierra tan abastada nin tan grant mercado de los bevires; é paresçe que la fruta, que nasce en España, que allí está tan fresca é tan de barato, é ansimesmo la que viene de la Suria, ó si quier de la India, porque éstos navegan por el mundo, é trayendo sus mercaderías, siempre traen otras cosas para el bivir de la gente; es gente muy riquíssima, é en las grandes mercaderías, por poco que se gane, se gana mucho, é el que lo compra alo á buen precio. (Tafur, 1982: 209)

Aunque en el siglo XVIII Venecia ha perdido su imperio colonial y ya no es la potencia comercial de antaño, aún se ve animación en el mercado y en las tiendas y el intercambio comercial sigue siendo intenso. Así lo describe Leandro Fernández de Moratín, que visita la ciudad de los canales en los últimos años del siglo, en su *Viaje a Italia*: “[...] hay además multitud de tiendas de comercio; bulle la gente, corre el dinero, los objetos varían a cada instante, se habla de noticias, de negocios, de teatros; y menos de gobierno, de todo es lícito discurrir” (Moratín, 1988: 162).

³ En el mes de diciembre de 1487, Bartolomé Díaz, después de haber bordeado toda la costa de África, alcanzó la punta meridional del continente, bautizándola con el nombre de cabo de Buena Esperanza. Once años más tarde, Vasco de Gama, siguiendo la misma ruta y tras diez meses de travesía, llegó con tres navíos al puerto de Calicut, el 20 de mayo de 1498. Una nueva era se abría para el comercio con Oriente. Hasta entonces los productos de la India llegaban a Europa por medio de los mercaderes árabes de Egipto, que los vendían a los venecianos. Los derechos de aduana y los intermediarios que participaban en el tráfico de las mercancías encarecían notablemente los productos, de tal modo que los venecianos, a su vez, se veían obligados a venderlos a precios elevadísimos a sus clientes europeos. Los portugueses, al buscar directamente las especias en sus países de origen, suprimían intermediarios y podían negociar con precios más ventajosos (cfr. Diehl 1961: 145-147).

También Charles Dickens, en 1844, observa una gran actividad en el puerto, donde los marineros cargan y descargan mercancías continuamente: “[...] desde mi ventana contemplé los botes y las embarcaciones de abajo; los mástiles, las velas, el cordaje, las banderas; a los grupos de marineros que se afanaban con los cargamentos de las embarcaciones; los amplios muelles llenos de fardos, toneles y mercancías de diferentes géneros” (*Estampas de Italia*, Dickens, 2002: 122-123).

Mark Twain lamenta la decadencia de la República, y escribe:

La ciudad que en sus días de esplendor dirigía el comercio de un hemisferio y decidía la suerte de las naciones con un gesto de su dedo poderoso, se ha convertido en la más humilde de la tierra, y se dedica a la buhonería; abalorios de cristal para las mujeres, juguetes para los niños y colegiales. (Twain, 1993: 129-130)

En las últimas décadas del siglo XIX, Venecia se ha convertido enteramente en un gran bazar en el que ella misma se vende a los turistas, o esa es la impresión que nos transmite Henry James, que habla de los guías y los mercachifles que asaltan a los viajeros incluso en el interior de la Basílica de San Marcos.

El estado de este antiguo santuario es sin duda un gran escándalo. Mercachifles e intermediarios ejercen su oficio –a menudo muy poco limpio– a la misma puerta del templo; te siguen hasta dentro, a la sagrada oscuridad, y te tiran de la manga, te sisean al oído, riñendo entre ellos por los clientes. Hay algo muy deshonesto en todo San Marcos, y si Venecia se ha convertido, como suelo decir, en un gran bazar, este edificio exquisito es ahora el mayor tenderete. (*Horas venecianas*, James, 2008: 62)

Josep Pla, con un estilo pictórico y sensorial, describe el movimiento de los vendedores en Rialto antes de que se abra el mercado:

Un día de verano llegué a Venecia a las seis de la mañana. En el Gran Canal el aire era de seda. Llegaba la hora de mercado y la lonja de los basamentos del Rialto estaba llena de frutos. Las barcas iban y venían cargadas de verduras frescas. En la lonja, un grupo de hombres descalzos, los pantalones hasta las rodillas, la camisa holgada, los ojos negros y la piel morena, pasaban con cestos de melocotones de suave pelusilla. El sol ya estaba alto, pero todavía ninguna forma ni ningún color se empastelaba ni se deshacía. (Pla, 2011: 200-201)

Además detecta en los venecianos una “psicología” especial para el comercio:

En las tiendas, en la enorme cantidad de pequeñas tiendas que taracean la ciudad, muchas con una ligera pincelada de bazar oriental, los tenderos esperan al cliente con calma, sin pretender proyectar sobre quienes entran el mal humor ocasionado por quienes no han entrado anteriormente. Es un comercio de psicología a la antigua, ligado con el arcaísmo general del ambiente. (Pla, 2011: 211)

La visión de Jan Morris sobre el veneciano actual es ciertamente optimista, pues considera que, en el fondo, sigue siendo el mismo hombre de negocios que levantó el mayor imperio comercial de la Edad Media.

Todavía son diestros hombres de negocios. Los mercaderes, contratistas y armadores venecianos conservan fama de testarudos, si no de obstinados. [...] Los bancos venecianos, cuyas sedes siguen apiñadas evocadoramente alrededor de Rialto, antiguo centro de la fortuna, poseen una organización impecable. La industria del turismo exprime hasta el último dólar, libra, franco o *pfenning* de las multitudes de visitantes con imparcialidad exquisita. Los venecianos son, como siempre, duros y sabios en el regateo. Cuando sus antecesores se comprometían a transportar un ejército o a dotar a una flota, cobraban precios altos y en condiciones inflexibles, pero lo hacían con elegancia. [...] El espíritu emprendedor de altos vuelos tampoco ha sucumbido del todo. Existe al menos un hotelero en la ciudad que sin duda se lanzaría sobre las murallas de Bizancio o pilotaría una galera para dar la vuelta al meridiano si se le garantizara una comisión conveniente. (Morris, 2008: 46-47)

El arquetipo del mercader veneciano es, por supuesto, Marco Polo, y muchos de los viajeros que arriban a Venecia lo nombran. Es el caso, por ejemplo, de Jan Morris que, además de mencionarlo en repetidas ocasiones como uno de los más insignes representantes del espíritu veneciano⁴, cuenta detalladamente la historia de su regreso a la ciudad de los canales después de realizar su viaje a Oriente.

Cuando Marco Polo volvió de sus viajes con su padre y su tío, según nos cuentan, se fue directo a su casa, cerca de Rialto, y llamó a la puerta. Nadie lo reconoció (llevaba veinte años ausente y le había crecido una barba poblada) y nadie creyó los disparates que contaba del esplendor chino, disparates tan salpicados de superlativos y exageraciones que le valieron el apodo de *Il Milione* (el de las mil mentiras). Sin embargo, no tardó en convencer a todos con un despliegue súbito de tesoros fabulosos, sacos de rubíes, esmeraldas y carbúnculos, mantos de terciopelo y telas de Damasco como no se habían visto en Europa hasta entonces; desde aquel día, los venecianos se prendaron sin remedio del hechizo oriental. (Morris, 2008: 231)

Otra de las cuestiones que interesará a los viajeros de todas las épocas es la organización política de la República de Venecia. Parafraseando el título del clásico libro de Charles Diehl (1961), podríamos decir que Venecia era una república de patricios. Sólo los varones pertenecientes a las familias de la aristocracia veneciana podían acceder a cargos públicos y, por supuesto, optar al puesto de Dux. La República se basaba en un gran consejo en el que se debatían los asuntos concernientes a la vida pública, a la política exterior, a la economía, etc. El consejo estaba presidido por el Dux, que –aunque rodeado de pompa y boato– apenas tenía poder de decisión. La estructura

⁴ “El Oriente empezaba en Venecia. Marco Polo era veneciano y los mercaderes, en busca de nuevas y lucrativas vías comerciales, recorrieron gran parte del Asia Central” (Morris, 2008: 30); o “Durante siglos, en Venecia no faltaron tantos líderes, artesanos, artistas del espectáculo y hombres de negocio como hicieron falta, desde embajadores astutos hasta constructores de barcos, financieros o arquitectos, desde Marco Polo hasta Tiziano y Goldoni, el más alegre de los genios menores” (Morris, 2008: 44).

política se completaba con un consejo de los diez y un consejo de los tres, que trataban asuntos secretos que afectaban a la República. El secretismo, el espionaje y el férreo control sobre los súbditos de la República caracterizaban la política de Venecia, algo que mencionarán numerosos viajeros, que hacen referencia al carácter desconfiado y reservado de los venecianos.

El gobierno de la República controlaba y legislaba todas las actividades de sus súbditos: el comercio, los gremios, la construcción de barcos, las festividades. Los embajadores de Venecia en el extranjero debían actuar como espías, enviando informes detallados sobre las costumbres, las actividades comerciales, la política, las posesiones territoriales, los intereses, etc., del país en el que se hallasen destinados. Del mismo modo, los extranjeros residentes en Venecia eran vigilados de cerca y, en general, considerados sospechosos. Cualquiera que intentase traicionar a la República, ya fuese veneciano o forastero, era rápidamente condenado y ejecutado. Pese a estas circunstancias, los embajadores y visitantes extranjeros eran recibidos con grandes fastos por parte de la República, siempre deseosa de mostrar su poder y riqueza.

Philippe de Commynes explica detalladamente la recepción que le hicieron los nobles venecianos, los honores que le rindieron, las maravillas que le mostraron, y considera que es la ciudad “qui fait les plus d’honneurs aux ambassadeurs et aux étrangers”; y también “celle qui se gouverne le plus sagement” (Commynes, 2004: 575).

La organización política y social, el control al que está sometido el pueblo y la ausencia de líderes populares o representantes de los ciudadanos evita que haya disensiones de orden civil en el seno de la República, y esta es una de las causas de la grandeza de Venecia, en opinión de Commynes.

Ils s’en sont magnifiquement prémunis, et de nombreuses façons, car il n’y a pas de tribun du peuple comme avaient les Romains, ce qui fut en partie la cause de leur division : le peuple n’y a en effet aucune autorité, on ne le sollicite en aucune chose et tous les offices sont aux gentilshommes, excepté leurs secrétaires [...]. Et pour ces raisons et pour beaucoup d’autres que j’ai observées en eux, je redis qu’ils sont en passe de devenir très grands. (Commynes, 2004: 578-579)

Si los ciudadanos son vigilados estrechamente, aún lo son más los extranjeros. Las actividades que podían realizar los forasteros en Venecia están claramente limitadas. Por ejemplo, Pero Tafur ve cómo las mercancías que ha adquirido en su viaje

a Jerusalén están a punto de ser confiscadas, pues “ninguno non podía traer ninguna cosa del mar Mayor, sinon fuese veçino de Veneja” (Tafur, 1982: 196).

Michel de Montaigne también se refiere a la estricta política veneciana en materia de extranjería. Al llegar a Venecia, Montaigne es recibido por el embajador de Francia en Venecia, que le explica que no puede relacionarse con los venecianos. Cualquier hombre que hable con él resultará sospechoso a los ojos de la Señoría.

Entres autres discours dudict ambassadeur, celui-là lui sembla estrange : qu’il n’avoit commerce avecq nul home de la ville, et que c’estoit un humeur de gens si soupçonneuse que, si un de leurs gentilshommes avoit parlé deux fois à lui, ils le tiendroint pour suspect [...]. (Montaigne, 1962: 1183)

De la misma manera, Maximilien Misson se queja de no poder relacionarse con los venecianos para aprender sus costumbres y su modo de vida: “Strangers have so little Commerce with the Natives of this Country, that it is difficult to learn their Customs, and Manners of Housekeeping: And therefore I can give you but a very imperfect Account of these things” (Misson, 1699: 195).

La situación más extrema es la vivida por Goethe, que fue tomado por espía cuando se hallaba dibujando unas ruinas en Malcesina, cerca de la frontera entre la región de Venecia y los estados del emperador de Austria.

Tal como me había propuesto, me dirigí por la mañana temprano al viejo castillo, el cual –sin puertas, custodia ni vigilancia– es accesible a cualquier persona. En el patio, me senté frente a la vieja torre, construida en las rocas. Había encontrado un sitio muy cómodo para dibujar [...]. Por fin se me acercó un hombre, cuyo aspecto dejaba mucho que desear, para preguntarme qué es lo que estaba haciendo, a lo cual contesté que estaba dibujando la vieja torre a fin de conservar un recuerdo de Malcesina. Me replicó que eso no estaba permitido y, por lo tanto, debía interrumpir mi boceto. [...] cuando llegó el *podestà* con su escribano saludé a aquél con naturalidad, y cuando me preguntó por qué dibujaba su fortaleza, le contesté modestamente que para mí esos muros no eran tal cosa. A él y a la gente allí reunida les llamé la atención sobre el estado ruinoso de las torres y murallas [...] y afirmé que mi única intención había sido ver y dibujar una ruina. [...] el escribano me advirtió [que] las torres de Malcesina no tenían nada de notable, como no fuese que marcaban la frontera entre la región de Venecia y los estados del emperador de Austria, motivo por el cual no se consentía que fueran espiadas [...], que el emperador José era un señor muy inquieto que, a buen seguro tramaba algo contra la República de Venecia, y era muy probable que yo fuese un súbdito suyo con la misión de espiar la frontera. (Goethe, 2009: 36-38)

Dickens describe las *bocca di leoni*, los buzones donde se depositaban denuncias anónimas contra ciudadanos de Venecia, acusándoles de traición; la sala del consejo donde estos hombres eran juzgados, la prisión donde eran encarcelados y el modo en que eran ejecutados y se les hacía desaparecer, arrojándolos a la laguna durante la

noche, y califica a los funcionarios del estado encargados de estas labores de “infames” y “cruels” (Dickens, 2002: 125-126). También Mark Twain trata este tema, y habla de la desconfianza que reinaba entre los ciudadanos de la República de Venecia en el pasado, en la época en que gobernaban los patricios.

[...] nos enseñaron dos pequeñas hendeduras en la pared de piedra –dos orificios inofensivos, insignificantes, que jamás podrían atraer nuestra atención, si no nos lo indicaran–, y esas hendeduras eran las famosas bocas de los leones. Las cabezas faltaban (se las llevaron los franceses durante su ocupación), pero por estos agujeros caían las acusaciones anónimas, depositadas en las fauces del león en plena noche; por cualquier enemigo rencoroso, y a consecuencia de las cuales más de un inocente cruzó el puente de los Suspiros [...]. Esto ocurría en los viejos tiempos en que los patricios gobernaban Venecia. [...] Todos esos patricios eran espías del gobierno y cada uno se hallaba espionado a su vez –la gente hablaba en susurros y nadie confiaba en su vecino, ni tan sólo en su propio hermano–. (Twain, 1993: 133-134)

Todo esto se ha perdido en la Venecia del siglo XX. “Los venecianos modernos no son majestuosos”, escribe Jan Morris, “[...] han perdido el aplomo no autoritario que da el poder” (Morris, 2008: 35). Sin embargo, aún encuentra el recuerdo del temible Consejo de los Tres en los actuales tribunales de justicia de Venecia:

Para ver a estas personas en su salsa, es recomendable visitar los juzgados de lo penal, situados en un palacio antiguo al lado del puente de Rialto [...]. Al lado de la puerta, el ujier, con traje gris marengo, juguetea pensativamente con un lapicero que tiene en el pupitre, como un actuario del consejo jugaría con la pluma de forma inquietante ante los tribunales de la República, más severos. Y en la altura, en el elevado estrado de caoba, [...] se sientan los magistrados venecianos. Visten ropaje lúgubre y cuellos blanquísimos. Sus crípticas caras denotan inteligencia. Están sentados en el banco con actitud atenta e indolente pero potencialmente temible [...]. Y mientras escrutan al siguiente testigo [...] y proponen sus preguntas por turno con punzante y fina cortesía, reflejan la esencia misma de la antigua Venecia, un organismo duro de pelar pero extraordinario, cuyos castigos eran de todos conocidos y se aplicaban sin favoritismos [...]. (Morris, 2008: 47-48)

Para Morris, las delaciones y el espionaje a los que estuvieron sometidos los venecianos durante siglos han tenido consecuencias que aún pueden observarse en el carácter de los venecianos: “a los venecianos les gusta proteger su intimidad y cierran los pisos y las puertas de atrás a cal y canto, de modo que puedes pasar semanas viviendo en la planta superior de un palacio sin ver jamás a tus vecinos de abajo” (Morris, 2008: 71).

Otra de las figuras históricas de Venecia es la cortesana. En el siglo XVII ya se hablaba del peligro de que los jóvenes del *Grand Tour* visitasen Venecia, pues sus sanas costumbres podían ser corrompidas por los placeres que podrían disfrutar en la ciudad (Redford, 1996: 7). Las cortesanas de Venecia eran célebres por su belleza y refinamiento y, sobre todo, por la gran cantidad de ellas que había en la ciudad,

especialmente en la temporada de Carnaval; sin embargo, son pocos los viajeros que hablan explícitamente de ellas.

Michel de Montaigne, en 1580, habla de las mujeres venecianas y reconoce que no son tan bellas como había oído decir; pero lo que más le sorprende es comprobar cómo las damas más nobles comercian abiertamente con los hombres, cómo muchos caballeros venecianos mantienen a cortesanas a sus expensas y a la vista de todos, y la enorme cantidad de dinero que gastan estas mujeres en joyas, muebles, ropas, etc.

Il n'y trouva pas ceste fameuse beauté qu'on attribue aus dames de Venise, et vit les plus nobles de celles qui en font traficque ; mais cela lui sembla autant admirable que nulle autre chose, d'en voir un tel nombre, comme de cent cinquante ou environ, faisant une dépense en meubles et vestemens de princesses ; n'ayant autre fons à se maintenir que de ceste traficque ; et plusieurs de la noblesse de là, mesme avoir des courtisanes à leurs depens, au veu et au sceu d'un chacun. (Montaigne, 1962: 1183-1184)

Maximilien Misson (1699: 197-198) explica que estas son prácticas comunes y que incluso es posible encontrar a madres, mujeres pertenecientes a la nobleza, que buscan cortesanas para sus hijos. Era habitual que los padres “cerrasen los ojos” ante los amores de sus hijos, que intrigaban para introducir cortesanas en la casa paterna, e incluso era frecuente que dos o tres jóvenes de familia importante unieran su peculio con el fin de mantener a una misma mujer (Ravoux-Rallo, 2001: 115).

Leandro Fernández de Moratín, en su viaje de 1795, se muestra mucho más moralista y condena estas prácticas. El viajero español afirma “Sabido es ya que Venecia sea la ciudad de Italia en que más diversiones hay”; sin embargo, estas diversiones no le parecen demasiado recomendables (Moratín, 1988: 152). Así, escribe: “Entré por el hermoso canal de la Giudeca, y me hospedé donde pudieran hospedarse muy bien Enoc y Elías, si el diablo les tentara de venir a esta profana ciudad” (Moratín, 1988: 149). Más mojigato que otros viajeros, Moratín se refiere a las cortesanas como “p...” y “busconcillas vergonzantes, en zagalejo y mantilla blanca” (Moratín, 1988: 162).

El más explícito en esta cuestión es el presidente Charles de Brosses, que queda prendado de la delicadeza y buenos modales de las cortesanas de Venecia.

[Les courtisanes] composent un corps vraiment respectable par les bons procédés. Il ne faut pas croire encore, comme on le dit, que le nombre en soit si grand que l'on marche dessus ; cela n'a lieu que pendant le temps de carnaval [...] ; hors de là, leur nombre ne s'étend pas à plus du double de ce qu'il y en a à Paris [...]. A la différence de celles de Paris, toutes sont d'une douceur

d'esprit et d'une politesse charmantes. Quoi que vous leur demandiez, leur réponse est toujours : *Sarà servito, sono a suoi commandi*. (De Brosse, 1931: I, 176-177)

Y, al partir de Venecia, lo que más le entristece es tener que separarse de sus queridas “Ancilla, Camilla, Faustolla, Zuletta, Angeletta, Caltina, Spina, Agatina, y de otras cien mil cosas terminadas en *a*, cada cual más bonita que la otra”.

C'est demain cependant qu'il me faudra quitter mes douces gondoles. [...] Qui pis est, il faudra me séparer de mes chères Ancilla, Camilla, Faustolla, Zuletta, Angeletta, Caltina, Spina, Agatina, et de cent mille autres choses en *a* plus jolies les unes que les autres. (De Brosse, 1931: I, 241)

Si en otras cuestiones Jan Morris sí detectaba cierta continuidad entre el pasado de Venecia y la actualidad, en lo que se refiere a las cortesanas comenta que las cosas han cambiado considerablemente:

Se dice que a finales del siglo XVI había en Venecia 2.889 damas patricias, 2.508 monjas y 1.936 mujeres burguesas; sin embargo, las cortesanas eran 11.654 [...]. Actualmente todo ha cambiado. Salvo en los niveles más sofisticados de la sociedad hotelera, ya no es fácil tropezar con el pecado en la Venecia moderna. La ley italiana prohíbe los burdeles [...] y la policía persigue severamente a las prostitutas. [...] Venecia es una ciudad regenerada, sin vicios ni aberraciones públicas, donde todavía se guiña el ojo ante la idiosincrasia de los extranjeros, pero donde los hombres son hombres en general y las mujeres casi siempre se casan. El convento de las Penitentes, reservado a las prostitutas arrepentidas, cerró sus puertas hace mucho tiempo [...]. (Morris, 2008: 76-78)

En conclusión, podríamos decir que hay una serie de personajes venecianos, con características claramente definidas, que se repiten en todos los libros de viajes de diferentes épocas y de autores de muy diversa procedencia. Muchos de ellos han llegado hasta la actualidad, como el gondolero; otros, siguen siendo identificados por los viajeros nostálgicos, que tratan de encontrar en la Venecia actual el reflejo de la Serenísima República, lo que se pone de manifiesto especialmente en el caso de Jan Morris.

Mientras que determinados autores utilizan el estereotipo de manera romántica – como Goethe, que habla de la tristeza que trasmite el canto de los gondoleros en una Venecia ruïnosa y decadente–, otros tratan de parodiarlo, mediante la hipérbole y la ironía, como hace Mark Twain; o de criticarlo, como sucede con las cortesanas de Leandro Fernández de Moratín. En cualquier caso, el estereotipo del veneciano como buen navegante y comerciante, amante de las intrigas políticas y desconfiado con los forasteros está presente en todos los ejemplos analizados; así como algunos de los personajes más emblemáticos de la sociedad veneciana, como la cortesana o el

gondolero, tan descritos por los viajeros en sus crónicas, y que forman parte del imaginario colectivo sobre Venecia.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COMMYES, Philippe de (2004): *Mémoires*, ed. J. Blanchard, París, Pocket.
- BROSSES, Charles de (1931): *Lettres familières sur l'Italie*, vol. 1, París, Librairie de Paris / Firmin-Didot et Cie.
- DICKENS, Charles (2002): *Estampas de Italia*, Barcelona, Alba Editorial.
- DIEHL, Charles (1961): *Una república de patricios: Venecia*, Madrid, Espasa-Calpe.
- GOETHE, Johann W. (2009): *Viaje a Italia*, Barcelona, Zeta.
- JAMES, Henry (2008): *Horas venecianas*, Madrid, Abada.
- MARTÍN, Luis G. (2000): “La carroza de la laguna: Tradición, historia y función de una barca inimitable y famosa”, *Condé Nast Traveler: Venecia*, núm. 6, pp. 68-69.
- MISSON, Maximilian (1699): *A new voyage to Italy: with curious observations on several other Countries, as, Germany, Switzerland, Savoy, Geneva, Flanders and Holland. Together, with useful Instructions for those who shall Travel thither*, Londres, R. Bentley, M. Wotton, T. Goodwin & S. Manship.
- MONTAIGNE, Michel de (1962): *Journal de voyage en Italie: par la Suisse et l'Allemagne*, en *Œuvres complètes*, París, Gallimard, Bibliothèque de la Pléiade, pp. 1101-1342.
- MORATÍN, Leandro Fernández de (1988): *Viaje de Italia*, Barcelona, Laertes.
- MORRIS, Jan (2008): *Venecia*, Barcelona, RBA.
- MUELLER, Reinhold C. (2003): “La galea e Venezia: Da convogli mercantili a squadre navali”, en *La galea ritrovata: Origine delle cose di Venezia*, Venecia, Consorzio Venezia Nuova, pp. 111-121.

NORWICH, John Julius (2009): *Historia de Venecia*, Granada, Almed.

PANZERI, Lidia (2009): “The Arsenale: a 50-year stalemate over its change of use”, en Anna Somers (dir.), *The Venice Report: Demography, Tourism, Financing and Change of Use of Buildings*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 56-58.

PLA, Josep (2011): *Cartas de Italia*, Barcelona, Austral.

RAVOUX-RALLO, Elisabeth (2001): *Las mujeres en la Venecia del siglo XVIII*, Madrid, Editorial Complutense.

REDFORD, Bruce (1996): *Venice & the Grand Tour*, New Haven & Londres, Yale University Press.

SCARPA, Tiziano (2008): *Venezia è un pesce: Una guida*, Milán, Feltrinelli.

SETA, Cesare de (1996): *L'Italia del Grand Tour: da Montaigne a Goethe*, Nápoles, Electa Napoli.

TAFUR, Pero (1982): *Andanças e viajes de un hidalgo español (1436-1439)*, ed. M. Jiménez de la Espada, Barcelona, Ediciones El Albir.

TANTUCCI, Enrico (2011): *A che ora chiude Venezia?*, Venecia, Corte del Fontego Editore.

TWAIN, Mark (1993): *Un yanqui por Europa camino de Tierra Santa*, Barcelona, Laertes.

ZORZI, Alvise (2010): *Napoleone a Venezia*, Milán, Mondadori.