

COLECCIÓN APENINOS, 14
VENECIA, UN ESTADO DE ÁNIMO

© De los textos e imágenes, Juan José Delgado Gelabert

© Confluencias, 2026

www.editorialconfluencias.com

Maquetación: Rodrigo Sepúlveda Cebrián

Revisión editorial: Eduardo Caro Calvo

Impreso en España

ISBN: 979-13-991434-5-4

Depósito legal: AL 1181-2026

Queda rigurosamente prohibida, sin la autorización estricta de los titulares del Copyright, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, incluidos la reprografía y el tratamiento informático y la distribución de ejemplares mediante alquiler y préstamos públicos.

JUAN JOSÉ
DELGADO GELABERT

VENECIA,
*un estado de
ánimo*



ÍNDICE

La llegada	17
<i>Venezianamente</i>	23
Italia	41
La Piazza	45
La impresión más bella	59
Zattere	65
La Riva	73
Entre dos poetas	77
<i>Canalazzo</i>	83
<i>Corte sconta</i>	95
Iglesias y museos	105
Ilustres personajes	123
Malquistos visitantes	131
Del cuaderno rojo	147
Pestes	161

Álbum de fotografías	175
Olores y Sabores	199
Islas	211
Venecia de asfalto	227
Martes de Carnaval	241
<i>Villeggiature</i>	253
Tríada	269
Música	283
Venecia en casa	295
Y, además, literatura	305
Viajeros y turistas en Venecia	323
Un estado de ánimo	335
 Autores y títulos citados	 339

A María

VENECIA,

*un estado de
ánimo*

¿Qué no haría uno por Venecia?

François-Réné de Chateaubriand

Es tan difícil justificar un libro de Venecia como ridículo escribirlo. ¿Quién no sabe, conoce o ha estado en Venecia? Y al mismo tiempo es una necesidad, algo dentro de mí me impulsa a escribirlo, a sumarme a cuantos antes que yo, y por diversos motivos y circunstancias, escribieron sobre Venecia. Porque si de algo estoy convencido es de que este libro no es un libro original, ni útil, ni necesario, pues de ningún modo serviría de hilo de Ariadna a los que deseen penetrar en el laberinto de sus calles, tampoco a los que, ávidos de datos, anhelan un catálogo que les indique quién pintó, construyó u ordenó erigir, ese techo, ese palacio, esa columna o los estilos en que están compuestas las innumerables obras maestras que contiene.

Lo único que puedo asegurar es que Venecia ha acompañado buena parte de mi vida, mucho más en

estos últimos años cuando, siempre que podemos, la visitamos con enorme entusiasmo y con la emoción, casi, de la primera vez. En Venecia pasamos las horas callejeando, emulando al insigne *flâneur* Henri de Régnier, sujeto bastante responsable de esta veneración; cuando nos apetece entramos en un museo o en una iglesia, nadie nos obliga a ello; si queremos tomamos un *vaporetto* y nos trasladamos a otras islas; nos fascina el poder sentarnos en alguna mesa en la Erbaria, ya anocheciendo, y ver pasar las embarcaciones que circulan en ambas direcciones por el Gran Canal, mientras degustamos una bebida y unos *cicheti*; o tomar el aperitivo del mediodía en Campo Santa Margherita mientras decidimos dónde iremos a comer, quizá a da Alberto, a Antiche Carampane, a la Taverna da Baffo...

Así pues, este libro no es una guía de viaje, «*no existe libro que envejezca tan deprisa como una guía*» dice la premio Nobel polaca Olga Tokarczuk, acaso tenga sentido en nuestros días en los que y cito de nuevo a Tokarczuk: «*si de vez en cuando se tiene acceso a la Wikipedia, es más que suficiente*». No obstante, espero y es mi deseo que sirva a aquel que, como yo, como nosotros, viajero y lector, pueda evocar ese rincón en el que un día puso sus pies, sus ojos, sus sentidos, y quizá a otros para que hallen ese espacio más alejado del grupo, que nos hace sentir, digámoslo, *diferentes*, ¡cuánto desagradan al viajero los viajeros! Tampoco es un cuento o una novela, pues en él nada se relata, no hay acción ni conflicto que lo estructure, salvo el que pueda haber acaecido en mi cerebro o en mi corazón

con el recuerdo y la lectura cuando, de regreso, sentado en mi escritorio, repaso las fotografías tomadas durante nuestra estancia u hoqueo ese librito comprado en la librería Studium, en Miracoli, en Acqua Alta o en la *fumetteria* Zazà. Tampoco es un libro de historia, aunque, inevitablemente presente, lo sabe todo aquel que ama Venecia, es inherente a cualquier rincón de la ciudad, repleta de sugestivos nombres que nos mueven hacia ese magnífico pasado ligado a un gobierno longevo como fue el de la Serenissima Repubblica di Venezia, los nombres de una *calle*, de una *riva*, nos trasladan al pasado y nos hacen rememorar muchos acontecimientos leídos. Menos es un libro sugestivo, no hay en él nostalgia alguna por el tiempo pasado, aunque a cada instante aparezcan otras Venecias, la medieval, la renacentista y barroca, la tan traída del *settecento*, la de Casanova y el Ridotto, la ochocentista, sometida bajo el yugo austriaco y luego incorporada al Reino de Italia, la *fin de siècle*, que tanto admiro por medio de Régnier, Barrès, Lorrain, Houssaye... no se habla de magia, ni de misterio, ni de fantasía, ni de ensoñaciones, sino de la Venecia real que vivimos que no es otra que la actual, la del siglo xxi.

Cuando se publicó *Venecia. El león, la ciudad y el agua*, de Cees Nooteboom, autor con el que sé que me relaciona otro espacio amado, Menorca, donde se hunden mis raíces paternas, llegó con una declaración de Alberto Manguel en la contracubierta. «Nooteboom ha logrado lo imposible: decir algo nuevo sobre esta ciudad intemporal sobre la que parece que se ha dicho todo». ¿Un logro imposible?

Henry James en 1882 dijo que ya no se podía añadir nada, pues Venecia es la ciudad más fácil de visitar al haber sido descrita y pintada miles de veces: *«No hay nada nuevo que decir sobre ella, pero lo antiguo es mejor que cualquier novedad»*, le quedaba reservarse el placer de escribir la palabra sugerente capaz de transportarnos solo con verla escrita o con oírla pronunciada. Más tarde Henri de Régnier añadió: *«Se confunde uno tan fácilmente entre la multitud de sus admiradores que impunemente puede darse la satisfacción de agregarse a su número y ocupar una plaza entre sus filas»*. Así quiero sumarme a todos y decir nada nuevo, nada viejo, escribir Venecia y dejar que en la palabra se aglutine parte de mi vida, darme cuenta de que no escribo de Venecia, sino de mí. Pues únicamente tú escribirás de ti mismo, nada nuevo, nada viejo, tus impresiones serán parejas a las de toda la legión que te precedió y que te seguirá por esta ciudad que te transporta a su pasado histórico y literario, que te inunda en la belleza, que te hace sentir que un minuto en la Piazza justifica una vida, una existencia, que ya que no puedes elegir dónde nacer ni aspirar a la mayor gloria de esta vida que para ti sería la de ser veneciano, sí al menos puedes gozar de la dicha de ver y de tocar sus piedras, de oír su profundo silencio, de sorprenderte por todo lo hallado dentro de ti mismo. Marcelo Mastroniani lo dijo: *«en Venecia hallamos lo que llevamos con nosotros»*.

LA LLEGADA

*El viajero tuvo que resignarse a llegar, en barco,
a una Venecia muy distinta de la que siempre
había encontrado al acercarse por tierra.*

Thomas Mann

El cielo y el mar se ven grises, plumizos, de vez en cuando una débil llovizna empapa al viajero, von Aschenbach, con un libro en la mano está sentado en una de las hamacas de cubierta. El barco avanza con lentitud, poco a poco el cielo se va abriendo y la luz ilumina la deslumbrante fachada marítima: la filigrana del Palacio Ducal con el aéreo Puente de los Suspiros, una plaza abierta en cuyo fondo se vislumbra el Reloj y el escorzo de la Basílica, columnas y soportales.

Pensó que llegar a Venecia por tierra, desde la estación, era como entrar en un palacio por la puerta de servicio, y que sólo como él lo estaba haciendo, en barco y desde alta mar, debía llegarse a la más inverosímil de las ciudades.

Mientras, suena el *adagietto* de la 5ª sinfonía de Gustav Mahler. Luchino Visconti, llevo al cine La muerte en Venecia, de Thomas Mann, y creó una de las secuencias más icónicas de la llegada a la ciudad que hoy, gracias a YouTube, podemos recrear cuanto queramos, aunque nos quite parte de la sugestión que suscitaba oír las notas de la sinfonía de Mahler.

Lamentar que ya no se llegue por mar es lugar común. Casanova recordó el trayecto del *burchiello* que hacía el recorrido entre Padua y Venecia, también había un servicio desde Ferrara: «*el burchiello puede considerarse como una pequeña casa flotante [...]. El breve viaje se hace en ocho horas*». Primera experiencia viajera del joven Giacomo, tenía nueve años y mirando por la ventana de la embarcación que se desplazaba por la Brenta creyó que los árboles andaban. Y del mismo modo tal como se llegaba se salía por mar, así cuando el primero de noviembre de 1765 el mismo caballero de Seingalt escapó de Los Plomos saltó a una góndola e indicó al gondolero el camino de Mestre para llegar a la *terraferma* y desde allí emprender la huida por Europa.

Los que llegaban a Venecia por tierra, a caballo o en diligencia, una vez en Fusina o en Mestre podían tomar un servicio colectivo de transporte o bien contratar el servicio privado de un *barcaiolo* o de un gondolero de la laguna.

En 1846 los austríacos llevaron a cabo una antigua idea del dux Foscarini unir Venecia a la tierra firme, una buena manera de que la República impulsara el comercio con los dominios en el continente. También

Napoleón había instado a sus ingenieros para que idearan unos pilares de sujeción de un puente que evitara el transporte marítimo. La magna obra austríaca, el puente del ferrocarril de tres kilómetros sobre 222 arcos, era además un símbolo de supremacía, de apertura al progreso y del fin de un aislamiento secular. La vía férrea enlazaba con la línea de Vicenza y Milán y desde ese instante el tren se convirtió en el medio habitual de los viajeros finiseculares que les permitió acceder a Venecia desde el mismo corazón de París. El tiempo dedicado al desplazamiento se había acortado drásticamente, ya nada quedaba de las ocho horas de navegación por el canal de la Brenta, se había abierto para todo el mundo la eficaz puerta de servicio, como en su tiempo ya fuera considerada la llegada en los *burchielli*, que para los venecianos eran buenos para las mercancías, la madera o para el género de primera necesidad, pero no para las personas, a Charles Burney lo disuadieron «*de que embarcara en ella, pues al parecer el trayecto resulta tedioso, y tampoco la compañía que sube en los distintos muelles, de ralea bien distinta, es la mejor*».

Bautizado como Ponte della Libertà en 1933 se inauguró el puente automovilístico que circula paralelo al del ferrocarril, que con ocho arcos más se bifurca para alcanzar Piazzale Roma, término de taxis, autobuses, autocares, tranvía y coches particulares que acceden a los aparcamientos situados en el mismo *piazzale* o en la isla artificial del Tronchetto, acondicionada para este propósito, si bien determinados usuarios autorizados pueden llegar hasta la terminal de San Basilio, justo al lado de las Zattere al Ponte Longo, cerca

de San Sebastiano. Es el Quartiere di Santa Marta, una Venecia con coches, nada visitada que, sin embargo, existe. ¿Qué pensaría Thomas Mann de esta nueva puerta de acceso al palacio?

Llegados a la estación de Santa Lucia, se generaba la babel de lenguas y el trajín de baúles y maletas entre todos los viajeros de distinta procedencia recién descendidos del ferrocarril. Los *facchini* se acercaban y les ofrecían sus carretillas de transporte para los equipajes. A su vez en la *fondamenta* de Santa Lucia, la Ferrovia, los gondoleros les brindaban los servicios de la embarcación: —*Gondola, signore!* palabras que oiremos en repetidas ocasiones. El *facchino* podía conducir al viajero a través del laberinto de calles hasta el *albergo* que previamente hubiera reservado e incluso aconsejarle alguno, también el gondolero. No existía el Ponte degli Scalzi o de la Ferrovia, indistintos nombres que le otorgan tanto su proximidad a la estación como a la Iglesia de los Scalzi; este puente comenzó a alzar su arco de piedra de Istria en 1932 para sustituir al puente de hierro construido por los austríacos en 1858, pues la altura de los *vaporetti* lo hacía inviable. No obstante, aún hoy la primera visión que tiene el viajero al salir de la estación no ha cambiado, sigue siendo la cúpula de pátina de cardenillo verde de San Simeone Piccolo justo al otro lado del Gran Canal, iglesia que siempre hemos encontrado cerrada.

Quedaba la posibilidad de echar a andar por Lista di Spagna, atravesar el *sestiere* de Cannaregio y llegar hasta Rialto, cruzar el Gran Canal hacia los *sestieri* de San Polo, Santa Croce y Dorsoduro, o seguir caminando hacia la Plaza de San Marcos. El alojamiento en el

sestiere de San Marcos era el más probable, aunque quizá llegara hasta Castello, la zona del Arsenale. Sin un guía adecuado existía el peligro de perderse dentro del intrincado laberinto de callejuelas y puentes, y sin hilo de Ariadna caer presa del Minotauro.

En septiembre de 1899 Régnier fue recibido por la condesa de La Baume Pluvinel y la amiga de esta, Madame Bulteau que, junto a Carlo, su gondolero, lo condujeron hasta la Ca' Dario, uno de los palacios más encantadores de Venecia, con su leve inclinación y sus rosetones de serpentina, cerca de la desembocadura del Gran Canal. La condesa lo había adquirido y sometido a dos años de restauración, entonces la góndola con su boga lenta ofrecía una visión que no ofrece hoy el rápido y servicial *vaporetto*. Ya nadie toma una góndola para llegar al hotel.

Las posibilidades actuales de llegar a Venecia son variadas. Frente al viajero finisecular que descendía de los vagones prácticamente en el centro de las ciudades, al viajero del siglo XXI, habituado al horror de las aerolíneas *low cost* y al fastidio de los trámites aeroportuarios le viene bien en recalar lejos de ellas; al aterrizar en los aeropuertos de Marco Polo-Mestre o de Canova-Treviso se le presenta un abanico de posibilidades para alcanzar la isla. Una vez arribados a Piazzale Roma, ya en autobús, ya en taxi, ya en tranvía, tomamos el *vaporetto* que mejor convenga para que nos acerque al lugar en que estemos alojados. Desde Marco Polo los *vaporetti* Alilaguna permiten obviar el trayecto rodado, si bien los más potentados optarán por el servicio privado del taxi acuático, un lujo que solamente lo hemos visto pasar.

No suena el *adagietto* de la 5ª sinfonía de Mahler, no hay niebla, la nave no se desliza con lentitud, está oscuro, hace frío, mucho frío, es día 24 de diciembre de 1988, y por primera vez vamos a llegar a Venecia. El *vaporetto* que hace la travesía entre Punta Sabbioni y Venecia, con parada en Lido, navega deprisa, no tiene la necesidad de entrar en la laguna por ninguna de las bocas que la conecta con el Adriático, no llega desde alta mar. Habíamos ido con nuestro coche, un Renault 11 recién estrenado y no contemplamos la posibilidad de alojarnos en Venecia, unos meses antes la organización de un viaje de estudios me había llevado a la zona y me pareció una buena opción para acercarnos a Venecia con nuestro vehículo, el *vaporetto* nos llevaría igual que a Aschenbach hasta la ciudad. Pasamos la Nochebuena en Venecia.

Hasta el año 2021 numerosos viajeros llegaban a Venecia en mastodónticos hoteles de lujo navegables que sobrepasan la altura de los edificios. Pasada la boca del Lido se encaminaban hacia el canal de la Giudecca, un atractivo turístico que funcionaba de reclamo en este tipo de embarcaciones. Llegaban hasta la estación marítima y desde allí los llevaban hasta San Zaccaria para que, con solo unas pocas horas, pudieran contar luego que *lo habían visto todo* de Venecia.

NO GRANDI NAVI

Cada ola provocada por esos descomunales hoteles flotantes fue una mella en una piedra del Gran Canal.