

SALVAR VENEZIA, por Tomás Martín-Consuegra Naranjo

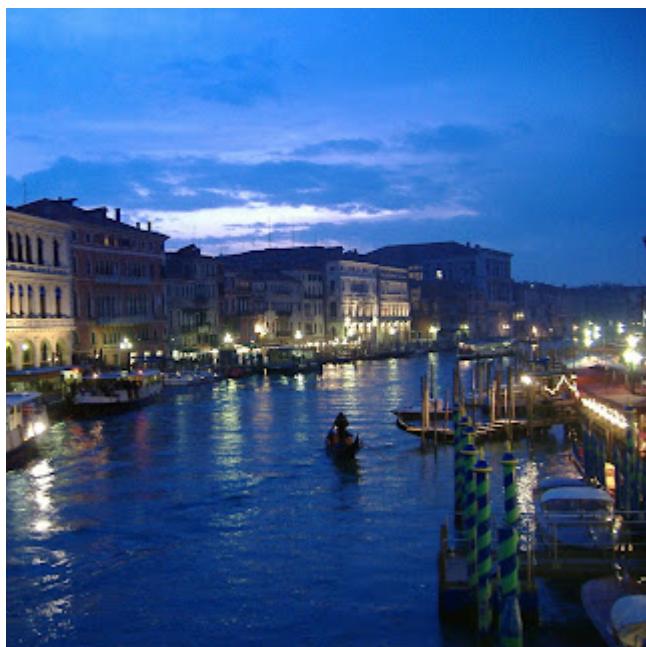


Escribir sobre Venecia puede ser una osadía; su grandeza, su belleza, su patrimonio artístico y arquitectónico, sus infraestructuras, la realidad de su propia y singular geografía y las extraordinarias hazañas históricas de las que ha sido el epicentro, ocupan y han ocupado millones de páginas en todo el mundo: Novelas, leyendas, cuentos, historias, películas, reportajes de todo tipo y para todos los medios escritos y audiovisuales, marean y a la vez suponen una barrera para una de mis aficiones últimas de describir nuestros viajes, muchos virtuales, por todo el mundo.

El motivo de que no resista la tentación está en la situación de peligro en que se encuentra de cara

al futuro y lo que despierta mi interés es que en su caso el peligro para su pervivencia viene de la naturaleza, destacando el poder tecnológico de los hombres para impedirlo.

Cobra pues especial protagonismo en nuestro relato la Laguna de Venecia de cuya superficie de 550 Km²., un 80% son llanuras de fango y pantanos salados, siendo fundamental para el objetivo de nuestro trabajo su límite con el mar Adriático, esa franja estrecha de tierra, rota en el Norte y sur, creando dos entradas naturales portuarias: Lido al Norte y Chioggia al Sur y dividida en su centro formando las alargadas islas de Lido y Pellestrina y, entre ellas la entrada portuaria natural de Malamocco. Esas tres entradas portuarias: Lido, Malamocco y Chioggia, son por las que la Laguna, a consecuencia de las mareas, expulsa y renueva su agua salada.



CANAL DE VENECIA

Y La Laguna es el origen de Venecia; remotamente en ella existían pequeños asentamientos de pescadores y cazadores, comenzando a tener entidad

su colonización a partir del año 451, como defensa de las sucesivas invasiones de bárbaros de las grandes llanuras del este: Hunos, hérulos, esciros y ostrogodos que reinan hasta el año 553 en que pasa Italia a ser una provincia de Bizancio; sobre todo durante la invasión de los Lombardos del año 568 al 776 (en el que Carlomagno depuso a su último rey), grandes grupos de personas procedentes de las ciudades destruidas se van refugiando en las islas de la laguna: Chioggia, Heraclea, Torcello, Malamocco, etc., haciéndolas habitables y formando comunidades que aceptan esa protección de Bizancio, pero con la independencia suficiente para crear sus propias leyes y elegir su líder que comienza como Tribuno Marítimo (equivalente a gobernador bizantino) hasta el año 697 con Paolo Lucio Anafesto, como el primer Dux (equivalente a Príncipe o Magistrado Supremo), cuya sede pasa por diferentes islas hasta el año 810 que se fija en la de Rialto, menos expuesta al mar y por tanto más segura y siendo el Dux: Angelo Participazio denominándose como Ciudad de Venecia. Su gobierno, del 810 al 827, se inicia con la *Pax Nicephori* por la que Carlomagno renunciaba a Venecia en favor del Imperio Bizantino, llegando a acuñar moneda por primera vez y su casa *Campiello della Cason* es el primer palacio ducal de la historia veneciana; se refuerzan sus fortificaciones, se dragan y construyen canales, entre ellos el Gran Canal, reafirmandose las islas como tierra ganada al fango y haciéndolas idóneas para nuevas construcciones. Un año después siendo el Dux su hijo Giustiniano tiene lugar una historia fascinante protagonizada por dos mercaderes venecianos que roban las reliquias de San Marcos de

la tumba de Alejandría de Egipto y escondidas en una carga de carne de cerdo, para que los guardias musulmanes no lo descubrieran, se lo entregan en Venecia, conservándolas en su castillo y comenzando a construir la Basílica de San Marcos que será consagrada en el año 832.



VISTA GENERAL

A partir del año 900 el poder de Venecia crece por las concesiones comerciales recibidas del Imperio Oriental en pago de su apoyo en su lucha contra los Sarracenos. Venecia se apodera de Istria y Dalmacia llegando a dominar el Adriático tras vencer a los normandos (1082/1085). Lo que no le impide aliarse a los Cruzados contra Bizancio e inteligentemente no entra en las constantes luchas entre las principales ciudades del Véneto durante los Siglos XII al XIV y solo interviene militarmente en la Región cuando teme verse rodeada de tierra que impidiera su comercio europeo y su gran propiedad interior; su resultado es que, a finales del siglo XVI, la Serenísima había consolidado su estado continental (lo que actualmente es Véneto), sin que se trate de una mera dominación militar, sino de la supremacía de su influencia cultural y artística,

basada en una perfecta organización administrativa (respetando las autonomías locales), consolidándose grandes obras públicas (especialmente hidráulicas) e imponiendo su profundo sentido de la justicia.

En el S.XVII siguen sus continuas guerras contra los turcos y las inicia contra la Casa de los Habsburgo (Austria y España), contra el Papado (fue excomulgada en 1606) y las alianzas entre ellos. Y, aunque mantiene su independencia, no puede evitar que a finales del S.XVIII estuviera exhausta económicamente, había perdido su imperio colonial y se enfrentaba a graves problemas financieros y políticos en el territorio continental. En 1797, bajo la presión de Napoleón Bonaparte, que ya había tomado el mando de todo el Véneto, es abolida la República de Venecia y depuesto su último Dux: Ludovico Manin, ocupándola militarmente, con destrucción y exportación de obras de arte (los famosos caballos de San Marcos y muchas pinturas venecianas acabaron en París, aunque fueron devueltas al caer Napoleón). Es curiosa la historia de citados caballos, ya que en 1204, fueron tomados por las fuerzas venecianas durante el saqueo de la capital bizantina en la Cuarta Cruzada y enviados a Venecia, donde se instalaron en la terraza de la fachada de la Basílica de San Marcos en 1254; en París se usaron en el diseño del Arco de Triunfo del Carrusel; devueltos se reinstalan en la misma terraza de la Basílica hasta 1980 cuando, para evitar daños por la polución del aire y el efecto del excremento de las aves, fueron substituidas por réplicas y la cuadriga original expuesta en un Museo dentro de la Basílica.

Estas pinceladas, aunque sean de brocha gorda,

pretenden justificar las extraordinarias características de su variado patrimonio artístico y arquitectónico que podemos disfrutar hoy día y que se nos presenta como un conjunto complejo pero armonioso, creyendo importante aludir a dos de sus infraestructuras de los S.XIX y XX que han facilitado poder disfrutar de Venecia, a los millones de visitantes anuales actuales, me refiero a la construcción en 1842 por el Reino Lombardo-Véneto del puente ferroviario que unió Venecia y Mestre. Al Puente de la Libertad (Puente Littorio en su inauguración en 1933 por Mussolini), con casi 4 Km. de longitud que discurren en su mayoría, junto al anterior al servicio del transporte por carretera. Y el moderno Aeropuerto de Venecia o Aeropuerto Internacional Marco Polo (con 9 millones de pasajeros en 2010) conectado: Con la cercana estación de ferrocarriles Mestre – Venecia; con la terminal de autobuses de Gran Plaza Roma y con la Plaza de San Marcos mediante taxi acuático. Lo importante es que Venecia ha sabido integrar con éxito todos los elementos característicos de los estilos bizantino, gótico, renacentista, clásico y barroco dominantes en cada periodo de su Historia, respetados en sus modernas construcciones y remodelaciones, Es como si todos los artistas que participaron en el tiempo en su construcción tuvieran el mismo objetivo de ir haciéndola cada vez más hermosa adaptándolas al medio lagunar.



CABALLOS DE SAN MARCOS

Y es que Venecia está construida en el agua, pues aunque existen bancos de arena emergentes que forman islas, otros muchos quedan a la altura de la superficie del agua y, sobre ambas bases se ha construido, siendo sus cimientos tributarios de esos terrenos arenosos, más o menos fangosos e inestables del fondo de la laguna. Volvemos a la técnica de los palafitos clavando “estacas” de alerce o de roble de 2 a 4 metros de longitud hasta alcanzar la capa de arcilla sólida más profunda, separándolas unos 80 cm. entre sí y formando círculos concéntricos o en espiral de acuerdo al contorno del edificio; sobre esta base se colocan las vigas reticulares y por encima: bloques de piedra de Istria que sirven de asiento a un basamento de ladrillo y argamasa, sobre el que se construye el edificio (el número de estacas o pilotes necesarios es impresionante: 1.106.657 en la Basílica de Santa María de la Salud y 10.000 en el Puente de Rialto).



Esta inestabilidad del terreno obliga a que las construcciones, no tengan más de dos o tres pisos. También hay que tener en cuenta que de los

materiales empleados, sólo disponía de arcilla para fabricar ladrillos, el resto tenían que traerlos del exterior: Las maderas proceden de los Alpes y de los Balcanes; el mármol, utilizado para el revestimiento de las fachadas, de las colinas Eugéneas (al sur de Padua) o de Grecia; y la caliza de Istria, que por sus cualidades de dureza, su color blanco como el mármol y su resistencia a la sal marina, está muy presente en ornamentos de los puentes, revestimiento de fachadas y campanarios. Otro aspecto reseñable en la disposición armoniosa de la arquitectura veneciana son sus espacios abiertos perfectamente planificados y que son denominados como: el "cortile", que es el patio interior de una vivienda; la "corte", o patio público para las construcciones que conforman un conjunto y al que se accede por una entrada única; y el "campo" que es la plaza en la que convergen calles y callejuelas y que constituyen el centro de la vida comunitaria, situándose en su periferia palacios y, casi siempre, una iglesia, y en su centro algún que otro árbol y el "pozzo" con brocales denominados como "vera da pozo" verdaderas obras de arte. Estos pozos no son perforaciones para explotar aguas subterráneas, sino las bocas de aljibes o depósitos de hasta 5 m. de profundidad y que, ante la ausencia de agua potable, recogían el agua de lluvia, estando contruidos de ladrillos y con arena de río, para filtrar el agua que cae al interior desde varias bocas colocadas en el "campo". Y por toda Venecia conviven con los palacios casas más modestas en cuyo primer piso se sitúa el portego, salón alargado que atraviesa el edificio de un lado a otro, abriéndose sobre el canal con una bella logia calada y sobre el patio interior;

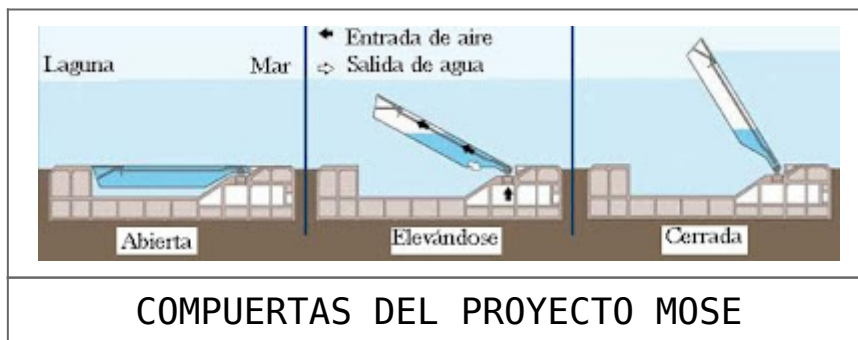
generalmente con el tejado de tejas en el que se levantan las altas y típicas chimeneas invertidas "*fumaioli*", adornando sus fachadas con balcones floridos, molduras y puertas monumentales.



FUNERAL POR VENEZIA

Pero sobre todo lo que define a Venecia es el agua salada de su omnipresente Laguna, y si ese agua es verdad que la enriquece, conformando visiones plásticas de excepcional belleza, modificando su luz, dando un tono azulado a los temblorosos edificios que se bañan en ella, o emanando niebla que envuelve la ciudad en un estado de ensueño y misterio; también, es cierto que si no se remedia, su agua podría llegar a destruirla. El casco histórico de Venecia está 13 centímetros más bajo que en 1900 y podría descender otros 10 cm. en los próximos 100 años, fecha en la que se piensa que el nivel del mar haya subido 58 cm. Desde sus inicios la ciudad ha sufrido constantes inundaciones, siendo históricas: La de 4 de noviembre de 1966 llegando las aguas a 1,94 m. sobre el nivel del mar, las olas saltaron por encima de los terraplenes de gran tamaño que protegen la isla de Pellestrina desde el

S.XVIII; en la de febrero de 1986 el agua subió hasta 1,58 metros y en 2008 hasta 1,56 metros. Actualmente la situación se ha agravado, durante las estaciones de primavera y otoño se da la “*acqua alta*” (marea alta) dos veces al día, inundando completamente la Plaza de San Marcos. Para defenderse se han venido elevando los pavimentos de calles, edificios y viviendas; pero dado que cada año el nivel es mayor por el cambio climático no es suficiente.



Para tratar de evitar estas continuas inundaciones el Gobierno italiano lleva a cabo un proyecto llamado “*Mose*” (*Modulo sperimentale elettromeccanico*), también llamado así por Moisés ya que realmente trata de «separar las aguas» de la laguna y el mar Adriático, pero en este caso no será un milagro sino una obra “faraónica” cuyo coste podrá exceder los 5.500 millones de euros. Se trata de instalar en el fondo del mar de las tres bocas portuarias, aludidas en el inicio: Lido, Malamocco y Chioggia, hasta 78 compuertas móviles en cajones de hormigón de 60 m de longitud por 35 a 47m. de anchura y del orden de 10 m. de altura, hundidos a profundidades que varían entre 15 y 20 m.; durante las mareas bajas permanecen llenas de agua por lo que, como ocurre en un submarino, su propio peso las mantiene sumergidas permitiendo el libre tránsito por encima de las mismas. Sólo ante el pronóstico de mareas que superen 1,10 m., se llenarán con aire

comprimido que desaloja el agua de su interior recuperando su flotación y convirtiéndose en un dique capaz de contener las aguas del Adriático durante el tiempo que dure la amenaza, generalmente no más de cinco horas y hasta un desnivel máximo de 2 m. entre el mar y la laguna. Pese a ello este proyecto cuenta con el rechazo de ecologistas e incluso muchos venecianos no están muy convencidos con él, considerándolo anticuado: comenzó a idearse en 2002, se iba a acabar en 2012, pero parece ser se retrasará hasta 2014.

En 2005 un grupo de ingenieros de la Universidad de Padua, propusieron levantar Venecia, excavando 12 pozos de unos 25 centímetros de diámetro y 700 metros de profundidad en torno a la ciudad e introducir en el subsuelo mediante bombas y durante 10 años 18 millones de metros cúbicos anuales de agua del Adriático, sosteniendo que con este proyecto, Venecia se elevaría unos 30 cm., creyendo sus defensores que sería compatible y complementario del sistema "Moisés" (coste: 100 millones €).



La realidad actual es que la Venecia vieja, la ciudad lacustre, se nos muere a consecuencia de estas inundaciones que se traducen en humedades en las viviendas y malos olores y la suma de factores negativos para sus residentes como son los inalcanzables precios inmobiliarios, la invasión del turismo, las plagas de ratas y palomas. Los venecianos huyen de la ciudad y cada vez el éxodo es mayor hasta el punto de haberse pasado de los 120.000 de 1970 a los 60.000 habitantes actuales, y aunque a diario otras 40.000 personas acuden para trabajar en oficinas, comercios y hostelería, está ante la peor cifra demográfica de toda su historia.



PLAZA DE SAN MARCOS

Diversos colectivos venecianos desde hace varios años ponen todos sus esfuerzos para alertar sobre el grave problema de despoblación que sufre, sirviendo como ejemplo recordar la sorpresa vivida por nuestro grupo de turistas españoles en Venecia, a mediados de Noviembre del 2009, viendo pasar por el Puente de Rialto, en original protesta, un verdadero cortejo fúnebre formado por unas 300 personas en toda clase de embarcaciones presididas por una góndola portando un ataúd rosa que representaba la muerte de la ciudad, y que según reflejaron los medios de comunicación, terminaría ante la sede del Ayuntamiento, donde se pronunció una oración fúnebre en dialecto veneciano, abriendo el féretro del que extrajeron la bandera de la Fenice (Ave Fénix), uno de los símbolos de Venecia y de su renacer. Lo que deseamos de todo corazón