

Renzo Inio

L'ultimo cordaro

The last ropemaker

La corderia, che in precedenza aveva sede a Santa Lucia, nei pressi dell' attuale Stazione ferroviaria, era stata trasferita alla Giudecca intorno al 1848-1850, negli stessi anni in cui numerose attività artigianali e industriali tra le quali quella maleodorante dei conciapelli, venivano espulse dal centro storico e trasportate nell'isola, certamente più adatta ad ospitare insediamenti produttivi.

Ma alla Giudecca in quegli anni non c'era solamente la Junghans. Tutta l'isola era immersa in un fervore produttivo del quale oggi non rimane quasi più traccia. Basti ricordare i Mulini Stucky, il Maglificio Herion, i Cantieri Toffolo, i Cantieri Lucchese, i Cantieri Cucco, la stessa Corderia Inio, il laboratorio di tessuti artistici Fortuny (ancora attivo), la Distilleria Pizzo lotto. E ancora la fornace di Ernesto Narduzzi, in Calle dei Spini, acquistata nel dopoguerra dalla S.A.D.E. (poi passata all'E.N.E.L.), e impietosamente abbattuta per far posto a dei brutti alloggi condominiali.

La corderia trovò probabilmente spazio nei locali di una fabbrica dismessa di telerie; una superficie complessiva, tra scoperto e unità immobiliari, di circa 1.380 metri quadrati, che andava, trasversalmente rispetto all'isola dalla fondamenta di Sant'Eufemia fino alla riva opposta.

Allora c'era molto lavoro, anche per le donne che si davano da fare per contribuire al sostentamento di tutta la famiglia. In Corte Cordami, famosa per i suoi storici camini, si vedevano spesso le donne, davanti alle loro case, sedute su vecchie seggiole di paglia, con una tavola da lavandaia tenuta in equilibrio sopra le ginoc-

The ropery used to be situated in Santa Lucia, near the present railway station, it was then moved to Giudecca between 1848 - 1850, at this time many other handicraft activities and industries were transferred from the historical centre to the island, which was definitely more suitable to house productive activities; the tannery, for example was extremely malodorous. However at the time, Junghans wasn't the only factory on Giudecca. The whole island was a hive of industry of which nowadays little trace remains.

One needs only to recall Mulino Stucky, Herion knitwear factory, Toffolo, Lucchese and Cucco shipyards, Inio ropery, Fortuny textile workshops (still going strong) and the Pozzo Lotto distillery. There was also the Ernesto Narduzzi furnace in Calle degli Spini, acquired by S.A.D.E after the war (subsequently taken over by ENEL), which was ruthlessly knocked down to make place for some rather ugly blocks of flats.

The ropery was probably housed in a disused drapery, the total area, counting the open air spaces and the outhouses, was 1,380 metres square. It extended from the fondamenta Sant'Eufemia to the opposite canal bank. At the time there used to be a lot of work for women who also contributed to supporting their families. In Corte Cordami, famous for its historical chimneys, women could often be seen sitting on old straw chairs in front of their houses, with a washing board balanced on their laps, a wash tub half filled with water to their side, from which protruded pieces of old tarred hemp rope. The rope was soaked in

Andrea Barina, Marco Bassi

quotidian life



chia; di fianco un mastello riempito a metà d'acqua, e dentro spezzoni di corda di canapa catramata già usata.

La corda veniva tenuta in acqua perché la canapa si ammorbidisse; con le mani le donne la sfilacciavano, la allargavano e poi la tiravano su ad asciugare. Una volta asciutta veniva quindi passata ai "pettinatori" che dovevano "sgrezzarla". In questo modo si otteneva la stoppa catramata, molto richiesta in quanto veniva impiegata per calafatare qualsiasi tipo di barca in legno, e anche la coperta dei vapori e i pontoni. Alla Giudecca, accanto alla corderia avevamo pure la stalla e anche una vacca; questa ci aiutava nel lavoro, tirava infatti la "carretta" e le corde, mangiava l'erba che cresceva in abbondanza e ci dava in aggiunta il latte. Un tempo allevavamo anche dei maiali. Bisogna sapere che "ai vecchi tempi" i veneziani del centro storico usavano dire "andiamo in campagna, alla Giudecca".

L'isola non era così urbanizzata come si presenta invece ai nostri giorni; il verde era diffuso ovunque; sembrava proprio di essere in mezzo ai campi. E c'era anche parecchio bestiame; nella fondamenta delle Convertite e vicino alle Zitelle c'erano anche delle "vaccherie".

Mi tornano alla memoria numerosi altri nomi, di veneziani e di giudecchini di quegli anni che hanno preceduto l'ultima guerra; gente umile, abituata a tirare la fatica tutti i giorni, umili lavoratori, scaricatori di porto, ma anche veneziani veri, e non semplici macchiette, che hanno costituito l'anima più sincera e genuina della Venezia minore, o forse meno appariscente, quell'anima che non ha lasciato e che

water in order to soften the hemp; the women would shred it with their hands and then take it out of the tub to dry. Once dry it was given to the "combers" who had to refine it. This was how tow was produced. There used to be high demand for it, as it was used to seal wooden boats and to cover pontoons. Next to the ropery there was a cow and a shed. The cow used to help us with our work by pulling the cart and the ropes, it was fed on grass which was plentiful and gave us milk as well. One time we also farmed pigs. In the old days the Venetians from the historical centre used to say: "let's go to the countryside, to Giudecca". The island wasn't so urbanised, there was lots of greenery, it really was like being in the country. There was also many cattle, on the Fondamenta delle Convertite near the Zitelle, there even used to be cowsheds.

I can recall the names of Venice and Giudecca inhabitants from the years before the last World War, humble people who were used to everyday heavy work; they were ordinary workers and dockers but nevertheless true Venetians, not mere caricatures. These people made up the real soul of the 'minor' or maybe less-known Venice, that very soul that has yet to leave its trace in history books, but constitutes the lively and solid backbone of the city; the essential heritage of humanity without which Venice is dying, having been suffocated by tourists and reduced to a mere archaeological museum in which only a few Venetians survive.

Towards the end of the thirties, the Inio ropery employed fifteen workers, the business was



non lascia traccia nei libri di storia ma che della città ha costituito il cemento più vivo e tenace, quell'indispensabile patrimonio di umanità senza il quale ormai Venezia sta morendo, soffocata dai turisti e ridotta a triste museo archeologico per i pochi veri veneziani, sempre più sopravvissuti a se stessi.

Verso la fine degli anni Trenta la Corderia Inio dava lavoro a una quindicina di operai; l'azienda godeva ottima salute, la produzione era molto apprezzata per la sua elevata qualità e di conseguenza la domanda di cordame era sostenuta.

Con lo scoppio della guerra, però, cominciò a farsi sentire pesantemente la scarsità di materia prima, cioè la canapa e la "manila", di modo che era sempre più difficile far fronte alle numerose richieste.

La nostra casa si trovava troppo vicina agli stabilimenti della Junghans, nel frattempo occupati dai Tedeschi, tra il 1942 e 1944, e così noi tutti dovemmo sfollare a Oriago.

In quel periodo, mentre eravamo sfollati, mio padre per venire a lavorare nella sua corderia alla Giudecca, doveva fare tutti i giorni il pendolare da Oriago, e come lui molti altri veneziani sfollati in campagna.

Marghera era molto vicina e la ferrovia e i depositi di petrolio costituivano l'obiettivo preferito degli aerei angloamericani. I bombardamenti erano frequenti e la paura era tanta. Molte volte vedevo arrivare attraverso i campi i carri trainati faticosamente dai buoi, con sopra le persone che cercavano riparo in campagna e portavano con sé le poche cose che erano riuscite a salvare dalle incursioni degli aeroplani.

flourishing, its production was much appreciated for its good quality; consequently the demand for ropes was high. With the outbreak of the war however, the lack of raw material, hemp and manilla, began to weigh heavily on the factory, so that soon it became increasingly difficult to deal with the demand.

Between 1942 and 1944 the Junghans factory was occupied by the Germans; we lived too close, so we were all evacuated to Oriago. During that time our ropery on Giudecca was still operational and my father was forced to commute daily from Oriago, like many other Venetians who as him, had been evacuated to the countryside.

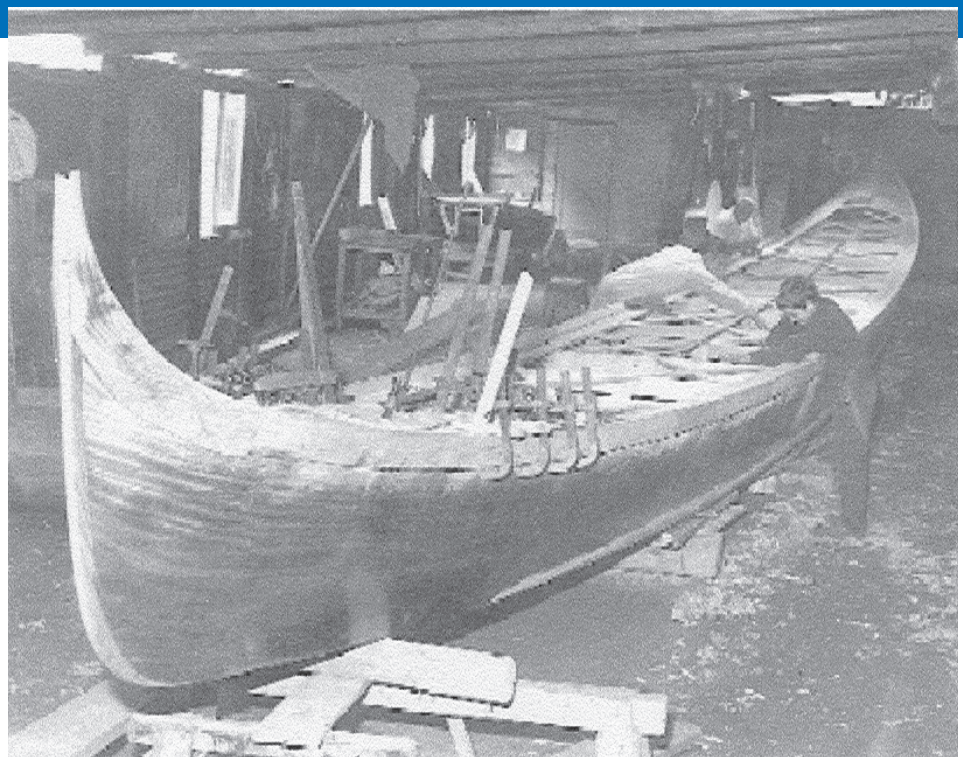
Marghera was too close for comfort and the railway station and the oil storage tanks were favourite targets of the Anglo-American warplanes. Bombings were frequent and we were all very scared. I often used to see carts being strenuously pulled by oxen over the fields. They carried people who had come to the country for shelter, clutching onto the few possessions they had managed to salvage from the air raids.

Sometimes I used to work as a guide for the fugitives; there were often foreigners among them who would congregate in a hut in the "Pierimpe" valley, where there was a radio transmitter set to allow them to get in touch with the allied submarines stationed not far from the coast in the Adriatic sea and arrange to meet them in the port of Malamocco disguised as fishermen to avoid arousing suspicion.

The first months of the war, when we were still

Andrea Barina, Marco Bassi

quotidian life



A volte ero anche impiegato quale guida dei fuggiaschi, tra i quali c'erano spesso anche degli stranieri. Questi si raccoglievano in un casone della Valle "Pierimpie", dove a loro disposizione c'era una radio ricetrasmittente. Riuscivano così a collegarsi con i sommergibili alleati che stazionavano nelle acque dell'Adriatico, non molto lontani dal nostro litorale e darsi appuntamento nei pressi del porto di Malamocco, camuffati da pescatori per non destare sospetti.

Ma anche i primi mesi di guerra, quando stavamo ancora tutti alla Giudecca, erano stati difficili e duri. Il problema più difficile da risolvere era sempre quelli del cibo da mettere sulla tavola ogni giorno. A Venezia si trovava poco o niente e bisognava allora far provvista in campagna, magari scambiando del cordame, sempre utile per i lavori nei campi, con qualcosa da mangiare: ricordo ancora i lunghi viaggi fino a San Donà di Piave.

Perfino l'acqua potabile scarseggiava.

L'acquedotto era stato colpito più volte durante i bombardamenti; e così si doveva andare con una barca a remi fino all'isola di San Clemente, in laguna.

Terminata la guerra, nei pressi della Corderia Inio vennero smantellate le numerose baracche in legno allora esistenti, mentre la gente che vi abitava fu sistemata in alloggi di proprietà del Comune. In questo modo i cantieri Toffolo e Lucchese, che all'indomani della fine della guerra avevano ripreso a funzionare a pieno regime ed erano in piena attività anche di notte, poterono usufruire di spazi maggiori e più funzionali alle loro esigenze. In quegli anni questa

living on Giudecca, were also very hard. The most difficult task was to find food to put on the table. In Venice there was very little food, so we used to go to the countryside to get provisions in exchange for some rope, which could always be used in the fields. I still remember those long journeys to San Dona' di Piave. There was also a shortage of drinking water, the aqueduct had been hit several times during the bombings, so we had to go as far as the island of San Clemente in the lagoon, by rowing boat to obtain some.

At the end of the war, the numerous wooden huts situated near the Inio ropery were torn down and their inhabitants transferred to houses belonging to the Municipality. Therefore the Toffolo and Lucchese shipyards that had started operating again fully, could benefit from the wider space.

In those years shipbuilding, which cannot quite be referred to as a 'minor' trade, went through a phase of intense development, some shipyards employed shop assistants from abroad, the amount of building and repair work soared, and the number of workmen increased to 250/300 units.

It must be remembered that in 1972 the dredge boat Erik Viking was built in the Lucchese shipyard, and was used to dig the new Canale dei Petroli. The extracted sludge was dumped on the coastal wetlands and made into artificial islands, used for fishing and hunting. These were however a source of endless controversy and contrasting opinions.

Indeed, the natural environment was being changed too violently and with it the flow of



cantieristica, che non è del tutto esatto definire minore, conobbe una fase di intenso sviluppo; le commesse provenivano anche dall'estero, le costruzioni e le riparazioni non si contavano e il numero delle maestranze salì fino alle 250/300 unità.

Da ricordare, in particolare, la costruzione nel 1972 nel cantiere Lucchese della draga Erik Viking, quella che scavò il nuovo Canale dei petroli. Il fango estratto veniva depositato su delle barene limitanee, trasformate in isole artificiali buone per andarvi a pesca e a caccia, ma fonte di polemiche infinite e occasione di pareri contrastanti e spesso inconciliabili. L'ambiente naturale, infatti, veniva modificato troppo violentemente, e con esso il fluire e il defluire delle acque costretti a seguire dei ritmi quasi artificiali e poco in sintonia con i cicli molto più lenti della laguna. Attraverso il Canale dei petroli, assai più profondo dei canali naturali della laguna, per consentire appunto il passaggio delle petroliere dirette a Marghera, ogni giorno più enormi, l'acqua marina entra in laguna quasi alla velocità di un fiume in piena e altrettanto velocemente ne defluisce. Forse non poca responsabilità di tante acque alte eccezionali deve essere addebitata proprio al Canale dei petroli.

Superato alla meno peggio il drammatico momento del novembre 1966 e riparati i non pochi guasti provocati da quella spaventosa inondazione, il lavoro nella corderia riprese con il consueto vigore. Il rifornimento delle materie prime era regolare e abbondante e la domanda di cordame era molto sostenuta.

In particolare c'era molta richiesta, soprattutto

the waters which were forced into an almost artificial rhythm, not in tune with the much slower cycle of the lagoon. The Canale dei Petroli is much deeper than the natural lagoon canals in order to allow the increasingly bigger tanks heading to Marghera to get through. The speed of the sea water which flows in and out of the lagoon is close to that of a river in spate. Maybe the cause of the growing number of high waters could be mostly attributed to the Canale dei Petroli itself.

Having managed to get through the dramatic episode of November 1966 and repaired the damage caused by those frightening floods, work in the ropery resumed with its usual energy. The supply of raw material was regular and plentiful, the demand for rope high. We used to supply SADE (Adriatic Electric Company) with hemp treated with vegetable tar, extracted from pine wood. Huge orders also came in from the port and especially from the Compagnia lavoratori portuali di Venezia.

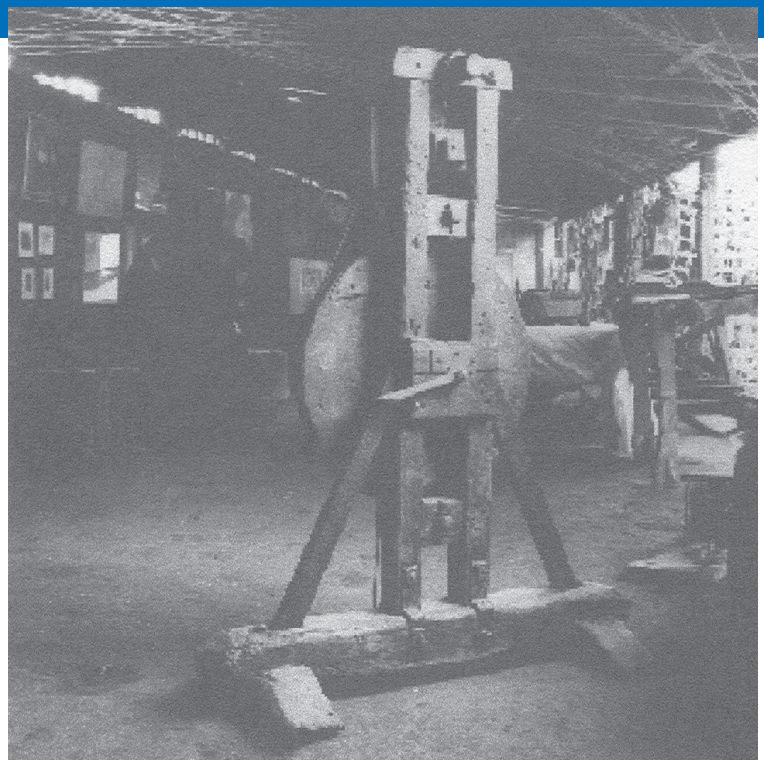
At the beginning of the 90s however, the rope making trade declined irreversibly.

As things were going, my main concern became to save the precious machinery; the pieces were in danger of becoming derelict, fit for a museum.

At this time, Giovanni Giuponi, called Nino, a gondola builder by trade, needed a bigger workshop as his wasn't big enough for the demanding work he had to carry out. Being a friend of my father's, he asked to be housed in our warehouse which was 40 metres long. In 1980 the architect Paulo Portoghesi invited me to exhibit my machinery at the first

Andrea Barina, Marco Bassi

quotidian life



da parte dell'allora S.A.D.E (Società Adriatica di Elettricità) di "comandi" di canapa trattata con catrame vegetale estratto dal legno di pino. Sostenuta era anche la domanda di corda che proveniva dal porto e in particolare dalla Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia.

Agli inizi degli anni Novanta il lavoro in corderia entrò in una fase di crisi ormai irreversibile.

Visto come si stavano mettendo le cose la mia preoccupazione maggiore divenne quella di salvare i preziosi macchinari, che ormai respiravano quasi l'aria del museo, dall'abbandono e dalla distruzione.

Il costruttore di gondole, il maestro d'ascia Giovanni Giuponi, chiamato "Nino", non aveva nel suo cantiere in Rio del Ponte Lungo la lunghezza sufficiente ed essendo buon amico di mio padre chiese ospitalità presso il nostro capannone, che lungo 44 metri presentava lo sviluppo sufficiente per l'impegnativa costruzione.

Nel 1980 fui inoltre invitato dall'architetto Paolo Portoghesi a esporre i miei macchinari alla Prima Biennale di Architettura tenutasi appunto alle Corderie dell'Arsenale di Venezia. In quell'occasione mi resi conto della straordinaria importanza di tutti gli strumenti, di tutti gli attrezzi, di tutti i macchinari usati nella corderia artigianale ai fini della conoscenza e della divulgazione della sua storia secolare, e ne resi partecipi uomini politici e di cultura, giornalisti, esponenti del mondo della scuola e della televisione, cercando di interessare soprattutto le numerose scolaresche che numerose venivano in visita alla corderia dalle più disparate località del Veneto, stimolate anche dai macchinari esposti alla Biennale.

Architecture Biennial held at the Corderie dell'Arsenale in Venice. On that occasion I realised how important all the tools, instruments and machinery of the rope making trade could be to spread knowledge about the craft and its secular history. I tried to share my experience with politicians, scholars, journalists, representatives of school and television. I especially tried to involve the many school groups who came to visit the Corderia from all sorts of areas in the Veneto, having heard of the machinery on show at the Biennale.

After centuries of honoured service, my machines, however fully functional and lovingly kept in working order, had become real museum pieces. They were a concrete and significant evidence of a way of making ropes destined to be lost forever in time, a precious collection to be guarded adequately, but also to be made known to prevent the death of an important part of Venetian historical heritage. In 1995 the Town Council arranged to buy my machinery which was transferred to the old salt warehouses at the Salute awaiting, to quote professor Giandomenico Romanelli for the opening of a museum of material culture connected to those ways of life and production structures in pre industrial Venice.

