ITINERARIO VENEZIA INDUSTRIALE:
IL MOVIMENTO OPERAIO E LE TRASFORMAZIONI DELLA CITTÀ TRA ‘800 E ‘900

A Venezia la Storia per eccellenza è sempre stata quella della Serenissima e talvolta gli stessi veneziani sono portati a pensare, più o meno consciamente, che la loro città si sia congelata nel 1797. Tutto ciò parrebbe d’altronde confermato dalla forma esteriore del centro storico, a prima vista immune dalle radicali trasformazioni toccate negli ultimi due secoli alle città “normali”. Ma, evidentemente, nemmeno Venezia è rimasta uguale a se stessa: una profonda mutazione, in particolare, l’ha investita tra la metà dell’Ottocento e gli anni ‘30 del Novecento. Il modo migliore per rendersene contò è percorrere la sua estremità occidentale, quella rivolta verso la terraferma.

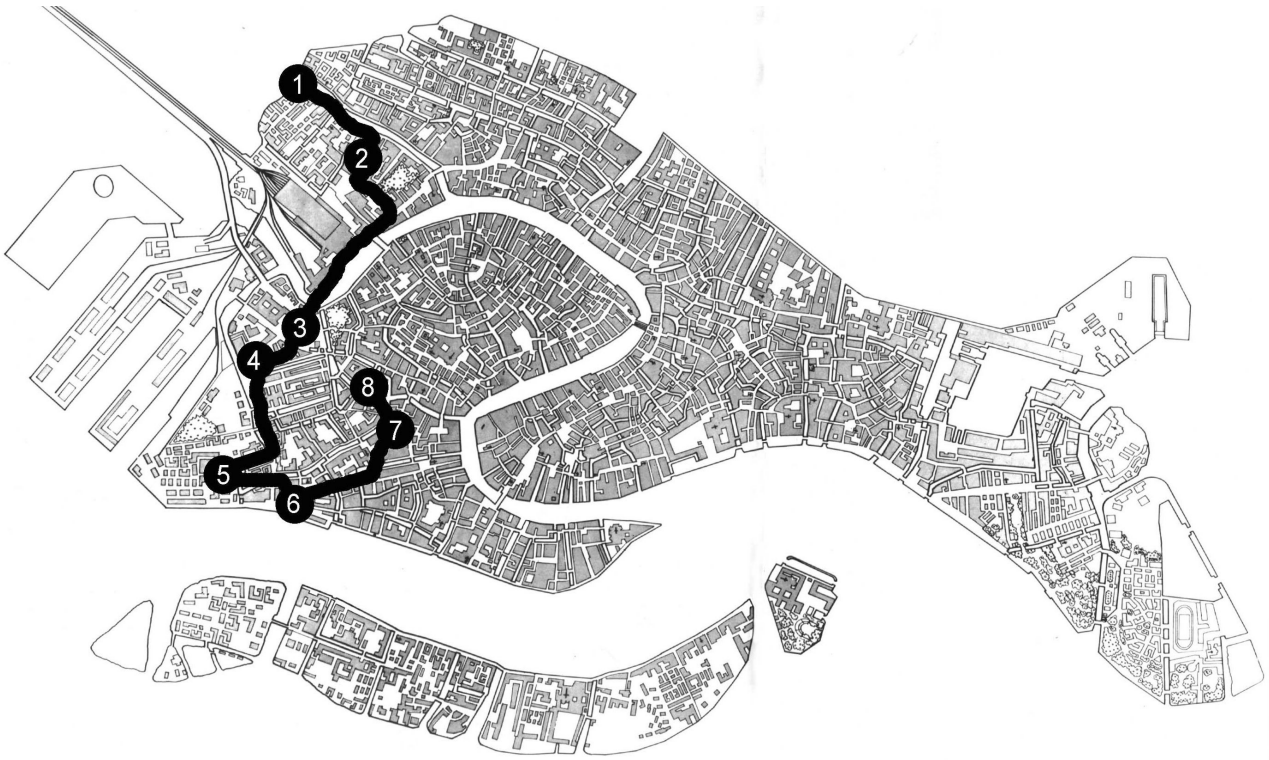
Tutto comincia intorno al 1840, con la costruzione del primo ponte sulla laguna, quello ferroviario: dopo un millennio Venezia cessa di essere un’isola. È la prova che ormai la città guarda sempre meno ad oriente e al mare (fonte della sua antica grandezza) e sempre più ad occidente, verso la terraferma e l’Italia che si unificherà a breve; in conseguenza anche le attività portuali lasciano il bacino di S. Marco per trasferirsi più a ovest, nella nuova Stazione Marittima di S. Marta, e gli stabilimenti industriali che sorgono in città si concentrano in questa zona, vicino ai collegamenti ferroviari e marittimi. Si potrebbe dire che la modernità raggiunge Venezia alle spalle, da occidente, dalla terraferma.

In quegli anni nascono anche una nuova Venezia “operaia” ed un “movimento operaio” – usiamo questi termini nel senso più ampio – con tutte le implicazioni sociali, culturali e politiche che ciò comporta, in un paese che sta vivendo le prime aperture “democratiche” della sua storia: dal 1912 anche il più umile dei popolani (maschio, s’intende) ha per la prima volta diritto di voto. Oltre che da figure più “tradizionali”, come gli arsenalotti e le *impiraresse* (infilatrici di perle) di Castello, questa nuova realtà è incarnata ora dai portuali della Marittima, dalle tabacchine, dalle operaie del Cotonificio di S. Marta, dagli operai della Giudecca. I lavoratori scelgono come luogo di ritrovo preferito lo spazio aperto più importante di questa parte della città, campo S. Margherita, che verrà così identificato come “quartiere rosso” e socialista. S. Margherita arriverà ad autoproclamarsi repubblica autonoma: un’iniziativa goliardica nata nelle osterie del campo, presa però molto sul serio da chi voleva davvero vedervi un pericoloso covo di sovversivi: per i fascisti del 1921-22 sarà la “bolscevica repubblica”, una delle mete preferite delle spedizioni squadriste, assieme alla vicina Casa del Popolo del Malcanton. E sul campo resteranno anche morti e feriti.

Tra le caratteristiche costanti della città che emergono da questo itinerario, si nota la tendenza a riadattare gli edifici esistenti ad usi assai diversi da quelli originari: tra Otto e Novecento le chiese diventano fabbriche o Camere del Lavoro, mentre negli ultimi decenni del Novecento sono le strutture industriali e produttive ad essere convertite in aule universitarie, case popolari o hotel di lusso.

[Itinerario a cura di Giovanni Sbordone]

La chiesa di S. Girolamo, utilizzata a metà ‘800 come mulino a vapore: il campanile fungeva da ciminiera



1. **Macello di S. Giobbe e vista sul ponte traslagunare.** L'itinerario parte dall'entrata del vecchio Macello di S. Giobbe, oggi trasformato in sede universitaria. Per la sua "lontananza" dal centro cittadino (S. Marco-Rialto), e per il fatto di essere prospiciente alla terraferma, quest'area ospitò fin dal tardo medioevo vari insediamenti produttivi; a metà Ottocento si decise di concentrare qui tutte le attività di macellazione del bestiame prima sparse per la città; sono gli stessi anni, non a caso, in cui veniva costruito il ponte ferroviario traslagunare, la cui testa di ponte è nelle immediate vicinanze, e di cui si può avere da qui una delle viste migliori.

2. **Area Saffa.** Anche quest'area era adibita nell'Ottocento ad attività industriali; vi ebbero sede una conteria (fabbrica di perle di vetro) e la fabbrica di fiammiferi Baschiera (poi Saffa), che arrivò ad occupare 750 operai, in gran parte donne. L'ex area industriale è adibita oggi a quartiere residenziale.

3. **Piazzale Roma.** Negli anni Trenta del Novecento veniva costruito, a fianco del ponte ferroviario, quello automobilistico: nasceva il Ponte Littorio, oggi Ponte della Libertà. La conseguente costruzione di un grande piazzale per automobili – Piazzale Roma – stravolse completamente l'aspetto di questa parte della città. Il solo fatto che questa sia a tutt'oggi l'unica area del centro storico percorsa da macchine la rende poco "veneziana" e difficilmente assimilabile al resto della città.

4. **Manifattura tabacchi.** Questo stabilimento, il più "antico" tra quelli inclusi nell'itinerario, nasce a fine Settecento, anticipando la tendenza a scegliere quest'area marginale della città per attività produttive rivolte soprattutto al mercato della terraferma. Per tutto l'Ottocento le operaie della manifattura, le celebri tabacchine, diventeranno una presenza caratteristica in città: prototipo di operaie combattive e, allo stesso tempo, di donne fiere ed emancipate, saranno immortalate con i loro scialli neri nei quadri di Guido Cadorin, il pittore amico di D'Annunzio, e nei versi del sindaco-poeta Riccardo Selvatico.

5. **Cotonificio.** Altro imponente stabilimento industriale, costruito negli anni '80 dell'Ottocento, in contemporanea cioè con la vicina Stazione Marittima. Nei progetti originali avrebbe dovuto essere quattro volte più grande e occupare 3000 operai; alla fine, invece, assunse dimensioni più "ridotte" e la manodopera fu di "solo" 900 operai, in gran parte donne. Oggi ospita l'università di architettura (IUAV).

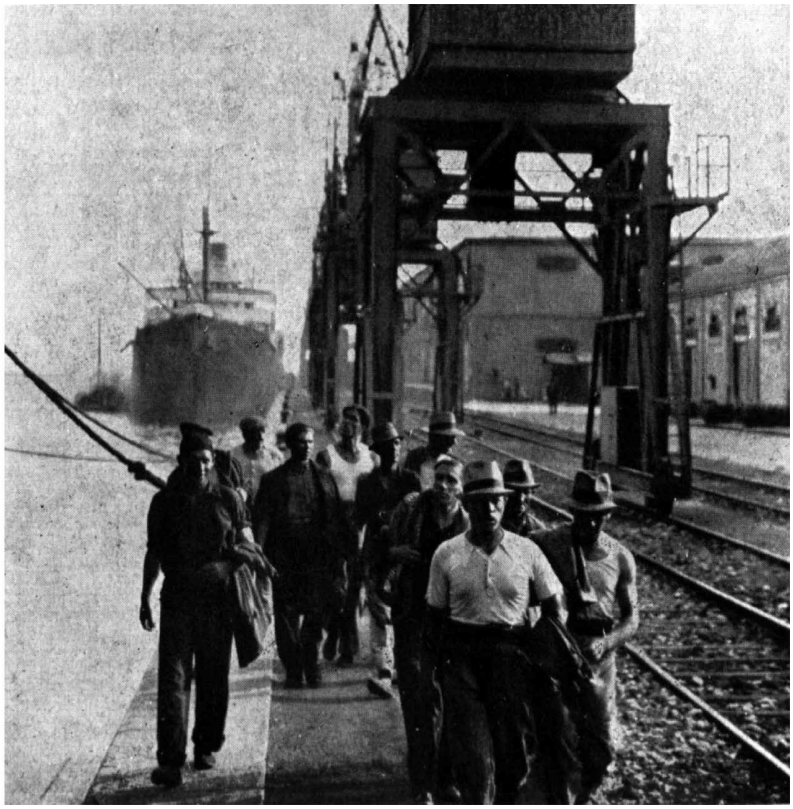
6. **Stazione Marittima e vista sul Mulino Stucky.** La costruzione della Stazione Marittima (inaugurata nel 1883) segna una svolta epocale nella storia della città: il trasferimento delle attività portuali dalla loro tradizionale collocazione nel bacino di S. Marco all'estremità occidentale della città, dove le banchine possono più facilmente essere collegate alla ferrovia. S. Marta e le aree circostanti diventarono allora il quartiere di portuali, facchini e scaricatori. Volgendo lo sguardo al di là del Canale della Giudecca, si ha da qui un'ottima vista dello Stucky, il grande mulino costruito – sempre a cavallo tra Otto e Novecento – all'estremità occidentale dell'isola della Giudecca, che all'epoca suscitò scandalo per il suo aspetto da castello gotico, assolutamente inusuale per Venezia. Dopo l'incendio di alcuni anni fa, oggi il mulino ospita un hotel di lusso.

7. **Campo S. Margherita.** Oggi cuore della Venezia universitaria, il campo è la piazza principale di questa parte della città. Un secolo fa era piazza di mercato e ritrovo preferito di portuali, tabacchine e operai oltre che sede, in una chiesa sconsacrata dal campanile mozzo, della Camera del Lavoro. Era, insomma, una piccola "piazza rossa" veneziana, spesso scelta per le manifestazioni del 1° maggio; ma, allo stesso tempo, anche uno spazio venezianissimo celebre per le osterie e i baracconi del carnevale.

8. **Rio Novo e "Casa del Popolo" al Malcanton.** Alle spalle di campo S. Margherita un altro segno profondo delle trasformazioni novecentesche della città: il Rio Novo, scavato negli anni '30 per collegare in maniera più diretta il neonato Piazzale Roma al Canal Grande. Sulle rive del Rio Novo – ma, quando venne costruita, il rio ancora non esisteva – un'apparentemente anonima casa rossa ci riporta alla vicenda politico-sindacale, cui si è già accennato per S. Margherita: era infatti la "Casa del Popolo", eretta alla vigilia della Prima guerra mondiale per ospitare la Camera del Lavoro e altre istituzioni del movimento operaio, e oggetto nel 1920-22 di ripetuti attacchi dello squadrismo fascista (venne allora "fortificata" con sacchi di sabbia alle finestre, guardie armate sui tetti e una sirena d'allarme).

Tempo di percorrenza: circa 2 ore

Una tabacchina in un disegno del pittore Guido Cadorin.



Portuali al lavoro alla Stazione Marittima