

FONDAZIONE ASSI

**Annali  
di storia dell'impresa**

*19/2008*

Saggi Marsilio



VENEZIA NELL'OTTOCENTO:  
LO SVILUPPO DEL SETTORE MODA  
ATTRAVERSO LE GUIDE COMMERCIALI<sup>1</sup>

Imparate qualch'arte onde la vita  
Tragga il pan cotidiano e poi cantate  
Quanto vi par la bella Margherita<sup>2</sup>

**1. L'economia della città nel corso dell'Ottocento:  
povertà e dinamiche industriali**

L'economia di Venezia lungo il XIX secolo viene descritta in toni foschi e drammatici: i vari studiosi che si sono occupati in particolare delle classi popolari, da Renzo Derosas a Luca Pes e Maurizio Reberschak<sup>2</sup>, disegnano un quadro di estrema povertà, con aree fortemente caratterizzate da miseria e insalubrità, da alti tassi di analfabetismo, da drammatiche cadute di popolazione almeno fino ai primi decenni dell'Ottocento. Il processo di spopolamento della città, a seguito della disgregazione dello stato veneto, porta la popolazione nel breve giro degli anni 1797-1838 da 150.000 abitanti a 93.545, il livello più basso nella storia plurisecolare di Venezia, venendo in questo senso la città a costituire per la drammaticità della crisi e la lenta ripresa un'eccezione, pur nel quadro generale di calo demografico registrato da molte città italiane ed europee.

<sup>1</sup> In memoria di Vera Comoli.

<sup>2</sup> *Guida commerciale di Venezia per l'anno 1846. Anno primo*, Venezia, 1846, in copertina.

<sup>2</sup> R. Derosas, *La demografia dei poveri. Pescatori, facchini e industriali nella Venezia di metà Ottocento*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, a cura di M. Isnenghi e S. Woolf, Roma, 2002, pp. 711-770; L. Pes, *Le classi popolari*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, cit., pp. 771-801; Id., *L'economia delle classi popolari a Venezia (1866-1881)*, in D. Resini (a cura di), *Cent'anni a Venezia. La Camera del lavoro 1892-1992*, Venezia, 1992, pp. 236-246; M. Reberschak, *L'industrializzazione di Venezia (1866-1918)*, in S. Gasparri et al. (a cura di), *Venezia. Itinerari per la storia della città*, Bologna, 1977, pp. 369-404.

La dissoluzione del complesso apparato amministrativo, il ridimensionamento di un sistema di vita legato al mondo aristocratico<sup>3</sup>, che ha effetti depressivi su molte forme di *conspicuous consumption* dalle manifatture ai servizi e l'emigrazione consistente, verso la terraferma, non solo di frange marginali, ma di quel ceto medio-basso costituito da piccoli possidenti e negozianti, prevalentemente persone in età lavorativa, non solo provocarono la diminuzione della popolazione favorendo uno squilibrio strutturale caratterizzato da un'alta presenza di persone anziane o che vivevano precariamente con redditi saltuari, ma ebbero effetti drammatici sull'intera economia e sullo stesso tessuto urbano, causandone un progressivo degrado dovuto alle abitazioni rimaste vuote e ai negozi chiusi<sup>4</sup>.

Del resto, come scrive Renzo Derosas<sup>5</sup>, la ripresa demografica socio-economica che si registrò nel trentennio seguente rimase debole, sottolineata da cadute e tragiche interruzioni, quali il colera del 1849 e la crisi agraria del 1854, i cui effetti sui prezzi del grano si manifestarono fino al 1859. Benché Venezia sia descritta durante il periodo della Restaurazione come «città lugubre e malinconica», in realtà a partire dalla metà del secolo la popolazione stabile prese a recuperare i vuoti giungendo nel 1869 a un totale di 133.037 anime: pur sulla base di dati incerti, la crescita sembra essersi dispiegata al ritmo del 9‰ annuo.

Una ripresa significativa si registra solo negli ultimi due decenni del secolo quando, investita da un processo di intenso ricambio della popolazione, la città passò dai 129.851 abitanti del 1881 ai 146.682 di fine secolo, tornando quindi a toccare i livelli precedenti la dissoluzione dello stato veneto. Sembra che la ripresa sia stata però il frutto di un intenso processo migratorio più che di un visibile miglioramento nel saldo tra nascite e decessi, che rimase sempre negativo fino alla fine del secolo. Nel panorama italiano la città fu dunque caratterizzata da ritmi di sviluppo contenuti: dal 1871 al 1901 la crescita a Venezia era inferiore al 16%, mentre le città maggiori della penisola avevano conosciuto ritmi accelerati.

<sup>3</sup> S. Woolf, *Introduzione*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, cit., pp. 9-12.

<sup>4</sup> La parrocchia dell'Angelo Raffaele era la più misera della città, nel 1867 gli iscritti al registro dei poveri erano ben oltre 3.500; seguivano quella di San Giovanni in Bragora e la Giudecca: R. Derosas, *La demografia dei poveri*, cit., pp. 728-734.

<sup>5</sup> *Ibidem*, pp. 722-725.

Roma e Milano erano aumentate quasi del 90%, Catania del 77%, Torino del 57%.

Dal punto di vista economico la relazione presentata nel 1892 al Municipio dalla Commissione esecutiva della Camera del lavoro testimoniava un quadro di drammatico disagio: disoccupati e affamati che minacciavano l'ordine pubblico, operai spesso con lavoro saltuario, pagati a cottimo, costretti sovente a chiedere l'elemosina, lavoranti e garzoni in balia dei datori di lavoro, miseria, insicurezza, debolezza ovunque: per attutire le tensioni sociali nasceva proprio in quegli anni la Camera del lavoro.

In realtà si è supposto che anche negli anni Sessanta-Ottanta del secolo l'economia delle classi popolari non fosse molto diversa, a causa appunto delle deficienze strutturali<sup>6</sup>. In questo senso il censimento del 1869 registra una popolazione di 125.774 anime (60.019 maschi e 65.755 femmine classificati all'interno di ben 272 «professioni» o «condizioni»); fra questi, le persone che vivono delle braccia altrui sono 49.733, mentre i poveri definiti come tali assommano a 407. Nel complesso metà della popolazione dei sei sestieri della città non lavorava<sup>7</sup>. L'altra metà risultava occupata nei servizi e nella fabbricazione o trasformazione delle materie prime (circa 33.348 nel primo settore, 21.218 nel secondo). I dati del censimento sono stati studiati in varie direzioni e accorpati per gruppi più o meno omogenei. In questo senso si è potuto calcolare che nei servizi 6.860 erano doganieri, soldati e poliziotti, 6.297 domestici, 5.980 venditori, osti, negozianti e commessi, 5.035 barcaioli, facchini e trasportatori, 4.141 impiegati, professionisti e agenti commerciali. Nel settore manifatturiero fra padroni, maestri, lavoranti e garzoni risultavano 6.827 sarti, cucitrici, cappellai e calzolai, 6.262 muratori, scalpellini, fabbri e falegnami, 4.120 addetti alla lavorazione delle perle di vetro, 2.521 conciatori, tessitori, canapini e tabacchini<sup>8</sup>. Inoltre, fra gli abitanti attivi 20.980 erano donne: 5.459 domestiche, 2.256 cucitrici, 2.095 infilzaperle di vetro (le impiraresse), 2.046 sarte, 1.232 tabacchine<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> Le categorie sono state definite *ad hoc* dall'Ufficio statistico del Comune, non sulla base di un modello nazionale.

<sup>7</sup> Comune di Venezia, *Rilievo degli abitanti di Venezia 1869*, Venezia, 1871.

<sup>8</sup> L. Pes, *Le classi popolari*, cit., p. 779.

<sup>9</sup> Id., *L'economia delle classi popolari*, cit., p. 235.

Va sottolineato, ai fini della nostra ricerca, che nessun riferimento nel censimento veniva dato circa quanti traevano redditi dall'afflusso dei forestieri nei mesi estivi, per il carnevale o per altre feste e cerimonie. È stato stimato che nel 1843 arrivassero in città ben 112.644 persone.

Inoltre, nel censimento venivano riportate 270 professioni, indicativo sì di un mondo del lavoro ricco e con competenze varie e riconosciute, tuttavia ancora strettamente ancorato alla realtà di antico regime, settecentesca. Molti degli artigiani censiti avevano la propria bottega e la propria ditta, così in particolare i falegnami e i fabbri, ma soprattutto i calzolai. Erano però già in vita alcune grandi fabbriche come l'Arsenale e la Manifattura tabacchi, i due grandi opifici statali. Accanto, soprattutto nel settore del vetro, si collocavano alcuni opifici, i quali però commissionavano il lavoro a domicilio. Così, ad esempio, lavoravano a domicilio le ricamatrici, le cucitrici, le berrettaie, le infilzaperle, le quali, al soldo di maestre che detenevano il monopolio dei contratti con i fabbricatori, si logoravano gli occhi per miseri salari: in questo senso è stato osservato come le rilevazioni affidate ai prefetti nei decenni immediatamente dopo l'Unità riflettessero solo in parte la consistenza delle imprese produttive, come d'altra parte la loro classificazione, data la prevalenza del lavoro a domicilio. Questo era anche funzionale al fatto che la domanda di molti prodotti era soggetta a fluttuazioni stagionali, in particolare per l'afflusso estivo dei forestieri. E la stessa cosa si poteva dire per i molti servizi che dipendevano dall'arrivo dei turisti, come i venti alberghi, i dieci stabilimenti da bagno, i numerosi affittacamere.

Questa situazione serpeggiante di miseria, di disoccupazione o temporaneità nel lavoro sembra aver subito un cambiamento quando, a metà degli anni Ottanta, lo sviluppo economico della città si intrecciò con lo sviluppo industriale italiano e questo grazie sia all'opera innovatrice di uomini come Alessandro Rossi e Vincenzo Breda, sia grazie all'incremento delle funzioni e dei traffici portuali connesso alla costruzione della Stazione marittima collocata all'estremità occidentale della città, nel canale della Giudecca, che riassegnava al porto di Venezia la funzione di concorrenza diretta con il porto austriaco di Trieste.

Le rilevazioni statistiche del tempo, grazie alla maggiore raffinatezza degli strumenti d'indagine, hanno permesso a Maurizio Reberschak di elaborare un quadro più preciso della qualifica

«industriale» delle imprese<sup>10</sup>. In tale senso si è evidenziata la continuità dell'imprenditoria locale nei settori collegati ad attività tradizionali, quali quella del vetro e delle conterie e dei merletti e la tenuta delle imprese «governative» quali l'Arsenale e la Manifattura tabacchi, alle quali si andarono affiancando la Società elettrica di Murano e la Società delle strade ferrate meridionali. Nell'antico settore del vetro e delle conterie tra Venezia e Murano erano operanti 18 ditte che impiegavano 1.496 persone, ma altre 2.000 lavoravano a domicilio per l'infilatura delle perle e nel settore dei merletti; a Venezia, Burano e Pellestrina è stato stimato l'impiego di ben 2.800 donne.

Negli stessi anni in cui prendeva corpo il volto «industriale» della città si dava avvio a una consistente serie di interventi sul piano urbanistico, con un duplice obiettivo: risanare le situazioni di maggiore degrado, soprattutto abitative e ridefinire tramite allargamenti e rettifiche e talora con la realizzazione di nuovi tracciati le più importanti direttrici viarie in relazione ai nuovi poli di attrazione costituiti dalla Stazione marittima e dalla ferrovia. In particolare, l'innesto di quest'ultima, nuova, rete di trasporto, ebbe come conseguenza lo scompaginamento del tessuto urbano preottocentesco che si era conservato pressoché intatto mantenendo immutata l'accessibilità (via acqua) da e verso la terraferma distribuita diffusamente lungo i suoi bordi, per dare vita a un percorso anulare privilegiato Ferrovia-Rialto-Accademia-Ferrovia anche grazie alla realizzazione di due nuovi ponti sul Canal Grande: il ponte degli Scalzi (1857-1858) e quello dell'Accademia (1852-1854)<sup>11</sup>. In una visione funzionalistica che vuole razionalmente ordinare la città vengono così aperte Strada Nova (1867-1872), calle larga XXII Marzo (1870-1875) e bacino Orseolo (1869-1870), il nuovo porto a Santa Marta (1883) gli edifici industriali alla Giudecca e in prossimità della stazione ferroviaria.

<sup>10</sup> M. Reberschak, *L'industrializzazione di Venezia*, cit., in particolare le tabelle 1-3.

<sup>11</sup> M. Favilla, "Delendae Venetiae". *La città e le sue trasformazioni dal XIX al XX secolo*, Venezia, 2002, p. 170. Sulla considerazione di Venezia «industriale» cfr. G. Gullino, *L'economia*, in M. Gottardi (a cura di), *Venezia Suddita, 1798-1866*, Venezia, 1999, pp. 97-105.

## 2. La città turistica

In sintesi questo è ciò che gli studi hanno evidenziato: un'economia in difficoltà durante il periodo austriaco e i primi decenni italiani, che produceva larghe sacche di miserabili; un miglioramento verso la fine del secolo, con l'affermarsi di un singolare processo di industrializzazione che andava nel contempo a intaccare l'antico organismo urbano, con poco rispetto del passato e delle testimonianze della sua eccezionale vicenda storica. Dal punto di vista meramente economico, in ambedue i casi, tuttavia, il collante era rappresentato dalla forte continuità di settori quali il vetro e le conterie e i merletti, che avevano costituito il perno dello sviluppo manifatturiero cittadino e consentito la sua tenuta per tutta l'età moderna.

In tutte queste analisi, economiche ma anche di carattere storico-urbanistico<sup>12</sup>, rimangono fortemente sfuggenti la portata dello sviluppo di Venezia quale centro turistico e il suo riverberarsi sull'economia cittadina. Ormai sappiamo che Venezia è un grande centro turistico già nel corso del Settecento, molto prima del progetto di Volpi che fece della città un esclusivo polo di attrazione internazionale, assegnando a Marghera il reale compito della «rivoluzione industriale». Della rilevanza di Venezia quale centro turistico, tappa del cosiddetto *grand tour*, ci manca l'impatto reale sull'economia della città. Come sottolineato da R.C. Davis e G.R. Marvin, in termini comunque provocatori ma indicativi di un certo orientamento, già alla fine del XVIII secolo la città era sulla via di vivere fondamentalmente di turismo: forse la prima città postmoderna che non vendeva altro prodotto che se stessa e le sue multiple immagini a centinaia di migliaia di stranieri che la visitavano annualmente<sup>13</sup>. Questo sembra essere stato il risultato di una volontaria scelta espressa dai veneziani, che durante l'Ottocento, abbandonati da una serie di governi estranei alla stessa città, riuscirono a vendere il loro prodotto a quella nuova forma di turismo che si stava consolidando.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> R.C. Davis, G.R. Marvin, *Venice. The tourist maze*, Berkeley-Los Angeles, 2004, pp. 1-7.

Vi erano veri e propri *tour* programmati, costruiti sulle modeste ma pervasive risorse di quel ceto medio che in Germania, in Francia e in Inghilterra si era ormai consolidato: questo traeva vantaggio dai nuovi collegamenti ferroviari che attraversavano le Alpi e inondavano la città di turisti. Studi di carattere antropologico e solo in parte storico cominciano ora a mettere a fuoco questo fenomeno: tuttavia, quello che ancora manca è una qualsiasi riflessione sulla ricaduta in termini economici del crescente processo di «turistizzazione», non solo sull'ampliarsi del terziario e degli addetti a tale settore come ad esempio costruzione di alberghi e di bagni, l'apertura di molteplici caffè e relativo numero crescente di loro dipendenti, ma in generale su tutta l'economia cittadina e su tutta la popolazione veneziana. Nel vendere una certa immagine di se stessa ai turisti che a ondate crescenti si riversavano sulla città – per visitarla, per partecipare alle grandi feste come il carnevale o l'Ascensione<sup>14</sup>, per fare la stagione dei bagni –, è da supporre che i veneziani vendessero tutta una serie di prodotti più o meno legati a quelle immagini e comunque funzionali al concetto di turismo e di vacanza: quindi variegati beni di lusso, dall'antiquariato alla moda, che si esprimevano in sintonia con la permanenza dei visitatori nella città più romantica del mondo e le loro esigenze di sociabilità e visibilità. Già a partire dal Settecento, tutta una serie di pubblicazioni, sorta di guide per forestieri, cominciò a essere edita: questi testi, rivolti dapprima a un lettore colto, via via che l'aspetto relazionale prende il sopravvento diventano strumenti rapidi e sintetici per penetrare l'ormai diversificata offerta turistica della città, che non si esprime più solo nelle antiche testimonianze, ma nella descrizione di alberghi, caffè, ristoranti, saloni da ballo, stabilimenti balneari, prima in città e poi al Lido, ma anche luoghi dove acquistare tutto ciò che è funzionale a una vita sociale che punta alla visibilità nella convivialità. Tuttavia, forse per il fatto che per lungo tempo il settore «turismo» rimase strutturato in modo da sfuggire alle rilevazioni, ma anche per il fatto che altrettanto a lungo la classe politica operò una generale rimozione, anco-

<sup>14</sup> L. Levantis, *En observant Venise. La cité dans le regard des voyageurs*, in *La nature et les beaux arts dans les récits des voyageurs français à Venise au XVIIIe siècle (1702-1797)*, mémoire de DEA en histoire de l'art préparé sous la direction de Etienne Jollet, Université de Provence (Aix-Marseille I), 2003-2004.



ra oggi il quadro economico di una realtà così radicata nella città sfugge prepotentemente a ogni riflessione.

In questo senso lo studio delle guide commerciali che, a partire dal 1846, vengono pubblicate nella città, può offrire una spia non trascurabile di un fenomeno così massiccio e nello stesso tempo sfuggente. La ricerca si è concentrata sul settore della moda e lo sforzo è stato quello di individuare l'andamento di alcuni settori (in specifico quelli legati all'abbigliamento maschile e femminile e agli accessori ad esso connessi), ma soprattutto di cogliere sul tessuto urbano l'impatto di negozi e botteghe di oggetti alla moda, cogliendone nel tempo lungo la trasformazione sia dal punto di vista merceologico sia nella localizzazione in determinate aree urbane. Quindi l'obiettivo non è stato la ricerca di elementi per giungere a una maggiore comprensione del ceto dei negozianti quali esponenti di una «piccola borghesia», secondo il modello di J. Morris<sup>15</sup>, quanto piuttosto quello di far emergere nel quadro dell'Ottocento veneziano ulteriori elementi a sostegno della vivacità dell'economia turistica e a coglierne il profondo legame con le medesime dinamiche urbane. In un certo senso, cercare di penetrare con uno sguardo microanalitico l'andamento di un settore peculiare al turismo, appunto quello della moda, per portare all'attenzione degli studiosi di Venezia, sia a livello economico sia a livello urbanistico, la necessità di guardare con più profondità alla dinamicità del settore turistico che andava a mediare tra un'immobilità economica caratterizzata da involuzione, povertà, disoccupazione, degrado e le scelte innovatrici legate a un progetto di industrializzazione che portava a uno sconvolgimento dello stesso tessuto urbano. Del resto, è stato messo in luce come sovente i progetti di intervento urbanistico che si susseguono nel corso del secolo rispondessero all'urgenza di valorizzare i monumenti e i siti storici di più grande richiamo<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> J. Morris, *The political economy of shopkeeping in Milan 1886-1922*, Cambridge, 1993.

<sup>16</sup> D. Calabi, *La città e le sue periferie, le case, i ponti, le strade*, in Id. (a cura di), *Dopo la Serenissima. Società, amministrazione e cultura nell'Ottocento veneto*, Venezia, 2001, pp. 471-511, in particolare p. 490.

### 3. Una nuova fonte per la ricostruzione dell'economia veneziana: le guide commerciali

Nel 1846, a Venezia, presso Francesco Andreoli, viene pubblicata la prima guida commerciale della città (compilatore, editore, proprietario Arrigo De Bocchi). La guida tenta di censire fabbricatori, negozianti e lavoratori impegnati in una così composita serie di attività da rispecchiare l'antica molteplicità e ricchezza professionale della società veneziana e ne individua la fabbrica o il negozio nel tessuto urbano. I settori individuati riflettono un approccio del tutto personale e impressionistico, alieno da qualsiasi razionalità statistica e strettamente legato al quadro degli antichi mestieri veneziani. È per questo motivo che alcune attività individuate per l'anno 1846 non si riscontrano negli anni successivi, andando a confluire in settori più ampi e più razionalmente costruiti.

L'individuazione dei diversi luoghi di fabbrica e vendita avviene sulla base delle parrocchie, cui segue l'indicazione della calle, della fondamenta, della corte, del ponte ecc. La molteplicità delle specializzazioni arriva a classificare i «negozianti scutterini di lane, pelli, cere e sete attualmente in Venezia» e la «venditrice di pezzette di levante per darsi il belletto» e ancora la «fabbricatrice di scalfierotti». Nel 1847 si stampa un nuovo numero della guida, mentre i rivolgimenti politici del 1848 interrompono la serie che riprende nel 1853 sulla base degli elenchi forniti dalla Camera di commercio. A questo punto la serie diventa continua e i criteri di classificazione più omogenei, anche se i compilatori si alterneranno imprimendo alle loro guide elementi personali.

Accanto alla guida del 1846 si sono utilizzate quelle del 1869 e del 1884, ambedue redatte da Vincenzo Mangiarotti «impiegato alla Camera di commercio» ed edite la prima dalla reale Tipografia di Gio. Cecchini editore e la seconda dallo Stabilimento tipolitografico dell'Emporio, sempre in Venezia. Nel giro di poco tempo le guide pubblicate annualmente prenderanno il nome di *Guida commerciale Mangiarotti*, anche se in realtà il compilatore può variare: la quarta guida qui analizzata, pubblicata nel 1899 dallo stabilimento di Carlo Ferrari, risulta avere come proprietario-compilatore Domenico De Marco. Al fine di rendere il suo lavoro più vicino alla talvolta movimentata vita commerciale della città, il compilatore si premura di inviare a tutti gli associati un bollettino in cui chiede di comunicargli le modificazioni che fossero avvenu-

te durante il primo bimestre dell'anno oggetto di analisi, pregando tutti i titolari di ditte di aiutarlo trasmettendogli le indicazioni più opportune. Questa ultima guida inserisce anche la sigla «T» per indicare il telefono, anche se in realtà sono pochissime le ditte corredate da questa sigla. Nel progredire del tempo la molteplicità dei mestieri e delle botteghe si è contratta, nuovi esercizi quali quelli censiti nella voce «vestiti fatti» si fanno largo. I parrucchieri ormai non solo acconciano i capelli, come si leggeva nella guida del 1846<sup>17</sup>, ma ora soprattutto vendono profumi e altri ornamenti per capelli e sembrano essere in concorrenza con le modiste, il cui numero è andato crescendo.

È interessante notare che la guida non contempla ancora i grandi magazzini: così i fratelli Bocconi, che nel loro magazzino nella parrocchia di San Salvatore – sestiere di San Marco – in via Mazzini 5061 (calle larga Mazzini), vendono dai vestiti fatti ai vestiti da farsi su misura, dalla lingerie agli articoli in pelle come valigie e bauli, sono censiti più di una volta sotto le singole voci specifiche e l'idea innovatrice che sta dietro al primo esempio di grande distribuzione in Italia sembra sfuggire al compilatore, forse tradendo nello stesso tempo un impatto marginale sulla società del tempo<sup>18</sup>. A proposito del magazzino, non si può non osservare come venga aperto nel cuore dell'area commerciale, in un'arteria probabilmente ampliata e rettificata in concomitanza con i progetti ottocenteschi di modernizzazione della città<sup>19</sup>: in tal senso è da supporre che la scelta da parte dei Bocconi sia caduta su un edificio riattato o del tutto nuovo, che anche visivamente esplicitasse il contenuto di modernità insito nell'idea di grande magazzino destinato, forse più che al ceto medio veneziano, di ben scarso spessore quantitativo, ai flussi di turisti che sempre più invadevano la città radicando nella antica capitale usi e consumi legati forse alle loro grandi città di provenienza.

<sup>17</sup> Per questo motivo non sono stati considerati come lavoratori legati al settore moda.

<sup>18</sup> Sui magazzini Bocconi cfr. F. Amatori, *Proprietà e direzione. La Rinascente 1917-1969*, Milano, 1989. Sulla vita del magazzino a Venezia le guide sembrano essere l'unica testimonianza.

<sup>19</sup> Sulle realizzazioni e sui progetti urbanistici nella Venezia italiana cfr. G. Romanelli, *Venezia Ottocento. Materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo XIX* Roma, 1977, nn. 363-475.

Inoltre i negozianti di pizzi e merletti, di tessuti d'oro e d'argento, settori di lunga tradizione nella città, che nelle prime guide raggiungevano un numero significativo, nel 1899 sembrano essere monopolizzati da grandi ditte che avranno una lunga storia quali Jesurum, Luigi Bevilacqua e Lorenzo Rubelli. Così come probabilmente con il diffondersi della cultura delle terapie balneari si amplia il numero dei negozianti di maglierie, e tra queste le maglierie igieniche, in particolare la ditta Herion.

Nell'elenco realizzato dalla Camera di commercio di Firenze nel 1865, le principali novità costituite dalle voci «manifatture, mode, mercerie e modiste e sarte» attestavano la crescente importanza assunta dalle donne nell'economia dell'abbigliamento: secondo Valeria Pinchera il riconoscimento della progressiva affermazione del ruolo femminile nel settore dell'abbigliamento era soprattutto confermato dalla nuova figura della modista<sup>20</sup>. Se nel Settecento e in parte dell'Ottocento si definivano con questo termine coloro che creavano e confezionavano cappelli per donne e le realizzatrici di manufatti per la decorazione di abiti e accessori, la professionalità della modista sembra evolvere nel tempo verso una figura complementare a quella della sarta. Non è facile però fare in questo senso un paragone con la realtà veneziana: la produzione di nastri, frange e altri accessori come potevano essere pizzi e merletti costituivano un settore specializzato, nel quale si esprimeva la lunga tradizione marciana per la *conspicuous consumption* che aveva nell'età veneziana sempre visto impegnate le donne e non solo gli uomini. La voce «modiste» acquisisce una sua consistenza in particolare nella guida del 1884, anche se in essa vediamo censiti uomini e donne. Solo nell'ultima guida appare la voce «Sartorie da donne» dove in effetti, a parte i fratelli Bocconi, le imprese censite (17) sono quasi tutte femminili.

D'altra parte, pur in un generale movimento verso una minore molteplicità di professioni man mano che ci si allontana dalla prima metà del secolo, tutto il settore moda sembra rimanere nel caso veneziano strettamente legato all'esercizio, *mutatis mutandis*, delle antiche capacità professionali, che di fronte all'immiserirsi di

<sup>20</sup> V. Pinchera, *Firenze e la nascita della moda italiana: dai drappi alla Sala Bianca*, in questo stesso volume.

una domanda proveniente dal ceto patrizio si alimentano ora di una domanda, per alcuni versi analoga, proveniente, più che da un ceto medio che stentava a profilarsi, probabilmente da quanti come turisti soggiornavano in città partecipando alle sue feste e ai nuovi riti mondani, oltre che, com'è ovvio da una domanda estera. Va anche sottolineato che negli istituti di beneficenza veneziani, ancora nel primo Novecento, a differenza di quanto avveniva a Milano, alle fanciulle veniva insegnato in larga misura soprattutto il lavoro di cucito e ricamo, e questo certo in una visione tradizionale della donna, moglie e madre, ma probabilmente anche in sintonia con la diffusione di attività sartoriali<sup>21</sup>.

#### 4. Turismo e moda

La proiezione sullo spazio urbano delle attività professionali legate alla moda censite nelle quattro guide del 1846, 1869, 1884 e 1899 fa ipotizzare, così, uno stretto legame tra l'espansione della città turistica e il radicarsi (ed espandersi) di determinati «negozi» nelle parrocchie più investite dal movimento turistico e dalla realizzazione di strutture ad esso riferibili<sup>22</sup>. Se ovviamente San Marco e Rialto rimangono il cuore del sistema, non si può non notare come l'arrivo a Santa Lucia del terminal della ferrovia ferdinandea Milano-Venezia costruita tra il 1836 e il 1857<sup>23</sup> favorisca progressivamente il concentrarsi nelle parrocchie ad essa prossime di molte di quelle attività che abbiamo individuato come legate alla moda. Così, ma è ipotesi da verificare, anche alcune aree prossime

<sup>21</sup> P. Lanaro, *Le officine dei luoghi pii*, in G. Fontana (a cura di), *Istituzioni formative e agenti di sviluppo*, in corso di stampa.

<sup>22</sup> Le guide indicano in linea generale le parrocchie in cui si trovavano gli esercizi censiti. Di fronte al numero variabile di parrocchie nel periodo qui considerato, l'attribuzione alle parrocchie è stata uniformata – con qualche aggiustamento – sulla base delle indicazioni offerte per i singoli sestieri, le relative parrocchie e al loro interno le singoli calli, corti, campi, strade, fondamenta dalla *Guida commerciale* del 1889 (xxxiv-xliii).

<sup>23</sup> A. Bernardello, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della imperial regia privilegiata strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta (1835-1852)*, Venezia, 1996; M. Ettorelli, *I progetti per la marittima e il porto insulare*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia, 2002, pp. 22-31.

al mare, dove andarono concentrandosi gli hotel e gli istituti balneari, sembrano aver attirato come calamite l'apertura di negozi e luoghi di vendita di oggetti legati all'abbigliamento più alla moda. D'altra parte, anche le ipotesi di sviluppo degli insediamenti di alberghi e hotel, se ancora alla fine del Settecento vedono la loro distribuzione tra San Marco, Rialto e le parrocchie più prossime al di là del Canal Grande, già nel 1847 li individuano particolarmente concentrati tra la basilica e Rialto, mentre negli anni Settanta è visibile lo spostamento verso l'area di San Marco e la riva degli Schiavoni<sup>24</sup>.

La dilatazione del centro (che arriva nel corso dell'Ottocento a comprendere San Luca, campo Manin, Santo Stefano, l'Accademia) e la sua sostituzione alla secolare struttura binaria e simmetrica rispetto al Canal Grande, dei due poli organizzativi di San Marco e Rialto<sup>25</sup>, non può che riflettersi su una parallela espansione degli spazi commerciali, al cui interno, comunque, gli spazi adibiti alla produzione e alla vendita di capi di abbigliamento e oggetti alla moda sembrano connotarsi più alla luce di uno stretto legame con le grandi arterie commerciali, gli insediamenti alberghieri e in generale le strutture turistiche.

Tra la povertà e la miseria di fasce di popolazione oppresse da disoccupazione ed emigrazione (verso la terraferma) e le dinamiche di un anomalo timido processo di industrializzazione, con la creazione del cantiere navale e l'officina meccanica nell'isola di Sant'Elena, con il cotonificio veneziano, con lo stabilimento di macinazione grani a cilindri di Giovanni Stucky aperto alla Giudecca, con poche altre fabbriche quali la Herion (filiale della Gebrüder Junghans), aperta sempre alla Giudecca, e lo stabilimento meccanico Layet (situato a Castello) e, dal punto di vista urbanistico, con il delinearsi dei nuovi poli produttivi di Santa Marta e della Giudecca<sup>26</sup>, rimane ancora da definire il peso sulla città della vocazione turistica - nuova ma di antica origine - che proprio nelle parrocchie centrali, nell'area circostante la stazione e in alcune

<sup>24</sup> A. Zannini, *La costruzione della città turistica*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, cit., pp. 1123-1149.

<sup>25</sup> D. Calabi, *La città e le sue periferie*, cit., p. 471.

<sup>26</sup> G. Zucconi, *Una metropoli incompiuta*, in *Id.* (a cura di), *La grande Venezia*, cit., pp. 11-15.

parrocchie prospicienti il mare, rivitalizza l'economia della città favorendo non solo l'edificazione di alberghi, hotel, istituti balneari, ristoranti e caffè, ma tutto un indotto legato ad attività e luoghi di vendita di oggetti per abbigliamento alla moda, ma, si può facilmente supporre, anche oggetti alla moda di altro genere come antiquari, fotografi ecc.

Probabilmente la città turistica era fortemente visibile ai contemporanei, forse più visibile che agli storici di oggi. Thomas Mann in *La morte a Venezia*, con riferimento al colera che prolifica nella città, nel silenzio delle autorità ne coglie il motivo di fondo proprio nell'impatto sulle attività turistiche e il loro indotto:

Ma il timore di danni generali, il riguardo per l'esposizione di pittura testé inauguratasi ai Giardini Pubblici, la preoccupazione delle ingenti perdite che in caso di panico di quarantena minacciavano gli alberghi, i negozi, l'intera e molteplice attività connessa al turismo: tutto ciò aveva finito col sopraffare l'amore della verità e il rispetto delle convenzioni internazionali, e aveva irrigidito le autorità nella loro politica di silenzio e di delegazione<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> T. Mann, *La morte a Venezia*. *Tristano*. *Tonio Kroger*, Milano, 1988, pp. 70-71.









TAB. 4. 1899: distribuzione per parrocchie delle attività legate al settore moda

	Parrocchie												Totale																											
	Sestiere	Apostoli	Canciano	Cerfenne	Castellano	Cristoforo	Emazone e Fortunato	Felice	Formosa	Francesco	Fratri	Geremia e Preboste		Giacomo	Gigliò	Giovanni Bregoni	Giovanini Paolo	Giudecca	Luca	Marco	Martino	Pantalon	Pietro	Raffaele	Rosario	Salvatore	Silvestro	Simone	Stefano	Tolentino	Zaccaria									
Mestiere	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	5	2	4	1	3	3	7	1	1	3	6	3	6	6	1	5	4	1	6	3	3									
borrettoni, berrette																		1							1															
calzetterie											2							1									1													
calzolari	1		1	2	1	1	2	1	2	2								1	13			3				9	3		1	3										
canape															1							1				1														
cappelli, cuffie uomo-donna															2			1	4						4															
conterie	1	1	1	1							1							2																						
filatori tessitori											1																													
frange, passamanerie											2																													
guanti																			1	7																				
lingerie, maglierie																																								
manifatture filati	2		1	2			2		1																															
manifatture ago e maglie, nastri	2	1	3	1	2																																			
manifatture ago e maglie, nastri	1	1	6	1	3	2	1		1																															
ombrelli, ventagli, bostom lusso																																								
orefici, argentieri, bijuttieri	1		1	1																																				
orefici, argentieri, bijuttieri	2	1	1	4	2	3																																		
orefici, argentieri, bijuttieri	1	1	1	1	1	4																																		
pellami																																								
pellaioli																																								
pizzi, merli																																								
pizzai, merli																																								
profumieri																																								
ricami lana, disegni																																								
ricami lana, disegni																																								
sarti principali	1	1																																						
sarti principali	1	1																																						
tessuti oro argento																																								
tintori sumptuosi																																								
valigie, baui																																								
vestiti fatti	2																																							
vestiti fatti	5	13	9	4	1	17	7	15	3	7	16	10	2	19	13	5	3	20	149	3	9	19	2	4	87	46	8	5	3	14	518									
Totale	2	5	13	9	4	1	17	7	15	3	7	16	10	2	19	13	5	3	20	149	3	9	19	2	4	87	46	8	5	3	14	518								

Legenda: Sestieri: San Marco, 1; Cannaregio, 2; Castello, 3; Santa Croce, 4; San Polo, 5; Dorsoduro, 6; Giudecca, 7.

Tab. 5. Accorpamento delle attività per parrocchie

Anno	Parrocchie																							Totali									
	Giglio	Luca	Marco	Salvatore	Stefano	Apostoli	Canclano	Cristoforo	Ernacora e Fortunato	Felice	Genesia	Formosa	Francesco	Giovanni Bragora	Giovanni Paolo	Martino	Pietro	Zaccaria	Cassiano	Giacomo	Simone	Frui	Silvestro		Carmine	Gervasio e Protasio	Pantalon	Raffaele	Rosario	Tolentini	Giudecca		
1846	16	18	117	75	7	3	15	0	20	12	9	10	1	15	4	6	8	13	12	1	2	15	53	5	2	3	2	3	2	3	0	0	447
1869	10	35	116	94	5	13	18	5	16	10	9	17	6	8	8	2	12	24	12	9	11	5	31	6	2	1	2	1	2	1	0	3	491
1884	17	24	138	97	7	10	19	11	14	8	16	21	4	13	4	2	15	21	4	3	5	3	41	9	4	3	5	4	3	4	3	4	539
1899	19	20	149	87	5	5	13	1	17	7	16	15	3	13	5	3	19	14	4	2	8	7	46	9	10	9	2	4	4	3	3	518	

TAB. 6. *Accorpamento per sezione delle attività legate al settore della moda*

Ann	Settore							Totali
	S. Marco Cannaregio	Castello	S. Croce	S. Polo	Dorsoduro	Giudecca		
1846	233	59	57	0	0	0	0	447
1869	260	71	77	15	68	15	0	491
1884	293	78	80	32	36	13	3	539
1899	280	59	73	12	44	28	4	518

TAB. 7. *Suddivisione per anno di rilevazione delle attività legate al settore della moda*

Mestiere	1846	1869	1884	1899
berrettieri, bavette	8	4	5	3
calzolerie	2	0	0	4
calzobai	53	46	54	46
campo	0	13	10	4
cappelli, cuffie uomo-donna	46	27	37	13
conterie	25	42	33	7
filatori tessitori	4	11	10	2
frange, passamanerie	3	3	6	11
guanti	6	10	8	9
lingerie, maglierie	0	0	14	28
neg. manif. tutti filati	80	114	80	83
manifatture ago e maglie, nastri	0	78	50	55
neg. scuterizi lane, pelli, cere, seta	12	0	0	0
ombrelli, ventagli, bastoni lusso	12	0	5	10
occhiali, argentieri, bijuttieri	55	49	47	48
parmocidisti	0	0	60	64
pellumi	21	0	27	23
pelluciai	0	8	11	9
pizzi, merli	2	0	4	4
profumieri	0	8	0	4
ricami lana, disegni	4	11	2	5
sarti principali	44	35	28	53
tessuti nri argento	3	3	4	5
tintori stampatori	4	12	15	0
valigie, baui	3	4	6	7
vend. bottoni, cravatte, nastri,	48	0	0	0
merletti, maglie, fazzoletti,ogg. moda	9	13	23	21
Totali	447	491	539	518



Fig. 3. 1884: densità delle «botteghe» all'interno delle singole parrocchie cittadine

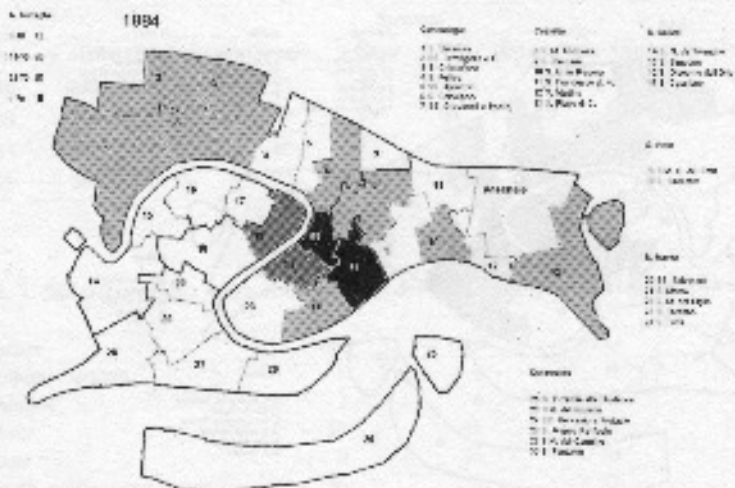


Fig. 4. 1899: densità delle «botteghe» all'interno delle singole parrocchie cittadine

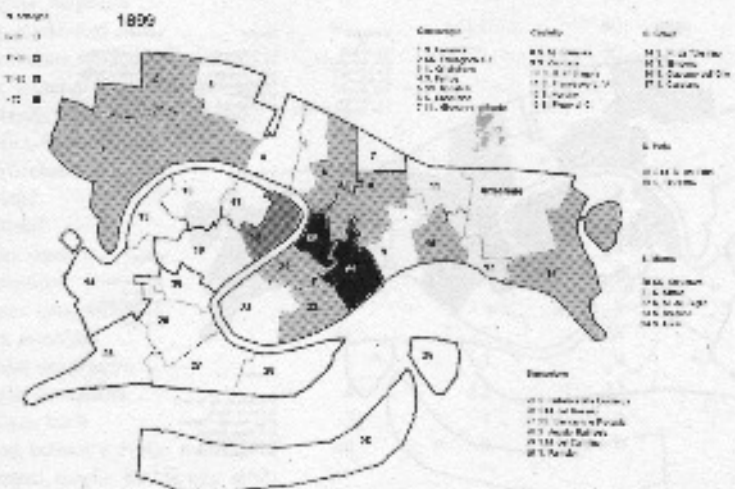


FIG. 5. Localizzazione di alberghi e hotel negli anni 1785-1847-1870

