ZAPRUDER 03 GENNAIO-APRILE 2004

Di là dell'acqua

Portuali e tabacchine nell'immaginario veneziano del primo Novecento

Giovanni Sbordone

Giungere a Venezia via terra, dal ponte sulla laguna, – scriveva Thomas Mann – è come entrare in un palazzo dalla porta di servizio. Attento, come ogni turista innamorato, soprattutto al lato estetico della questione, il grande scrittore tedesco non sembrava però rendersi conto di quanto l'apertura di questo nuovo accesso avesse cambiato la vita quotidiana dei veneziani. La prima locomotiva che, nel 1846, percorreva il neonato ponte ferroviario e entrava sbuffando in città annunciava la fine della millenaria insularità della Serenissima; quell'evento innescava inoltre una sorta di reazione a catena che, nei decenni successivi, avrebbe investito i sestieri veneziani più prossimi alla terraferma. Dapprima, per avvicinarla alla ferrovia, anche la sede portuale veniva trasferita dalla sua secolare collocazione nel bacino di San Marco alla nuova stazione marittima di Santa Marta (1880); quindi, in età fascista, si raddoppiava il ponte translagunare ad uso del primo traffico automobilistico e nasceva quella balzana porta d'accesso al centro storico che è piazzale Roma.

Non c'è veneziano o turista che, ancora oggi, non percepisca la testa di ponte di piazzale Roma come un'intrusione sostanzialmente estranea a ciò che la circonda, quasi un avamposto della terraferma, una Guantanamo asfaltata nell'autarchica magia della città d'acqua. Eppure ben pochi, tra questi stessi veneziani o turisti, saprebbero oggi immaginare Venezia *senza* piazzale Roma. O senza ferrovia, senza stazione marittima e con un solo ponte sul Canal Grande. Venezia, insomma, com'era a metà Ottocento: una città dove ci si spostava soprattutto in barca e a cui si giungeva soprattutto dal mare, per l'ingresso monumentale del bacino di San Marco (l'entrata principale, nella metafora di Mann), mentre la sua estremità rivolta a terra (la futura seconda porta) si presentava ancora come un ambiente semiurbanizzato, dove le piccole case dei pescatori si alternavano a *squeri*, conventi, orti e spazi incolti, e la stessa toponomastica del quartiere ci parlava di *spiagge* e *argini*, realtà impensabili nella Venezia odierna, tutta fondamenta squadrate e pietra d'Istria. La metà occidentale di Venezia rimaneva insomma *de là de l'aqua*, al di là del Canal Grande, secondo una secolare definizione che dava evidentemente per scontato che

ogni cosa andasse vista da San Marco; e, da lì, i sestieri di Dorsoduro e Santa Croce, che chiudono la città verso occidente, parevano proprio una lontana periferia piacevolmente plebea. Eppure, seguendo processi secolari, già si stava compiendo un progressivo ribaltamento di prospettiva, per cui il crocevia di merci e di persone si spostava dal fronte a mare al fronte a terra, da oriente a occidente, dal Mediterraneo all'Italia unita; dalla facciata principale all'ingresso secondario un tempo riservato alla servitù. Stava succedendo quello che molti illustri visitatori, giunti in laguna alla ricerca di estetizzanti lutti, escludevano a priori: la modernità – per dirla con una frase fatta – si insinuava a Venezia, e non poteva farlo che dalla porta di servizio[1].

"Modernità" significava, naturalmente, anche costruzione di nuovi impianti industriali e formazione di una classe operaia che si percepisse come tale: nella città delle gondole («poltrone a dondolo per cretini», avrebbe aggiunto Marinetti[2]) succedeva anche questo. L'abbondanza di spazi edificabili, i minori vincoli estetico-ambientali, la posizione logisticamente vantaggiosa favoriscono a fine Ottocento, nell'area compresa tra le due nuove stazioni (ferroviaria e marittima), la nascita di alcuni imponenti stabilimenti, come il mulino Stucky e il cotonificio di Santa Marta; ad essi si aggiunge la non lontana Manifattura tabacchi che, benché più vecchia di oltre un secolo, ben si intona a questo "nuovo corso". Seconda solo all'Arsenale per numero di addetti, la Manifattura occupava quasi 1.500 lavoratrici, e altre 700 il cotonificio; non stupirà quindi che la figura dell'operaia industriale si faccia strada nell'immaginario cittadino proprio a partire da qui, soppiantando in parte il più classico ruolo femminile dell'*impiraressa* (l'infilaperle a domicilio, tipica soprattutto dei sestieri nordorientali della città).

Le tabacchine saranno, con i portuali, la categoria più numerosa e rappresentativa di questa nuova Venezia *de là de l'aqua*; scaricatori e sigaraie diverranno presto emblemi agli occhi dell'opinione pubblica locale. Emblemi di che cosa, poi, dipende: ora di una classe operaia sindacalizzata e, quindi, minacciosa; ora di una plebe atavicamente tumultuosa; ora di una cultura popolare in cui il paternalismo borghese riconosce volentieri le tracce più sincere dell'identità locale.

Per entrambe le compagini la nascita di organizzazioni operaie di tipo moderno avviene in verità solo a inizio Novecento, auspice il sorgere di quel "secolo nuovo" che si presenta carico di promesse e di speranze[3]. Nel 1901 si costituisce, prima nel suo campo, la Cooperativa

[1] Per alcune osservazioni su piazzale Roma e sulla forma della Venezia novecentesca cfr. Michele Casarin, *Venezia Mestre. Mestre Venezia. Luoghi, parole e percorsi di un'identità*, Nuova Dimensione, 2002.

[2] Il manifesto futurista *Contro Venezia passatista* è riportato in Filippo Tommaso Marinetti, *Teoria e invenzione futurista*, a cura di Luciano de Maria, Mondadori, 1983.

[3] E «Il Secolo Nuovo» si intitolerà, infatti, lo storico settimanale dei socialisti veneziani, nato il giorno di natale del 1900.

di miglioramento tra stivatori e scaricatori del porto di Venezia; segretario ne è un leader decisamente *sui generis*, Angelo Vianello detto *Pastassuta*, assiduo frequentatore di osterie (né il soprannome lasciava dubbi in merito) e cultore ironico ma sincero di quella memoria incantatrice della Serenissima che – a tratti elegiaca, a tratti lagnosa – nella Venezia dell'epoca si insinua facilmente in ogni discorso politico-culturale, dal sovversivismo classista alla reazione clericale. Lo stesso *Pastassuta* sarà, negli anni dieci, il promotore della "Repubblica di Santa Margherita", entità politica immaginaria sorta nell'osteria dell'omonimo campo da una congrega di buontemponi ma divenuta poi, quasi suo malgrado, un baluardo della resistenza allo squadrismo fascista. Campo Santa Margherita (oggi cuore della Venezia universitaria) è infatti la piazza principale di questa parte della città: piazza di mercato e ritrovo preferito di portuali, tabacchine e operai oltre che sede, in una chiesa sconsacrata, della Camera del lavoro cittadina. È, insomma, una piccola "piazza rossa" veneziana, spesso scelta per le manifestazioni del primo maggio.

Sennonché proprio con la Camera del lavoro, indiscussa rappresentante dell'ortodossia sindacale legata al Partito socialista, *Pastassuta* e soci hanno rapporti non sempre felici. Perché, in quel complesso intreccio di utopia e rimpianto, di localismo ed internazionalismo che è il movimento operaio veneziano in età giolittiana, nemmeno il ruolo dei portuali è univoco: da una parte gli scaricatori si affermano come il nerbo di un proletariato cittadino in cui la presenza di una vera e propria manodopera industriale resta comunque minoritaria, conquistando in pochi decenni quel primato ideale che per secoli era stato appannaggio degli arsenalotti (i cui "territori" si trovano, non a caso, all'estremo opposto della città, sul fronte a mare)[4]; dall'altra la principale organizzazione della categoria, la Cooperativa di miglioramento di *Pastassuta*, alterna ingenti finanziamenti alla Camera del lavoro e plateali scontri con la sua dirigenza, professioni di fede socialista e pubbliche accuse ai leader del Psi veneziano di tradire gli interessi dei lavoratori, proclami rivoluzionari e adesioni alle teorie solidaristiche di un Luigi Luzzatti. La stessa Miglioramento verrà accusata da più parti di imporre un sistema corporativo, una sorta di casta chiusa che monopolizzava il lavoro, emarginando gli avventizi e gli iscritti alle cooperative minori. Così, soprattutto dopo il fallito sciopero generale di categoria del 1905, le tensioni tra lavoratori del porto – cooperatori contro avventizi, scioperanti contro crumiri – culminarono in scontri anche violenti, fino agli accoltellamenti e alle revolverate.

La stampa borghese non si lascia certo sfuggire questi episodi cruenti, ma preferisce in genere rappresentare il movimento operaio attraverso i suoi aspetti comici e sbracati, i

[4] Tra le cronache dell'epoca riguardanti i portuali, va citata almeno quella dello sciopero generale del 1904, quando un corteo di scaricatori con grandi cravattoni rossi raggiunge, al canto del coro del *Nabucco*, la stazione ferroviaria e blocca i treni in partenza per la terraferma.

suoi riti ludici e popolareschi. Ridurre scioperi e manifestazioni a carnevalate fuori stagione pare, nella maggior parte dei casi, soluzione migliore che non evocare gli spettri dell'anarchia e della sovversione; e se si vuole puntare sull'impulsività e la teatralità popolare niente di meglio, *ça va sans dire*, delle classiche risse femminili. Spesso infatti nelle diatribe tra scaricatori vengono coinvolte anche le famiglie, e sull'argomento nasce una vera e propria letteratura: ecco la moglie di un crumiro che, a duecento donne scioperanti che rumoreggiano in calle, grida dalla finestra «*Sighè, sighè pure: ma noialtri magnaremo i polastri e voialtri le buele!*»[5]; e una donna che, al passaggio di un gruppo di crumiri scortati dalla forza pubblica, sbuca da una calletta laterale e lancia uno scaldino contro i traditori, finendo arrestata per aver centrato un carabiniere; o ancora le sfide a suon di zoccoli, ombrelli e borse, che paiono all'ordine del giorno[6].

A maggior ragione colpiscono questo immaginario pseudo-goldoniano e un po' pettegolo le lavoratrici protagoniste in prima persona delle lotte operaie. È noto come le forme della protesta femminile si distinguessero, già agli occhi dei contemporanei, per la loro irruente vivacità, la festosità scomposta, l'impulsività; e le tabacchine costituivano, in questo senso, un vero paradigma. A preoccuparsi di una tale "fiumana in piena" non erano in verità solo le autorità e la borghesia benpensante, ma la stessa Camera del lavoro e, nel complesso, tutto il mondo del sindacalismo "maschile", che faticava ad imbrigliare l'azione delle operaie, spesso tacciate di spontaneismo, improvvisazione e indisciplina; ufficialmente la preoccupazione era che certe irrazionali "chiassate" compromettessero l'immagine seria e decorosa di un proletariato consapevole, ma naturalmente sulla questione pesavano anche il timore della concorrenza di una manodopera femminile a basso costo ed il rimpianto di un modello familiare più tradizionale. Così, benché le tabacchine fossero le più organizzate e sindacalizzate tra le lavoratrici veneziane, la loro lega di categoria non ebbe vita facile: nata nel 1901 come quella dei portuali, come quest'ultima faticò non poco ad integrarsi nella locale Camera del lavoro.

Una delle prime leader della lega fu Pina Argentin, popolarissima tra le compagne per la sua oratoria dialettale, che le guadagnò sulla stampa dell'epoca il poco originale epiteto di personaggio goldoniano: per metterla in riga la direzione della Manifattura pensò persino di mandarne a chiamare il marito. Alla stessa Argentin poteva d'altronde capitare, quando prendeva la parola ad un'assemblea della Camera del lavoro, di sentirsi urlare dalla sala che le donne avrebbero fatto meglio a starsene a casa. Altrove le cronache ci rac-

[5] «Urlate, urlate pure, ma noi mangeremo i polli e voi le budella!», «L'Adriatico», 15 gennaio 1905.
[6] Per le notizie sui lavoratori portuali e su campo Santa Margherita si rimanda a Giovanni Sbordone, *Nella Repubblica di Santa Margherita. Storie di un campo veneziano nel primo Novecento*, Nuova Dimensione, 2003.

contano di tabacchine che partecipano alle riunioni sindacali con i bambini in braccio, magari allattandoli, né il cronista tralascia di notare che, per la confusione, «sembra di essere in un campo in tempo di sagra»[7].

Forse non è esclusivamente veneziana la disinvoltura con cui uno stesso oggetto può diventare alternativamente simbolo di minaccia all'ordine sociale o icona dell'identità locale nel senso più oleografico del termine; ma certo, in laguna, la pervasività della memoria e l'ossessiva ricerca di sopravvivenze dei passati splendori espongono particolarmente l'immaginario cittadino a questo tipo di capriole. Così anche le tabacchine, tra Otto e Novecento, un po' inquietano e un po' colorano il paesaggio, con i lunghi scialli neri e i loro sguardi focosi. E del resto questo genere di contraddizioni non basta certo a scoraggiare i più navigati cultori della venezianità, che han già pronto l'*escamotage* per levarsi dall'impaccio: non c'è che da rimpiangere le tabacchine *di una volta* a scapito delle attuali[8]. Al di là dei fin troppo facili espedienti retorici, comunque, le sigaraie rappresentano davvero, agli occhi delle stesse concittadine, il prototipo di una donna fiera ed emancipata, che vive del proprio lavoro; e d'altronde la maliziosa spavalderia di queste Carmen alla veneziana seduce anche gli esponenti meno provinciali e codini della cultura locale. Celebri, in particolare, le rappresentazioni che ne fanno Riccardo Selvatico, il sindaco-poeta[9], e Guido Cadorin, il pittore amico di D'Annunzio; il secondo – nell'opera intitolata, appunto, *Le tabacchine* – non fa che dare un volto al piglio già immortalato negli omonimi e altrettanto citati versi del primo:

Bate quatro e za scominzia / Nel silenzio de la strada, / Fin alora indormenzada, / A sentirse da lontan // Come un susio, che in distanza / Da principio xe confuso, / Ma che ingrossa, che vien suso / Co' una furia de uragan //[...] Le xe lore, le xe tose, / Le ga el viso fresco e tondo, / Le vien via sfidando el mondo, / Imbriagae de zoventù. // Zavatando per i ponti, / Le vien zoso a quatro in riga, / Par che a tuti le ghe ziga: / Largo, indrio, che semo nu![10].

[7] «Gazzetta di Venezia», 26 ottobre 1909, e «Il Gazzettino», 16 marzo 1907.

[8] Così qualche settimanale dialettale ironizza, in età fascista, sulla differenza tra le tabacchine dei bei tempi andati – che erano malvestite, si chiamavano *Zanze* (Angela) o *Cate* e puzzavano di tabacco – e le loro eredi odierne, le Jolande, le Ines e le Mafalde che portano gonne al ginocchio e calze di seta, comprano profumi, ballano il tango e vanno al cinematografo (*Le tabachine de 'na volta e quele de adesso*, «La Foghera», 10 febbraio 1927).

[9] Selvatico guidò la giunta progressista della città dal 1890 al 1895.

[10] «Batton le quattro e già comincia / Nel silenzio della strada, / Fino ad allora addormentata, / A sentirsi da lontano // Come un brusio, che a distanza / Da principio è confuso, / Ma che ingrossa e sale / Con una furia da uragano // [...] Sono loro, son ragazze, / Hanno il viso fresco e tondo, / Vengon via sfidando il mondo, / Ubriache di gioventù. // Ciabattando per i ponti, / Vengon giù in fila per quattro, / Par che urlino a tutti: / Largo, indietro, che siamo noi!», Riccardo Selvatico, *Commedie e poesie veneziane*, Treves, 1910, pp. 252-253. Per le notizie di queste pagine sulle tabacchine e le forme della protesta femminile si è fatto riferimento in particolare a: Maria Teresa Sega, *Lavoratrici*, in Stuart Woolf e Mario Isnenghi (a cura di), *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, Istituto della Enciclopedia Italiana, 2002, II, pp. 803-863; Nadia Maria Filippini, *"Su compagne!". Lavoro e lotte delle donne dall'Unità al fascismo*, in Daniele Resini (a cura di), *Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992*, Il Cardo, 1992, pp. 247-262. Per una trattazione più generale dell'argomento: Arlette Farge, *Sovversive*, in Georges Duby e Michelle Perrot (a cura di), *Storia delle donne. Dal Rinascimento all'età moderna*, Laterza, 1991, pp. 484-503.