



Trabajo Fin de Grado

Los canales de la economía veneciana
The channels of the venetian economy

Autor/es

Belén Abecia Ferrero

Director/es

Ernesto Clar Moliner

Facultad de Economía y Empresa

2021

INFORMACIÓN:

Autora: Belén Abecia Ferrero

Director: Ernesto Clar Moliner

Título del trabajo: Los canales económicos de Venecia.

Titulación: Administración y Dirección de Empresas

Modalidad: Trabajo académico

RESUMEN

Venecia es una de las ciudades más turísticas del mundo, a parte de ser una ciudad única; su estilo arquitectónico, sus canales y sobre todo su historia. *La Serenissima* cuenta con una legendaria fama por su patrimonio histórico y artístico a parte de ser una referente en la pintura europea. Este trabajo está enfocado a explicar cómo un pequeño asentamiento a orillas del Mar Adriático, se transformó en la potencia económica y comercial de Europa desde comienzos del siglo IX hasta 1797. Este trabajo también aborda la problemática del turismo, la emigración de los residentes debido al turismo, la ausencia de comercios dedicados a bienes y servicios de consumo diario y la gran llegada de los cruceros.

ABSTRACT

Venice is one of the most touristic cities in the world, besides being a unique city; its architectural style, its canals and above all its history. *La Serenissima* has a legendary fame for its historical and artistic heritage as well as being a reference in European painting. This work is focused on explaining how a small settlement on the shores of the Adriatic Sea became the economic and commercial power of Europe from the beginning of the 9th century until 1797. This work also addresses the problems of tourism, the emigration of residents due to tourism, the absence of stores dedicated to goods and services of daily consumption and the large arrival of cruise ships.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
1.1. PRESENTACIÓN	5
1.2. OBJETIVOS	5
1.3. ESTRUCTURA DEL TFG	6
2. ORIGEN DE VENECIA	6
3. FORMACIÓN DE LA REPÚBLICA (797-1797)	10
3.1. EXPANSIÓN	11
3.2. ECONOMÍA	13
3.2.1. La Cámara de Comercio	15
3.3. POLÍTICA Y SOCIEDAD	16
3.4. CAÍDA DE LA REPÚBLICA DE VENECIA	19
4. TURISMO: “MUSEIZACIÓN DE LA CIUDAD”.	21
4.1. LA EVOLUCIÓN DE UNA CIUDAD HISTÓRICA	25
5. CONCLUSIONES	26

1. INTRODUCCIÓN

En este primer apartado se presenta el trabajo que se ha realizado, destacando las razones que explican la elección del tema. Después de la introducción, se mostrarán los objetivos a alcanzar a través de este Trabajo de Fin de Grado. Después, se recalca la utilidad de este trabajo y, finalmente, la estructura que seguirá para su desarrollo.

1.1. PRESENTACIÓN

En esta sección, se exponen los motivos que me han llevado a la elección de este tema. La inquietud de realizar este trabajo surge de diversos motivos, tanto personales como académicos.

Elegí el desarrollo de la economía durante toda la historia de Venecia, ya que fue una gran potencia económica desde 697 hasta 1797, y tras su decadencia, logró reformarse, convirtiéndose en una de las ciudades más visitadas y que más ha rentabilizado el propio concepto de ciudad, a través del turismo.

También, la elección de este tema ha estado condicionada por diferentes motivos. En primer lugar, porque gracias a la beca ERASMUS, cursé un año académico en la *Università Ca' Foscari di Venezia* y pude disfrutar de esta maravillosa ciudad, y todas las experiencias que ofrece. Al residir en la Venecia insular, experimenté en primera persona cómo conviven los locales con los turistas y todo lo que eso conlleva.

Además, me despertó el interés de conocer cómo Venecia llegó a ser lo que es hoy en día, y como, desgraciadamente, debido al turismo masivo, va deteriorándose cada vez más.

1.2. OBJETIVOS

El objetivo principal de este trabajo es explicar cómo Venecia se constituyó como Estado independiente, *La Serenissima*, convirtiéndose en una de las potencias económicas más importantes a nivel mundial, con un gran papel en los intercambios comerciales entre el Mediterráneo y Oriente. Otro de los objetivos principales del trabajo es desarrollar cómo el turismo se ha convertido en la economía fundamental de la ciudad, así como la masificación del mismo, provocando la pérdida de la mayoría de los residentes.

1.3. ESTRUCTURA DEL TFG

Después de esta breve introducción dedicada a presentar la temática del Trabajo de Fin de Grado y a desarrollar los diferentes aspectos que se plantean en él, comienza el marco teórico e histórico del trabajo. En primer lugar, se desarrolla el origen de la ciudad de Venecia, y una breve introducción del siguiente apartado dedicado a la formación de la República.

La sección de formación de la República, expone la formación y el desarrollo de la misma, así como su momento de auge, la economía y el comercio que se llevó a cabo durante los años de la República, la política de la época, que como se comenta después, destacaba por no ser una monarquía autoritaria. Este apartado termina con el declive y caída de Venecia a manos de Napoleón Bonaparte.

El último apartado del trabajo desarrolla el turismo en la ciudad de Venecia y todos los problemas que conlleva: masificación, emigración de los residentes hacia tierra firme y pérdida de comercios locales dedicados a los venecianos. También se explica la fiebre de las boutiques de lujo en la ciudad, y su ocupación del centro histórico.

Dentro del capítulo de turismo, se expone la evolución de la ciudad histórica de Venecia a través del punto de vista del arquitecto Franco Mancuso. En su libro explica la evolución de la ciudad en tres pasos básicos: la ciudad fundacional, la industrialización y el turismo.

2. ORIGEN DE VENECIA

Entre las muchas ciudades diseñadas por el ser humano, Venecia destaca como un símbolo de belleza, de gobierno sabio, y de un capitalismo controlado por la comunidad. La particularidad del entorno arquitectónico veneciano le da una cualidad evidentemente distintiva y única al encanto de la ciudad. Su medio acuático también promovió una tradición aristocrática de libertad. Venecia era la más libre de las muchas ciudades de Italia, no tenía más murallas que las de la Laguna, ni guardias palaciegas, sino los trabajadores de sus astilleros, ni un patio de armas para los militares, sino el mar. Las ventajas geográficas fomentaban también una economía que combinaba la libertad y la regulación de forma tan singular como las arterias urbanas y la arquitectura de Venecia (Galibert, 1857).

Los orígenes de Venecia aún la rodean. No hay ninguna otra gran ciudad que haya logrado conservar hasta tal punto en sus inmediaciones la atmósfera y el entorno que la

vieron nacer. La laguna veneciana, elemento fundamental para entender los asentamientos de los primeros venecianos, comprende unas doscientas millas de agua salada, entrecruzada por canales más profundos, a través de los cuales las naves venecianas han alcanzado el mar abierto a lo largo de los siglos (Galibert, 1857).

El origen de la ciudad de Venecia se encuentra rodeado de numerosas narraciones entre las que se intercalan tanto hechos reales como narraciones fantásticas. Una de las narraciones míticas más destacada es la que se refiere al origen repentino de Venecia como una isla salvaje que apareció de la nada y que dio asilo a los romanos de la zona que huyeron de las invasiones bárbaras cuando estaba cayendo el Imperio Romano de Occidente. Este relato se realiza en una época muy posterior, en el siglo XV, pero sí que alberga algo de verdad, puesto que las tierras sobre la laguna de Venecia efectivamente refugiaron a aquellos que huían de las invasiones de los hunos en el siglo V d.C. Sin embargo, en época romana ya hay constancia de que estos territorios eran bien conocidos y que incluso formaban parte de forma plena de la burocracia y administración romanas (Galibert, 1857).

Los primeros venecianos fueron habitantes de ciudades romanas del norte de la península italiana. En los últimos años del Imperio romano de Occidente huyeron de los bárbaros, que estaban invadiendo y arrasando los territorios donde vivían. Los invasores, entre ellos los godos de Alarico en 402, los hunos de Atila en 452 y los ostrogodos de Teodoro en 488, llegaban en oleadas, y a su paso dejaban una estela de pillaje y devastación. Los asustados romanos que lograban escapar se asentaron en las islas de las lagunas del noroeste del Adriático, en la provincia de Venetia e Histria (Norwich, 1982).

Era una zona pantanosa prácticamente incultivable, pero constituía un refugio seguro, porque era inaccesible para los bárbaros. Estos carecían de barcos, además de ser una región tan pobre que para ellos no ofrecía ningún interés (Norwich, 1982).

Al principio, una vez pasado el peligro, la mayoría regresaba a sus lugares de origen: Padua, Aquilea, Concordia y otras poblaciones de la fértil y próspera llanura del Po. Pero poco a poco se hizo evidente que las invasiones bárbaras no eran un problema pasajero, y cada vez fueron más los que optaron por asentarse definitivamente en las lagunas y organizar allí su nueva vida. La llegada de los lombardos a Italia en la segunda mitad del siglo VI motivó un nuevo éxodo de habitantes del interior a las lagunas, en las que se unieron a los desplazados del siglo anterior (Galibert, 1857).

La riqueza traída por los inmigrantes del continente se incrementó más tarde mediante un comercio activo y por medio de varias industrias, siendo una de la más importantes la producción de sal. La actividad de esta población se extendió muy pronto al exterior: dueña de las desembocaduras de los ríos, cerró el paso que conducía a la laguna, y no permitió la entrada de ninguna embarcación ajena, haciendo así rápidos progresos en la navegación y el comercio. Algunos historiadores aseguran que ya en el siglo VII los puertos de Siria y del Mar Negro eran frecuentados casi exclusivamente por buques venecianos (Norwich, 1982; Lane 1973).

Desde el siglo VI dependía del Imperio bizantino, y era el exarca¹ de Rávena quien designaba a su máxima autoridad. Las dificultades internas que atravesaba el Imperio y el creciente deseo de autonomía de los venecianos llevaron a estos en 726 a elegir directamente a su jefe, al que denominaron *dux* o, en veneciano, *dogo*. Poco a poco, el *dogado* fue adquiriendo mayor independencia, aunque durante siglos se mantuvo sometido a soberanía de Bizancio, con la que conservó siempre estrechos vínculos mercantiles y culturales (Norwich, 1982).

Cada isla tenía magistrados particulares, que generalmente tomaban el título de tribunos: magistrados populares que, sólo por un año, elegía la asamblea general de los habitantes. Estos tribunos estaban encargados de velar por los intereses de la población y de hacer el oficio de jueces. En graves circunstancias, se congregaban dichos magistrados a deliberar acerca de los asuntos de interés para la confederación, y en ocasiones más críticas, se reunían personalmente todos los habitantes de las islas en asamblea general, llamada *concione*, y en ella residía la verdadera soberanía nacional (Galibert, 1857).

Así, la nueva república, sin necesidad de tener un legislador, sin resolución y casi sin convenio preliminar, se encontró regida por una constitución libre. Su primera organización política puede considerarse como federativa. Sin embargo, los poderes de los magistrados, los de la nación, los derechos de la confederación y los de los pueblos que formaban parte de la misma, no estaban bastante definidos para que esa improvisada constitución pudiese asegurar la tranquilidad interior del estado y su fuerza en lo exterior. (Galibert, 1857).

¹ En las iglesias cristianas orientales, representante o delegado del patriarca; tiene entre sus funciones visitar e inspeccionar las iglesias de su provincia.

Mientras tanto, en la península, a las luchas entre bizantinos y lombardos siguió la derrota de estos últimos a manos de otro pueblo germánico: los frances. Estos, con el apoyo del Papa, se apoderaron de gran parte del territorio italiano y constituyeron el Sacro Imperio Romano Germánico. En este período, gracias a su aislamiento geográfico y a la habilidad de sus gobernantes, Venecia logró salvaguardar su independencia, manteniéndose a caballo entre los dos imperios (Galibert, 1857).

Debido a la influencia bizantina, las principales manifestaciones artísticas de la época destacan por tener una gran relación con la iconografía del cristianismo del Imperio Romano de Oriente. Esta dependencia del Imperio bizantino se hizo más patente si cabe tras el intento de conquista que sufrieron los venecianos por parte del ejército del emperador Carlomagno. Tras esta incursión, que fue repelida por los venecianos con éxito, se trasladó el centro político de Venecia a una zona más resguardada y protegida dentro de los canales de la laguna, en la isla de Rialto. Esto supuso una gran ventaja estratégica dado que solamente los lugareños conocían las rutas para llegar a esta isla (National Geographic, 2014).

La región estaba compuesta por tierra firme y numerosas islas a lo largo de la laguna. De todas estas tierras, las islas fueron las que más crecieron, convirtiéndose en protagonistas con el paso del tiempo. Con el transcurso de los años, la población cada vez crecía más en las zonas señaladas, construyendo numerosos edificios que albergaban tanto iglesias, como centros de poder y de gobierno. A pesar de la desorganización y la espontánea creación de este nuevo asentamiento, en el siglo X, ya se podría considerar una nueva ciudad (Augenti, 2006).

La ciudad de Venecia, como parte de este crecimiento constante, cada vez se fue haciendo más próspera, teniendo unas dimensiones y actitudes de índole imperial, llegando a competir con Constantinopla, en torno al año mil. De este modo, se convirtió en un referente en el Mar Adriático, logrando ser al poco tiempo, una de las principales potencias del Mar Mediterráneo. Este continuo crecimiento se consolidó con la aparición de la cuarta cruzada, dirigida por los venecianos en el año 1204 y que incluyó el saqueo de Constantinopla. En este contexto, y gracias a dicho saqueo, la ciudad de Venecia se llenó de numerosos recursos que le sirvieron para enriquecerse y embellecerse con el claro ejemplo de los caballos que se encuentran en la fachada de la catedral de San Marcos y que antes se encontraban en las dependencias del hipódromo constantinopolitano (Ravegnani, 2011).

3. FORMACIÓN DE LA REPÚBLICA (797-1797)

Al contrario que la mayoría de los estados occidentales, Venecia durante diez siglos (797-1797) de principios del VIII a finales del XVIII, no fue nunca una monarquía hereditaria, sino una república, cuyo jefe de estado, el *Dux* y todos los miembros de sus distintos órganos de gobierno, eran elegidos.

Los progresos de la colonia veneciana dieron lugar a una amplia variedad de intereses, y promovieron hostilidades en el exterior. A principios del siglo VI, se dictaminó, que el poder ejecutivo debía concentrarse en un solo tribuno. Sin embargo, como no todas las islas habían hecho los mismos progresos, no tardaron en hallar injusto que estuviesen representados bajo el mismo título en el colegio de tribunos. Desde entonces, los magistrados de las islas principales fueron nombrados tribunos mayores, y los demás, que dependían de estos, tuvieron el título de tribunos menores (Galibert, 1857).

Este régimen, puramente democrático, subsistió durante tres siglos, hasta que el aumento de la población y de la fortuna pública provocaron una gran influencia en las elecciones a los tribunos mayores, generando así, un abuso de autoridad por parte de los mismos y rivalidades entre los ciudadanos (Norwich, 1982).

A causa de estas disensiones, los lombardos y los eslavones aprovecharon para atacar la República. Durante este periodo de peligro, el pueblo decidió resolver la asamblea general en Heraclea, para poner fin a los peligros a los que estaba amenazado el estado (Norwich, 1982)

Generalmente, lo que más irritaba de los tribunos mayores, era su manejo de los negocios públicos, centrados sólo en su ambición y en su interés personal. Por otro lado, hallaban demasiado débil ese poder repartido y decidieron que era inevitable un cambio de gobierno. Se manifestó la opinión de que era necesario concentrar la autoridad suprema en manos de un magistrado con nombramiento vitalicio, a quien convendría darle el título, no de rey, sino de dogo o *dux* (Galibert, 1857).

La denominación de *dux* excluía toda idea de monarquía, indicando solo un grado militar equivalente al de general. Esta proposición fue acogida con entusiasmo y de inmediato, se procedió a la elección del nuevo jefe de la República (Norwich, 1982).

Aunque la provincia de Venecia todavía formaba parte del Imperio bizantino, era ya completamente autónoma. En este momento, lo crucial era obtener el reconocimiento de

su autonomía ante occidente. La *Pax Nicephori*², separó a Venecia del resto de Italia, y, por tanto, le permitió escapar de las agitaciones políticas. Fue precisamente, la sumisión de la república al imperio de oriente, la que le permitió alcanzar su independencia y asegurar su futura grandeza (Norwich, 1982).

3.1. EXPANSIÓN

A comienzos del siglo XV, el territorio italiano se encontraba muy dividido en estados de diferente extensión y relevancia. El declive de las ciudades llevó a un proceso de refuerzo institucional, que concluyó con la instauración de los *signorie* (señoríos), junto con las repúblicas autoritarias fundadas anteriormente. De este modo, se formaron una serie de estados regionales, más fuertes y más extensos, que, con el tiempo, fueron ampliando sus dominios, con el fin de lograr la supremacía sobre el resto del territorio (La Vanguardia, 2017).

Entre todos estos estados, el ducado de Milán se configuró como una potencial comercial emergente, bajo el mando de una familia aristocrata, cuyo objetivo era expandir sus dominios más allá de Venecia y Florencia (La Vanguardia, 2017).

Fue así como la República de Venecia, desde siempre en lucha con Génova por la supremacía del comercio en los mares, extendió sus dominios en tierra firme, eliminando pequeñas señorías territoriales, y, por lo tanto, enfrentándose con Milán. La Paz de Lodi puso fin a la rivalidad entre estos dos territorios y, bajo la defensa del Papa, tuvo lugar un pacto entre los cinco mayores estados de Italia: Milán, Venecia, Estados Pontificios y reino de las Dos Sicilias. Este trato, instauró una política de equilibrio cuyo fin era perdurar hasta el final de siglo evitando así, las invasiones extranjeras (Norwich, 1982).

Tras estos tratados y la distribución de las fronteras, Venecia pasó a ser la mayor potencia económica de todo el mar mediterráneo, especialmente por su comercio con Oriente. Los venecianos controlaron el comercio del continente hasta el siglo XVI. En un principio, la mercancía de Oriente llegaba en buques bizantinos al puerto de Venecia, pero pronto, los venecianos armaron sus propios buques. A comienzos del siglo XV, más de un millar de buques mercantes navegaban por las aguas del Mediterráneo bajo bandera veneciana, la mayoría dedicados al comercio y a la pesca. Más de trescientos

² La *Pax Nicephori* fue un tratado de paz firmado en el año 803 entre los dos emperadores de Europa: Carlomagno en el Oeste y Nicéforo I en el Este.

barcos cubrían el comercio de ultramar, que viajaban por su cuenta o en convoyes armados organizados por el Estado, conocidos también como la *mude* (Galibert, 1857).

En ese periodo, Venecia se aprovechó de los conocimientos navales de los locales, desarrollando una flota comercial y militar muy extensa para la época, que les sirvió para instalar puertos comerciales a lo largo de todo el Mar Mediterráneo oriental, pactando con los árabes del norte de África evidentes planes de comercio y no de conquista, lo que permitió a los comerciantes de Venecia acceder a los mercados norafricanos (Norwich, 1982).

La República cobraba altos precios por las cargas en las galeras y por proteger los convoyes, algunos propietarios de los buques decidían exponerse al riesgo, no pagando las altas tasas, con el fin de obtener grandes beneficios. Este riesgo personal en el comercio marítimo era menor formando una compañía, la *colleganza*. Este “pacto” se realizaba entre dos mercaderes: uno permanecía en Venecia, aportando tres cuartas partes del capital y el cuarto restante, era aportado por el que viajaba. Las rutas más habituales de estos convoyes eran de Inglaterra a Tana (colonia genovesa y actualmente situada en el sur de Rusia) y Trebisonda (Turquía) pero, el país principal con el que comerciaba Venecia era Egipto. En todas las grandes ciudades, la República de Venecia poseía establecimientos comerciales donde situaban sus negocios y ejercían una gran influencia política y comercial en una gran cantidad de países (BBC News, 2019).

Fue a partir de 1470, con la expansión del Imperio Otomano en los Balcanes, que los venecianos empezaron a preocuparse. A comienzos de 1500 una costosa guerra contra los turcos, provocó que Venecia cediese parte de sus territorios mediterráneos al Imperio Otomano. La alianza de las flotas venecianas, españolas y papales, aunque vencieron a los turcos en la batalla de Lepanto en 1571, no logró que la República recuperase los territorios perdidos, en parte, porque España veía a Venecia como un potencial aliado en el Mediterráneo y no estaba dispuesta a sostener con tropas españolas una nueva expansión colonial veneciana (Galibert, 1857).

Una vez aceptada la supremacía naval de los turcos, Venecia se esforzó en mantener su actividad comercial a lo largo del siglo XVIII, manteniéndose al margen de las demás potencias del momento: España, el Imperio Otomano y Francia. Venecia es eclipsada económica y comercialmente por la riqueza de España y su gran imperio colonial, así como por la gran expansión comercial de ultramar de Inglaterra y Holanda, basada en sus rutas por el Océano Atlántico, disminuyendo notablemente la influencia comercial

de Venecia, viéndose reducida a un Mar Mediterráneo menos rico y donde debía rivalizarse con otros grandes poderes (Lane, 1973).

3.2. ECONOMÍA

Con la expansión del comercio, el constante desarrollo de la economía, el auge de los astilleros, el rápido crecimiento de una nueva industria metalúrgica y una ciudad que iba adquiriendo un aspecto cada vez mas espléndido a medida que las obras de limpieza, alcantarillado, drenaje y construcción aumentaban, la última década del siglo IX, resultó ser para los venecianos, la más próspera hasta el momento (Lane, 1973)

La ubicación de Venecia al fondo del Mar Adriático es especialmente favorable, ya que se encuentra a la entrada de Italia, muy cerca de los países Transalpinos, regados por el Danubio y al pie de los Alpes. De esta forma, Venecia siempre pudo comunicarse fácilmente con las zonas de Italia más cercanas a Francia, Alemania y Suiza. Por otro lado, en la vertiente marítima, se trata de un enclave estratégico, dado que está muy bien protegido, pero a la vez tiene un acceso muy claro y directo a las islas griegas, la costa Adriática y los puertos de Siria, Egipto, Constantinopla y Asia Menor (Galibert, 1857).

Este acceso comercial único conectaba perfectamente con las rutas por las que venían desde Oriente los productos procedentes de Persia, India, África, Armenia, Arabia u otras zonas orientales. Igualmente fue importante la ubicación no sólo para las conexiones comerciales, sino también para haber forjado un carácter marino y abierto al mar. Los venecianos habitaban en islas de la laguna que no estaban conectadas entre sí y que a la vez tampoco producían lo necesario para la población, por lo que se hizo una necesidad estar abierto al comercio y al mar (Galibert, 1857).

Así, la economía de la ciudad de Venecia se concentró en las actividades comerciales, dado su potencial hacia el mar, proveyendo a Occidente de recursos que proceden de Oriente y viceversa. Los principales productos que adquirían los venecianos, por la necesidad que había de ellos en Europa, eran los tejidos finos de seda y lana, especias, metales preciosos, mientras que entregaban a cambio ciertos recursos que eran abundantes en Italia y las zonas de la laguna, como eran madera de construcción, grano, hierro, armas, vino o cobre (Galibert, 1857).

La gloria de Venecia no solo se debía a su actividad comercial, sino también por una actividad industrial por la que la ciudad también se hizo famosa. Destacan la industria salina, la producción de madera, los cristales de Murano, las vidrierías, los cueros

dorados y los paños dorados. Venecia tenía un intenso comercio de paños y telas con las distintas ciudades de Italia, y en el siglo XV, la ciudad llegaba a generar una circulación anual de diez millones de ducados, obteniendo en torno a cuatro millones de ducados de beneficio (Lane, 1973).

De forma paralela a toda esta actividad comercial e industrial se generó una industria bancaria pública con la institución del Banco de giro y la generalización de los préstamos con intereses, lo que fue pionero y rompedor en Europa. Esto permitió la financiación de numerosas empresas y expediciones comerciales, aparte del enriquecimiento propio de la actividad financiera. Además, también contribuyeron al esplendor económico de Venecia las políticas del gobierno de la República a este respecto. En este sentido, el gobierno siempre se centró en alcanzar la supremacía comercial de sus mercaderes como política propia. De este modo, el senado firmó tratados de comercio con numerosas naciones y apoyaba los intereses de los comerciantes, facilitando las comunicaciones con países extranjeros o la apertura de nuevas rutas y mercados (Braudel, 1955).

La arteria principal que conducía desde el frente de agua a través de la ciudad, era el Gran Canal. Los astilleros se extendieron en sus orillas hasta el siglo XIV; las acumulaciones de piedra astillada y limaduras de madera, amenazaban con saturar el canal e interferir con el flujo de tráfico comercial que navegaba por el Gran Canal (Lane, 1973).

A causa de este obstáculo, las industrias se concentraron en otras localizaciones, dejando el Gran Canal libre de saturaciones. Después de este cambio de emplazamiento de las explotaciones, sus orillas se convirtieron en un barrio residencial bordeado por palacios que, aun a día de hoy, le dan la distinción característica de la ciudad de Venecia (Lane, 1973).

Alrededor del puente de Rialto, era donde se concentraba el mayor flujo de tráfico, ya que ahí era el lugar donde las barcas que venían del continente, se encontraban con el mar. A pies del puente, y en un espacio abierto, se situaba el mercado local donde los venecianos acudían a comprar. Este mercado dio lugar a punto de encuentro de comerciantes mayoristas de muchas naciones: venecianos con especias y sedas del este, lombardos y florentinos que ofrecían trabajos en metal o telas, alemanes para uso exclusivo de un hotel y un almacén (el *Fondaco dei Tedeschi*) y muchos otros del otro lado de los Alpes y de otras partes de Italia. Para cerrar sus tratos, contaron con la ayuda

de cambistas, posteriormente llamados banqueros, que instalaron sus mesas bajo el pórtico de la pequeña iglesia de San Giacomo, al pie occidental del puente. Un poco más abajo, en ese mismo lado del Gran Canal, estaba el almacén principal de granos, a manos del gobierno para mantener abastecida a la ciudad. Durante el siglo XIII, el mercado de pescado, las carnicerías y otras instalaciones minoristas se dejaron de lado para poder reservar un espacio para las altas finanzas y para las negociaciones relativas a las cargas hacia y desde puertos distantes (Lane 1973).

A medida que Venecia empezó a convertirse en una potencia mundial a nivel comercial, los comerciantes decidieron congregar a los artesanos lo mas lejos de Rialto que fuese posible. La confección de telas se concentró en el extremo occidental del Gran Canal (Lane, 1973).

La construcción y la reparación de barcos fueron las mayores industrias medievales en Venecia, situados desde el inicio en el otro extremo de la ciudad, entre el *Bacino de San Marco* y el *Lido*. Hasta bien entrado el siglo XIV, algunos de los astilleros más importantes para la construcción de barcos, se asentaron en el propio *Bacino*, lugar donde se encuentra hoy en día el *Giardinetto Reale*. Posteriormente, la actividad industrial fue expulsada de esta zona (Lane, 1973).

3.2.1. La Cámara de Comercio

La Cámara de Comercio, Industria, Artesanía y Agricultura en Italia, se define como el organismo público que se ocupa de las actividades relacionadas con el sistema empresarial, así como el desarrollo de las economías locales. A pesar de que no hay excesiva evidencia histórica sobre la Cámara de Comercio de Venecia, se puede afirmar que sus orígenes se remontan al siglo XVIII (Santarossa, 1987).

Los predecesores de la Cámara de Comercio veneciana podrían definirse a si mismos como los “magistrados de la administración de lo común” datados en 1256 y que se ocupaban de las actividades relacionadas con el mercado, los canales y el arte de la ciudad. El tráfico comercial de la ciudad se ralentizó tras el descubrimiento de América hasta llegar a principios de 1700, cuando sufrió un duro periodo de crisis. Para afrontar el problema, se crearon diferentes instituciones como, la Diputación de Comercio o la “Unión de Cuerpos” entre los comerciales más poderosos y representativos de la ciudad. Estos se conocen como el primer intento de Cámara de Comercio (Santarossa, 1987).

En 1763, con el fin de reorganizar y evitar por completo el declive del comercio, a la Unión Mercantil, formada por mercaderes y representantes de las diferentes instituciones, se le encomendó la tarea de coordinar iniciativas, esfuerzos y asesoramiento, intentando mejorar así el comercio. Así fue como la Unión Mercantil se acabó de transformar en la cámara de comercio (Santarossa, 1987).

Actualmente, la Cámara de Comercio de Venecia es el órgano público encargado del desarrollo de las tareas relacionadas con el sistema empresarial de toda la región del Véneto (Santarossa, 1987).

Las actividades desarrolladas se refieren a cuestiones administrativas y económicas relacionadas con el sistema empresarial, así como a actividades de apoyo y promoción de los intereses generales de las propias empresas. Esto se debe a que entre los objetivos de la Cámara se encuentran: la oferta de transparencia de los operadores económicos, posible gracias al mantenimiento del registro mercantil; la garantía de competencia y fiabilidad de muchas categorías de agentes económicos; apoyo al desarrollo de infraestructuras de interés general; la garantía de equidad y confiabilidad financiera de los agentes comerciales; intervenciones formativas y promociones para promover la economía local, nuevos negocios, internacionalización; apoyo a la cultura de la innovación y acciones de valorización de recursos en la zona; y por último, pero no menos importante, las intervenciones de regulación del mercado, realizadas a través de la protección de la propiedad industrial, las actividades del servicio métrico, la conciliación y arbitraje, la protección al consumidor o la asesoría en contratos comerciales (Santarossa, 1987).

3.3. POLÍTICA Y SOCIEDAD

El sistema de gobierno de Venecia fue el resultado de una gestión, no siempre equitativa, de las expectativas de los tres grupos que conforman las tres formas clásicas de gobierno político: monarquía, aristocracia y república.

En la República la tierra era escasa. El estatus y la riqueza no estaban relacionados con la propiedad de tierras, como la nobleza feudal, sino con el éxito comercial. Esta situación basada en la riqueza comercial más que en la riqueza inmobiliaria provocó una distribución del poder que negaba los privilegios y defendía la igualdad (Galibert, 1857).

La posición social de Venecia se basaba, especialmente, en la antigüedad de las familias y en las riquezas de las actividades comerciales. Dado que el estatus social no procedía de la propiedad de tierras sino de la actividad emprendedora, estaba constantemente sometida a tensiones: los comerciantes ‘nuevos ricos’ querían participar en el poder político, mientras las familias aristócratas luchaban por preservar el *statu quo* (Lane, 1978).

Tres fuerzas rivales luchaban continuamente por su correspondiente cuota de poder en la República. Por una parte, estaba el *dux*, que se situaba en la cima de la pirámide, con tendencia a perpetuarse y concentrar cada vez más competencias en sus manos. Por otra, se encontraban las familias aristocráticas y nobles, pendientes de que el *dux* no se extralimitase e impidiendo la entrada de nuevos oponentes. Por último, los emprendedores procedentes del pueblo llano, que se enriquecían con el comercio y reclamaban un puesto a la élite dominante (Galibert, 1857).

El sistema político de la República se conformó gradualmente después de que obtuvieran su independencia del Imperio bizantino. Una clara importancia a los contrapesos y equilibrios de poder, eran los principales aspectos que caracterizaban a este sistema, en contraposición a los modelos de absolutismo o feudalismo que predominaban en las demás naciones europeas de la época (Galibert, 1857).

El sistema político de Venecia era un ejemplo de despotismo en el que el *dux* tenía amplios poderes, pero que eran contrarrestados con los demás órganos que componían el sistema político de la República. Además, para evitar que la elección del *dux* y la influencia de los más poderosos y adinerados, provocara confrontaciones, se empleó un complicado sistema de elección. Este sistema consistía en una serie de sorteos para elegir a los miembros del Gran Consejo, que después, elegirían al *dux* (Galibert, 1857).

El cargo del *dux* era perpetuo y en numerosas ocasiones no era un puesto muy codiciado, dadas las limitaciones de poder que cada vez más se le iban imponiendo. Para evitar el abuso de poder y la corrupción por parte del *dux*, se restringió su actuación y la de su familia en el ámbito privado, prohibiendo la enajenación de propiedades y la realización de actividades económicas fuera del gobierno; en el ámbito público, se les impidió acceder a cualquier cargo público (Coggins & Perali, 1998).

La institución central de Venecia era el Gran Consejo, un órgano que contaba con alrededor de dos mil participantes y del que formaban parte un miembro de cada familia

noble o de especial relevancia histórica en la ciudad. Los miembros del Gran Consejo tenían que tener más de 30 años. Este organismo representaba los intereses de la ciudad y era el máximo órgano de gobierno y decisión política del momento en la ciudad. La pertenencia a esta institución era únicamente por procedencia familiar y las funciones eran fundamentalmente las de elaborar las leyes (Lane, 1978).

Además, había un Senado o *Consiglio dei Pregadi*, que se encargaba de la política exterior, del comercio, de la seguridad, de la política de impuestos y de las operaciones militares. Si bien, se concibió como un consejo más bien consultivo, realmente era la institución que realizaba de forma efectiva las funciones legislativas y de decisión.

El Senado se expandió y fue creciendo el número de miembros con el paso de los años, incluyendo en el ejercicio de su cargo además a ciertos funcionarios y a los embajadores (Lane, 1978).

Por otro lado, la República contó también, desde 1179, con un moderno e innovador sistema judicial, denominado *Consiglio dei Quaranta o Quarantia*. Su nombre deriva de su estructura, formada por cuarenta jueces que eran elegidos por el Gran Consejo por el periodo de un año y con posibilidad de reelección. De este modo, este tribunal tenía competencias en materias criminales y civiles y los tres líderes del tribunal se solían ubicar junto al *dux* en la *Serenissima Signoria*. Para poder aplicar la condena de la pena de muerte por parte de la *Quarantia*, era necesaria la previa aprobación de la *Signoria*.

La *Signoria* era el máximo órgano de gobierno en Venecia, incluso por encima del *dux*, por lo que se solía decir a la muerte de los *dux* la siguiente frase: “*se l’è morto el Doge, non l’è morta la Signoria*”, (Aunque el dux haya muerto, la Signora no está muerta).

La *Signoria* de Venecia estaba compuesta por el *dux* como líder de la República, por los tres líderes del poder judicial y por el Consejo Menor, compuesto por los asesores y ayudantes más directos del *dux* (Diehl, 2004).

Finalmente, a partir del siglo XIV, el Consejo de los Diez o *Consiglio dei Dieci*, puesto que era un órgano de gobierno formado por diez personas, tenía como principal función garantizar la seguridad de la ciudad. Por ello, la dirección de la diplomacia de la República y las actividades del servicio secreto de la ciudad, estaban bajo su dominio.

Por motivos de seguridad y transparencia, estaba prohibido que dos miembros de la misma familia pertenesesen al mismo tiempo al Consejo de los Diez y que los

nombramientos de estos diez miembros serían para el periodo de un año y con la imposibilidad de que hubiera una reelección continua (Zorzi, 1991).

Paulatinamente, este órgano se volvió más poderoso gracias a los privilegios y facultades que tenía para actuar por su cuenta sin tener que responder ante ningún otro poder, y con numerosas actuaciones secretas. La principal labor de este Consejo se les delegaba a los llamados *Capi*, que eran tres miembros del Consejo escogidos para que durante un año alternaran cada mes, las labores de espionaje y procesamiento de sospechosos contra la República (Zorzi, 1991).

3.4. CAÍDA DE LA REPÚBLICA DE VENECIA

La conquista de Constantinopla fue el inicio del apogeo de la República de Venecia, pero fue en 1453, con la pérdida del territorio por parte de los turcos, el comienzo de la decadencia fue inevitable. A esto se le añadió el descubrimiento de América que provocó que las corrientes comerciales se desplazasen. Durante esa época, el Imperio Otomano se expandió por la zona de los Balcanes provocando que Venecia se viese amenazada y, en 1570, entregó Chipre a los turcos. Después de perder Creta y sus ultimas posesiones en el Egeo, firmó la paz con los otomanos en 1573. En 1630, la peste acabo con más de un tercio de la población, siendo este último acontecimiento, el declive de la República (National Geographic, 2020).

A comienzos del siglo XVIII, Venecia cayó en una decadencia política y financiera; los aristócratas venecianos se mantenían en el gobierno de la ciudad como un núcleo cerrado, impidiendo a la burguesía cualquier posible atisbo de ascenso social. Sin embargo, a su vez, aumentaron el número de aristócratas empobrecidos con derechos políticos y se convirtieron en una carga financiera para el gobierno ya que recibían una pensión estatal. Esto se debe a que, en el siglo XVIII, Venecia carecía de expansión colonial y de un comercio internacional relevante (National Geographic, 2020).

El 12 de mayo de 1797, el Gran Consejo de Venecia celebró su última reunión. En un encuentro repleto de acusaciones de conspiración de los jacobinos, el *dux* insistió a la aristocracia veneciana a entregar la ciudad a Napoleón Bonaparte, quien, diez días antes, declaró la guerra a la ciudad. Aunque los venecianos todavía contaban con su flota para defenderse de cualquier ataque, con el fin de evitar el sufrimiento de la población, se aprobó la cesión de la ciudad a Napoleón y sus tropas (National Geographic, 2020).

Fue de este modo como terminó la historia de la mayor potencia comercial y marítima de Europa. Sin embargo, fue el desenlace de una agonía que había empezado en el siglo XVI, con el avance de las tropas otomanas, que les arrebataron a los venecianos uno a uno todos los terrenos que poseían en el Mar Mediterráneo oriental, cortando así todas las rutas comerciales de las que dependía su economía. Venecia intentó reinventarse como una nueva nación continental, pero no podía hacer frente a las potencias de la era moderna de Europa: Francia y el Sacro Imperio Romano Germánico. Además, dentro de la propia ciudad, se estaba desarrollando una oposición al sistema de gobierno que, aunque era de corte republicano, estaba en manos de la nobleza (National Geographic, 2020).

Consciente de su debilidad ante el resto de potencias europeas, Venecia se mantuvo neutra ante los conflictos entre dichas potencias. Sin embargo, su nueva forma de imperio modesto y terrestre le acabó traicionando, ya que estaba situada en medio del camino que Napoleón quería tomar para poder atacar a los austriacos. En 1796, el general y sus tropas cruzaron los Alpes y ocuparon el norte de Italia. Venecia, aunque se mantenía neutra e independiente, tuvo que aceptar en su territorio la ocupación de las tropas francesas (National Geographic, 2020).

Las tropas de Napoleón fueron adquiriendo cada vez más poder en las regiones del Véneto, ganándose así el apoyo de los nobles locales que querían liberarse del dominio veneciano. Fue en la propia capital donde algunos nobles vieron la oportunidad de sustituir el sistema de gobierno aristocrático. En abril de 1797, se detonó una sublevación anti francesa en los territorios vénetus, que terminó con la frágil situación en la que se encontraba Venecia (National Geographic, 2020).

Los venecianos consiguieron una fugaz victoria de la que no supieron sacar ventaja para expulsar al ejercito francés, el cual reconquistó sus posiciones. Ante esta revuelta contra su autoridad, Napoleón amenazó a la región véneta: “Seré un Atila para el estado Véneto”. De este modo, el general lanzó un ultimátum a la ciudad, con dos exigencias innegociables: una alianza militar con Francia y la reconversión de las instituciones para terminar con el gobierno aristocrata. Sin embargo, a pesar de la respuesta favorable de los nobles venecianos, Napoleón declaró la guerra dos días después (National Geographic, 2020).

Las dos alternativas para el gobierno veneciano fueron, rendirse sin ofrecer resistencia, o retirarse con la flota a Dalmacia (última posesión veneciana en el Adriático junto con

la península de Istria) y planear desde allí la reconquista de la ciudad. Al final, se decantaron por la primera opción ya que, aunque la resistencia era viable, pesaba más el temor a revueltas populares que podrían ser sofocadas de manera violenta por las tropas francesas. Para proteger a la población veneciana, el *dux*, que al fin y al cabo era el jefe de estado de la República de Venecia, ordenó a las tropas venecianas que se rindiesen y entregasen sus insignias (National Geographic, 2020).

Como ha sucedido numerosas veces en la carrera de Napoleón, Venecia se convirtió en moneda de cambio para las ambiciones del general. Cuando surgió la necesidad de negociar la paz con Austria, el Véneto fue ofrecido como compensación, convirtiéndose así, en provincia del imperio austriaco. A largo plazo, este hecho motivó al nacionalismo italiano a expulsar a las grandes potencias que surgieron a lo largo de la historia (National Geographic, 2020).

4. TURISMO: “MUSEIZACIÓN DE LA CIUDAD”.

Hoy en día, el turismo es un producto democratizado, la verdadera marca de la globalización y de los diferentes avances que han experimentado el transporte y la tecnología. En ocasiones, el consumo turístico es tan elevado que resulta extremadamente complejo regularlo. Debido a este consumo masivo, han surgido distintos términos de los que se ha hablado a lo largo del trabajo, como “consumo de ciudad”, “museización de la ciudad” o “turismofobia”. Venecia es un claro ejemplo de estos fenómenos, y su reducida dimensión obliga a los visitantes a estar muy concentrados en el mismo espacio, al mismo tiempo, perdiendo calidad la experiencia de la vista a la ciudad.

Durante 1950, Venecia se decantó por el impulso del turismo masificado en su centro histórico, como consecuencia de una crisis económica y demográfica de la ciudad. Aun siendo Venecia una de las ciudades más conocidas y visitadas por un gran número de turistas nacionales y extranjeros, por su gran belleza urbana y su patrimonio, la isla sufre carencias que resienten su economía, su sociedad local y su frágil ecosistema urbano (Cavanna, 2019).

El eje económico fundamental de Venecia, la mono-especialización del turismo, ha debilitado los servicios destinados a los locales, así como una “museización” de la ciudad en su conjunto, considerada en sí misma como un producto turístico.

Al igual que ha sucedido con los equipamientos básicos urbanos y la residencia, el comercio ha experimentado una gran transformación en las últimas décadas, más centrado en satisfacer las necesidades del turista, obviando las de la población local, cada vez más reducida y envejecida dentro de los *sestieri* o barrios.

A pesar de que esta situación es irreversible, existen claras diferencias dentro de la ciudad, dependiendo de su emplazamiento respecto a los focos turísticos: Plaza de San Marcos, Puente de Rialto y el *sestiere* de San Marco. Las zonas más alejadas de las principales zonas turísticas, los barrios de *Cannaregio* y *Castello*, que son los barrios con mayor densidad de población, mantienen la mayoría de su comercio a bienes y servicios de consumo diario. Paralelamente, el centro urbano ha sido ocupado por negocios destinados totalmente al turismo, como tiendas de suvenires, artesanía típica de la ciudad, sobretodo mascaras de carnaval y objetos realizados con cristal de Murano, además de establecimientos destinados a marcas de lujo internacionales (Seguí, 2009).

Estos últimos se han concentrado en torno a la plaza de San Marcos, ocupando una de las áreas con mayor exceso turístico y cercanas a los principales focos patrimoniales y artísticos de la ciudad. Además, son el mejor ejemplo de la pérdida de fuerza del sector comercial local, de la masiva participación de empresas extranjeras que buscan el beneficio y rentabilidad de la excesiva afluencia de turistas, y del uso del marco urbano de la ciudad como escaparate de ventas de productos de lujo de firmas internacionales. La presencia de estos comercios de lujo provoca una dualidad turístico-comercial, que disputan con los establecimientos de suvenires y artesanía tradicional, que se podría comparar con un turismo de mayor calidad que genera una mayor rentabilidad para la ciudad, con los visitantes que no pernoctan y sobrepasan de este modo la capacidad de carga del centro histórico de Venecia (Seguí, 2009).

Venecia, como hemos comentado anteriormente, es un claro ejemplo de especialización del turismo comercial. Debido a la continua afluencia de boutiques y tiendas especializadas en artículos de lujo, el estado comercial del centro histórico de la ciudad ha experimentado cambios sin precedentes. Una variación del comercio que no ha supuesto una transformación como tal del espacio ocupado y que se ha generado a través de un crecimiento organizado que tiene como punto de referencia uno de los lugares más emblemáticos y turísticos del patrimonio europeo y mundial: La Plaza de San Marcos (Seguí, 2009).

El negocio de los productos de lujo en Venecia ha sido mucho más visible en los últimos años, a raíz de la instalación de numerosas marcas de lujo en el centro histórico de la ciudad. La gran necesidad espacial para crear una aglomeración económica y comercial, buscando la centralidad, la calidad arquitectónica y la visibilidad, han sido los principales motivos que han provocado que las calles contiguas a la Plaza de San Marcos, concentren todo el comercio de lujo, aumentando el valor añadido y la imagen de marca de la ciudad (Seguí, 2009).

El lujo siempre ha estado relacionado con la exclusividad, por tanto, Venecia podría ser considerada una ciudad de lujo por sus características y su singularidad urbana. A lo largo de su historia, Venecia siempre ha tenido una tradición comercial y de diseño de lujo, a pesar del reciente fenómeno de los comercios de lujo, que se ha explicado anteriormente (Seguí, 2009).

Sin embargo, la crisis urbana ha continuado sacudiendo a Venecia, alentada por el traslado hacia tierra firme de un gran número de residentes de la isla, debido a los altos precios de la vivienda, la toma de la ciudad por parte de turistas, las dificultades de renovación de los inmuebles y los propios problemas físicos que sufre el centro histórico. Todo esto ha provocado que el comercio local especializado haya perdido protagonismo en el centro histórico de la ciudad, al igual que el pequeño comercio dirigido a los locales. Esto no ha sido impedimento para que la Venecia insular siga poseyendo un número de actividades comerciales显著mente mayor que tierra firme (Seguí, 2009).

Continuando con el exceso de turismo que recibe la ciudad, a partir de 2019, el gobierno veneciano planteó una medida para tratar de disminuir la masiva llegada de turistas introduciendo una nueva tasa, “tasa de desembarco” para las visitas sin pernoctación. Se trata de un impuesto destinado a aquellos turistas que no se alojan en la ciudad, haciendo solo una visita diurna. El objetivo de la tasa, combatir con nuevas herramientas el deterioro de la ciudad, habitada por 50.000 residentes y visitada cada año por más de 30 millones de turistas (Febrero, 2019).

La ley presupuestaria, que es algo imprecisa ante este aspecto, señala que Venecia podría utilizar esta tasa como alternativa a la tasa turística que pagan todos los turistas que sí pernoctan en la ciudad. También se especifica que el importe de esta “tasa de desembarco” oscilaría entre los 2,50€ con un máximo de 10€ en temporada alta y, los residentes, estudiantes, trabajadores y familiares de los mismos, estarían exentos de

pagarla. Como su propio nombre indica, el objetivo de esta tasa son los miles de turistas de cruceros que desembarcan diariamente en Venecia sin pernoctar en un establecimiento turístico y que, por tanto, quedan exentos del pago de esa tasa turística que pagan los visitantes que si pernoctan (Hebrero, 2019).

Según estadísticas del ayuntamiento de Venecia, se estima que, si la tasa fuese de 5€, precio de la tasa turística, la ciudad recibiría unos ingresos entre 40 y 50 millones al año, cuando solo con la tasa de pernoctación, genera 30 millones de euros anuales (Hebrero, 2019; Comunde di Venezia, 2018).

Una vez que el plan presupuestario fue aprobado, el gobernador veneciano comunicó que el fin único de la implantación de esta tasa era proteger a todo aquel que resida, estudie y trabaje en el territorio, a través de un reglamento equilibrado. La idea de la imposición del impuesto fue gratamente acogida por los residentes, que sufren el fenómeno del turismo masivo, así como sus consecuencias, como el alza de los precios en los alquileres o la desaparición del comercio tradicional (Hebrero, 2019).

La “tasa de desembarco” es una más de las numerosas iniciativas del ayuntamiento para intentar frenar los daños del turismo masivo en Venecia, que se debate entre la necesidad de los ingresos que genera el turismo y la de proteger su patrimonio (Hebrero, 2019).

La forma urbana de Venecia es la clara contradicción de la idea de ciudad moderna; no hay rascacielos ni tráfico, aparentemente, una “isla idílica”. Sin embargo, la llegada de inmensos cruceros al centro histórico de la ciudad, toman la forma de “barco-rascacielos”, empequeñeciendo la ciudad y a los venecianos (Hebrero, 2019).

Una de las mayores vías de entrada a Venecia para turistas es a través de los cruceros, uno de los mayores enemigos de la ciudad, ya que generan un enorme impacto en el medioambiente, dañan la estructura del ecosistema y no generan unos ingresos prolongados en la ciudad. Venecia recibe alrededor de sesenta mil turistas al día, de los cuales dos millones y medio llegan en crucero cada año (Valcárcel 2018).

Si los factores estéticos y económicos no son suficientes para frenar la invasión de los cruceros, se le añade el factor medioambiental. Estos buques suponen una amenaza para el medioambiente y para el ecosistema local, además del impacto visual, los deshechos que arrojan a las aguas y el riesgo de colisión en el centro histórico de la ciudad (Trancoso, 2018).

4.1. LA EVOLUCIÓN DE UNA CIUDAD HISTÓRICA

Franco Mancuso, arquitecto y fotógrafo apasionado de la ciudad de Venecia, sostiene que el lugar donde se ubica Venecia juega un papel fundamental en su formación. Revela una ciudad innovadora en varios aspectos. Primero, por el asentamiento de la ciudad sobre las adversas condiciones de la laguna, respondiendo a las necesidades más primarias de crear una nueva forma de vida y una sociedad dándose una situación de aislamiento que enfrenta el reto de la adaptación para construir casas sobre el agua. Por otra parte, el contenido ideológico, político y militar del momento de la fundación, llevó a un asentamiento estratégico de la ciudad, entre oriente y occidente para desarrollar así, funciones de comercio y militares.

La forma urbana actual de Venecia es el resultado de tres momentos de desarrollo fundamentales: La ciudad fundacional, la era industrial y el turismo. En primer lugar, la formación de la ciudad. Pocas ciudades han resuelto el deseo de desarrollo y las dificultades que genera un entorno tan difícil con tanta claridad, con esa estructura tan singular que ha sobrevivido hasta nuestros días. La estructura de la ciudad se forma a partir de la incorporación de islotes, situados en una posición estratégica en medio del Mar Adriático, haciendo impulsar un modelo económico basado en el comercio y el transporte de mercancías, que marcó la forma de vida y el desarrollo de la ciudad hasta mediados del siglo XVIII (Mancuso, 2019).

La siguiente etapa de desarrollo de Venecia surge con la industrialización, cuando se llevaron a cabo operaciones fundamentales con vistas al futuro de la ciudad. Una de las más importantes, la construcción de una nueva estación marítima para recibir el uso de los barcos de vapor, situó a la ciudad al nivel de otras ciudades europeas con una industrialización mucho más avanzada. También se construyó el *Ponte della Libertà*, un puente automovilístico que comunica la Venecia insular con tierra firme, mejorando así la conexión centro-periferia. Para poder conectar la estación ferroviaria de Santa Lucía (*Stazione di Venezia Santa Lucia*) se construyó *Strada Nuova*, una calle que une directamente el centro histórico de la ciudad con la estación (Mancuso, 2019).

Con esta modernización y rehabilitación del centro histórico, surgió la especialización en algunos barrios. Una reforma de la administración pública transformó los barrios de Rialto y San Marcos en el centro político y financiero de la ciudad (Mancuso, 2019).

El último momento de desarrollo fundamental de Venecia es el turismo. Bajo el modelo económico global, surgen agentes que buscan obtener la mayor rentabilidad de la ciudad, surgiendo así un fenómeno denominado como “consumo de la ciudad”. Este concepto refleja una significante reducción de la población en los últimos años, desapareciendo así muchas actividades y surgiendo la especialización del comercio dedicado al turismo (Mancuso, 2019).

Este nuevo modelo productivo, ha causado cambios radicales en la forma de vivir, en la estructura social y en la economía de la ciudad. El sistema productivo de Venecia se ha ido especializando, adaptándose al medio para satisfacer así los nuevos mercados enfocados en el turismo. Las rentas de los edificios residenciales son adquiridas por terceros con fines lucrativos y los edificios más especiales de la ciudad están siendo adaptados a nuevos usos para adaptarse a este nuevo mercado (hoteles, museos, galerías comerciales etc.).

Además, el desembarco diario por parte de la entrada masiva de cruceros intensifica el concepto de “consumo de ciudad” además de lo nombrado anteriormente, también causa un consumo físico, ya que los efectos de los enormes buques sobre las aguas de la laguna afectan a los cimientos y las corrientes, así como a su fauna y flora (Mancuso, 2019).

La diversidad de actuaciones que se han producido en Venecia en los últimos siglos, habla de un “pasado con futuro”; una ciudad con un gran patrimonio artístico y arquitectónico, historia, capacidad de acogida, carácter cosmopolita, el mar y el paisaje que tanto atrae a miles de personas cada año.

5. CONCLUSIONES

A partir de este trabajo se pueden extraer diferentes conclusiones, desde el punto de vista académico y desde el punto de vista personal. Se puede afirmar que el comercio de la ciudad está inmerso en una especialización muy profunda que provoca la “museización” de la ciudad, así como la conversión de Venecia en un producto turístico.

Como se ha comentado anteriormente el mercado en Venecia ha entrado en una fase de profunda especialización por el turismo, convirtiendo la ciudad en un escaparate, en un producto en sí misma, mencionado anteriormente, un proceso de “museización”. Se podría decir que Venecia ha creado una relación dependiente con el turismo, porque la ciudad no concibe su supervivencia sin él.

Se han obviado las primeras necesidades de los venecianos y ha prevalecido el sector turístico; por tanto, aunque esté causando un estilo de vida insostenible, la ciudad necesita una demanda turística constante. En una ciudad con tantos problemas de conservación, y unos costes de mantenimiento tan altos, vivir en la isla es un lujo que muy pocos pueden permitirse.

El problema comenzó con la llegada de inversores interesados en el espacio comercial de la ciudad, donde la ciudad empezó a adaptarse a las necesidades y demandas de los visitantes, intentando resistirse al modelo turístico y comercial que no le beneficiaba y que pone a prueba a diario su capacidad de atracción de turistas. El centro histórico ha sido invadido por comercios dedicados exclusivamente a los turistas, como tiendas de souvenires, de artesanía tradicional, sobretodo cristal de Murano y las empresas de lujo, como se ha mencionado anteriormente.

El mercado del lujo incluye un amplio espectro de servicios, como ocio, turismo y cultura, que generan en el consumidor una experiencia única y personalizada, dejando a un lado el consumo masivo. En cuanto al caso de Venecia, sería lógico pensar que un turismo de lujo podría ser la solución al turismo masivo, es decir, limitar el número de visitantes e incrementando el precio por turista, obteniendo mayores beneficios.

Durante mi curso académico en Venecia, mi residencia se encontraba en el barrio de Canareggio. Este barrio, mayormente residencial, pude observar la existencia de comercios de bienes de consumo diario, al contrario que en el barrio contiguo de San Marcos, que como se ha desarrollado a lo largo del trabajo, está enfocado exclusivamente en el turismo.

Reflexionando sobre la situación del comercio, y la posición turística de Venecia, se podría afirmar que Venecia se está transformando en un museo abierto o en un parque temático con el paso del tiempo.

Teniendo en cuenta lo anterior, se pueden extraer distintas conclusiones: primero, el enorme impacto del turismo en la sociedad, la economía y la política, así como la necesidad de controlarlo; en segundo lugar, la reacción de rechazo que causa en la sociedad el turismo masivo y finalmente, que Venecia sufre un gran problema que debería haber sido solucionado mucho antes.

Si Venecia muere, no solo morirá Venecia, sino la propia idea de ciudad moderna, un concepto de ciudad donde desarrollar un estilo de vida y crear cultura. Venecia es un

ejemplo de ciudad occidental preservada y por alguna razón, es el principal blanco de multinacionales cuyo único fin es rentabilizar y obtener beneficio de esta ciudad. Venecia no necesita nada para ser admirada, sólo necesita servicios para los residentes, ya que solo se ha invertido en la industria turística.

BIBLIOGRAFÍA

- Augenti, A. (2006). *Le città italiane tra la tarda antichità e l'alto medioevo.* All’Insegna del Giglio.
- Braudel, F. (1955, junio). *La Economía del Mediterráneo en el siglo XVII.* Economia e Storia, II.
- Cavanna, J. M. C. (2019, 23 agosto). *Poder y dinero en Venecia.* Compromiso Empresarial. <https://www.compromisoempresarial.com/opinion/2019/08/poder-y-dinero-en-venecia/>
- Cisa, J. C. (2017, 14 junio). *El apogeo de la República de Venecia.* La Vanguardia. <https://www.lavanguardia.com/historiayvida/edad-media/20170614/47313165505/apogeo-republica-venecia.html>
- Coggins, J., & Perla, F. (1998). *64% Majority Rule in Ducal Venice: Voting for the Doge.* *Public Choice* (N.º 97). Public Choice.
- De Medici, A. M. (2020, 12 mayo). *La caída de la República de Venecia.* National Geographic. https://historia.nationalgeographic.com.es/a/caida-republica-venecia_15319
- Diehl, C. (2004). *La Repubblica di Venezia.* Newton & Compton.
- Galibert, L. G. (1857). *Historia de la República de Venecia.* Librería Española.
- Hebrero, V. H. (2019, 2 enero). *Venecia luchará contra el turismo masivo con una nueva tasa de entrada.* EFE News Service. <https://www-proquest-com.cuarzo.unizar.es:9443/docview/2162505579?accountid=14795>
- Lane, F. (1978). *Storia di Venezia.* Edizioni Einaudi.
- Lane, F. C. L. (1973). *Venice, a Maritime Republic.* The Johns Hopkins University Press.
- Mancuso, F. (2009). *Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive.* Corte del Fontego.
- Norwich, J. J. N. (2003). *Historia de Venecia.* Almed.
- Ravegnani, G. (2011). *Bizancio y Venecia: historia de un imperio.* Machado.

- La República de Venecia.* (2011, 4 junio). Galileo Galilei.
<https://blogs.ua.es/galileogalileo/2011/06/04/la-republica-de-venecia/>
- Santarossa, F. (2011). *L'economia del territorio veneziano: il ruolo della Camera di Comercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Venezia. (1920–1960).*
- Seguí, A. E. S. (2009). ESTRATEGIAS DE COMPLEMENTARIEDAD ENTRE COMERCIO Y TURISMO EN CENTROS HISTÓRICOS PATRIMONIALES: EL CASO DE VENECIA. *Boletín de la A.G.E. Nº50 Departamento de Geografía e Historia, Universidad de Alicante*, 281–296.
- Trancoso Gonzalez, A. (2018). Venice: the problem of overtourism and the impact of cruises. *Journal of Regional Research*, 35–51.
- Venecia, la ciudad nacida en la laguna.* (2014, 2 diciembre). National Geographic.
https://historia.nationalgeographic.com.es/a/venecia_8680
- Ventura, D. (2019, 15 septiembre). *Qué revela la singular lista con la que Galileo salió de compras en Venecia en 1609 (y por qué revolucionó la ciencia)*. BBC News.
<https://www.bbc.com/mundo/noticias-49653056>
- Zorzi, A. (1991). *La Repubblica del Leone. Storia di Venezia*. Euroclub.