

*Tra Settecento
e Novecento*



La nozione di limite nel passaggio all'età contemporanea

di GUIDO ZUCCONI

Nel corso dell'età napoleonica, alcune ragioni di carattere amministrativo impongono di determinare in modo assai più preciso la linea che delimita la città dal suo intorno acqueo: in questo senso risulta fondamentale l'istituzione della Municipalità nel febbraio del 1806¹.

E contestualmente al nuovo assetto, si introduce la nozione di *centro abitato*, legata all'ordinamento statistico-demografico e ribadita in particolare dall'introduzione dell'anagrafe della popolazione residente.

Poi, contemporaneamente, ad agire nella stessa direzione è il nuovo regime fiscale collegato al *catasto particellare*²: esso è chiamato a distinguere, in materia di beni immobili, un confine netto tra la città costruita e il suo circondario. Venezia non possiede un *suburbio*, né un *forese*, né tanto meno un *pomerium*³ esterno a una possibile linea di demarcazione: la cesura non potrà che essere netta. Nel corso del dominio francese, si impongono anche ragioni legate al decoro urbano e alle necessità sanitarie: già nell'atto di produrre specifici regolamenti – d'*ornato* e d'*igiene*⁴ –, le une e le altre ne definiscono anche i limiti di validità che coincidono con i confini stessi del centro abitato. Questa serie di fattori determina un quadro che non muterà nei decenni successivi, anzi si consoliderà nell'epoca della Restaurazione e dopo l'annessione al Regno d'Italia.

Pur nella sua riconosciuta anomalia, Venezia non sfugge dunque alle pretese dell'Ottocento classificatore. L'ambizione è di delimitarla e di ordinarla secondo categorie consolidate; primo passo verso una colossale scommessa che la cultura positiva formulerà lungo l'intero arco della contemporaneità: chiamare la città a misurarsi con una serie di schemi operativi che sono stati definiti in ben più "canonici" contesti e che devono essere applicati anche in casi estremi come quello lagunare. Da questo punto di vista, il problema dei limiti in età contemporanea sintetizza i termini di una questione ben più ampia, ovvero il confronto tra Venezia e un

modello uniformante di governo della città.

Con il crollo della Serenissima cessano una serie di norme e di magistrature concepite *ad hoc*, secondo formule e criteri di dichiarata originalità; lo ricordano nelle pagine precedenti Donatella Calabi e gli altri studiosi che hanno trattato problemi di epoca moderna. In età napoleonica e poi nell'età della Restaurazione, i termini del problema sembrano invertirsi: anche gli ambiti più spiccatamente locali, come la salvaguardia idraulica, devono essere oggetto di una riformulazione tecnico-amministrativa capace di fare rientrare l'anomalia veneziana entro le coordinate di un ordinamento generale.

Lungo questa linea, anche la questione delle acque viene "normalizzata" trovando una sistematica risposta nel Regolamento della laguna redatto da Pietro Paleocapa nel 1841: viene allora a configurarsi una sfera d'intervento riservata alla nascente municipalità, distinta da quella di pertinenza del governo centrale⁵. Alla prima competono le acque interne alla città, al secondo tutto ciò che le circonda ovvero la laguna vera e propria; ancora una volta emerge la necessità di definire, anche in ambito lagunare, i confini del centro abitato.

Prima i Napoleonici, poi gli Austriaci avevano introdotto nell'amministrazione delle acque e delle strade un principio che il regolamento di Paleocapa ha definitivamente cristallizzato⁶: al comune fanno capo i canali urbani, così come le strade, mentre sono di spettanza del governo centrale i canali e le superfici acquee esterne al centro abitato⁷. Come si può notare, il principio è giunto inviolato fino ai nostri giorni nella distinzione che tuttora perdura tra i compiti del Comune di Venezia e quelli del Magistrato alle Acque, in rappresentanza dello Stato: lo stesso riparto di competenze si riflette a sua volta negli ambiti operativi di Insula e del Consorzio Venezia Nuova.

Ma non è di questo che intendiamo parlare in questa sede; qui ci preme sottolineare che da tutto questo emerge la necessità stringente di definire con

precisione i limiti del centro abitato.

Mentre i confini mutano nello spazio e nel tempo, Venezia è costretta a espandere la sua dimensione trasformando la sua fisionomia di città insulare nell'ambito di un nuovo sistema di connessioni locali, nazionali e internazionali: se da un lato, con l'apertura del primo ponte translagunare, la ferrovia Ferdinandea si attesta ai limiti del centro urbano, dal lato opposto le nuove bocche di porto e il canale introducono navi di grande stazza nel cuore della città⁸. Alla fine, il centro lagunare risulta perciò definito nelle sue due principali "porte" di accesso, la marittima e la terrestre. Sullo sfondo l'approdo marittimo si va trasformando da puro emporio a porto di transito, associato anche a una serie di aree industriali collocate prima all'estremità, poi al di fuori dell'*insula* stessa.

Alle necessità di nuovi collegamenti con la terraferma e di nuove relazioni ultra-marine si aggiunge il problema di collocare tutte quelle funzioni che non possono più trovare posto nel centro abitato, nemmeno nelle aree di margine. Si tratta inizialmente di attrezzature di servizio, come cimiteri, macelli, ospedali, poi sarà la volta di insediamenti industriali, portuali e nel settore dell'edilizia economica.

Infine emerge un elemento nuovo e inaspettato che contribuisce prima a spingere la città verso i suoi limiti tradizionali, poi a travalicarli: l'aumento della popolazione che, tra il 1844 e il 1880, oltrepassa le 25.000 unità concentrandosi soprattutto nelle aree di margine⁹. Il fenomeno riguarda infatti quei settori urbani a più spiccata vocazione produttiva che si trovano nella fascia periferica: il sestiere di Castello, specie nelle parti collocate a ridosso dell'Arsenale, le nascenti zone portuali-industriali di Santa Marta e della Giudecca. Grazie a un ulteriore incremento demografico nel quarantennio successivo, la città arriva a raggiungere livelli di affollamento paragonabili a quelli di alcune tra le più dense metropoli europee.

Saturata la fascia "degli orti e dei conventi", Venezia è pronta all'inizio del secolo per espandersi oltre i suoi confini insulari, analogamente a tutti quei centri che tra Otto e Novecento oltrepassano la cinta muraria. Per far questo, la città lagunare dovrà però compiere il salto e spingersi al di là dell'acqua: non sarà una scelta indolore, come ben dimostra il dibattito consiliare circa l'ampliamento del porto ai Bottenighi ovvero a Marghera.

Tra le due fasi, tra l'ampliamento *infra-moenia* e la crescita *extra-moenia*, si colloca una terza fase, che

corrisponde a una fascia-cuscinetto compresa tra città e laguna: si tratta delle *barene* le quali, lungo i margini dell'abitato, si trasformano in *sacche* edificabili. Queste nuove isole permettono di assecondare la tendenza alla crescita verso l'esterno, spostando sempre più in là una possibile linea perimetrale ma mantenendo il carattere insulare. Se c'è un elemento che caratterizza e distingue l'espansione veneziana da tutte le altre è questo suo carattere elastico, che non sarà più possibile però dopo una certa data.

A partire dal XIX secolo, per un insieme complesso di motivazioni, Venezia si avvia a perdere quel carattere sfrangiato che la cartografia ci ha restituito per tutta l'età moderna. Il dato è riscontrabile soprattutto lungo due dei quattro fronti con cui grosso modo si relaziona con l'esterno: il lato occidentale, presto interessato dall'arrivo della ferrovia, e il lato orientale rivolto verso nuovi, possibili legami con il mare.

Mentre l'area tra Castello e la *sacca* di Sant'Elena saranno oggetto di grandi attenzioni progettuali, la zona compresa tra Cannaregio e Santa Marta resta indeterminata svolgendo il ruolo di recettore passivo di nuove attribuzioni funzionali. Ultima *barena* a essere trasformata in *sacca*, l'isola del Tronchetto è parte essenziale di questo margine confuso consacrato a compiti di raccordo tra la città e la terraferma.

Due le ragioni di questo diverso atteggiamento nei confronti dei due opposti margini: uno di natura logistica è legato alla vicinanza con il ponte translagunare. Il secondo, oggi per noi incomprensibile, rimanda all'impressione che il visitatore deve ricevere nella fase di avvicinamento a Venezia: in *Morte a Venezia*, Thomas Mann inventa un arrivo in piroscampo da Pola per consentire al protagonista un approccio acqueo alla città. Ancora fino alla seconda guerra mondiale, il forestiero dotato di mezzi economici come lo scrittore Aschenbach veniva soprattutto immaginato come proveniente dal mare: nel 1912, quando scrive Thomas Mann, non vi sono ancora né l'aeroporto del Lido, né la stazione marittima che secondo i progetti avrebbe dovuto situarsi di fronte ai Giardini. L'arrivo dal mare non è ancora istituzionalizzato (né mai lo sarà, di fatto), eppure quello dal mare è il modo più consono di avvicinarsi alla città e alle sue tradizioni.

Resta il fatto che ancora oggi, mentre il margine prossimo al mare è trattato come un vero e proprio *fronte*, quello rivolto verso la terraferma è

considerato un *retro*. Se nel primo caso predomina la ricerca di un limite formalmente definito, nel secondo caso si afferma una linea di apertura e di comprensione verso una serie di necessità. Infatti, se nei riguardi del lato est stabilisce il principio della chiusura formale, nel lato ovest si consolida un insieme piuttosto casuale di scali marittimi e ferroviari, di depositi e di impianti industriali, di quartieri economici e di *docks*: una sorta di discarica funzionale che gli conferisce un aspetto (e un ruolo) da *anus urbis*.

Questo dato permane anche a partire dai primi decenni del Novecento, quando la città cerca di trasferire in terraferma un serie di attività non-

decorose e di funzioni impresentabili: depositi di carbone e di oli minerali, magazzini di concimi e di fertilizzanti.

Anche se ormai parte integrante del paesaggio di Venezia, questo carattere sgradevolmente informale non ha dato pace agli architetti Iuav i quali hanno affrontato con inusitata continuità il tema dell'accesso da ovest: riflesso forse, quest'ultimo, di un Ottocento e di un Novecento portati alla definizione dei margini urbani.

Un po' paradossalmente, potremmo invece considerare quel fronte ovest come il manifesto in pietra di una città che ha sempre accettato con difficoltà il principio del limite.

Come già indicato in premessa, quasi tutti gli articoli di questa seconda parte riprendono alcune conclusioni dal programma di ricerca "Regesto storico di atti, progetti, documenti riguardanti il processo di formazione e consolidamento della città metropolitana di Venezia": il programma si è svolto tra il 1999 e il 2001, nell'ambito della ricerca inter-ateneo (coordinata a livello nazionale da Marino Folini) "La città metropolitana di Venezia: i sistemi delle infrastrutture e i luoghi della centralità".

¹ Al Decreto del 5 febbraio 1806 fanno seguito i provvedimenti che conferiranno un assetto stabile alla Municipalità veneziana. Fondamentale sarà poi, per l'attribuzione di nuove competenze, il decreto napoleonico del 7 dicembre 1807.

² Un primo schema era stato tracciato nel 1801. Sulla nascita del catasto particellare a Venezia si veda il volume I. Ravanello (a cura di), *I catasti storici di Venezia: 1808-1913*, con una introduzione di E. Trinca e con un commento storico di E. Concina, Roma, 1981.

³ Sono tutte espressioni con le quali, nel corso dell'età medievale e moderna, era stata definita la fascia semi-edificata (o ineditata) che circondava la città murata.

⁴ Risalgono al già citato decreto del dicembre 1807 una serie di provvedimenti in materia di igiene, decoro e polizia. Si veda in proposito G. Romanelli, *Venezia Ottocento. Materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo XIX*, Roma 1977, pp. 44 sgg.

⁵ Su questi aspetti si veda il mio scritto, in corso di pubblicazione, *L'amministrazione delle acque nel Veneto austriaco*, Relazione al convegno di studio nel V centenario dell'istituzione del

Magistrato alle Acque di Venezia, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 8-10 novembre 2001. Sulle competenze del municipio in lavori pubblici si veda il saggio di S. Sorteni, *L'ingegnere nell'ente locale: istituzioni e funzionamento dell'ufficio tecnico*, in F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia. Istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia 2001, pp. 63-94.

⁶ Si veda il saggio di V. Fontana, *Il destino della laguna e della città di Venezia nell'opera di Pietro Paleocapa*, in *Ingegneria e politica nell'Italia dell'Ottocento: Pietro Paleocapa*, Venezia 1990, in particolare pp. 127 sgg. Si veda anche dello stesso autore, *Pietro Paleocapa. La manutenzione urbana e la salvaguardia della laguna*, in F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia*, cit., pp. 51-62.

⁷ Sugli assetti amministrativi, con particolare riferimento ai profili del personale tecnico nel già citato *L'ingegneria civile a Venezia*. In particolare si veda il saggio di A. Sambo, *L'amministrazione dello Stato nel settore dei lavori pubblici a Venezia dall'età napoleonica all'Unità: istituzioni e figure professionali*, pp. 35-50.

⁸ Cfr P. Morachiello, *Le bocche lagunari*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. Tenenti e B. Ciucci, Venezia-Roma 1991, pp. 77-110, in particolare pp. 106-107.

⁹ Il dato emerge dalla relazione a firma degli ingegneri Annibale Forcellini e Girolamo Manetti, allegata al nuovo piano di risanamento e al piano regolatore edilizio presentato nella seduta pubblica del Consiglio comunale di Venezia del 21 agosto 1889, in *Atti e documenti riguardanti il progetto di risanamento ed piano regolatore edilizio della città di Venezia*, Venezia 1892, p. 71.