

# Artisti e capitalisti stranieri nella Venezia dell'Ottocento

di GIANNANTONIO PALADINI

**N**on è facile per la società e la politica veneziana, nel corso di un secolo “lungo” e complesso come l'Ottocento, fronteggiare il “moderno” che lo spirito rivoluzionario della fine del Settecento e la forza militare, oltre che quella del modello statuale dell'età napoleonica, scaraventarono anche nel corpo della vecchia società veneziana. Che nel corso dell'Ottocento, essa si attrezzi per reggere il rapporto con il moderno, in qualche caso persino riuscendovi, non è cosa di poco conto.

Ma un ceto dirigente, politico e amministrativo, che riesce a porre Venezia verso la fine del secolo, a cent'anni dalla caduta della Serenissima Repubblica, con la Biennale, all'attenzione mondiale – se non all'avanguardia sul piano culturale – non può non avere, alle spalle, anzi esserne direttamente e indirettamente ispirato, una fitta trama di fatti culturali in senso stretto.

Lungo tutto l'Ottocento, infatti, la città si era interrogata sul proprio destino, ora puntando sul rilancio della portualità e sul richiamo alla propria specificità insulare, ora, invece, smaniosa di rafforzate integrazioni con la terraferma. Sin dove conservare e sin dove cambiare? Cosa ricordare e cosa dimenticare? In ogni caso, con quale obiettivo? La cultura veneziana è stata dunque, fondamentalmente, nel corso dell'Ottocento, una cultura rivolta alla storia. Nei decenni si attua una vera e propria “elaborazione della memoria” e, addirittura, del “lutto” legato alla traumatica caduta dello Stato veneto nel 1797. Tale elaborazione ha anche una sua localizzazione nell'asse Archivio dei Frari – Biblioteca Marciana (con sede in Palazzo Ducale), senza contare i musei e gli altri “luoghi della cultura”.

Benchè di una cultura veneziana ancora fiorente si

possa parlare, è più significativo insistere su quella straniera che compare a Venezia e ne interpreta storia e presente.

Tra il 1805 e il 1806 sbarcarono in laguna due scrittori francesi, Madame de Staël, che nel 1797 aveva data vita Parigi a un salotto politico-letterario presto diventato celebre, e Châteaubriand. Alla fine della dominazione francese arrivarono gli inglesi, i poeti Byron (che si fermerà tre anni, 1816-1819, assiduo frequentatore del salotto di Isabella Teotochi Albrizzi) e Shelley, ospite di Byron (1818), il pittore Turner (nel 1819 e poi nel 1829 e nel 1840). Quindi è la volta del tedesco Platen (1824) a cui la città ispira una raccolta di sonetti veneziani (*Sonette aus Venedig*, 1825), del pittore francese Corot (1825-1834), del compositore tedesco Mendelssohn (1830).

Go durà mile ani – mile ani –  
Venezia, vechia mia, no te lagnar,  
In là, fioi, che no voggio far malani,  
*Pax tibi Marce*, a l'ora de cascar.



Venezia coronata per l'elezione del gran Ponte sopra la Laguna, 1846, Venezia, Biblioteca Marciana



Franz von Lenbach, Richard Wagner, 1871, Tribschen, Museo Richard Wagner

A Venezia sostano (1830-1834) anche la prolifica scrittrice francese George Sand e il suo nuovo accompagnatore, lo scrittore Alfred de Musset e poi (1838) anche lo storico e saggista francese Jules Michelet e (1839) il compositore, pianista e direttore d'orchestra ungherese Franz Liszt, ospite della Società Apollinea; e ancora il poeta inglese Robert Browning (1840), che a Venezia ritornerà per morirvi (Ca' Rezzonico, 1889), il celebre esteta e critico d'arte, futuro nume tutelare del movimento preraffaellita, John Ruskin, indissolubilmente legato alla città dove scriverà *The Stones of Venice* (1851-1853), un'opera fondamentale sui rapporti fra arte, vita, politica e società. Folgorato da Venezia, Ruskin vi tornerà più volte affinando sempre più le sue teorie estetiche che lo porteranno ad esaltare il gotico, epoca della massima spiritualità dell'arte, in netta contrapposizione al Rinascimento italiano, visto come il momento di massima istanza della progressiva specializzazione tecnologica, tanto detestata da chi, come lui, muoveva aspre critiche alla civiltà industriale, esasperatamente idolatrata dai suoi contemporanei. È quindi la Venezia bizantino-gotica ad essere posta sul piedistallo e sottoposta ad una nuova attenzione, mentre prima, con Goethe in testa, era stato il Rinascimento il grande richiamo della città lagunare. Negli anni precedenti la rivoluzione giungono a Venezia lo scrittore inglese Dickens (1844; ritornerà

nel 1853) e lo storico svizzero Burckhardt (1846), autore di una guida al godimento dell'arte in Italia (*Der Cicerone*, 1855), lo scrittore francese Gautier (1846). Nel 1858 c'è poi il primo impatto di Wagner con la città, che è determinante, all'insegna del classico binomio bellezza e decadenza, un modello da cui ormai non ci si discosta più: piazza San Marco gli fa un'impressione fiabesca, gli appare come un modello assolutamente lontano, d'altri tempi, dove tutto agisce obiettivamente come un'opera d'arte e si armonizza in modo eccellente col suo desiderio di solitudine e dove nulla appare in contatto diretto con la vita reale; per questo decide di restare nella città d'acqua. E vi resterà, infatti, in lunghi soggiorni dal 1861 (anno in cui verrà a Venezia il romanziere William D. Howells in veste di console degli Stati Uniti) al 1882 per poi trascorrervi anche i suoi ultimi giorni nell'appartamento del piano ammezzato di palazzo Vendramin Calergi, dove si spegnerà il 13 febbraio 1883. Nel 1864 un altro grande a Venezia, lo scrittore tedesco Heinrich Heine.

Dopo James (1869), giungeranno il pittore francese Manet (1875) e il pittore statunitense Whistler (1879-1880), il filosofo e scrittore tedesco Nietzsche (1879), e ancora due pittori francesi, Renoir (1881) e Boudin (1892). Mentre sulla Venezia austriaca cala inesorabile il sipario, è una Venezia mutata quella che passa a far parte del Regno d'Italia, una città in continua e piena evoluzione, che si trasforma a vista d'occhio. Non è più la romantica Venezia di Byron. Sventramenti urbanistici, conseguenti all'acquisita peninsularità, ponti di ferro gettati sul Canal Grande, per agevolare la viabilità urbana, moderne cattedrali industriali che innalzano ciminiere nel cielo, sirene di fabbriche che turbano i silenzi delle distese della laguna, palazzi, chiese e caffè letterari che spariscono per far luogo a strade, a vie così innaturali per una città che prima era tutta un intrico di calli e callette. Pulsa il turismo, che diventa un nuovo nemico da affrontare. E i veri amanti del passato si stringono tra loro, fanno argine e si ribellano alla metamorfosi industriale, al turismo "incolore", che pure avevano peraltro incoraggiato con i loro libri sulla città d'acqua. Ruskin ha parole molto amare e si accanisce contro i turisti ma anche contro i veneziani, nemici della loro stessa città, lamentandosi di non poter scrivere a causa del continuo fischiare dello sporco vaporetto pubblico per il Lido, che aspetta al molo di Palazzo Ducale la sporca popolazione di Venezia. L'incanto e lo stupore per la città sembrano ormai

lontani per Ruskin, ma essi si possono ancora leggere nelle pagine di chi non ha conosciuto la Venezia precedente, quella più bella, che era stata massacrata dagli interventi urbanistici, dalla modernità. Venezia, insomma, continuava a stregare con le sue deliziose malie e con le sue labirintiche trappole, come scrive Henry James, che giunge per la prima volta in città nel 1869 (il primo viaggio di una lunga serie di visite, quattordici in tutto, dal 1872 al 1907), raccontando di essere rimasto colpito dalla strana atmosfera di affabilità, di parentela, di vita di famiglia che costituisce per metà il tono di Venezia, dalla città senza strade, senza veicoli, senza strepito di ruote o impetuosità di cavalli, che assomiglia a un teatro in cui gli attori staccheggino sui ponti e passeggino lungo le fondamenta, di modo che, stando seduti in gondola, i marciapiedi che qui e lì costeggiano i canali si presentano a livello dell'occhio, assumono l'importanza di un palcoscenico sul quale le figure veneziane, che si muovono su e giù contro gli sgualciti fondali delle loro casupole da commedia, fanno l'effetto di una foltissima compagnia di comici.

Gli anni a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento si rivelano un momento fondamentale in una realtà come Venezia. Dalle elezioni generali amministrative del 28 luglio 1895 era uscita una nuova maggioranza. Ritornava ad essere eletto sindaco Dante Di Serego Alighieri, ma poiché era ammalato ne assunse le funzioni Filippo Grimani. Pochi mesi dopo Di Serego moriva (novembre 1895) e Filippo Grimani veniva eletto sindaco diventando il dominatore della scena politica locale per oltre un ventennio.

L'uomo che avrebbe retto la città fino al dicembre 1919 era un esponente della più classica aristocrazia veneziana. La sua famiglia vantava ben tre dogi (Antonio 1521-1538, Marino 1585-1605, Pietro 1741-1752), ma anche ventuno procuratori, molti senatori, condottieri, rettori e cardinali. Egli era poi proprietario fondiario con cospicui interessi finanziari, amministratore di esperienza (era stato sindaco di Mirano dal 1886 al 1893 e, cosa più importante per il buon andamento dell'alleanza che aveva vinto le elezioni, bene accetto al patriarca Giuseppe Sarto).

Personaggio certamente fuori dall'ordinario, Filippo Grimani non era solo un'anima intrisa di venezianità, ma un politico avveduto, provvisto di concretezza e di grandi capacità di manovra, anche in campo economico. La sua pragmaticità gli avrebbe presto consentito di non irrigidirsi nella politica "neo - insulare" – quella tendente a risolvere il rapporto di Venezia con le attività legate alla modernità dentro l'isola, dentro la città storica – ma anche di abbandonarla al momento opportuno, di fronte ai nuovi progetti per la terraferma. E infatti, Grimani maturava l'idea del "ponte carrozzabile" da San Girolamo a San Giuliano, tanto che Pompeo Molmenti decideva, in disaccordo con quel progetto, di rassegnare le dimissioni da assessore alla pubblica istruzione, adducendo la "gravezza" dell'attività parlamentare. In verità Molmenti aveva osservato che la giunta Grimani stava assumendo un nuovo atteggiamento, si stava allontanando dal "mito neo - insulare" di Venezia per accedere a quella politica di sviluppo cittadino che porterà nel



*Molino Stucky, c. 1897, Archivio Fotografico del Comune di Venezia*

Novecento alla collocazione del nuovo porto industriale ai Bottenighi. D'altra parte, in quegli anni il vecchio e il nuovo sembravano saldarsi nella mente di Grimani anche nel favorire la combinazione delle speculazioni edilizie e turistico-alberghiere del Lido rinnovato.

Venezia già in passato aveva attirato capitali "foresti". La natura sovranazionale di vecchio regime della dominazione veneta aveva abituato da secoli alla convivenza assai stretta con sudditi di parti diverse del dominio, di origine slava, orientale o greca. Recentemente essi erano stati favoriti in primo luogo dalla ferrovia, che collegando Venezia all'entroterra faceva prevedere la realizzazione di buoni affari, e successivamente dall'attivazione della stazione marittima.

Fu soprattutto la ferrovia ad attivare a Venezia forze vive e inusitati capitali, soprattutto dopo che nel 1846 la Società delle strade ferrate lombardo-venete, appartenente al gruppo *Sudbahn* dei Rothschild, rilevò la proprietà della Imperial regia strada ferrata ferdinandea lombardo-veneta.

Erano così arrivati il barone Salomone dei Rothschild, del ramo parigino della grande dinastia (che fonda una fabbrica di bitume), la Compagnie du gaz de Venise nel 1843 (una compagnia francese che gestisce il servizio del gas, che aveva già "costruito nel '41 il primo gasometro a S. Francesco della Vigna per l'illuminazione nella zona di S. Marco" e che nel 1864 firma un contratto con il Municipio per estendere l'illuminazione a gas a tutta la città), nel 1853 Alfred H. Neville (un tedesco d'origine inglese, che insedia uno stabilimento di costruzioni meccaniche e fonderia ai Frari), nel 1870 F. Layet (un francese, che insedia a Castello uno stabilimento meccanico con fonderia e cantiere navale), nel 1881 Vincenzo Stefano Breda (un padovano nativo di Limena, che insedia a Sant'Elena il cantiere navale e officina meccanica della Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche), nel 1881 la Compagnie des bateaux omnibus de Venise (una compagnia francese, che per prima gestisce la concessione per la linea di trasporto passeggeri in Canal Grande e che poi, nel 1890, cede il servizio alla Società veneta di navigazione a vapore lagunare, la quale, dal 1894 servirà con corse di linea regolari il Lido e la Giudecca), nel 1882 Eugenio Cantoni (un milanese, ma nativo di Gallarate, che fonda il Cotonificio veneziano con preponderanza di capitali italiani, ma con finanziamenti anche stranieri, come stranieri furono i direttori generali, Giacomo Zwicky e Gustavo Stamm), nel 1883 Giovanni Stucky (uno

svizzero che insedia alla Giudecca uno stabilimento di macinazione grani a cilindri e poi fa costruire il Molino Stucky – edificio in puro stile neogotico su progetto del tedesco Ernest Wullekopf), nel 1889 Arturo Junghans (un tedesco che assume in prima persona la ragione sociale della fabbrica di orologi sorta nel 1878 alla Giudecca con la denominazione Fratelli Herion agenti generali per l'Italia della Gebri del Junghans di Schramber). Anche lo spagnolo Mariano Fortuny y Madrazo si stabilisce a Venezia. La sua fabbrica alla Giudecca ("Tessuti Artistici Fortuny Spa") produce ancora stoffe realizzate sulla base di disegni originali. L'attivazione (1896) dei Magazzini generali era stata favorita da una società "costruita da un'equipe veneto – lombarda", vale a dire da Breda, Cantoni e dal veronese (ma nativo di Schio) Alessandro Rossi.

Dopo il piano regolatore, definitivamente varato nel 1891, il contrasto tra novatori (sostenitori ad oltranza del nuovo) e conservatori (miopi difensori del passato) assume un andamento più dinamico. Allora, come oggi, il problema di Venezia, inteso dal punto di vista della scelta delle attività economiche possibili in una città tanto particolare e bisognosa di tutela e di controlli, si sviluppava tra due tendenze troppo spesso incapaci di una mediazione e di un punto di convergenza. Quella che considerava Venezia un città-museo, capace ormai di attrarre soltanto il turismo e per la quale era considerata impossibile qualunque modernizzazione e adeguamento al presente – e questa era la strada scelta dal Molmenti, incapace di fatto di vedere la città collocata nel suo tempo, nostalgico per l'epoca d'oro della Serenissima. E quella che, invece, apriva per la città nuove possibilità economiche prima con un programma rigorosamente neo-insulare, poi, nella seconda fase della giunta Grimani, con un programma di collegamento alla realtà della terraferma, secondo lo schema di sviluppo individuato dal nuovo capitalismo veneziano dell'inizio del XX secolo.

Uomini come Molmenti non accettavano né il primo né il secondo programma, perché entrambi ledevano il carattere unico di Venezia. Tuttavia, questa loro venerazione per la vecchia Venezia diede qualche frutto, frenando lo stravolgimento in chiave modernistica caldeggiato con particolare clamore dai futuristi. Ma andavano preparandosi, intanto, anche grazie al ricambio generazionale, quelle risorse intellettuali, politiche, tecniche e soprattutto economiche e finanziarie che consentiranno a Venezia di uscire "fuori dell'isola".