

la rivista veneta 10

bimestrale di problemi regionali
maggio 1969

un futuro per la Biennale

LA RIFORMA « PEDONALE » ATTUATA IN VENEZIA NEL SECOLO XIX

L'assetto delle città contemporanee è stato profondamente condizionato da due fenomeni congiunti: da un lato gli interessi fondiari hanno imposto le direzioni e le tendenze di sviluppo, dall'altro gli interessi imprenditoriali hanno dettato le tecniche e il ritmo di tale operazione di accrescimento.

La validità di questa affermazione si può verificare anche su un campione assolutamente particolare come Venezia.

Del resto la stessa politica di risanamento che è auspicata come la salvezza della città, non è forse una operazione assai abile per trasferire su edifici ammortizzati da secoli una quantità di rendita di posizione che sarebbe toccato alle aree che essi occupano se gli imprenditori avessero potuto costruire le loro strade e abbattere le case più malandate? La riforma pedonale messa a punto a Venezia nel secolo XIX rappresenta uno di questi singolari compromessi fra i particolari interessi economici e le particolari attività imprenditoriali della città.

In realtà — benché l'argomento non sia stato trattato ancora da questo punto di vista — basti dire che ogni segno di attività edilizia in questo periodo di stasi o addirittura di recessione marcata si sviluppa quasi esclusivamente attorno alle riforme della viabilità pedonale.

Poiché ogni riforma costa, viene allora spontaneo chiedersi — anche in questo caso — quale ne sia stato l'obiettivo, quale il prezzo, quale il criterio e infine quale convenienza abbia indotto la classe dirigente ad adottarla.

A questa serie di domande si usa di solito rispondere che la decadenza della città antica coinvolse nella crisi generale anche la tradizione e la pratica dei trasporti acquedotti: pertanto sarebbe divenuta necessaria l'attuazione di una nuova rete interna di collegamenti urbani.

Oggi però ci si rende conto del grado di opportunismo che era insito nella scelta di allora e dell'ambiguità di questa risposta che indica solo un

pretesto della riforma senza spiegare le ragioni e gli aspetti più interessanti.

La struttura urbana che si volle modificare si può più facilmente descrivere: la rete pedonale — del tessuto antico di Venezia — consisteva più che altro in un servizio interno alle « insule » di cui la città era composta; generalmente si trattava di brevi collegamenti che davano sbocco in una via acquea ad una serie di servizi collettivi (deposito e raccolta di acqua piovana, luogo di riunione, orto, deposito dei rifiuti, ecc.) contenuti in un'area centrale (quella che col tempo assunse le prerogative di « campo »).

Ora il piano di dotare Venezia di una rete unitaria di percorsi pedonali (1) si fondò sull'idea di collegare tutti questi tronconi, di recuperare ogni spazio scoperto collettivo e di collegare tutto in una unica rete viaria.

In pratica, ponti, sottoportici, acquisti di aree e abbattimenti furono i mezzi per scavalcare canali, attraversare case o antichi giardini, per eliminare insomma tutti gli ostacoli fisici che intercettassero la desiderata continuità dei percorsi pedonali. Però si noti bene che ciò che dà alle opere del XIX secolo il carattere di una vera e propria riforma, non dipende tanto dal fatto che si volesse dotare Venezia di una struttura capillare di collegamento (operazione questa che in diversa forma era cominciata spontaneamente già parecchi anni prima) quanto piuttosto che si sia riconosciuto il traffico come elemento strutturale del « centro » cittadino e che sia stata studiata ed attuata una forma di controllo del traffico come strumento di potere.

Si noti che in Venezia funzioni ed attività erano così uniformemente distribuite che, per un verso non vi era (e non c'è) una periferia, nel senso moderno, e per l'altro mancava un nucleo più qualificato, che avesse un ruolo predominante rispetto alle altre zone, e desse alla città una struttura gerarchica.

(E del resto la piazza San Marco non era forse solo un recinto chiuso riservato alle attività politiche, prima che Giuseppe Soli — per incarico del Governo Italice — non ne aprisse un varco verso la Frezzeria?) Questo tipo di impianto può corrispondere alle esigenze di una capitale di una antica Repubblica oligarchica e mercantile ma non conveniva alle autorità Austroungariche che vo-

levano Venezia come una città — sia pur capoluogo — dell'Impero.

Le funzioni più significative del nuovo ordinamento politico (dalle Borse alle Camere di Commercio, dalle Casse di Risparmio alle Banche) non potevano infatti essere ospitate in manufatti antichi — come si andava facendo per le Caserme, i Musei, i luoghi di istruzione —; esse avevano biso-



Le vie tratteggiate sono state aperte recentemente; sono state ottenute interrando canali o abbattendo edifici preesistenti. Il tratteggio sulle aree costruite indica gli edifici pubblici e mostra quanta parte del suolo urbano del « centro » sia adibita oggi a pubblico servizio. I circoletti indicano l'ubicazione delle attività commerciali: si può osservare come i percorsi di maggior traffico e le vie aperte recentemente si siano trasformati in veri e propri assi commerciali.

gno — credo soprattutto per il loro significato ideologico — di una loro sede e dovevano concorrere a formare, all'interno della città antica, una nuova immagine del potere politico.

Ma le riforme della viabilità non volevano ottenere solo questo; manovrando il traffico esse avevano la forza di scardinare ogni precedente struttura commerciale della città o di crearne una nuova; in poche parole esse intervenivano direttamente nel settore più redditizio della città del XIX secolo.

Anzi direi che solo riuscendo ad immaginare una classe dominante interessata contemporaneamente al potere politico a quello commerciale ed al controllo del traffico come strumento di controllo urbano si può riuscire a comprendere la nascita e la funzione del « centro cittadino » inteso come invenzione ottocentesca.

Sta di fatto comunque che anche in Venezia le attrezzature del commercio vennero interamente ridistribuite in base alle previsioni del piano della viabilità.

Il nesso che lega anche in Venezia — come del resto in tutta Europa — questa operazione non si attuò con dei manufatti ma, all'opposto attraverso la creazione di spazi vuoti ottenuti a scapito della compattezza tradizionale del tessuto urbano.

La riforma ottocentesca rivela così per un verso la sua derivazione dalla cultura architettonica post-barocca e, per un altro sembra ai nostri occhi un precedente diretto degli « sventramenti » di questo secolo.

Ma la prerogativa di operare attraverso « vuoti » non è anche un carattere distintivo dell'intervento pubblico?

Questa osservazione potrebbe sembrare di poco conto se invece non sollevasse il sospetto che l'opportunità di fare apparire di pubblico interesse un affare di pochi non avesse consigliato l'adozione di una tipologia ambigua che si prestasse ad una facile mistificazione.

Quando le riforme urbanistiche gravavano direttamente sui bilanci della Repubblica, di cui Venezia era la capitale, o venivano sostenute dai privati interessati non era mai stato fatto alcun uso simbolico del « vuoto » urbano.

Invece nel momento stesso che viene attuata per la prima volta una grossa operazione a spese della Municipalità, ecco che si adotta questo nuovo criterio.

Per poter dimostrare questa affermazione ho analizzato il « Sunto delle deliberazioni emesse dal Consiglio Municipale di Venezia dal 1808 a tutto il 1866 ecc. ecc. », in esso si possono individuare le voci che comportano un impegno economico della Municipalità e che sono legate all'attuazione di questo piano urbanistico.

La riforma richiese (i dati sono tratti dal « Sunto ») la costruzione di una ventina di ponti (di cui tredici esistevano ma dovettero essere radicalmente rifatti) (2); e ancora, l'interramento di sei canali (3), e poi l'acquisto di ben 19 immo-

bili (4) e di tre aree (5) nel caso che queste ostacolassero la realizzazione di un disegno già deciso.

Restiamo stupiti di trovare — in quest'arco di tempo — ben 54 atti relativi a vendite di suolo pubblico fatte dalla Municipalità ai privati (6); ma ci accorgiamo che questa è poi l'unica voce attiva di un bilancio largamente passivo e che il Comune doveva — a sua volta — fare commercio di aree, come un privato, se voleva ricuperare egli stesso qualche utile della riforma che andava attuando.

A dimostrare la decisione con cui si impostò la strutturazione una trama di percorsi pedonali si può dire — a chi giudichi modeste le iniziative di allora — che nel contempo, eccetto la normale manutenzione (7) nessuna opera venne intrapresa per ammodernare la rete dei canali.

Mi sia concessa qui una breve divagazione: quando la riforma della viabilità matura i suoi effetti economici e perde la sua utilità come strumento di controllo e di potere, le strade mostrano il loro aspetto fisico; si tratta di puri e semplici condotti rari, di proprietà pubblica.

Da quel momento essi vengono quindi usati in quanto tali, e perciò diventano i collettori obbligati in cui devono passare — ironia o coerenza del sistema? — tutti gli impianti « moderni » (linee elettriche, telefoniche, tubazioni dell'acqua e del gas, fognature ecc.).

La complessità che caratterizza ormai una strada (e una valle), sommata alla solidificazione degli interessi economici che vi si sono inseriti, rendono oggi questi « vuoti » gli spazi urbani più carichi di valore economico.

A questo punto risulta evidente, mi pare, il nesso che lega ormai il piano di riforma della viabilità e l'immagine con cui essa fu offerta al pubblico che la pagava; però ancora non si è parlato di alcuna modalità tecnica dell'intervento.

Quindi analizzando le soluzioni adottate scopriremo che da essa deriva la formula con cui — sempre a spese della Municipalità — furono soddisfatti gli interessi imprenditoriali e fondiari allo stesso modo che il controllo del traffico aveva soddisfatto l'alleanza degli interessi politici e commerciali fornendo loro un « centro » in cui esaltare le loro rispettive funzioni ed attività.

Le calli esistenti furono utilizzate sempre quando esse erano già dei collegamenti efficienti.

Ma là dove si vollero aprire percorsi con direzioni nuove o con importanza maggiore, allora lì si operò sempre sul negativo della struttura tradizionale veneziana.

Si puntò tutto sulla valorizzazione del nucleo delle « insule » veneziane. Nel caso che il cuore di queste insule fosse rappresentato da un « campo », questo venne assunto come un vero e proprio episodio della viabilità pedonale: luogo dove il traffico si riduce di densità, rallenta (e quindi perde anche il suo potenziale interesse commerciale).

Ma più tipico è il caso in cui si operò nel retro degli edifici che si affacciano sull'acqua; si intervenne là dove l'edilizia era di livello molto basso o erano gli orti e i giardini dei palazzi o dei conventi.

Quando si dice che gli interventi ottocenteschi hanno avuto l'effetto di accrescere la saturazione del tessuto, già fitto, dell'edilizia veneziana — si parla generalmente di questo gruppo di interventi —; ma così dicendo si coglie solamente l'aspetto fisico della vicenda e non quello imprenditoriale. Questa operazione ha rivalutato decisamente le adiacenze e le dipendenze delle proprietà immobiliari più cospicue; quando il suolo — per il livello bassissimo della sua qualità urbana — fosse invece appartenuto a qualcuno dei ceti più poveri, questi dovette venderlo ai più ricchi o subire un esproprio. Tutti i collegamenti da S. Marco a S. Maria del Giglio da un lato, a S. Luca e Rialto dall'altro sono frutto di operazioni di questo genere ed offrono una immagine interna di Venezia divenuta ormai familiare ma ciò nonostante assolutamente inconciliabile con la tradizione urbanistica di Venezia. In molti casi infine non si offriva né l'occasione di usufruire di un « campo » preesistente né quella di liberare dei terreni per una nuova operazione immobiliare.

L'area della Frezzeria è un esempio calzante di questa ultima categoria di situazioni: si tratta di un'area centralissima, che è rimasta esclusa da ogni circuito pedonale in quanto il tessuto edilizio è in essa troppo compatto e una qualsiasi riforma sarebbe risultata complicata ma soprattutto costosa. Per lo stesso motivo tutta l'area compresa fra Rialto e S. Simeone non ha avuto nessuna correzione o modificazione importante della viabilità. Questa definizione di tre categorie di intervento può scontentare alcuni per la sua evidente sommarietà.

Tuttavia essa ci torna utile per vedere come una politica di riforma della viabilità interna di Venezia concepita su questi presupposti dovesse fatalmente arenarsi e lasciare insoluto il grande problema del suolo di Venezia.

Innanzitutto l'aver puntato sulla viabilità pedonale ed aver interamente trascurato quella acquea significava aver escluso ogni possibilità di motorizzazione privata dei traffici ed ogni possibilità di organizzare trasporti collettivi su linee diverse da quelle del Canal Grande.

Ma soprattutto doveva per forza derivare, da una scelta del genere, che le iniziative si paralizzassero quando tutti gli spazi pubblici fossero stati aperti al transito e tutte le aree scoperte fossero state oggetto di una esauriente speculazione.

Le buone intenzioni del Piano di Risanamento del 1931 o dei Piani Particolareggiati erano destinate a rimanere senza ascolto perché ripercorsero il ragionamento ottocentesco senza rendersi conto che esso ormai aveva perso le sue più importanti motivazioni.

Il problema della viabilità veneziana sembra quindi per ora risolto perché la classe politica ed economica non riesce a rintracciare in esso alcun interesse e non sa — del resto — inventare una nuova metodologia di intervento.

(1) Ancora nel XVIII secolo, Venezia era divisa in settori pedonali, e vi erano perfino dei sistemi daziari che separavano l'uno dall'altro; inoltre poche vie erano selciate, « salizade ».

(2) Ponti - Costruzioni-ricostruzioni

1. Ponte in ferro attraversante l'imboccatura Sud del Rivo dell'Arsenale	1812 giu. 22
2. Ponte attraversante il Rivo che divide la Frezzeria dal Campo S. Gallo	1838 mag. 14
3. Ponte in pietra attraversante il Rio dei Mendicanti (ricostr.)	1840 apr. 2
4. Ponte in Pietra attraversante il Rivo dei Barcaroli	1841 nov. 29
5. Ponte di S. Moisè (ricostr.)	1842 mag. 6
6. Ponte della Paglia sulla Riva degli Schiavoni (ricostr.)	1842 lug. 6
7. Ponte di S. Pietro di Castello (ricostr.)	1843 nov. 24
8. Ponte del Baccalà e dei Saloni sulle Zattere (ricostr.)	1844 nov. 25
9. Ponte di ferro fra S. Vitale e La Carità	1845 nov. 24
10. Ponte della Ca' di Dio sulla Riva degli Schiavoni (ricostr.)	1846 nov. 26
11. Ponte dei Becchi a S. Giov. in Bragora (ricostr.)	1855 mar. 12
12. Ponte dei Servi (ricostr.)	1855 dic. 28
13. Ponte della Latta (ricostr.)	1858 set. 2
14. Ponte della Pietà sulla Riva degli Schiavoni (allarg.)	1859 mag. 9
15. Ponte in ferro al teatro di S. Giovanni Grisostomo	1860 giu. 11
16. Ponte Grimani a S. Polo (ricostr.)	1862 apr. 9
17. Ponti di S. Gallo (ricostr.)	1862 apr. 9
18. Ponte della Verona a S. Fantin (ricostruzione)	1863 dic. 24
19. Ponte Rioda a S. Maria Mater Domini (ricostr.)	1865 gen. 11
20. Ponte in ferro che unisce le fondamenta degli Ormesini al Ghetto Nuovo	1865 apr. 29

(3) Canali - Interramenti

1. Rivo di S. Agnese con testata sul Canal Grande	1860 ago. 22
2. Tronco del Rivo dei Ballini a S. Geremia	1834 apr. 22
3. Rivo denominato di S. Silvestro	1840 apr. 2
4. Rivo dei Saloni	1840 apr. 2
5. Rivo di Sant'Andrea	1843 mar. 23
6. Rivo delle Terese	1842 nov. 23

(4) Case - Acquisti

1. Botteghe e Casotto aderenti alla demolita Chiesa di S. Angelo	1838 mag. 14
2. Intero fabbricato, già Convento di S. Giovanni Laterano	1839 mar. 20
3. Stabile a S. Maria Formosa al n. 5776 rosso e n. 4867 nero	1843 mar. 23
4. Casa a S. Gervasio e Protasio marcata coi num. 2210, 2211 e 2217, 2208, 2209	1843 mar. 23
5. Immobili situati nella Calle di Ca' Dolfin a S. Canciano marcati coi num. 5158, 5159, 5160, 5161	1844 mar. 28
6. Palazzo a S. Eustachio al civico n. 1065	1847 ago. 19
7. Stabili a S. Bartolomeo	1852 dic. 14
8. Stabile Erariale delle Eremita	1858 mar. 29
9. Stabili Limitrofi, ponte del Lovo a S. Luca	1858 mar. 29
10. Fondo e Fabbriche in Campo della Verità	1858 apr. 8

11. Un'ala del Palazzo di proprietà Ascoli, in Piscina di Frezzeria	1859 mag. 11	17. Uno spazio comunale a S. Geremia, all'estremità della Calle della Beccheria	1841 ago. 24
12. Ultima bottega ai piedi della Torre di S. Marco	1860 dic. 27	18. Tratto di corticella attigua all'abitazione a S. Samuele Calle Ca' Lin	1841 dic. 23
13. Stabili fra le Calle del Pistor e quella della Anconetta a S. Marcuola	1863 apr. 20	19. Campo di Sant'Anna a Castello (vend. gratuita)	1842 mar. 6
14. Palazzo Donà a S. Stin	1864 ago. 23	20. Fondi e Spazi comunali, a S. Lucia	1842 mar. 28
15. Immobili posti fra le Calle della Madonna ed il Rio degli Assassini, a S. Benedetto ai numeri anagrafici 3546, 3547, 3548, 3549	1866 gen. 5	21. Calle dell'Evangelista e una parte della Calle della Cavallerizza (vend. gratuita)	1843 nov. 25
16. Stabili ai mappali numeri 882, 883, 885, 886 e porzione dell'887	1866 gen. 17	22. Rio Terrà dei Botteri a S. Geremia	1845 ago. 4
17. Stabile al mappale numero 884	1866 gen. 17	23. Corte Ferrando alla Giudecca	1845 nov. 25
18. Stabile a S. Giobbe presso il Macello Comunale agli anagrafici n. 866, 868	1866 gen. 17	24. Tratto di strada in Campiello Minotto a S. Maria del Giglio	1846 mar. 13
19. 15 delle 16 botteghe sottoposte alla Gran Torre di S. Marco	1844 nov. 25	25. Tratto della Calle degli Albanesi	1847 feb. 23
(5) Strade - Acquisti		26. Spazio fra l'angolo del Rio Terrà del Cristo e quello della Chiesa dei SS. Ermano e Fortunato	1847 feb. 23
1. Campo della Bella Vienna, Rialto, occupato dalla fabbrica del Regio Tribunale	1842 nov. 28	27. Tratto della Calle detta della Ciocca, S. Alvise	1849 mag. 10
2. Fondamenta Righetta, Rio delle Terese	1846 lug. 13	28. Tratto di Calle detta Arrigoni a S. Marziale	1849 mag. 10
3. Campo della Bella Vienna, Rialto, occupato dagli stabili n. 316, 319, 321, 353	1844 mar. 28	29. 2 spazi del Campiello Nuovo a S. Stefano	1849 mag. 10
(6) Canali - Scavi		30. Tratto di strada pubblica, Ramo terzo dietro gli Incurabili	1853 feb. 24
1. Scavo del Rivo d'Isola a S. Margherita	1860 ago. 22	31. Calle detta del Stranaggero a S. Gio. Grisostomo	1853 feb. 24
2. Rivo intermedio della Fondamenta Bacalà e Soranzo a S. Gregorio	1860 ago. 22	32. Fondamenta Sartoria a S. Trovaso	1857 dic. 21
3. Rivo di S. Moisè e dei Barcaroli a S. Luca	1860 ago. 22	33. Tronco di strada formante parte della calle dietro Paludo, a S. Pietro di Castello	1853 apr. 6
4. Rivo SS. Apostoli e Gesuiti	1860 ago. 22	34. Tratto di strada pubblica in Calle dello Squero	1853 dic. 15
5. Rivo detto della Umiltà e della Salute	1843 nov. 25	35. Tratto di strada denominato Corte Miani a S. Vitale	1855 feb. 5
6. Rio delle Terese	1844 mag. 20	36. Campiello Sottoportico Pisani a S. Simeone	1855 feb. 5
7. Rivo di Sant'Andrea	1844 mag. 20	37. Calle Cesena a S. Basilio	1859 mag. 11
8. Rivo del Cavalletto	1847 feb. 23	38. Calle dello Squero a S. Simeone	1860 ago. 22
9. Rivo dei Fuseri	1847 feb. 23	39. Corte della Comare a S. Simeone	1860 ago. 22
10. Rivo di S. Barnaba	1858 dic. 17	40. Estremo della Calle del Piombo a S. Marina	1860 ago. 22
11. Rivo dell'isola di S. Margherita	1858 dic. 17	41. Tratto di rivo interrato confinante con l'Istituto Gesuati e Padri Cavagnis	1860 dic. 27
(7) Strade - Vendite		42. Spazio stradale in Calle della Ciocca a S. Alvise	1861 giu. 26
1. Fondo Comunale di S. Cassiano, che costituiva il sottoportico serviente alle pubbliche Poste	1818 apr. 21	43. Tratto di strada alla Giudecca	1861 dic. 19
2. 2 rami di strada in capo alla Calle della Misericordia a S. Geremia	1818 ott. 20	44. Porzione della Corte dei Cereri	1861 dic. 19
3. Calle del Corpus Domini a S. Geremia	1820 feb. 23	45. Corte del Sottoportico a S. Giustina, Calle Cavalli	1861 dic. 19
4. Pezzo della Corte detta degli Albanesi	1824 dic. 29	46. Spazio stradale fra il Ponte dei Servi a S. Marziale e l'angolo dello stabile al n. 2380 (vend. gratuita)	1862 dic. 23
5. Il ramo di strada parallelo al Rio Terà	1826 nov. 27	47. Calle denominata dei Giusti sulle Zattere (vend. gratuita)	1863 gen. 12
6. L'estremità della Calle detta dello Squero a S. Moisè	1827 feb. 24	48. Tratto di strada pubblica facente parte del Campo di S. Agnese (vend. gratuita)	1863 gen. 12
7. Corte detta Morosini, S. Giovanni in Bragora	1827 ott. 22	49. Spazio stradale facente parte della calle dei Tagiai all'Angelo Raffaele (vendita gratuita)	1863 mag. 5
8. Campiello della Chiesa a S. Bonaventura	1828 nov. 24	50. Tratto di strada facente parte della Corte Maggiore a S. Leonardo (vend. gratuita)	1863 mag. 5
9. Calle detta delle Poste a S. Moisè	1830 mar. 22	51. Una porzione della Calle Priuli a S. Geremia (vend. gratuita)	1863 mag. 5
10. Calle detta di Ca' Bragadin	1830 dic. 18	52. Campo dei Luganegheri a S. Giobbe	1864 apr. 26
11. Calle detta Erizzo a S. Nicolò	1831 nov. 26	53. Fondamenta di S. Chiara	1865 gen. 11
12. Sottoportico all'estremità della Calle Righetti a S. Maurizio	1833 mar. 4	54. Spazio posto dietro la Caserma degli Incurabili della Parocchia di S. M. del Rosario (vend. gratuita)	1866 gen. 17
13. Una parte della Calle dello Squero a S. Felice	1837 ott. 25		
14. Spazio della Calle detta Cavallerizza	1839 nov. 25		
15. Porzione della Calle che dalla Chiesa di S. Agnese arriva all'estremo lato della chiesa medesima	1840 apr. 25		
16. 2 zone stradali di fondamenta detta di Ca' Moro	1840 dic. 2		