

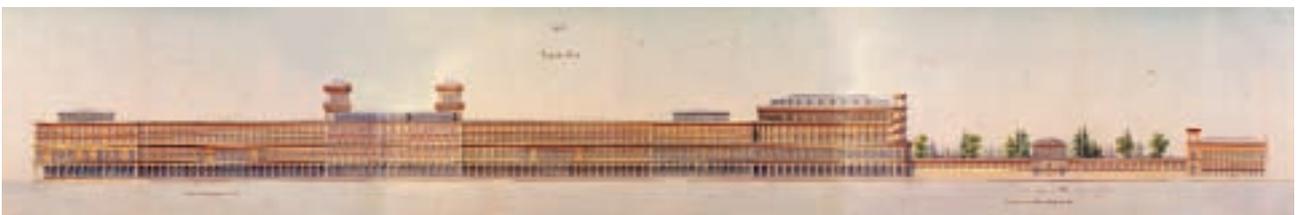
# Carrozze e cavalli a Venezia. Stranezze ed estraneità in una città d'acqua

di GIUSEPPE DE RIZ

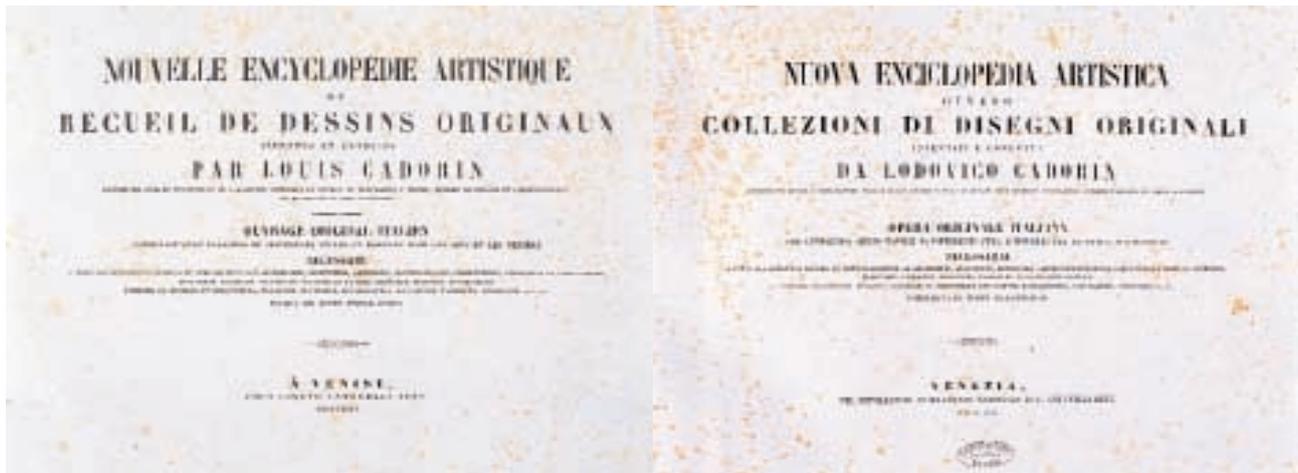
**A**quel frastuono [...] chiunque si fosse trovato lì ad occhi chiusi dopo una lunghissima assenza avrebbe capito di essere nella città capitale di Vienna, residenza della Corte. Le città si riconoscono al passo, come gli uomini. Aprendo gli occhi egli ne avrebbe avuto la conferma dal ritmo del traffico stradale, ancor prima di scoprire qualche particolare significativo<sup>1</sup>.

Chissà dove avrebbe pensato di essere un viaggiatore immaginario, ad occhi chiusi, se, nel 1872, fosse stato realizzato il *Progetto di congiunzione della Piazzetta di S. Marco e l'Isola di S. Elena mediante una via pensile [carrozzabile] lungo la Riva degli Schiavoni*<sup>2</sup>. Nella città che aveva dominato i sette mari? Oppure in quella città già vinta ma ancora così intrinsecamente fusa con l'acqua? Probabilmente in nessuna di queste, ma piuttosto in una qualsiasi altra città; in una città normale con il suo rumore di carrozze e di cavalli. Dopo la caduta della Repubblica, da Napoleone ai governi unitari, passando per la dominazione austriaca, si susseguono progetti e realizzazioni che sembrano dettati dalla volontà di "normalizzare" Venezia omologandola alle altre città italiane ed europee; quasi a dire che anche questa città – che

tanto si era gloriata della sua diversità e che per questo tanto era stata odiata e invidiata – avrebbe dovuto modificare la sua "natura" per essere accettata a chi l'aveva condotta alla sua nuova condizione. Riferisce infatti Alvise Zorzi, rileggendo la stampa dell'epoca, che "il *feeling* corrente nei Veneziani di quel tempo" è "l'aspirazione a non essere più cittadini di una città unica, eccezionale, 'contre nature', come scrive [uno] scrittore di gran moda, François Auguste René de Châteaubriand"<sup>3</sup>. Alcuni dei progetti andranno in porto e faranno parte della storia delle trasformazioni urbanistiche di Venezia: il ponte ferroviario, la Strada Nuova, il bacino Orseolo e altri interventi che erano intesi a rendere più salubre la città, come si diceva allora. Altri ancora saranno ascritti al libro dei sogni. Alcuni di essi da sogni avrebbero potuto trasformarsi in incubi, e come tutti gli incubi posseggono una buona dose di fascino. È dunque in questo quadro di Venezia città normale, come Milano o Firenze piuttosto che come Parigi o Londra, che hanno potuto prendere corpo alcune grandiose fantasie urbane. Vediamone alcune. Nel 1853, sul finire della dominazione austriaca, un imprenditore edile, il geniale Giovanni Busetto "Fisola", avanza l'ipotesi di trasformazione della



Lodovico Cadorin, Progetto di palazzo da erigersi sulla Riva degli Schiavoni, 1853, *prospetto e sezione*, Venezia, Museo Civico Correr



Lodovico Cadorin, Nuova Enciclopedia Artistica, 1864, frontespizio, Venezia, Biblioteca Marciana

Riva degli Schiavoni mediante la realizzazione di un edificio di 600 metri di lunghezza per 47 di larghezza contenente un'attrezzatura per bagni e comodità per gli utenti (teatro, sale da ballo, camere d'albergo, giardino pensile). Il Fisola sarà una figura di peso rilevante nell'ambito delle trasformazioni urbane di quel periodo. È alla sua iniziativa che si deve la realizzazione del primo stabilimento bagni nell'isola del Lido, la bonifica della sacca che porta il suo nome, e altro; ma quello che ci sembra interessante notare è che riferendosi all'intervento proposto dal Fisola, Tommaso Locatelli, brillante giornalista e osservatore, scrive: "Credo tutto, credo al magnifico pensiero del sig. Fisola" e più avanti definisce il progetto un "ardito, colossale concetto", sottolineando che "una grande idea è una grande ventura"<sup>4</sup>. L'interesse sta nel fatto che l'accento viene principalmente posto sul pensiero e sul concetto, piuttosto che sull'opera in sé. Questo suona singolare in una città che per storia e tradizione non aveva una vocazione speculativa ma piuttosto privilegiava, nelle sue scelte, un atteggiamento pragmatico. Forse, un nuovo modo di porsi rispetto alle cose sta facendosi strada in città. Per la redazione del progetto il Fisola si avvale di un giovane architetto, Lodovico Cadorin, che interpreta la volontà dell'imprenditore in maniera accattivante, tant'è che il progetto viene approvato dal Comune a larga maggioranza. Redatto in stile "lombardesco"<sup>5</sup> con inserimento di elementi moreschi, il progetto propone un edificio unitario ancorché composto di corpi di fabbrica diversi collegati tra loro. Per mole e impianto la fabbrica del Cadorin richiama alla mente gli edifici costruiti attorno al Regent's Park da John Nash tra il 1811 e il 1827. Come il *Cumberland*

*Terrace* si affaccia sul parco, il grande edificio per bagni si affaccia sul bacino di San Marco. In entrambi i casi si tratta di una grandiosa composizione unitaria di significato urbanistico<sup>6</sup>. Certo le scelte stilistiche sono profondamente diverse, ma ciò che potrebbe accomunare i due architetti è la capacità, in quella prima metà di secolo, di cogliere stimoli da tradizioni diverse, in quello che Nikolaus Pevsner chiama il "ballo in maschera dell'architettura"<sup>7</sup>. Scelta coerente con lo spirito dei tempi, dunque, tanto che il Cadorin nella sua *Nuova Enciclopedia Artistica* sembra dare uguale dignità a scelte diverse – architettura lombardesca<sup>8</sup>, architettura araba archiacuta, architettura bizantina – con la volontà di tenere "sempre a tipo il bello sanzionato dal pubblico intelligente, [...] quel bello che, avversato da taluni, procede sempre a trionfo"<sup>9</sup>. È chiaro, come è stato messo in luce dalle approfondite analisi di Giandomenico Romanelli, che la realizzazione di un tale progetto avrebbe alterato totalmente la percezione che si ha del bacino di San Marco, e avrebbe relegato in posizione subalterna i più importanti edifici dell'area marciana<sup>10</sup>. Lo specchio d'acqua antistante il molo – la *piazza ideale* di Venezia – sarebbe stato privato del gioco di rimandi tra le facciate e i volumi degli edifici, che ci sembra così simile al rimando degli sguardi ne *Las Meninas* di Velasquez indagato da Foucault<sup>11</sup>. Tutta l'area sarebbe stata soggetta a un "colossale sovvertimento"<sup>12</sup>. Non sembra un caso, comunque, che un progetto così estraneo al tessuto urbano veneziano sia stato destinato ad attrezzature per il piacere degli stranieri, in una città nella quale "i principi, i duchi, i marchesi e i baroni

piovono come locuste”<sup>13</sup>.

Ma lasciamo la straniante ipotesi Fisola-Cadorin<sup>14</sup>, e torniamo al progetto per la realizzazione della strada sopraelevata, definito da Alvise Zorzi come “il più assurdo e deturpante” dei progetti, proposto ufficialmente nel 1872 dal prefetto Luigi Torelli che lo illustra in una pubblicazione, dettagliando con cura tutti gli aspetti tecnici, economici e finanziari dell’opera. In sostanza, si sarebbe trattato di realizzare un percorso sopraelevato sostenuto da colonnine in ghisa<sup>15</sup>, dalla piazzetta (dal Palazzo Ducale!) ai Giardini di Castello, da percorrere in carrozza o a cavallo per lo svago, “come in ogni città che si rispetti”<sup>16</sup>. Il progetto ha attirato anche l’attenzione di Camillo Boito che ne parla nel capitolo “Sant’Elena e Santa Marta” del suo libro *Gite di un artista*:

Una via carrozzabile, chiamata *aerea*, doveva unire la estremità dei Giardini con il Molo, innanzi al palazzo dei Dogi, il quale avrebbe, dopo alcuni secoli rivisto nelle sue mura venerande i cavalli, senza le gualdrappe di quelli che servivano al Serenissimo e che il Petrarca ammirò nelle giostre, seduto alla destra di lui, dal terrazzo della Basilica d’oro. [...] Questo concetto [...] avrebbe distrutto, è vero, la pace della nostra povera isoletta, ma non si può negare che fosse audace e curioso<sup>17</sup>.

In realtà l’idea è figlia di tre padri, come ci racconta in prima persona il Torelli stesso:

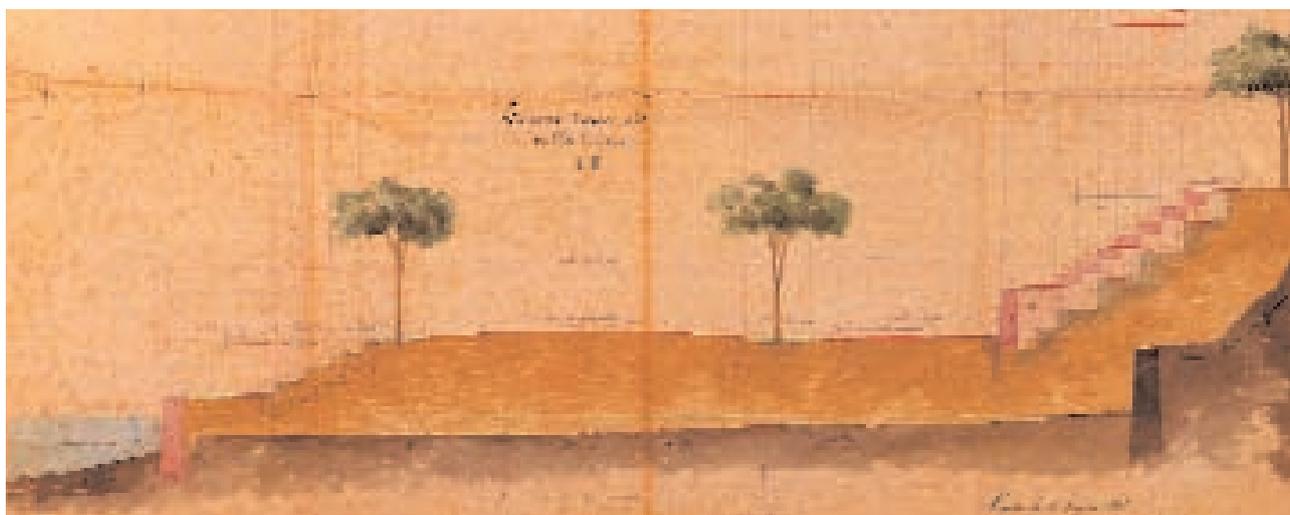
Come vedesi essa appartiene a tre, al Paoletti come iniziatore di un piano parziale, all’ingegnere Milesi

come autore dell’idea che rese possibile il piano generale, ed a me, come intermedio, che non voleva abbandonare il progetto dell’Arena ma voleva che fosse finanziariamente possibile<sup>18</sup>.

Vediamo come sono andate le cose.

Il progetto nasce nel 1867 da un’idea di Osvaldo Paoletti sponsorizzata dall’Ispettore dirigente del Genio civile del Veneto commendatore Scotini e dall’ingegnere capo cav. Tommaso Meduna ed è originariamente limitato alla realizzazione di un’arena acqueea da ubicare tra la fine dei giardini pubblici – “quel giardinetto [...] eretto (da Napoleone I) su ruderi di conventi abbattuti”<sup>19</sup> – e l’isola di Sant’Elena, allora distante circa 400 metri dalla punta dei giardini (punta Santa Lena). L’arena sarebbe stata realizzata scavando quel tratto di laguna per una profondità di 2,75 metri e riportando un terrapieno di forma ellittica intorno allo scavo. Il bacino acqueo avrebbe avuto la dimensione di 412 per 336 metri, con l’asse maggiore posto in direzione nord-sud, mentre lo sviluppo della circonferenza sarebbe stato di 1300 metri. L’uso che ne sarebbe stato fatto sarebbe stato principalmente quello dello svago, per passeggiare o assistere a naumachie e giochi pirotecnici. Partendo da questa idea e dalla considerazione che l’area era troppo decentrata per essere frequentata, il Torelli immagina un collegamento diretto tra l’arena e il centro città – nientemeno che la piazzetta di San Marco. Prima di giungere a tanto, già aveva pensato di conglobare nel progetto l’isola di Sant’Elena:

L’isola di S. Elena si presta ad essere convertita in un giardino delle delizie, ma il suo breve spazio non va



Osvaldo Paoletti, Progetto di arena acqueea, 1867, sezione trasversale sulla linea AB, Venezia, Museo Civico Correr

sprecato con troppo larghi viali. Essa sarebbe destinata a divenire il soggiorno privilegiato della classe che può sostenere una spesa per questo, come si trova in ogni grande città<sup>20</sup>.

Ed ecco che torna il riferimento ad *ogni* città, e tornano anche le locuste di cui sopra. Certo bisogna fare di tutto per soddisfare “il grande bisogno di passeggio che sentono in modo speciale gli estranei a Venezia, quivi dimoranti”<sup>21</sup>. Ma il Torelli insiste, ed è questa l’idea più originale ed estranea alla città, sulla necessità del collegamento diretto ‘a scorrimento veloce’ tra l’arena e il centro città. Seguiranno studi meticolosi che durano anni per verificare la fattibilità dell’opera. Dapprima viene pensata una strada che corre lungo il lato più esterno della riva degli Schiavoni e che, per essere rotabile, deve dotarsi di continue salite e discese ogni qual volta incrocia un canale in modo tale da mantenere la funzionalità del tutto. Poi il Torelli si rende conto, con le accuratissime verifiche matematiche e geometriche alle quali è abituato, che la cosa diventa impraticabile sia per la frequenza delle salite, sia per la forte inclinazione delle rampe.

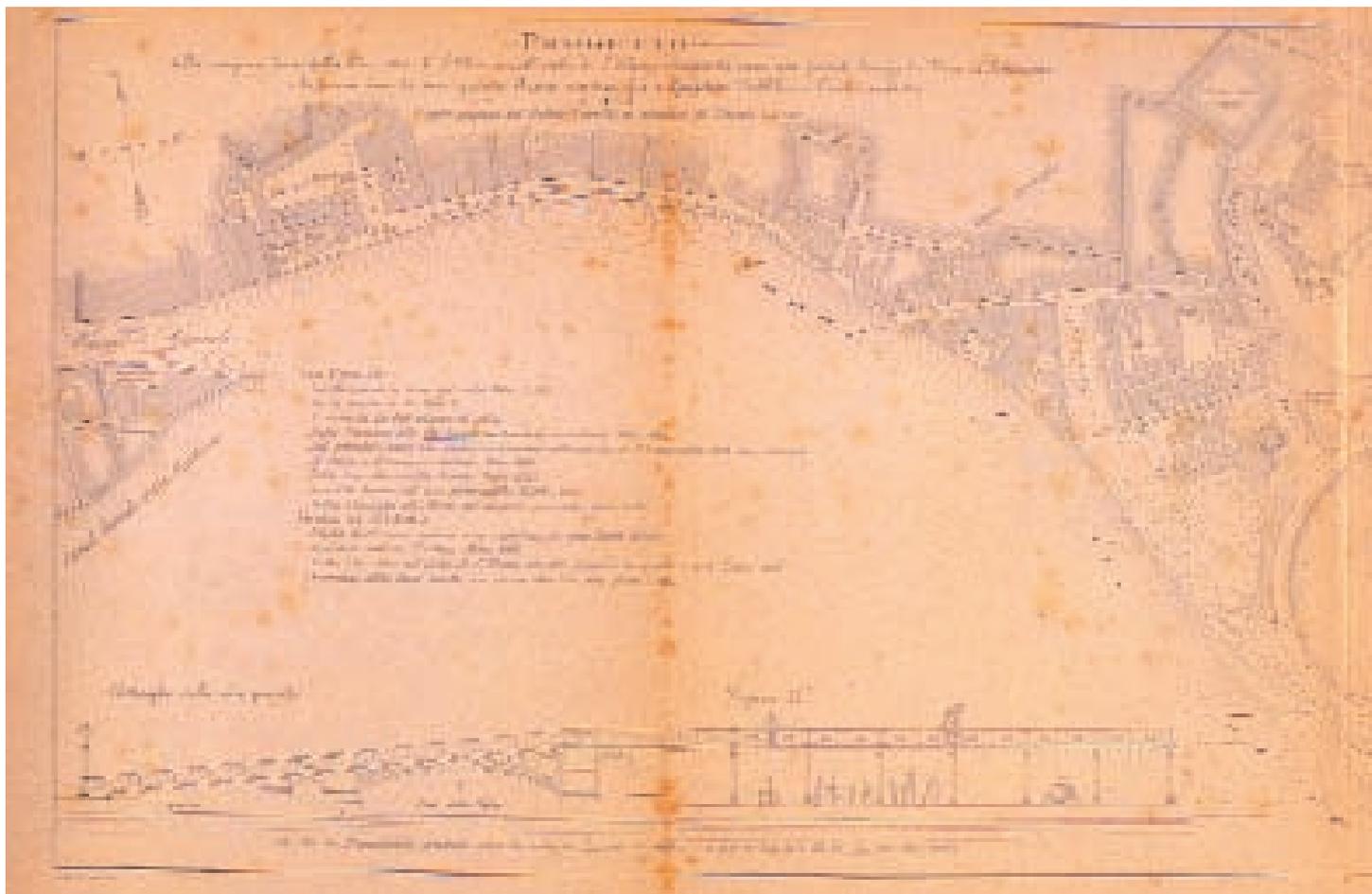
E finalmente il colpo di genio dell’ing. Milesi, che viene da Bergamo e che il Torelli interpella in quanto riconosce essere di nota capacità professionale, ma soprattutto è un *foresto*. Infatti di fronte alle difficoltà incontrate il Torelli afferma:

Forse avrei potuto superarle chiamando a consulto taluni dei valenti ingegneri che annovera Venezia, ma io non amavo che si divulgasse quel progetto, coloro che avevo consultato sino allora erano estranei<sup>22</sup>.

Tornando al colpo di genio, l’idea fu:

“Quale? Chiesi io; Quella, rispose, di una via pensile”<sup>23</sup>.

La via pensile avrebbe superato tutti i problemi dei dislivelli, permesso il normale funzionamento della riva sottostante per il suo uso di carico e scarico merci e avrebbe risposto alle esigenze di comfort che il Torelli studia meticolosamente se non addirittura maniacalmente. Partendo dalla ferma convinzione che la riva era impraticabile a causa dell’insolazione che la rendeva troppo calda, si convince che la realizzazione del percorso in quota

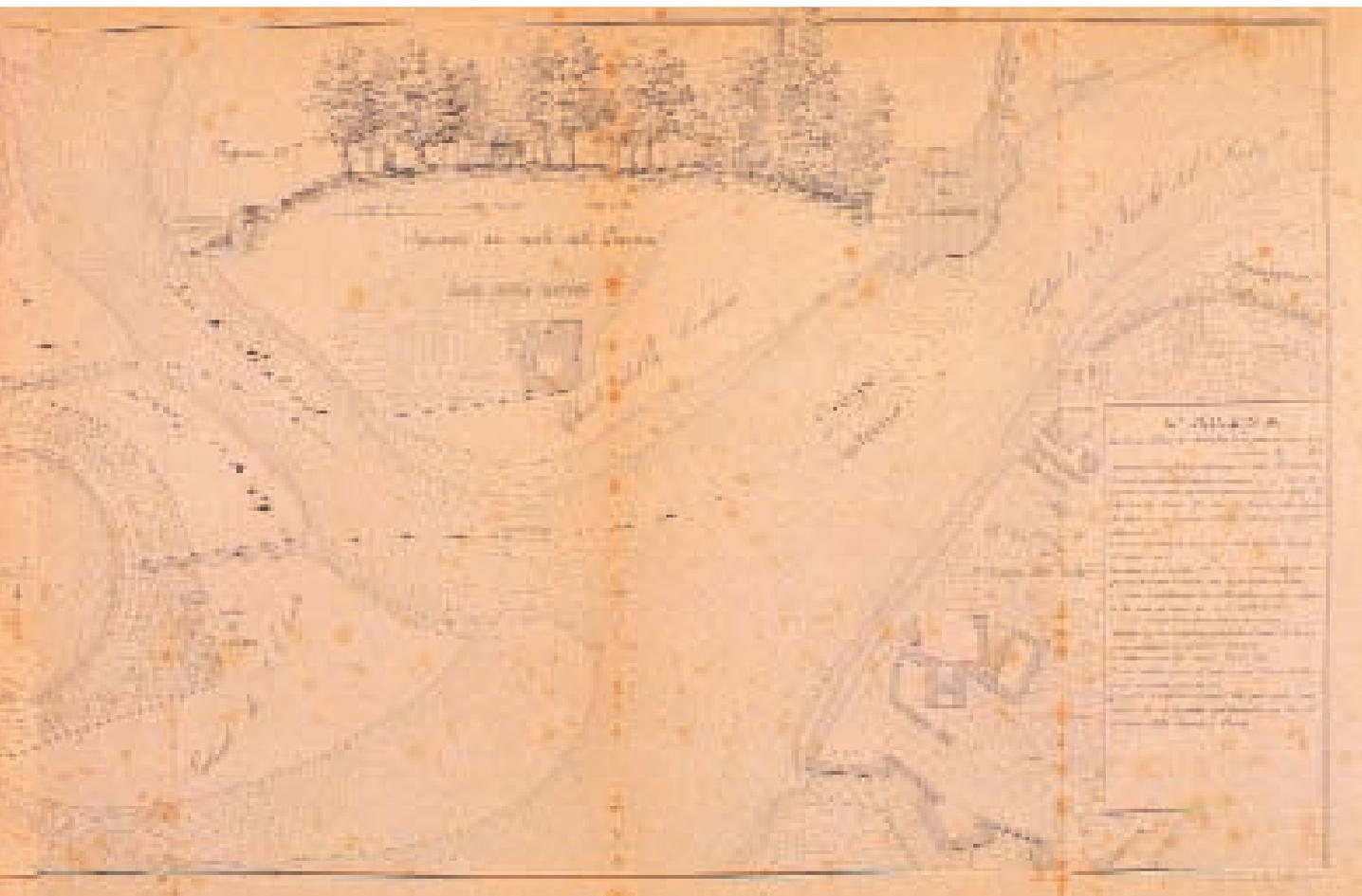


Luigi Torelli, Progetto della congiunzione..., 1872, tavola fuori testo allegata al volume di presentazione del progetto, Venezia, Biblioteca Querini Stampalia

avrebbe permesso di disporre di una strada aerata e fresca. A tal fine incarica il sacerdote Paganuzzi, professore del seminario diocesano, di misurare la temperatura dell'aria ad altezza d'uomo e all'altezza alla quale sarebbe stata realizzata la via pensile. I rilevamenti, che vengono effettuati in prossimità del ponte della Pietà, si protraggono dal 14 giugno al 15 agosto del 1868. Se ne ricava un risultato sorprendente: la differenza misurata ai due livelli arriva fino ad un massimo di 8 gradi centigradi. Al di là del fatto che con ogni probabilità non si teneva conto di variabili che sarebbero state introdotte dalla realizzazione della strada, il risultato era più che incoraggiante.

Il Torelli passò allora ad una fase di valutazione dettagliatissima delle caratteristiche tecniche del progetto e dei suoi costi e si immerse nella valutazione dei possibili utili di tale operazione. È interessante notare che l'operazione aveva connotazioni puramente economiche. Il Torelli arriva quasi a non credere che qualcuno possa fare alcunché per la gloria della propria città se questo non è accompagnato da un tornaconto imprenditoriale.

Dopo aver elogiato gli uomini che assumono iniziative coraggiose (“ho bisogno di uomini per i quali i piani che sortono dall'ordinario non siano sconosciuti”<sup>24</sup>) ci tiene a sottolineare che in questo caso c'è qualcosa di più cogente: “Ma qui la questione è diversa, si tratta anzitutto di una somma ingente e si tratta che si presenta come un buon affare e tale dev'essere considerato all'infuori di qualsiasi altra riflessione”<sup>25</sup>. Dall'analisi economica degli utili emergono valutazioni curiose, come la differenza di prezzo da far pagare a chi avesse percorso la strada pensile a piedi in funzione del lato di percorrenza. Il lato fronte laguna ovviamente andava considerato più pregiato del lato posto verso il fronte delle case (“lato case 2 cents, lato mare 5 cents”, che corrispondevano a un soldo). Analogamente viene presa in considerazione la possibilità di noleggiare carrozze o che la società di gestione si doti di omnibus; come pure viene indicato il modo di mantenere i cavalli e le carrozze in città mediante la costruzione di apposite stalle a Sant'Elena. I veneziani avrebbero potuto portare la loro “campagna” e i loro cavalli a Venezia e ridurre così la villeggiatura lungo il Brenta e il Terraglio.



La presentazione del progetto è ricca di tabelle comparative tra i costi e gli utili, valuta i tempi di ammortamento del capitale e diventa una chiara dimostrazione di come venivano intesi i rapporti tra pubblico e privato nei progetti e processi di trasformazione della città.

Costruttivamente la strada doveva essere realizzata utilizzando colonnine in ghisa alte 3,50 metri a sostegno di architravi di 50 centimetri di spessore che avrebbero contribuito a formare l'impalcato stradale. In tal modo il piano di percorrenza sarebbe venuto trovarsi a un'altezza di 4 metri da terra.

Come pavimento, "si sarebbe fatto quello che alla necessaria solidità avesse unito la maggior possibile leggerezza". Il parapetto sarebbe stato "di forma quanto più possibile leggera [...] onde non sottrarre la vista del mare alle case". Complessivamente la strada pensile doveva avere la lunghezza di 880 metri, per proseguire poi come percorso rotabile a livello del suolo fino all'arena per una lunghezza totale di 1780 metri.

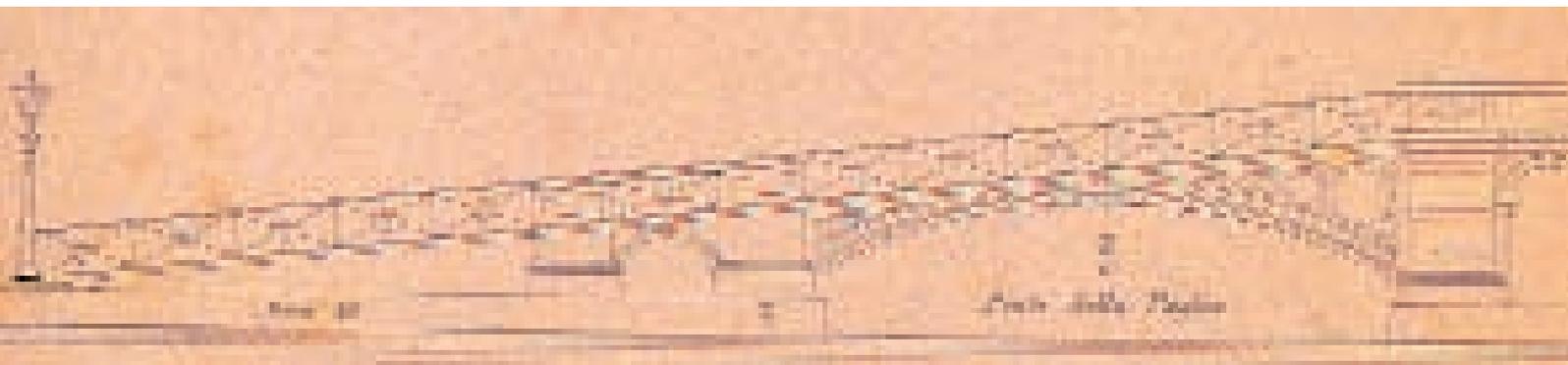
E alla fine di tutto, o forse alla base di tutto, la profonda convinzione sul destino di Venezia continuamente espressa: "Io sono persuaso che le condizioni saranno uguali a quelle di tutti gli altri paesi che hanno la passeggiata lungo la riva del mare come Livorno, Napoli e Palermo"<sup>26</sup>.

Ma la ragione o il modo di essere di Venezia è diverso dalle altre città: gli elementi fondamentali che la identificano sono l'acqua e la laguna. I veneziani hanno "le loro case situate 'come uccelli acquatici, ora sul mare ora sulla terra', con le barche 'attaccate ai muri a guisa di animali'"<sup>27</sup>. Non solo, ma mentre il paesaggio delle altre città sul mare è composto oltre che dall'acqua anche dalla terra circostante, dalle masse verdi degli alberi e dalla campagna, il paesaggio veneziano è composto unicamente dalla laguna e dalla città senza altro

complemento. Ed è l'acqua che conferisce a Venezia la sua dimensione irreali, quel *non esserci mai*, quasi quell'essere "straniera" persino a se stessa. La città, come ha scritto Jean-Paul Sartre, è sempre e comunque altrove, dove non sei tu:

Se non mi trattenessi, me ne starei sempre sui ponti o in gondola, cercando perdutamente la Venezia segreta dell'altra riva. Naturalmente, quando la raggiungo, tutto svanisce; mi volgo indietro: il quieto mistero si è ricreato dall'altra parte. Da lungo tempo mi sono rassegnato: Venezia è là dove non sono io<sup>28</sup>.

L'introduzione dei cavalli e delle carrozze che, oltre a percorrere la "via pensile", avrebbero poi girato, come in un carosello, attorno all'arena d'acqua, avrebbe sicuramente tolto alla città quel suo carattere particolare fatto anche del senso di spaesamento che l'andare a piedi provoca negli stranieri. Alla città non sarebbe stato più permesso di specchiarsi nella sua "irrealtà" e le sarebbe stato imposto di misurarsi con una nuova "realtà". Si sarebbe consumato il tradimento del suo *genius loci*. Ma questa città non accetta tradimenti. Ce lo ricorda la storia di Marin Faliero, il doge che voleva "tradire" la città trasformandola in principato, *come tutte le altre città d'Italia*, cioè toglierla dalla sua condizione speciale, quasi antesignano dei napoleoni a venire. Per questa colpa al vecchio doge, tardivamente pentito, sarà non solo rifiutato qualsiasi perdono da parte di quei "mercanti vendicativi", ma sarà perfino impedito di mantenere un volto<sup>29</sup> da tramandare ai posteri. Un rapporto conflittuale, dunque, quello tra il mantenere la propria specificità e il partecipare ai destini del mondo in modo simile agli altri, che Sartre esemplifica nell'immagine della testa mozzata del doge che vaga sospesa sopra la città in cerca di pace e di una sua ricongiunzione col corpo.



<sup>1</sup> Robert Musil, *L'uomo senza qualità*, Einaudi, Torino 1972, p. 5.

<sup>2</sup> Luigi Torelli, *Progetto di congiunzione della Piazzetta di S. Marco e l'isola di S. Elena mediante una via pensile lungo la Riva degli Schiavoni e la formazione di una grande arena nautica fra i Giardini pubblici e l'isola suddetta proposto dal Prefetto Senatore L. Torelli ai cittadini di Venezia nel 1871*, Tipografia del Commercio di Marco Visentini, Venezia 1872.

<sup>3</sup> Alvisè Zorzi, *Venezia austriaca 1798-1866*, Editori Laterza, Bari 1985, p. 55.

<sup>4</sup> Tommaso Locatelli, *Una grande proposta*, "Gazzetta di Venezia", 11 febbraio 1854, n. 54, p.33.

<sup>5</sup> Per 'lombardesco' il Cadorin intende quello stile introdotto a Venezia dalla famiglia Lombardo e diffuso tra il Quattrocento e il Cinquecento, da non confondere con l'architettura lombarda dei secoli dall'VIII al XII. Vedi Lodovico Cadorin, *Nuova Enciclopedia Artistica, ovvero collezione di disegni originali inventati e condotti da Lodovico Cadorin architetto civile e professore nell'I.R. Accademia Veneta di Belle Arti, membro onorario e corrispondente di varie accademie*, G. Antonelli Editore, Venezia 1864.

<sup>6</sup> Si tenga conto che il percorso formativo del Cadorin comprende anche un viaggio in Inghilterra, come si legge nel suo testo sopra citato.

<sup>7</sup> "Nei primi anni dell'Ottocento si aprì il 'ballo in maschera' dell'architettura, e con la stessa naturalezza l'architettura del tempo cambiò travestimenti classici con quelli neogotici" (Nikolaus Pevsner, *Storia dell'architettura europea*, Il Saggiatore, Milano 1966, p. 630).

<sup>8</sup> "L'architettura lombardesca [...] è gentile quanto le greche, al par delle romane magnifica, ricca e splendida come le barbare" (L. Cadorin, *op. cit.*, p. 9).

<sup>9</sup> Ivi, p. 7.

<sup>10</sup> Giandomenico Romanelli, *Venezia Ottocento. L'architettura, l'urbanistica*, Marsilio, Venezia 1988, pp. 335-336.

<sup>11</sup> Michel Foucault, *Le parole e le cose*, Rizzoli Editore, Milano 1978, pp. 17-30.

<sup>12</sup> Gino Damerini, *Le pitture di Luigi Querena per un progetto di riforma della Riva degli Schiavoni*, "Ateneo Veneto", LXXX, 126, 6, 1939, p. 300.

<sup>13</sup> G. Romanelli riporta quanto "scriveva su 'Il Pungolo' sotto

lo pseudonimo di *Dottor Bugia* Domenico Fadiga, futuro segretario dell'Accademia di Belle Arti" (G. Romanelli, *op. cit.*, nota 10, p. 449).

<sup>14</sup> Si veda anche il catalogo della mostra *Le Venezie possibili. Da Palladio a Le Corbusier*, a cura di Giandomenico Romanelli e Lionello Puppi, Electa, Milano 1985.

<sup>15</sup> L'uso della ghisa, oltre che a ragioni tecniche, corrisponde ad un gusto che si va diffondendo. Già il Cadorin, nella sua *Enciclopedia*, ne fa l'elogio: "Ora che le opere in ferro ed in ghisa si generalizzarono [...] nelle costruzioni di ardimentosi ponti cavalcanti fiumi e torrenti, delle ampie e spigliate tettoie, di teatri, di chiese e di altri mille lavori [...] onde il nostro può dirsi quasi il secolo del ferro, non reputammo opera sprecata l'aver [...] accennato alle tettoie di costruzione inglese, che qua e là oltralpe e oltremonti ci venne fatto di vedere" (L. Cadorin, *op. cit.*, p. 43).

<sup>16</sup> A. Zorzi, *op. cit.*, p. 55. Su questo e altri progetti dell'area est della città, si veda anche Marina Carraro, *Il margine orientale*, in "Insula Quaderni", 4, 2003, pp. 57-63.

<sup>17</sup> Camillo Boito, *Gite di un artista*, Ulrico Hoepli, Milano 1884, pp. 62-63.

<sup>18</sup> L. Torelli, *op. cit.*, p. 15.

<sup>19</sup> Ivi, p. 11.

<sup>20</sup> Ivi, p. 25.

<sup>21</sup> Ivi, p. 9.

<sup>22</sup> Ivi, p. 20.

<sup>23</sup> Ivi, p. 14.

<sup>24</sup> Ivi, p. 49.

<sup>25</sup> Ivi, p. 50.

<sup>26</sup> Ivi, p. 29. Sul tema degli interventi per la modernizzazione di Venezia, si veda Guido Zucconi, *Una metropoli incompiuta*, in *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, a cura dello stesso, Marsilio, Venezia 2002, pp. 11-15.

<sup>27</sup> Cassiodoro, citato in Frederic C. Lane, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 1978, p. 6.

<sup>28</sup> Jean-Paul Sartre, *Venise, de ma fenêtre*, in *Situations, IV. Portraits*, Éditions Gallimard, Paris 1964, p. 448. La traduzione è mia.

<sup>29</sup> Nella Sala del Maggior Consiglio del Palazzo Ducale, lungo il fregio sotto il soffitto dove sono raffigurati i Dogi, in luogo del ritratto di Marin Faliero, decapitato nel 1355, è dipinto un drappo nero con un'iscrizione che ricorda la condanna comminata.

