Adolfo Bernardello

VENEZIA NEL REGNO LOMBARDO-VENETO

Un caso atipico (1815-1866)

TEMI di STORIA
FRANCOANGELI

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati
possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page
al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità

Adolfo Bernardello

VENEZIA NEL REGNO LOMBARDO-VENETO

Un caso atipico (1815-1866)

FRANCOANGELI

Copyright © 2015 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Introduzione e sintesi dell'opera pag. 7

Fonti archivistiche e abbreviazioni » 31

Strade ferrate, borsa e finanza

La realizzazione della stazione ferroviaria a Venezia (1838-1866) » 37

Imprese ferroviarie e speculazione borsistica (1836-1847) » 69

Pietro Paleocapa e le strade ferrate (1836-1848) » 135

La modernizzazione capitalistica

Un alloggio per forestieri facoltosi: l'Albergo Reale Danieli (1824-1873) » 181

Alla ricerca del carbon fossile: una società mineraria (1838-1897) » 195

Iniziative economiche e investimenti di capitale nella prima metà del XIX secolo » 223

Rivoluzione e repubblica

Nobiltà, borghesia e classi popolari: patria e rivoluzione (1847-1848) » 283

Le sette giornate (17-23 marzo 1848) pag. 325

I volontari contro le truppe imperial-regie » 333

Anche l'arte può servire alla causa rivoluzionaria » 367

Un corpo scelto: la gendarmeria fra rivoluzione e restaurazione austriaca » 379

La congiura mazziniana: moderati e radicali (1849-1852) » 405

Esuli in Italia e in Europa (1849-1859) » 433

Arti e mercato

L'incendio del "Gran Teatro La Fenice" il 13 dicembre 1836 » 463

Qualche particolare su Francesco Maria Piave (1836-1849) » 485

Un Cima da Conegliano fra recupero e restauri (1827-1839) » 491

Un lucroso mercato per dipinti antichi (1815-1850) » 501

Case salubri per operai: la demolizione di una chiesa antica (1867-1870) » 509

Indice dei nomi » 517

Indice dei luoghi » 531

Introduzione e sintesi dell'opera

Con la scelta di alcuni saggi comparsi in varie riviste storiche si intende fare il punto, una sorta di sintesi se si vuole, su quanto sono venuto raccogliendo, ordinando, riflettendo nel corso di vari anni.

Sono tutti contributi specifici costruiti sulla base di ricerche di prima mano consultando le fonti di archivio *in primis et ante omnia*, nella convinzione che sporcarsi le mani spogliando questi polverosi depositori di carte siano per lo storico l'equivalente del laboratorio senza il quale non si darebbero scoperte per il chimico. A dir il vero mi sono sempre apparse convincenti le parole di uno storico che diceva che si possono fabbricare libri con libri altrui ma senza grande merito e spesso senza aggiungere nulla di nuovo. In sostanza senza documenti originali (che naturalmente possono essere anche ricavati da elementi materiali come una scritta murale o un aratro o una macchina a vapore o una divisa militare) *pas d'histoire* come diceva uno storico francese o, meno perentoriamente, poca o scarsa innovazione.

Accingendomi anni fa allo studio del Lombardo-Veneto nel XIX secolo, mi sono sempre proposto di portare alla luce, per quanto possibile, a mano a mano che scorrevo buste e faldoni, aspetti inediti o poco indagati sulla Venezia dell'Ottocento, come il minatore che scava cunicoli sotterranei volendo trovare vene nuove. Gli storici hanno sempre preferito occuparsi dei ben più celebri secoli precedenti, per cui al periodo della dominazione austriaca è spettato uno spazio, malgrado non manchino le opere di pregio, tutto sommato modesto. Mettendo le mani avanti per rispondere a possibili obbiezioni, dirò subito che questo libro se ha un difetto è quello di muovere da un'angolatura tutta veneziana nella pretesa di aggiungere o raccogliere o modificare alcuni aspetti che mi sono apparsi bisognosi di studi ulteriori. Rifuggendo dalla torpida pratica, molto spesso tutta ideologica, di rimestare nel calderone di quanto ormai è assodato e digerito, mi sono proposto fin dall'inizio di metter mano alla ricostruzione particolareg-

giata di *fatti* e *avvenimenti* (per quanto è umanamente possibile scoprire e recuperare) occupandomi preferibilmente delle condizioni economico-sociali della città e della regione, nella convinzione maturata negli anni della loro rilevanza nelle vicende di una comunità, di un popolo, di un territorio. In questo sono consapevole di andare piuttosto controcorrente rispetto alle tendenze affermatesi nei dibattiti storiografici in questo ultimo decennio, che hanno sottolineato fortemente piuttosto gli aspetti ideali e simbolici nell'agire di individui disposti al sacrificio estremo di sé per la patria, privilegiando i ceti in possesso di un certo livello di alfabetizzazione, una sorta di Risorgimento delle *persone istruite,* dei *lettori di testi* ispiranti gesta magnanime fino al martirio. Nell'imboccare i nuovi indirizzi aperti dai fondatori di questo recente revisionismo storiografico, come spesso accade per l'affermarsi di novità se non di mode, da parte dei seguaci si è fatto a gara per superare i maestri nello sfoggio di un periodare zeppo di un lessico complicato e spesso ermetico, quasi da adepti di un neo idealismo strutturato su un profluvio di rimandi semiologici e semantici, di veri e propri sistemi morfologici in cui si si notano la preminenza anzi il monopolio dati a novelle grammatiche riboccanti di simboli, rituali, figure retoriche.

Fedele a un metodo imparato nel corso degli anni, in generale si è sempre seguito il metodo della *narrazione* in senso rigorosamente diacronico e badato a curare la semplicità e la chiarezza nell'esposizione – una scelta forse un po' passatistica rispetto a certe tendenze odierne che sembrano privilegiare il linguaggio oscuro – ma più gradita probabilmente al potenziale lettore per evitare che chiuda il libro dopo le prime righe.

Come in qualsiasi storia che si dipani divenendo narrazione, la ricostruzione di un avvenimento deve pur avere un inizio e come nelle storie che si raccontano nell'infanzia, in base alle premesse e alla documentazione, tendere a raggiungere una plausibile conclusione, sia che il quesito iniziale resti aperto e incerto sia che nella persuasione dell'autore si chiuda definitivamente in attesa di scoperte future.

L'economia, che sottende e si incastra inesorabilmente nelle vite concrete degli esseri umani, avrà il suo posto distinto in questa rappresentazione. Le vicende che hanno investito il modo di produzione capitalistico nella sua intima, obbligata correlazione con gli aspetti finanziari e bancari a partire dal 2007 fino all'attuale fase di prolungata recessione, ripropongono con forza di tornare ad esaminare criticamente i fatti economici che sottendono e influenzano l'agire concreto degli uomini, contrastando le tendenze ideologiche tendenti ad espellerli dal panorama della ricerca sul passato. Tanto più se ne terrà conto come fondamento necessario della nostra storia per il fatto che il XIX secolo è costellato di oscillazioni cicliche (che pochi studiosi tengono nella dovuta considerazione) a partire dal 1815 fino al 1893.

Centro di queste storie è, come si è detto, Venezia ottocentesca, una Venezia impoverita, che ha perduto la sua secolare indipendenza e conosce

(secondo un giudizio generalmente accolto) un periodo secolare di declino. In contrasto con la rappresentazione negativa prevalente in chi ha preferito disinvoltamente sorvolare e anche di chi si è occupato specificamente di questo periodo, ci proponiamo di tracciare invece un panorama non univoco fatto di chiaroscuri, di luci e di ombre.

Venezia resta pur sempre, dapprima all'interno del Regno Italico e successivamente assorbita con la Lombardia nella multinazionale e multietnica Monarchia danubiana, la sede dell'amministrazione politica delle province venete. In essa risiedono il governo, le autorità amministrative, economiche, giudiziarie, militari, la direzione generale di polizia. A questi numerosi uffici deve rivolgersi il suddito proveniente dalla terraferma che debba inoltrare una supplica ai Dicasteri viennesi, al Viceré, al governatore, alla Delegazione provinciale o sbrigare una pratica qualsiasi presso la Congregazione centrale o il tribunale mercantile o quelli giudiziari, se non ha potuto risolvere il suo caso presso i commissari distrettuali e il comune di residenza.

Venezia è pertanto anche una città del terziario: una fetta non indifferente dei residenti è impiegata nel settore pubblico, dal portiere e dal cursore del Tribunale al consigliere di governo, dai gondolieri assegnati al direttore della polizia all'ingegnere delle pubbliche costruzioni, dal diurnista della Direzione del Demanio al presidente del Tribunale mercantile, di cambio e marittimo. Nei campi e nelle calli il forestiero non intravvede passare solo le divise gallonate degli ufficiali di Marina o dei soldati di guarnigione, ma nelle ore stabilite da un orario preciso è tutto un muoversi di impiegati nelle livree di servizio, con le insegne e i gradi particolari di ogni funzionario e di ogni addetto, a seconda del proprio livello.

Poi c'è il variegato terziario dei consumi privati: un pullulare di trattorie, osterie, caffè, panifici, macellerie, pescivendoli, rivendite di frutta e verdure il cui luogo deputato e centrale restano sempre l'Erberia e la Pescheria di Rialto con il loro frequentato mercato di prodotti provenienti dall'estuario o dalla pesca in mare e in laguna. Per la fascia degli abitanti che resta confinata nelle parti più lontane dei sestieri orientali e occidentali come Dorsoduro e Castello (giacché gli spostamenti per parte della popolazione non sono agevoli e dove non ci sono ponti sui *rii* è necessario servirsi dei traghetti o delle barche personali mentre le cariche istituzionali e i ceti abbienti dispongono di gondola) subentrano i venditori ambulanti a terra o per acqua, che spacciano anche alimenti già cotti, dal pesce alle castagne, a seconda delle stagioni. Questi esercenti, bottegai o girovaghi, possono contare anche sui consumi dei soldati di guarnigione e dei vari corpi di Marina dislocati nelle varie caserme. Nel contesto dei consumi, una risorsa fondamentale resta l'acqua potabile in attesa di un acquedotto proveniente dalle sorgenti del Sile, progettato fin dagli anni quaranta ma realizzato solo sul finire del secolo, mentre quella fornita dallo scavo di alcuni pozzi artesiani in città non dà un prodotto gradevole. Un bene limitato che

viene distribuito quotidianamente dagli addetti comunali alla popolazione attingendo ai pozzi pubblici, riforniti da barche-cisterna specializzate oppure esitata al minuto da venditrici provenienti dalla terraferma, mentre i benestanti possono disporre di pozzi privati all'interno dei cortili. La legna da fuoco più minuta per la cottura dei cibi, per il riscaldamento delle case e per i forni dei panificatori, un bene di consumo da collocare fra i bisogni primari che non conosce cadute nella domanda, incide pesantemente nei bilanci dei nuclei familiari più poveri.

A Venezia non si registra, a differenza di altre città europee, un aumento del numero degli abitanti. Nel secolo XIX si possono registrare forti oscillazioni e i dati statistici disponibili nelle loro molteplici varianti sono infidi. Si tratta tuttavia di una realtà urbana che, lontana dagli apici del passato, pur non avendo conosciuto una crescita demografica, resta in definitiva con i suoi 115-120.000 residenti fra 1836 e 1870, la terza città dell'Impero, dopo Vienna e Milano, superando di poco Praga, e le ancor separate Buda e Pest. Per di più, malgrado non possegga periferie come le altre città dove possa allentarsi il sovraffollamento, Venezia anche per tutto l'Ottocento attrae ininterrottamente un flusso immigratorio da tutta la terraferma, ma anche dalle province lombarde, di donne e e uomini che vendono la propria forza lavoro spesso in occupazioni saltuarie alloggiando presso i numerosi *affittaletti* o in locali di fortuna. In definitiva è difficile fornire numeri attendibili sulla popolazione stabile, sottraendo i forestieri, le guarnigioni, gli ebrei (circa 2.000 individui) che in certe statistiche vengono computati a parte pur appartenendo a tutti gli effetti alla popolazione residente.

Venezia è anche una città operaia, con le maestranze impiegate nei luoghi di produzione disseminati nei vari sestieri, una condizione che si protrarrà fino alla prima metà del ventesimo secolo. Assolutamente limitati i dati disponibili. Le operaie della Fabbrica Tabacchi a Dorsoduro lavorano dodici ore al giorno (1848), i facchini per merci e granaglie dall'alba al tramonto con una pausa di un'ora a metà mattinata, di due ore a pranzo, con salari giornalieri, come i muratori stabili, di due lire austriache.

A parte il distretto vetrario dislocato secolarmente nell'isola di Murano, non mancano piccole manifatture di lavorazione del vetro anche nel centro cittadino. Approfittando delle nuove condizioni apertesi con la rivoluzione, nel 1848 avverrà una concentrazione delle ditte più forti in una specie di patto di sindacato che tende a mettere fuori mercato i piccoli produttori. L'esportazione di conterie continua a dirigersi verso il mercato africano e anche asiatico: nella colonia con bandiera austriaca residente in Alessandria d'Egitto troviamo gli agenti dei produttori veneti incaricati di dirottare i carichi di perle e collanine verso l'interno.

Diffuso in città è anche il lavoro a domicilio maschile e femminile che si rivela difficilmente computabile. Quello del lavoro sommerso, oltre a quello palese, resta un terreno da esplorare. Incrociando varie fonti archivi-

stiche di prima mano si può ricavare che nel 1845 manifattura, commercio e parte dei servizi impiegavano 25.810 unità; un anno dopo la forza lavoro nel solo settore manifatturiero ammontava a 12.353 unità salendo dodici anni dopo a 14.799, circa il 14% della popolazione. E per stabilire un utile confronto si noterà che in ben altre situazioni per porto, primario e terziario nel 1885 i salariati sono 15.776 e nel 1898 16.629.

A differenza di altri centri dove le classi sono rigidamente separate la conurbazione veneziana non permette divisioni sul piano abitativo fra poveri e ricchi. Nei sei sestieri tradizionali coabitano strettamente il palazzo signorile, le antiche dimore aristocratiche lungo il Canal Grande o all'interno della città e le case dei popolani.

Ma se ci si avvia da un sestiere centrale come quello di San Marco, percorrendone il perimetro a partire da Campo S. Stefano si può notare che nella zona adiacente a sud ovest confinante con la parte iniziale del sestiere di Castello si addensa una parte importante dei nuclei dei residenti più abbienti. Quest'area del *benessere* è contornata da un'ampia cintura dove dimorano prevalentemente i poveri, anche se a Venezia non si può tracciare un confine preciso fra centro e periferia come nelle altre città: povertà e lusso sono strettamente intrecciati e nella stessa calle dove si apre il portone del palazzo nobiliare o borghese vive la famiglia del pescatore o del facchino, del manovale o del barcaiolo.

Nella parte orientale di Castello, in gran parte del sestiere settentrionale di Cannaregio e in quella quella occidentale di Dorsoduro si ammassano spesso nei pianoterra, insidiati dalle alte maree, famiglie numerose delle classi lavoratrici ristrette in ambienti malsani e poco aerati, in precarie condizioni igieniche che aggravano il numero dei decessi in occasione di epidemie come il ricorrente colera che falcidia gran parte delle popolazioni europee. Effie Gray, la sfortunata consorte di John Ruskin, nel novembre del 1849, un inverno particolarmente freddo, notava con stupore come molti abitanti non avessero dimora e si sdraiassero sui ponti la sera.

Possiamo solo immaginare come venga mantenuta la pulizia stradale dalle squadre di spazzini incaricate anche dell'accensione dei fanali a olio, in una realtà fatta di calli, campielli, ponti, canali dove ristagnano i rifiuti. Il sudiciume viene notato soprattutto dai forestieri provenienti dalle regioni nordiche adusate a criteri igienici più rigorosi. Del resto tutte le grandi conurbazioni europee non brillano per pulizia, eccettuate forse quelle di lingua tedesca: pensiamo per esempio alla Parigi di Balzac.

In contrasto con la prosaica realtà delle classi lavoratrici e della sottoccupazione o disoccupazione permanenti, l'aura romantica in cui viene avvolta Venezia indugia, rapita da un contagio collettivo ideato da artisti, pittori e poeti, nella rappresentazione autunnale di una rapsodica desolazione permanente, che solo parzialmente può venir riscattata dalla radiosa visione di Piazza San Marco con i suoi caffè frequentati fino a notte fonda. Il

mito fabbricato nell'Ottocento di una Venezia corrosa da una decrepitezza inarrestabile, con le sue dimore patrizie disabitate e cadenti, popolata di mendicanti disgustosi, una lugubre necropoli immersa nelle acque di canali solcati da gondole trasfigurate in bare funeree, rimossa ormai dall'immaginario la ricca città gaudente del Settecento con i suoi fastosi Carnevali, continua ad esercitarsi, acquistando nuovi cantori nel ventesimo secolo. Ancor oggi pigri ripetitori, stanchi epigoni del mito della della decadenza rielaborato magistralmente da Thomas Mann, ritrovano intatte energie interpretative per intonare la stessa canzone sulla città passata da un dominio all'altro fino a trovare il suo ultimo definitivo riposo all'ombra dell'aquila asburgica.

Pare essere questo il motivo distintivo che caratterizza un intero periodo: caduto l'antico glorioso impero della Serenissima Repubblica nulla più resta da dire per una città divenuta periferia rispetto ai centri fondamentali della nuova geografia continentale. E così conviene superare di un balzo il periodo della sudditanza sotto le bandiere francese e austriaca, settantennio ininterrotto di decadenza economica, per riaprire lo sguardo solo sulla fase promettente che si apre sul finire dell'Ottocento e agli albori del nuovo secolo.

Discendenti delle famiglie di antica e recente nobiltà e nuovi borghesi, seguendo una vecchia e affermata usanza, d'estate si rifugiano nelle residenze di campagna di terraferma per trovare refrigerio e sottrarsi allo scirocco e all'umidità. Ma anche in questo caso le cose cambiano sulla spinta di nuove teorie mediche e terapeutiche che si affermano in Europa a favore di una vita più sana basata sull'esercizio fisico.

Trova successo un nuovo mito: a soppiantare l'insopportabile scirocco estivo si sancisce dalla scienza medica quello di un'umida aria benefica per riparare il mal di petto tanto che molti forestieri benestanti vi accorrono nella speranza di una illusoria guarigione. L'aria di mare, la decantata mitezza del clima accoppiate alla suggestione della bellezza della città attirano quote crescenti di visitatori. Lungo il Canal Grande qualche albergo offre alla clientela vasche interne con acqua marina e lignee piscine coperte sono accessibili anche all'interno del bacino di San Marco con vasche rigorosamente separate per i frequentatori di ambo i sessi.

Il lungo deserto arenile sabbioso dell'isola del Lido, a cui si accede, una volta sbarcati, procedendo lungo un sentiero contornato da una folta vegetazione e da grandi platani e pioppi, era stato meta delle lunghe cavalcate di Byron e di Shelley e magari di qualche nuotatore solitario, con maggior probabilità di ardimentosi giovani dei ceti popolari in giornate festive. I quali del resto sfidano i severi divieti municipali e di polizia per la tutela della pubblica moralità più che dell'igiene, tuffandosi d'estate nelle acque dei canali cittadini. L'arte del nuoto o della terapeutica immersione in mare in apposite cabine protette da sguardi indiscreti per le signore, diventa ora

anche prerogativa dei ceti benestanti: la spiaggia diventa meta frequente di bagnanti locali e forestieri che affollano i primi servizi balneari aperti da un sagace imprenditore che inaugura anche un servizio-traghetto con un vapore a orari fissi dal molo di San Marco all'approdo di S. Maria Elisabetta. Il turismo vacanziero di alto bordo fatto di principi russi o di frettolosi uomini d'affari londinesi non è più solo quello tradizionale dei caffè marciani e si espande rapidamente con l'apertura di nuovi alberghi.

Come in tutta la Monarchia, il contraccolpo della modernizzazione capitalistica non risparmia la spossata regina delle lagune: la competizione con i paesi europei all'avanguardia non permette di gareggiare ad armi pari e la loro concorrenza è invincibile. Nello stesso tempo la rivoluzione industriale in atto, guidata soprattutto dall'Inghilterra, le inietta novelle energie. Dapprima quasi imprendibile piazzaforte, circondata e protetta dalle acque e da una cinta di isole fortificate lungo tutto l'estuario, viene ora collegata stabilmente a ovest dalla lunga bretella del ponte ferroviario. Venezia perde il secolare «verginale isolamento in cui nacque», come dirà Carlo Cattaneo (il più acuto osservatore e analista di fatti economico-sociali di cui disponga il Lombardo-Veneto), che avrebbe collocato la stazione in un'isola frontalmente alla città, preservandola dall'irruzione dell'innovazione capitalistica.

Con la prima grande *svolta* su scala europea ed extra europea dei mezzi di produzione (il *Prometeo liberato* di Landes), la macchina a vapore, il carbon fossile, il ferro, il moderno cotonificio fanno la loro entrata dirompente anche a Venezia in uno con le accomandite, le società per azioni, il rinnovamento del settore creditizio e la speculazione in Borsa. Non è solo la locomotiva con il suo sbuffare e il battello a vapore con le sue vorticose pale ruotanti a rompere il silenzio lagunare un tempo violato solamente dal canto del gondoliere. Nel 1845 il ponte ferroviario e i fumi nerastri dal fumaiolo del molino a vapore rievocheranno ad un inorridito giovane Ruskin la visione di un grigiastro paesaggio liverpooliano.

La sfida è lanciata: a Venezia un gruppo attento a cogliere le innovazioni tecnologiche e dotato di capitali e di intraprendenza non si fa sfuggire l'occasione per tentare di gareggiare con i paesi europei più avanzati: inizia quella fase preparatoria punteggiata di successi e più spesso di sconfitte, destinata a concludersi con un diverso rilancio produttivo alla fine del secolo quando, dopo la lunga depressione ottocentesca, si aprirà un nuovo periodo, una seconda rivoluzione industriale nello sviluppo del capitalismo mondiale. La si può vedere, se si vuole, anche come una sorta di incubazione nella storia della città allorché si imbocca la via dell'innovazione guardando a ovest con occhi nuovi, innescando un processo non privo di contraddizioni ma che non resterà sterile. Un filo rosso che si concluderà con la creazione novecentesca del porto e della zona industriale. Ma questa di fine secolo è un'altra storia.

Al di là comunque dei risultati ottenuti da questa pattuglia imprenditoriale, va sottolineata la capacità di saper cogliere la palla al balzo di fronte ai nuovi scenari aperti dalla rivoluzione industriale, commerciale e finanziaria iniziata in Inghilterra, la volontà di stare al passo con i tempi e di non lasciarsi travolgere dal moto impetuoso restando ai margini dello sviluppo incessante della tecnologia e dei mezzi di produzione.

Si guarda ora con crescente attenzione ad una categoria di professionisti di cui lo sviluppo ha bisogno in misura crescente: gli ingegneri meccanici ed idraulici nella quasi totalità di estrazione borghese e in gran parte di nuclei familiari della piccola borghesia che investe il suo reddito nell'avvenire dei figli, diventano un genere rispettato di cui si fa richiesta sia per i colossali problemi idrogeologici del territorio sia per la crescente specializzazione richiesta dalle macchine a vapore e dalla ferrovia. Altrettanto se non più vi è bisogno di tecnici intermedi come fuochisti, manovratori, costruttori e manutentori di caldaie, esperti per le prospezioni minerarie.

Con la nascita della società ferroviaria prende avvio anche una non irrilevante attività di speculazione sui titoli nella forma prevalente delle operazioni a termine, praticate da banchieri e negozianti sulle *promesse* di azioni. La febbre ferroviaria degli anni '30 e '40 innesca il gioco sui contratti differenziali "allo scoperto" fra le piazze di Vienna dove si ha la Borsa maggiore e quelle minori di Milano e di Venezia e in questa attività non sono da meno gli speculatori veneziani e milanesi, il cui appetito è risvegliato anche dalle ferrovie progettate in Toscana come la Leopolda (Firenze-Livorno), la strada ferrata dell'Appennino (da Pistoia verso Bologna), una strada elvetica come la Zurigo-Basilea e una tedesca (Norimberga-Bamberg). Nel Lombardo-Veneto l'interesse poi si appunta sulla Milano-Como, mentre le grandi linee austriache (*Nordbahn, Raaberbahn, Ungarische Zentralbahn*) non suscitano una equivalente partecipazione negli operatori.

Del resto prima del 1848 da parte veneta non mancano i progetti di raccordo con la grande linea longitudinale lombardo-veneta fra i quali la Verona-Mantova e la Mestre-Treviso che in effetti verranno realizzate più avanti. Verso sud invece in direzione dello Stato Pontificio la Padova-Rovigo-S. Maria Maddalena sul Po in vista di un collegamento con Ferrara era un progetto lungimirante, mentre più avventurosi si presentavano altri progetti minori fra cui la Chioggia-Adria-Bottrighe sul Po per via del difficile attraversamento delle ampie zone paludose del Foresto. Queste ultime tre imprese presentavano preventivi pari a circa 17 milioni di lire austriache ma, assieme alla Verona-Bolzano-Merano-Bregenz sul lago di Costanza ventilata da uno spregiudicato banchiere e commerciante veneziano come probabile collegamento futuro con Innsbruck, vennero tutte bloccate da una decisione della Cancelleria aulica riunita nel 1845. Dieci anni dopo le speranze si appuntavano su una linea da Verona a Bolzano per Kufstein.

L'Ottocento è caratterizzato da interventi radicali poco rispettosi dell'ambiente come avviene con modifiche e sventramenti in molte città europee. A Venezia grandi progetti urbanistici vengono accarezzati, ma fortunatamente non realizzati, fin dagli anni quaranta da intraprendenti architetti poco rispettosi dell'ambiente, battistrada di una nascente speculazione edilizia, tali da stravolgere l'assetto della città, come l'erezione di enormi edifici lungo la Riva degli Schiavoni, una strada a binari su carrozze trainate da cavalli lungo il Canalazzo per giungere rapidamente dalla stazione a San Marco. Edifici pregevoli, dopo l'avocazione allo Stato dei beni religiosi operata nella fase italica, vengono utilizzati come depositi e magazzini, caserme o ospedali, acquistati da privati per usi impropri, abbandonati e lasciati deperire. Ricorderemo qui fra i tanti il caso della secentesca chiesa di S. Agostino, nel sestiere di S. Polo, chiusa nel 1810 e poi diventata deposito di materiali. Abbattuta fra 1872 e 1873 al suo posto vennero edificate case per operai, nel lodevole intento di strappare gli abitanti più bisognosi da malsani ambienti a piano terra funestati da permanente umidità e spesso dalle alte maree.

Le sezioni più avanzate di una borghesia che trascina con sé qualche minoritario esponente della nobiltà veneziana rivolgono il loro sguardo all'esterno, volte all'imitazione delle scoperte tecnologiche provenienti dai battistrada del capitalismo come la Gran Bretagna e in misura minore la Francia e il Belgio. Per la macchine a vapore e per le locomotive occorre il carbon fossile e il *coke* verrà importato direttamente da Liverpool. Scartata l'idea inapplicabile di servirsi di carbone vegetale, occorre allora tentare di ridurre almeno questa forzata dipendenza dal mercato britannico che vede arrivare in porto locomotive e stive cariche del minerale pregiato. La dipendenza dall'estero per combustibile, meccanica, materiale rotabile è indiscutibile e ci vorrà del tempo per formare ingegneri e macchinisti inviati per addestramento e tirocinio in altri paesi europei. A partire dal 1854 la prima locomotiva autoctona uscirà dalle officine di Porta Vescovo a Verona. Ma fin da prima un gruppo di imprenditori, più o meno gli stessi che hanno lanciato il progetto di una strada ferrata fino a Milano, investono capitali, tecnici e manodopera nella costosa iniziativa di scandagliare per anni colline e località montuose del Veneto per trovare carbon fossile nella speranza di ridurre la dipendenza dalla Gran Bretagna. Indagini scarsamente fruttuose, è vero, ma qualche tangibile risultato la società riuscirà a ricavare col ritrovamento di altri minerali.

Fin dalla creazione del portofranco (1830) molti uomini di affari stranieri scelgono di risiedervi stabilmente stimando di ricavarvi forti profitti. Una storia questa ancora tutta da fare per comprendere quale sia il risultato, in termini di prodotto interno aggiunto, dell'intimo amalgama fra borghesia locale e quella immigrata. Alle vecchie case forestiere che si erano acclimatate a Venezia nel corso dei secoli a quelle giunte in laguna nel

XVIII secolo, si aggiungono ora *negozianti* all'ingrosso in ogni ramo commerciale, imprenditori, commissionari, operatori nel ramo del turismo, della moda, dei consumi privati. Sudditi austriaci provenienti dai multietnici *Länder* della Monarchia, svizzeri, francesi, prussiani, inglesi, olandesi si aggiungono e subentrano alla tradizionale secolare discesa dei mercanti ottomani, greci, levantini, i quali diventeranno sempre più quote minoritarie negli scambi adriatici che pure non cesseranno. Ma il Levante non è più ormai il versante privilegiato del commercio veneziano come un tempo. Non praticabile la direttiva sul fronte a est verso i *Länder* sloveno e carinziano monopolizzati da Trieste, si guarda in prospettiva al mercato di un'area che si colloca fra i Cantoni svizzeri e la Baviera, ideando anche precoci futuribili collegamenti ferroviari. Sia coloro che si specializzano con i mercati esteri ma anche gli imprenditori in ogni settore e gli esercenti attività professionali esteri o locali sono favoriti da irrisorie imposte sul capitale (il contributo arti e commercio), mentre chi detiene esclusivamente proprietà immobiliari si lamenta per il carico più accentuato che grava sulla rendita fondiaria. Per di più era notorio che molte case commerciali non disdegnavano di servirsi del contrabbando per evitare le imposte doganali. Il traffico illecito, che dà luogo a lunghi inseguimenti da parte delle imbarcazioni delle guardie di finanza attraverso il dedalo di secche e canali lagunari, è un altro dei tanti temi che attende di essere indagato.

Esistono scuole che si prefiggono di costruire panorami globali dell'economia mondiale sulla base dell'esame di *trend* secolari utilizzando strumenti come la crescita della popolazione, della crescita aggregata e della crescita del prodotto *pro capite*. Si ricostruiscono movimenti dei prezzi e dei salari, redditi e produttività del lavoro, valore aggiunto nell'industria e nei servizi per il corso di centinaia e centinaia di anni sulla base di modelli astratti. Pur ammirato da tali costruzioni teoriche, confesso di non riuscire ad elevarmi a tali vette di prospettive stratosferiche ed già molto se riesco a guardare verso terra dall'alto del volo di un piccione o di un gabbiano lagunare. Mi sono domandato se poi non sia più facile stendere *trend* secolari che scendere nei particolari di un periodo più limitato come è nel nostro caso la Venezia fra 1830 e 1870.

Le statistiche governative ricavate dal basso per essere spedite alla Camera aulica (poi Ministero delle Finanze) e poi rielaborate e pubblicate nelle note *Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie* risultano, malgrado ci si sia in mancanza di meglio disinvoltamente serviti di esse, largamente approssimative. Tanto per fare qualche esempio, se pure è possibile ricavare statistiche in linea generale, invano il ricercatore riuscirebbe a calcolare con precisione e per serie ininterrotte la quantità di tonnellate di legname da costruzione o i quintali di conterie, di cereali o di olio e di derrate coloniali in entrata e in uscita dal porto di Venezia. La Camera di Commercio, interpellata dal governo veneto su richiesta dei dicasteri vien-

nesi, incarica qualche consigliere di informarsi direttamente dai produttori e dai commercianti locali ma si trova spesso davanti ad «una renitenza insuperabile» (1859). Costoro danno indicazioni sommarie o si dichiarano impotenti a fornire quanto viene loro richiesto. Ancora nel 1867 essa dichiarerà la sua impotenza a fornire dati statistici sul movimento commerciale con l'Austria dei decenni anteriori. Solo fortunosamente le carte d'archivio ci rendono dati precisi su salari o redditi (a parte gli impiegati statali) per cui come stabilire la produttività del lavoro o la quota spettante al profitto industriale o all'accumulazione di capitali privati se non ci sovvenissero almeno per le classi abbienti gli atti notarili?

Va fatta una distinzione fra le attività produttive all'interno del recinto del porto franco e della cinta doganale vale a dire nella città vera e propria oltre a tutto il bacino lagunare e i vari rami di attività sparsi nel territorio e nella terraferma in cui interviene il capitale veneziano. Se prendiamo in esame le province gli investimenti si producono nel settore delle industrie estrattive e dei prodotti della molitura e nei trasporti e comunicazioni terrestri e marittime, senza contare le cointeressenze azionarie in società di vario genere presenti negli stati italiani e nei *Länder* della Monarchia.

Nella città e nel circondario lagunare la produzione manifatturiera si esplica nel settore vetrario, dell'edilizia, in quello alimentare (dai prodotti della molitura e dei pastifici, agli zuccherifici, ai prodotti dolciari e alle fabbriche di birra), nella stampa e nell'editoria, nella lavorazione dei grassi e nell'industria del tessile e dell'abbigliamento; ma sono presenti nel tessuto produttivo anche le cererie e la concia, le industrie chimiche (colorifici e saponifici fra l'altro), la cantieristica (una quindicina di cantieri fra Venezia e Chioggia). Infine non andranno dimenticati in questo elenco il commercio all'ingrosso e il settore del credito (per buona parte del secolo monopolizzato da banchieri privati fino al sorgere di una banca commerciale) e delle assicurazioni.

In mancanza di elementi statistici complessivi, una semplice sommatoria di dati quantitativi parziali ottenuti sulla scorta di varie fonti archivistiche, escludendo le imprese artigianali e commerciali a conduzione familiare, ci dà per il venticinquennio fra 1824 e 1848 *impieghi di capitale* ammontanti a più di 81 milioni di lire austriache, mentre ascende a più di 12 milioni il *valore globale della produzione*. Va detto però che in questa fase particolare l'ottanta per cento dell'importo di fondazione riguarda le due grandi società per azioni (la società per la costruzione della strada ferrata da Venezia a Milano – in cui però il capitale doveva suddividersi equamente fra le due piazze – e la Società Veneta commerciale) sulle quali peraltro le informazioni ricavabili sono più esplicite a differenza di altre imprese di minore entità.

Questa borghesia si premura di tutelarsi, quando non si impegna direttamente con notevoli risorse anche nel settore del primario, mediante l'ac-

quisto di beni immobiliari e fondiari in campagna e in città, un valido presidio contro le insidie delle molteplici crisi cicliche che si presentano con scadenze non prevedibili dal 1816 al 1893 e che generano fallimenti a catena di case industriali e bancarie in tutta Europa. Nel ramo avanzato delle bonifiche per le risaie va segnalata soprattutto la presenza di una pattuglia di imprenditori ebrei veneziani nel Basso Polesine, uno dei quali interverrà con massicci investimenti anche nel Basso Egitto.

L'incipiente *globalizzazione* riguardante il commercio internazionale fa sentire i suoi effetti per tutto l'Ottocento e le crisi (anche quelle finanziarie) dall'America latina, dagli Stati Uniti, dalla Gran Bretagna raggiungono rapidamente anche i mercati centro-europei e mediterranei. Terra e immobili in città dunque non vanno letti come un improbabile ritorno alla posizione di *rentiers* di *ancien régime*, come qualcuno ha potuto ipotizzare riferendosi al fenomeno dell'aspirazione borghese che si manifesta anche in periodo austriaco con il moltiplicarsi di domande volte all'ottenimento di un agognato riconoscimento araldico, ma l'apprestamento strategico di un prudente sistema difensivo di casematte per far fronte all'imprevedibilità delle recessioni.

Anche nell'industria alimentare e tessile si misura l'intraprendenza di alcuni imprenditori. Una cosa tuttavia è erigere una fabbrica di candele steariche a Mira, alle porte di Venezia (questa, a dire il vero, con capitale austrotriestino) che diventerà più tardi la fiorente Miralanza, una cosa è piantare un molino in provincia come i Molini di Sotto a Mirano (interamente a direzione e capitale veneto), una cosa aprire un cotonificio nei pressi di Pordenone (capitale veneto) destinato a diventare il Cotonificio Veneziano impiegante alla fine del secolo 1600 operai, una cosa lanciare il lanificio Rossi a Schio (poi Lanerossi). Ma per farlo in laguna ci vuole ben altro ed è una sfida non priva di incognite quella dell'apertura di un modernissimo molino a vapore a poca distanza dal *terminal* ferroviario a Cannaregio, dove si compie pure il breve corso della fabbrica di panni feltrati (un'accomandita per azioni con un capitale superiore di sei volte quello dei Rossi e con quasi il doppio di forza lavoro impiegata). Qui però non è disponibile l'energia idraulica come in terraferma e la manodopera è più cara. Macchina a vapore e il modernissimo apparato meccanico per la fabbricazione, oltre al personale tecnico necessario all'allestimento e all'avvio del ciclo produttivo, provengono come il fossile dall'Inghilterra e questo importa dei costi notevoli. Se risulta chiaro che non è possibile affrontare la troppo forte concorrenza nell'Europa occidentale, l'unica via è l'inoltro della produzione nelle regioni della *Gesammtmonarchie*, ma ciò viene impedito dall'esistenza di forti dazi doganali a tutela della manifattura tessile nelle regioni centrali dell'impero e l'impresa deve chiudere i battenti in assenza di un mercato adeguato. Altra sorte invece conosce il molino a vapore sistemato in una chiesa sconsacrata a S. Girolamo per il quale, dato il regime doganale favo-

revole con il porto franco, si apre liberamente la via per l'esportazione del macinato persino verso lontani mercati esteri come il Brasile.

La portualità, non occorrerebbe dirlo, è sempre stata l'elemento centrale, la forza vitale e la ragion d'essere di una città come Venezia. E il porto nell'Ottocento è il punto dolente. Nel 1856 una delle dighe di accesso dei legni in laguna da Malamocco non è ancora ultimata, il porto del Lido è semi insabbiato e anche alcuni canali interni devono essere scavati.

In questo secolo il porto commerciale, proseguendo in una tendenza profilatasi fin dalla fine del Settecento, dopo aver perduto il ruolo antico di intermediazione fra Levante e Ponente, assume sempre più quello di porto di transito, un elemento di cui si sono sempre sottolineati gli aspetti negativi. Come si è notato anche in precedenza molte sono le lacune da colmare. Per il porto è assai difficile allo stato attuale, malgrado non manchi qualche pregevole ricostruzione sull'entità delle merci in entrata e in uscita condotta sulle fonti, conoscere la consistenza effettiva della flotta commerciale e la stazza media dei bastimenti: fondi archivistici specifici che probabilmente potrebbero dar lumi in proposito a partire dall'inizio del secolo fino agli anni sessanta sono attualmente inconsultabili.

Nell'Ottocento si accentua lo squilibrio fra entrate e uscite per cui una gran parte del naviglio dopo aver scaricato il carico riparte con le stive vuote o semivuote. Ma questa sarà una tendenza costante fino ai giorni nostri per lo scalo veneziano.

Il porto franco aveva reso la città territorio estero dal lato doganale rispetto al retroterra regionale e all'intero mercato della Monarchia. Da S. Erasmo a Malamocco una prima barriera daziale isolava Venezia e Murano a occidente e una più ampia *Linea delle Dogane* da Pellestrina a Marghera fino al Cavallino era punteggiata da una serie di ricettorie e caselli di finanza peraltro insufficienti a reprimere un rigoglioso contrabbando di colli di merci, di capi di bestiame e persino di macchinari.

Il commercio internazionale di transito in questo particolare regime era favorito dalla domanda locale o periferica dei prodotti esotici, ma le manifatture cittadine subivano la concorrenza estera e *nazionale* dei vari *Länder*, il che spiega perché certi imprenditori cercassero di ottenere un trattamento di favore (*privilegio industriale*) per poter esportare i propri prodotti con successo, licenze che da Vienna si concedevano con parsimonia dopo aver valutato che non ledessero interessi similari all'interno della Monarchia.

Il porto soffriva soprattutto di una *mancata fusione* con le province venete, di un rapporto virtuoso fra città e campagna, non avendo alle spalle che un retroterra quasi esclusivamente agricolo. Il processo di avanzata deindustrializzazione e di regressione avviato in certe zone della regione dove nel XVIII secolo si erano formati alcuni poli manifatturieri protoindustriali, deprime ogni stimolo innovatore. Isolate eccezioni quelle di alcuni sagaci imprenditori veneziani per bonifiche e produzione del riso che,