

salienti della battaglia ... Giovanissimo era venuto a Venezia per studiare all'Accademia. Poi aveva partecipato alla rivoluzione veneziana del 1848-49 e militato nella Guardia Civica e nello stesso tempo aveva impresso nelle tele episodi delle vicende belliche. Caduta la repubblica di Daniele Manin (1849) era stato iscritto nella lista dei proscritti ed esiliato, ma ritornava nel 1857, subiva il processo e veniva assolto. Allo scoppio della terza guerra d'indipendenza aveva lasciato la moglie Virginia Missana, si era recato a Taranto, dove s'era imbarcato con la flotta italiana sulla fregata *Indipendenza*, ma poi chiedeva di passare sull'ammiraglia per poter seguire più da vicino le fasi cruciali dei combattimenti. L'ammiraglia viene fondata il 20 luglio e i suoi acquerelli, realizzati in quei giorni, si potranno poi ammirare al Museo Storico Navale di Venezia. Altre opere sono a Ca' Pesaro. Nella casa trecentesca dove abitò, in Calle Larga de l'Ascension, al civico 1242, una targa marmorea ne onora la memoria.

● 3 ottobre: *Pace di Vienna*. Si chiude una guerra che sarà ricordata come la terza dell'indipendenza italiana, ma i cui protagonisti erano stati la Prussia e l'Austria: Vittorio Emanuele II risolve la *questione veneta* apertasi dopo l'unità d'Italia e si annette Venezia e il Veneto, ma il confine nord-orientale (Trentino e Venezia Giulia) rimane in mano austriaca.

● 19 ottobre: *Trattato di Venezia*. Si perfeziona con un atto formale la duplice cessione di Venezia e del Veneto dall'Austria alla Francia e da questa all'Italia per effetto di un accordo internazionale: Francesco Giuseppe consegna Venezia e il Veneto a Napoleone III, il quale a sua volta li gira a Vittorio Emanuele II, che ne prenderà possesso dopo un plebiscito da tenersi il 21 e 22 ottobre. La consegna avviene in una stanza dell'Hotel Europa, sul Canal Grande di fronte alla *Chiesa della Salute*. Il gen. francese Louis Leboeuf li trasmette formalmente a tre rappresentanti, il conte veneziano Luigi Michiel, il veronese Edoardo De Betta e il mantovano Achille Emi-Kelder. Questi, a loro volta, li depongono nelle mani del commissario del re, il conte Genova Thaon

di Revel e il giorno dopo sulla *Gazzetta* appare un anonimo trafiletto: «Questa mattina in una camera dell'albergo Europa si è fatta la cessione del Veneto». Nello stesso giorno le truppe italiane, scrive il cronista, entrano in città «fra il delirante entusiasmo della popolazione» e le note della banda musicale cittadina, sovvenzionata da un *comitato di cittadini* ed affidata al maestro Nicolò Coccon. La banda sarà in seguito stipendiata dal Comune e tutti i giorni suonerà al cambio della guardia, finché non verrà sciolta nella primavera del 1886.

● 21-22 ottobre: plebiscito di annessione al regno d'Italia. Su un totale di 2.500.000 veneti ha diritto al voto meno di un terzo della popolazione. Le schede per le votazioni del *sì* e del *no* sono a voto palese, di colore diverso. Inoltre, su manifesti, volantini e giornali si può leggere che 'chi vota *no* commette un delitto, colla coscienza che grida: *traditore della patria!*'

Le autorità comunali avevano dunque preparato e distribuito dei biglietti col *sì* e col *no* di colore diverso. Ogni elettore, presentandosi ai componenti del seggio, dove c'erano due urne con sopra scritto ben chiaro SI (in una) e NO (nell'altra), pronunciava il proprio nome e consegnava la scheda al presidente, che la depositava nell'urna. In seguito gli autonomisti veneti diranno che è stata una colossale truffa. In ogni caso, il 27 ottobre, la Corte d'Appello proclama l'esito della consultazione:

sì 641.758, no 69, nulli 273.

Venezia diventa italiana, ma italiano non diventa l'intero territorio che aveva fatto parte della Serenissima: Venezia non era mai divenuta, nel corso della sua storia millenaria, un vero e proprio stato moderno, perché le era mancato l'elemento del 'territorio'. Infatti, i possedimenti dell'antica Repubblica (lo *Stato da terra* e lo *Stato da mar*) non avevano mai costituito parti di un dominio diretto, ma sistemi di città e di porti che avevano fatto da cornice e da sostegno alla città-stato. Porti e città situate sulla sponda adriatica e soggetti un tempo alla Serenissima, sono contesi ora dal movimento risorgimentale nazionale, il cui obiettivo è

La Stazione Marittima e l'asta del Ponte simboli di una antistorica ancorché moderna vocazione terrafermiera



la costruzione di uno stato corrispondente alla nazione italiana, e dal nascente, opposto movimento nazionale slavo. Questo fatto sarà un problema di difficile soluzione nel nuovo quadro nazionale e internazionale che si trascinerà per decenni. Venezia e il Veneto, dunque, passano ad una monarchia nazionale le cui strutture politiche e amministrative erano già state definite con le leggi di unificazione del 1865 in senso gerarchico-accentratore. Le istituzioni locali cambiano natura e denominazioni: al vertice la Prefettura, organismo al quale la legislazione italiana attribuisce un carattere decisivo in ordine al rapporto tra «governanti e governati»; il prefetto diventa sempre più il rappresentante del governo, più che dello Stato, strumento simbolo di quel centralismo che è la ragione ideologica della centralizzazione; il podestà assume il nome di sindaco e la Deputazione municipale prende il nome di Giunta.

● 4 novembre: decreto di annessione al regno d'Italia.

● 7 novembre: il re Vittorio Emanuele entra a Venezia «tra uno splendore di luci e di colori, ed una frenesia di popolazione giubilante».

● 11 novembre: la bandiera del Comune di Venezia è decorata con la medaglia d'oro al valor militare «per gli atti ammirandi di valore e di imperterrita costanza con cui difese la nazionalità italica nel 1848-49».

● 2 dicembre: viene estesa a Venezia la legge comunale e provinciale del regno.

● 13 dicembre: si istituisce una *Commissione per lo studio di un piano di riforma delle vie e canali della città di Venezia*, composta di nove membri sotto la presidenza del sindaco, con «l'incarico di studiare un piano generale di sistemazione», giacché si va facendo sempre più necessario – come chiede una lettera indirizzata al sindaco – il «bisogno di sistemare le vie di circolazione, e di ridurre gli antichi caseggiati a comode, e salubri abitazioni del ceto medio». La Commissione s'impegna dunque a varare un piano globale di sviluppo cittadino, stabilire a priori «la topografia della Città fra uno o due secoli, precisare le diverse categorie di strade, e di canali, indicare i monumenti

da rispettarsi, e le case da demolirsi» [Bellavitis e Romanelli 195]. Inizia così «una vicenda di elaborazioni e proposte» che porterà nel 1891 al varo del *Piano Regolatore e Risanamento* comprendente 42 progetti (24 di risanamento, 16 di viabilità e due per realizzare «case sane ed economiche»). La Commissione si preoccupa di conoscere la topografia di Venezia nelle diverse epoche per avere una sorta di punto di partenza. È questa la terza volta che a Venezia si opera una simile indagine storica. La prima volta era avvenuto nel 1797, quando i municipalisti avevano ridisegnato, a parole, il volto della città: il risultato era stato tradotto in una semplicissima mappa in cui si ridefinivano i sestieri (Viveri, Munizioni, Educazione ...) e nulla più. La seconda indagine storica era stata fatta dalla *Commissione all'ornato*, capeggiata dal Selva all'inizio della dominazione francese. Se l'intenzione dei municipalisti del 1797 era ideologica, quella del Selva era essenzialmente pratica: Selva passa direttamente al progetto, guidato non già da un'ansia di conservazione, di cui si farà padrino, sul finire dell'Ottocento, il Molmenti, uno dei difensori più ascetici dell'immutabilità di Venezia, «bensì piuttosto da una lucida e dinamica volontà di trasformazione» [Bellavitis e Romanelli 198]. Se il *Piano Regolatore e Risanamento* sarà approvato soltanto un quarto di secolo più tardi, la Commissione ha il merito di aprire in città il dibattito «non solo urbanistico ma storico, economico e anche scientifico-tecnico», studiando complessi risanamenti viari ed edilizi (tra cui «l'impostazione di quartieri per case popolari e di centri sociali modernamente attrezzati»), contribuendo «a rendere familiare e a sancire ufficialmente la politica dello 'sventramento'», tracciando, in definitiva, «le linee pressoché obbligate dell'urbanistica veneziana per venti anni e oltre», comprendenti: «1) la creazione di alcuni assi di grande scorrimento e di diretta congiunzione», avendo come centro di irradiazione S. Marco e collegandolo con centri di vitale interesse nel cuore storico di Venezia come Rialto (S. Marco-Rialto) o S. Stefano (S. Marco-S. Stefano) o S. Lucia (S. Marco-S. Lucia) o infine Riva del Carbon, se-

Pietro
Paleocapa
ingegnere
idraulico
e civile a
Venezia



de del Comune (*S. Marco-Riva del Carbon*); «2) la realizzazione di una grande congiunzione anulare» diramantesi da Rialto (*S. Bortolomio-SS. Apostoli-Ferrovia-S. Pantaleone-Ca' Foscari-Ca' Rezzonico-Accademia-S. Stefano-S. Angelo-S. Paterniano-S. Luca-S. Bartolomeo*); «3) l'apertura di una comunicazione diretta Rialto-Ferrovia attraverso i sestieri di S. Polo e S. Croce». A questi studi si affiancano proposte minori, «tendenti alla facilitazione delle comunicazioni e a puntuali operazioni di abbreviamento e risanamento su percorsi anche non principali con conseguente creazione di nuovi ponti, sottoportici, piccoli allargamenti e limitate demolizioni». In via di soluzione resta il problema della Stazione marittima e dell'edificazione delle infrastrutture di servizio del polo commerciale, ma l'orientamento generale si rivolge verso la zona *Zattere-S. Basilio-S. Marta* [Cfr. Bellavitis e Romanelli 201-6].

Tra l'insediamento (1866) della Commissione e l'approvazione (1891) del *Piano Regolatore e Risanamento* vi sarà «una serie di trasformazioni viarie di differente entità» con la tecnica «dello sventramento, della rettificazione del tracciato e della riedificazione». Si avranno, pertanto: la realizzazione dell'asse *SS. Apostoli-S. Fosca* (lavori iniziati nel 1868 e conclusi il 2 settembre 1871) con la creazione della nuova Via Vittorio Emanuele (poi Strada Nova), che agevola il collegamento con Rialto perché realizza l'asse *Rialto-Ferrovia*; «l'apertura del Campo Manin, presso S. Luca, attraverso alcune demolizioni pertinenti all'antica area di S. Paterniano; la creazione del Bacino Orseolo a ridosso di Piazza S. Marco, destinato a impostare il successivo asse *S. Marco-S. Luca*; la realizzazione di Via XXII Marzo (poi Calle Larga XXII Marzo) con l'allargamento e la rettifica di Calle Lunga S. Moisè, tra piazza S. Marco e S. Maria del Giglio; la rettifica di Calle Larga 2 Aprile tra Campo S. Bartolomeo e S. Salvatore» [Bellavitis e Romanelli 207-8]. Nel 1875, poi, si ristrutturava l'Arsenale. Ma il processo di trasformazione più imponente, e che riguarderà l'aspetto produttivo, commerciale e industriale, oltre che sociale, è la realizzazione della Stazione Ma-

rittima (attivata il 1° marzo 1880), che provoca «una rotazione dell'asse economico e sociale della città» (con un «travasamento di popolazione e di attività dai sestieri di Castello e di Cannaregio a quelli di Dorsoduro e di S. Croce») e che produce «trasformazioni radicali» in tutta quella parte occidentale della città: «da S. Giobbe a nord [...] a S. Basilio e S. Sebastiano a sud». Il porto favorirà la crescita delle attività preesistenti e la nascita di nuove con lo scopo di sfruttare pienamente le infrastrutture esistenti (ferrovia e attrezzature portuali), per non perdere «l'aggancio con la direttrice economica che s'affermava nei settori avanzati e 'moderni' del regno»: «Di fatto l'industria permea il tessuto edilizio storico, satura le maggiori aree libere, ne crea di nuove; salda in un sistema compatto settori deboli e sfrangiati della città, trasforma il volto di gran parte dell'isola della Giudecca, riforma quasi tutta Murano; crea a cavallo del Canale della Giudecca, una vera e propria area industriale attestasi, da un lato, tra la nuova Stazione marittima e S. Trovaso (con la realizzazione dei nuovi Magazzini del punto franco, della Marittima e dei grandi complessi del Cottonificio Veneziano e delle Officine del Gas) e, di là del Canale, con l'enorme mole del Mulino Stucky e tutto il composito sistema di attività produttive che ad esso si affianca» [Bellavitis e Romanelli 226].

● 23 dicembre: prime elezioni comunali sotto il regno d'Italia. I votanti sono 1.525 sui 4.033 aventi diritto. Fra gli eletti viene scelto sindaco (per nomina regia) un patriota già perseguitato dagli austriaci, il conte Giobatta Giustinian, posto a capo di una giunta nettamente conservatrice, composta in parte da liberali moderati, in parte da personalità legate al precedente regime. La nomina di Giustinian (1866-68) pone fine alla transizione dalla terza dominazione austriaca al Regno d'Italia segnata per una cinquantina di giorni, tra l'estate e l'autunno, dalla contemporanea presenza a Ca' Farsetti di due giunte rette da due *facenti funzioni*, una filoaustriaca guidata da Marc'Antonio Gaspari, per l'ordinaria manutenzione, e una filoitaliana guidata da Luigi Michiel, per garantire l'ordine pub-



Monumento a Niccolò Tommaseo detto il cagalibri

Monumento a Daniele Manin

