

# LABORATOIRE ITALIEN

## **Venise** **xx<sup>e</sup> siècle**

15-2014  
ENS ÉDITIONS

**Directeurs de la rédaction**

Paolo Carta, Jean-Louis Fournel

**Responsable éditorial**

Romain Descendre

**Comité de rédaction**

Laurent Baggioni, Lucia Bianchin, Manuela Bragagnolo, Pérette Buffaria, Paolo Carta, Maurizio Cau, Lucie De Los Santos, Christian Del Vento, Romain Descendre, Jean-Louis Fournel, Laura Fournier, Jean-Yves Frétygné, Céline Frigau, Pierre Girard, Stéphanie Lanfranchi, Giuliano Marchetto, Enrico Mattioda, Pierre Musitelli, Matteo Palumbo, Stefania Stoffella, Xavier Tabet, Christian Zendri.

**Secrétaire de rédaction**

Edwige Lambert

**Comité scientifique**

Massimo Baioni, Alessandro Fontana †, Paolo Grossi, Anna Maria Lazzarino Del Grosso, Filippo Liotta, Alain Pons, Mario Pozzi, Paolo Prodi, Diego Quaglioni, André Tosel, Jean-Claude Zancarini.

**Comité de lecture**

Enzo Baldini, Ariane Bayle, Antonio Bechelloni, Gianfranco Borrelli, Lea Campos Boralevi, Bruna Consarelli, Daria De Pretis, Marie-Dominique Couzinet, Giuliano Ferretti, Marie Gaille, Laurent Gerbier, Andrea Matucci, Luca Nogler, Gilles Pécout, Gabriele Pedullà, Jean-Pierre Potier, Frédérique Verrier.

**Responsables de rubriques**

Varia : Paola Bertilotti, Pierre Girard

Documents et interprétations : Paolo Carta, Lucie De Los Santos

Colloques, Débats : Maurizio Cau, Christian Del Vento

Lectures : Laura Fournier, Pierre Musitelli

**Soumission des articles**

Pour la rubrique Varia : [laboratoire.italien.varia@gmail.com](mailto:laboratoire.italien.varia@gmail.com)

Pour la rubrique Documents et interprétations : [laboratoire.italien.documents@gmail.com](mailto:laboratoire.italien.documents@gmail.com)

Pour la rubrique Colloques, Débats : [laboratoire.italien.debats@gmail.com](mailto:laboratoire.italien.debats@gmail.com)

Pour la rubrique Lectures : [laboratoire.italien.lectures@gmail.com](mailto:laboratoire.italien.lectures@gmail.com)

La revue *Laboratoire italien* est une revue bilingue (français/italien), publiée avec la collaboration de l'UMR 5206 Triangle « Action, discours, pensée politique et économique » (ENS de Lyon, CNRS) et du Dipartimento di Scienze Giuridiche de l'université de Trente.

Site de la revue : <http://laboratoireitalien.revues.org>

Maquette PC

**Commandes**

ENS Éditions, 15 Parvis René Descartes, 69342 Lyon cedex 07

Tél. +33 (0)4 26 73 12 03 – Fax +33 (0)4 26 73 12 68

[Editions@ens-lyon.fr](mailto:Editions@ens-lyon.fr)

ISSN 1627-9204

ISBN 978-2-84788-545-3

# Sommaire

## **Venise xx<sup>e</sup> siècle**

Sous la direction de Marco Fincardi et Xavier Tabet

5 **Introduction**  
Marco Fincardi, Xavier Tabet

11 **Vista sulle isole**  
Marco Fincardi

## **1. L'HÉRITAGE POLITIQUE DE LA «GRANDE VENEZIA»**

27 **Les grandes narrations de Venise au xx<sup>e</sup> siècle**  
Mario Isnenghi

43 **Une Venise impériale (1895-1945)**  
Luca Pes

59 **Scendere in piazza, scendere in campo. Usi politici e occupazioni simboliche degli spazi urbani tra *Belle Époque* e fascismo**  
Giovanni Sbordone

71 **Venezia dei bassifondi: la città dei marginali, della classe operaia e del pittoresco popolare**  
Alessandro Casellato

79 **Venezia dopo Venezia: economia e demografia urbana nel novecento**  
Giovanni Favero

## **2. PLANS, CHANTIERS ET MACHINES**

93 **Plans et projets pour une ville en mutation**  
Guido Zucconi

107 **Le trasformazioni novecentesche dell'uso delle acque lagunari**  
Giorgio Crovato

127 **I porti aerei della laguna**  
Pietro Lando

- 127 **Eliche in laguna. Macchine da spettacolo e propaganda nella  
"Grande Venezia" di Volpi**  
Giulio Bobbo

### **3. CULTURE ET ARTS : LES USAGES DE LA MÉMOIRE**

- 135 **Rendite della storia: luoghi di cultura nella modernizzazione  
novecentesca (1890-1966)**  
Filippo Maria Paladini
- 147 **Une ville d'art fragile**  
Marta Nezzo
- 157 **Le trasformazioni novecentesche della produzione editoriale**  
Mario Infelise
- 167 **Venezia '900: il secolo delle mostre**  
Nico Stringa
- 179 **Y a-t-il encore eu un carnaval de Venise au XX<sup>e</sup> siècle?**  
Gilles Bertrand

### **4. TOURISME, LITTÉRATURE ET STÉRÉOTYPES**

- 191 **Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi**  
Andrea Zannini
- 201 **Images d'une ville ou d'un simulacre hors du temps?**  
Daniele Resini
- 213 **Réinventer la Venise juive : le Ghetto entre monument et  
métaphore**  
Simon Levis Sullam
- 225 **Les voyageurs français à Venise pendant la période fasciste**  
Christophe Poupault
- 239 **Venise dans la littérature française du XX<sup>e</sup> siècle**  
Xavier Tabet

### **5. CHRONOLOGIE**

- 255 **Chronologie du XX<sup>e</sup> siècle vénitien**  
Piero Pasini
- 265 **Résumés**
- 285 **Les auteurs de ce numéro**

## **Introduction**

**Marco Fincardi**

Università Ca' Foscari Venezia

**Xavier Tabet**

Université Paris 8

S'il est des lieux symboliques, des lieux qui semblent condenser l'esprit d'une époque, en incarner les grandes tendances, idéologiques et culturelles, cela ne semble pas a priori être le cas pour Venise au xx<sup>e</sup> siècle. Elle apparaît en quelque sorte comme une « idée » du passé, voire une idée dépassée. La première guerre met fin au long xix<sup>e</sup> siècle ; elle met également fin à un « monde d'hier » qui avait trouvé en Venise un lieu idéal, une ville phare du romantisme, puis des mythologies symbolistes et décadentes. Avant la première guerre, les futuristes, à travers les textes de Marinetti – *Contre le clair de lune*, ou *Contre Venise passée* – avaient déjà tenté de répudier une ville « cloaque suprême du passéisme ». Cette ville « posthume » n'était décidément pas en phase avec la modernité d'un nouveau monde de la vitesse et de l'électricité. Par la suite, la seconde guerre mondiale mettra définitivement fin aux mythologies barrésiennes et wagnériennes, la mort à Auschwitz représentant, comme l'a affirmé avec profondeur le philosophe et survivant Jean Améry, la mort de la *mort à Venise*<sup>1</sup>.

En Italie, à l'aube du xx<sup>e</sup> siècle, c'est pourtant une nouvelle idée de Venise qui est élaborée. Elle sert de support idéologique aux principales transformations matérielles du xx<sup>e</sup> siècle vénitien, et en particulier à la mise en place du port industriel de Marghera. À partir de la première

1 J. AMÉRY, *Par-delà le crime et le châtement. Essai pour surmonter l'insurmontable* [1966], Arles, Actes Sud (Babel), 2005.

guerre mondiale, inspirés en partie par Gabriele D'Annunzio, au moment où un ordre nouveau est en train de se mettre en place, on tente de fonder sur la tradition impériale de la Sérénissime, et du *mare nostrum*, les bases historiques de l'impérialisme adriatique de l'Italie fasciste. Passée la période d'« élaboration du deuil » (Mario Isnenghi) au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, la *grande Venezia* est appelée à renouer avec son passé d'ancienne reine de l'Adriatique et à se projeter dans la modernité<sup>2</sup>. Afin de contribuer à la puissance de « l'État moderne » italien, elle est appelée à se réinventer un destin tout en échappant à tout prix à la Venise « faisaillée » des étrangers. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, pour les intellectuels et les artistes qui forment l'opinion publique italienne, Venise apparaît comme une ville qui doit se libérer de son aspect décati, usé, et s'adapter à une modernité faite de machines et de puissance. Autour de Giuseppe Volpi, inventeur de la zone industrielle de Marghera en 1917, puis ministre des Finances de Mussolini, et nouveau doge symbolique de Venise, émerge une nouvelle classe dirigeante, composée d'industriels italiens alliés à des membres éminents de vieilles familles du patriciat vénitien.

Ce n'est que dans les années soixante que les modèles élaborés durant la première partie du XX<sup>e</sup> siècle deviendront obsolètes, avec le déclin du complexe de Marghera. Dans l'après-guerre, c'est aussi le modèle de développement industriel et d'équilibre entre l'« ancienne » Venise et la « moderne » qui commencera à s'effriter. Le mythe nationaliste de la *grande Venezia*, élaboré à l'époque de Volpi, se transforme alors en « problème de Venise », comme s'intitule le colloque organisé en 1962 par la Fondation Cini. Après la très grave *acqua alta* de 1966, il apparaît de façon toujours plus évidente que la « nouvelle Venise », celle de Porto Marghera, loin de protéger l'« ancienne », représente pour elle une menace, à cause en particulier des modifications que le port industriel a fait subir à l'écosystème lagunaire. Aujourd'hui, beaucoup estiment que ce modèle de développement a été néfaste. Il n'en reste pas moins vrai qu'il fut, à l'époque nationaliste et fasciste, le dernier modèle de développement pensé pour la ville ; et c'est avec ce passé que doit encore « faire ses comptes » la Venise contemporaine.

C'est dans cette optique que, durant les trente dernières années,

2 Cf. *La Grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, G. Zucconi éd., Venise, Marsilio, 2002 ; *La Venezia di Gino Damerini (1881-1967)*, vol. 38 de *Ateneo veneto*, F.M. Paladini éd., 2000.

la Venise de l'époque nationaliste, puis fasciste, a été étudiée de façon systématique, et dans une perspective résolument historique. De sorte que l'on peut affirmer qu'est aujourd'hui en partie comblé le manque que Mario Isnenghi pointait encore dans les années quatre-vingt-dix, lorsqu'il affirmait que la Venise fasciste représentait « un univers qui est en grande partie encore à explorer et à éclairer »<sup>3</sup>. Les articles de ce numéro illustrent les acquis contemporains de la recherche. Ils donnent une grande importance à l'histoire de la *grande Venezia* et à son héritage contemporain, autant pour ses réalisations que pour les impasses auxquelles a conduit l'élaboration du dernier mythe italien de Venise. Ce volume entend donc contribuer à la diffusion hors de l'Italie d'une nouvelle historiographie qui a pris pour objet l'ensemble du xx<sup>e</sup> siècle vénitien, un siècle qui désormais appartient bien au passé.

Ce renouveau a été illustré par les trois volumes consacrés à l'histoire de Venise aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, publiés en 2002 sous la direction de Stuart Woolf et de Mario Isnenghi. En 1998, l'entreprise historiographique la plus importante des dernières décennies, la *Storia di Venezia*, publiée en huit volumes sous l'égide de la Fondation Cini et de la Région Vénétie (Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana), semble achevée lorsque paraît le dernier volume, et ce conformément au sous-titre général de l'ensemble : *Des origines à la chute de la Sérénissime*. Pourtant, lorsque quatre ans plus tard sortent ces trois autres volumes, la preuve est faite que l'histoire de Venise ne saurait s'arrêter à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et qu'un nouvel objet d'études a pleinement « émergé », à partir des travaux réalisés souvent par des chercheurs liés à l'université Cà Foscari<sup>4</sup>. Par la suite, la création d'une collection éditoriale, *Novecento a Venezia : le memorie, le storie*, dirigée par Mario Isnenghi, a permis de montrer l'existence, pour le xx<sup>e</sup> siècle, d'un véritable « laboratoire vénitien ». Ces ouvrages récents ont mis à la disposition des chercheurs et du public un ensemble d'analyses sur la vie politique, culturelle et sociale de Venise au xx<sup>e</sup> siècle, dont peu de villes italiennes disposent pour l'histoire contemporaine.

De nos jours, l'appel à « sauver Venise » représente peut-être l'une

3 M. ISNENGLI, « Fine della storia ? », dans *Venezia. Itinerari per la storia della città*, S. Gasparri, G. Levi, P. Moro éd., Bologne, Il Mulino, 1997, p. 426.

4 Cfr. *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, S. Woolf, M. Isnenghi éd., Rome, Istituto dell'Enciclopedia italiana Treccani, 2002 ; S. SOLDANI, « Venezia nostra contemporanea », *Passato e presente*, n° 64, 2005, p. 141-155.

des dernières métamorphoses du mythe de Venise, devenu celui de la sauvegarde d'une ville symbole de nos responsabilités. Ce sont ainsi les diverses modalités de sauvegarde de la ville qui sont l'objet d'un débat. Celui-ci tourne, en partie, autour de l'utilité du *Mose* (le module expérimental électromécanique, en cours d'installation aux bouches du port du Lido, de Malamocco et de Chioggia). Le financement de ce vaste projet, devant assurer la « sécurité » de la ville face à la montée des eaux, a par ailleurs été, tout récemment, au cœur d'un important scandale financier qui a secoué la classe dirigeante vénitienne. Plus largement, les débats opposent ceux qui désirent pour Venise un « retour à l'île » et une clôture sur elle-même, et ceux qui sont partisans d'une ouverture de la ville, conçue alors comme une « ville métropolitaine », et refusent de considérer Venise comme une île prisonnière de sa lagune. À une époque où le modèle de développement industriel montre toutes ses limites et où les formes traditionnelles de transport dans les grandes villes sont indéniablement en crise, c'est du fait même de son « inactualité » que Venise, ville à dimension humaine par excellence, peut apparaître comme le laboratoire d'une autre voie de développement.

Qu'en est-il de l'idée de Venise au xx<sup>e</sup> siècle ? Qu'en est-il du rapport à la modernité de cette « ville métaphysique »<sup>5</sup>, qui a incarné pendant si longtemps, en Occident, une forme de résistance au changement ? Telles sont les interrogations de fond qui sont au cœur de ce numéro de *Laboratoire italien*. La question envisagée ici est celle de l'*incontro/scontro*, de la rencontre/affrontement, entre Venise et les nouveautés du xx<sup>e</sup> siècle. Cette rencontre est considérée dans ses différents aspects, et sur ses différents versants : ceux de la politique et des idéologies, de l'urbanisme et de l'architecture, de la culture et des arts, du tourisme et des stéréotypes.

Après l'écroulement des mythes de puissance du xx<sup>e</sup> siècle, et après l'inondation de 1966, Venise est souvent apparue comme un fragile trésor du passé qu'il faudrait sauver d'une mort annoncée. Les menaces qui pèsent sur elle ne sont pas seulement dues au dépérissement de la vie sociale et culturelle d'une ville qui risque de devenir un de ces « non-lieux » évoqués par Marc Augé, abandonné à la seule exploitation d'un tourisme de plus en plus inadapté à ses structures. Mais elles

5 A. FONTANA, « Civitas metaphysica », dans *Venezia da Stato a mito*, Venise, Marsilio, 1997, p. 47-60.



proviennent également, dans une certaine mesure, des transformations profondes entraînées par les modernisations du  $\text{xx}^{\text{e}}$  siècle. Cependant, de nombreuses analyses ont tendu à considérer que le déclin de la ville remontait à la chute de la République aristocratique, à la fin du  $\text{xviii}^{\text{e}}$  siècle, lorsque la disparition de la Sérénissime aurait figé la ville dans un passé immuable. Ce numéro entend, au contraire, montrer la complexité de l'histoire contemporaine de Venise ; une histoire qui ne s'est pas arrêtée lorsque Venise a cessé d'être la « colonie vierge de l'ancien monde », selon l'expression de Chateaubriand. L'image de Venise qui ressort des textes réunis dans ce volume est celle d'une ville toujours vivante. La complexité de cette image amène à les lire comme une mosaïque de style byzantin composée d'une multiplicité de fragments ; ou comme l'archipel de la lagune vénitienne, formé d'une pluralité d'îles, de dimensions à chaque fois différentes. Remettant en question certains lieux communs, ils tracent, pour le  $\text{xx}^{\text{e}}$  siècle, le cadre d'une ville en continuelle transformation, une ville qui est loin d'être immobile.



## Vista sulle isole

Marco Fincardi

Università Ca' Foscari Venezia

Sulle tante problematiche della modernità a Venezia nel xx secolo, questo numero di *Laboratoire italien* cerca di fissare gli sguardi più originali. Per introdurre gli studi che abbiamo raccolto, qui ci fermeremo a descrivere un paesaggio urbano con gli sguardi dell'antropologo o del geografo, per cogliere alcune dinamiche della città di inizio XXI secolo, tuttora attraversata da intensi cambiamenti.

Oggi, il viaggiatore in transito sul ponte translagunare si vede passare a duecento metri sopra la testa l'andirivieni di aerei in atterraggio sulle piste di Tessera. Guardati dal treno o dalle auto, gli aerei sembrano volersi tuffare nella laguna, tra le reti da pesca e le *bricole* che indicano i percorsi navigabili a barconi, motoscafi e vaporette. Per i passeggeri in arrivo e partenza di giorno dall'aeroporto Marco Polo, il terzo scalo passeggeri italiano, la veduta della città in mezzo alla laguna è molto spettacolare, quando non c'è nebbia. Ma per restare a terra e tornare alla visuale di chi transita sul Ponte della Libertà, a guardare verso il terminale automobilistico di Tronchetto, coi suoi colossali garages automatizzati e i piazzali di sosta per centinaia di autobus, invece, l'acqua appare coperta dai nuovi vasti pontili per imbarcazioni leggere e da diporto. Il tutto si intravede collegato a Piazzale Roma – una delle principali porte d'accesso alla città – con un *people mover*: navetta che ogni cinque minuti trasporta gli intensi flussi di persone uscite dai garages e dal terminal passeggeri della stazione marittima, dove approdano le navi da crociera, la cui mole, a distanza, si vede sovrastare di parecchio gli edifici. Sono queste «città galleggianti», in particolare, a portare dentro la laguna e

in città i visitatori giunti dal mare, ma anche a rendere drammaticamente problematico il rapporto città-porto, con l'arrivo – devastante per i fondali della laguna – delle grandi navi da crociera. Largamente delimitata da barriere portuali o di pertinenza dell'autorità militare, la stazione marittima è l'unica area della città accessibile, almeno in parte, al traffico di autoveicoli. I suoi magazzini e le sue infrastrutture servono principalmente all'intenso scarico di merci portate da treni e camion, subito ricaricate su barche, per rifornire la città. Prodotti da esportare, invece, vi giungono quasi solo dalle vetrerie di Murano.

Per chi giunge in treno, l'arrivo alla stazione Santa Lucia, davanti al Canal Grande, immette subito nella città storica, con vedute immediate su chiese e palazzi monumentali. Chi giunge in auto o alla stazione marittima, deve invece attraversare ancora Piazzale Roma, in un continuo andirivieni di taxi e autobus, tra enormi insegne pubblicitarie<sup>1</sup>. Per ogni approdo alla Venezia insulare, a congiungere il terminale ferroviario e quello automobilistico o marittimo sopra una parte non monumentale del Canal Grande è il recentissimo Ponte della Costituzione, per soli pedoni, il cui discusso progetto è stato donato alla città dall'architetto Santiago Calatrava. È un ponte slanciato, con vari difetti di progettazione – una statica problematica e scivolosi scalini in vetro opaco – ma collocato in una posizione molto propizia di collegamento tra i due punti obbligati d'arrivo nella città dalla terraferma: ciò che ne ha fatto subito un percorso frequentatissimo. Dall'alto della sua arcata, si possono guardare da un lato lo squallido paesaggio industriale dove si aggrovigliano strade, binari ferroviari e canali, tutti adibiti ai servizi di rifornimento merci e al traffico di passeggeri. Dall'altro lato del ponte si ha invece una prima panoramica della città storica, dove gli unici possibili mezzi di locomozione sono i natanti. Questo nuovo snodo che mette in diretta comunicazione i percorsi di chi è giunto in treno, in auto e in nave, sta considerevolmente modificando e semplificando i percorsi quotidiani consolidati nei decenni precedenti.

Da questi due poli dell'accesso da terra alla città, superati i primi ponti sul Canal Grande e il Rio Novo, si apre la città che ai visitatori e a molti veneziani piace immaginare conservata intatta nei secoli<sup>2</sup>. Da

1 M. CASARIN, *Piazzale Roma*, Padova, Il Poligrafo, 2005.

2 Cfr. F. LOMBARDI, *Città storiche, urbanistica e turismo: Venezia e Firenze*, Firenze, Mercury, 1992; *Le Venezie possibili*, a cura di L. PUPPI e G. ROMANELLI, Milano, Electa, 1985.

li, le periferie restano lontane, per lo più sulla terraferma, separate dalla laguna. Il loro sviluppo non ha alterato visibilmente gli equilibri interni al centro storico, benché alla fine lo abbia lasciato pressoché privo di risorse produttive, e ne abbia determinato uno spopolamento radicale. In realtà, nel XIX e XX secolo pure nel centro di Venezia sono state notevoli le trasformazioni, sia riguardo alla terra che all'acqua, sempre con sottrazioni a quest'ultima. Gran parte delle costruzioni veneziane non sono mai rimaste immobili, e hanno anzi subito notevoli rimaneggiamenti nel corso dei due secoli, non escluse ristrutturazioni per accentuare caratteri che le facessero apparire più antiche di quanto non fossero, o necessari a omologarle a tipologie architettoniche tipiche della laguna veneta. La stessa superficie della città si è ingrandita, con opere di interrimento di vari *rii*, o degli spazi che distanziavano un'isola da un'altra.

Mentre tutte le maggiori città europee si pongono con apprensione il problema di limitare o chiudere il transito alle auto nel proprio centro commerciale, lì è come se la città calpestabile fosse tutta un'immensa pista pedonale, impercorribile anche per le biciclette, e ovviamente priva di semafori. Chi vuole spostarsi su mezzi a motore lo può fare sulle più ampie vie d'acqua, come in un'altra città si sposterebbe su ferrovie urbane di superficie e sotterranee. Anche il traffico urbano sull'acqua sta però diventando troppo intenso e caotico, ponendo problemi di sicurezza soprattutto alle imbarcazioni più leggere. Dato che non si tratta di un parco naturale o della cima di una montagna, ma proprio di una città, al turista costretto ad abbandonare ai varchi della città i veicoli su ruota che l'hanno trasportato fin lì, pare già di entrare in una dimensione surreale, quando si trova a visitare uno spazio urbano servendosi unicamente delle proprie gambe o di imbarcazioni.

Al pari dei loro antenati, molti abitanti del centro storico considerano Venezia la quintessenza di una città, tanto più perché nel XX secolo non si è circondata di anonime periferie. Dopo l'unificazione nazionale italiana, le città della terraferma hanno perduto ciò che per secoli le aveva isolate dalle campagne e dai sobborghi: le cinte murarie, i fossati e i circostanti spazi vuoti per il tiro delle artiglierie imposti dalle loro esigenze di difesa militare. Venezia, invece, ha potuto lasciare quelle periferie a due o tre chilometri di distanza, sulla terraferma. Gli abitanti del capoluogo le evocano con sussiego, come un luogo stravolto dall'inquinamento e dalla bruttezza estetica causate da un'industrializzazione e un'espansione dell'edilizia

residenziale avvenute senza rispetto di regole. Eppure, assieme a diversi residenti giunti dalle campagne circostanti, o immigrati da lontano, Mestre e i dintorni hanno saputo attrarre negli ultimi sessant'anni la gran parte della popolazione che ha abbandonato la città considerata sinonimo di romantica bellezza, per trasferirsi in un luogo che – di riflesso e per contrasto – viene comunemente presentato come la più orrida periferia per antonomasia. Nel centro insulare, infatti, ogni intervento edilizio ha costi molto onerosi ed è lento, perché deve essere vagliato preventivamente e autorizzato dalla sovrintendenza ai beni artistici e monumentali, attenta a non lasciare stravolgere i fabbricati antichi o di qualche pregio, che sono la maggior parte. Le attività commerciali rivolte al turismo, tanto quelle alberghiere quanto la ristorazione e i negozi, hanno tolto progressivamente spazio all'abitabilità del centro storico, causandovi uno spopolamento abbinato a un declino della vita produttiva e civile. Da Venezia si sono spostati in terraferma gli operai occupati nelle industrie, i tanti poveri sfrattati da case trasformate in alberghi o uffici, ma pure tutti coloro che erano frustrati dal vivere in mezzo all'acqua, perché sentivano il bisogno di adattarsi ai modelli urbani convenzionali, con automobili, supermercati o locali per il loisir nei paraggi, e soprattutto con abitazioni più spaziose, meno sovraffollate, e innanzitutto dotate di tutti i moderni servizi, quali termosifoni, bagno e ascensore. Così, già dagli anni Settanta da Mestre si è estesa una vasta e intricata conurbazione in direzione dei comuni limitrofi, collegata da arterie stradali spesso intasate, col traffico quasi paralizzato nelle ore di punta.

Ogni mattino feriale, agli intensissimi flussi e riflussi giornalieri di turisti verso Venezia si mescolano quelli – quasi altrettanto intensi – di studenti universitari, professionisti e impiegati delle diverse amministrazioni pubbliche, e la maggior parte di addetti ai servizi, ai trasporti o all'edilizia, per lo più provenienti dalla terraferma, ma pratici della città. Ovunque gente in transito. Poca che si fermi stabilmente. Ci sono anche flussi in direzione inversa: quelli che la sera, da diverse parti della città e anche dalla terraferma, portano a rincasare i residenti nei sestieri di Castello e Cannaregio, o alle isole del Lido e Giudecca: le aree che mantengono una apprezzabile densità abitativa e attività economiche non finalizzate essenzialmente o interamente al turismo<sup>3</sup>. Cessato questo

3 G. SBORDONE, *Via Garibaldi*, Padova, Il Poligrafo, 2005; M. CASARIN, *Sant'Elena*, Padova, Il Poligrafo, 2007.

flusso di rientro, nel buio la città appare silenziosa e quasi spopolata, con pochi locali aperti che non siano ristoranti, e con scarso traffico nei canali, ad uso di pochi turisti nottambuli.

Tra i flussi di ingresso del mattino, dal modo di camminare e guardarsi attorno delle persone, è facile distinguere dai turisti coloro che sanno dove dirigersi: i pendolari abituali o gli abitanti stanziali, che percorrono velocemente le calli, perché sanno orientarsi e cercano ciò che occorre lontano dagli affollamenti. Il turista, appena oltrepassa Piazzale Roma o i gradini della stazione, già stenta a sapere dove andare, e spesso si deve imbarcare su un vaporetto qualsiasi, purché lo porti in qualche luogo che già ha sentito nominare, o che gli viene suggerito in qualche pagina della guida. Invece, veneziani e pendolari abituali si muovono frettolosi attraverso percorsi nascosti e contorti, nel dedalo delle calli più anguste e solitarie, tra case dagli intonaci scrostati dall'umidità, restando lontani dai palazzi splendidi dove si accalcano i visitatori condotti dalle guide. Evitano i percorsi più agevoli, indicati dalle tabelle gialle turistiche, dove spesso gli affollamenti di visitatori e il loro camminare distratto rendono difficile procedere speditamente nei passaggi tra gli edifici di un vecchio porto mediterraneo, sempre stretti perché pensati in origine come riparo dalle inclemenze del vento e del sole.

I turisti, dal canto loro, in molti casi sono sorpresi nell'accorgersi che Venezia ha degli abitanti, e che i suoi *campi* e le sue *calli* non sono animati unicamente da gente che vi resta solo un giorno o al massimo una settimana. Per loro, questa scoperta pare un po' come constatare che delle persone vivano la propria esistenza in un museo, stranamente senza essere comparse assoldate dalla macchina turistica<sup>4</sup>. Per questo, transitando dai vaporetti, fotografano o richiamano con grida entusiaste chiunque cada sotto i loro sguardi mentre è affaccendato in azioni di ordinaria quotidianità, come se questi facesse invece gesti adatti per uno spettacolo. È inevitabile che la conversione dei visitatori in spettatori e dei residenti in spettacolo<sup>5</sup> infastidisca questi ultimi, restii ad essere guardati come se impersonassero l'indigeno per un originale reportage etnografico in un paese esotico.

Se l'insularità aiuta Venezia a non venire inglobata dalla periferia, dai ponti giunge ogni giorno una folla debordante che la porta

4 J. MARÍAS, *Pasiones pasadas*, Barcelona, Agrama, 1991.

5 Cfr. M. AUGÉ, *Disneyland e altri nonluoghi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999, p. 12.

a contaminarsi con la standardizzazione a modelli di modernità, che pure si cerca di mascherare il più possibile con l'esibizione di tradizioni, talvolta inventate. Diversi eventi in grado di funzionare come attrazione turistica, specialmente le varie ritualità folklorizzate che si tengono sull'acqua, in molti casi sono pure momenti per tentare di affermare l'esistenza concreta di una cultura capace di dare un'identità stabile a chi vive nella città. Accanto alle ritualità consuetudinarie, nei primi decenni del xx secolo, poi ancora dagli anni Settanta, la *piazza* e i *campi* di Venezia riprendono a proporsi come spazi per eccellenza della teatralità, come luogo del desiderio e della produzione di senso, allo scopo di esorcizzare i seri rischi di diventare dei *non-luoghi*. Una kermesse politica come la Festa nazionale dell'Unità del 1973 ha offerto di nuovo a Venezia l'occasione di porsi come modello di luogo cerimoniale atomizzato per spettacoli all'aperto ed agapi allegre in numerosi spazi frammentari, a cui ridare nuove funzioni, per restituire un senso alla città stessa<sup>6</sup>. Un modello subito imitato da numerose altre città italiane.

Poco dopo, nel 1976, nuovi spunti per usare Venezia come scenario di città da sognare sono stati offerti dalle affascinanti scene iniziali del film *Il Casanova di Federico Fellini*. Spunti subito colti dai più avveduti protagonisti del teatro italiano per avviare di nuovo, col Carnevale del 1980, la pratica di trasformare Venezia nel laboratorio di verifica per nuove ritualità e un immaginario di massa, grazie alla capacità di quel particolarissimo spazio urbano di funzionare come luogo dei desideri. Invece, subito l'occasione si è trasformata in una trascinante occasione turistica di massa, paludata di orpelli evocativi del carnevale settecentesco messo in scena da Fellini<sup>7</sup>, tanto che presto è apparso evidente come questa rivitalizzazione delle maschere potesse a malapena creare lo spazio per poveri barlumi di fantasie individuali, incapaci di assurgere a rito collettivo<sup>8</sup>.

A Venezia, forse, alla base dell'odierna intensa attenzione per le dinamiche urbane più vitali, o per quelle economiche ormai relegate al passato<sup>9</sup> – si pensi alla completa scomparsa delle industrie nel cuore

6 Cfr. G. NAPOLITANO, «Per la cultura, per Venezia», *Almanacco Pci '74*, Roma, Sezione centrale di stampa e propaganda, 1973; A. TONELLI, *Falce e tortello. Storia politica e sociale delle feste dell'Unità*, Roma-Bari, Laterza, 2012, pp. 113-114, 138.

7 G. BERTRAND, *Histoire du Carnaval de Venise*, Parigi, Pygmalion, 2013, pp. 310-326.

8 J. DUVIGNAUD, *Fêtes et civilisation*, Arles, Actes Sud, 1991, pp. 235-237.

9 M. T. SEGA, N. M. FILIPPINI, *Manifattura tabacchi e Cotonificio veneziano*, Padova, Il Poligrafo, 2008.



della città, dove l'ex Mulino Stucky, ristrutturato nella sua mole neogotica come elegante e multifunzionale centro congressi, commerciale e alberghiero, diviene il più evidente cambio d'uso per quelli che erano importanti spazi produttivi – c'è proprio l'apprensione riguardo ad una città che oggi pare vivere essenzialmente dell'attrarre turisti e mettersi a loro disposizione, faticando talvolta a mantenere e vedere con chiarezza altre solide dimensioni.

Pur con tutti i suoi problemi nel volgersi alla modernità, la Venezia del XX secolo non ha mai cessato di essere un vivace riferimento per la produzione culturale. In città le innumerevoli mostre d'arte costituiscono una delle più ricche e varie attrattive per i visitatori. È una delle fondamentali vetrine dell'arte contemporanea, e di conseguenza anche della compra-vendita dei prodotti artistici, con flussi finanziari molto rilevanti attorno a questo mercato. Le mostre vengono gestite principalmente dalla Fondazione musei civici di Venezia, con criteri di alta imprenditorialità, per abbinare una qualità elevata dell'offerta a un *marketing* capace di richiamare e convogliare masse imponenti di persone verso le più diversificate proposte espositive.

Del resto, Venezia si presenta sempre più come una città della cultura, con un proliferare di iniziative persino dilatato all'eccesso e invadente rispetto alle effettive possibilità di fruizione delle persone che frequentano lo spazio urbano. Non ci sono esitazioni a promuovervi attività culturali e, grazie alla teatralità del luogo, è facile attrarvi ospiti illustri: famosi artisti e intellettuali, personaggi politici e dello spettacolo, o noti milionari in cerca di mondanità. Nelle sedi più svariate, tanto pubbliche che private, c'è un quotidiano vorticoso succedersi di eventi culturali rivolti pure a un pubblico massificato, ma spesso a quello più elitario<sup>10</sup>; nel mese di settembre la città ne è letteralmente intasata. Affiancati da numerose associazioni e fondazioni, il Comune e l'Università Ca' Foscari primeggiano come promotori di tali iniziative, seguiti a distanza dall'Istituto universitario di architettura e da altri prestigiosi istituti. Il pubblico è costituito da turisti, forestieri semi-stanziali, studenti, ricercatori universitari e abitanti residenti. Nel corso del 2012, tra mostre, conferenze, spettacoli, performance, concerti, c'è stata una media giornaliera di 52 eventi culturali al giorno; 85 nei mesi di apertura

<sup>10</sup> *La produzione culturale a Venezia. Gli eventi, i produttori, i fruitori. Decimo rapporto*, a cura di F. SBETTI e M. BERTOLDO, Venezia, Fondazione Venezia, 2013, pp. 32-37.

della Biennale d'arte. Occorre precisare che la maggior parte delle conferenze, come le performance artistiche, si tengono di giorno o spesso nel tardo pomeriggio. Non la sera dopo cena, quando la città si è svuotata. I turisti che pernottano in città, si cerca di coinvolgerli per lo più in concerti con musiche di Vivaldi, spesso organizzati direttamente da agenzie turistiche in ex chiese o luoghi suggestivi, dove si espongono anche teche con copie ricostruite di antichi strumenti musicali. In tanta abbondanza d'iniziativa culturali, si assiste al paradosso che la città della Mostra del cinema riesce a malapena a tenere in attività un solo cinema per gli abitanti del proprio centro insulare.

Un altro particolare aspetto della trasformazione della città in una vetrina lo si verifica in buona parte delle chiese, dove – data la presenza di preziose opere d'arte – si paga un biglietto per entrare. Il clero – tanto maschile che femminile – vi si vede molto di rado: fatto che potrebbe sorprendere, se si pensa che nel XX secolo sono diventati papi ben tre patriarchi della città e arcidiocesi (Pio X, Giovanni XXIII e Giovanni Paolo I), e due di loro pure santificati. In molte chiese le funzioni religiose si tengono solo in occasioni particolari, non tutte le domeniche. Non poche sono quelle che ordinariamente restano chiuse, perché inadatte ad accogliere visite turistiche. La città è caratterizzata da una spiccata cultura secolarizzata, ben distinta dalla cultura popolare e civile della regione veneta di cui è capoluogo, dove il cattolicesimo – almeno fino a buona parte del XX secolo – è invece stato vistosamente alla base delle identità collettive. Per i veneziani, in questo caso anche per molti di quelli trasferiti sulla terraferma, le consuetudini religiose sembrano assumere un significativo rilievo essenzialmente nei rituali stagionali di novembre, il mese in cui si la marea del turismo è meno invasiva. Permane infatti radicato il tradizionale pellegrinaggio attraverso il temporaneo ponte galleggiante per collegare al resto della città – al di là del Canal Grande – la chiesa della Salute, il 21 novembre. Una pratica analoga c'era, fino a metà del XX secolo, verso il cimitero sull'isola di San Michele nella commemorazione dei morti del 2 novembre. Queste due tradizioni appaiono ancora momenti di intimo raccoglimento religioso per molti, e per altri comunque un rilevante costume identitario, forse proprio perché si tratta delle sole ritualità cittadine rimaste estranee al consumo turistico.

Spazio urbano celebre nel mondo per le sue caratteristiche uniche, dalla fine del XIX secolo Venezia è stata spesso imitata, nei luoghi più

disparati di tutti i continenti. Non in quanto città, ma in genere come scenario evocativo di ingenuie emozioni romantiche, oppure per speculazioni commerciali, anche le più banali, come innumerevoli pizzerie che in Europa e nelle Americhe ne portano il nome e qualche elemento simbolico nell'arredamento, oppure come otto pittoreschi centri commerciali in Giappone. Lontano dall'Italia, oltre un centinaio di centri abitati prendono come nome Venezia, magari per stravaganti abbinamenti fantasiosi, persino in sperduti paesini di montagna<sup>11</sup>. Spesso non si tratta neppure di paesi sull'acqua. Dopo che Los Angeles aveva prodotto a fine XIX secolo un parco a tema replicante alcune icone dei monumenti veneziani, alcuni parchi a tema ad esso ispirati hanno attorniato e caratterizzato vari alberghi di lusso, influenzandone anche gli arredamenti interni. A Las Vegas il *Sands Hotel*, uno dei più grandi alberghi a cinque stelle del mondo, nel suo parco riproduce in scala ridotta alcuni elementi architettonici di piazza San Marco e il ponte di Rialto, con un canale con acqua colorata in verde, dove a pagamento si fa un breve tragitto su gondole in vetroresina. A Macao replica queste copie statunitensi *The Venetian Resort*, il maggior centro del gioco d'azzardo dell'Asia, con 900 tavoli da gioco, 3500 slot machines e uno stadio da 15000 posti, separati da tre canali percorribili con gondole.

Come in altri dei luoghi più celebrati dalla consuetudine turistica, il contatto con Venezia produce la sensazione – rassicurante o persino entusiasmante per molti, fastidiosa invece per quelli con inclinazioni élitari – di ritrovare nella città le troppe cose già viste nelle sue innumerevoli e celebratissime riproduzioni in immagine, a cominciare dai modellini in plastica delle gondole<sup>12</sup>. Se chi arriva a Venezia non vuole annegare negli innumerevoli stereotipi che la riguardano, tale sensazione può essere superata appena si accetta di perdersi per la città e per i suoi tanti luoghi solitari, dove farsi prendere a fondo dalla teatralità del suo specchiarsi nelle acque, in cerca di scoperte soggettive; oppure, si può superare il senso di fastidio facendosi condurre in uno dei tanti tranquilli posti piacevoli da persone che li conoscano. Rispetto a una qualsiasi duplicazione sul modello di Disneyland, il vantaggio di Venezia

11 *Welcome to Venice: cento volte imitata, copiata, sognata*, a cura di G. MOLTEDO, Venezia, Consorzio Venezia Nuova, 2007.

12 Cfr. H. M. ENZENSBERGER, *Una teoria del turismo*, in *Questioni di dettaglio*, Milano, Feltrinelli, 1965, pp. 66-89; R. Debray, *Contro Venezia*, Milano, Naldini & Castoldi, 1996.

è che la città reale è irriducibile a un cliché che riproduca ciò che il visitatore si aspetta di vedere, ma riserva molte sorprese.

Eppure, la diffusione del cliché è capillare e sempre più debordante. Accanto al tradizionale artigianato del vetro e dei monili, o dei tessuti raffinati, il Carnevale o altre occasioni festive hanno avviato l'invenzione di sana pianta del commercio di prodotti «caratteristici» come le maschere di ogni foggia fantasiosa, per lo più ispirata a immagini oniriche di feste di epoche lontane, come pure di bizzarri copricapo multicolori in tessuto e spugna, accompagnati da un vasto flusso commerciale di souvenir che invade negozi e bancarelle di magliette, felpe o ventagli con immagini pacchiane come la gondola stilizzata, il leone alato o il semplice nome Venezia<sup>13</sup>. Troppi negozi di souvenir e bancarelle vendono simile paccottiglia, assieme ad imitazioni cinesi dei vetri di Murano. E l'offerta stereotipata di cultura di massa non si limita alla massiccia vendita di oggetti, se nella piccola sacca di San Biagio – poco oltre il canale della Giudecca e nei pressi della stazione marittima dove attualmente approdano le navi da crociera – un'azienda specializzata nella gestione di parchi di divertimenti sta impostando un progetto rilevante: uno spazio a tema che con allestimenti scenici dovrebbe rappresentare l'ambiente tipico della laguna e insieme la storia della Serenissima, col supporto di figuranti che a terra e su galee riprodurrebbero episodi celebri del passato, quali la battaglia di Lepanto. L'isolotto verrebbe collegato con continui servizi di trasporto sull'acqua, per convogliarvi masse di turisti ad apprendere in pillole la storia di *Venezia* e guardarne la realtà virtuale attraverso avveniristici impianti multimediali, per poi riversare per qualche ora queste folle in alcuni centri monumentali della città. Come avviene già al Mont Saint-Michel<sup>14</sup>, una preconfezionata percezione virtuale della città precederebbe, o in parte sostituirebbe, la visita alla città vera, pur ben visibile ad alcune centinaia di metri.

Per i residenti in città, diventa sempre più un punto d'orgoglio identitario caratterizzare i propri comportamenti e movimenti in città facendo il contrario di tutto ciò che fanno i turisti, ed evitando per quanto possibile i numerosi luoghi – tanto all'aperto come al chiuso – dove stazionino

13 Cfr. «Elementi del paesaggio. Mascherai», in *Altrochemestre. Documentazione e storia del tempo presente*, n. 5, primavera 1997, pp. 49-50; «Elementi del paesaggio. Magliette per turisti», *Ivi*, n. 4, primavera 1996, pp. 20-21.

14 M. AUGÉ, *Disneyland e altri nonluoghi*, cit., pp. 53-56.

i turisti. Da qualche decennio, perciò, persino la *piazza* e i suoi celebri caffè hanno cessato di essere il ritrovo per antonomasia dell'élite cittadina. I celebrati caffè storici, rimasti così del tutto privi di avventori abituali, tentano ora di catturare turisti facoltosi o sprovveduti, per lo più asiatici o russi, con anacronistiche orchestre abbigliate in frac o smoking, come se si fosse ancora nella *Belle Époque*. Inoltre, oggi un veneziano potrebbe saper condurre una gondola, ma non ci si farebbe mai trasportare. L'unica eccezione sono le gondole larghe da *traghetto*: quelle per attraversare il Canal Grande in alcuni punti strategici, imbarcazioni ignote ai visitatori occasionali.

Verso l'acqua spesso si rivolgono il tempo libero e le attività sportive dei veneziani; ma oggi l'essere circondati dall'acqua è anche un'immagine che popola le loro ansie, raccontano gli psicoterapeuti operanti in città<sup>15</sup>. È noto che a lasciare talvolta interdetti e frenare i turisti, specialmente in autunno e inverno, possono essere le maree, che periodicamente allagano parte della città. Grazie al *bollettino delle maree* accessibile attraverso i giornali, il telefono e il Web, i veneziani e chi lavora in città sanno normalmente informarsi preventivamente sull'«acqua alta» e munirsi per tempo di alti stivali di gomma, che lì ogni persona possiede. Gli allagamenti in progressivo aumento – al di là del fastidio negli spostamenti o dei danni materiali che creano – sul piano simbolico prospettano un futuro con guasti crescenti per la città; li si guarda con preoccupazione talvolta rassegnata. I veneziani restano in genere scettici verso i colossali investimenti governativi per erigere le dighe mobili che nel nostro XXI secolo dovrebbero controllare le maree: sanno che tali operazioni possono creare potentati incontrollabili, in grado di manipolare gli equilibri cittadini, e preferirebbero che venisse invece finanziato il loro municipio per eseguire le opere periodiche di pulitura dei fondali dei canali e di elevazione delle fondamenta, in modo da regolarizzare i flussi delle maree, come è stato d'uso fino al XX secolo. Hanno dato ragione a queste diffidenze della popolazione i casi clamorosi di corruzione che nel 2014 hanno portato alle dimissioni il sindaco della città e messo sotto accusa un parte significativa del ceto imprenditoriale e politico, locale e nazionale, che avevano fatto vaste speculazioni illecite attorno ai lavori idraulici del Consorzio Venezia Nuova. A dispetto

15 R. GUARNIERI, «Che ci sia almeno la terra», in *Altrochemestre. Documentazione e storia del tempo presente*, n. 3, estate 1995, p. 3.

dei seri problemi posti dai ricorrenti allagamenti, le imprenditorialità economiche e culturali sostengono poi con decisione la necessità di cablare con collegamenti a fibra ottica tutta la città, per consentire un maggiore sviluppo del già diffuso telelavoro, che permetta di potenziare ulteriormente Venezia come centro progettuale, all'avanguardia nella produttività in campo virtuale.

Nel frattempo, non è certo la frequentazione di massa, con la sua democratizzazione degli accessi allo spazio cittadino e lagunare, a distogliere le élites finanziarie alla moda dal predisporvi propri consistenti spazi esclusivi. A Marghera l'emigrato veneto Pierre Cardin ha fatto di recente disegnare i piani per il *Palais Lumière*, centro commerciale di lusso e spazio per una cultura *fashion* intitolati a suo nome. Se il progetto non fosse stato bloccato da vincoli paesaggistici e dalla vicinanza delle piste d'atterraggio dell'aeroporto, avrebbe creato la decima torre d'Europa per dimensioni: sessanta piani e 245 metri d'altezza, da cui guardare Venezia in una prospettiva assolutamente inedita, scrutandola a distanza, tra giardini pensili, dal centro di un polo industriale chimico e metallurgico da avviare a una rapida riconversione commerciale post-industriale. Mentre vari isolotti della laguna sono contesi tra ricchi uomini d'affari per farne personali riserve di caccia e pesca a pochi chilometri dalla città, va contro tendenza solo una società di centinaia di cittadini mobilitati attraverso il Web, che sta riuscendo ad acquistare la solitaria isola di Poveglia, un tempo sede di un sanatorio, per mantenerne l'uso pubblico e per bloccare i progetti di consegnare anch'essa alla speculazione alberghiera. L'isola di Santa Cristina, nella laguna Nord, acquistata invece dallo stilista di cristalli e gioielli Swarovski, da anni è diventata luogo di raffinate coltivazioni biologiche, dove la proprietà accoglie solo rari ospiti a scopo promozionale, ma dove in particolare produce un proprio vino dai decantati pregi, l'*ammiana*, che non viene immesso in commercio, ma circola per il mondo con bottiglie in dono alla clientela speciale, o per baratti di lusso, al pari dei prodotti degli orti, dei frutteti, dei campi e della valle da pesca, opportunamente lavorati per la conservazione e diffusi per analoghi canali fuori dal mercato. Al Lido, a San Nicolò, la vecchia aerostazione è stata completamente restaurata, riproducendo perfettamente nello stile le fotografie degli anni Trenta che ne rendevano l'immagine di uno scalo di lusso. Dal suo campo di volo, elicotteri e piccoli aerei monoelica si alzano come taxi, per mostrare a pochi turisti facoltosi la città dall'alto. È un po' come se il

*restyling* della parte moderna della laguna e della sua riva in terraferma fosse diventato il nuovo grande investimento d'immagine della città, improntato di gusto aristocratico e – in spazi certo differenziati – al contempo aperto ad accogliere e guidare il gusto delle masse. Al termine del XX secolo, questo piccolo aeroporto del Lido pare lo specchio di un'altra idea di Venezia, pure essa avveniristica, che tra le due guerre mondiali aveva cercato a sua volta di rispecchiare l'intraprendente e militaresca repubblica marinara di diversi secoli prima.





# **1. L'HÉRITAGE POLITIQUE DE LA « GRANDE VENEZIA »**



## Les grandes narrations de Venise au xx<sup>e</sup> siècle

Mario Isnenghi

Università Ca' Foscari Venezia

«*Ae carampàne*». «*Ae*», cela veut dire «aux», mais qu'est-ce que peuvent bien être les «*Carampàne*»? Le Boerio<sup>1</sup> l'explique, mais on ne se promène pas avec 900 pages de dictionnaire en poche, même si les noms de *calli*, *salizade* et *rio terà* représentent une forme de dépaysement, qui est aussi une forme d'appartenance pour ceux qui se vénétianisent *pro tempore*.

«*Ae carampàne*», on y va seulement pour se rendre à la *trattoria* qui porte ce nom; ou parce qu'on s'est perdu. À propos de se perdre à Venise, il existe toute une littérature, et du reste ceux qui s'y connaissent incitent à la visiter justement comme cela, en se laissant aller. Pour ceux qui s'égarer dans cet entrelacs de portiques et de petites venelles, le patron de la *trattoria* est intraitable. Depuis des années, il a affiché des pancartes sur lesquelles il indique le prix auquel il monnaie les demandes d'informations des malheureux qui se sont perdus. Une plaisanterie, à vrai dire réussie. Elle nous introduit au cœur du mystère; se perdre dans les venelles, les *calli*, ne plus savoir où l'on est, fait partie intégrante du labyrinthe et de la séduction de la ville. C'est ainsi que visitent Venise ceux qui ont vraiment envie de la connaître, et non pas attroupés derrière le parapluie coloré du guide, les amenant toujours à la place Saint-Marc et au pont des Soupirs. Ils ne finiraient jamais, sinon, dans un *Campiello del Remèr*, et ils quitteraient Venise, au terme de leur seul et unique voyage, sans jamais être allés au *Campiello delle Stroppie*. Ou, justement, «*Ae carampàne*». Et ainsi, outre le tissu moléculaire des micro-lieux, ils auraient manqué un

1 G. BOERIO, *Dizionario del dialetto veneziano* [1856], Florence, Giunti, 1998.

joyau comme le palais Albrizzi, sur un petit campo secret, qui se trouve justement là, invisible, à deux pas. Monumental, important, au nom prestigieux. Avec des bombes de la Grande Guerre et des épigraphes de D'Annunzio sur le mur, illustrant le fait qu'à Venise on n'échappe pas à l'histoire, qu'elle est partout. Un tel palais ne ferait pas piètre figure sur le Grand Canal. Et pourtant il est là depuis des siècles, à l'écart et différent, au milieu de constructions de toute évidence destinées à des classes inférieures. Une certaine promiscuité interclassiste est typique de l'urbanisme et de la sociologie de la ville, mais ici, la solitude du palais encastré dans des constructions plus modestes saute aux yeux. J'ignore pour quelles raisons ses constructeurs n'ont pas pu se permettre une façade sur le Grand Canal, mais cela est arrivé aussi à d'autres, et ce n'est pas, loin de là, le seul cas d'un édifice patricien situé dans des *campielli* et des canaux secondaires. Quoi qu'il en soit, la ville des riches et des puissants finissait en gros entre Saint-Marc et le très populaire quartier de Castello, où habitaient également les ouvriers de l'Arsenal : la plus grande fabrique d'Europe, à l'époque, où l'on a construit pendant des siècles les galères de la Sérénissime, pour le commerce et pour la guerre. Des murs élevés, avec des tours, un fortin à la fois voyant et secret – lui aussi spectaculaire et à l'écart –, resté, presque jusqu'à notre époque, inaccessible à ceux qui n'y travaillaient pas. Un espace immense que l'on ne pouvait ni pénétrer ni voir et, de ce fait aussi, préservé. Un précédent du rapport entretenu au XX<sup>e</sup> siècle avec les usines de Mestre et, à la limite, du rapport de mère à fille entre Venise et Mestre. À présent que l'Arsenal ne sert plus à la Marine italienne, qui en avait hérité de la Marine vénitienne, mais aussi des Marines française et autrichienne, il a été destiné à d'autres fonctions<sup>2</sup> ; et c'est en particulier la Biennale d'Art qui y fait accourir les visiteurs, illustrant le dualisme propre à la ville, entre silence et foules, entre invisibilité et présence spectaculaire. Ce mécanisme a permis l'équilibre entre la mémoire et l'oubli ; un équilibre aujourd'hui fragile et qui risque de se briser, par excès de figurants de passage et à cause d'un public de masse peu conscient de ses responsabilités. Il a permis l'existence même de Venise, avec ses « grandes narrations », immanentes et suspendues ; les grandes narrations, mais aussi les petites, liées à la quotidienneté, car la ville n'existe pas en dehors de l'entrelacement de ces deux dimensions. Ai

2 F. M. PALADINI, *Arsenale e Museo Storico Navale di Venezia. Mare, lavoro e uso pubblico della storia*, Padoue, Il Poligrafo, 2008.

*Tolentini, Ai Bari, Rio Marin* : c'est à ces échelles que se sont déroulées les vies de nombreux hommes, et plus encore de nombreuses femmes, avec une sociabilité féminine dont le cadre se situe à l'extérieur des modestes habitations et se prolonge dans les petites places, les *corti*, autre présence constitutive de la structure urbaine et de la vie collective. Aux *corti* – le salon multifamilial des pauvres, l'officine à ciel ouvert des réparateurs de filets et des *impiraresse*<sup>3</sup> – s'ajoutent un *fondamenta*, un quai, deux ou trois ponts, quelques venelles et quelques *campielli*, et souvent le palais des puissants, enchâssé parmi les habitations des pauvres. Telle est l'unité de base de la vie collective, le micro-monde autosuffisant de la majorité des habitants, reproduit de façon sérielle dans le réseau des *sestieri*, les quartiers, et qui a été raconté par toute une succession de peintres, de poètes, de photographes. Des petits et des moins petits : Goldoni en recueille les voix diffuses et leur donne une forme théâtrale dans des œuvres comme *Il Campiello*. Et au XX<sup>e</sup> siècle la tonalité très particulière de cette *Venise mineure* est exprimée, de façon tout à la fois affectueuse et érudite, dans les œuvres d'un écrivain, Diego Valeri<sup>4</sup>, et d'une spécialiste de la ville du point de vue architectonique et urbanistique, Egle Trincanato<sup>5</sup>.

*Langue et paroles* : la *parole*, même celle d'un *Campiello del Remèr* quelconque, le *campiello* du fabriquant de rames, accorde une grande autonomie aux vies des petites gens, mais les rames qui y ont été construites renvoient à un départ et à un ailleurs, irréductibles à l'ici-même et à la seule dimension calme et cancanière du *campiello*. Venise est un archipel, les individus peuvent même ne jamais être allés de leur vie dans la majeure partie des îles inatteignables – des couvents, des poudrières, des hôpitaux –, mais les îles, avec leurs différentes fonctions sociales, existent et vivent pourtant bel et bien leurs existences parallèles. Il y a l'île de la Giudecca, tout en longueur, avec la stratification de ses différentes époques, avec ses jardins patriciens et ceux des couvents, et, au XIX<sup>e</sup> siècle, ses usines « gothiques », construites par des capitalistes étrangers, qui s'emparent également des zones qui étaient restées des jardins, derrière, face à la lagune. Il y a aussi le Lido, 11 kilomètres de littoral et de dunes sablonneuses, pour quelques centaines de mètres de largeur, entre la mer

3 Il s'agit des enfileuses de perles, une main-d'œuvre féminine à bas coût qui travaille en particulier pour les fabriques de Murano, entre le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle, et représente le « peuple » dans la peinture et la photographie réalistes.

4 D. VALERI, *Guida sentimentale di Venezia* [1942], Florence, Passigli, 1997.

5 E. R. TRINCANATO, *Venezia minore* [1948], Vérone, Cierre, 2008.

et la lagune, un lieu resté à moitié désert pendant des siècles, en attendant que ne le réinventent comme station balnéaire des entrepreneurs de la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, puis Nicolò Spada et Giuseppe Volpi au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les notables de la Sérénissime savent bien que le Lido est une digue naturelle appelée à préserver la ville, et ils y envoient leurs techniciens pour étudier et réaliser les défenses humaines à ajouter aux défenses naturelles : les *murazzi*, à savoir les digues en pierre. Et il y a aussi le petit village de pêcheurs, Malamocco, une Venise en miniature, qui est parmi les lieux d'habitation les plus anciens ; et, de l'autre côté du Lido, le couvent et l'église de San Nicolò, des constructions de Sammicheli, et le tir à la cible de la Sérénissime, remplacé après l'Unité par celui présidé par Giorgio Manin, le fils de Daniele et le partisan de Garibaldi, champion de tir national<sup>6</sup>.

Du reste, l'*ailleurs*, le penser en grand sont associés et unis au vivre en petit, dans les micro-mondes de la Venise mineure ; et les noms de doges, les évocations et les signes de lieux éloignés et d'autres dimensions de l'histoire – celles des Gritti, des Morosini, des Venier – apparaissent continuellement au sein de la quotidienneté des noms de *calli*, de *campielli*, et de *corti*, aux côtés des rappels infinis du monde concret et atemporel des métiers, *Piovan*, *Forner*, *Pestrin*, *Scaletèr*<sup>7</sup>.

Il y a les faits et la perception des faits : si Venise est un archipel d'îles – des îles et un archipel pris dans un sens large –, pour que se forme cet enchevêtrement d'histoires, qu'il reste assemblé et continue à exister en tant que *civitas*, il est indispensable que continuent à y vivre ceux qui ont conscience de cette appartenance. Évidemment, ceci est vrai aussi dans d'autres circonstances, et il peut toujours y avoir un écart entre ce qui est arrivé et la conscience de ce qui est arrivé. À Venise, la géologie et les généalogies mentales ont mille ans d'histoire et de petites histoires qu'elles portent à l'intérieur d'elles-mêmes : à l'intérieur et à l'extérieur. Cela passe encore pour les *paroles*, qui peuvent toujours se prêter à des formes de folklorisation, en alimentant les thérapies de la mémoire ; mais quelle *langue* peut être adéquate pour une *chute* comme celle de la République de Venise en 1797 ? Le risque est grand – entre

6 A. TALENTI, *Il Lido di Venezia*, Padoue, Draghi, 1922 (édition anastatique, Venise, 2011) ; G. SCARPARI, *Il Lido di Venezia*, Padoue, Il Poligrafo, 2005 ; M. G. CIANI, *La spiaggia*, Padoue, Il Poligrafo, 2006.

7 Respectivement le curé, le boulanger, le laitier, le pâtissier.

condamnation et attirance – de se réduire à pleurer la catastrophe et à commémorer la grandeur passée ; et les motivations et les termes de cette commémoration ont du reste une certaine noblesse. *Mort à Venise, mémoire, musée* : en eux-mêmes ce ne sont pas de mauvais termes. Mais ils bloquent l'histoire à la pathétique administration d'un passé. C'est comme si l'on disait : il y a eu une grande narration, à présent c'est fini, il faut s'en faire une raison et conserver la dépouille pour les considérations mélancoliques d'un éternel 2 novembre du monde : visite à Venise, jour des morts<sup>8</sup>.

Mais cela ne s'est pas passé comme cela. Il y a eu d'autres narrations, au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> siècle.

Et ceci, comme nous le verrons, a eu des retombées multiples, et d'importances variées, dans la sphère des perceptions et des politiques de la mémoire. Car il ne fait pas de doute que le flux de la mémoire continue à privilégier – recycler, vanter, choyer – la vie publique et la vie privée de la Sérénissime. Nous avons à Venise des maisons d'édition<sup>9</sup>, des collections, des librairies à l'enseigne de l'exhumation de tous les angles et recoins du passé, de façon univoque et endogamique. Et une avalanche de rééditions anastatiques, une phalange d'auteurs qui, pour eux-mêmes et pour leur public – un public local, mais pas seulement, qui existe et se renouvelle –, entretiennent la curiosité, la mélancolie, la passion pour les doges, les campaniles, les *altane* et les cafés, les magistratures et les canaux, la poésie et les chants de tout ce vaste monde disparu. Disparu, mais qui forme pourtant encore, en grande partie, notre habitat. Toutes les ex-capitales de l'Italie des cent villes jouissent et souffrent de ce plaisir un peu masochiste de porter le deuil de ce qui n'est plus, mais à Venise c'est le monde entier qui semble inciter à entretenir le thème de la « disparition » et de « l'absence » : ici l'histoire est finie.

8 Même l'entreprise historiographique la plus importante des dernières décennies, la *Storia di Venezia*, publiée en huit volumes sous l'égide de la Fondation Cini et de la Région Vénétie (Rome, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani), semblait achevée en 1998 lorsque paraissait le huitième volume, conformément au sous-titre général : *Des origines à la chute de la Sérénissime*. C'est grâce à un sursaut moderniste que l'on a chargé deux historiens contemporanéistes de dépasser les colonnes d'Hercule de 1797. Quatre ans plus tard, en 2002, ont paru trois autres volumes, l'*Ottocento* dirigé par J. S. Woolf et le *Novecento* dirigé par M. Isnenghi, qui constituent le substrat historiographique de ce texte.

9 Surtout la Libreria Editrice Filippi, extraordinaire officine du passé, présente dans la ville depuis trois générations.

Certes, il faut convenir du fait que toutes les autres « narrations » ont du mal à rivaliser, mais ceci n'implique pas que la Sérénissime ait empêché, au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, une succession d'événements et de processus nouveaux, tout en continuant à en conditionner la perception, à en limiter la visibilité ou à en comprimer la mémoire. Il y a eu la révolution de 1848 (et 1849), qui a duré 17 mois, plus que nulle part ailleurs en Europe<sup>10</sup> ; puis la contre-histoire cléricale qui, à Venise justement, après la naissance de l'État unitaire, ouvre la voie à la *reconquête chrétienne*, incarnée par les trois papes-patriarches du XX<sup>e</sup> siècle, de Pie X, violemment opposé aux modernistes, à Jean XXIII, le promoteur d'une église conciliaire et rénovée. Ensuite – sans vouloir abuser du terme « narration », mais il s'agit bien de dynamiques sociales importantes –, c'est dans la Commune de Venise qu'a eu lieu la première expérience politique de centre-gauche, avec le maire-poète et inventeur de la Biennale, Riccardo Selvatico<sup>11</sup> (1890-1895). Puis, par la suite, le premier centre-droit avec le cardinal Sarto, patriarche de Venise et leader des catholiques intransigeants, qui appelle les hommes et les femmes de *l'armée chrétienne* à sortir, à titre exceptionnel, de l'orthodoxie abstentionniste du *non expedit* pour barrer la route aux laïques de la bourgeoisie voltairienne et s'opposer aux processus de corruption de ce qu'il reste des vertus populaires, mises à mal par la diffusion du socialisme. « *Instaurare omnia in Christo* », tel est le cri de guerre de ce prototype de « prêtre vénète » que la vulgate présente pourtant comme empreint de bonhomie. Un demi-siècle auparavant, son prédécesseur, partisan des Autrichiens, avait connu l'humiliation, et la frayeur, de voir sa résidence attaquée par les foules patriotiques, désormais qualifiées de « classes dangereuses » et de « foules séditeuses » : ces foules que le conseil communal de Selvatico prétend éduquer à travers les syndicats, en retirant le crucifix des écoles. Le résultat de cet affrontement, ce sera le Conseil cléricale modéré dirigé durant plus de vingt ans, de 1895 à l'après-guerre, par un maire d'origine patricienne et prestigieuse, Filippo Grimani. C'est ici, au seuil du nouveau siècle, que l'on rencontre Gabriele D'Annunzio. Celui-ci entreprend une réélaboration de la mémoire et des stéréotypes de la vénétianité qui ne reste pas confinée dans les livres :

10 *La differenza repubblicana. Volti e luoghi del 1848-49 a Venezia e nel Veneto*, E. Cecchinato, D. Ceschin, M. Isnenghi, G. Sbordone éd., Vérone, Cierre, 2011.

11 *Venezia nell'età di Riccardo Selvatico*, T. Agostini éd., Venise, Ateneo Veneto, 2004.



ses discours, ses œuvres théâtrales et ses romans, avant même l'époque du *Feu* (1900), et au moins jusqu'à celle de l'entreprise de Fiume (1919-1920), tirent leur lymphe de Venise.

Mais revenons à présent en arrière, et à ce qui aurait pu être une « grande narration » – pour Venise et pour l'Italie –, et que l'on a laissé volontairement de côté. Je veux parler de 1848, à Venise, et du spectacle de la politique qui bat son plein, en mars, lorsque l'avocat Daniele Manin, libéré de prison et amené place Saint-Marc « sur les épaules du peuple », proclame la République sous les fenêtres du Gouverneur autrichien<sup>12</sup>. La *république* est le vice caché de la révolution vénitienne de 1848, le scandale qui l'éliminera du calendrier de la mémoire publique, en la déclassant au rang d'épisode périphérique. Pour que ne leur reste pas associée cette image odieuse de « république », les Vénitiens de l'après 1848, et surtout de l'après 1861 et de l'après 1866, accepteront l'image avilissante de leur ville comme « la grande mendicante », incapable de rien faire pour le Risorgimento national : un poids mort, qu'il est nécessaire de venir libérer de l'extérieur. Il s'agit là d'un suicide, pas seulement verbal, où l'on choisit d'apparaître comme des victimes plutôt que comme les acteurs d'une révolution, dans une perspective que la victoire des *Piémontais* et la naissance du Royaume d'Italie ont rendue obsolète, et même criminelle. Il n'y a pas seulement la république qui suscite la méfiance et le refus de l'Italie monarchique. Aux côtés de Daniele Manin, dictateur bourgeois et « père du peuple », somme toute bien intentionné et relativement fiable, accourent les violentes et dangereuses masses ouvrières de l'Arsenal ; et ce au moment où, de toute l'Italie, se tournent vers Venise, qui seule résiste – aux Autrichiens, au choléra, à l'isolement politique et militaire –, les hommes de l'insurrection et de la révolution, y compris Garibaldi, à défaut de Mazzini. Et il ne s'agit pas que de république, ce qui du reste suffirait pour effrayer tous ceux qui invoquent un souverain, incarnant un principe d'autorité indiscutable pour remplacer celui qui a disparu. Durant ces 17 mois, Manin lui-même croit voir des premiers exemplaires de socialistes et de « communistes » travestis sous de fausses apparences, et trouve la force politique de les expulser de la ville. Ces contradictions au sein du peuple des insurgés, bien que résolues au nom de l'efficacité du gouvernement, ne suffisent pas à

12 P. BRUNELLO, *Voci per un dizionario del Quarantotto. Venezia e Mestre, marzo 1848-agosto 1849*, Comune di Venezia, 1999.

rassurer les *Piémontais* et leurs partisans, les *piemontesisti*, en Vénétie et hors de la Vénétie. La monarchie, pourtant vaincue militairement, peut apparaître comme une option politique rassurante et unifiante pour les conservateurs et les modérés, mais également pour les républicains qui ont renoncé à leur idéal. Les répressions, les éloignements, les exils, et aussi les abjurations de ceux qui sont allés au bout de leurs possibilités et qui n'arrivent pas à résister dans cet air trop pur, laissent par la suite la révolution vénitienne de 1848-1849 orpheline : une révolution fille de personne, oubliée et sans influence<sup>13</sup>.

C'est D'Annunzio qui va remettre en marche la machine mythopoiétique. Ainsi, il ne serait pas impropre de créer pour le Poète-Guide – qu'il serait réducteur de ne considérer que comme un poète – le terme de « vénétianiste ». On évoque toujours son roman *Le Feu*, qui inaugure le xx<sup>e</sup> siècle, et son drame sanglant, racontant les origines de Venise, *La nave* (1908). Mais l'adoption des lieux vénitiens comme espaces dans lesquels se déploie la puissance de sa vision, créatrice et restauratrice de liens et de réinventions de la mémoire, commence bien avant et continue bien après : au moins jusqu'au *Nocturne*, son chef-d'œuvre écrit dans la *Casetta rossa*, la petite maison rouge du Grand Canal, durant sa période d'inaction forcée, dans le noir, alors qu'il risquait de perdre la vue. En 1921, sa publication coïncide, à la fin de l'entreprise de Fiume, avec la sortie de scène définitive du *Commandant* en tant que démiurge et meneur de foules.

Il s'agit là d'une grande narration, dans laquelle la restauration de la grandeur passée n'aboutit pas, pour une fois, à une mémoire invalidante, mais à une reprise pour le présent et à un pari pour le futur. Le capital symbolique du passé n'est pas évoqué avec la mélancolie de l'érudit comme le fait, quant à lui, le plus célèbre parmi les historiens des mœurs et du bric-à-brac de la vénétianité, Pompeo Molmenti. Cette narration est, au contraire, actualisante, thalassocratique et impériale. Et sa force est de ne pas se limiter à n'être qu'une œuvre d'imagination

13 E. CECCHINATO, *La rivoluzione restaurata. Il 1848-1849 a Venezia fra memoria e oblio*, présentation de M. Isnenghi, Padoue, Il Poligrafo, 2003; M. ISNENGGHI, « La Repubblica di Venezia, dans *Almanacco della Repubblica. Storia d'Italia attraverso le tradizioni, le istituzioni e le simbologie repubblicane* », M. Ridolfi éd., Milan, Mondadori, 2003, p. 68-83; ID., « Vedo e non vedo. Il Quarantotto di Napoleone Nani alla Querini », dans *Historiae. Scritti per Gherardo Ortalli*, C. Azzara, E. Orlando, M. Pozza, A. Rizzi éd., Venise, Ca'Foscari, 2013, p. 302-312.

livresque, à n'être qu'une œuvre d'art. Beaucoup plus que ceux qui l'ont précédé dans le rôle de Poète-Guide – Foscolo, Carducci et Pascoli –, D'Annunzio est un homme de pouvoir qui s'entoure d'hommes de pouvoir. Et ce dans tous les domaines, de la Marine à la grande presse. Armé des pouvoirs du verbe, il est le soleil qui éclaire – ou donne l'espoir d'éclairer – toute une foule d'amiraux et d'hommes de théâtre, de politiciens et de journalistes, un vaste réseau d'acteurs du jeu social, pour une forme de communication qui est à la fois aristocratique et, à sa façon, aux origines de la société de masse et du spectacle.

On connaît les rapports de D'Annunzio avec le nationalisme adriatique de Piero Foscari, l'homme charnière entre l'ancienne et la nouvelle droite, et de Giovanni Giurati, qui représente *l'autre rive*, celle de la Vénétie Julienne et de la Dalmatie. On connaît moins sa capacité à donner une légitimité idéologique à l'œuvre des entrepreneurs qui deviennent, de Vénitiens qu'ils sont, eux aussi des « vénétianistes ». Je veux parler de Nicolò Spada. Entouré d'une claque dannunzienne, cet entrepreneur sait réunir et mobiliser les hommes, les capitaux, les appuis administratifs et politiques, pour inventer et faire surgir, en moins de vingt ans, le Lido : le signe, comme bientôt avec Marghera et Mestre, que l'histoire de Venise n'est pas finie. Le sable fin de la plage n'avait réussi, au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, à attirer qu'un tourisme local. Entre les digues des Alberoni et de San Nicolò, il ne restait que des dunes et des potagers, avec quelques centaines d'habitants. Dans le dessein de la « ville nouvelle », il s'agit désormais de créer une grande station balnéaire, capable d'attirer la mondanité internationale et le luxe : « l'industrie de l'étranger ». En deux ans surgit l'*Excelsior*, château dentelé de nababs cosmopolites, tandis que l'*Hôtel des Bains* bénéficie de la publicité gratuite de Thomas Mann, qui en fait le cadre des peines d'amour d'Aschembach. Certes, *La mort à Venise* ajoute, en contrepoint, sa vision funèbre, en traçant le portrait d'une ville corrompue et malsaine. Il y a bien sûr des épidémies de choléra, à l'époque où les entrepreneurs et les ouvriers édifient les hôtels et les villas – plus d'une centaine pour les seules villas *liberty* –, mais Thomas Mann se fait aussi l'interprète du préjugé mortuaire qui, au XIX<sup>e</sup> siècle, fait accourir les artistes au chevet de Venise.

Telle est l'histoire contre laquelle se battent les Spada et les D'Annunzio. La nouvelle histoire – qui est aussi une histoire ancienne – s'exprime dans le choix, fait par le conseil municipal de Grimani, de donner le nom de Francesco Morosini à celle qui, dans le projet initial, aurait

dû être la rue principale, qui devait mener de l'*Excelsior* à la Lagune, au centre du système. Ce n'est pas un nom quelconque, mais celui d'un amiral victorieux : les grands capitaines, les lieux et les événements de la conquête des mers, disputeront en effet aux doges et aux procureurs la nomination de presque toutes les rues du Lido. Ceux qui vont y habiter, entre 1910 et 1925, ou aujourd'hui encore ceux qui parcourent les rues du Lido, évoluent dans le songe d'une Venise dominatrice et victorieuse sur les mers. Par la suite, en dépit de la désémantisation de ce répertoire expansionniste et guerrier, le bloc de pouvoir qui s'est constitué à Venise à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle – un pouvoir qui est aussi « de » et « sur » l'imaginaire – se concrétisera et se prolongera en tant que variante significative de la culture nationale-fasciste. Fasciste d'une façon différente, mais non moins réelle, la ville jette dans le creuset du *Fascio* – le Faisceau, programmé, comme son nom l'indique, pour réunir des humeurs diverses et multiples – une réserve originale et dynamique d'histoires autochtones.

Ce n'est pas que le *Duce* ne prenne pas le pouvoir dans la lagune ; mais Venise continue à être aussi, en filigrane, la ville du nationalisme adriatique et du *Commandant D'Annunzio*, constellée de lieux de la mémoire liés à ses œuvres et à ses hauts faits, et à ceux qui ont été ses hommes. Parmi eux il y a le leader du très précoce *Fascio* vénitien, l'avocat Piero Marsich<sup>14</sup>, qui meurt jeune, mais dont la mémoire perdure encore à l'époque de la République sociale italienne. Mais il y a également son autre compagnon de l'entreprise de Fiume, Giovanni Giurati (ce sont des noms présents et importants déjà dans la Venise de 1848), qui franchit à Rome les marches de la hiérarchie du parti, jusqu'à en devenir le secrétaire général, et qui, à Venise, est en compétition avec Volpi pour l'hégémonie sur la ville. On a l'habitude de dire que Volpi est le « dernier Doge ». Mais une ville qui a été gouvernée pendant des siècles par une aristocratie a toujours relativisé le pouvoir du seigneur *pro tempore*, plus que dans toute autre ville de l'Italie : la charge de doge ne dure que quelques années, et il est entouré par les héritiers des précédents doges et par de possibles futurs doges.

Si Piero Foscarini meurt quant à lui en 1923, les hommes du nationalisme du début du XX<sup>e</sup> siècle occupent, dans l'entre-deux-guerres, des

14 G. ALBANESE, *Alle origini del fascismo. La violenza politica a Venezia 1919-1922*, Padoue, Il Poligrafo, 2001 ; ID., *Pietro Marsich*, Vérone, Cierre, 2003.

postes de responsabilité au sein des appareils du pouvoir. Gino Damerini, critique théâtral de l'ancienne *Gazzetta di Venezia* à l'époque de *La Nave* – lorsque l'œuvre de D'Annunzio triomphe à la Fenice et que le poète arrive à Ca'Farsetti sur la gondole des Foscari pour offrir le manuscrit de la pièce au maire, Filippo Grimani –, est le codirecteur du *Dovere Nazionale*. Quand au futur auteur du code pénal fasciste, Alfredo Rocco, il est professeur à l'université de Padoue et dirige l'hebdomadaire interventionniste des nationalistes vénètes, qui est imprimé dans la typographie de la *Gazzetta di Venezia*. En 1922, Damerini en deviendra le directeur jusqu'au moment où – malgré leur vieille amitié personnelle et politique –, Volpi, qui détient le monopole de la presse vénétienne en tant que propriétaire de la *Gazzetta di Venezia* et du *Gazzettino*, ferme le journal des notables, la *Gazzetta*, que ne lit presque plus personne, et l'absorbe dans le « journal des femmes de chambre », le *Gazzettino*, qui alimente le peuple en faits divers et en chroniques locales. Éloigné de son journal, il ne reste plus à Damerini qu'à s'enfermer à la Bibliothèque Marciana, et à se mettre à étudier l'histoire de Venise. Il le fait sans les délimitations chronologiques et le désintérêt pour l'actualité qui caractérisent les travaux des érudits. Ceux-ci continuent à alimenter, pour leur part, le vaste domaine des études autoréférentielles, dans les archives d'État des *Frari* ou dans les splendides salles de lecture de la Querini, du Correr, de l'Istituto veneto di scienze lettere ed arti, de l'Ateneo veneto. Damerini n'y prépare pas seulement un livre sur Morosini, mais sa biographie de 1943, *D'Annunzio e Venezia*<sup>15</sup>.

Giuseppe Volpi, à présent : l'homme d'action, ou plutôt de pensée et d'action, qui, depuis la seconde décennie du siècle jusqu'à la chute du fascisme, se trouve au centre, et à la direction, de toute une constellation d'entrepreneurs, d'hommes politiques, d'intellectuels<sup>16</sup>. En 1917, les débuts de Porto Marghera font de lui un entrepreneur de tout premier plan, avant qu'il ne devienne gouverneur aux colonies et ministre des Finances. C'est l'année de Caporetto, les Autrichiens sont à 30 kilomètres de Venise, le front peut céder d'un moment à l'autre, et pourtant ce crépuscule s'avère être une aube, militaire et économique. Les passagers et les marchandises

15 G. DAMERINI, *D'Annunzio e Venezia* [1943], postface de G. Paladini, Venise, Albrizzi, 1992.

16 M. REBERSCHAK, « Gli uomini capitali : il « gruppo veneziano » (Volpi, Cini e gli altri) », dans *Storia di Venezia. Il Novecento*, ouvr. cité, p. 1255-1312.

continuent à graviter entre les Zattere et la gare maritime, la Marittima, qui fait office de port commercial. Ce que l'on met en place à présent, c'est un vaste site de production, uni au port industriel, avec les navires pouvant accoster directement aux quais.

Le pouvoir économique de Volpi s'est forgé de l'autre côté du pont routier, construit en 1933<sup>17</sup>. Mais il s'exprime à travers les institutions culturelles de la ville, à vocation internationale : ce sont les années de la *Grande Venice, Les dernières années du Lion*<sup>18</sup>, comme certains nostalgiques ont défini les années trente. Selvatico avait créé la première Exposition d'art en 1895. D'Annunzio et les nationalistes de Foscari ont alimenté et actualisé, du point de vue politique, le mythe de la Dominante. Spada a, quant à lui, pensé et construit le Lido. C'est dans leur sillage que Volpi étend et relance, au début des années trente, la Biennale d'Art, avec la *Mostra* du Cinéma et les festivals de la musique et du théâtre. Se rendent alors à Venise des artistes et un public international, qui renforcent sa vocation touristique. Dans l'après-guerre, on a parlé de Venise comme d'un « port franc » de la culture et de l'art, en sous-entendant que le fascisme avait été une parenthèse, mais la dictature ne s'arrêtait pas aux pilums fascistes du Pont du Littorio. Les libertés de l'imaginaire n'étaient pas situées en dehors, mais plutôt à l'intérieur du *Faisceau*. Venise est protégée par le fait qu'elle se trouve sous le regard du monde ; mais elle est génétiquement le fruit de poussées, de convergences et de consentements profonds. Dans toute l'Italie le fascisme est ce qu'il a déclaré être dès le début, un *Fascio* : une pluralité ordonnée, même si des variantes subsistent, surtout dans le domaine artistique.

Que l'on puisse considérer l'installation d'usines à Venise – de la Giudecca à la Marittima et à Marghera –, et les voir comme faisant partie d'une narration, semblera une chose impossible, et peut-être même hérétique, à ceux qui ont introjecté la légende noire de la mort à/de Venise, une Venise exténuée et déchue désormais de son rang de reine des mers. C'est un automatisme qui perdure et en scandalise plus d'un, de nos jours encore<sup>19</sup>. De ces immenses hôtels flottants que sont devenus

17 M. CASARIN, *Piazzale Roma*, Padoue, Il Poligrafo, 2005.

18 M. DAMERINI, *Gli ultimi anni del Leone. Venezia 1929-1940*, préface de M. Isnenghi, Padoue, Il Poligrafo, 1988.

19 C'est pour problématiser ce rapport invalidant avec la mémoire de la ville qu'est née en 2005 chez Il Poligrafo, à Padoue, la collection *Venezia Novecento. Le memorie, le storie*, dirigée par M. Isnenghi. En 2003 a paru le dix-huitième volume, *Le ali di*

les navires de croisière, on ne veut voir que l'aspect dangereux pour la ville, quand ils traversent le Bassin de Saint-Marc, si proche du Palais ducal. Et s'il y avait – se demande-t-on avec angoisse, et à juste titre – une panne de gouvernail, une erreur de manœuvre, quelque chose d'imprévu mais que l'on ne peut exclure, étant donné la taille et le nombre de ces géants des mers, plus hauts que des immeubles, qui effleurent les rives chaque jour ? Aux grands problèmes doivent correspondre les grandes solutions, comme cela a toujours été le cas dans une ville qui ne vit pas « selon la nature », mais « contre la nature », en construisant sur l'eau, en déviant le cours des fleuves, en gouvernant les ondes et les marées<sup>20</sup>. Rappeler ceci peut heurter le goût contemporain du « non héroïque », mais il y a toujours eu, nécessairement, quelque chose de prométhéen dans cette vitalité qui se régénère, et qui le fait en trouvant justement des solutions adaptées aux nouveaux problèmes. En face de Saint-Marc, et alors qu'elles frôlent ses fragiles fondations, ces navires d'aujourd'hui sont un problème. Mais si on les maintient hors de la lagune, en obligeant les compagnies à débarquer les passagers face au Lido, ou si l'on creuse un canal qui contourne le Bassin, à condition que les techniciens le jugent possible et qu'il ne produise pas de déséquilibres et de nuisances, cette foule de bateaux redeviendra ce qu'elle est objectivement, mais que le préjugé catastrophiste a de la peine à voir : une ressource économique, et le signe que la grande ville de mer continue à exister, qu'elle se transforme, qu'elle est encore pleine de vitalité.

J'ai anticipé sur la fin, car telle est – avec la question des digues mobiles du MOSE (Module expérimental électromécanique), destinées à empêcher les inondations les plus graves – la forme actuelle des divisions à Venise, entre *pontisti* et *antipontisti*, les *pro-ponts* et les *anti-ponts*<sup>21</sup>, entre les partisans de « l'île » et ceux de la *Grande Venise* ; et aussi, d'une façon moins immédiate, entre la ville spectacle et la ville secrète, ces deux villes dont seule l'unité permet à Venise d'exister. Tandis que

---

*Venezia*, de P. LANDO, qui met en évidence l'importance nationale de l'aviation civile et militaire vénitienne.

20 Dans la polémique qui oppose l'influent éditeur Indro Montanelli à Wladimiro Dorigo, le grand historien des origines de Venise, administrateur et homme politique vénitien, l'auteur de ces lignes est du côté du second.

21 Le pont routier, réalisation du fascisme construit au cours des années trente. Le leader des traditionalistes de la ville-île est le vieux Molmenti, tandis que son héritier désigné, Damerini, prend le parti des novateurs.

depuis le pont de commandement de l'*Excelsior*, du Palais du Cinéma et du casino, la Venise de Volpi et de la CIGA<sup>22</sup> représente l'industrie du luxe, il continue d'exister une Venise secrète. Francesco Pasinetti en a été un de ses interprètes, depuis son diplôme en histoire du cinéma à Padoue, jusqu'à ses films expérimentaux réalisés dans le cadre du *CineGuf* vénétien, et jusqu'à son poste de professeur à Rome, à l'École de cinématographie<sup>23</sup>. Entre-temps, un autre narrateur de Venise vit dans l'œil du cyclone une existence solitaire. *Donec ad metam! Je tends vers ma fin*. C'est ce que, s'il faisait lui aussi du D'Annunzio, pourrait dire de lui-même Giuseppe Turcato, qui pour le moment n'est qu'un employé de la Sade – la société hydroélectrique qui dépend de Volpi – mais qui sera bientôt le metteur en scène inventif de la Résistance à Venise. De famille socialiste, inscrit au parti communiste clandestin, il survit en nourrissant son imagination par de grandes lectures d'Emilio Salgari et en devenant un maître au jeu des échecs. Les actions de résistance qu'il organise ont toutes les caractéristiques de la vénétianité : elles relèvent de la réalité virtuelle et elles spectacularisent la politique. C'est ainsi que des tracts sont lancés sur la place Saint-Marc, depuis le Campanile, grâce à une trouvaille qui permet aux auteurs de ce coup d'éclat de se trouver au même moment sous la tour de l'Horloge en train de regarder le trouble des Allemands et des fascistes. Et puis il y a surtout le coup du Goldoni : tandis que l'on joue *Vêtir ceux qui sont nus* de Pirandello, les résistants arrivent dans des bateaux depuis le Grand Canal, entourent le théâtre, occupent la salle et – théâtre dans le théâtre – trois d'entre eux montent sur la scène et lisent une proclamation, tandis que, assis au premier rang, les hommes en uniforme, des occupants et des fascistes, n'ont pas le temps de réagir. Une opération vraiment digne de la théâtralité de la ville, sans tirer un seul coup de feu et sans une goutte de sang, dont le succès retentit dans toute la ville et en dehors, évoqué même par Radio Londres.

Quoi qu'il en soit, l'exclusion de Marghera de l'imaginaire et du lexique de l'industrialisation du pays est remarquable : on parle toujours d'un *triangle industriel*, comme si Marghera n'existait pas. La Vénétie

22 *Compagnia internazionale grandi alberghi*, la compagnie internationale des grands hôtels, un des instruments du pouvoir de Volpi.

23 Un coffret édité pour le centenaire de la naissance de Pasinetti réunit sa thèse (M. REBERSCHAK éd.) ainsi que ses films et documentaires (C. MONTANARO éd.), Rome Istituto Luce, 2012. Il meurt jeune, en 1949.



– comme on l’a longtemps donné pour acquis – est une région paysanne, sous-développée, le Sud du Nord<sup>24</sup>. Marghera démarre avec le consentement aussi des socialistes vénitiens, qui voient là du travail pour la classe ouvrière locale. En réalité, les entrepreneurs se garderont bien d’employer les travailleurs de la ville, qui luttent depuis des années pour un changement politique. Ils iront chercher une main-d’œuvre vierge d’un point de vue politique et syndical, recrutée à la campagne, à l’ombre des paroisses. Par la suite, la docilité des ouvriers sera exigée par le fascisme. Pour que se développent de grandes luttes, en particulier à la Breda, il faut attendre la fin de la guerre. Le terme de « *metalmezzadro* » – à savoir l’ouvrier métallurgique qui, durant son temps libre travaille aux champs – illustre la persistance d’une forte particularité dans l’origine des ouvriers de Marghera. Il n’est pas possible de raconter ici la façon dont, malgré cela, c’est pourtant bien à Marghera, à la *Sirma*, aux *Azotati*, à la *Sava*, au *Petrolchimico*<sup>25</sup>, qu’ont fait leurs preuves les groupes dirigeants des syndicats, des partis de gauche et des groupes de la Nouvelle gauche, y compris de futurs maires de la ville, des parlementaires, des ministres de la République. Ce n’est pas une petite histoire, et elle a connu aussi des épisodes de terrorisme. Il y a en tout cas une histoire qui peine à devenir conscience et récit, et dans laquelle sont occultées Marghera, importante jusqu’au déclin des grandes entreprises, et Mestre, avec la croissance impétueuse de la ville nouvelle – à l’intérieur, aux bords, sous la ville historique.

*Article traduit de l’italien par Xavier Tabet*

24 Ceci n’est pas vrai, comme le montre *Il Veneto*, S. Lanaro éd., sorti en 1984 dans la *Storia d’Italia* Einaudi par région.

25 G. ZAZZARA, *Il Petrolchimico*, Padoue, Il Poligrafo, 2009.



## Une Venise impériale (1895-1945)

Lucas Pes

Venice International University

Dans un livre paru en 1999, le géographe Gray Brechin soutient que San Francisco, malgré son image lisse et romantique, s'est développée grâce au pouvoir créatif et destructeur de l'expansionnisme urbain, avec des dégâts environnementaux provoqués par l'exploitation des ressources naturelles menée par des dynasties d'entrepreneurs qui ont favorisé des politiques impérialistes, répandu une propagande raciste anti-japonaise, investi dans l'industrie des armements, construit – en contrôlant l'université et la presse – l'image d'une métropole héritière de Rome, et créé un fort consensus autour de l'idée que « la ville doit grandir »<sup>1</sup>.

C'est à Venise que Brechin a l'idée d'écrire cela car, entre toutes, « c'est la ville impériale par excellence ». Il fait référence à la *Serenissima*. Je me demande s'il n'est pas possible de parler d'une Venise impériale même au xx<sup>e</sup> siècle. Les sources et l'historiographie semblent le justifier. Il ne s'agit pas de faire une analyse comparative. Il y a beaucoup de différences : dans ces années-là, San Francisco passe de 400 000 habitants (1900) à 1 200 000 (1930) ; la commune lagunaire passe de 150 000 habitants (1901) à 250 000 (1931). J'essaie simplement d'adopter le point de vue de Brechin, inspiré par Lewis Mumford<sup>2</sup>.

Venise a connu des impulsions semblables mais avec ses propres caractéristiques : l'ascension d'un réseau d'investisseurs qui créent des sociétés

1 G. BRECHIN, *Imperial San Francisco. Urban Power, Earthly Ruin*, Berkeley-Los Angeles-Londres, University of California Press, 1999.

2 L. MUMFORD, *The City in History. Its Origins, its Transformations, and its Prospects*, New York, Harcourt, Brace & World Inc., 1962. *The Myth of Megalopolis*.

aux tendances monopolistes en pariant sur le rapport avec la politique et l'État, sur le nationalisme, l'expansionnisme urbain et industriel ; la présence d'un entrepreneur colonialiste qui devient hiérarque sous le fascisme et accumule un pouvoir extraordinaire avec un impact sur sa ville et son image ; l'ascension d'un nationalisme qui fait de Venise l'un des centres de la revendication adriatique, anti-autrichienne et anti-slave, et de l'élaboration de rites et de mythes impérialistes ; la capacité des élites à se coaliser pour gérer, au niveau local, la modernisation, dans un sens hiérarchique et paternaliste, en soutenant les projets du *big business* et en utilisant le passé de puissance commerciale et navale de la ville comme un élément d'intégration et de légitimation. Après la chute de la *Serenissima*, Venise a été considérée à deux reprises comme morte : en 1848-1849, elle sembla renaître sous l'égide du nationalisme et du constitutionnalisme, en 1895-1945, sous l'égide de l'impérialisme, de l'industrialisme et du tourisme. C'est dans ce second contexte – riche de créativité et de génie, sur un socle violent et prédateur – que naît l'ordre urbain actuel.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, Venise n'est pas au même niveau de population et de modernisation industrielle que Milan, Turin, Gênes. Pourtant, à cette période s'ouvre un « nouveau cycle ». On pense à une future expansion portuaire. La ville devient le théâtre d'un industrialisme ambitieux, technologique, financier, de portée nationale et internationale, en mesure de la dominer et de la transformer, en lui conférant une centralité inattendue. Cela est rendu possible par le concours de la Banque commerciale et d'un réseau d'investisseurs aristocrates et bourgeois, liés entre eux par des rapports de confiance souvent familiaux ou amicaux. Après la Grande Guerre, ce réseau est reconnu comme étant le « groupe vénitien »<sup>3</sup>. En 1903-1909, un premier groupe s'aventure au Monténégro. Il obtient le monopole des tabacs et construit des usines à Podgorica et Antivari (*Bar*). En impliquant le « gotha financier et technique de l'Italie d'aujourd'hui », il crée alors un port à Antivari et un chemin de fer de 44 km jusqu'au lac Scutari (*Skadar*)<sup>4</sup>.

Ce groupe est le protagoniste d'autres entreprises dont la CIGA

3 M. REBERSCHAK, « Gli uomini capitali : il "gruppo veneziano" (Volpi, Cini e gli altri) », *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, M. Isnenghi et S. Woolf éd., vol. II, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, Rome, 2002.

4 S. ROMANO, *Giuseppe Volpi*, Venise, Marsilio, 1997, p. 18-30 ; R. A. WEBER, *L'imperialismo industriale italiano. Studio sul prefascismo 1908-1915*, Turin, Einaudi, 1974, p. 376-432.

(Compagnie italienne des grands hôtels), née en 1906 pour développer le Lido, mais qui agit à l'échelle nationale et internationale à partir des années vingt. Ses deux « géants » sont la SADE (Société adriatique de l'électricité) et Porto Marghera. La SADE, fondée en 1905, devient l'une des plus importantes entreprises de distribution et de production d'énergie électrique en Italie. En 1934, elle a presque le monopole de la distribution d'électricité dans tout le Nord-Est : le réseau est présent dans 15 provinces, de l'Istrie au lac de Garde, des Dolomites aux Apennins. C'est aussi une holding financière liée à des entreprises nationales et internationales de différents secteurs. En 1936, c'est la sixième parmi les plus importantes sociétés anonymes italiennes pour les capitaux investis<sup>5</sup>. Porto Marghera est construit à l'extrémité de la lagune, sur une zone plus étendue que la ville de Venise. Il offre des espaces pour les usines, avec les avantages de la concentration bateau-usine-train. De nombreux établissements – chantiers navals, chimie, pétrole, électrométallurgie – s'y installent, avec la participation d'importantes sociétés nationales. On compte 4 880 employés en 1928, qui deviennent 18 872 en 1939. À la fin des années trente, à Marghera, se concentre la quasi-totalité de la production nationale de plexiglas, de propane, de butane, de cadmium et d'alumine<sup>6</sup>.

Monténégro, SADE et Porto Marghera sont dans des logiques de monopole et de croissance constantes. Elles modifient l'environnement, contrôlent des portions de territoire, confisquent le pouvoir aux communautés locales. Le Monopole des Tabacs, au Monténégro, importe des colons italiens et impose la baisse du prix du tabac en contraignant les Monténégrins à abandonner leurs cultures. Un port et un chemin de fer font partie d'un projet plus vaste qui restera inachevé. La SADE construit des centrales, des digues, des lacs artificiels, des conduites souterraines, des postes électriques et des pylônes. Les dérivations en amont détournent l'eau pour d'autres utilisations et modifient le régime des fleuves. Parmi les projets de développement de 1939, il y a l'ébauche du « Grande Vajont » qui sera à l'origine du désastre de 1963 (environ 2 000 morts). Porto Marghera, sorti de terre sur des marécages bonifiés,

5 L. SEGRETO, « Gli assetti proprietari », *Storia dell'industria elettrica in Italia*. 3. *Espansione e oligopolio 1926-1945*, G. Galasso éd., Rome-Bari, Laterza, 1993, p. 89.

6 V. ZAMAGNI, *The Economic History of Italy 1860-1990*, Oxford, Oxford University Press, 1993, p. 292.

avec la construction de bassins et de canaux qui modifient l'écosystème lagunaire, comporte des infrastructures ferroviaires, des routes et le pont translagunaire. Les usines engendrent fumées et décharges polluantes ; elles emploient des ouvriers venus de la campagne, dans un rayon de 30 à 35 km, parce qu'ils sont plus enclins à accepter bas salaires et organisation industrielle du travail, au contact de substances nocives<sup>7</sup>. Le port prévoit la construction d'un quartier de 30 000 personnes. Dès 1925 est prévu un nouveau plan d'agrandissement qui sera la base de la seconde zone industrielle, construite dans les années cinquante et soixante.

Monténégro, SADE et Porto Marghera existent en lien avec les politiques nationalistes. Leur action s'inscrit dans des contextes stratégiques pour les États : au Monténégro, la nécessité de s'industrialiser et de s'émanciper de l'Autriche-Hongrie ; en Italie, la volonté de développer une grande industrie, de rationaliser la distribution et la production d'énergie électrique, de rivaliser avec les Autrichiens dans l'Adriatique et les Balkans. L'histoire de ces trois initiatives est constellée de concessions, conventions, expropriations, accords, subventions, indemnités de guerre et/ou avantages fiscaux.

Giuseppe Volpi est un *brasseur d'affaires*<sup>8</sup>, l'interface et le garant entre investisseurs du groupe, banques et autorités politiques : il est en première ligne dans toutes les initiatives, si bien qu'on finit par parler de « groupe Volpi ». Son pouvoir personnel ne cesse de croître. En 1922, il est actionnaire de 55 sociétés en Italie et à l'étranger, il est dans 46 conseils d'administration et, dans 20 d'entre eux, il est président ou vice-président<sup>9</sup>. À mesure que la SADE accentue son caractère de *holding* verticalisée, c'est lui qui contrôle toutes les activités<sup>10</sup>. À la demande du gouvernement, il occupe des fonctions importantes : il est délégué aux négociations de paix à Ouchy (1912), à Paris (1919) et à Rapallo (1920) ; président du Comité de mobilisation industrielle durant la guerre ; gouverneur de la Libye (1921-1925) ; ministre des Finances (1925-1928) ; sénateur (1922-1944) ; président de la Confindustria et, de ce fait, membre du grand Conseil du fascisme (1934-1943). Bien qu'il devienne un hiérarque, son pouvoir repose sur les entreprises, non sur le

7 F. PIVA, *Contadini in fabbrica. Il caso Marghera : 1920-1945*, Rome, Edizioni lavoro, 1991.

8 En français dans le texte.

9 S. ROMANO, *Giuseppe Volpi*, ouvr. cité, p. 124-125.

10 R. PETRI et M. REBERSCHAK, « La SADE e l'industria chimicae metallurgica », *Storia dell'industria elettrica*, ouvr. cité, p. 752

militantisme. Comme l'observe Antonio Gramsci, Volpi fait partie de ce fascisme qui souhaiterait liquider le parti<sup>11</sup>. Il attribue à la révolution de 1922 le « rôle de garant de la tranquillité dont le capitalisme a absolument besoin pour prospérer » parce qu'il a évincé les syndicats. Il est en accord avec le régime parce qu'en politique, comme dans l'entreprise, il pense qu'il vaut mieux que tout le pouvoir soit « entre les mains d'un seul ». Il plaît à Mussolini qui estime qu'il est « la seule puissance d'argent sur lequel le fascisme puisse compter inconditionnellement », en lui reconnaissant un patriotisme et une capacité prospective qui va au-delà du profit, en le décrivant comme « le marchand vénitien des Lumières, qui conquiert l'indépendance et propage la civilisation ». C'est ce qui émerge, du moins, de ses entretiens avec Yvon De Begnac<sup>12</sup>.

À Venise, personne ne peut rivaliser avec ses possessions, sa puissance et ses contacts. Il étend son pouvoir avec boulimie. Il entre en possession, surtout avec la SADE, des principales usines de la ville : la Cotonnerie vénitienne (après la première guerre), la moitié de l'Arsenal (1932), le Moulin Stucky (peu avant ou durant la seconde guerre). Il acquiert les principaux journaux : *La Gazzetta di Venezia*, en 1926, *Il Gazzettino* en 1939. Il occupe de nombreuses responsabilités dans les institutions les plus importantes : en 1929, il est nommé marguillier de la basilique Saint-Marc et, en 1930, président de la Biennale. Il devient président des Assurances générales en 1938, après la démission forcée d'Edgardo Morpugo, à la suite d'une campagne antisémite menée par *Il Gazzettino*. Au Grand Conseil, Volpi avait voté en faveur de l'approbation des lois raciales<sup>13</sup>.

Ses activités se parent de vénitianité. La CIGA a comme logo les chevaux de Saint-Marc, la SADE, le lion ailé qui apparaît souvent dans les édifices de la société, éparpillés dans des territoires où – pour le dire comme Volpi – « flotte son souvenir »<sup>14</sup>. Même le réseau électrique, tel qu'il apparaît dans les plans et ensuite dans la mosaïque de Mario De Luigi pour la centrale de Soverzene (1954), renvoie implicitement

11 A. GRAMSCI, *Un esame della situazione italiana*, relazione al Comitato direttivo del Pci [rapport au comité exécutif du Parti communiste italien] du 2-3 août 1926 ; ID., *Sul fascismo*, E. Santarelli éd, Rome, Editori Riuniti, 1978, p. 318.

12 Y. DE BEGNAC, *Taccuini mussoliniani*, F. Perfetti éd., Bologne, Il Mulino, 1990, p. 505-546.

13 R. DE FELICE, *Storia degli ebrei sotto il fascismo*, Milan, Mondadori, 1977, p. 360.

14 A. BATTISTELLA, *La Repubblica di Venezia ne' suoi undici secoli di storia*, Venise, Ferrari, 1921, p. 6.

au domaine de Terre ferme, comme si la SADE l'avait restauré sous une autre forme, avec Marghera au centre. Volpi offre à l'évêque de Tripoli un fragment d'os de Saint-Marc qui reposera désormais à Misurata. Il fait construire, à Tripoli, un palais de gouverneur qui évoque « un je ne sais quoi de nostalgie vénitienne »<sup>15</sup>. Il favorise des études sur l'histoire de Venise. Lui-même fait une conférence à Zurich dans laquelle il soutient la thèse d'une continuité impériale entre Rome, Venise et le fascisme. Selon lui, le régime fasciste emprunte à la république « la concentration unitaire du commandement » et « la volonté dans l'action impériale », l'État vénitien est « le prototype de l'État oligarchique »<sup>16</sup>.

Mussolini s'imagine que Volpi est allé dans les Balkans « pour affirmer [...] la domination de la *Serenissima* » et, quand il parle avec lui, il se surprend « à l'appeler doge sérénissime »<sup>17</sup>. Giuseppe Bottai, après avoir été invité sur son bateau, lui attribue « une profonde générosité dogale » et « le physique et le moral du patron » : selon Volpi, le premier à le surnommer « le doge » aurait été le patriarche Lafontaine<sup>18</sup>. Sa sépulture aux Frari – après la guerre – permettra de concrétiser cette « qualification » diffuse : c'était le quartier où il avait vécu et l'église où se trouvait la tombe de Francesco Foscari, le (vrai) doge qui, en 1400, avait mené l'expansion en Terre ferme.

En tant que gouverneur de Libye, Volpi promet des ouvrages d'urbanisation et le tourisme à Tripoli (*Tarābulus*). Il met fin à la politique de dialogue et entreprend la « reconquête » militaire de la Tripolitaine, dont le point culminant est la prise de Misurata (*Miṣrātah*), avec des opérations « violentes et impitoyables, sans respect pour les lois de la guerre et les coutumes locales » ; avec l'introduction de normes de discrimination raciale, l'imposition de lourdes contributions, des travaux forcés et des confiscations de terrain pour les donner à « de grandes sociétés, des spéculateurs, des amis du régime »<sup>19</sup>.

15 K. VON HENNEBERG, *Imperial Uncertainties : Architectural Syncretism and Improvisation in Fascist Colonial Libya*, « Journal of Contemporary History », vol. XXXI, 2, special issue : *The Aesthetics of Fascism*, avril 1996, p. 385.

16 G. VOLPI, *Venezia antica e moderna*, Rome, ATENA, 1939, en particulier, p. 21 et 27.

17 Y. DE BEGNAC, *Taccuini*, ouvr. cité, p. 520.

18 G. BOTTAI, *Diario 1935-1944*, Milan, Rizzoli, 1982, annotations du 20 août 1938 et du 13 octobre 1942.

19 A. DEL BOCA, *Gli italiani in Libia. Dal fascismo a Gheddafi*, Milan, Mondadori, 1994, p. 13-14, 35-39, 47-55 ; N. LABANCA, *Oltremare. Storia dell'espansione italiana*, Bologne, Il Mulino, 2002, p. 147.



Jusqu'à la fin, Volpi montre son intérêt pour les possibilités qu'offrent les politiques impérialistes, en soutenant l'invasion de l'Éthiopie, en aspirant aussi, selon Galeazzo Ciano, à une nomination en tant que ministre des Colonies, en suggérant en 1938, durant les préparatifs pour l'occupation de l'Albanie, une action en Turquie où il espère réaliser des projets de chemins de fer<sup>20</sup>.

En 1941 – pendant la guerre –, il est impliqué dans le dépeçage économique de la Croatie et il s'emploie encore à défendre les intérêts « nationaux » et ceux de son groupe.

Dans la période du début de l'ascension de Volpi et de ses partisans, des intellectuels italiens qui se présentent comme les interprètes des temps modernes proposent des visions viriles et violentes de Venise, par opposition à l'image décadente d'une ville-femme, lieu de ruines et de mort. D'Annunzio la décrit comme une ville qui stimule l'énergie et l'intellect des esprits ambitieux, lieu de rachat et de reconquête armé de la mer ; Marinetti et les Futuristes estiment qu'il faut détruire ces vestiges romantiques pour construire une nouvelle Venise « industrielle, commerciale et militaire sur l'Adriatique, grand lac italien ! », en entermant les canaux et en brûlant les gondoles<sup>21</sup>.

Le lien entre industrialisme, impérialisme et expansion de la ville est confirmé par Piero Foscari, descendant d'une famille dogale, officier de marine en Érythrée et pendant la guerre de Libye. C'est lui qui, en 1904 déjà, démontre qu'on peut concilier les Venises ancienne et moderne en proposant la construction de Porto Marghera, en exploitant « l'immense réserve de force hydroélectrique », en trouvant en Terre ferme un exutoire à la pression immobilière sur la ville. Il est député nationaliste à la Chambre (1909-1919) et sous-secrétaire aux colonies. Dans un contexte dans lequel le patrimoine symbolique de la ville devient, avec celui de Rome, toujours plus important pour les revendications nationales, Foscari estime que la suprématie dans le « Golfe de Venise » est une condition nécessaire pour la sécurité de l'Italie et de l'Europe ; il revendique la vénétianité de la Dalmatie : « Zara la sainte [...] Zara plus vénitienne que Mestre

20 G. CIANO, *Diario 1937-1943*, Milan, Rizzoli, 1990, annotations du 14 octobre 1937 et du 20 juin 1938.

21 G. D'ANNUNZIO, *L'Allegoria dell'autunno. Omaggio offerto a Venezia*, Florence, Roberto Paggi, 1895 ; ID., *Il fuoco*, Milan, Fratelli Treves, 1900 et *La nave*, Milan, Fratelli Treves, 1908 ; *Manifesto Contro Venezia passatista*, 27 avril 1910 et *Discorso di Marinetti ai veneziani*, 8 juillet 1910.

et que Trévisé»<sup>22</sup>. Tandis que Porto Marghera contribue à la réaffirmation de la *plus large domination de Venise* en la reliant à la Méditerranée et en la réintégrant à la Terre ferme<sup>23</sup>.

Foscari est un trait d'union entre milieux irrédentistes, sociétés sportives, associations nationalistes et le groupe Volpi, dont il fait partie. Lors de la première guerre mondiale, ces milieux se soudent dans l'interventionnisme. La place Saint-Marc devient un lieu de heurts entre socialistes et étudiants favorables à l'entrée en guerre. L'association Trente et Trieste, qui a transféré son siège national à Venise en 1913, joue, avec la Société Dante Alighieri, un rôle central. Giovanni Giuriati en est le président : avant l'entrée en guerre, il tente d'organiser – sans succès – avec une légion de « réfugiés irrédentistes », nommée légion saint Marc, un incident de frontière avec l'Autriche-Hongrie<sup>24</sup>.

En 1915-1918, Venise est en première ligne. Elle subit des bombardements aériens. Les trois quarts des habitants quittent la ville. D'Annunzio décide de s'installer dans la Casetta sur le Canal Grande. Il est capable de faire un mythe de la défense anti-aérienne (« per aria – buona guardia », dans le ciel, faire bonne garde), l'escadrille aérienne « San Marco » (« ti con nu e nu con ti », toi avec nous et nous avec toi), la *beffa di Buccari* (raid mené par des vedettes lance-torpilles MAS construites dans les chantiers SVAN du groupe Volpi et qui partirent de la Giudecca). En 1918 circulent des cartes postales avec l'étendard de Saint-Marc, Venise en arrière-plan et cette phrase de D'Annunzio : « Nous avons racheté ta beauté à l'aide de nos baïonnettes, et nos veines ont redonné sa pourpre à ton étendard. »<sup>25</sup>

Dans l'après-guerre, la ville perd son importance militaire. Le commandant en chef du département maritime est transféré à Pola (*Pula*). L'arsenal est déclassé et devient une base navale. Le maire, Filippo Grimani, demande et obtient que le bataillon de marine, employé dans la défense de Venise, prenne le nom de Saint-Marc : entre 1924 et 1939, ce bataillon participera à une mission coloniale en Chine, à Tianjin. En 1919, des événements préparatoires à l'expédition de Fiume (*Rijeka*) se

22 A. ODENIGO, *Piero Foscari. Un a vita esemplare*, Bologne, Cappelli, 1959, p. 191 et 196.

23 P. FOSCARI, *Per il più largo dominio di Venezia. La città e il porto*, Milan, Fratelli Treves, 1917.

24 G. GIURIATI, *La parabola di Mussolini nei ricordi di un gerarca*, Rome-Bari, Laterza, 1981.

25 D'Annunzio in cartolina. *Mostra iconografica. Dal 27 settembre 1986 – Gardone Riviera*, Fondazione del Vittoriale, Gardone Riviera s.d., ill. 190.

déroulent à Venise : ici arrivent les « argonautes », ici est imprimée la *Lettre aux Dalmates*. D'Annunzio part en voiture de Mestre. Les événements de Fiume et de l'Adriatique ont un impact sur le fascisme et sur le front nationaliste-impérialiste de la ville. Sous la direction de Piero Marsich, en 1920, le *fascio* de la ville prévoit une insurrection en réaction au traité de Rapallo et pour défendre Fiume, en projetant, sans succès, l'assassinat de Volpi, alors proche de Giovanni Giolitti et considéré comme complice du renoncement à Fiume et à la Dalmatie<sup>26</sup>. En 1921, Marsich est le personnage clé de la tentative (qui échouera) de faire de D'Annunzio le chef du fascisme, à la place de Mussolini. Il abandonne le fascisme après le tournant parlementaire. Ses partisans fondent un *fascio* autonome qui n'aura pas de suite. Finalement, c'est Giuriati qui l'emporte ; c'est un homme d'ordre et un médiateur. Chef de cabinet du gouvernement de Fiume en 1919, il démissionne peu de temps après, quand D'Annunzio refuse d'accepter un accord avec le gouvernement. Il reste en bons termes avec lui mais il préfère Mussolini. Il est parmi les fondateurs d'Alleanza nazionale (Alliance nationale), une coalition de partis bourgeois qui, en 1920 déjà, fait élire pour la première fois en Italie un maire inscrit au *fascio*, Davide Giordano. En 1922, les libéraux de la ville salueront le fascisme comme le parti qui fait renaître « les vieux principes libéraux sous des expressions nouvelles, plus jeunes et plus ardentes »<sup>27</sup>. Giuriati fera carrière : ministre des Terres libérées (1922-1923) puis des Travaux publics (1925-1929) ; président de la Chambre (1929-1934) ; secrétaire du parti fasciste (1930-1931).

L'histoire des blocs d'ordre à Venise commence en 1895, quand Giuseppe Sarto, le futur pape Pie X, nommé patriarche depuis peu, organise, avec le préfet, une alliance électorale entre catholiques et modérés pour mettre fin à l'expérience du conseil communal progressiste de Riccardo Selvatici. Le conseil avait perturbé un équilibre fondé sur les instituts de bienfaisance, dirigés par l'aristocratie et l'église, et sur un paternalisme encore apprécié par les classes populaires. De nouvelles pratiques comme la fondation de la Bourse du travail, l'abolition de la prière à l'école, la diminution du rôle des religieux dans les œuvres pieuses sont ressenties comme étrangères aux traditions locales ; elles provoquent la

26 L. PES, « Il fascismo adriatico », *Storia di Venezia*, ouvr. cité, vol. II.

27 L. PES, « Il fascismo urbano a Venezia. Origine e primi sviluppi 1895-1922 », *Italia contemporanea*, 169, décembre 1987.

crainte d'une transformation dans le contrôle des rapports sociaux et poussent des personnalités opposées à s'allier. L'opération a du succès. Grimani, lui aussi de famille dogale, devient maire. Il reste en fonction jusqu'en 1919 : il y a là une continuité insolite, due à la force croissante de l'électorat socialiste, aux divisions internes à l'aire démocratique, à la rivalité entre démocrates et socialistes qui rendent les blocs populaires impraticables, en favorisant ainsi, lors des élections administratives de 1914, l'élargissement du bloc d'ordre. Avec l'adoption du suffrage (presque) universel, les nationalistes de Foscarelli s'allient aux catholiques et aux libéraux. Après la sortie de scène de Grimani, *Alleanza nazionale* (1920) sera encore plus forte. Quand il s'agit d'élections administratives, les affinités sociales l'emportent sur les différences politiques, et c'est là l'expression d'une capacité à communiquer et à se reconnaître qui peut être favorisée par la forme urbaine et par la présence de garants reconnus, porteurs de discours rassembleurs. Volpi n'est pas le seul à craindre les pratiques syndicales et les succès du socialisme. En 1913, Venise est la troisième grande ville d'Italie dans laquelle on vote le plus pour les socialistes<sup>28</sup>. Depuis cette date, le PS italien est le premier parti de la ville. Mais les élites locales parviennent à le maintenir en minorité parce qu'elles manifestent une capacité d'action non seulement économique et financière mais aussi politique, en faisant front avec l'Église et les classes moyennes, en adoptant des mots d'ordre toujours plus nationalistes et/ou impérialistes, en profitant – dans l'après-guerre – de la capacité de mobilisation et de la violence des fascistes.

En 1896, peu après l'élection du nouveau conseil communal, Pompeo Molmenti – adjoint à l'instruction qui rétablit les prières à l'école – demande la translation du corps de Sebastiano Venier, héros de la bataille de Lépante (1571), dans la basilique Saint-Jean et Saint-Paul, panthéon de la ville, lieu de sépulture des Frères Bandiera et de Domenico Moro<sup>29</sup>. On passe ainsi d'une phase où l'on commémorait surtout le rôle de la ville dans le Risorgimento, à une autre dans laquelle le centre des célébrations devient le passé de Venise en tant que puissance internationale. Le libéral Molmenti semble chercher dans la défense

28 G. RICCAMBONI, « Cent'anni di elezioni a Venezia », *Storia di Venezia*, ouvr. cité, vol. II.

29 A. STOURAITI, « Costruendo un luogo della memoria : Lepanto », *Meditando sull'evento di Lepanto. Odiere interpretazioni e memorie*, Colloque historique sur Venise, 8 novembre 2002, recueil des relations, Venise, 2002, p. 13.

de la chrétienté et du *Stato da mar* contre les Turcs une base historique à cette étrange alliance locale avec les catholiques. En 1910, le Conseil choisit d'appeler les rues de la ville en expansion, au Lido, par des noms de personnes et de lieux qui évoquent l'expansion maritime d'antan<sup>30</sup>. En 1912, l'inauguration du campanile de Saint-Marc reconstruit, coïncide avec la guerre en Libye. Le maire Grimani déclare, dans son discours, que les futures « gloires italiennes » seront certainement « la digne continuation des gloires vénitiennes ». La restauration de la « tour vigoureuse » semble représenter le retour de la virilité à Venise. Cette même année, il y a des élections politiques imprévues. Le socialiste Elia Musatti, qui s'était exprimé contre la guerre africaine, affronte dans son collègue électoral une coalition de catholiques-libéraux-nationalistes et démocrates. Pour ces derniers, l'adversaire devient le « candidat ottoman », « le Turc », « El Bey », l'anti-vénitien, l'anti-national. Après la guerre, avec l'Alleanza nazionale et le fascisme, ce mécanisme d'exclusion sert à exclure et à isoler les adversaires en resserrant les rangs du bloc.

Les mythes déjà élaborés avant 1922, l'utilisation de langages nationalistes, l'Alleanza nazionale au pouvoir à la fin de l'année 1920, tout cela facilite la transition vers le régime. L'OND (l'Œuvre nationale pour le temps libre) centralise toutes les associations en obtenant le monopole du temps libre en ville. Inspirée par Giuriati, elle développe des activités tournées vers la mer : régates, cours de natation, voyages, croisières, colonies de vacances à la mer... On expérimente la communication de masse moderne avec des projections cinématographiques place Saint-Marc, en réorganisant la vie de la ville autour du centre historique. Celui-ci devient le théâtre d'un projet politique de mobilisation et d'éducation de masse avec des aspects « démocratiques » : les masses aussi peuvent profiter d'événements culturels<sup>31</sup>. Mais le parti tente de contrôler un vénétianisme qui risque de ternir le rôle de Rome et les messages nationaux. C'est pourquoi, même si Venise, dans les années du régime, se présente comme la capitale du Triveneto (Trois Vénéties), riche de symboles et de son passé, certaines initiatives comme le défilé en costumes folkloriques, pensé initialement dans une optique

30 M. TOMASUTTI, *Perasto 1797. Luogo di storia, luogo di memoria*, Padoue, Il Poligrafo, 2007, p. 101.

31 F. MARIANI, F. STOCCO et G. CROVATO, *La reinvenzione di Venezia. Tradizioni cittadine negli anni ruggenti*, Padoue, Il Poligrafo, 2007.

vénitienne-adriatique, se transforme en événement national<sup>32</sup>. Le régime dépose sur l'*urbs* plus de symboles impériaux italiens que vénitiens : le temple du soldat inconnu, rive de l'empire, les ruelles de Sant'Elena, qui tirent leurs noms de lieux symboliques de la première guerre mondiale.

Dans la première décennie du xx<sup>e</sup> siècle, certains se disent préoccupés que Venise soit en train de se transformer en « ville musée » et pensent que, pour éviter cela, il est nécessaire que la ville se développe à Marghera et au Lido : c'est ce que pensent aussi bien les socialistes que les catholiques-conservateurs. Francesco Saccardo, directeur du journal catholique *La Difesa*, lors d'une conférence de l'Union des femmes catholiques en 1910, imagine « une couronne lumineuse de champs et d'ateliers » autour de Venise, avec des liaisons modernes, « rapides et durables » entre le centre et la périphérie<sup>33</sup>. L'élargissement des frontières administratives est vu comme une opportunité de développement et d'augmentation des profits, rentes, salaires et des revenus pour la commune. En toile de fond, il y a la pauvreté diffuse et le déficit croissant des budgets. Les conseils municipaux soutiennent l'expansion urbaine sans élaborer un projet cohérent : ils jouent un rôle subalterne vis-à-vis des forces économiques. La Commune avait annexé le Lido en 1883 ; à ce moment-là et durant le fascisme, elle construit la nouvelle ville touristique selon les intérêts et les choix de la CIGA. Puis, en 1917, elle appuie *in toto* la proposition de la Société pour le port industriel de Marghera. Le socialiste Musatti, bien qu'il soit favorable au projet, accuse : « Vous vous êtes laissés facilement rouler par ces messieurs de la Société industrielle [en vous présentant] comme des bénéficiaires plutôt que comme des contractants »<sup>34</sup>. Ce sont les entreprises du groupe vénitien qui structurent le nouvel ordre urbain. Les intérêts en jeu sont très importants et il s'agit de forces économiques qui font partie du bloc anti-socialiste qui soutient le gouvernement et le régime.

Les événements culturels organisés durant le fascisme sont aussi le fruit d'une collaboration entre l'OND, l'Office de tourisme, l'Ente

32 M. FINCARDI, « I fasti della "tradizione": le cerimonie della nuova venezianità », *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, vol. III, M. Isnenghi et S. Woolf éd., Rome, Istituto della enciclopedia Treccani, 2002, p. 1503-1507.

33 F. SACCARDO, « Venezia nella vita moderna », *Francesco Saccardo nella vita - nelle opere - nella parola*, Venise, Tipografia San Marco, 1932, p. 179-181.

34 C. CHINELLO, *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del « problema di Venezia »*, Venise, Marsilio, 1979, p. 208.

promozione turistica (Organisme de promotion touristique), la Biennale et la CIGA ; ainsi se dessine une industrie culturelle qui va au-delà de la rente mais qui reste peu politisée, au point de faire penser que Venise est une ville qui, plutôt que de se convertir « à la vie fasciste », s'applique à sacraliser le temps libre<sup>35</sup>. Pourtant, l'engagement en faveur du tourisme cosmopolite coexiste avec des pulsions totalitaires et tend à les rendre moins absolues, tout en rendant un service au régime : l'idéologie devient moins visible, comme le voulait Volpi, mais ces événements culturels fortifient le pouvoir. Comme pour la Biennale avant le fascisme, ils peuvent comporter au moins deux niveaux d'utilisation : aux visiteurs étrangers, on montre la modernité et l'internationalisme de l'Italie ; au public local, on lance des messages plus idéologiques et nationalistes<sup>36</sup>. La présence simultanée des classes populaires, des classes supérieures et des VIP internationaux représente pour une part un moment d'échange interclassiste mais c'est aussi une mise en scène des hiérarchies sociales, rendues explicites par les zones réservées aux privilégiés, les défilés des hiérarques, les discours, les événements collatéraux réservés à quelques-uns<sup>37</sup> : il y a là une division entre inclus et exclus qui offre aux inclus des possibilités de socialisation avec le grand monde, en renforçant le sentiment d'appartenance à une élite impériale. À certaines périodes de l'année, Venise retrouve ainsi son rôle de centre d'information et d'échanges, comme dans les grandes capitales. Dans les palais du Canal Grande, il y a une mondanité faite de bals érotiques, de dîners de gala, organisés par des maîtresses de maison comme Nerina Pisani, la femme de Volpi et Annina Morosini, jadis courtisée par le Kaiser. Maria Damerini se rappelle les fêtes fastueuses des années trente dans le palais Volpi, avec les askaris vêtus de blanc qui reçoivent et annoncent les invités dans la salle de bal décorée de fresques d'Ettore Tito représentant les victoires en Lybie, qui valurent à Volpi le titre de comte de Misurata<sup>38</sup>. Ce monde cosmopolite est possible quand le parti

35 R. BOSWORTH, « Venice between Fascism and International Tourism 1911-45 », *Modern Italy*, 4, 1999, p. 19.

36 S. WEST, « National desires and regional realities in the Venice Biennale 1895-1914 », *Art History*, 18 (3), septembre 1995, p. 421-422.

37 F. MARIANI, « Spettacoli e cultura per il grande pubblico », dans F. MARIANI, F. STOCCO et G. CROVATO, *La reinvenzione*, ouvr. cité, p. 141.

38 M. DAMERINI, *Gli ultimi anni del Leone. Venezia 1929-1940*, Padoue, Il Poligrafo, 1988, p. 176.

le promeut et le soutient sans trop interférer. La Biennale fonctionne parce que Volpi obtient une sorte d'extra-territorialité. Si l'idéologie l'emporte, le système saute. Les prix attribués au cinéma nazi et fasciste en 1938 entraînent le départ des Français, des Américains et des Anglais et, par suite, la création du festival alternatif de Cannes<sup>39</sup>. Porto Marghera aussi jouit d'une extra-territorialité. Les corporations n'ont pas l'autorisation d'intervenir sur le recrutement des ouvriers, même lorsque les entreprises montrent leur préférence pour une main-d'œuvre qui vient des campagnes, ce qui est contradictoire avec l'objectif de donner du travail aux habitants du centre historique. Les industriels veulent avoir les mains libres dans la gestion de leurs usines. Le fasciste Vittorio Fantucci soulignera comment Volpi et son associé Vittorio Cini, dans les années trente, avaient exercé, « dans tous les domaines de la vie de la cité », une suprématie dont ils avaient tiré profit pour leurs affaires : « la ville en était réduite à un état de soumission matérielle et morale »<sup>40</sup>.

L'élargissement administratif de la commune s'opère sous le fascisme : Pellestrina, Murano, Burano, Cavallino sont rattachés à Venise en 1923 ; Mestre et la Terre ferme en 1926. Le patriarche ajuste les frontières du diocèse, non sans quelque problème. Il n'y a pourtant pas de tentatives pour intégrer les nouveaux quartiers de Terre ferme dans une ville commune. Giuriati met l'accent sur les métiers et les sports d'eau pour compenser l'expansion en Terre ferme : « s'enterrer ou naviguer »<sup>41</sup>. Au lieu de prévoir pour Mestre un statut de future ville ouvrière et de périphérie d'une nouvelle grande ville, le parti lui attribue une vocation de pôle agricole<sup>42</sup>. Selon la tradition, Mestre reste une « campagne ». Tous les textes sur la Venise moderne et la Venise antique semblent vouloir dire : le moderne, c'est bien s'il n'altère pas l'ancien<sup>43</sup>. En réalité, la façon

39 D. MANETTI, « *Un'arma poderosissima* ». *Industria cinematografica e Stato durante il fascismo 1922-1943*, Milan, Franco Angeli, 2012, p. 130-131.

40 M. REBERSCHAK, « Giustizia straordinaria ? I verbali della Commissione d'inchiesta del Comitato di liberazione nazionale regionale Veneto sul caso Cini », *Studi veneti offerti a Gaetano Cozzi*, Venise, Il Cardo, p. 468.

41 F. STOCCO, « Remi e vele », dans F. MARIANI, F. STOCCO et G. CROVATO, *La reinvenzione*, ouvr. cité, p. 37.

42 M. FINCARDI, « Gli "anni ruggenti" del leone. La moderna realtà del mito di Venezia », *Contemporanea*, a. IV, 3, juillet 2001, p. 21.

43 A. FRADELETTO, *Venezia antica e nuova*, Turin, Società tipografico-editrice nazionale, 1921 ; G. DAMERINI, *Amor di Venezia*, Bologne, Nicola Zanichelli, 1920 ; G. VOLPI,



dont l'aristocratie (ou les personnages qui s'identifient à elle ou en reproduisent certains traits) reste aux postes de commandement et la continuité avec laquelle le pouvoir se pare des mythes glorieux du passé impérial, servent à justifier, légitimer, rendre acceptables les conseils municipaux de droite, les violences fascistes, le régime, les transformations urbaines et la croissance de la ville. On crée ainsi un consensus autour de l'idée que les industries de Porto Marghera, la ville cosmopolite du Lido, les parades du régime, sont dans la continuité et représentent un retour à la Serenissima du temps de son apogée, sans changer la ville, en respectant son héritage culturel.

À l'expansion industrielle, touristique et urbaine de Venise se mêlent divers éléments qui viennent de son passé de puissance marchande et maritime, du colonialisme africain et de l'impérialisme adriatique. Ce rêve et cette dissimulation s'évanouissent avec la défaite militaire. Nous en ramassons encore les débris.

*Article traduit de l'italien par Bettina Stefani*



## **Scendere in piazza, scendere in campo. Usi politici e occupazioni simboliche degli spazi urbani tra Belle Époque e fascismo**

**Giovanni Sbordone**

Istituto veneziano per la storia della Resistenza e della società contemporanea  
(IVESER)

Un groviglio di viabilità pedonale e viabilità acquea, nella totale assenza di mezzi di trasporto su ruota; un tasso minimo di «hausmannizzazione», un ritmo anomalo di tempi e di spazi. È indubbio che l'unicità di Venezia stia innanzitutto nella sua forma urbana, «anacronistica» già un secolo fa, quando pure industrializzazione e motorizzazione invasiva non avevano ancora stravolto l'aspetto delle altre città. Non va per questo commesso l'errore di sovrapporre del tutto l'odierna immagine della città-museo – realtà, stereotipo, profezia – alla Venezia di inizio Novecento, che oltretutto risultava quasi tre volte più abitata dell'attuale.

In che misura, dunque, la particolare forma urbana di Venezia si riflette sulle pratiche sociali e politiche di massa, e – nello specifico – sull'uso politico degli spazi pubblici? Come condiziona i modi di manifestare, scioperare, tumultuare, caricare la folla o contendersi le vie? Ci riferiamo in primo luogo a quella «discesa in piazza» delle classi lavoratrici che, nei primissimi anni del ventesimo secolo, cambia radicalmente il volto della vita pubblica italiana e segna una svolta decisiva nel processo di democratizzazione del paese.

Per tutto il Ottocento, di fatto, il popolo in piazza era stato sinonimo di sovversione: qualsiasi intervento attivo delle classi popolari italiane sulla scena politica (nel 1848 come nel 1898) aveva rappresentato, in sé e

per sé, una violazione dell'ordine costituito. Il quadro muta abbastanza repentinamente con il passaggio di secolo e la nuova politica inaugurata da Giolitti anche in materia di ordine pubblico: nel giro di pochi anni comizi e manifestazioni popolari diventano pratica ricorrente, un evento «normale» per le città italiane. Non un diritto acquisito, certo, perché la legislazione non cambia e resta l'arbitrio di prefetti e questori; ma pur sempre una consuetudine tollerata, una concessione elargita con qualche liberalità. Né la novità va sottovalutata, se si considera che la gran parte dei lavoratori manuali non aveva nemmeno, fino al 1912, diritto di voto: la piazza rappresentò dunque, per centinaia di migliaia di italiani, l'occasione di esprimere per la prima volta un'opinione, il luogo della prima alfabetizzazione politica<sup>1</sup>.

È in particolare il movimento operaio di ispirazione socialista ad introdurre la piazza nella prassi politica: col passaggio dagli incontri al chiuso – in osterie, teatri, palestre, sedi sociali o sale varie – alle manifestazioni di piazza, il movimento dei lavoratori usciva letteralmente allo scoperto, portando le sue bandiere, i suoi canti, i suoi discorsi e, soprattutto, la sua massa sotto gli occhi di tutti: «Fuori, fuori!», gridavano i socialisti veneziani agli avversari, «Fuori tutti all'aria se volete la salute! Fuori e venite a discutere con noi»<sup>2</sup>. Si parla di manifestazioni che raccoglievano al massimo poche migliaia di persone; ma se non se ne rileva la dirompente novità, anche simbolica, non si capisce l'ebbrezza di chi vi partecipava né, tantomeno, le paure e le reazioni dei moderati, figli di una politica ottocentesca ed elitaria, riservata a poche decine di galantuomini tra circoli e salotti.

Come si concretizzava, dunque, tutto ciò nella particolare forma urbana di Venezia? In primo luogo è quasi scontato – per una città in cui le vie non si chiamano vie e le piazze non si chiamano piazze – partire da una annotazione linguistica: la nascente politica di piazza sarà di fatto, a Venezia, politica «di campo». E non è solo una questione di termini: sono più ridotti gli spazi, quasi più intimi, e diversi anche i modi di accedervi e di usufruirne, in una città-labirinto dove le strette calli rendono difficoltoso e poco solenne il procedere dei cortei. Restano

1 Per un'introduzione alla piazza come scena privilegiata della vita pubblica italiana, cfr. M. ISNENGI, *L'Italia in piazza. I luoghi della vita pubblica dal 1848 ai nostri giorni*, Milano, Mondadori, 1994.

2 *I piaceri solitari*, «Il Secolo Nuovo», 29 luglio 1905.

esclusi dalla scena alcuni degli attori che nel corso dei decenni calcano le piazze italiane (i carabinieri a cavallo, i ciclisti rossi, i camion degli squadristi, ecc.); qui tutto è misurato dal passo umano, tanto per la folla che per l'autorità che la contrasta, e sembra in qualche modo ridursi la distanza tra pubblico e privato, tra manifestazione e quotidianità.

È noto che a Venezia una sola è la *Piazza*, quella di San Marco; le altre si definiscono appunto *campi*. In tutte le città, certo, la piazza principale gode di uno status speciale: sottoposta ad un controllo particolarmente stretto dell'autorità – e dunque, a questa data, tendenzialmente preclusa alle manifestazioni della nascente politica popolare – deve restare palcoscenico esclusivo dei poteri costituiti e delle classi alte. Ma a Venezia la discriminante tra San Marco e gli altri spazi pare particolarmente netta, fin sul piano lessicale; c'è, evidentemente, un accumulo di passate glorie della Serenissima (da rinverdire ora in chiave tricolore), di funzioni turistico-commerciali e di rappresentanza, concentrate in quell'area marciana da cui si cerca di allontanare ogni possibile elemento di disturbo estetico, sociale o politico. E così, in questa nascita della democrazia di massa, le manifestazioni saranno di norma confinate nei quartieri periferici della città. San Marco resta per il momento riservata alle celebrazioni istituzionali, patriottiche o religiose: vi si perpetua, in sostanza, l'ottocentesco monopolio dell'autorità sulla piazza.

## La folla in campo

È il 1904 l'anno che segna l'affermarsi, nella consuetudine veneziana, dei comizi all'aperto, grazie alla crescita delle organizzazioni socialiste ed operaie e ad una pubblica autorità finalmente più tollerante in materia di diritto d'associazione e pubbliche riunioni. Per la prima volta, quell'anno, lo sciopero/festa del 1° Maggio è celebrato a Venezia con un comizio autorizzato all'aperto, in campo San Lorenzo: la manifestazione risulta piuttosto partecipata (10.000 persone per la stampa socialista, la metà secondo quella moderata) e il 1° Maggio «in campo» diventa subito una tradizione. Per i successivi cinque anni verrà celebrato in campo Santa Margherita, quindi a San Geremia e ancora, per due volte, in campo della Bragora<sup>3</sup>. Con l'aggiunta delle corti della Giudecca o di Castello sono

3 Per notizie e fonti relative agli episodi citati – qui e più oltre –, si rimanda a G. SBORDONE, *Gli spazi della folla. Manifestazioni politiche di piazza nel Veneto del*

queste, anche al di fuori della data altamente simbolica del 1° Maggio, le *locations* preferite delle manifestazioni di parte «rossa»: campagne elettorali, comizi di protesta, scioperi. Né è un caso che i primi due campi citati, San Lorenzo e Santa Margherita, ospitino in quegli stessi anni anche la sede – peraltro raminga – della Camera del lavoro.

Sono tutti campi collocati nei sestieri popolari e fisicamente marginali della città insulare (Castello, Dorsoduro, Cannaregio); né sorprende che la ritualità laica del movimento dei lavoratori venga messa in scena laddove vive quotidianamente la maggior parte dei militanti, dove sono i principali luoghi di lavoro e dove sorgono le sedi più rappresentative del movimento stesso. Qui si compie, in pochi anni, l'identificazione tra il movimento politico-sindacale ed intere aree urbane: le pubbliche manifestazioni – ma anche i comizi e le conferenze della Camera del lavoro, per non parlare della socialità quotidiana delle osterie politicizzate – marcano ideologicamente il territorio, danno colori a pezzi di città, fino ad affermare l'immagine di veri e propri «quartieri rossi», come Santa Margherita o via Garibaldi, posti agli antipodi del centro storico. Ma un'altra ragione spiega la scelta di questi campi «periferici» quali scene delle manifestazioni politiche: la disponibilità a concederli da parte di una pubblica autorità conservatrice preoccupata soprattutto di tenere i «sovversivi» lontani dall'asse San Marco-Rialto; meglio ancora se *de là de l'acqua*, ovvero sulla sponda opposta del Canal Grande. Va poi da sé che i timori degli uni si rispecchiano nelle speranze degli altri, e tentare di raggiungere la Piazza diventa il coronamento imprescindibile di ogni manifestazione che si rispetti. Il ruolo della forza pubblica, d'altronde, non è mai un mero condizionamento esterno ma, piuttosto, un elemento costitutivo del processo dialettico che dà vita all'evento di piazza.

Ai comizi socialisti non servono grandi preparativi: basta un tavolo d'osteria – o, in alternativa, l'immancabile pozzo – a fare da palco, e intorno ad esso si raccoglie quel minimo di scenografia garantita da bandiere e gagliardetti; nonché, come ultima guarnizione, le forze dell'ordine, in divisa e in borghese, con una presenza spesso sproporzionata agli stessi comizianti.

---

*primo Novecento*, tesi di Dottorato, Università Ca' Foscari di Venezia, 2010 (consultabile all'indirizzo <http://dspace.unive.it/handle/10579/962?show=full>); ID., *Nella Repubblica di Santa Margherita. Storie di un campo veneziano nel primo Novecento*, Portogruaro, Nuova Dimensione, 2003.

Nelle cronache della stampa socialista le manifestazioni seguono una precisa liturgia: folle sempre imponenti ed ordinate – tremila persone è lo standard per una manifestazione riuscita – si sciolgono dopo il comizio al canto dell'*Inno dei lavoratori* o del coro del *Nabucco*<sup>4</sup>. Al contrario, agli occhi della «Gazzetta di Venezia», storica portavoce delle classi dirigenti, la nascente politica di piazza si riduce sostanzialmente a baraonde di monelli e teppisti, cui viene concessa troppa libertà. Nel mezzo sta il «Gazzettino», sulle cui pagine i comizi diventano assembramenti incerti, in lotta per conquistare i propri spazi contro i campi veneziani che intorno continuano la vita di sempre: così l'oratore deve sgolarsi per sovrastare i rumori di fondo, i bambini che giocano, gli ambulanti con la fisarmonica, il proprietario di un cinematografo che pubblicizza la sua pellicola, l'inquilino di una casa vicina che si sbraccia dalla finestra perché i manifestanti vadano a fare baccano più in là.

Non è d'altra parte difficile capire che, in questi comizi all'aperto senza microfoni né megafoni, la voce dell'oratore giungeva distinta solo agli spettatori più vicini; agli altri arrivavano più che altro i gesti, gli slogan e le frasi più accalorate, le acclamazioni e lo sventolio di bandiere. Erano, d'altronde, gli stessi socialisti a dichiarare che, sulla piazza, non contano tanto i discorsi quanto «l'animo della folla»<sup>5</sup>. Il pubblico stesso, cioè, col suo entusiasmo e il suo rumoreggiare: su questa scena la folla è l'evento, ed è anche il «messaggio».

Al comizio in campo, autorizzato dalla questura, seguono poi gli immancabili fuoriprogramma: gruppi di militanti innalzano una bandiera rossa (spesso un fazzoletto inchiodato a un bastone) e al grido di «In piazza, in piazza! A San Marco, a San Marco!» affrontano la forza pubblica. L'angusta viabilità veneziana sembra agevolare il compito delle guardie, che possono facilmente sbarrare una calle o un ponte: non è raro che i tre squilli di tromba annuncino la carica e seguano corpo a corpo con feriti e arresti. Ma la stessa forma labirintica della città offre, per ogni ostacolo, una via alternativa, una calle nascosta che la truppa non fa in tempo a raggiungere. Così drappelli di dimostranti riescono talvolta

4 Probabilmente l'*Inno del 1° Maggio* di Pietro Gori, il cui testo veniva cantato sulla celebre melodia del *Va' Pensiero*, dal *Nabucco* di Verdi.

5 «L'importanza del comizio è data dalla folla che vi accorre, che vi manifesta il suo consenso, che vi espone l'animo suo. Il resto è fronzolo. Discorsi e dimostrazioni sono un di più. Sono quasi inutili come i nugoli dei carabinieri e delle guardie» (*Lo sciopero delle tabacchine*, «Il Secolo Nuovo», 6 giugno 1914).

a sbucare in Piazza; ma qui, privati della forza del numero, appaiono in genere – almeno per tutto il primo decennio del secolo – intimoriti e un po' spaesati. Sembrano, insomma, i primi a sentirsi fuori posto.

## La piazza tricolore

Già nei secoli in cui piazza San Marco era lo «spazio liturgico» della Serenissima, «soltanto il ceto dei nobili e, in parte, quello dei cittadini vi si muoveva a proprio agio»<sup>6</sup>. Il «popolo» come soggetto politicamente attivo vi aveva semmai fatto capolino nel 1797 e, soprattutto, nel 1848-1849 (due fasi rivoluzionarie, non a caso)<sup>7</sup>. Dall'ingresso della città nel regno d'Italia, comunque, questa resterà – salvo accidenti – la scena riservata alla rappresentazione che autorità e classi dirigenti vorranno dare della città: all'olografia da cartolina si sovrapporranno senza stonature rituali preordinati che, nell'eco continua della passata grandezza, mirano a glorificare l'ordine presente. Per decenni i prefetti ribadiranno che «la suprema necessità di evitare che piazza San Marco diventi teatro d'incidenti che turbano gravemente la tranquillità della cittadinanza renderà sempre assai imprudente e ingiustificato consentirvi manifestazioni dei partiti»<sup>8</sup>.

Già dall'inizio del Novecento, tuttavia, l'ostracismo della Piazza alle modernità della politica – non cerimonie ingessate e unanimi, ma contese tra partiti – viene messa in dubbio dall'apparire di nuovi protagonisti, che confondono i confini fino ad allora netti tra partiti sovversivi e partiti d'ordine, tra politica di piazza e politica d'élite. Gli studenti sono l'avanguardia di un fenomeno nuovo: una mobilitazione di piazza «borghese» e patriottica, una contestazione dell'autorità costituita da parte dei figli della classe dirigente che, in verità, mirano soprattutto a contrastare i «rossi» sul loro stesso terreno (le pubbliche manifestazioni: la piazza, appunto).

6 L. ZORZI, *Intorno allo spazio scenico veneziano*, in *Venezia e lo spazio scenico*, a cura di M. BRUSATIN e A. DE POLI, Venezia, La Biennale, 1979, pp. 107-108.

7 Sul ruolo di piazza San Marco nel 1848-1849, cfr. G. SBORDONE, *Topografia del potere e della rivoluzione nella Venezia del 1848-49*, in *La differenza repubblicana. Volti e luoghi del 1848-49 a Venezia e nel Veneto*, a cura di E. CECCHINATO et al., Sommacampagna, Cierre Edizioni, 2011, pp. 19-29. Il 1848 lascia tra l'altro in eredità l'immagine indelebile di Manin che proclama la repubblica montato su un tavolino del caffè Florian (immagine che da allora riecheggerà in ogni manifestazione improvvisata su questa piazza).

8 Così il prefetto nel 1921.



Prendiamo un esempio tipico della loro presenza in Piazza: il 4 maggio 1914 una ventina di giovani, tricolore in testa, irrompe di corsa in piazza San Marco durante il concerto serale della banda cittadina e, accesi alcuni bengala tricolori, pretende l'esecuzione della *Marcia reale* e dell'*Inno a Garibaldi*; la richiesta viene accolta ma subito si fanno avanti i socialisti, che chiedono a loro volta l'*Inno dei lavoratori*; scoppiano allora tafferugli con pugni, bastonate, lanci di sedie e tavolini dei caffè. Finalmente la polizia riesce a riportare la calma cacciando i socialisti dalla piazza, mentre cerca di bloccare i giovani nazionalisti all'interno della stessa<sup>9</sup>. L'episodio riassume in sé buona parte del repertorio di pratiche elaborate in pochi anni dalla gioventù patriottica, particolarmente abile nel maneggiare a proprio vantaggio i riti pubblici della società borghese ma pronta, allo stesso tempo, a scandalizzarla: la «guerra» degli inni durante i concerti della banda, le fischiate, i bengala, l'entrata di corsa in piazza (le società ginniche giocano spesso un ruolo in queste manifestazioni), il rogo della bandiere austriache o, più semplicemente, di fogli di carta colorati a guisa di bandiera. Le manifestazioni hanno anche nuovi obbiettivi, come i teatri cittadini – ritrovi tipicamente borghesi, dove si cerca un pubblico simpatizzante – o il consolato austriaco. Ma, nella maggioranza dei casi, la meta è San Marco: i rampolli della buona società veneziana intendono rivendicare la Piazza, dove memorie serenissime e simbologie patriottiche sono sfondo ideale per le loro dimostrazioni irredentiste. Ma sanno anche, evidentemente, che in quella piazza i socialisti non possono sfruttare la loro superiorità numerica, visto che un'affluenza in massa di operai vi provocherebbe una reazione «militare» delle autorità. La stessa conclusione della giornata del 4 maggio 1914, sopra descritta, la dice lunga: allontanando i socialisti e trattenendo in Piazza gli studenti, la forza pubblica – al di là dell'ovvia intenzione di separare i due gruppi – dimostra di riconoscere i primi come «intrusi» in quel luogo, e di trovare al contrario naturale la presenza dei secondi, inappropriata semmai nella forma.

Con la campagna interventista del 1914-1915, poi, gli «studenti» si connotano più chiaramente come nazionalisti e si fa più netto anche il

9 Cfr. L. POMONI, *Il Dovere Nazionale. I nazionalisti veneziani alla conquista della piazza (1908-1915)*, Padova, Il Poligrafo, 1998, pp. 314-315. La manifestazione patriottica degli studenti si pone sulla scia degli scontri tra italiani e slavi scoppiati a Trieste il 1 maggio 1914.

contrasto tra due diversi modi di intendere le pubbliche manifestazioni: gli interventisti arrivano a mandare in piazza vere e proprie squadre di picchiatori, mentre i socialisti rispondono mettendo alla testa dei loro cortei donne e bambini<sup>10</sup>. Saranno per questo accusati di viltà, di ripararsi dietro gli inermi: ma il loro può anche essere letto come un ultimo e abbastanza disperato tentativo di mantenere il confronto su un piano diverso dallo scontro fisico; sul terreno «democratico», cioè, delle manifestazioni di popolo (donne e bambini sono, per antonomasia, popolo), in cui i numeri contano più delle tattiche di guerriglia.

La piazza dei socialisti è in primo luogo lo spazio della folla, la sua ritualità, la tradizione dei grandi comizi popolari. Per studenti e nazionalisti, invece, le piazze servono principalmente per dimostrazioni di forza e di coraggio; la loro specialità sono le azioni repentine di decine o centinaia di giovani ben organizzati, che non contano sul numero ma su agilità e risolutezza. Il punto allora non è tanto che la forza pubblica reprime le dimostrazioni patriottiche più blandamente di quelle sovversive – il che comunque resta in buona parte vero, soprattutto avvicinandosi all'entrata in guerra dell'Italia – quanto che il «gioco» dei nazionalisti è compatibile con divieti e repressioni, in misura molto maggiore di quello dei socialisti. Questi ultimi tenderanno allora a organizzarsi, a loro volta, in piccoli drappelli pronti allo scontro fisico; ma, nella partita a tre con nazionalisti e guardie, finiranno sostanzialmente schiacciati dall'azione delle altre due forze, oggettivamente (prima ancora che soggettivamente) consonante. Solo con la pandemia patriottica del maggio 1914 gli interventisti avranno finalmente dalla loro anche i numeri: non più poche centinaia di studenti, ma diverse migliaia di persone che invocano la guerra. E dove, se non in piazza San Marco?

## Dalla folla alla squadra

Come tutta Italia, anche Venezia vive nel primo dopoguerra una stagione politica eccezionalmente agitata ed intensa. L'evidente massificazione delle ritualità politiche si affianca a eventi «di folla» ancora più clamorosi (proteste, scioperi, agitazioni, tumulti): sono insomma globalità e

10 Ci si riferisce agli incidenti avvenuti in piazza San Marco il 15-16 maggio 1915: cfr. *I tumulti di ieri in Piazza San Marco*, «Gazzetta di Venezia», 16 maggio 1915; L. POMONI, cit., pp. 473-477.

intensità della mobilitazione popolare a non avere precedenti. Se non nella stessa mobilitazione bellica cui, non a caso, fanno seguito. E a questa ipertrofia della militanza e della partecipazione si accompagna una generalizzazione dello scontro politico (sociale, sindacale) su tutti i terreni e in tutti gli spazi pubblici.

Ora persino piazza San Marco può apparire per un pomeriggio in balia della teppa tumultuante<sup>11</sup>, o alla portata del movimento operaio organizzato. Così i socialisti, quando alle elezioni politiche del 1919 risultano il primo partito in città, accampano subito diritti sulla Piazza:

Il proletario veneziano è finalmente padrone della Piazza S. Marco. Le elezioni hanno dimostrato che è la maggioranza e per solennizzare la sua vittoria ha quindi il diritto di recarsi nel cuore della città, ciò che farà d'ora innanzi. [...] A S. Marco nostro [...] verremo spesso perché oggi non è più la rocca forte della borghesia, ma nostro e incontrastato dominio.<sup>12</sup>

Non hanno però fatto i conti con un nuovo antagonista che, pur facendo tesoro dell'esperienza del 1914-1915, eclissa tutti i precedenti per risolutezza e chiarezza di obiettivi. Pochi mesi prima, il 25 aprile 1919, i fascisti veneziani avevano scelto proprio San Marco per la loro prima uscita pubblica: durante la festa del patrono avevano lanciato dal campanile migliaia di volantini inneggianti alla lotta antibolscevica. Da subito, dunque, l'esclusione dei rossi da San Marco era stata una delle priorità del Fascio locale. Ora, di fronte alle pretese dei socialisti su quella piazza, si premurano di far sapere che le regole sono cambiate e che la vittoria elettorale non è più requisito sufficiente al controllo degli spazi pubblici:

I fascisti, raccolta la sfida, hanno deciso di non tollerare la provocazione e di non permettere mai più che la piazza San Marco, tanto sublime per le sue memorie e la sua bellezza, sia contaminata dai senza Patria [...]. I sovversivi forti della loro predominanza numerica, con un drappo rosso in testa al corteo, avanzano verso i fascisti, che immobili e silenziosi attendono l'urto. La distanza fra gli avversari è quasi annullata quando al grido «A Noi» gli squadristi si gettano sul nemico. [...] Sembra che i pochi

11 Il 24 aprile 1920, in una caserma sulla centralissima riva degli Schiavoni, un ufficiale uccide un soldato insubordinato; diffusasi la notizia, la folla tenta di assaltare la caserma e si riversa poi in piazza San Marco, bruciando la garitta delle carceri e assediando Palazzo Ducale, dove sono rifugiati carabinieri e guardie. Per sgomberare la piazza interviene l'esercito e due dimostranti vengono feriti a morte.

12 *Il funerale della borghesia celebrato in Piazza S. Marco*, «Il Gazzettino», 19 novembre 1919.

fascisti non siano in grado di sostenere l'urto enorme quando un rombo secco metallico, con mille fischi laceranti, echeggia sinistramente. È stata lanciata dai fascisti, che stavano per essere sopraffatti, una bomba e l'effetto è stato immediato. In un baleno la folla sovversiva è scomparsa e sulla piazza rimane, padrone del campo, lo sparuto gruppo di squadristi, sanguinanti per le ferite ma lieti della vittoria.<sup>13</sup>

Pochi squadristi restano padroni della Piazza dopo che la moltitudine rossa se l'è data a gambe: nell'auto-rappresentazione fascista non esiste trionfo più appagante di questo. Già l'anteguerra aveva dimostrato la regola generale per cui, sulla piazza, l'uso impunito della forza supplisce al numero; ma nessun movimento politico italiano, prima del fascismo, aveva così chiaramente privilegiato la messa in scena della violenza sulla messa in scena del numero<sup>14</sup>. In quasi tutte le manifestazioni squadriste le strategie «militari» – l'aggressione, l'intimidazione, la conquista, la cacciata dell'avversario – risultano prioritarie rispetto all'uso della piazza come luogo della comunicazione orale e simbolica o come metafora della volontà popolare. In qualche modo, per i fascisti, la violenza è la vera manifestazione di piazza. Si può dire che l'affermazione del fascismo sia la vittoria della squadra sulla piazza: la mobilità, la rapidità, il colpo di mano hanno la meglio sulla staticità e sulle coreografie delle vecchie manifestazioni socialiste. La «conquista» fascista della piazza procede, naturalmente, per gradi. I primi tentativi non si discostano troppo da quelli socialisti del ventennio precedente: in coda alle riunioni in teatri o palazzi cittadini, alcune centinaia di fascisti puntano su San Marco, trovando la via sbarrata dalla forza pubblica. Inseguimenti per le calli, scioglimenti, fughe e ricongiungimenti; ma, non di rado, il cordone di guardie viene forzato a bastonate e i fascisti penetrano in Piazza a cantare i propri inni. Così, mentre i socialisti ricadono presto nella stessa *impasse* del 1914-1915, i fascisti acquistano una crescente libertà di movimento. Una volta allontanati i sovversivi dal cuore borghese della città, gli squadristi possono finalmente attaccare le «roccaforti bolsceviche»: già nel giugno 1921 piazza San Marco non è più meta ma

13 R. A. VICENTINI, *Il movimento fascista veneto attraverso il Diario di uno Squadrista*, Venezia, Stamperia Zanetti, s.d. [1935], p. 56. I fatti descritti avvennero il 22 luglio 1920; la bomba fece 17 feriti. Cfr. G. ALBANESE, *Alle origini del fascismo. La violenza politica a Venezia 1919-1922*, Padova, Il Poligrafo, 2001.

14 Sulla manifestazione come «messa in scena del numero», cfr. V. ROBERT, *Le chemins de la manifestation (1848-1914)*, Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1996, p. 35.

punto di partenza per le ricorrenti spedizioni verso via Garibaldi o Santa Margherita. I quartieri «rossi» di Venezia reagiscono – se non proprio con le barricate – con spari e lanci di tegole o mattoni dalle finestre e dai tetti; quando sono in buon numero, e armati magari di «petardi», i fascisti riescono comunque a farsi strada ma, dopo una sfilata dimostrativa, devono ritirarsi, e fino alla marcia su Roma non potranno farla da padroni in queste zone popolari.

Nonostante tali resistenze, comunque, la politica di piazza – intesa come comizi, manifestazioni di folla e ritualità politica *en plen air* – è la prima vittima della violenza squadrista, scomparendo ben prima che il regime sopprima sulla carta le libertà. Svuotate le piazze dai «sovversivi», il fascismo le riempirà nuovamente solo una volta consolidatosi come regime; le «piazze oceaniche» torneranno allora a mettere in scena il numero, non più metafora democratica ma rappresentazione passiva di consenso. E piazza San Marco sarà il palcoscenico ideale. Parallelamente, in quegli stessi anni Venti, un'innovazione tecnica come l'introduzione del microfono porrà fine ad una fase storica: quella in cui il pubblico e la coreografia – i canti, le bandiere, i movimenti della folla – contavano più dell'oratore e delle sue parole.

## **Bandiere rosse a San Marco**

Dopo l'illusoria parentesi dell'estate 1943 – in cui peraltro gli antifascisti veneziani non si erano lasciati scappare l'occasione di improvvisare comizi «alla Manin» sui tavolini dei caffè di piazza San Marco<sup>15</sup> – è l'aprile 1945 a riportare una politica di piazza meno artefatta. E se, nei campi dei sestieri popolari, questo può risultare un ritorno, per San Marco la novità è assoluta: per la prima volta nella storia si autorizzano in Piazza manifestazioni e comizi dei partiti popolari<sup>16</sup>.

Sembra così compiersi un secolare percorso di democratizzazione degli spazi urbani, partito da «quella sorta di *horror sacri* che impediva agli abitanti di zone popolari o periferiche di trovar l'ardire di passar

15 Cfr. G. BOBBO, *Venezia in tempo di guerra 1943-1945*, Padova, Il Poligrafo, 2005, p. 32.

16 Nell'estate del 1945 i primi scioperi generali del dopoguerra portano in piazza San Marco decine di migliaia di persone. Non è un caso, naturalmente, che ciò avvenga quando le sinistre arrivano per la prima volta ad amministrare la città.

per la Piazza» ai tempi della Serenissima<sup>17</sup>, giunto a San Marco con le prime, timorose sortite proletarie di inizio Novecento e culminato infine sull'onda lunga della Resistenza. Va però ricordato che, arrivati i manifestanti, è intanto venuta a mancare la controparte – il “Palazzo” – non essendovi più nell'area marciana alcuna sede istituzionale, amministrativa o di qualsivoglia autorità, se non quella religiosa; i dimostranti non interloquiscono più con la Piazza come luogo del potere costituito, la usano come semplice palcoscenico, coreografico quanto passivo e vuoto, fuorché di memorie.

Alle spalle del livellamento simbolico dei quartieri e degli spazi pubblici veneziani (con l'attenuarsi del dualismo politico tra i campi popolari e piazza San Marco), inoltre, già si delinea la perdita di centralità della città insulare nel suo complesso. L'esodo degli abitanti, lo sviluppo industriale di Marghera e quello urbano di Mestre spostano il baricentro cittadino verso la terraferma veneziana, il cui principale spazio pubblico – piazza Ferretto – diventa dagli anni Sessanta un palcoscenico di primaria importanza per le manifestazioni politiche, sindacali o di protesta. Il primato di San Marco resta, certo, fuori discussione; ma la piazza simbolo della città rischia di ridursi ad una scena monumentale destinata a turisti e piccioni, sempre più estranea alla vita quotidiana dei veneziani.

17 L. ZORZI, cit., pp. 107-108.

## **Venezia dei bassifondi: la città dei marginali, della classe operaia e del pittoresco popolare**

**Alessandro Casellato**

Università Ca' Foscari Venezia

All'inizio del '900, Venezia ha al proprio interno un porto commerciale, un arsenale militare, alcuni moderni stabilimenti industriali, insieme a palazzi antichi e ambienti prestigiosi che sono meta di un crescente turismo internazionale, oltre a decine di stalle, centinaia di osterie – dove si registra il più alto consumo di vino tra tutte le città italiane – e migliaia di abitazioni insalubri, sovraffollate, dichiarate ufficialmente inabitabili. Tutto addensato in un raggio di duemila metri: modernità, tradizione e anche grave arretratezza stavano molto vicine, quasi inestricabili.

A Venezia, infatti, non esisteva una rigida compartimentazione sociale dello spazio urbano; la natura insulare della città ne ostacolava l'espansione oltre i confini del centro storico; la stratificazione sociale era quindi leggibile a livello verticale più che orizzontale. Nelle zone centrali, attorno a San Marco e Rialto, ricchi e poveri vivevano nella stessa parrocchia e talvolta anche nello stesso palazzo: i primi in dimore che godevano di posizione rialzata, affaccio sul campo o vista sul canale; i secondi in tuguri a piano terra, che si aprivano su calli cieche o corti interne, privati della luce del sole e del ricambio dell'aria ed esposti ai disagi dell'umidità e dell'acqua alta<sup>1</sup>. Nel 1909, un'inchiesta condotta dal Comune aveva censito 3596 abitazioni sovraffollate, nelle quali viveva

1 E. R. TRINCANATO, *Venezia minore*, Verona, Cierre, 2008.

un quinto della popolazione. Un terzo dei veneziani stava in subaffitto, in condizioni di promiscuità. Quasi la metà delle case era priva di acqua potabile e aveva il cesso in cucina che scaricava nei canali, che erano vere e proprie fogne a cielo aperto dove i rifiuti imputrivivano a causa della scarsa corrente lagunare. Nelle zone più periferiche, a ridosso della laguna, la tubercolosi e la febbre tifoide erano endemiche; nel 1911 era anche scoppiata l'ennesima epidemia di colera, di cui ha scritto Thomas Mann ne *La morte a Venezia*<sup>2</sup>.

Le calli e i campi della città erano, per molti dei suoi abitanti, un prolungamento dello spazio domestico. La stessa infima qualità delle abitazioni spingeva i ceti popolari a uscire per strada: non appena il tempo lo consentiva, le porte delle case si aprivano sulle calli, che si riempivano di sedie. Qui le donne potevano lavorare alla luce come ricamatrici o "impiraperle", stando in compagnia e controllando collettivamente i bambini che giocavano all'aperto<sup>3</sup>. Anche gli uomini stavano in casa il meno possibile: passavano molto tempo in osteria, dove si beveva, si giocava a carte ed era anche possibile consumare il pasto o, più spesso, un rapido spuntino.

Lungo il perimetro della città avevano sede alcuni importanti stabilimenti industriali. Il più noto è l'Arsenale, che era stato per secoli la più grande fabbrica dell'età moderna e si estendeva in una vasta area nel popoloso sestiere di Castello. Dalla parte opposta, nel sestiere di Dorsoduro, non distante dalla stazione ferroviaria costruita a metà '800, stava la Manifattura Tabacchi, che occupava soprattutto manodopera femminile. Poco lontano aveva sede il Cotonificio Veneziano, una moderna fabbrica a tre piani fondata nel 1882. Percorrendo qualche altro centinaio di metri si giungeva alla Stazione marittima, che all'inizio del secolo era il secondo porto d'Italia per movimento merci. Di fronte ad essa, al di là del canale, era ben visibile l'ampia mole neogotica del Mulino Stucky che dominava l'isola della Giudecca, dove si trovavano anche altri stabilimenti industriali, in particolare cantieri navali e industrie meccaniche, come la Junghans<sup>4</sup>.

2 P. SOMMA, *L'attività di Raffaele Vivante al Comune di Venezia nella prima metà del secolo*, «Storia urbana», 14, 1981, pp. 213-231.

3 *Perle e impiraperle. Un lavoro di donne a Venezia tra '800 e '900*, Venezia, Arsenale, 1990.

4 M. T. SEGA, N. M. FILIPPINI, *Manifattura Tabacchi. Cotonificio Veneziano*, Padova, Il Poligrafo, 2008.



La classe operaia veneziana aveva fatto nascere la Camera del lavoro già nel 1892, approfittando di una breve parentesi progressista in Municipio; nel primo decennio del '900 il movimento dei lavoratori (e delle lavoratrici: “impiraresse”, tabacchine, cotoniere, fiammiferarie) aveva più volte guadagnato la ribalta cittadina in occasione di scioperi e manifestazioni. Il partito socialista aveva le proprie roccaforti nei quartieri popolari di Dorsoduro, Cannaregio, Castello, agganciato alle abitudini “localistiche” e micro comunitarie delle classi subalterne. Infatti, l’adesione al socialismo di ampi strati del proletariato non impediva la permanenza al suo interno di forti legami con la cultura tradizionale. I veneziani, quanto più erano di bassa estrazione sociale, tanto più avevano un rapporto vischioso con il tessuto urbano e i luoghi della sociabilità popolare, come il vicinato, la parrocchia e l’osteria<sup>5</sup>. Significativamente, nel primo '900 il numero dei “capitelli” – circa 380 piccoli altari spontanei dedicati a un santo, disseminati sul territorio cittadino, attorno ai quali si articolavano le pratiche della religiosità popolare, condotte al di fuori delle chiese – era equivalente a quello delle “casse peote”, che erano una sorta di micro cooperative di risparmio e di credito, per lo più ospitate nelle botteghe e nelle osterie: venivano gestite in forma autonoma da un gruppo di persone legate da relazioni di lavoro, di vicinato o di clientela, le quali si impegnavano a versare settimanalmente una quota che dava diritto a ottenere prestiti a interesse; a fine anno gli utili venivano ridistribuiti tra tutti gli iscritti, e spesso venivano dissipati in una crapula collettiva<sup>6</sup>.

Inoltre i popolani condividevano con le élite una forte identità cittadina, che si alimentava del senso di superiorità della vecchia “dominante” nei confronti della terraferma e del sentirsi parte di una tradizione millenaria che veniva rievocata in occasioni rituali molto partecipate, come il Redentore, la Salute e la Regata storica. Si trattava di feste tradizionali, spesso “reinventate” nel corso dell’Ottocento, insieme sia civili

5 *Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992*, a cura di D. Resini, Venezia, Il Cardo, 1992; E. FRANZINA, *Il Veneto ribelle. Proteste sociali, localismo popolare e sindacalizzazione tra l'unità e il fascismo*, Udine, Gaspari, 2002; G. SBORDONE, *Nella Repubblica di S. Margherita. Storie di un campo veneziano nel primo Novecento*, Portogruaro, Nuova Dimensione, 2003.

6 A. CASELLATO, *I sestieri popolari*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, a cura di S. J. Woolf e M. Isnenghi, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 2002, pp. 1581-1621.

che religiose: la commistione tra religione e politica nella vita pubblica era un lascito culturale della Serenissima che neppure il Risorgimento e lo stato liberale erano riusciti a scalfire<sup>7</sup>. Il richiamo ai fasti del passato suscitava sentimenti compensativi rispetto a condizioni reali di disagio e subalternità e serviva a rafforzare i legami di solidarietà interclassista nel nome della comune e orgogliosa “venezianità”. Anche nei momenti di maggior conflitto – come gli anni a cavallo della Prima guerra mondiale – non furono recise le reti di patronage, assistenza e beneficenza, sia laiche che cattoliche, che innervavano la società locale<sup>8</sup>. In fin dei conti, gli stessi leader democratici e socialisti erano borghesi (avvocati, medici, intellettuali) o persino patrizi ben disposti verso il popolo, ma altrettanto ben inseriti nelle classi dirigenti cittadine<sup>9</sup>.

Nel 1921, cioè al culmine di un ciclo di lotte, il patriarca La Fontaine tracciò questo ritratto del popolo veneziano, trasudante diffidenza e rimprovero, ma allo stesso tempo lucido nel coglierne le intime ambivalenze:

Il popolo ignaro, sperduto, religioso e blasfemo, devoto alla Madonna ed iscritto alla camera del lavoro, vive alla giornata, tripudia ne’ di lieti e si fa accattone nei giorni neri: senza dignità, senza fierezza, ha il culto del Dio ventre e acclama e porta in auge chi ne appare più largo ministro.<sup>10</sup>

Nei primi anni Venti il fascismo entra violentemente nella città, disarticola le reti socialiste e infine impedisce ogni possibilità di organizzazione dei ceti popolari esterna al regime, eccetto che nelle parrocchie. La classe dirigente veneziana, guidata dall'imprenditore e ministro fascista Giuseppe Volpi, può così condurre indisturbata un lucido progetto di modernizzazione autoritaria della città. Estende il confine amministrativo del Comune a un'ampia fascia di terraferma, inglobando alcuni paesi e una piccola città come Mestre. Ai margini della laguna costruisce Porto Marghera, «una grande città industriale, solcata da

7 M. FINCARDI, *I fasti della tradizione: le cerimonie della nuova venezianità*, in *Storia di Venezia*, cit., pp. 1485-1522; F. MARIANI *et al.*, *La reinvenzione di Venezia. Tradizioni cittadine negli anni ruggenti*, Padova, Il Poligrafo, 2007; P. PASINI, *Venezia in gramaglie. Funerali pubblici nel lungo Ottocento*, Padova, Il Poligrafo, 2013.

8 N. M. FILIPPINI, *Maria Pezzè Pascolato*, Sommacampagna, Cierre, 2004; A. NORDIO, *Contro le intemperie delle stagioni e contro le tentazioni del male. La nascita degli Asili notturni nella Venezia di fine '800*, Venezia, Casa della Ospitalità, 2000.

9 C. CHINELLO, *Giovanni Tonetti, il conte rosso. Contrasti di una vita e di una militanza (1888-1970)*, Venezia, Supernova, 1997.

10 Cit. in G. VIAN, *L'azione pastorale del Patriarca La Fontaine*, in *La Chiesa di Venezia nel primo Novecento*, a cura di S. Tramontin, Venezia, Studium, 1995, p. 87.

profondi canali, percorsa da ampie strade, popolata da sonanti officine»<sup>11</sup>: darà lavoro più ai contadini dell'entroterra, abituati a disciplina e fatica, che ai veneziani di città, considerati poco affidabili e non troppo laboriosi. Al ponte ferroviario che collega il centro storico alla terraferma ne viene affiancato uno automobilistico, battezzato "Ponte del Littorio". Per velocizzare il percorso dei turisti fino alle principali vetrine della città – piazza S. Marco e il Lido – si realizza un nuovo canale che taglia la città come un coltello. L'ingegnere capo del Comune, Eugenio Miozzi, propone espropri e demolizioni su larga scala al fine di «togliere di mezzo gli abituri orridi» e stima in 31 700 i veneziani che dovrebbero essere allontanati dal centro storico. Per evitare che la città vecchia resti abitata dai ceti più poveri, suggerisce di sovvenzionare i restauri degli edifici di pregio artistico e dei vecchi palazzi, così che possano continuare ad essere convenienti e comodi solo per i benestanti<sup>12</sup>. Contestualmente in terraferma, in posizione isolata anche rispetto a Porto Marghera, sono costruiti tre «villaggi rurali ultraeconomici» dove vengono deportate le frange più misere del proletariato urbano<sup>13</sup>.

La nuova Venezia è programmata come piattaforma per il nascente turismo di massa e palcoscenico di lusso per le esibizioni del regime. Per essere compatibile con questo destino, il popolo veneziano deve essere mondato delle componenti irriducibili, e per il resto educato a partecipare in forma disciplinata alle nuove spettacolari coreografie. Nel corso degli anni Trenta si perfezionano le forme di controllo sociale: all'azione della polizia, che mantiene con fermezza l'ordine pubblico e persegue ogni forma di aperto dissenso in città, si affianca quella ancor più capillare delle «visitatrici fasciste», sorta di assistenti sociali politicamente orientate, che si occupano allo stesso tempo di propaganda, assistenza e vigilanza sulle classi povere. Inoltre, il decollo turistico e mediatico della città, veicolato, ad esempio, della Mostra del cinema e sostenuto dalla Compagnia Italiana Grandi Alberghi, offre compensazioni di tipo

11 G. VOLPI, *Venezia antica e moderna*, Roma, Atena, 1939, p. 31.

12 COMUNE DI VENEZIA, *Progetto di massima per il piano di risanamento di Venezia insulare*. Redatto dall'Ingegnere Capo Eugenio Miozzi, Venezia, Direzione generale dei servizi tecnici, 1939, pp. 49-61.

13 G. FACCA, *Marghera, nascita di un quartiere* in *La città invisibile. Storia di Mestre, Venezia, Arsenale*, 1990, pp. 130-139. A. SIMION, *Registro delle memorie di S. Maria della Rana dal 1930 al 1960. Una fonte per la storia di Ca' Emiliani a Marghera*, a cura di P. Brunello e F. Brusò, Mestre-Venezia, Comune di Venezia, 1997.

sia economico che simbolico a chi si acconcia a recitare senza proteste la propria parte nella commedia: sono questi gli “anni del Leone” e delle cerimonie di massa che rinnovano i miti e i fasti della “venezianità”, alle quali una parte del popolo veneziano – opportunamente folklorizzato – partecipa con immedesimazione e ricevendone alcuni vantaggi, mentre l’altra – esclusa e impoverita – ne viene tenuta lontana e vive rintanata nei propri labirintici ambienti periferici, estranea ed ostile alla città gaudente. Dietro il velo di una «ammirevole disciplina nel seguire le direttive del Regime e nel sopportare sacrifici per il bene del Paese», segnala il Questore nel 1937, ci sono infatti la disoccupazione e l’aumento dei prezzi che «contribuiscono ad aumentare il disagio economico, specie tra le classi meno abbienti deprimendone lo spirito pubblico»<sup>14</sup>.

La guerra pone rapidamente fine ai sogni di grandezza e generalizza il distacco dal regime. Ma Venezia può viverla in posizione privilegiata, come dentro una bolla, protetta dalla sua fama di città unica al mondo e per questo risparmiata dai bombardamenti. Dopo l’8 settembre diventa sede di alcuni importanti ministeri della RSI: riceve funzionari ministeriali e dirigenti fascisti fuggiti da Roma, e contemporaneamente nasconde nel suo seno ebrei perseguitati e militari fuggiaschi, e poi anche i primi esuli dall’Istria e dalla Dalmazia. C’è un patto tacito a non portare il conflitto dentro la città, che diventa in questi mesi un concentrato di tutte le contraddizioni e le mediazioni possibili<sup>15</sup>. Il federale fascista, Eugenio Montesi, cerca subito una pacificazione con gli avversari politici e trova tra loro pronta accoglienza, prima di essere temporaneamente sostituito da un ex squadrista toscano. Il capo dei comunisti, Giuseppe Turcato, ha vissuto per anni nel ventre della balena, impiegato di concetto della SADE, cioè dipendente del conte Volpi, e ora conduce una Resistenza “teatrale” che non prevede il ricorso alla violenza e lo spargimento di sangue. Quando da fuori città un gruppo gappista prova a innescare la lotta armata, viene rapidamente espulso, dai partigiani veneziani ancor prima che da fascisti e tedeschi: la guerra civile e la rivalsa sociale che stanno dilagando nelle vicine campagne non devono contagiare la capitale<sup>16</sup>.

14 ROMA, *Archivio Centrale dello Stato*, Ministero dell’Interno, Pubblica Sicurezza, 1941, b. 58, f. «Venezia».

15 R. LIUCCI, *Il ’43-’45*, in *Storia di Venezia*, cit., pp. 1741-1766.

16 G. BOBBO, *Venezia in tempo di guerra. 1943-1945*, Padova, Il Poligrafo, 2005; S. Savogin, *Rialzare la testa. La lotta di Liberazione a Marcon, Meolo e San Michele del Quarto (1943-1945)*, Portogruaro, Nuova Dimensione, 2013.

Il garante dell'ordine politico e sociale è il patriarca, Adeodato Piazza, al cospetto del quale i capi della Resistenza e quelli delle truppe occupanti concordano un'evacuazione pacifica dell'esercito tedesco dalla città; a differenza che in tutte le altre città del nord Italia, il 29 aprile a Venezia non c'è insurrezione armata, ma una grande festa popolare con bandiere tricolori e campane a festa, partigiani che sfilano con i fazzoletti rossi al collo e donne piangenti che bagnano i figli con l'acquasanta; non ci sono casi di giustizia sommaria, neppure nei confronti dei militi repubblicani; non ci sarà nemmeno l'epurazione dei maggiori gerarchi fascisti, esponenti dei grandi gruppi economici cittadini: si salvano grazie all'appoggio della chiesa e della Democrazia cristiana, ma anche dei dirigenti comunisti come Turcato, che tengono un comportamento incomprensibile ai loro stessi compagni di partito non veneziani<sup>17</sup>.

La transizione è stata dolce, ma intanto la città sta scoppiando. Alla recente immigrazione innescata dalla guerra si è sommato un flusso di popolazione proveniente dall'entroterra, venuta a Venezia per cercare lavoro o una qualche assistenza, e dal 1947 si aggiunge anche quello degli esuli dall'Istria e dalla Dalmazia, ottomila dei quali si fermano stabilmente a Venezia<sup>18</sup>. I veneziani si organizzano in comitati di disoccupati e reduci – in parte appoggiati dalla risorta Camera del lavoro – per chiedere l'allontanamento coatto dalla città di quanti vi fossero immigrati dopo il 1940<sup>19</sup>.

Nel 1946 è eletto sindaco Giovan Battista Gianquinto, un avvocato già repubblicano diventato comunista in carcere durante il fascismo. Amico di Turcato, Gianquinto era stato tra i più convinti sostenitori della precoce proposta di pacificazione avanzata dal federale Montesi, nel settembre 1943. Ora è una figura molto popolare: esercita un notevole carisma soprattutto verso le frange più povere della popolazione,

17 M. REBERSCHAK, *La liberazione di Venezia, 28-29 aprile 1945*, <http://storiamestre.it/2013/04/liberazionevenezias>; A. DAOUD, "Qualcuno diceva di essere comunista". *La Federazione veneziana del Pci dalla clandestinità alla repubblica tra stalinismo, riformismo ed elettoralismo (1945-46)*, Università Ca' Foscari Venezia, tesi di laurea in Storia, a.a. 2011-2012.

18 L. PETRAGNOLI, M. REBERSCHAK, *Dalla ricostruzione al 'problema' di Venezia*, in *Storia di Venezia*, cit., p. 225; *Venezia nel secondo dopoguerra*, a cura di M. Reberschak, Padova, Il Poligrafo, 1993; A. CUK, T. VALLERY, *L'esodo giuliano-dalmata nel Veneto*, Venezia, Alcion, 2001.

19 ROMA, *Archivio Centrale dello Stato*, Ministero dell'Interno, Pubblica Sicurezza, 1944-1946, b. 147, f. "Affari per provincia. Venezia".

le quali si rivolgono a lui per chiedergli un intervento diretto, quasi taumaturgico, come se fosse capace di risolvere con un semplice tocco gli innumerevoli problemi materiali – povertà, disoccupazione, sovrappollamento e disagio abitativo – che affliggono la città. Centinaia di donne e uomini scrivono al primo sindaco comunista di Venezia come farebbero a un padre, o a un Doge (o magari al Duce, pochi anni prima) che dipingono come autorevole e protettivo verso tutta la città<sup>20</sup>.

Il nuovo scorre dentro il vecchio, perché le azioni e i sentimenti collettivi prendono spesso la forma di un calco che ad essi preesiste, quando ne trovano uno capace di contenerli. E così, ad ogni cambio di fase, forme vecchie e parole nuove si incontrano, ma anche si modificano incessantemente, nella città omeostatica per eccellenza.

20 A. CAPITANIO, *“Lei per noi veneziani è come un padre”*. *Lettere al sindaco Gianquinto (1946-1951)*, Università Ca’ Foscari Venezia, tesi di laurea in Storia, a.a. 2004-2005.

## **Venezia dopo Venezia: economia e demografia urbana nel novecento**

**Giovanni Favero**

Università Ca' Foscari Venezia

Oggetto di questo saggio è il rapporto tra la popolazione urbana, ovvero gli abitanti (tanti o pochi, giovani o vecchi, maschi o femmine) che vivono nella Venezia insulare, e le funzioni economiche che la città lagunare ha assunto o si è vista assegnare nel corso del ventesimo secolo. È infatti convinzione di chi scrive che proprio nel gioco tra progetti di sfollamento e di ripopolamento, legati a un'idea di Venezia città manifatturiera o centro culturale e di servizi piuttosto che città portuale o turistica, stia la risposta ad alcune domande cruciali sul presente della città e su come Venezia abbia potuto diventare quel che è oggi – una città diversa da tutte le altre, un monumento intoccabile, la città più visitata al mondo, un parco a tema per masse di turisti, un luogo che si presta a fare da palcoscenico per ogni nuova iniziativa dell'industria culturale.

È quasi ovvio, ma inevitabile, premettere che trasformazioni altrettanto profonde nella funzione assegnata alla città si ritrovano nei secoli precedenti.

La città marinara e mercantile del medioevo, dopo la fase manifatturiera del cinquecento, era divenuta nel settecento un fondamentale mercato di sbocco per le manifatture dell'entroterra e per i prodotti di importazione: non solo la rendita agraria accumulata dalla nobiltà veneziana veniva infatti spesa con generosità nella capitale, ma la presenza numerosa di forestieri e viaggiatori del Grand Tour alimentava

lo sviluppo di attività e servizi “turistici” (dalle gondole ai domestici) e manteneva elevato il livello dei consumi di lusso<sup>1</sup>.

Il crollo della Repubblica di fronte alle spinte rivoluzionarie e i numerosi mutamenti di confine legati alle guerre napoleoniche condannarono poi Venezia alla marginalità non solo politica ma anche amministrativa e a una netta decadenza economica e demografica nella prima metà dell’ottocento: da 136 000 nel 1799 gli abitanti calarono a poco più di 100 000 nel 1823, sino a toccare il livello minimo di 98 000 nel 1830<sup>2</sup>. Il crollo demografico e la diffusa miseria che caratterizzava la città in quegli anni erano una immediata conseguenza non solo delle guerre e delle carestie, ma anche della fine di tutto un sistema sociale, evidente nell’aumento enorme del numero dei poveri che chiedevano assistenza (addirittura 40 000 su meno di 100 000 abitanti rimasti in città nel 1823)<sup>3</sup>. Nonostante l’istituzione del porto franco nel 1830, la situazione rimase difficile durante la successiva lunga dominazione austriaca almeno fino agli anni quaranta, quando la costruzione della Ferrovia Ferdinandea da Milano a Venezia consentì una qualche ripresa delle attività economiche e dei traffici cui corrispose, a dispetto della guerra del 1848-1849 e delle numerose epidemie di colera, una lenta crescita del numero dei residenti: 105 000 nel 1850, 114 000 nel 1857 e 126 000 subito dopo l’unificazione, nel 1869<sup>4</sup>.

Dopo l’unificazione al Regno d’Italia nel 1866 Venezia tentò peraltro di diventare una città “moderna”, inseguendo progetti di sviluppo dell’attività portuale e delle relative attività mercantili, navali e industriali, puntando ad attirare gli auspicati nuovi flussi commerciali legati all’apertura del canale di Suez nel 1869. Più di un decennio fu tuttavia necessario per ampliare le bocche di porto così da renderlo utilizzabile alle più moderne navi da carico, favorendo la crescita di attività legate alla cantieristica e di nuove industrie che importavano materie prime. Alla stasi post-unitaria (129 000 abitanti nel 1871, 130 000 nel 1881) fece

1 R. C. DAVIS, G. MARVIN, *Venice, the Tourist Maze: A Cultural Critique of the World’s most Touristed City*, Berkeley (Ca.), University of California Press, 2004, pp. 30-52.

2 R. DEROSAS, *Venezia nell’ottocento*, in *Il Veneto. Storia della popolazione dalla caduta di Venezia a oggi*, a cura di G. Dalla Zuanna, A. Rosina e F. Rossi, Venezia, Marsilio, 2004, pp. 249-267 (p. 250). Per semplicità le cifre sono in questo saggio arrotondate al migliaio.

3 Per i dati sull’assistenza, vedi il rapporto del patriarca di Venezia Ladislao Pyrker all’imperatore edito in B. BERTOLI e S. TRAMONTIN (a cura di), *La visita pastorale di Giovanni Ladislao Pyrker nella diocesi di Venezia (1821)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1971, pp. LI-LIII.

4 R. DEROSAS, *Venezia nell’ottocento*, cit., pp. 254-255.



quindi seguito solo nell'ultimo ventennio dell'ottocento un aumento della popolazione urbana, che nel 1901 toccava i 147 000 abitanti<sup>5</sup>.

Lo sviluppo commerciale e industriale della Venezia tardo-ottocentesca entrò tuttavia nel nuovo secolo in conflitto con gli interessi legati alle attività turistiche che avevano avuto nuovo stimolo dall'apertura dei collegamenti ferroviari e dallo sviluppo balneare del Lido<sup>6</sup>. Le tecnologie della seconda rivoluzione industriale, infatti, rendevano le necessità dimensionali dell'industria sempre meno compatibili con la peculiare struttura urbanistica ed edilizia della città, che affascinava i turisti internazionali ma impediva anche l'adeguamento delle condizioni igieniche e sanitarie a standard più moderni.

Il carattere pittoresco della Venezia popolare mal celava il degrado delle condizioni di vita di una popolazione che si era venuta affollando all'interno di fabbricati per la maggior parte trascurati e bisognosi di manutenzione. L'afflusso di immigrati in città aveva provocato sul finire del secolo una lievitazione degli affitti che trovava ragion d'essere solamente nella pressione della domanda, ma alla quale non corrispondeva alcun miglioramento del patrimonio edilizio. Le gravissime condizioni di sovraffollamento in cui viveva una parte non trascurabile della popolazione dei sestieri periferici non davano segno di migliorare nel corso degli anni, come denunciava nel 1910 Raffaele Vivante, capo dell'Ufficio d'igiene municipale<sup>7</sup>: gli interventi di risanamento incentivati dal Comune avevano infatti investito esclusivamente i sestieri centrali, dai quali nel frattempo erano state in buona parte espulse le famiglie più povere, che avevano finito per ammassarsi nelle aree più degradate. La constatazione del degrado trovava eco anche nelle invettive dei futuristi "contro Venezia passatista" e contro gli stessi Veneziani, "felici di marcire nella vostra acqua sporca, per arricchire senza fine la Società dei Grandi Alberghi, che prepara con cura le notti eleganti di tutti i grandi sulla terra!"<sup>8</sup>

5 *Ibid.*, p. 256.

6 Per una panoramica dello sviluppo turistico del Lido, vedi G. TRIONI (a cura di), *Lido e lidi: società, moda, architettura e cultura balneare tra passato e futuro*, Venezia, Marsilio, 1989.

7 R. VIVANTE, *Il problema delle abitazioni in Venezia*, Venezia, Ferrari, 1910.

8 F. T. MARINETTI, U. BOCCIONI, C. CARRÀ e L. RUSSOLO, *Contro Venezia passatista, 27 luglio 1910*, in *I manifesti del futurismo. Prima serie*, a cura di F. T. Marinetti, Firenze, Lacerba, 1914, pp. 32-36.

Le accuse dei futuristi, e soprattutto le denunce di Vivante, suscitarono le aspre critiche ufficiali della Giunta municipale guidata dal sindaco Filippo Grimani, preoccupata del possibile danno all'immagine della città e al turismo d'élite. Ma una nuova epidemia di colera, che l'amministrazione comunale tentò maldestramente di nascondere, scoppiava in città nel maggio 1911, mettendo in luce i gravissimi problemi igienici della città, che riguardavano tanto le abitazioni quanto la vendita e il consumo delle derrate alimentari, veicolo principale di diffusione del morbo<sup>9</sup>.

Venezia presentava a inizio secolo uno dei tassi di mortalità più elevati tra le grandi città italiane (24 per mille nel 1901), al quale contribuiva notevolmente l'elevata mortalità infantile: quasi un bambino su cinque (196 per mille) moriva nel corso del primo anno di vita. Il saldo naturale positivo era dovuto a una natalità altrettanto elevata della mortalità, che contribuiva a disegnare un quadro demografico decisamente arretrato rispetto alla situazione delle altre città italiane. Una analisi delle cause di morte rivela la prevalenza di tubercolosi ed enteriti, sintomo principale dei gravi ritardi nella soluzione dei problemi concernenti lo scarico delle acque luride direttamente nei canali, le difficoltà nello smaltimento dei rifiuti e la limitata estensione della rete idrica<sup>10</sup>.

La soluzione alla palese contraddizione tra lo sviluppo di un'economia turistica e il degrado urbano venne maturando nel corso del secolo in termini in qualche modo paradossali, marcando in maniera indelebile il carattere della città: erano gli abitanti a essere troppi e troppo poveri di fronte ai costi richiesti da un restauro degli edifici che ne mantenesse intatto il fascino storico e artistico, e di conseguenza quel che necessitava era una "bonifica umana"<sup>11</sup>. Gli sventramenti necessari per attuare una bonifica edilizia secondo criteri economici avrebbero infatti definitivamente compromesso il tessuto urbano della città. Al progetto futurista di una Venezia moderna si contrappose tra le due guerre esplicitamente

9 Si tratta dell'epidemia descritta in T. MANN, *Der Tod in Venedig*, Monaco di Baviera, Hyperion, 1912; vedi T. RÜTTEN, *Cholera in Thomas Mann's Death in Venice*, «Gesnerus», LXVI (2), 2009, pp. 256-287.

10 G. FAVERO, *Venezia nel Novecento*, in *Il Veneto*, cit., pp. 269-283 (p. 272).

11 La "bonifica umana" era esplicitamente auspicata da Vittorio Cini nel 1935 in un discorso al Consiglio provinciale dell'economia corporativa, citato da M. REBERSCHAK, *Gli uomini capitali: il "gruppo veneziano" (Volpi, Cini e gli altri)*, in *Storia di Venezia: l'Ottocento e il Novecento*, a cura di M. Isnenghi e S. Woolf, vol. II, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 2002, pp. 1255-1311 (p. 1294).

l'idea di conservarne la peculiarità, proiettando in terraferma tutte le funzioni incompatibili con la sua peculiare *forma urbis*.

Il confronto tra gli effetti demografici sulla città dei due conflitti mondiali illustra icasticamente l'emergere di una nuova immagine e di una nuova identità di Venezia nel corso degli anni venti e trenta. Abbandonata dai turisti sin dal 1914, a partire dal 1915 la città fu oggetto dei bombardamenti austriaci così come ogni altro porto, e di fronte all'avvicinarsi della linea del fronte dopo Caporetto venne infine evacuata nel 1918<sup>12</sup>. Nel biennio dal 1943 al 1945 invece, lungi dallo svuotarsi, Venezia non solo accolse gli impiegati dei ministeri repubblicani trasferiti da Roma ma divenne anche rifugio per gli sfollati che fuggivano dai bombardamenti nella convinzione che mai e poi mai gli anglo-americani avrebbero potuto colpire la città storica. Che cosa era accaduto?

Mentre la prima guerra mondiale era in corso, nel 1917 il Comune deliberava la costruzione di Porto Marghera, iniziativa da tempo preparata da interessi finanziari e industriali non solo veneziani. Di questi, l'esponente più visibile appariva Giuseppe Volpi, fautore, assieme a Vittorio Cini, di un più ampio progetto per una "grande Venezia", in cui la città insulare, risanata e restaurata, potesse diventare il centro direzionale per le funzioni industriali localizzate appunto a Marghera e l'attrazione turistica di riferimento per quelle alberghiere che avevano trovato spazio al Lido, incorporato al Comune sin dal 1883<sup>13</sup>. La "grande Venezia" trovò sin da subito espressione in ambito amministrativo: alle aree allora spopolate di Marghera e della Malcontenta, aggregate a Venezia sin dal 1917, si aggiunse il litorale di Pellestrina nel 1923, le isole di Murano, Burano e Ca' Vio nel 1924 e i Comuni di Mestre, Chirignago, Favaro e Zelarino nel 1926. Nei progetti del "gruppo veneziano" di finanzieri e industriali che aveva dato vita al nuovo polo industriale, Marghera poteva infatti "servire da salvaguardia artistica di Venezia" soltanto se una parte della popolazione di Venezia avesse trovato finalmente "sistemazione morale e materiale" nelle nuove frazioni di terraferma<sup>14</sup>.

12 «La popolazione di Venezia durante la guerra», in *Il censimento generale del 1 dicembre 1921 della popolazione di Venezia*, Venezia, La Poligrafica Italiana, 1923, pp. 15-21.

13 G. ZUCCONI, *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia, Marsilio, 2002; vedi anche C. CHINELLO, *Porto Marghera, 1902-1926: alle origini del "problema di Venezia"*, Venezia, Marsilio, 1979; M. REBERSCHAK, *Gli uomini capitali*, cit.

14 *Ibid.*, p. 1294: si tratta ancora dell'intervento di Vittorio Cini citato sopra.

Dopo l'evacuazione gli abitanti erano intanto rapidamente riaffluiti nella città storica: si riscontra nei censimenti una sostanziale stabilità nel numero dei residenti prima e dopo la guerra, che passarono dai 155 000 del 1911 ai 157 000 del 1921, per crescere ulteriormente fino a 164 000 nel 1931. Al livello più ampio del Comune si riscontrò negli anni venti una rapida crescita di Mestre a spese soprattutto dei comuni vicini, mentre la città giardino di Marghera, ovvero il quartiere destinato a ospitare gli operai che si prevedeva sarebbero affluiti dalla sovrappopolata Venezia, accoglieva sì famiglie espulse dal centro in seguito a sfratti e ristrutturazioni speculative, ma in numero decisamente inferiore rispetto a quello previsto<sup>15</sup>. Lungi dal trovare occupazione nelle fabbriche di Porto Marghera, dove si preferiva reclutare la forza lavoro più flessibile proveniente dalle campagne circostanti, la popolazione povera del centro storico tendeva piuttosto a restare disoccupata (il numero dei senza lavoro passò da 4 000 nel 1926 a 13 000 nel 1931) e a diventare negli anni trenta oggetto di interventi assistenziali che finivano per segregarla in aree specifiche della città storica o del resto del Comune<sup>16</sup>.

In effetti il censimento del 1936 riscontrava un calo del 2% degli abitanti *presenti* nel centro storico, dai 173 000 del 1931 ai 169 000 del 1936: i dati non coincidono con quelli dei residenti per la presenza di un'abbondante popolazione temporanea, la cui probabile riduzione va ad incrementare, assieme alle mancate denunce anagrafiche, i numeri del "piccolo esodo" che dal 1931 al 1939 vide quasi 12 000 residenti lasciare ufficialmente Venezia per le frazioni di terraferma<sup>17</sup>. Ovviamente quell'esodo era in parte compensato da un flusso in entrata, con molta probabilità proveniente soprattutto da fuori Comune, che tuttavia non bastava a mantenere il saldo positivo, come suggeriscono i dati disponibili a partire dal 1939 che mostrano in quell'anno e nel successivo un divario crescente e superiore al migliaio tra il totale degli

15 Nel 1936 il quartiere di Marghera accoglieva poco più di 7 000 abitanti, contro i 25 000 previsti: G. L. FONTANA, *L'economia*, in *Storia di Venezia*, cit., vol. II, pp. 1439-1483 (p. 1480).

16 A. CASELLATO, *I sestieri popolari*, in *Storia di Venezia*, cit., vol. II, pp. 1581-1621 (pp. 1586, 1607-1616). Sulla preferenza degli industriali di Marghera per la forza lavoro rurale, vedi F. PIVA e G. TATTARA (a cura di), *I primi operai di Marghera: mercato, reclutamento, occupazione, 1917-1940*, Venezia, Marsilio, 1983.

17 A. CASELLATO, cit., p. 1616.

emigrati e quello degli immigrati nella città storica, indizio di un saldo negativo forse già rilevabile da qualche tempo ma non desumibile dalle statistiche pubblicate<sup>18</sup>.

Sta di fatto però che, a dispetto degli sforzi volti a sfollare la città, i dati dell'anagrafe mostravano beffardi il persistere dell'affollamento, mentre il risanamento auspicato degli edifici urbani procedeva a rilento, tanto da far prevedere nel 1939 a Eugenio Miozzi, capo dell'Ufficio tecnico comunale ed estensore del piano regolatore cittadino, la necessità non tanto e non solo di nuove sacche lagunari da destinare a case popolari, ma soprattutto dello stanziamento di opportuni contributi pubblici tali da garantire ai capitali privati la convenienza degli interventi di restauro e consolidamento necessari per restituire agli antichi edifici il loro valore artistico e commerciale<sup>19</sup>.

Il secondo conflitto mondiale impedì l'attuazione del Piano Miozzi ed aggravò la situazione di addensamento della popolazione nella città insulare, portando gli inquilini più miseri ad occupare nuovamente i pianterreni giudicati inabitabili da Vivante già quarant'anni prima<sup>20</sup>. Come si è detto, la certezza dell'immunità di Venezia dai bombardamenti alleati spinse migliaia, forse decine di migliaia di persone a trasferirsi provvisoriamente per cercarvi rifugio, aggiungendosi agli impiegati degli enti e dei ministeri trasferiti in città da Roma sul finire del 1943<sup>21</sup>.

L'entità della popolazione eccedente i residenti era stimata nell'agosto 1945 dal Comune superiore a 26 000 persone<sup>22</sup>: nel complesso, la popolazione ammassata nel centro storico raggiunse secondo le stime

18 Nel «Bollettino mensile» dell'Ufficio municipale di statistica del Comune di Venezia dal 1931 al 1938, le tabelle relative alla popolazione calcolata per frazione non furono più riempite.

19 E. MIOZZI, *Progetto di massima per il risanamento di Venezia insulare*, Venezia, Comune di Venezia, 1939. Sulla permanenza dei problemi abitativi a Venezia, vedi ancora R. VIVANTE, *Nuovo contributo allo studio del problema delle abitazioni in Venezia*, Venezia, Garzia, 1935.

20 ID., *I pianterreni inabitabili di Venezia. L'abitato di Mestre. Nuove indagini sulle condizioni igieniche delle abitazioni del Comune*, Venezia, Fantoni, 1948.

21 C. FUMIAN, *Venezia 'città ministeriale' (1943-1945)*, in *La resistenza nel veneziano: la società veneziana tra fascismo, resistenza e repubblica*, a cura di G. Paladini e M. Reberschak, Venezia, Stamperia di Venezia, 1985, vol. I, pp. 365-394.

22 La stima è ricavata da due prospetti conservati nell'Archivio comunale e citati in G. TATTARA, *Il mercato del lavoro nel veneziano*, in *Venezia nel secondo dopoguerra*, a cura di M. Reberschak, Padova, Il Poligrafo, 1993, pp. 51-72 (pp. 58-59).

basate sulle rilevazioni anagrafiche un livello compreso tra i 190 000 e 200 000 abitanti nella tarda primavera del 1946, quando le presenze che il Comune considerava temporanee salirono oltre le 27 000. Al successivo ritorno a casa di rifugiati e impiegati fece seguito tuttavia una nuova ondata di arrivi, composta dai reduci, da disoccupati attratti da presunte possibilità di lavoro e soprattutto dai profughi provenienti dai territori istriani e giuliani: i trasferimenti in città dall'estero tra 1947 e 1948 fanno infatti registrare una punta eccezionale compresa tra le 5 000 e le 6 000 persone. La cifra di più di 184 000 residenti nel 1950 calcolata dall'Ufficio statistico comunale fu tuttavia ampiamente ridimensionata dal censimento del 1951, che ne rilevava meno di 175 000: i calcoli basati sui dati anagrafici pagavano infatti la probabile mancata cancellazione di una decina di migliaia di emigrati verso le frazioni di terraferma nel corso quindicennio precedente, che vanno appunto a rendere meno piccolo il "piccolo esodo" degli anni trenta<sup>23</sup>.

Il fenomeno dei trasferimenti da Venezia verso la terraferma riprese forza già a partire dal 1945, anche se inizialmente fu più che compensato dagli afflussi eccezionali di cui sopra si è detto. Nella seconda metà degli anni quaranta e nei primissimi anni cinquanta si registra un deflusso medio annuo dalla città di circa 4 000 persone, compensato da una immigrazione di entità comparabile. A partire dal 1953 tuttavia le uscite dal centro storico si impennano, per attestarsi nella seconda metà degli anni cinquanta su un livello superiore alle 8 000 cancellazioni di domicilio l'anno, oltre il doppio delle iscrizioni, stabili ma in lieve calo<sup>24</sup>. Iniziava allora l'"esodo" vero e proprio, che sarebbe continuato per quasi mezzo secolo.

Il problema del sovraffollamento della città, per quanto probabilmente sovrastimato in termini demografici dagli uffici municipali, era pesantemente avvertito dalla popolazione, che subiva sul mercato del lavoro e degli affitti la pressione dei nuovi arrivati e si trovava costretta a condizioni abitative che divennero negli anni del dopoguerra sempre meno compatibili con gli *standard* moderni che si venivano rapidamente affermando anche in Italia.

Ai problemi di degrado urbano venivano ad aggiungersi difficoltà

23 G. FAVERO, cit., pp. 275-276.

24 *Ibid.*, pp. 277-278.

logistiche difficilmente superabili, che rendevano costoso sia l'approvvigionamento della città sia, soprattutto, l'utilizzo dell'automobile per gli abitanti. La sacca di Piazzale Roma si dimostrò infatti ben presto insufficiente a sostenere le aumentate esigenze di viabilità e parcheggio legate alla diffusione di massa dell'automobile. I vantaggi comparati del trasferimento in terraferma aumentavano così in misura proporzionale alla diffusione del trasporto privato su gomma e di nuovi *comfort* domestici: chi poteva acquistare un'auto e prendere casa in terraferma ma non poteva permettersi un garage a Piazzale Roma e costosi lavori di ristrutturazione nel centro storico lagunare finì così per lasciare Venezia negli anni del "miracolo economico"<sup>25</sup>.

In quel contesto, il nuovo piano regolatore approvato nel 1962 sanciva in maniera irrevocabile una scelta conservativa che escludeva in particolare ogni espansione dei collegamenti automobilistici sulla base dell'idea che non fosse (più) possibile intervenire sulla struttura stessa dell'edilizia della città, anche a costo di sacrificarne la compatibilità con le funzioni di una città moderna. D'altro canto, la riconversione a usi più remunerativi di locali situati nelle zone di maggior transito turistico non risolse il problema delle abitazioni più degradate, se ancora alla fine degli anni sessanta più di metà dei residenti nel centro storico viveva in case senza bagno e senza riscaldamento e mancava una rete fognaria efficiente<sup>26</sup>. La mareggiata eccezionale del novembre 1966 contribuì poi, paradossalmente, a far passare in second'ordine i problemi della città, cancellati nella contrapposizione tra le esigenze dell'equilibrio lagunare e quelle dello sviluppo industriale.

L'esodo dei ceti popolari non fu così compensato dall'auspicato afflusso di nuovi abitanti, rendendo demograficamente instabile la situazione. L'emorragia di popolazione iniziata negli anni cinquanta conobbe una punta massima nel 1962, per poi ridursi gradualmente, complice soprattutto l'ormai diminuito serbatoio cittadino, che nel 1961 contava 138 000 residenti. Tuttavia, la popolazione del centro storico di Venezia

25 M. REBERSCHAK, *L'economia*, in *Venezia*, a cura di E. Franzina, Bari, Laterza, 1986, pp. 227-298 (pp. 270-272); Ministero dei Lavori pubblici, Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali, *Caratteri dell'esodo della popolazione dal centro insulare di Venezia*, Roma, Censis, 1973.

26 E. MIOZZI, *Lo spopolamento di Venezia: cause e rimedi*, «Ateneo Veneto», nuova serie, IX, 1971, 1-2, pp. 277-286.

continuò a diminuire nei decenni successivi: 109 000 abitanti nel 1971, 92 000 nel 1981, 75 000 nel 1991, 66 000 nel 2001, 58 000 nel 2011. Alla riduzione del deficit migratorio ha fatto da contraltare un saldo naturale che, divenuto lievemente negativo negli anni sessanta, dalla fine di quel decennio ha visto le nascite crollare per attestarsi attorno al 6 per mille dagli anni ottanta in poi, mentre la mortalità è rimasta stabilmente al di sopra del 15 per mille. La rapida contrazione delle nascite non costituisce una caratteristica peculiare di Venezia, ma qui più che altrove il fenomeno sembra minacciare un equilibrio demografico già messo a durissima prova dall'esodo. Il processo di invecchiamento è infatti aggravato dai vuoti venutisi a creare nelle classi giovanili e adulte, e l'alta percentuale di anziani contribuisce a mantenere frequenti i decessi, che non sono più compensati dalla natalità: l'indice di vecchiaia, calcolato come la proporzione tra i maggiori di sessant'anni e i minori di venti, che negli anni settanta aveva raggiunto la parità, è diventato di due a uno negli anni novanta e di tre a uno nel primo decennio del nuovo millennio<sup>27</sup>.

Gli abitanti di Venezia città sono ridotti oggi a un terzo di quelli che la affollavano nel dopoguerra. Alla popolazione, invecchiata dal fatto che i figli faticano a rimanere in città, si sono nel corso del secolo affiancate colonie di diversa origine: funzionari delle amministrazioni pubbliche e docenti universitari, artisti e studenti fuori sede, oltre a chi ha deciso di comprare casa e passare a Venezia parte del suo tempo pur provenendo da altre parti del mondo. C'è poi una popolazione di passaggio, che nella città insulare semivuota non dorme ma che durante il giorno la riempie, soffocandola e contemporaneamente dandole vita: lavoratori e studenti pendolari, utenti dei servizi concentrati in città e, soprattutto, turisti.

Al ruolo contraddittorio, via via preponderante e in prospettiva insostenibile della presenza turistica in città e delle attività a questa collegate sono state dedicate negli ultimi anni riflessioni a tratti polemiche e a tratti sconsolate, che nei toni evocano l'exasperazione del dibattito di inizio secolo<sup>28</sup>. Dalla fine degli anni settanta i tentativi di destagionalizzare il fenomeno hanno infatti contribuito a trasformare

27 G. FAVERO, cit., pp. 279-282.

28 Si vedano ad esempio i testi e i prodotti multimediali vincitori delle sei edizioni del Premio giornalistico dell'Istituto Veneto per Venezia: [www.istitutoveneto.it](http://www.istitutoveneto.it), *ad vocem*.



in attrazioni turistiche di massa anche aspetti della vita urbana che erano rimasti fruibili al di fuori dei circuiti della vacanza, dal carnevale stesso (reinventato nel 1979) fino all'aperitivo nei bacari, complice la scarsa partecipazione di una popolazione diradata e invecchiata e la fioritura di tutta una serie di iniziative e di investimenti a carattere fra loro molto diverso, da nuovi musei a centri di ricerca, sedi di fondazioni, di organizzazioni internazionali e di università straniere, che hanno in comune il fatto di scegliere Venezia in quanto luogo talmente stratificato culturalmente e svuotato demograficamente da diventare lo sfondo ideale per avviare progetti *ex novo*.



## **2. PLANS, CHANTIERS ET MACHINES**



## **Plans et projets pour une ville en mutation**

**Guido Zucconi**

Università IUAV di Venezia

### **Le projet d'homologation des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles**

L'histoire de la Venise contemporaine, si nous allons au-delà des stéréotypes, présente un tableau qui est loin d'être statique : elle apparaît en effet scandée par une série de projets ambitieux à l'échelle de la ville, d'abord limités à la seule *insula*, puis étendus à un domaine plus vaste.

Qui veut analyser l'évolution de Venise au XX<sup>e</sup> siècle doit remonter bien en arrière et se tourner vers le siècle précédent, car c'est à partir de 1806, sous l'élan du réformisme napoléonien, que se dessine un véritable projet d'« homologation urbaine ». Malgré ses anomalies, Venise aurait dû être considérée de la même façon que d'autres cités de l'Empire français : comme une ville reliée à un réseau de transports terrestres et pas uniquement au transport maritime, dotée d'un ensemble de bâtiments civils et d'un réseau de voies piétonnes semblable à celui d'autres centres urbains.

Bien que beaucoup s'y soient opposés, le projet voulu par Napoléon atteindra son intensité maximale à la moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Le long d'un arc chronologique qui traverse l'ère contemporaine, l'intervention publique se concentre sur les trois aspects évoqués ci-dessus mais, plus que les autres, le thème de l'infrastructure semble être capable de produire des scénarios inédits. La réalisation d'infrastructures d'accès, notamment, est scandée par certaines dates-événements qui se détachent de manière nette : en 1846, c'est l'ouverture du premier pont translagunaire ; quelque dix ans après, l'inauguration de la connexion

ferroviaire avec Milan<sup>1</sup> ; enfin, en 1880, celle de la *Marittima*, l'un des ports les plus équipés du pays.

Puis, portée par la vague d'un succès commercial quasi inattendu, une proposition révolutionnaire inaugure le nouveau siècle, destinée à élargir le cadre d'une ville toujours plus poussée à sortir de l'*insula*. Le capitaine français Petit propose de réaliser l'agrandissement nécessaire du port maritime de l'autre côté de la lagune, sur le site qui prendra par la suite le nom de Marghera<sup>2</sup>. D'abord accueillie avec scepticisme, puis approuvée par la municipalité, cette proposition est à l'origine d'une nouvelle dimension territoriale par rapport à celle dans laquelle la cité des Doges est née et a grandi au cours de son histoire. En 1917, la réalisation du port et de la zone industrielle annexe commenceront avec la création d'un consortium spécifique public-privé : ce sera un pas décisif pour l'insertion de Venise dans le circuit productif du XX<sup>e</sup> siècle.

Qu'il s'agisse de ponts ou d'équipements portuaires, la *novitas* est appelée à coexister avec une série de facteurs historiques et environnementaux exceptionnels. Mais par rapport à cette donnée que nous tenons aujourd'hui pour acquise, la prise de conscience se fera progressivement, surtout à partir d'une vision romantique de la ville : John Ruskin, à la moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et Pompeo Molmenti, dans son dernier quart, seront les porteurs d'une nouvelle sensibilité, radicalement opposée à toute confrontation avec les effets de la modernité. Vus sous cet angle, le train qui traverse la lagune ou les ponts de fer côtoyant les pierres sacrées de Venise deviendront le signe d'une profanation intolérable. Plus que dans tout autre lieu, dans la ville lagunaire, le XX<sup>e</sup> siècle sera entièrement caractérisé par un conflit entre conservateurs et innovateurs. Au fil du temps, les thèmes changeront, mais pas la manière de percevoir une opposition que beaucoup considèrent comme irréductible et qui, dans tous les cas, fournira une polarité dialectique aux discussions sur le futur aménagement urbain.

Au cours des deux derniers siècles, à chaque fois qu'il sera question de nouveaux équipements pour la mobilité (ponts piétonniers, terminaux

1 Voir la monographie de A. BERNADELLO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano : storia della imperial-regia privilegiata strada ferrata ferdinanda lombarda-veneta, 1835-1852*, Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1996.

2 Sur la naissance et la réalisation de Marghera, voir l'unique étude de C. CHINELLO, *Porto Marghera, 1902-1926, Alle origini del problema di Venezia*, introd. S. Lanaro, Venise, Marsilio, 1979.

routiers et maritimes, connexions ferroviaires et métropolitaines), le même dilemme se présentera : réaliser l'ouvrage au nom d'une adaptation nécessaire aux « temps qui changent », ou bien ne pas le réaliser en invoquant son incompatibilité avec le caractère spécifique de Venise ? L'opposition se résumera dans le dualisme entre les *pro-ponts* et les *anti-ponts*, où le mot « pont » représente à la fois une référence directe et une métaphore qui traduit le souhait d'une conjonction entre ancien et nouveau.

Par la construction du pont ferroviaire en 1846, Venise avait choisi de « sortir de l'île » avec laquelle son histoire avait coïncidé jusque-là. Ce n'était pas un hasard : il s'agissait bien, au contraire, d'une déclaration d'intentions de la part de qui voulait raccorder la ville aux trajectoires et aux flux du progrès technico-industriel. Par la suite, entre 1885 et 1926, cette infrastructure, comme d'autres relatives à la mobilité, donneront naissance à une sorte de ville-archipel qui se modèlera, se ramifiera et s'articulera autour de l'espace lagunaire.

De chaque côté de l'*insula* historique, cette nouvelle agglomération oppose deux centres antithétiques aussi bien sur le plan fonctionnel que sur le plan topographique : il y a, d'un côté, Porto Marghera, lié à l'un des pôles industriels majeurs du pays, et de l'autre le Lido avec ses équipements de tourisme et de loisirs. Au milieu se trouve la Venise historique et une série de noyaux urbains dispersés entre le front de mer, la lagune et la terre ferme. Davantage encore que le chef-lieu insulaire, Marghera a constitué le pivot du processus d'agrégation administrative qui a pris le nom de *Grande Venise* en 1927. En effet, les travailleurs employés dans le pôle portuaire-industriel affluent des cinq municipalités absorbées dans la nouvelle entité communale : le pourcentage de leur population par rapport à la population active constituera le critère pour les inclure ou non dans la nouvelle entité administrative<sup>3</sup>.

Malgré son caractère « fondateur », Porto Marghera continuera d'être perçu comme un corps séparé, totalement étranger à la ville et à son histoire, bien qu'il ait été engendré par la classe dirigeante et qu'il ait représenté la poursuite d'une série d'initiatives dans le domaine

3 Voir « I limiti di una più grande Venezia », dans *I limiti di Venezia*, numéro monographique de *Quaderni di insula*, 17, décembre 2003, p. 73-79. En général, en ce qui concerne la création d'une entité métropolitaine, voir le volume collectif *La grande Venezia, una metropoli incompiuta tra otto e Novecento*, G. ZUCCONI éd., Venise, Marsilio, 2004.

portuaire et industriel. Tout au long du deuxième après-guerre, ce seront surtout les chroniques politico-syndicales et judiciaires qui rappelleront son existence au reste de la communauté lagunaire.

Dans sa conférence tenue à Venise en juillet 1934, Le Corbusier avait pourtant compris la valeur stratégique de Porto Marghera. À travers ce dernier s'ouvrait selon lui la possibilité de faire de Venise une vraie ville tout en préservant sa partie historique d'activités incompatibles avec son identité<sup>4</sup>. De manière un peu rhétorique, l'architecte avait affirmé : « Je prends Venise à témoin », la proposant comme le modèle d'une relation équilibrée entre les nécessités opposées d'innover et de conserver.

Dans le deuxième après-guerre, trente ans après la création de Porto Marghera, la nouvelle forme administrative de la *Grande Venise* n'avait toujours pas été validée par un plan régulateur général. Avant 1940, les problèmes d'urbanisme étaient encadrés par deux instruments différents : un plan pour la terre ferme et un autre pour l'*insula* lagunaire, comme si les deux entités appartenaient encore à des administrations différentes<sup>5</sup>.

On cherchera à remédier à cette lacune par le biais d'une discussion déjà entamée au milieu des années cinquante, avec l'objectif de conférer un agencement coordonné aux différentes parties qui forment la *Grande Venise*. Deux adjoints au maire affiliés à la Démocratie chrétienne animeront cette discussion : Angelo Scattolin, architecte enseignant à l'Institut universitaire d'architecture de Venise (IUAV), puis Wladimiro Dorigo, jeune élève de Sergio Bettini. Le deuxième, en particulier, dans le cadre du premier conseil municipal de centre gauche, souhaitait réaliser un schéma général où puissent prendre place des propositions et projets depuis longtemps en discussion.

4 LE CORBUSIER, « À propos de Venise », reproduit dans *Giornale economico*, introd. E. R. Trincanato, septembre 1952, p. 429-438. Sur la conférence, voir aussi S. VON MOOS, « Alla veneziana. Le Corbusier, il turismo e la "crise dell'utopia" », dans *L'Italie de Le Corbusier*, catalogue de l'exposition, Museo nazionale delle arti del XXI secolo (MAXXI) de Rome, M. Talamona éd., septembre-décembre 2012, Milan, Electa, 2012, p. 201-217. Du même auteur, voir également, dans la partie « I viaggi di Le Corbusier », « 1934-1936 », *Ibid.*, p. 425.

5 À ce sujet, voir D. CALABI, « Venezia : il piano della sua periferia in terraferma, 1934-1959 », dans *Costruire a Venezia, trent'anni di edilizia residenziale pubblica*, T. Campos-trini éd., Venise, Il Cardo, 1993, p. 69-90.



## Le deuxième après-guerre

Au terme d'une longue phase de discussion et d'élaboration, émergeront certains objectifs allant dans une double direction : d'une part, distinguer les vocations fonctionnelles des différents lieux ; d'autre part, « relier » entre elles quelques parties considérées comme stratégiques. Rédigé en 1959, le rapport sur le plan régulateur cherche à accomplir une synthèse impossible entre des finalités opposées<sup>6</sup>.

Dans un article publié en 1959<sup>7</sup>, Dorigo avait résumé les orientations du futur schéma directeur qui, pour la terre ferme, aurait dû contenir un « axe équipé » aux abords de l'agglomération de Mestre (le futur périphérique), et doubler la capacité de logement dans la zone industrielle de Marghera (dite « troisième zone », dont je parlerai ci-dessous). Sur le bord opposé, il était prévu de renforcer la capacité d'accueil du Lido et de créer un deuxième pôle « touristique-balnéaire » sur le littoral de Cavallino. Au milieu enfin, entre le bord de la lagune et *l'insula*, le lien entre les parties aurait été assuré par la construction d'un « centre directionnel » à San Basilio et d'un « quartier coordonné résidentiel-tertiaire » à San Giuliano (correspondant à la zone des *Barene* concernée par le concours national de 1960)<sup>8</sup>.

Entre-temps, le premier et le deuxième programme *INA-casa* avaient été conçus dans cette optique : du côté de la terre ferme, le quartier San Marco et du côté insulaire, l'installation de Sacca Fisola exprimaient une volonté analogue de conjonction<sup>9</sup>. Bien qu'éloignés l'un de l'autre, tous deux apparaissaient semblables dans leurs caractères architectoniques

6 Les 211 pages de la *Relazione Finale* sont disponibles sur Internet (<http://sit.comune.venezia.it/cartanet/website/prg-1962/Relazione%20Prg%201959.pdf>). Sur le site Comune di Venezia, à la référence « Mappe Nome e documenti dei Piani urbanistici in formato pdf », sont conservés des documents sur le PRG (Plan régulateur général) de 1962.

7 Voir « Appunti per la storia della pianificazione in Italia : il piano di Venezia », *Questitalia*, 20-21, 1959. Maintenant dans W. DORIGO, *Battaglie urbanistiche. La pianificazione del territorio a Venezia e in Italia, fra politica e cultura, 1958-2005*, Vérone, Cierre, 2007, p. 199-225. Textes réunis par A. Marson à l'occasion de l'attribution de la *Laurea honoris causa in pianificazione territoriale* décernée à Dorigo par l'IUAV de Venise, le 14 décembre 2005.

8 À ce sujet, voir les articles de L. SEMERANI, « Il concorso per il quartiere residenziale alle Barene di San Giuliano, Venezia-Mestre », *Casabella-Continutà*, 242, août 1960.

9 Voir E. R. TRINCANATO, « Il quartiere di Viale San Marco : l'unità residenziale », dans

et planimétriques, ainsi que dans leur intention de reposer certains éléments typiques des constructions mineures vénitienes. Tel était le sens de l'exposition *Venezia Viva* qu'Egle Renata Trincanato avait mise en place au Palazzo Grassi en 1953. E. R. Trincanato, qui jouait un rôle important dans l'équipe chargée des projets *INA-casa*, avait en effet proposé, quelques années auparavant, une sorte de « manuel indirect » qui allait puiser dans la tradition locale<sup>10</sup>. Il ne s'agissait pas là de détails architectoniques, mais d'un répertoire spatial où l'on présentait des modalités d'agrégation entre des édifices, des aires publiques et zones aquatiques, et dont ont découlé les « unités architectoniques résidentielles ». Ces dernières étaient associées au concept magique, si cher aux architectes, de « typologie ». Le rapport sur le plan régulateur repropose certaines catégories définies par Egle Trincanato : « habitats consécutifs » (*isolati seriali*), « habitats étendus » (*isolati allungati*)<sup>11</sup>, présentés comme des *permanences* dans l'histoire du bâti urbain, implicitement susceptibles de futurs développements, ainsi que le démontrent quelques propositions élaborées par le concours de 1960 pour l'aire des *Barene* de San Giuliano.

En 1959, au cours de la discussion sur le nouveau plan régulateur, naît la section vénitienne d'*Italia Nostra*, l'une des plus actives et des plus combattives de la péninsule. Le comité directeur est formé à la fois d'historiens de l'art comme Elena Bassi et Giuseppe De Logu, de musiciens comme Pier Francesco Malipiero, mais aussi de personnalités comme Egle Trincanato et Giuseppe Samonà, alors directeur de l'IUAV. Le pamphlet *Italia Nostra difende Venezia* sera ensuite traduit en français et en anglais et constituera le catalogue d'une exposition itinérante<sup>12</sup>. Dans ce pamphlet, tous ne sont pas convaincus de la nécessité de devoir

---

*Costruire a Venezia*, ouvr. cité, p. 91-105 ; maintenant disponible dans ID., *Su Venezia e la laguna e altri scritti di architettura 1948-1993*, Rome, Officina, 1971, p. 411-423.

10 Avec le volume *Venezia minore* (Milan, éd. del milione, 1948), Egle Trincanato avait offert une gamme de solutions typologiques extraites de la tradition.

11 Voir dans *Relazione Finale*, ouvr. cité, p. 28.

12 L'exposition et son catalogue ont été conçus sous la direction du jeune architecte Giorgio Bellavitis, qui a réélabore le document initial *Italia Nostra difende Venezia* (Venise, La Stamperia di Venezia, 1959). De 1959 à 1963, l'exposition sera présentée successivement en Italie, en France et en Angleterre. Voir *Venise aujourd'hui : dix siècles d'histoire face à l'urbanisme moderne*, Venise, 1962. Après Venise, l'exposition s'est tenue à Strasbourg en septembre 1962 au Centre d'information et de documentation du Bâtiment, sous les auspices du tout nouveau Conseil de l'Europe. Enfin, elle a été présentée à Londres entre décembre 1962 et janvier 1963, avec le soutien du Royal Institute of British Architects et sous le titre : *Venice for Modern Man : Ten*

arbitrer entre l'*ancien* et le *moderne* : dans la même ligne, on trouvera, au cours des années cinquante, d'autres voies, comme celle qui sera tracée par les recherches d'Egle Trincanato sur la *Venise mineure*.

En ce qui concerne l'architecture *stricto sensu*, « la confrontation avec les facteurs environnementaux préexistants » trouve des adeptes surtout parmi les professeurs de l'Institut d'architecture, et particulièrement chez ceux qui viennent de Rome et de Milan. Sur la même ligne, mais dans une position isolée, Carlo Scarpa approfondit une recherche personnelle tendant à combiner tradition et modernité : dans ses recherches architectoniques innovantes, il fait en sorte d'introduire des matériaux et des techniques de l'art vénitien de la construction. Dans les années cinquante et soixante, ce type de défi requiert l'attention de certains des architectes les plus renommés du monde : Frank Lloyd Wright, Le Corbusier et Louis Kahn se confrontent à des projets délibérément modernes qu'il s'agit d'insérer dans un contexte dominé par la tradition. Ce sont des épisodes bien connus, mais souvent banalisés à partir de l'interprétation courante qui voit, dans les « Venises interrompues » et dans les « Venises possibles », le reflet d'une confrontation entre la portée de l'innovation et une ville hostile à toute hypothèse de changement<sup>13</sup>. Il s'agit en fait d'événements séparés qui influent de manière variable sur une réalité vénitienne depuis longtemps habituée à discuter et à se diviser face à des propositions non conformistes.

Il est vrai que la façade de Frank Lloyd Wright devait se situer dans la courbe du Grand Canal, ce qui suscita la colère des traditionalistes, mais aussi d'autres acteurs<sup>14</sup> ; quant aux projets de Le Corbusier et de Louis Kahn, leur localisation en marge de la ville historique n'aurait pas dû rencontrer d'opposition. Depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, un compromis avait été tacitement admis selon lequel il ne fallait pas rejeter a priori les propositions les plus radicales. L'assentiment était subordonné au lieu, qui devait être éloigné des sites représentatifs de la ville : après 1890, la grande polémique soulevée par les « quarante projets pour assainir Venise » avait cédé le pas à un réexamen des interventions, abordées

---

*Centuries of History Facing Modern Town-Planning*, Venise, 1963. Toutes les éditions sont publiées par La Stamperia di Venezia.

13 À ce sujet, voir le catalogue de l'exposition au Musée Correr de mai à juillet 1985, *Le Venezia possibili : da Palladio a Le Corbusier*, L. PUPPI et G. ROMANELLI éd., Milan, Electa, 1985.

14 Voir l'article de A. CEDERNA, « Wright s'adatta a Venezia », *L'Europeo*, 403 (5 juillet 1953).

une par une. Entravés, dans certains cas dissimulés et surtout décentrés, les projets avaient été réalisés en grande partie, même si c'était sur une longue période. L'exemple de compromis le plus évident est peut-être représenté par le garage communal : construit au lendemain de l'ouverture du pont routier, son vaste volume moderniste surgit à une distance acceptable du cœur de la ville.

Situé en position de retrait sur le bord de la lagune, à Cannaregio, le projet de Le Corbusier n'interférait pas avec le profil architectonique de la ville : sa proposition de grand hôpital régional trouvera une opposition moins parmi les *anti-ponts* et les ennemis du progrès que dans les rangs des universitaires et des médecins de Padoue, de la DC vénitienne et du personnel médical, qui n'avait pas l'intention de se déplacer. Au fond, ce n'était que la dernière manifestation d'une idée qui venait de loin et qui avait fait l'objet d'un concours à la fin des années cinquante : le projet d'hôpital à San Giobbe provenait de cette volonté de relier Venise et la terre ferme à travers l'accomplissement de grandes infrastructures communes. C'était l'un des piliers de la politique d'« homologation » dont nous avons parlé plus haut.

Sur le même modèle, et pour compléter le projet de voirie de la « Grande Venise », le schéma du nouveau plan régulateur affrontait le problème de l'accès. On avait l'intention de donner à ce problème une série de réponses ambitieuses qui passaient également par la création de nouveaux équipements : une voie directe créée *ad hoc*, provenant du Cavallino, aurait amené à la construction d'un second terminal routier, à l'extrême opposé du Piazzale Roma. Sur le côté nord-ouest de la lagune, deux nouvelles pistes allaient permettre l'atterrissage de nouveaux avions et jeter les bases de ce qui deviendrait le troisième aéroport du pays. Parmi tous les projets qui avaient initialement été prévus dans le plan, celui de Tessera est l'un des rares qui se soit concrétisé. Le schéma final du plan régulateur, approuvé en 1962, apparaîtra comme une sorte de *collage* appelé à mettre en commun des intérêts et des points de vue très différents. En arrière-plan, reste le mécontentement de ceux qui estimaient que maints projets étaient inconciliables avec le caractère intangible de Venise. L'opposition s'était focalisée sur certains d'entre eux, comme celui du nouveau terminal routier prévu à proximité des *Bocche di Lido*. Mais elle ne remettait pas en question le plan dans son ensemble : il s'agissait surtout de manifestations de mauvaise humeur dont ne naquit aucune proposition alternative globale.

L'année 1962 est aussi celle où la nouvelle loi n° 167 impose de rédiger les *Piani di edilizia economica popolare*, les « PEEP » – Plans pour des habitations à bon marché et populaires<sup>15</sup>. La municipalité s'en chargera rapidement en traçant un schéma qui aura des effets bien plus incisifs que le controversé Plan régulateur. Parmi les différents plans de zone figure celui qui donnera vie au CEP (*Comitato di coordinamento dell'edilizia popolare*), le Comité de coordination du logement social, de Campalto (rebaptisé ensuite *Villaggio Laguna*) et au Quartier 11 de Bissuola (connu aujourd'hui sous le nom de *Villaggio Pertini*), c'est-à-dire à certaines interventions parmi les plus ambitieuses jamais réalisées par la municipalité. D'un point de vue contextuel, la situation politique des années soixante apparaît ancrée dans des équilibres difficiles, comme le montrent les nombreuses crises au sein du conseil municipal. Restent ensuite des conflits irrésolus comme ceux qui divisent encore le centre et la gauche, les deux tendances de la DC, mais également le front des *pro-ponti* et celui des *anti-ponti*. C'est dans ce contexte fragile que se produit la terrible inondation du 4 novembre 1966 : cette fois-ci la montée des eaux atteint une hauteur d'un mètre quatre-vingt-dix, inondant la ville insulaire tout entière.

## Après la grande inondation

La catastrophe arrive au moment où la Venise industrielle est en train d'atteindre son apogée en termes d'emploi et de productivité. Deux ans auparavant, en 1964, la réalisation de *Petrolchimico 2* a commencé. Ce pôle est destiné au secteur de la chimie fine : en 1966, avec la fusion entre Montecatini et Edison, un pôle chimique national est défini et concentré sur Venise. C'est aussi grâce à ce phénomène de concentration qu'on atteint cette année-là 33 000 emplois à Porto Marghera<sup>16</sup>. La machine productive arrivera à son terme dans la conjoncture des années soixante-dix, liée au choc énergétique, et certains cycles productifs comme celui de l'aluminium connaîtront une fin prématurée. En 1972, malgré la vague de réactions qui suivent l'inondation, *Petrolchimico 2* est

15 Sur ces aspects, voir R. CHIRIVI, « Mestre : alla ricerca di una forma urbana. Eventi dal 1957 al 1985 », dans *Costruire a Venezia*, ouvr. cité, p. 127-155.

16 Sur l'ascension et la chute de l'ensemble industriel vénitien, voir C. CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico : Porto Marghera e Venezia, 1951-1973*, Rome, Editori Riuniti, 1975.

achevé, en particulier grâce à l'ouverture du département CVM (chlorure de vinyle). Le pôle vénitien, qui fournit 80 % de la production nationale, s'affirme dès lors comme le plus important pour la chimie fine.

L'inondation de 1966 marque la fin de l'idée d'une industrie susceptible d'un développement illimité : la condamnation est générale mais se concentre surtout contre le projet qui prévoyait la réalisation d'un nouveau port pétrolier et d'une troisième zone industrielle<sup>17</sup>. Cette dernière, initiée en 1963, aurait dû émerger au sud de la deuxième, en s'articulant sur une série d'îles artificielles produites avec un matériau provenant du creusement du nouveau canal pétrolier. L'enfouissement des *barene* et des vallées lagunaires situées entre Marghera et Chioggia aurait constitué un premier pas vers la création d'une des plus grandes zones industrielles d'Europe. Les travaux seront suspendus en 1969 et définitivement bloqués par la Loi spéciale pour Venise en 1973. L'interprétation des résultats du système de contrôle créé à l'origine pour réguler le rapport difficile entre l'industrie et la lagune témoigne de ce changement de direction radical. Si, au départ, les données servaient avant tout à rassurer, à la fin des années soixante, leur interprétation ne laisse pas d'alternative quant à la nécessité de limiter drastiquement le développement industriel.

Dans la recherche des causes qui ont provoqué cette catastrophe, Porto Marghera comparait comme principal inculpé. Ce qui avait été un rapport de cohabitation difficile entre la ville historique et le pôle productif moderne se transforme maintenant en véritable acte d'accusation : la zone industrielle est vue comme l'un des principaux responsables de la rupture d'une série d'équilibres lagunaires. À partir des années quatre-vingt, les comptes rendus judiciaires s'ajoutent aux chroniques politico-syndicales qui révéleront, dans toute leur gravité, les dommages provoqués à la collectivité. Par ailleurs, le processus de diabolisation a précédé les données alarmantes sur la santé, qui n'émergeront que plus tard.

Entre 1966 et 1973, dans un climat de règlements de compte définitifs,

17 Sur ces aspects, voir l'article de W. DORIGO « Pianificazione urbanistica e rinnovamento dell'amministrazione locale : Venezia », *Questitalia*, 80-81, 1964. Jusqu'en 1963, Dorigo avait le poste de commissaire au Consortium pour la troisième zone industrielle. Ensuite, il devint commissaire pour la protection de la lagune. L'article est également paru dans *Battaglie urbanistiche*, ouvr. cité, p. 245-258. Sur le même sujet, voir aussi « La città e il territorio : gerarchie e relazioni nella lunga durata », dans *Il progetto di territorio nella città metropolitana*, A. MARSON éd., Florence, Alinea, 2006, p. 76 et suiv.

l'idée d'une nouvelle ville projetée vers l'avenir disparaît, tandis que le cliché d'une Venise repliée sur elle-même et sur son identité historique trouve un nouveau souffle. En réalité, l'idée est toujours restée sous-jacente, irriguée par les invectives de Molmenti et fortifiée par les recherches de Tassini et par les érudits locaux<sup>18</sup>. Se dessine alors une forte reprise de la pensée isolationniste et néo-insulaire qui trouve des représentants respectables à la fois au niveau local et au niveau national. Indro Montanelli, Bruno Visentini et, localement, Sandro Meccoli soutiennent l'idée d'une Venise « citadelle de la culture », arc-boutée sur sa distinction aristocratique : oui à la séparation d'avec la terre ferme, non à l'extension de la Loi spéciale au-delà des frontières historiques de la ville<sup>19</sup>.

Sur le versant opposé, Wladimiro Dorigo défend l'intégrité territoriale de la *Grande Venise* et soutient qu'il est nécessaire d'affronter conjointement les trois ordres de questions qui tourmentent la ville. Selon lui, sa sauvegarde aussi bien environnementale qu'architectonique doit être mise en relation avec le problème démographique (face à la dépaupérisation progressive de la population de l'*insula*) et avec le problème industriel (concernant la crise de Porto Marghera). En équilibre instable entre l'étude et l'engagement politico-administratif, Dorigo ressent les changements qui, dans ces années décisives que sont les années soixante-dix, concernent la façon de percevoir la ville ; l'expérience urbaine de Bologne pousse vers une conservation qui ne concernerait pas seulement les pierres mais aussi la population des centres historiques. De différents côtés, on parle également de la nécessité de situer les problèmes de la sauvegarde et de la planification dans un cadre

18 Voir : G. TASSINI, *Curiosita veneziane, ovvero origini delle denominazioni stradali di Venezia*, Venise, Filippi, 1970 (1<sup>re</sup> édition : Venise, 1863) ; ID., *Edifici di Venezia distrutti o volti ad uso diverso da quella cui furono in origine destinati*, Venise, Filippi, 1970 (1<sup>re</sup> édition : Venise, 1885) ; P. MOLMENTI, *La storia di Venezia nella vita privata : dalle origini alla caduta della Repubblica*, vol. III, Bergame, Istituto italiani d'arti grafiche, 1910-1928.

19 Distinguons entre tous les écrits d'Indro Montanelli. Sous le titre *Per Venezia*, sous la tutelle de Nevio Casadio, l'éditeur Marsilio a réimprimé, en 2010, la série d'articles publiés dans le *Corriere della Sera* en novembre 1968 ; un DVD est joint au volume avec le documentaire-interview *Montanelli-Venezia*, transmis par la Rai le 12 novembre 1969 et aujourd'hui disponible sur YouTube : <http://www.youtube.com/watch?v=XmsIYXl5Jw>. Voir aussi S. MECCOLI, *La battaglia per Venezia*, Milan, SugarCo, 1977 (recueil de ses articles publiés dans *Il Corriere della Sera*) ; ID., *Ponte della liberta e altri scritti veneziani*, Venise, Arsenale, 1990. Les positions isolationnistes les plus récentes sont bien décrites dans le pamphlet de R. SALVATORI, *Per contro Venezia. Storia e cronaca (1945-2001)*, Venise, Supernova, 2002.

plus vaste qui dépasse la dimension urbaine : *territoire, zone, contexte* sont les termes qui reviennent aussi bien dans les nouvelles fiches promues par l'*Istituto centrale del catalogo* [Institut central de catalogage et de documentation] que dans les dispositions urbanistiques prises par les régions qui viennent d'être constituées. Au bout des trente ans au cours desquels il a été constamment remis en question, le démembrement de la *Grande Venise* n'a toujours pas eu lieu, et ce malgré une série de référendums à son sujet. La Loi spéciale s'est étendue à l'ensemble de la lagune, y compris ses ramifications en terre ferme. Néanmoins, le projet territorial marque une étape et aboutira à des affrontements limités sur des projets ponctuels et des mesures locales.

En 1997, le nouveau plan régulateur est approuvé et rédigé par les services municipaux<sup>20</sup>. Les auteurs prennent acte du transfert de population vers la terre ferme, qui a inversé, en l'espace de quarante ans, le rapport démographique entre le centre et la périphérie, indiqués comme tels dans le plan de 1962. Dorénavant, le schéma urbain se fondera sur l'idée d'une ville bipolaire, l'*insula* vénitienne se révélant incapable d'agir comme catalyseur unique pour parachever la métropole lagunaire. En effet, le destin de la ville historique, pendant les trente ans qui suivent la grande inondation, demeure largement indéterminé, voire condamné à une sorte d'*aphasie* architectonique : y contribuent des administrations municipales peu courageuses face à des responsables du patrimoine architectural ou environnemental qui interprètent leur rôle de manière restrictive, devenant un frein à la réalisation de tout projet. Pourtant, pendant les années soixante-dix et quatre-vingt, les contributions importantes pour identifier certaines marges de compatibilité entre le nouveau et l'ancien ne manqueront pas, surtout de la part de l'Institut Gramsci de Vénétie, dirigé par Umberto Curi, avec la participation de membres de l'IUAV<sup>21</sup>.

20 Le plan a été adopté par le conseil municipal en juillet 1997. Dès 1998, une série de modifications ont été approuvées concernant les différentes parties dont se compose le territoire communal : outre le centre historique, il y a Mestre, Marghera, Murano, Sant'Erasmus, Le Vignole et le littoral du Cavallino qui a donné naissance ensuite à une commune autonome. Le plan a été approuvé définitivement par la Région Vénétie en juin 2000, tandis que le plan préliminaire a été décrit dans *Venezia il nuovo piano urbanistico*, L. BENEVOLO éd., Rome-Bari, Laterza, 1996.

21 Voir surtout « *Idea di Venezia* », *Atti del convegno* : 17-18 juin 1988, dans *Quaderni della Fondazione Gramsci Veneto*, Venise, Arsenale, 1990. Voir aussi, sur la même ligne que celle de la Fondation Gramsci de Vénétie : *La nuova dimensione urbana : Venezia-Mestre nella regione Veneto*, Venise, Arsenale, 1990.



Au milieu des années soixante-dix notamment, la question des « plans détaillés », c'est-à-dire la nécessité d'accomplir les dispositions indiquées dans le plan régulateur de 1962, joueront un rôle central. « Laisse en blanc » sur le schéma de plan, le destin de l'*insula* historique voulait s'appuyer sur des outils plus précis, qui restaient cependant à définir. Ici aussi la partie se jouera entre les *possibilistes* et les partisans d'un non « sans si ni mais ». Carlo Aymonino sera au cœur de cette action durant les mêmes années, où il sera à la tête de l'IUAV<sup>22</sup>, c'est-à-dire entre 1973 et 1980. Finalement, le problème n'impliquera que les zones-tampon où, sur la base d'initiatives essentiellement publiques, des interventions dans le domaine du logement social à bas coût finiront par émerger : en particulier sur le côté B de la Giudecca et aux extrêmes limites de Cannaregio ou même sur l'île éloignée de Mazzorbo. C'est à ces endroits-là qu'interviendront certains des architectes les plus renommés de l'IUAV : entre autres, Giancarlo De Carlo, Vittorio Gregotti, Gino Valle et Valeriano Pastor<sup>23</sup>. Ainsi se perpétue le « compromis vénitien », sous d'autres formes et selon de nouveaux codes expressifs. On accepte la présence d'une architecture moderne pourvu qu'elle ne provoque pas de *vis-à-vis* embarrassants avec les témoignages du passé. Il faudra attendre les années quatre-vingt-dix pour voir réapparaître ces thèmes à grande échelle mais également pour assister au retour de projets novateurs qui se confrontent avec l'existant : le pont dessiné par Calatrava en est le résultat le plus évident.

Considéré comme « un (vieux) serpent de mer », le thème de l'homologation de Venise revient à la surface et prend divers aspects, notamment en relation avec les thèmes de la mobilité et de l'accès : « *people-mover* », « métros sub-lagunaires », garage multi-étages, nouveaux terminaux pour tramways et automobiles. Le « *people-mover* » est un train monorail qui relie le terminal routier à la nouvelle station

22 À ce propos, voir *I piani particolareggiati del centro storico di Venezia, 1974-1976 : Atti delle controdeduzioni ai piani particolareggiati del centro storico*, sous la direction de l'assesseur à l'urbanisme de la Commune de Venise, Venise, Marsilio, 1977 ; *Venezia dalle parole ai fatti : piani particolareggiati e risanamento conservativo*, S. AMOROSINO éd. (avec les écrits de Renato Nardi et Carlo Aymonino), Padoue, Marsilio, 1975.

23 Sur la réalisation de cette phase, voir V. GREGOTTI, « Venise et sa lagune. Remise à flots », *L'architecture d'aujourd'hui*, 1989-2000, 266 (1989) ; G. DE CARLO, « Venezia tra mare e laguna / Venice between sea and lagoon », *Spazio e società / Space & society*, 91 (2000) ; M. DE MICHELIS, « Nuovi progetti alla Giudecca : tipici di edificazione e morfologia dell'isola / New projects at the Giudecca : buildings types and morphology of the island », *Lotus International*, 51, 1986 ; ID., *Venezia : la nuova architettura*, Milan, Skira, 1999.

Guido Zucconi

maritime et au méga-parking du Tronchetto. Les autres sont loin d'être réalisés, tous pris qu'ils sont dans le conflit, jamais apaisé, entre *pro-ponts* et *anti-ponts*.

*Article traduit de l'italien par Bettina Stefani*

## Le trasformazioni novecentesche dell'uso delle acque lagunari\*

Giorgio Crovato

Associazione Settemari, Venezia

Le isole più vicine tra loro, a partire da Rialto e San Marco, formano la città, quella che ora è impropriamente definita centro storico. Un arcipelago di tante altre isole, grandi e piccole, le fanno da cornice. Il popolo della laguna usa quotidianamente la sua acqua e si adegua fin dalle origini ad ogni tipo di trasformazione, talvolta anche violenta; sia quella causata dall'acqua dei fiumi e dai suoi sedimenti, sia quella causata dall'acqua del mare. Le deviazioni dei corsi dei fiumi dalla laguna o le difese dal mare con i *murazzi* costituiscono l'eccellenza dell'esperienza idraulica maturata nei secoli dalla comunità veneziana. Le trasformazioni novecentesche sono molteplici con una metamorfosi dettata dal progresso.

Alla fine degli anni Venti, imposto l'accorpamento di tutti i comuni della gronda a quello di Venezia, il governo mussoliniano sollecita con ingenti investimenti l'avvio di nuove infrastrutture. Per garantire la continuità degli investimenti e la manutenzione di tali opere concede anche al Comune la licenza per gestire un casinò dove sia autorizzato il gioco d'azzardo. Nel 1933, su progetto dell'ingegnere del municipio Eugenio Miozzi, possono così essere inaugurati il ponte automobilistico che collega Venezia alla terraferma e il moderno garage al termine del

\* Nella fase preparatoria del saggio è risultata di particolare utilità la consultazione dei seguenti testi: P. BEVILACQUA, *Venezia e le acque. Una metafora planetaria*, Roma, Donzelli, 1995; *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, in particolare i capitoli sul Novecento, a cura di M. ISNENGI, parte I, *La società veneziana*, parte III, *La città e il territorio nell'ultimo Novecento*, voll. IX/2 IX/3, Roma, Treccani, 2002; G. DISTEFANO, *Atlante storico di Venezia*, Venezia, Supernova, 2008.

ponte. Il baricentro della città si sposta quindi a Piazzale Roma, accanto alle Stazioni marittima e ferroviaria, realizzate qualche decennio prima. Le nuove infrastrutture comprendono lo scavo di un nuovo rio che riduce i tempi di percorrenza per i natanti in transito tra San Marco e Piazzale Roma. Questo Rio Novo taglia praticamente la città, ottimizzando quindi il tragitto acqueo verso il nuovo baricentro cittadino. Dall'inizio degli anni Venti, sul bordo della laguna, lungo la riva paludosa di Marghera, sono avviati gli insediamenti industriali che creano un enorme polo produttivo nei settori meccanico, tessile e chimico. Contemporaneamente, le darsene e i moli del porto vengono fortemente ampliati e potenziati di mezzi meccanici e i loro fondali scavati per ripristinare il porto veneziano come principale centro dei collegamenti navali – commerciali, militari e turistici – per l'alto e medio Adriatico, curando in particolar modo le rotte verso le città entrate a far parte del Regno con la guerra: Trieste, Pola, Zara, e successivamente Fiume. Si tratta di cambiamenti fondamentali che nel corso del secolo improntano le trasformazioni della città nei confronti della sua laguna.

Le guerre alternano momenti drammatici a momenti di sviluppo. Una data però rimane il simbolo del cambiamento della sensibilità sui temi lagunari e riporta in primo piano l'antico problema della conservazione della città e della sua laguna: 4 novembre 1966, con l'alta marea eccezionale (quasi due metri sopra il livello medio del mare) che spaventa tutti. Venezia continua a cercare di combinare leggi della natura e del progresso: tra rii e canali, tra isole e barene, tra laguna e mare. Da queste prospettive le trasformazioni novecentesche risultano molto nette.

Consolidata nel tempo la forma della città, viene estesa e conservata la sua particolare rete viaria. Da una parte calli, campi e campielli dove le persone oggi camminano e attraversano i corsi d'acqua salendo e scendendo i gradini dei 437 ponti e dall'altra rii e canali che si diramano in tutto il corpo urbano. La loro funzione si riduce, ma non cambia di molto nel Novecento rispetto ai secoli passati: con barche di varie forme e dimensioni per il trasporto delle persone o il trasporto delle merci. Si esaurisce anche la pratica, soprattutto ottocentesca, di procedere all'interramento di alcuni rii (nella toponomastica indicati come *rio terà*) con lo scopo di migliorare i percorsi urbani e le condizioni igieniche; nel xx secolo si trova un'adeguata soluzione alla rete fognaria, con scarichi che sfruttano il moto delle maree.

Sono chiamati rii i corsi d'acqua che si sviluppano all'interno della

città e canali quelli più grandi che collegano il centro storico con le isole più distanti e la terraferma. L'eccezione è costituita dal Canal Grande, che attraversa tutta la città e la divide in due: tre sestieri, rioni, da una parte e tre dall'altra. Il Canal Grande perde a partire dalla metà del XIX secolo la sua particolare connotazione di terminale del porto veneziano, che dalle bocche (i varchi, le aperture tra laguna e mare) di San Nicolò e di Malamocco si sviluppa in Bacino di San Marco e quindi prosegue lungo il suo corso intrecciandosi con i 178 rii per raggiungere le 124 isole, collegate tra loro, che formano Venezia<sup>1</sup>.

Con lo spostamento del polo industriale a Marghera viene scavato un canale intitolato a Vittorio Emanuele III per permettere alle navi di arrivare al nuovo porto. Il completamento dei collegamenti tra i corsi d'acqua avviene con la realizzazione di un nuovo canale (Scomenzera) che collega direttamente gli scali marittimi e ferroviari. È l'inizio di un nuovo uso delle acque lagunari per favorire le attività attorno al porto di Marghera e alla sua Prima zona industriale realizzata a partire dagli anni Venti e alla Seconda zona industriale completata negli anni del secondo dopoguerra. Il progetto per una Terza zona industriale porterà, a partire dall'inizio degli anni Sessanta, a scavare il canale Malamocco-Marghera (detto «dei petroli») per collegare le zone industriali direttamente con il mare a Malamocco, anziché transitare nel percorso storico attraverso il Bacino di San Marco. Rii, canali e anche lo stesso Canal Grande ben si adattano ai nuovi tipi di scafi che progressivamente abbandonano l'uso delle vele e dei remi e viaggiano a motore. Per il trasporto collettivo urbano già dalla fine dell'Ottocento particolari battelli – tuttora chiamati *vaporetti*, perché originariamente dotati di motore a vapore – percorrono la maggior via cittadina e gli altri canali lagunari assicurando spostamenti rapidi e frequenti in ogni parte della laguna e delle sue isole maggiori, da Mestre al Lido, da Chioggia a Jesolo. Un discorso a parte meritano la gondola e il suo gondoliere. La gondola da secoli è il simbolo della città. L'iniziale concorrenza-conflitto con i *vaporetti*, una forma di luddismo lagunare, è frequentemente ripreso dai quotidiani locali, dai commediografi dell'epoca (come Giacinto Gallina nella commedia *Serenissima*) e dal cinema (il regista Andrea Di Robilant nel film *Canal*

1 G. ZUCCHETTA, *I rii di Venezia. La storia degli ultimi tre secoli*, Venezia, Helvetia, 1985; *Venezia la città dei rii*, a cura di G. CANIATO, F. CARRERA, V. GIANNOTTI e P. PYPAERT, Verona, Cierre, 1999.

*Grande* del 1943). Il gondoliere, lasciate le antiche caratteristiche, si afferma nel Novecento soprattutto come moderno mediatore culturale al servizio dei turisti, non trascurando il servizio pubblico di traghetto in alcuni *stazi*, piccoli approdi, lungo il Canal Grande.

Il Canal Grande dalla metà dell'Ottocento ha aumentato i ponti che lo attraversano. Allo storico ponte di Rialto, il solo che in origine collegava «a piedi» il centro politico con il centro economico (San Marco con Rialto) si aggiungono il Ponte dell'Accademia (che collega il sestiere di San Marco con quello di Dorsoduro) e il Ponte degli Scalzi (tra Cannaregio e Santa Croce). Entrambi sono realizzati in ferro da Alfredo Enrico Neville che ha una fonderia in città. Dalle fotografie di fine Ottocento i due ponti non hanno niente di diverso dai ponti ferroviari che attraversano i fiumi in varie città europee. Oltre a rendere più corrente il passaggio pedonale degli abitanti, che all'inizio devono comunque pagare un pedaggio alla stregua del traghetto, i due ponti raggiungono un altro obiettivo: allontanano dal Canal Grande i natanti di medie dimensioni dotati di alberi a vela, dando più spazio a quelli riservati ai turisti. I due ponti in ferro vengono sostituiti negli anni Trenta del Novecento. Quello degli Scalzi da un ponte in pietra e quello dell'Accademia da un manufatto in legno, «provvisorio» ancora oggi. All'inizio del XXI secolo il Ponte della Costituzione, progettato dall'architetto Santiago Calatrava, collega le due sponde del Canal Grande tra la stazione ferroviaria e Piazzale Roma. Visto nell'ottica di «settimo sestiere»<sup>2</sup>, che omologa Venezia alla modernità (automobile, treno, vaporetto), il quarto ponte sul Canal Grande ha una sua giustificazione pratica. Accanto al progetto di una metropolitana sub-lagunare (spesso proposto in occasione delle campagne elettorali) darebbe all'acqua della laguna una nuova dimensione.

Sul Canal Grande e sul Bacino si specchiano le facciate dei palazzi più prestigiosi; e in quelle acque – anche dopo la scomparsa della vecchia società aristocratica – Venezia continua a tenere anche nel XX secolo le feste dove celebra se stessa: con cortei di barche per incantare gli ospiti pubblici e privati, con semplici passeggiate in barca, i *freschi*, oppure con le attesissime regate di voga «alla veneziana»; un tipo di voga che si adatta bene alla laguna, così come in tutti i luoghi del mondo dove le acque sono tranquille. Si voga guardando davanti, per seguire meglio la direzione e per scorgere gli eventuali ostacoli, per esempio ponti o bassi fondali.

2 P. SOMMA, *Imbonimenti*, Venezia, Corte del Fontego, 2012, pp. 20-24.

La regata in Canal Grande dal 1866 è contraddistinta dalla presenza di ospiti appartenenti alla famiglia Savoia e denominata perciò *Regata Reale*; altre regate – rielaborate in veste di evento sportivo – si sviluppano in tutta la laguna, nei vari sestieri, nelle isole e nella vicina terraferma. Gli organizzatori vogliono valorizzare la propria identità locale, i barcaioi ostentare la propria abilità e i commercianti ed esercenti, spesso coinvolti negli eventi, sperare in un favorevole ritorno economico. Nel 1895 la Biennale d'Arte, con l'intento di assicurare ai propri visitatori anche eventi legati alla spettacolarizzazione delle acque, propone di abbinare all'aspetto sportivo della competizione sul Canal Grande un corteo coreografico di barche, con rematori in costume rievocativo del passato, attribuendo così alla manifestazione la nuova denominazione, Regata Storica, confermata anche successivamente nel Ventennio quando il regime tenta di qualificare l'evento come Regata Fascista. Se per gli spettatori veneziani prevale l'interesse sportivo per la gara, in visione ai turisti viene offerta una celebrazione di fasti del passato. Il regime promuove l'esercizio della voga con scopi di educazione fisica e ricreativa, cercando di spingere tutti a vogare: uomini e donne, operai e impiegati, civili e militari. La militarizzazione di tali esercizi rende però presto superflua la presenza femminile.

Nel secondo dopoguerra è il comune di Venezia a farsi carico dell'organizzazione delle regate più importanti. L'esercizio della voga sembra decadere man mano che l'uso del motore aumenta di consistenza per il trasporto quotidiano di merci e persone. In particolare dagli anni Sessanta, sono sempre meno i veneziani che «sanno remare», ad esclusione dei gondolieri al servizio dei turisti e di pochi altri appassionati. Una nuova stagione di interesse collettivo nasce con la crisi petrolifera della metà degli anni Settanta. Se in terraferma si riscoprono le passeggiate a piedi, di corsa o in bicicletta, lasciando a casa l'automobile, in laguna si torna a vogare invogliati dalla riscoperta dell'ambiente vicino a casa. Dal 1975 la manifestazione della *Vogalonga*, un'originale regata non competitiva tra i canali di Venezia e delle isole, mobilita di nuovo gli appassionati del remo e della laguna. Presto, alle numerose barche venete si aggiungono molte barche *foreste*, magari con gondole e *pupparini* vogati da equipaggi francesi, tedeschi o inglesi, talvolta col paradosso di barche di veneziani che vogano «all'inglese» e tante barche di inglesi che vogano «alla veneziana».

Modificati i mezzi adottati nell'ambito del lavoro e del trasporto quotidiani, nuovi scafi e imbarcazioni a motore tracciano i percorsi tra isole, velme e barene (le velme sono i fondali normalmente coperti dall'acqua,

che emergono con le basse maree, mentre le barene si elevano di pochi centimetri sul livello medio del mare e quindi sono talvolta ricoperte dall'acqua).

Burano e il litorale di Pellestrina nonostante il dilagante turismo conservano la loro caratteristica di centri pescherecci, con una vocazione particolare per l'acqua della laguna. Le isole vicine di Torcello (antico centro che conserva testimonianze della prima Venezia) e Mazzorbo sono impegnate soprattutto nella orticoltura, con una progressiva e sensibile riduzione dei propri residenti. L'isola di Murano conferma la sua secolare vocazione artigianale nel comparto del vetro. La Giudecca, ricca di chiese, conventi ed orti, attraversa un periodo di sviluppo con cantieri, moderne fabbriche e il mulino Stucky e, per pochi mesi tra il 1943 e il 1945, anche di centro di produzione cinematografica, per qualificarsi infine alla fine del secolo come attraente quartiere residenziale e alberghiero. Sant'Erasmus si avvale della sua grande disponibilità di terreni (circa 330 ettari: l'isola più grande della laguna) e con la sua pregiata orticoltura conosce un incremento demografico dovuto all'immigrazione di nuclei familiari provenienti dalla terraferma circostante. L'area di Treporti e Cavallino aumenta lo spazio sabbioso verso sud-est, facendola progressivamente emergere come importante centro di produzione orticola e polo europeo del campeggio marino.

Dal 1904 l'isola del Lido esaurisce i suoi vincoli per la difesa militare e la Regia Marina ne riconosce la competenza al Comune. Da allora si impone come centro di attività turistiche e balneari, che possono sfruttare la fama letteraria creatagli da importanti autori come Lord Byron e Thomas Mann e dall'abilità di imprenditori come Nicolò Spada. È di Spada, nel 1911, il primo progetto (non realizzato) di un tunnel sub-lagunare tra San Marco, Giudecca e Lido. Grandi investimenti per la costruzione di nuovi alberghi, l'avvio di un casinò e l'organizzazione di eventi di spessore internazionale fanno diventare il Lido un centro importante della balneazione. La costruzione di numerose ville e la creazione di una «città giardino» completano lo sviluppo urbanistico e residenziale.

Per le numerose altre isole di piccole dimensioni la loro destinazione è variegata. Per alcune, quelle più vicine al centro storico, viene confermata oppure attivata nel Novecento una funzione ospedaliera (Poveglia, San Clemente, San Servolo, Sacca Sessola, La Grazia) che si esaurisce comunque alla fine del secolo. Per altre isole permangono le antiche ed originarie destinazioni di centri religiosi, come San Francesco del Deserto



o San Lazzaro degli Armeni. La maggior parte delle piccole isole, che fin dal Medioevo ospitavano conventi, monasteri e lazzaretti – militarizzate dagli austriaci all'inizio del XIX secolo – mantengono nel secolo successivo questa destinazione difensiva, finché polveriere, postazioni, caserme vengono progressivamente abbandonate; le ultime alla fine degli anni Sessanta, quando risulta evidente la loro inutilità strategica. Sono numerose: la Certosa, i Lazzaretti Vecchio e Nuovo, gli Ottagoni, San Giacomo in Palude, San Giorgio in Alga, San Secondo, Sant'Angelo della Polvere, Madonna del Monte, Santo Spirito, tanto per citare le più note e ricche d'arte e di storia nella loro precedente secolare destinazione. Dopo anni di abbandono, alcune di queste isolette, a partire dalla fine degli anni Settanta, hanno avuto una nuova destinazione sia in ambito culturale, sia in quello turistico oppure in quello produttivo.

Una menzione a parte merita l'isola di San Giorgio Maggiore, con la sua prestigiosa ubicazione di fronte al Palazzo Ducale. Con un importante passato di centro benedettino e poi di presidio militare, San Giorgio ha avuto dal 1953 un nuovo ruolo nel panorama culturale internazionale con l'istituzione della Fondazione Cini.

Altre isole vengono create artificialmente riducendo gli ambiti acquei con imbonimenti di terreni barenosi. Le *sacche*, le isole artificiali, spesso appartengono all'arcipelago lagunare e talvolta vengono conglobate nel tessuto cittadino. È il caso di Sacca Sessola o di Sacca Fisola, oppure del Tronchetto. Altre importanti *sacche* interessano le barene attigue all'isola di Murano: Sacca San Mattia e Sacca Serenella. A est di Venezia, tra il sestiere di Castello e il Lido, si espande il territorio di velme e barene attorno all'isoletta di Sant'Elena. Interrata alla fine del XIX secolo, viene destinata ad attività produttive come una fabbrica di carrozze ferroviarie. Imbonimenti successivi accrescono gli spazi con la costruzione di nuove aree d'uso ricreativo e un moderno quartiere residenziale che – di fatto – uniscono ai giardini del sestiere di Castello l'isola così ingrandita. Lo stadio comunale sostituisce dal 1913 un provvisorio campo d'armi; altri ambiti più a ovest servono per allargare ulteriormente l'area riservata alla Biennale d'Arte.

Si calcola che la città con questi importanti interventi d'imbonimento di barene e scavo di nuovi canali abbia aumentato complessivamente la propria superficie di 50 ettari verso ovest (Marittima e Tronchetto) e di altri 20 a est (Sant'Elena) portando Venezia ad una estensione di circa 520 ettari.

Tra isole e barene con il procedere del Novecento e l'evolversi delle

condizioni sanitarie si registra un esito positivo: la scomparsa definitiva della malaria, che per secoli aveva flagellato la popolazione.

Man mano che si esaurisce il progetto della «grande Venezia» si sviluppa quello industriale ai limiti della vicina terraferma. Il regista dell'operazione è Giuseppe Volpi, a partire dal 1917. Il progetto, che prevede un porto, nuove industrie e una nuova zona urbana «fuori dall'isola» è lanciato all'inizio del secolo: si sarebbe sviluppato originariamente nella zona di San Giuliano (a destra del ponte lagunare andando a Mestre) per trovare la definitiva ubicazione nei territori attorno ai Bottenighi (a sinistra del ponte). Le anime politiche del piano sono Piero Foscarini e Filippo Grimani, le principali figure di riferimento della Venezia della *Belle Époque*. Negli anni successivi l'espansione industriale comprenderà aree sempre più estese a Marghera. Se la Prima zona industriale sottrae alla laguna 500 ettari con i successivi imbonimenti la trasformazione è ancora più importante, sono 1000 gli ettari occupati dalla realizzazione della Seconda zona industriale tra gli anni Cinquanta e Sessanta, 250 per il nuovo aeroporto a Tessera (tra il 1956 e il 1960) e altri 1200 per preparare la Terza zona che però non viene mai completata.

Dai fiumi (quelli che ancora sfociano al suo interno) la laguna riceve acqua e sedimenti. Dal mare, nell'alternanza delle maree, la laguna riceve nuova linfa vitale e un movimento che le permette di mantenere i fondali quel tanto che basta per l'equilibrio dello speciale ecosistema e il livello medio di profondità. Per variegate cause, nel corso del Novecento questo equilibrio si è spostato a favore dell'acqua del mare. Gli effetti dell'erosione marina superano quelli della sedimentazione fluviale aumentando le masse d'acqua e la profondità media dei fondali. Dalle valutazioni degli ingegneri idraulici risulta che, nelle zone d'acqua della laguna centrale, la profondità media sia passata da circa 50 centimetri nel 1901 agli attuali 145. Soprattutto nella seconda parte del secolo, inoltre, fenomeni come la subsidenza e l'eustatismo hanno elevato il dislivello complessivo di circa 25 centimetri: 14 per effetto della sommersione del territorio lagunare e 11 per l'incremento del livello medio del mare nell'Alto Adriatico. E le previsioni degli scienziati non sono tanto ottimistiche per il secolo in corso, con incrementi stimati fino a ulteriori 88 centimetri<sup>3</sup>.

3 L. D'ALPAOS, *Fatti e misfatti di idraulica lagunare. La laguna di Venezia dalla diversione dei fiumi alle nuove opere alle bocche di porto*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, 2010, p. 17.

Una riflessione sulle trasformazioni dell'uso delle acque lagunari nel XX secolo non può che concentrarsi su due aspetti interdipendenti: la valorizzazione economica e la salvaguardia di questo spazio anfibio.

Nella *Belle Époque* sono costruiti gli alberghi più noti che dominano verso il mare il litorale del Lido. La CIGA (Compagnia italiana grandi alberghi) diventa un colosso del turismo balneare. L'invenzione della Mostra del Cinema, qualche anno più tardi, rappresenta l'apoteosi della città d'acqua, intellettuale e turistica.

Anche le pubbliche relazioni di alto livello avvengono sull'acqua, con una riproposizione delle coreografie tanto curate fin dall'epoca della Serenissima. Nel 1905 il *kaiser* Guglielmo II sul suo yacht *Hohenzollern*, ormeggiato in Bacino di San Marco, incontra Vittorio Emanuele III e insieme percorrono il Canal Grande in gondola. Se la gondola rimane il mezzo «privato» della antichissima corporazione dei gondolieri, in quello stesso anno viene reso pubblico il servizio dei «battelli a motore», dei vaporette. Nasce l'ACNIL (Azienda comunale navigazione interna lagunare), la società municipalizzata creata dagli esiti di un referendum popolare, che metteva in competizione il servizio privato (già attivo dal 1872) con quello pubblico.

Sulle acque del Lido, nel 1911, si svolge la prima gara motonautica. Sembra la risposta benevola ai Futuristi che l'anno prima avevano occupato la Torre dell'Orologio, in piazza San Marco, manifestando contro la Venezia passatista. Nello stesso anno inizia la costruzione dell'ultima bocca di porto (la terza), quella di Chioggia, ancora senza dighe. I lavori dei moli foranei vengono sospesi a causa della guerra e conclusi definitivamente nel 1933. Le dighe alla bocca di Malamocco, progettate ancora sotto l'amministrazione francese della città, sono già attive dal 1872. Quelle della bocca del Lido, tra Punta Sabbioni e San Nicolò, sono state ultimate nel 1910, dopo complessi lavori avviati dal 1882. Le lunghe dighe, secondo gli studi avviati già nell'Ottocento dagli idraulici, favoriscono il ricambio dell'acqua della laguna e assicurano, con la sola forza della corrente delle maree, una adeguata profondità, non permettendo, come era successo nei secoli precedenti, alcun pericolo di insabbiamento dei fondali, ma procurando nuove problematiche all'ecosistema lagunare.

Nel corso della Prima guerra mondiale la laguna è praticamente militarizzata. Il fronte, nel 1917, è a due passi. Dal Bacino di San Marco partono le speciali motobarche costruite nei cantieri cittadini: i cosiddetti MAS, che hanno un ruolo, forse più di propaganda che di sostanza,

nell'evolversi della guerra. Alla fine del conflitto il Ministero della Marina decora Venezia con la croce al merito di guerra.

Sarà una interazione tra acqua e aria a qualificare in quel periodo l'antico Arsenale veneziano, con la produzione dei primi idrovolanti e alla realizzazione nella vicina isola di Sant'Andrea del primo idroscalo italiano, idea abbandonata dopo alcuni anni. Negli anni Venti, sempre nelle acque del Lido, una gara speciale per idrovolanti (la coppa internazionale Schneider) esalta la modernità e anche la mondanità, con la spiaggia dell'Hotel Excelsior adattata a tribuna privilegiata della manifestazione<sup>4</sup>.

Nello stesso periodo, all'interno della laguna, un mutato uso delle acque sollecita la privatizzazione di notevoli porzioni di aree lagunari, in parte bonificate e trasformate in campagne, in parte ridotte a catini chiusi da argini: le «valli da pesca», in particolare nelle zone prospicienti la terraferma a sud e a nord della laguna, che occupano attualmente una superficie di circa 9000 ettari e sono oggetto di vivaci polemiche tra proprietari e ambientalisti<sup>5</sup>.

In terraferma, anche Mestre perde di conseguenza la sua antica caratteristica di città d'acqua ai margini della laguna, per affermarsi come l'area dove si concentrano – spesso in modo disordinato – le moderne urbanizzazioni. Negli anni Trenta il Canal Salso, attivo da secoli per agevolare i traffici tra la laguna e la terraferma, viene parzialmente interrato (con i materiali di risulta per la realizzazione di Piazzale Roma). L'opera di interramento prosegue anche successivamente, nel secondo dopoguerra, sempre con gli stessi obiettivi di moderno sviluppo.

L'uso dell'acqua per l'industria riguarda anche quella del sottosuolo. Gli emungimenti a Marghera (corresponsabili del fenomeno della subsidenza) continuano fino al 1974. Con la decadenza della «industrializzazione classica», all'interno della laguna prende sempre più vigore quella altrettanto invasiva della «industria turistica». Compromessi di natura politico-industriale portano a nuove polarità nell'uso dell'acqua: alla Marittima il porto crocieristico, a Marghera quello commerciale, a San Leonardo quello petrolifero. Sono ora stimati in circa 22 milioni i visitatori che arrivano in città annualmente<sup>6</sup>. L'aumento della mobilità acquae

4 P. LANDO, *Le ali di Venezia*, Padova, Il Poligrafo, 2013.

5 L. D'ALPAOS, *Fatti...*, cit., p. 165.

6 *Il turismo a Venezia e nel Veneto. Problema o risorsa?*, a cura di G. MENCINI, Venezia, Supernova, 2013, p. 91.

rende problematico il traffico, peggiorando il cosiddetto fenomeno del «moto ondoso», con disagi per tutti e in particolare per la fragilità dello speciale tessuto urbano, con palazzi e monumenti storici che poggiano sulle proprie fondamentazioni nell'acqua stessa della laguna.

Per ciò che concerne la pesca, le trasformazioni novecentesche sono legate soprattutto all'evoluzione tecnologica. Per consolidata tradizione sono i pescatori di Chioggia ad avere una particolare vocazione marina; i pescatori delle altre isole sono più concentrati sulla pesca all'interno della laguna. È interessante il fenomeno della coltura delle cozze, fino a pochi decenni fa non considerate commestibili in vaste aree della laguna. Nel secondo dopoguerra, invece, ha determinato un incremento di prosperità per i pescatori di Pellestrina, che numerosi non affrontano più le incertezze del mare, ma si trasformano in «contadini dell'acqua»<sup>7</sup>.

Fin dal 1907 opera un'istituzione che raccoglie le competenze ed i saperi ereditati dalla Serenissima in tema di governo delle acque: il Magistrato alle Acque (ora organo periferico del Ministero alle Infrastrutture). Non è la sola istituzione alla quale competono attualmente le acque della laguna; e questo, forse, rende più problematica la gestione delle acque interne. L'Autorità del Porto ha titolo sui canali portuali, mentre la vigilanza degli stessi spetta alla Capitaneria. Per i canali e i rii interni la pertinenza passa ai rispettivi Comuni (nove in totale, Venezia e Chioggia i più importanti). La salvaguardia fisica della città (considerata bene dell'Umanità dall'Unesco), il delicato compromesso sull'uso delle acque della laguna, la conservazione della sua specificità ambientale, lo sviluppo consapevole dell'economia e delle attività portuali, sono state oggetto di approfondite riflessioni, in collaborazione con le componenti politiche sia locali sia nazionali. Soprattutto dopo l'entrata in funzione del canale «dei petroli» e l'alluvione del 1966. È anche questo un delicato aspetto delle trasformazioni novecentesche: la complessa divisione delle responsabilità politiche e amministrative sulle questioni lagunari (non solo riferite all'«acqua alta») rende più problematica la salvaguardia della città e della laguna. Leggi speciali (la prima del 1973, poi quella del 1984 e quella del 1992) hanno studiato e definito un intervento originale e innovativo, i cui grandi cantieri sono stati avviati dal

7 R. VIANELLO, *Le savoir des mytiliculteurs de la lagune de Venise et du littoral breton. Étude d'anthropologie comparative*, tesi di Dottorato, Université de Bretagne occidentale (Brest) e Università Ca' Foscari di Venezia, 2013.

2003, con enormi investimenti. Il progetto MOSE prevede che dal 2016 la difesa dall'acqua del mare avverrà con la sistemazione nei fondali, in prossimità delle tre bocche di porto, di particolari barriere, formate da una serie di cassoni immersi nei fondali, di cerniere e di paratoie mobili, che con un complicato sistema di ingegneria idraulica verranno alzate, in previsione di alte maree che superino un livello di guardia ritenuto pericoloso per la città (un metro e dieci sul livello medio del mare). È curioso che le leggi speciali siano numerate considerando il «dopo 1966» e non tengano in alcun modo conto delle altre iniziative maturate precedentemente dalle diverse amministrazioni della città, a partire da quella francese nel 1807, sempre finalizzate come «interventi speciali per Venezia». Evidentemente il pericolo scampato ha segnato anche la sensibilità del legislatore.

## **I porti aerei della laguna**

**Pietro Lando**

Museo storico della Marina militare di Venezia

Il simbolo dell'antica Repubblica Serenissima, il leone alato di San Marco, nella Venezia del XX secolo le ali le ha messe davvero, percorrendo i cieli mediterranei ed europei, appena furono disponibili i primi aeroplani. Il primo volo di un aeroplano su Venezia, nel 1911, fu un'operazione pubblicitaria della CIGA (Compagnia italiana grandi alberghi) per attrarre e divertire la ricca clientela. Un H. Farman II francese, pilotato dal campione automobilistico Umberto Cagno, sorvolò piazza San Marco. Il decollo era avvenuto proprio in riva al mare, dalla spiaggia dell'Excelsior Palace del Lido, quello che era allora il più grande albergo d'Europa. Dopo quel primo volo a motore, divenne ricorrente servirsi dell'«aeroporto di sabbia» in mezzo al «bel mondo» cosmopolita, per esibizioni spettacolari dalle più diverse finalità, ad opera di piloti italiani e stranieri. L'anno dopo, con lo stesso desiderio di servirsi dello scenario meraviglioso di Venezia e della laguna, fu il conte Giovanni Caproni, non ancora l'affermato costruttore aeronautico di pochi anni dopo, a far decollare il suo Ca. XII dalla sabbia del Lido. L'obiettivo era quello di far conoscere il suo prototipo progettato e costruito in Italia, per farlo comprare dal Regio Esercito, in concorrenza con le industrie aeronautiche francesi, fino agli anni Venti le più importanti in Europa. Nella primavera 1914, una pubblicità dell'Hotel Excelsior, sull'elegante rivista «L'Illustrazione italiana», avvertiva i futuri clienti che ci sarebbero stati addirittura due idrovolanti al servizio del loro divertimento; ma per lo scoppio della guerra europea in agosto, i velivoli non arrivarono mai.

Nel 1913 cominciarono ad apparire i primi idrovolanti: aerei militari i cui piloti italiani erano stati inviati in Francia ad addestrarsi e ottenere

il brevetto alla scuola per «idroaeroplani» di Juan-Les-Pins, in Costa Azzurra. La scelta della città lagunare come vivaio dell'aviazione navale italiana fu strategica, per la vicinanza delle basi della flotta austriaca a Trieste e Pola, e per i vantaggi ambientali delle riparate acque della laguna; pesò poi un fattore tecnologico: la manutenzione delle nuove macchine per volare richiedeva le competenze di maestranze particolarmente preparate e l'Italia era un paese industrialmente arretrato, dove tali operai specializzati erano difficili da reperire. A Venezia, invece, grazie all'esistenza plurisecolare dell'Arsenale, si era venuta a creare una selezionata popolazione di artigiani-operai, i celebri *arsenaloti*, un *milieu* dove si tramandò a lungo una cultura proto-industriale che, sviluppatasi all'alba del XX secolo, si dimostrò indispensabile per garantire l'efficace capacità operativa dei nuovi mezzi bellici ad alto contenuto tecnologico<sup>1</sup>. Ne fa testimonianza la nascita e sviluppo del cantiere SVAN (Società veneziana automobili nautiche) che non solo costruì il primo motoscafo con motore a benzina, ma anche collaborò con le maestranze militari a realizzare i primissimi idrovolanti.

La base veneziana fu dotata di una propria officina, presso la quale vennero costruiti alcuni progetti originali, oltre al semplice montaggio degli aerei francesi comprati dalla Marina; nacque così in Laguna la prima squadriglia d'idrovolanti del mondo. La sua genesi si dovette sia a scelte militari, sia all'iniziativa civile, data la notevole influenza che il nazionalismo politico aveva in città. Quando, sulla scia dell'onda nazionalista conseguente alla guerra italo-turca per la Libia, era stata lanciata dall'Aero Club Italiano una sottoscrizione pubblica per comprare degli aerei per l'esercito italiano, con il motto «Date Ali alla Patria», i veneziani aderirono entusiasti, raccogliendo una somma considerevole. Il comitato provinciale, preseduto dal sindaco di Venezia conte Filippo Grimani, chiese e ottenne che i velivoli destinati a difendere la città lagunare non avessero delle ruote, ma fossero degli idrovolanti. La Marina decise di accettare la proposta perché ben si adattava alle proprie necessità e il 25 aprile 1913, festa di San Marco, nacque in laguna l'Aviazione navale italiana con la costituzione della prima squadriglia d'idrovolanti al mondo, battezzata appunto *San Marco*, con sede presso l'Arsenale. La squadriglia veneziana risultò così all'avanguardia e venne incaricata dei primi esperimenti sulle modalità di lancio di siluri dal

1 P. LANDO, *Le ali di Venezia*, Padova, Il Poligrafo, 2013, pp. 115-117.



cielo, tanto che nel 1913, un suo pilota riuscì a sganciare un simulacro di siluro pesante più di dieci volte il peso massimo di dieci chilogrammi degli ordigni fino ad allora sganciati in volo da aerei. Si decise perciò di progettare il primo velivolo specificamente dedicato a questo compito. L'aereosilurante fabbricato, con venti metri d'apertura alare, fu all'epoca il maggiore idrovolante esistente, e diede discreti risultati in volo, pur risultando presto superato. Lo sviluppo dell'attività aviatoria portò la Marina a creare, già nel 1914, una nuova base nell'isola delle Vignole, dietro il forte di Sant'Andrea, da cui prese il nome.

Fu in questo idroscalo che il 2 giugno 1915, pochi giorni dopo l'entrata in guerra dell'Italia a fianco degli Alleati, arrivarono sei FBA francesi per costituire il Centre d'aviation maritime de Venise (CAM), al comando del *lieutenant de vaisseau* Antoine Reynaud<sup>2</sup>. Questi aerei facevano parte degli aiuti promessi dai governi francese e britannico a quello italiano per difendere Venezia, facilmente esposta agli attacchi dei bombardieri austriaci, che infatti colpirono la città fin dal primo giorno di guerra. Tra i piloti d'oltralpe, il più conosciuto fu il pioniere dell'aria Jean-Louis Conneau, che sotto lo pseudonimo di André Beaumont aveva partecipato e vinto numerose gare aviatorie anche in Italia. Dopo poche settimane dal loro arrivo, il primo luglio, un'azione di ricognizione sul mare porterà alla celebrità gli aviatori francesi, autori del primo riuscito attacco aereo a un sommergibile: l'*enseigne de vaisseau* Jean Jules Henri Roulier danneggiò un sottomarino austriaco, senza però affondarlo. La notizia dell'attacco si sparse in un attimo in città, i giornali italiani magnificarono in prima pagina l'azione dei piloti alleati e la notizia ebbe eco pure su quelli inglesi. Anche la stampa francese celebrò l'impresa: «L'Illustration» scrisse che la banda municipale, vedendo passare un aereo francese, interruppe la musica che stava suonando per intonare, tra l'entusiasmo generale, la Marsigliese<sup>3</sup>.

Gli attacchi austro-ungarici alla città non cessarono e fu necessario un ulteriore aiuto alleato, questa volta rappresentato da una squadriglia di aerei francesi basati su un campo d'aviazione ai bordi della laguna, in località Bazzera a nord di Mestre, che fu, quindi, il primo aeroporto

2 G. SOLLI, *CAM - Centre d'aviation maritime - Venise*, in «La Grande Guerra: storia e storie della prima guerra mondiale», 11, ottobre/dicembre 2013, pp. 30-41.

3 A cura di D. MÉCHIN, [http://albindenis.free.fr/Site\\_escadrille/CAM\\_Venise.htm](http://albindenis.free.fr/Site_escadrille/CAM_Venise.htm) [16 ottobre 2013].

terrestre di Venezia. La scelta di questo campo tuttavia non si dimostrò adatta, la Marina decise allora di trasportare la base, dal dicembre 1915, al campo del forte di San Nicolò, al Lido, proprio di fronte all'idroscalo di Sant'Andrea. I piloti e gli ufficiali della N 92/I, oltre ai loro compiti militari, avevano anche dei doveri «diplomatici», a differenza dei compagni del CAM, perché dovevano rappresentare un aiuto francese particolare a una città alleata così in vista: la loro vita, tra un volo e l'altro, era degna di una *Belle Epoque* ormai finita. Vennero alloggiati al Lido in un albergo lussuoso requisito per loro, l'Hotel Villa Paradiso, con i propri cuochi al seguito<sup>4</sup>. Non mancarono loro né i successi militari né i caduti: nell'agosto 1916, in un combattimento aereo sul mare, morì Jean Jules Henri Roulier, celebrato a Venezia con un grandioso funerale. Il 31 ottobre dello stesso anno, per un incidente nel caricare una bomba su un aereo, morirono quindici militari francesi, tra cui il comandante Reynaud: furono sepolti al cimitero dell'isola di San Michele, dove sono tuttora.

I velivoli italiani e francesi furono protagonisti di numerose e pericolose missioni di ricognizione e di bombardamento delle basi nemiche, si dimostrarono anche efficaci nella difesa della città: Sant'Andrea alla fine della guerra era diventato un idroscalo di primaria importanza. Al Lido, dopo la ritirata di Caporetto, nacque anche la Prima Squadriglia Siluranti Aeree italiana, al comando di un grande amico dei francesi: il poeta e maggiore dell'Esercito Gabriele d'Annunzio. Questa formazione non lanciò mai un siluro in azione, per le mutate condizioni strategiche, ma eseguì molte missioni di bombardamento. Finita la guerra, l'aeroporto del Lido fu praticamente abbandonato e usato solo per qualche volo postale militare, mentre a Campalto, presso Venezia, si tentò per qualche tempo di mantenere un servizio militare di dirigibili.

In Italia, a causa delle difficili condizioni sociali, politiche ed economiche del dopoguerra, lo sviluppo dell'aviazione civile andò più a rilento che nel resto d'Europa. Comunque la prima compagnia aerea basata su aerei terrestri, con il nome di Transadriatica, nacque proprio a Venezia. La scelta di operare da Venezia fu dovuta alla sua posizione geografica, all'incrocio tra le rotte tra l'Oriente e l'Europa settentrionale e quelle, a sud delle Alpi, tra la Mitteleuropa e l'Europa occidentale; inoltre pesò molto l'attivismo economico e sociale della città, col suo

4 Per approfondire la vicenda: D. MÉCHIN, *Entre guerre et dolce vita. L'escadrille de Venise*, in «Aerjournal», 39, ottobre-novembre 2004, pp. 40-54.

ricco movimento turistico. Determinante per la scelta del Lido fu anche la presenza della mano d'opera specializzata, che le esperienze aeronautiche della Marina durante la Grande Guerra avevano ulteriormente formato. La Transadriatica aveva particolarmente bisogno di questi operai per la manutenzione dei suoi aerei tedeschi: degli Junkers costruiti con una lega speciale di alluminio, il *duralluminium*, che richiedeva complesse lavorazioni specializzate. La scelta di aerei tedeschi era stata dettata sia dalle migliori prestazioni rispetto a quelli nazionali, indispensabili per superare le Alpi. Inoltre le clausole del trattato di Versailles creavano dei grossi ostacoli per la produzione aeronautica tedesca e per Hugo Junkers era vantaggioso smistare parte della produzione della sua industria alle officine di Venezia. Così, il 18 agosto 1926 dalla pista di San Nicolò decollò il primo aereo di linea italiano: era diretto a Vienna, via Klagenfurt. La stampa dei due paesi collegati diede ampio risalto all'evento. L'aeroporto del Lido, battezzato «Giovanni Nicelli» in onore di un asso della caccia italiana, divenne così il primo aerostalo d'Italia.

La prematura morte per un incidente, nel 1929, del giovanissimo ingegnere che dirigeva la Transadriatica, assieme alle pressioni politiche per unificarle alle altre aziende aeree italiane nate nel frattempo, portarono nel 1934 alla nascita dell'Ala Littoria, la prima compagnia di bandiera italiana. Restò, comunque, immutata l'importanza delle Officine del Lido. Il ministro dell'Aeronautica Italo Balbo nominò presidente della nuova società un giovanissimo manager: Umberto Klinger<sup>5</sup>. L'aerostalo veneziano acquisì sempre maggior rilevanza nell'economia dell'aviazione civile italiana e fino all'inizio della seconda guerra mondiale fu il secondo scalo nazionale, per passeggeri e merci, dopo quello della capitale. La sua rilevanza internazionale fu sottolineata dall'arrivo, il 14 giugno 1934, di Adolf Hitler per la sua prima visita all'estero. Allo scoppio del conflitto, il 10 giugno 1940, l'attività dell'aviazione civile si ridusse moltissimo, anche se restarono i voli dell'Ala Littoria per i collegamenti con Monaco e altre città italiane e straniere: l'aeroporto Nicelli, date le limitate dimensioni della pista e per la sua posizione geografica troppo facilmente individuabile, non ebbe alcuna funzione strategico-militare. Le Officine del Lido già nei primi mesi di guerra operarono come centro per la riparazione degli aerei militari italiani e tedeschi.

5 Cfr.: B. DELISI, M. S. KLINGER, *Un eroe veneziano Umberto Klinger e i suoi aeroplani*, Milano, Giorgio Apostolo, 2010.

La città lagunare, durante gli anni del conflitto, quasi non conobbe gli attacchi aerei che avevano distrutto tante altre città, proprio per la sua importanza storico-artistica e per la sua scarsa rilevanza strategica. Non mancarono gli attacchi ai battelli, anche nello stesso Bacino di San Marco, con più di centocinquanta vittime. Un bombardamento aereo colpì con precisione il porto, quasi alla fine della guerra, il 21 marzo 1945. I tedeschi nel 1945 asportarono i macchinari e distrussero le strutture industriali, mentre alcuni operai-partigiani salvarono almeno l'aerostazione dalla demolizione.

Dopo la liberazione, il Nicelli non ebbe molto lavoro: ci furono solo alcuni voli militari, italiani e alleati; nessuna commessa, invece, per le Officine. La rinascita dell'aviazione commerciale italiana fu lunga e sofferta, annichilita dalle pesantissime condizioni dell'armistizio. Solo con il trattato di pace di Parigi del 10 febbraio 1947 fu permessa la ripresa dei voli. Il governo italiano aveva cercato di aiutare le nascenti compagnie aeree, cedendo loro gratuitamente degli aerei militari americani Douglas C-47, residuati bellici comprati a condizioni molto favorevoli dalle autorità alleate. Questi bimotori furono trasformati e portati allo standard di DC-3, la versione civile di questi velivoli. Alle Officine del Lido il primo di questi velivoli arrivò il 21 settembre 1946, per essere trasformato e consegnato alla nuova compagnia aerea veneziana, di nuova denominata Transadriatica. Proprio uno di questi aerei fece il primo volo di linea italiano del dopoguerra: il 14 aprile 1947 decollò dal Lido diretto a Roma. Il 16 dicembre dello stesso anno la compagnia lagunare inaugurò la linea Venezia-Zurigo, la prima tratta internazionale gestita da una compagnia italiana dopo la guerra. La Transadriatica ottenne un successo commerciale relativo e, dopo solo due anni, dovette confluire con altre compagnie italiane nella ALI-Flotte Riunite. La sua pur breve esistenza, come quella di tante compagnie italiane e europee, fu agevolata dalla disponibilità di un enorme numero di aerei militari americani, ben adattabili al trasporto di passeggeri e merci, dopo gli adattamenti fatti dagli specialisti dell'Ala Italiana nelle officine Lido, fra le macerie degli hangar distrutti dai tedeschi. Il lavoro di revisione e di adattamento per questi aerei non era però sufficiente e il governo intendeva smantellare l'attività industriale e commerciale dell'Ala Italiana. Per un decennio, le officine accettarono commesse di qualsiasi tipo, riconvertendo o riparando camion, autobus, carrozzerie di automobili, navi, motoscafi e bombole del gas, ma soprattutto continuarono

a riadattare vecchi aerei militari americani abbandonati nel Nord-Africa, rivenduti a diverse compagnie aeree europee e americane. Si mantenne così un'attività industriale specializzata, con circa 550 dipendenti, rilevante per l'economia lagunare. Dal 1954 iniziarono poi a ottenere consistenti commesse dall'Aeronautica militare italiana e soprattutto avviarono la fabbricazione di scale e carrelli aeroportuali, di cui divennero fino all'inizio degli anni Settanta i maggiori produttori europei.

L'aeroporto Nicelli, grazie alla presenza al Lido del Casinò e della Mostra internazionale del cinema, per tutto il decennio degli anni Cinquanta fu uno degli scali turistici più frequentato da una clientela particolarmente facoltosa. Tuttavia, le dimensioni sempre maggiori degli aerei stavano diventando un problema: ormai i grandi aerei di linea non potevano più atterrare sull'erba del Lido, mentre occorreva una nuova pista in cemento, ben più lunga. Si valutarono vari progetti di un nuovo aeroporto, per lo più ipotizzando la collocazione sulla terraferma, ai bordi della laguna; non mancò chi propose di farlo dentro la laguna, unendo le isole della Certosa e della Vignole per avere una pista di cemento lunga due chilometri. Nel 1956 si optò per la zona barenosa di Tessera ai bordi delle acque, a nord di Mestre; la sua pista, finita nel 1960, aveva la sua estremità a poche centinaia metri dalla Bazzera, dove era nato il primo aeroporto di Venezia. Le Officine Aeronavali, a metà degli anni Sessanta, dovettero abbandonare il Nicelli e si trasferirono ai margini della nuova pista in terraferma. L'aeroporto di Tessera, denominato «Marco Polo», è oggi il terzo scalo d'Italia per passeggeri e merci, ma non ha più al proprio fianco l'apparato industriale dei decenni passati, in una città lagunare che sembra aver abdicato al ruolo di centro tecnologico, limitandosi oggi a subire passivamente il peso debordante del turismo.



## Eliche in laguna. Macchine da spettacolo e propaganda nella “Grande Venezia” di Volpi

Giulio Bobbo

Istituto veneziano per la storia della Resistenza e della società contemporanea (IVESER)

Concetti come “progresso” e “velocità”, metafore del “nuovo” che andava a rivoluzionare un mondo in rapida evoluzione, furono parte integrante del clima della *Belle Époque* all’inizio del ventesimo secolo. Gli eventi del primo conflitto mondiale ci ricordano come questo sviluppo tecnologico venne utilizzato in forma distruttiva, ma si deve ricordare anche che il periodo tra le due guerre portò ad un breve ritorno della spensieratezza d’anteguerra, sensibile al fascino degli eventi mondani dell’“alta società”. Proprio la particolare situazione politica, sociale ed economica venutasi a trovare nella Venezia tra le due guerre fece sì che i miti della *Belle Époque* tornassero per alcuni brevi, particolari momenti in una serie di eventi che videro masse ed élite, tradizione e modernità vivere insieme in quelli che possono essere definiti tra i primi eventi mediatici della storia moderna :

Giuseppe Volpi di Misurata, Achille Gaggia. Grandi, formidabili nomi. Nomi di Condottieri della finanza italiana, di capitani dell’industria veneziana; di realizzatori, di animatori, di creatori d’energie, di opere, di avvenire.<sup>1</sup>

È impossibile non imbattersi nella figura del Conte Volpi di Misurata quando si va ad analizzare un aspetto qualsiasi della Venezia fascista

1 E. ZORZI, *Uno sguardo al passato sulla soglia dell’avvenire*, in «Le Tre Venezie», Anno XI, n. 9, settembre 1931, p. 575.

nel periodo interbellico. Insieme a Gaggia e Vittorio Cini, fu in grado di costruire una concentrazione economica senza precedenti nella Venezia moderna. Attivi nei campi della produzione e distribuzione dell'energia elettrica, dell'industria metallurgica e chimica a Porto Marghera, del turismo e dell'editoria, i tre imprenditori servirono il fascismo e se ne servirono per sviluppare le proprie attività, costruendo un gruppo di potere che riuscì a sopravvivere ai rivolgimenti politici ed economici della Seconda Guerra mondiale.

È in questo conteso che si pongono le grandi competizioni aeronautiche e motonautiche che sconvolsero – letteralmente – le tranquille acque della laguna a partire dal 1927. In quell'anno sbarcò a Venezia la nona edizione della Coppa Schneider, una competizione tra idrovolanti concepita dall'industriale francese Jacques Schneider subito prima della Grande Guerra.

Nata come puro evento sportivo, questa corsa si era trasformata negli anni in una dimostrazione di potenza delle aeronautiche (militari) che vi partecipavano con apparecchi sempre più veloci e performanti. Di fatto si trattava di un evento che riuniva in sé innovazione tecnologica, orgoglio nazionale e passione sportiva.

Venezia aveva ospitato altre due edizioni di questo trofeo, nel 1920 e 1921, ma in quelle occasioni gli idrovolanti italiani avevano volato quasi da soli, e l'assenza all'epoca di grandi mezzi di comunicazione aveva lasciato pochi ricordi in città. Ben diversa era la corsa del 1927: in un periodo di primati aeronautici, dove l'Italia viveva da protagonista e non intendeva sfigurare davanti agli "avversari" stranieri, l'occasione doveva essere sfruttata per propagandare agli italiani e al mondo l'eccellenza delle ali italiane. Al tempo stesso, il regime fascista ormai forte e consolidato voleva coinvolgere le masse come testimoni e spettatori di un evento speciale, in una efficace ottica di costruzione del consenso.

Fu modificato il percorso per l'aumentata rapidità degli aerei, che erano quasi tre VOLTE più veloci di quelli di sette anni prima, e, restando fissi i piloni di San Nicolò e quello di Malamocco, il terzo fu posizionato a Sottomarina, vicino a Chioggia, per evitare possibili incroci tra i velivoli in gara. Restò naturalmente il traguardo all'hotel Excelsior.<sup>2</sup>

2 P. LANDO, *Le Ali di Venezia. Nascita e sviluppo dell'aviazione nel novecento lagunare*, Padova, Il Poligrafo, 2013, p. 88.



L'Excelsior sarebbe stato il perno centrale dell'evento: assieme alla sua clientela internazionale di lusso, avrebbe ospitato la giuria, allineata davanti al traguardo e collegata telefonicamente con il resto del mondo per permettere alla stampa di comunicare nel modo più rapido e completo l'evoluzione delle gare; avrebbe poi accolto gli ospiti d'onore della gara – primo fra tutti il Principe Umberto – e parte delle tribune per il pubblico distribuite per quasi tutta la lunghezza del Lido. Per coinvolgere quanti più sudditi italiani in un evento che doveva avere una valenza internazionale, erano stati approntati treni speciali da Torino, Milano, Roma, Bologna e Genova<sup>3</sup>. Tutti questi spettatori avrebbero avuto libero accesso alle tribune (popolari), mentre speciali corse dei vaporetti dell'ACNIL (il trasporto pubblico dell'epoca) avrebbero collegato l'isola del Lido alla città<sup>4</sup>.

Nella seconda settimana di settembre arrivarono gli apparecchi italiani e quelli inglesi, e ci si preparò alle due serie di gare nelle quali si articolava la competizione. Il 23 settembre vennero disputate le prove di galleggiamento e stabilità, che richiedevano una serie di decolli, voli su circuito e successivi ammaraggi dei velivoli partecipanti. Per quanto questo fosse un momento accessorio della gara, fu seguitissimo dal pubblico locale e nazionale che si era riversato in città, tanto che tutti gli alberghi, pensioni e affittacamere erano al completo da almeno due settimane<sup>5</sup>. L'obiettivo di coinvolgere le grandi masse popolari in quello che restava comunque una gara riservata ad una selezionatissima élite aviatoria, era stato pienamente raggiunto.

Dopo un rinvio dovuto al maltempo, il 26 settembre si arrivò alla gara decisiva, la prova di velocità.

Uno dopo l'altro gli idrovolanti decollarono e si lanciarono sul circuito che percorreva l'intera lunghezza del Lido. Possiamo solo immaginare quale sia stata l'esperienza del veder sfrecciare questi piccoli bolidi, che ruggendo a più di 400 chilometri all'ora a pochi metri dalla folla rappresentavano lo stato dell'arte della tecnologia aviatoria dell'epoca.

Il risultato fu infausto per la squadra italiana. Uno dopo l'altro i rossi Macchi M.52 dovettero ritirarsi dalla gara, traditi da un motore non ancora messo totalmente a punto. La vittoria andò al Supermarine S.5 pilotato dal Tenente della RAF Sidney Webster. Fu la prima delle

3 Cfr. «La Gazzetta di Venezia», 1 settembre 1927.

4 Cfr. *Ivi*, 24 settembre 1927.

5 *Ivi*.

tre vittorie consecutive necessarie agli inglesi per assicurarsi definitivamente la coppa. Indispettito per la sconfitta, Italo Balbo costrinse i piloti italiani a restare a Venezia dopo la corsa, allo scopo di battere il record mondiale di velocità, che con sollievo venne raggiunto dopo sei settimane, il 4 novembre 1927<sup>6</sup>.

Il successo “mediatico” della Schneider convinse Volpi e soci che il trinomio Venezia, velocità e acqua poteva essere utilizzato per evocare altri eventi simili nella città lagunare. Perciò si misero al lavoro per organizzare la sfida successiva. Si apriva così nel 1929 la stagione delle gare motonautiche. La prima edizione di questa serie di competizioni aveva alcuni punti di contatto con la Schneider: uno dei percorsi di gara ricalcava quello degli idrovolanti; inoltre c’era la volontà di far affluire grandi numeri di spettatori, benché si trattasse di un evento di natura diversa. Contrariamente alla gara aeronautica, queste corse coinvolgevano non i governi nazionali ma dei privati facoltosi, che a proprie spese costruivano e portavano in acqua velocissimi motoscafi in grado di stabilire record mondiali sull’acqua. Nella stampa dell’epoca, più che della nazionalità dei concorrenti, si parlava perciò della singola imbarcazione e del pilota. L’interesse degli organizzatori per l’evento era legato anche al fatto che diversi cantieri veneziani avevano buona esperienza nella costruzione di motoscafi veloci (basti solo pensare ai Mas della Grande Guerra realizzati dalla SVAN) e stavano in quel periodo iniziando la costruzione dei primi “racer” italiani<sup>7</sup>. Affluirono a Venezia diverse celebrità della motonautica mondiale tra cui il pilota inglese Henry Segrave con il suo *Miss England 1* e l’americano Gar Wood con *Miss America VII*. Alla guida del racer *Savoia* costruito dai cantieri SVAN di Venezia sarebbe giunto Don Carlo Maurizio Ruspoli dei Principi di Poggio Suasa<sup>8</sup>.

Anche in questo caso erano previste tariffe speciali e treni popolari da tutta Italia per attrarre le stesse “masse nereggianti” che avevano propiziato il successo della Schneider. Si concretizzava così una spettacolare divisione dei ruoli. Le classi popolari, benevolmente coinvolte dall’intervento del regime, erano convocate nel ruolo di spettatori e testimoni del progresso italiano e fascista, mentre sul “palcoscenico” acqueo

6 P. LANDO, *Le Ali di Venezia*, cit., p. 94.

7 Cfr. E. ZORZI, *Uno sguardo al passato*, cit., p. 576.

8 Cfr. Motonautica, in «Le Tre Venezie», Anno IX, agosto 1929, p. 15.

affacciato sulle spiagge del Lido i membri dell'aristocrazia affascinavano, stupivano e davano sfoggio di sé a bordo di motoscafi velocissimi: una perfetta metafora di due mondi accostati eppure separati: la massa che si faceva pubblico adorante di una élite protagonista. Tuttavia, malgrado la minuziosa preparazione dell'evento, e la presenza di ospiti illustri come il Principe ereditario, insieme a Vittorio e Bruno Mussolini, la prima edizione delle competizioni motonautiche fallì miseramente. Le tribune furono lasciate quasi deserte, ed anche lo spettacolo offerto da questi bolidi mancò di entusiasmare il pubblico<sup>9</sup>.

«Le Tre Venezie», lussuoso mensile legato a Volpi e organo del Partito fascista veneziano commentò che per quanto fosse mancata del tutto la partecipazione della folla, le gare erano state seguite da “un pubblico di élite, distintissimo, simpaticissimo di appassionati, di competenti, o semplicemente di gente elegante”<sup>10</sup>. La competizione nautica dell'anno successivo, progettata in un tono leggermente minore e più orientata verso un pubblico di appassionati, ottenne un risultato migliore, coi piloti italiani che conquistarono alcuni dei trofei messi in palio, e contribuì a consolidare l'esperienza nel costruire e condurre dei “racer” in grado di tenere testa ai campioni indiscussi della motonautica mondiale.

Questa esperienza, si replicò ancora nel 1931 e dette la stura ad una serie di altre competizioni motonautiche che si alternarono in laguna negli anni successivi ed entrarono a far parte – insieme ai tornei di golf e tennis, sempre concepiti e promossi da Volpi – di quella dorata dimensione mondiale che riuscì a fare di Venezia uno dei salotti di lusso dell'alta società internazionale, fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale.

9 Cfr. «Il Gazzettino», 11 settembre 1929.

10 Cfr. E. ZORZI, *Uno sguardo al passato*, cit., p. 579.



### **3. CULTURE ET ARTS : LES USAGES DE LA MÉMOIRE**



## Rendite della storia: luoghi di cultura nella modernizzazione novecentesca (1890-1966)

Filippo Maria Paladini

Università di Torino

Le istituzioni culturali veneziane hanno recentemente contribuito a una complessiva rilettura del proprio ruolo nella storia urbana, regionale e nazionale novecentesca<sup>1</sup>. Questa storia è stata frattanto reinquadrata sia da indagini strutturali sulla modernizzazione economica provinciale e regionale, sia da studi contestuali sui meccanismi dell'organizzazione della cultura cittadina tra anni Venti e Trenta, quando Venezia fu "reinventata" quale integrato organismo urbanistico e produttivo nella peculiare versione di modernità reazionaria di cui fu principale artefice Giuseppe Volpi: da una parte il «sacrario di monumenti» di Venezia antica, «museo vivo di splendori» da salvaguardare in sé ma anche quale risorsa al contempo politica ed economica, da reinvestire in utili forme spettacolari; dall'altra parte la nuova «città dell'avvenire» sorta sulla terraferma con la colonizzazione industriale. La principale e aspra dialettica che tra XIX e XX secolo informò la vita culturale della città, quella tra le due linee passatiste e innovatrici, è stata così ricontestualizzata sia nelle linee generali, sia in rapporto al ruolo che durante

1 Nell'ordine: *Storia della cultura veneta*, G. ARNALDI e M. PASTORE STOCCHI (a cura di), Vicenza, Neri Pozza, 1976-1986, in particolare *Dall'età napoleonica alla prima guerra mondiale*, vol. VI (1986); *Veneto*, S. LANARO (a cura di), Torino, Einaudi, 1984; *Venezia*, E. FRANZINA (a cura di), Roma-Bari, Laterza, 1986; *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della repubblica*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani, 1992-2002, in particolare i tre tomi *L'Ottocento e il Novecento* curati da M. ISNENGI e S. WOOLF (2002).

il Novecento le singole istituzioni svolsero nella costruzione del dispositivo culturale e memorialistico veneziano: in quest'opera i due fronti antagonisti risultano invero essere stati sovente convergenti<sup>2</sup>.

Già la fine dell'Ottocento aveva segnato la fine dell'epoca dei bilanci archivistici e della dolente nostalgia del passato veneziano seguita alla caduta della repubblica oligarchica: la giunta municipale progressista del 1890-1895 iniziò una prima volta a ripensare l'opportunità di trarre profitto economico e politico dal capitale morale, artistico e storico urbano, senza lasciare sconvolgere la città dai tempi nuovi, ma nemmeno ripiegare nella rievocazione passiva. Da qui nuove istituzioni destinate al contempo a diventare veri e propri laboratori di modernità culturale, quali anzitutto la Biennale d'Arte (1895), concepita assieme a un complesso di eventi turistici incardinati su rilanci storicistici della memoria locale rivolti a sostenere le stagioni turistiche, ma inoltre lungimiranti sforzi di rielaborazione dei linguaggi architettonici in vista delle urgenze di restauro urbano dell'epoca e frattanto importanti operazioni di ricomposizione del patrimonio storico tramite diversi allestimenti o riallestimenti museali.

Con la stagione politica clerical-moderata del 1895-1919 maturò poi un inedito rapporto produttivo tra l'economia turistica e l'«industria» architettata attorno alla memoria cittadina. Ne vennero da una parte un ulteriore investimento nelle arti contemporanee, con la conseguente spinta di modernità incarnata da singoli organizzatori (anzitutto Gino Barbantini) e da *produttori* culturali quali la Fondazione Bevilacqua la Masa e la Galleria d'arte moderna di Ca' Pesaro (1902), dall'altra un consapevole reinvestimento della storia, nel duplice senso di discorso politico e di valorizzazione del patrimonio storico-museale, a sua volta strumento di pedagogia nazionalizzante ma al contempo concreto capitale economico.

La riqualificazione turistica di Venezia con la popolarizzazione e mondanizzazione della cultura cittadina s'accompagnò così a un'epocale rianimazione della storia della città. Nei primi decenni del secolo la cultura di una città demograficamente giovane e vitalizzata da importanti processi di recente inurbamento (capaci di sopperire all'ancora

2 I singoli saggi di sintesi sulle istituzioni culturali novecentesche sono anzitutto quelli di G. Benzoni, F. Cavazzana Romanelli, M. Fincardi, G. Gullino, M. Isnenghi, G. Paladini, G. Romanelli, S. Rossi Minutelli e G. Zucconi nell'ultimo volume de *L'Ottocento e il Novecento*, cit. Con riarticolarioni permesse dalle nuove acquisizioni, il quadro di riferimento resta comunque M. ISNENGI, *I luoghi della cultura*, in *Veneto*, cit., pp. 231-406, e ID., *La cultura*, in *Venezia*, cit., pp. 381-482.



alta mortalità) recepì in modo dinamico la storia. A questa *reinvenzione* novecentesca della città fu rivolto l'intero dispositivo di istituti culturali cittadini, compresa la maggiore testata locale, «Il Gazzettino», «bottega» del consenso che lungo tutto il Novecento restò strumento di organizzazione della coscienza locale<sup>3</sup>.

A livello di discorso politico questa rianimazione fu innervata dai nazionalismi laicisti, ma si saldò facilmente con la propensione clericale ad attualizzare i nuovi impegni bellici italiani alla luce delle secolari guerre tra Cristianità e Impero ottomano, a viverli quali conflitti di civiltà. Questa saldatura maturò durante il tentativo italiano di diventare potenza marittima e coloniale, sfociato nella guerra italo-turca per la Libia. La radicalizzazione degli irredentismi attorno al primo conflitto mondiale e la rilettura della storia della supremazia marittima veneziana come argomento di rivendicazione espansionistica, ma anche come strumento di sostegno propagandistico nello sforzo bellico, produssero poi una revisione storiografica destinata più avanti a diventare parte delle grandi idee-forza fasciste e a funzionare da mito gemello e veicolare di quelli della romanità e del mare nostrum.

Con la Grande Guerra, quando in Italia la propaganda bellica venne *inventata* dal nulla assieme al moderno intellettuale-funzionario, la militarizzazione degli storici rivolti alla produzione di discorso mobilitante contribuì a un'epocale massificazione del consumo di narrazioni del passato, sottratto – a stento – alle ridotte templari degli archivi e dei consessi storici. Più tardi la fascistizzazione dei preesistenti istituti culturali e il dispiegamento di quelli fascisti e degli enti di propaganda e dopolavoro videro l'ulteriore viraggio della storia veneziana in strumento di costruzione del consenso e una nuova mobilitazione degli intellettuali e in particolare quella degli storici, chiamati a supportare l'annessione dell'Albania e le campagne nazi-fasciste in Jugoslavia e in Grecia.

Lo stretto connubio tra la nuova industria della memoria e l'economia turistica che si cementò nello stesso arco di decenni ebbe frattanto motori diversi. Cardinali anche i nuovi luoghi di consumo culturale d'élite quali la Mostra del Cinema e il Casinò, nati negli anni Trenta al Lido: con la nascita di questa ulteriore *città* degli spettacoli e dei *loisirs* esclusivi si strutturò una terza faccia del nuovo sistema urbano

3 M. ISNENGI, *Presentazione*, in M. DE MARCO, *Il Gazzettino: storia di un quotidiano*, Venezia, Marsilio, 1976, pp. 7-12.

veneziano novecentesco. Altrettanto fondamentale sul versante popolare il Dopolavoro fascista, la cui macchina organizzativa collaborò con gli enti turistici e con il capitale alberghiero a strutturare un inedito turismo di massa, popolare e piccolo-borghese, parallelo a quello d'élite, e con ciò un altro livello di consumo culturale. Imponenti compensazioni culturali contribuirono a dare agli stessi veneziani la sensazione di vivere immersi negli antichi costumi urbani, creando consenso e omogeneizzazione sociale. Tra queste, la rivitalizzazione di tradizioni folkloriche, l'organizzazione di feste, giochi e spettacoli popolari (basate sul recupero delle memorie storiche) e un «massiccio incremento di finanziamento a studi storici, opuscoli, libri, mostre»<sup>4</sup>.

Condizione principale del connubio fu però il rilancio delle politiche museali ed espositive cittadine e anzitutto la «conquista» museale e trasformazione di piazza San Marco in sede di nuovi allestimenti o riallestimenti delle collezioni archeologiche e storiche civiche: essa maturò già tra il 1912 (anno dell'inaugurazione del nuovo campanile, che coincise significativamente con celebrazioni per la conquista coloniale in Libia) e la vigilia della Grande Guerra, che fu al contempo battuta di arresto e ragione di rilancio. La risemantizzazione socio-politica della centralità urbana, con l'investimento in funzione nazionalizzante del Museo Correr e del Palazzo Ducale, s'accompagnò frattanto, tra le due guerre, a un più diffuso processo di museificazione urbana.

Tappa fondamentale fu tra 1922 e 1924 il riallestimento e l'apertura al pubblico del Museo Storico Navale all'Arsenale, intriso di retorica nazionalfascista, ma in una peculiare (e all'epoca controversa) miscela di venezianità e italianità<sup>5</sup>. L'esito più maturo del processo fu la creazione a Ca' Rezzonico di un museo della civiltà veneziana nel XVIII secolo, aperto entro il 1936 a partire dall'intento di riaffermare grandezza e originalità dell'arte settecentesca e della civilizzazione italiana. L'allestimento riflette la coeva revisione ideologica e storiografica sui componenti caratteri del Settecento nazionale e locale, programmata nella prospettiva finalistica del Risorgimento e della successiva apoteosi fascista. Nel 1936 fu d'altronde inaugurato a San Marco anche un Museo

4 M. FINCARDI, *Gli "anni ruggenti" dell'antico leone. La moderna realtà del mito di Venezia*, in «Contemporanea», IV/1, 2001, pp. 445-474; F. MARIANI, F. STOCCO, G. CROVATO, *La reinvenzione di Venezia: tradizioni cittadine negli anni ruggenti*, Padova, Il Poligrafo, 2007.

5 F. M. PALADINI, *Arsenale e Museo storico navale di Venezia. Mare, lavoro e uso pubblico della storia*, Padova, Il Poligrafo, 2008.

del Risorgimento, partecipe di operazioni museografiche che in Italia avevano già trasformato le recenti collezioni storiche in strumento di mistica patriottica e di sacralizzazione della Grande Guerra.

Il retroterra di questo reinvestimento attualizzante del passato sono in realtà alcuni stretti intrecci culturali e politici che, per le complesse intersezioni di pubblico e privato, sono meglio ricostruibili attraverso le traiettorie dei singoli studiosi<sup>6</sup> che nell'attività complessiva degli istituti di cultura. La complessiva politica in cui questi furono coinvolti è comunque valutabile alla luce della loro risposta all'invito ad aprirsi al «pubblico», a contribuire al moderno «movimento intellettuale», a edificare la nuova cultura di una nazione che si voleva cementata nelle trincee della recente guerra. L'invito fu per esempio rivolto nel 1920 dall'ambiente politico-culturale di Volpi tramite la penna del giornalista nazionalista Gino Damerini, che su «Il Marzocco» deplorò il «voluttuoso dolce far niente» di molti istituti culturali veneziani e propugnò per Venezia un moderno vivificante connubio di cultura e imprenditoria anche in quanto «città di forestieri»<sup>7</sup>.

Questa fu la meta ideale dei successivi decenni. Ma essa fu diversamente condivisa dai vari istituti cittadini, che furono marginalizzati se manifestarono isolamento e tuttavia vennero scavalcati dalla stessa politica culturale del regime se furono compartecipi. L'Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti e l'Ateneo Veneto, i più antichi consessi accademici cittadini, retti da un'élite osmotica, condivisero nel complesso una certa acquiescenza al regime, ma vissero vicende per molti versi opposte<sup>8</sup>.

Già all'apertura del secolo, l'Istituto Veneto stava da tempo perdendo il proprio primato ottocentesco: un po' a causa della provincializzazione di una Venezia non più capitale e del conseguente restringimento del

6 Ad esempio, D. CESCHIN, *La voce di Venezia. Antonio Fradeletto e l'organizzazione della cultura tra Otto e Novecento*, Padova, Il Poligrafo, 2001.

7 *La Venezia di Gino Damerini (1881-1967). Continuità e modernità nella cultura veneziana del Novecento. Atti del convegno di Venezia, 1-2 dicembre 2000*, F. M. PALADINI (a cura di), «Ateneo Veneto», n. s., vol. XXXVIII, 2000.

8 G. PALADINI, *Le istituzioni culturali negli anni del cambiamento 1938-1946*, in *La Resistenza nel Veneziano*, Id. e M. Reberschak (a cura di), Venezia, Istituto veneto per la storia della Resistenza, 1985, I, pp. 333-364; G. GULLINO, *L'Istituto veneto di scienze lettere ed arti. Dalla rifondazione alla seconda guerra mondiale (1838-1946)*, Venezia Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1996; M. GOTTARDI, *L'Istituzione e la città: intersezioni*, in *Ateneo Veneto 1812-2012. Un'istituzione per la città*, Id. e C. Tonini (a cura di), Venezia, Ateneo Veneto, 2013, pp. 4-36.

principale compito di consulenza scientifico-giuridica dell'Istituto, da funzioni governative a servizi locali; un po' per una relativa ma continua riduzione delle sovvenzioni statali. Il calo di risorse fu tuttavia sopperito da consistenti lasciti privati e all'inizio del Novecento ciò regalò all'Istituto libertà d'iniziativa, contribuendo a due imprese relevantissime: la missione archeologica di Giuseppe Gerola a Creta (1900-1902), che va letta nel quadro dello sviluppo della vocazione colonialistica della disciplina e della penetrazione economica europea nell'Impero ottomano; la nascita del Magistrato alle Acque, destinato a diventare principale strumento di ricerca sull'ambiente veneziano e agenzia locale di governo idrogeologico, di bonifiche e, più tardi, di salvaguardia urbana. Ma l'attivismo d'inizio secolo andò poi stagnando. Per un verso l'Istituto sembra aver mutato gradualmente le proprie finalità finendo per diluire l'originaria natura scientifica: l'imporsi egemonico degli storici e della storia sia nella composizione accademica, sia nelle attività istituzionali (tra 1900 e 1949 essa mantenne un primato assoluto) s'accompagnò a una marcata riduzione a fini promozionali della precedente attività di supporto alle innovazioni scientifiche e alla modernizzazione agronomica e industriale. A relativizzare il ruolo dell'Istituto contribuì d'altronde la sua periferizzazione rispetto a grandi intraprese accademiche di regime e inoltre il suo rifiuto di apertura verso la città, richiesto invece dagli alfieri della moderna mondanizzazione culturale e turistica veneziana: l'arroccamento in autodifesa di un consesso che in effetti rappresentava la proiezione nel capoluogo veneto dell'università di Padova e del mondo accademico regionale.

L'Ateneo Veneto visse invece una relativa apertura alla città, semplificata dal fatto che dall'Ottocento il rapporto con la società cittadina costituiva una delle sue ragioni statutarie: dall'Unità in poi la sua attività si popolarizzò continuamente, con ricambio della composizione sociale e approfondimento della vocazione di ospitare dibattiti su questioni di concreto interesse urbano e provinciale. Tale vocazione all'apertura dipende in realtà dal fatto che tra XIX e XX secolo l'Ateneo fu prima di tutto una interfaccia tra le professioni liberali della città, che nei primi decenni del Novecento primeggiava in Italia per percentuale di professionisti, artisti e impiegati nelle Pubbliche Amministrazioni. L'Ateneo poi riarticolò le proprie vocazioni appunto come collettore dei corpi professionali, di diverse istituzioni politico-culturali e di altre associazioni di varia natura (per esempio con la Dante Alighieri e l'Università popolare), sussumendone le tensioni e virando con loro dall'irredentismo al

nazionalismo sino al fascismo, ma con il risultato di rimanere subalterno e acquiescente all'Istituto di cultura fascista e ai programmi delle corporazioni di regime. Per molti versi l'Ateneo fu inoltre scavalcato dalla stessa reinvenzione di Venezia, perdendo il passo rispetto ai due compresenti processi primo-novecenteschi di massificazione culturale e di mondanizzazione della cultura élitaria.

Frattanto l'Ateneo accompagnò la storia cittadina come rispecchian-dola. Già iniziata a fine Ottocento, l'ulteriore popolarizzazione dei suoi corsi istituzionali nel Novecento si risolse presto nel trionfo dell'insegnamento della storia veneziana a detrimento delle materie tecnico-scientifiche propuginate dai liberali progressisti quale strumento di *rigenerazione* sociale ed economica della città. La funzione di interfaccia tra i professionisti e il ripiegamento sulla storia, che contribuì a compromettere le possibilità di elaborare una propria linea culturale precisa, fece dell'Ateneo uno specchio, piuttosto che la guida delle tendenze intellettuali e sociali urbane. I suoi corsi di storia veneta virarono da patriottica pedagogia civica a opera divulgativa, per essere poi ripetutamente piegati a fini propagandistici durante la Grande Guerra e l'espansione nazi-fascista.

Un preciso inquadramento della parte svolta dalla storiografia veneziana nella rianimazione della storia quale discorso politico e nella costruzione del consenso implicherebbe l'allargamento alla più vasta realtà sovraregionale delle *Tre Venezie*: dopo le annessioni del 1919, l'istituto più rappresentativo per gli storici delle terre redente divenne l'omonima Deputazione di storia patria incardinata su Venezia e presieduta a lungo da un fedelissimo di Volpi: Francesco Salata; ma la relazione sovralocale fu costruita tramite difficili negoziati che riflettono la faticosa integrazione delle nuove realtà locali nel nesso statale italiano e le loro resistenze alla subordinazione simbolica e materiale verso l'antica Serenissima, più concretamente verso la lobby economica e culturale che, governando la città lagunare, egemonizzò *feudalmente* l'area alto-adriatica sino al 1943.

I rapporti restarono complessi e talvolta conflittuali anche durante la fascistizzazione. Agì un permanente localismo (il fascismo puntò sul localismo in funzione anti-regionalistica, pur subordinandolo all'ideale di romanità; d'altra parte utilizzò il regionalismo quale strumento di difesa contro il cosmopolitismo esterofilo)<sup>9</sup>. Condizionamenti vennero

9 S. CAVAZZA, *Piccole patrie. Feste popolari tra regione e nazione durante il fascismo*, Bologna, Il Mulino, 1997.

anche dalla dipendenza finanziaria degli enti periferici, dalla trasformazione in funzioni pubbliche delle professioni praticate dai singoli studiosi (accademici e docenti scolastici, bibliotecari e archivisti, etc.), dalle subordinazioni clientelari ormai istituitesi nel campo intellettuale e, con ciò, dalla subalternità materiale e culturale dei singoli studiosi di periferia. Per certi versi essi continuarono a sviluppare le proprie linee di ricerca, complessivamente in autonomia rispetto al largo fronte di temi condivisi con le teleologiche narrazioni storiografiche nazional-fasciste, ma venendo incalzati dalle pressanti richieste di conversione allo studio della contemporaneità e alla propaganda<sup>10</sup>. Ai tempi della nuova militarizzazione degli intellettuali, tra fine anni Trenta e 1943, e soprattutto in relazione all'occupazione della Dalmazia, i maggiori e i minori istituti accademici fascisti dovettero impegnare molte energie nel difficile impegno d'armonizzare alle direttrici della politica estera (peraltro cangianti) e alle interpretazioni geopolitiche o etno-biologiste nazi-fasciste i preesistenti studi storico-giuridici, geografico-antropologici ovvero politico-istituzionali, di orientamento tradizionalmente irredentista o fondamentalmente liberal-nazionalista: eloquente è il caso del veneziano Istituto di Studi Adriatici e della sua *Collana Adriatica*<sup>11</sup>.

Tra le due guerre ci fu massificazione della lettura, ma, a dispetto della retorica di regime che pose enfasi sulla «rinascita bibliotecaria», le biblioteche veneziane condivisero per molti versi la crisi che gravò su questo settore della pubblica amministrazione e soprattutto sul personale entro gli anni Quaranta, gradualmente scaduto a funzioni impiegate e tale percepito. I fautori della mondanizzazione culturale veneziana avevano aspramente criticato il misoneismo e l'«assenteismo» sonnolento delle biblioteche pubbliche di una città che dopo la Grande Guerra sembrava offrire e leggere soltanto opere tecniche e scolastiche, castrando l'editoria e frustrando i colti lettori stranieri: gli strali di Damerini andarono in particolare alla beata «miseria» della Biblioteca Nazionale Marciana, che d'altronde già i fautori ottocenteschi dell'emancipazione sociale avevano percepito come organismo alieno sia alla società veneziana, sia alle esigenze dei tanti turisti e studiosi

10 M. ANGELINI, *Periferie culturali? Le Società e le Deputazioni di storia patria fra resistenze e consenso (1922-1942)*, in «L'Annale Irsifar», 2010 (*Fascismi periferici. Nuove ricerche*), pp. 35-61.

11 F. M. PALADINI, *Velleità e capitolazione della propaganda talassocatica veneziana (1935-1945)*, in «Venetica», III s., XVII/6, 2002, pp. 147-172.

stranieri presenti a Venezia, chiamandola sarcasticamente la «Marziana» perché gelosamente interdetta ai profani e servita da impiegati privi di rudimenti di qualunque lingua straniera. Ma poi la Marciana partecipò direttamente al rinnovamento della centralità urbana e visse una certa rendita di posizione anche grazie all'investimento sulla storia compiuto nel corso della prima metà del Novecento.

Questo investimento premiò però soprattutto l'Archivio di Stato dei Frari, istituito dalla «controversa modernità» – così Francesca Cavazzana Romanelli – che, da «sacrario muto» quale apparve ancora a inizio secolo<sup>12</sup>, iniziò in seguito a poter essere fruito più largamente. L'Archivio peraltro assunse nuovo ruolo come vero arsenale per la storia accademica e per la rivendicazione dei diritti storici impugnati dal regime nella fase prebellica e bellica. Dopo la complessa genesi e il consolidamento ottocenteschi, strettamente legati alle coeve rivendicazioni e rielaborazioni storiche, l'Archivio aveva assunto un nuovo ruolo politico attorno all'Unità con gli scambi italo-austriaci di documentazione e poi dopo il primo conflitto con l'integrazione delle nuove terre orientali: il ruolo fu confermato quando a Venezia, città protetta per accordo internazionale da incursioni aeree, furono ricoverati i documenti trasferiti da località archivistiche soggette invece a rischio di bombardamenti anglo-americani (anzitutto quelli della Dalmazia); e fu ribadito durante il negoziato italo-jugoslavo per la restituzione degli archivi dalmati, importante perché – così si disse – stabilì un «confine archivistico» mentre restava infocato quello politico-militare.

In posizione privilegiata, i Frari condivisero comunque la contraddittoria storia del sistema archivistico e delle pubbliche amministrazioni italiane: entro la fine degli anni Quaranta complesse dinamiche interdisciplinari e infradisciplinari promossero d'altronde l'archivistica a professione storico-giuridica prestigiosa e a disciplina scientificamente consapevole e orgogliosa. Frequentati negli anni Cinquanta dai maggiori storici europei e animati dai più brillanti studiosi e archivisti locali, i Frari sarebbero divenuti luogo cardinale del generale rinnovamento storiografico degli anni Cinquanta e Sessanta, cui collaborarono istituzioni universitarie finalmente rinnovate.

Difettano studi aggiornati, singolari o complessivi, sulla storia delle due università cittadine tra Ottocento e Novecento. Mancano

12 D. CESCHIN, *L'Archivio dei Frari*, in Id. e A. Scannapieco, *L'Archivio dei Frari-La casa di Goldoni*, Padova, Il Poligrafo, 2005.

soprattutto le ricerche sulle strutture e dinamiche studentesche e socio-professionali veneziane. La futura università di Ca' Foscari era nata nel 1868 come Regia scuola superiore di commercio di Venezia, con una esplicita vocazione di servizio poi mantenuta nel primo Novecento, con l'aggiunta dell'insegnamento di materie diplomatiche e di lingue straniere. Era nata per insegnare saperi funzionali alla modernizzazione economica e commerciale veneziana e formare nuove generazioni di operatori economici o di tecnici aziendali. Con la vittoriosa fascistizzazione e con la normalizzazione imposta dal coevo processo di funzionalizzazione e dal successo del «disegno di composizione» di Volpi, essa finì nel complesso per lavorare disciplinatamente in funzione della Grande Venezia volpiana, crescendo assieme alla popolazione urbana sino a un gigantismo che d'altronde riflette dinamiche dell'intero complesso universitario italiano: 12 000 iscritti nel 1942-1943 (importante la componente femminile) e sproporzione iscritti-laureati.

Fondato tra 1923 e 1926, il nuovo Istituto universitario di architettura restò invece tutto sommato allo stato nascente sino alla fine della seconda guerra mondiale: sostenuto anche dalla Cassa di Risparmio di Venezia, il futuro IUAV era nato assieme alla «Grande Venezia» fascista, ma non seguì direttamente lo sviluppo demografico veneziano (100 iscritti nel 1937-1938; 400 dopo la guerra). Si è detto che frattanto il nuovo istituto rimase in posizione appartata rispetto alle pur aspre discussioni circa l'assetto di Venezia e la configurazione dei suoi nodi essenziali, al cui progetto però contribuirono alcuni suoi docenti. Iniziò comunque a prefigurarsi già allora un nuovo programma di rifondazione didattica e disciplinare dell'architettura e intanto maturò il ripensamento, impostosi tra anni Quaranta e Cinquanta, dell'analisi del paesaggio quale ambiente costruito, implicante nuove indagini operative sugli aspetti morfologici tradizionali di Venezia: durante la ricostruzione post-bellica essi avrebbero ispirato controversi interventi urbanistici oltre il centro insulare. Nel secondo Novecento lo IUAV sarebbe infine divenuto il «saldo presidio di un modernismo intransigente», protagonista di epocali e spesso perdute sfide con la tradizione architettonica veneziana<sup>13</sup>.

Quel nuovo istituto universitario era in realtà stato ipotizzato già ai tempi delle riflessioni di fine Ottocento sull'impatto della modernità su

13 *Officina Iuav, 1925-1980. Saggi sulla Scuola di architettura di Venezia*, a cura di G. ZUCCONI e M. CARRARO, Venezia, Marsilio, 2011.



Venezia, sulla crisi dell'architettura e sul cruciale problema del restauro: era poi nato come parto modernizzante della settecentesca Accademia di Belle Arti, che tra le due guerre fu a sua volta attraversata da un rinnovamento didattico e artistico, con importazione di artisti dall'esterno. Essa d'altronde contribuì più al dinamismo e al consolidamento degli studi storico-critici veneti sulla cultura artistica che a strutturare nuove spinte avanguardistiche: tra anni Trenta e Quaranta queste vissero viceversa un sensibile ristagno, che coinvolse anche la Biennale. Il consolidamento della tradizione storico-critica costituisce tuttavia il sostrato culturale della politica delle grandi esposizioni sull'arte veneta maturato con le due mostre su Tiziano e Veronese del 1935 e del 1939, che dopo la seconda guerra mondiale fu ripresa in linea di piena continuità con le mostre *Cinque secoli di pittura veneta* del 1945 e *Bellini* del 1949.

Terminata la guerra, Venezia fu percorsa da subito da rinnovata vitalità culturale, segnata appunto dall'immediata ripresa delle grandi mostre sui pittori veneti; ma sono forti gli elementi di continuità rispetto ai due precedenti decenni<sup>14</sup>. Lo stesso periodo della Repubblica Sociale fu d'altronde un periodo di animazione: immune da bombardamenti, Venezia divenne città ministeriale e meta di intellettualità, artisti, gente di spettacolo e di bel mondo, peraltro con un parossistico sovraffollamento cui contribuirono spasmodiche ondate di profughi di guerra e conseguente divaricazione della forbice sociale, già drammatica prima del conflitto. La nuova vitalità post-bellica fu poi sostenuta dalla ripresa del processo di sviluppo di lungo periodo e dal rilancio riqualificante del modello volpiano (la «più grande Venezia» di Gino Luzzatto), che si concretizzarono anche nella volontà di puntare ulteriormente sul turismo di massa e sulla cultura di massa: scelta necessaria anche per assenza di ricambio di classe dirigente, ma condivisa da un esteso blocco di interessi economici e sociali.

La città del periodo della ricostruzione e del *miracolo italiano* restava abitata da radicati tradizionalismi culturali, ma fu altresì percorsa da un vivace dibattito delle idee e da stimoli di assoluta modernità, incarnati in nuovi luoghi di cultura e d'arte (quali quello creato da Peggy Guggenheim e da un largo tessuto di galleristi), mentre la consacrazione dei nuovi generi di creatività e del nuovo mercato culturale popolare (dalla fotografia alla letteratura disegnata) apriva per la prima volta percorsi di integrazione con il sistema istituzionale. Mentre antichi consessi

14 *Venezia nel secondo dopoguerra*, a cura di M. REBERSCHAK, Padova, Il Poligrafo, 1993.

come l'Ateneo Veneto ripiegavano in un sonno destinato a durare sino all'ultimo quarto del secolo, il migliore frutto del rilancio degli anni Cinquanta-Sessanta resta probabilmente una fondazione che sembra costituire la più grande impresa culturale dell'intero Novecento veneziano e rappresentare una torsione creativa nelle continuità storiche: quella voluta nel 1951 da Vittorio Cini, già protagonista della vita economica primo-novecentesca. Centro di alti studi e «civiltà», di ricerca e divulgazione, la Cini riallacciò da subito il dialogo tra cultura e società e rinnovò profondamente quello tra Venezia e il mondo, propugnando un ripensamento del passato veneziano tra i tempi remoti delle origini, la modernità fallita primo-novecentesca e i nuovi scenari storici del secondo e tardo XX secolo: dialogo animato anche dai principali protagonisti della rinascenza storiografica di quegli anni.

La spinta continuò sino alla crisi coincisa con l'alluvione del 1966, quando si concluse una stagione che secondo molti fu l'ultima in cui Venezia seppe produrre autonomamente cultura e progettualità sia sul versante della cultura istituzionale, sia su quello dell'autonoma creatività avanguardistica e del mercato privato dell'arte. L'ulteriore rivitalizzazione dell'intero dispositivo culturale cittadino fu da allora faticosamente perseguita con i ritmi e tra i condizionamenti imposti anzitutto dai nuovi strumenti finanziari straordinari o ordinari di salvaguardia (la Legge speciale per Venezia e quelle regionali), mentre si compiva lo sfollamento dei ceti popolari e medi e svaporava continuamente la complessità sociale urbana, tanto che la città invecchiava continuamente e, da *touristic city*, diventava sempre più *toured city*.

Negli ultimi quattro decenni uno dei maggiori sforzi delle antiche e recenti istituzioni culturali cittadine, oltre a cercare di fecondare o rinnovare il proprio rapporto con la mutata società urbana, è stato quello di ripensare la storia cittadina e il fallimento della modernità novecentesca con le sue ricadute socio-ecologiche di lungo periodo, ridiscutendo vecchie e nuove *idee di Venezia* prima nello scenario post-industriale e poi nella globalizzazione, e immaginando un suo possibile nuovo ruolo come città della ricerca e dell'innovazione tecnologica, artistica e sociale, come città *produttrice di cultura* e non passiva *vetrina*: ruolo per ora difficilmente acquisibile a causa della colonizzazione turistica della città e dello stabilizzarsi in essa di un'onnivora economia carnevalesca di massa, che fa di Venezia un contenitore di prodotti culturali provenienti dall'esterno e un centro della società globale dello spettacolo.

## Une ville d'art fragile

Marta Nezzo

Università di Padova

Entre le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle, la gestion du tissu urbain et environnemental de la lagune fait apparaître les dégâts causés par la très ancienne perte d'autonomie politique de la ville. La tutelle des biens artistiques, prise en main par l'État unitaire, souffre de la même « normalisation » progressive qui touche l'ensemble de la Péninsule<sup>1</sup>. Reposant sur un projet national<sup>2</sup> encore générique et instable, le binôme développement-tutelle, avec ses particularités locales indéniables, est réinterprété et parfois même écrasé dans ce processus.

Un tel recul des forces identitaires centripètes se traduit en substance par un bouleversement du *ratio* qui domine chaque intervention : dans les centres historiques, le *contrôle* remplace le *soin*<sup>3</sup>, dans la mesure même où un pouvoir « extérieur » supprime l'interaction directe entre l'environnement et la communauté qui y est implantée. De manière concomitante, les objectifs de conservation se « dépersonnalisent », générant

1 Sur le différend identitaire entre petite et grande patrie, voir S. TROILO, *La patria e la memoria : tutela e patrimonio culturale nell'Italia unita*, Milan, Mondadori Electa, 2005.

2 Sur la voie législative de la tutelle post-unitaire, voir *Leggi, bandi e provvedimenti per la tutela dei beni artistici e culturali negli antichi stati italiani, 1571-1860*, A. EMILIANI éd., Bologne, Nuova Alfa, 1996 ; M. BENCIVENNI, R. DALLA NEGRA, P. GRIFONI, *Monumenti e Istituzioni*, Florence, Ministero per i beni culturali e ambientali, Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici per le province di Firenze e Pistoia, 1987-1992, 2 vol. ; R. BALZANI, *Per le antichità e le belle arti. La legge n. 364 del 20 giugno 1909 e l'Italia giolittiana*, Bologne, Il Mulino, 2003.

3 La référence concerne bien sûr Michel Foucault.

des conflits répétés entre intérêts civiques et gouvernement central. Il s'agit donc d'un processus de régression qui, pour ce qui est de l'espace lagunaire, s'accompagne paradoxalement de déclarations réaffirmant son exceptionnalité et son excellence. Les événements tragiques du XX<sup>e</sup> siècle – guerres et désastres naturels – offrent un échantillon très notable de cette alternance *contrôle-soin*.

Venise va en effet être confrontée aux problèmes de la tutelle de guerre, alors que la ville a déjà été éprouvée par la chute du campanile de la place Saint-Marc et par les polémiques sur sa reconstruction. Entre 1902 et 1912, la catastrophe, par ailleurs annoncée, avait montré l'incompatibilité entre la volonté romaine, très abstraite, de reconstruire le monument tel qu'il était « à l'origine » et celle des habitants qui entendaient en récupérer l'image récente, vécue au quotidien. Les Vénitiens étaient particulièrement sensibles à la hauteur du socle du campanile qu'ils étaient habitués à voir moins haut que celui-ci ne l'était lors de sa construction<sup>4</sup>. Cette contradiction entre attentes locale et centrale, endémique et parfois manifeste, se radicalisera avec la crise européenne<sup>5</sup>.

Durant la guerre de 1914-1918, Venise devient rapidement le principal *témoignage*, tant de la fragilité du patrimoine artistique que de la détermination protectrice du gouvernement vis-à-vis des trésors d'art de la Péninsule. Si, à l'initiative de la France et de la Belgique, le martyrologe des monuments – de Louvain à Reims – devient un argument clé pour démontrer la supériorité culturelle et éthique de la coalition antiallemande, l'ancienne cité des Doges sera, en ce qui concerne l'Italie, la protagoniste absolue de l'opération. Victime prédestinée, exposée aux attaques autrichiennes depuis la mer et le ciel du fait de sa position sur l'Adriatique, elle est la scène idéale d'où mener des opérations de propagande efficaces. Dans ce cas précis donc, la « tutelle » étatique s'exerce dans deux directions différentes : elle s'occupe, dans un premier

4 Sur l'effondrement, voir M. VENTUROLI, *La Patria di marmo (1870-1911)*, Pise, 1953 et suiv., et le site *Cinquantamila giorni*, <http://cinquantamila.corriere.it/storyTellerThread.php?threadId=campanile1902>. Pour une réflexion plus critique : M. NEZZO, « La tutela come esperienza identitaria : una campionatura fra Otto e Novecento », *La cultura del restauro. Modelli di ricezione per la museologia e la storia dell'arte*, Actes du colloque de Rome, 18-20 avril 2013 (en cours d'impression).

5 Voir M. NEZZO, *Critica d'arte in guerra : Ogetti 1914-1920*, Trévise, TerraFERma, 2003 ; *Venezia fra arte e guerra : 1866-1918*, G. ROSSINI éd., Milan, Mazzotta, 2003 ; *Venezia : la tutela per immagini. Un caso esemplare dagli archivi della Fototeca Nazionale*, P. CALLEGARI, V. CURZI éd., Bologne, Bononia University Press, 2005.

temps, de la protection effective, mais elle en viendra vite à s'intéresser au profit politique à court comme à long terme. Dans les deux cas, il s'agit d'une forme de *contrôle* que je définirais comme « statique », c'est-à-dire articulée à partir de facteurs certains : d'une part, la violence et le potentiel offensif de l'ennemi, de l'autre, les surintendances pour le patrimoine historique et artistique, les habitants et l'armée italienne.

Après des mois de propagande interventionniste recourant abondamment à la dénonciation de la barbarie « allemande », l'Italie entre en guerre avec l'Autriche le 24 mai 1915. En réalité, à Venise, la surintendance a commencé dès mars à déménager les œuvres d'art mobiles en envoyant les premiers transports au-delà des Apennins<sup>6</sup>. Mi-avril, le déménagement doit cependant s'interrompre « pour ne pas impressionner les populations et pour ne pas irriter les esprits avant la déclaration de guerre »<sup>7</sup>. En effet, les gens observent avec inquiétude le déplacement des chefs-d'œuvre, ayant peut-être en mémoire les dévolutions forcées de biens dans les premières années de l'Unité : « Dès le départ, le clergé, les marguilliers et la population elle-même sont généralement contre la remise des objets artistiques. »<sup>8</sup>

Le début des hostilités permet aux opérations de reprendre et, surtout, oblige à protéger *in situ* les monuments. À ce sujet, la première action, et la plus spectaculaire, est effectuée par l'armée et se distingue immédiatement par son profit politique. Le 27 mai 1915 déjà, c'est justement à Venise que le génie militaire organise la « levée » du quadrigue des chevaux de la façade de Saint-Marc. L'opération bénéficiera d'une large publicité tout au long de la guerre, tant par les photographies spectaculaires des chevaux dans les airs que pour les réminiscences historiques particulières liées à chacun de leur déplacement. En effet, on insistera souvent sur le fait que ces chevaux ont toujours été déplacés lors de l'effondrement d'un empire, en référence évidente aux effondrements de Byzance, de Venise elle-même et de la France impériale et

6 G. FOGOLARI, *Relazione sull'opera della Sovrintendenza alle gallerie e agli oggetti d'arte del Veneto per difendere gli oggetti d'arte dai pericoli della guerra*, en annexe « Elenco di opere d'arte del Veneto sottratte ai pericoli di guerra », II. *Protezione degli oggetti d'arte*, *Bollettino d'arte*, XII, fasc. IX-XII, septembre-décembre 1918.

7 *Ibid.*, p. 199.

8 A. MOSCHETTI, *I danni ai monumenti e alle opere d'arte delle Venezie nella guerra mondiale (mcmxv-mcmxviii)*, Venise, Istituto federale di Credito per il risorgimento delle Venezie, Cahiers LXIII-LXVIII, 1928-1931 : ici, Cahier LXIII, p. 6.

napoléonienne. En l'occurrence, la menace provient bien entendu de l'empire austro-hongrois.

Au-delà de ce départ éclatant, il faut rappeler aussi que la défense des édifices doit tenir compte du mécontentement populaire<sup>9</sup>. En règle générale, on étaye et on recouvre d'abord et de préférence les sculptures à l'intérieur des églises. Lorsque les risques s'accroissent, que les bombes détruisent l'œuvre de Tiepolo – *La translation de la Sainte Maison à Lorette* – dans l'église degli Scalzi (24 octobre 1915) ou qu'elles tombent à quelques mètres de la basilique Saint-Marc (4 septembre 1916), l'intervention peut s'étendre à des portails, des statues, des structures et des façades externes<sup>10</sup>. Quoi qu'il en soit, avant la fin de l'année 1917, de Saint-Marc au palais des Doges, de la statue de Colleoni aux tombes de la basilique Saint-Jean et Saint-Paul, Venise apparaîtra travestie, obscurcie et en partie méconnaissable. Plus précisément, en 1916 et 1917, quand s'affirme le rôle des techniques de propagande, le *contrôle* sur le tissu artistique se transforme, en passant définitivement du plan pratique au plan idéologique. Les images des sites endommagés et des opérations de protection démontrent, à l'intérieur du pays comme à l'étranger, aussi bien les souffrances que la résistance militaire et morale du pays. Dans ce cas, les meilleurs canaux de transmission sont les conférences, les expositions de photographies de guerre, les livres illustrés et, bien sûr, les articles diffusés dans les revues, spécialisées ou non<sup>11</sup>. Parmi les nombreuses initiatives de ce genre, il faut au moins rappeler l'entreprise très remarquable du Bureau spécial du ministère de la Marine qui publie, en 1917, un livre signé par le ministre Ugo Ojetti pour présenter la situation des *Monumenti italiani e la guerra*, les monuments italiens et la guerre, dans lequel 98 illustrations sur 140 proviennent de Venise. La *Gazette*

9 Le 16 décembre 1915, Pompeo Molmenti critique déjà, au Sénat, les étayages et les occlusions des arcs du premier niveau du palais des Doges : *Atti parlamentari della Camera dei Senatori, Discussioni, Législature XXVI, Session 1913-1916*, première de la législature, vol. II (3 décembre 1914 - 5 juillet 1916), Rome, Typographie du Sénat, 1916, p. 1904-1916.

10 Par exemple, à l'intérieur de Saint-Marc, on prépare des protections en brique et des sacs de sable pour renforcer les arcs ; les sculptures sont entourées d'ouate et de sable cuit puis protégées par des matelas d'algues ignifuges. On met en place des systèmes anti-feu. À l'extérieur, on sécurise les angles, mais ce n'est que dans un deuxième temps que l'on couvrira intégralement la façade. U. OJETTI, *I monumenti italiani e la guerra*, Milan, Alfieri et Lacroix, 1917, p. 14-15 (trad. française : M. Mignon).

11 Voir M. NEZZO, *Critica d'arte...*, ouvr. cité.

*des Beaux-Arts* évoque aussi cette situation dans l'un de ses articles, mais avec un nombre d'illustrations forcément beaucoup plus réduit<sup>12</sup>.

Bien sûr, l'expérience de crise conduit aussi à vérifier, sur le terrain, l'habileté effective et la compétence des surintendances récemment créées. Ce n'est donc pas un hasard si, des années plus tard, à la veille de la seconde guerre mondiale, l'Office international des musées<sup>13</sup> incite à *La protection des monuments et œuvres d'art en temps de guerre*<sup>14</sup> : aux exemples d'interventions d'urgence en Espagne s'ajoutent, dans cet ouvrage, de nombreux exemples d'interventions en Italie, qui étaient toutes en rapport avec les mesures prises en 1915-1918.

D'autre part, c'est précisément la nature extensive des protections réalisées à l'époque qui caractérise, dans la décennie qui précède la deuxième catastrophe européenne, le degré de préparation de Venise à un éventuel nouveau conflit. Telle est, du moins, l'opinion du surintendant Gino Folgari, qui présente en décembre 1930, à la Direction générale des arts, un compte rendu optimiste sur la situation locale<sup>15</sup>.

Mais le *contrôle* de l'État fasciste sur les trésors artistiques et sur l'image de la ville se déroule selon des modalités tout à fait différentes d'auparavant. Entre 1940 et 1943, Venise n'est pas représentative de l'Italie en guerre. Au vu de l'accroissement du potentiel offensif, sa

12 U. OJETTI, « Les monuments d'Italie et la guerre », *Gazette des Beaux-Arts*, 4<sup>e</sup> période, tome XII, 59<sup>e</sup> année, 690<sup>e</sup> livraison, janvier-mars 1917, p. 25-48.

13 Sur la coopération intellectuelle, voir J.-J. RENOLLET, *L'Unesco oubliée : la Société des nations et la coopération intellectuelle (1919-1946)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1999 ; M. C. GIUNTELLA, *Cooperazione intellettuale ed educazione alla pace nell'Europa della Società delle Nazioni*, Padoue, CEDAM, 2001. Sur la revue de l'OIM, *Mouseion*, voir A. DUCCHI, « Mouseion », *Annali di critica d'arte*, 1, 2005, p. 287-313. Sur les tentatives de tutelle préventive de l'OIM, voir M. NEZZO, « The defence of works of art from bombing in Italy during the Second World War », *Bombing, States and People, Western Europe 1940-1945*, C. Baldoli, A. Knapp, R. Overy éd., Londres, Continuum, 2011, p. 101-120, en particulier p. 102-104 et *Ibid.*, « Note sul patrimonio artistico Veneto durante la seconda guerra mondiale : i tesori di Praglia », *Musica e Figura*, I, 2011, p. 275-332, en particulier p. 276-280.

14 Manuel d'instructions pour la conservation en temps de guerre, confié à *Mouseion*, p. 47-48, 1939.

15 Lettre de G. Fogolari au ministère italien de l'Éducation nationale, à la Direction générale des antiquités et des beaux-arts (Ministero dell'Educazione Nazionale [MEN]. Direzione generale Antichità e Belle Arti [DGA]), 31 décembre 1930 ; ID., lettre au MEN, DGA, Div. II, 7 mai 1931 ; ID., lettre au MEN, 24 juin 1931, Archivio centrale dello Stato (Rome), ministère de l'Instruction publique (ministero della Pubblica Istruzione), ACS, MPI, DGA, Div. II, 1934-1940, b. 69, fascicule *Venezia. Soprintendenza monumenti. Elenchi opere d'arte e progetti per la difesa del patrimonio artistico*.

position géographique n'est pas plus exposée que les autres ; mais surtout, la propagande nationale se concentre sur le mythe de l'Empire incarné par Rome et ne tolère pas de dérives centrifuges. Ce qui ne veut pas dire que l'on renonce à la protection des « périphéries », mais qu'on redimensionne le cadre et la visibilité des travaux.

D'une manière plus générale, il faut rappeler que le gouvernement fasciste pèse lourdement sur le secteur de la conservation des monuments. Dès 1923, la loi dite des « pleins pouvoirs », qui réorganise l'administration publique et le système fiscal, réduit les financements des surintendances<sup>16</sup>. Avec le temps, on arrivera à la « négation de l'autonomie technique » des organismes décentralisés pour la tutelle des arts<sup>17</sup>, en donnant au ministre une maîtrise totale sur les fonctions inhérentes à cette tutelle<sup>18</sup>. C'est dans ce contexte qu'en 1935, en prévision de la guerre d'Éthiopie, le gouvernement vérifie si les surintendances sont prêtes à de nouvelles crises « éventuelles ». Il en résulte que la planification défensive est inégale et qu'elle ne peut pas s'appuyer sur une logistique en mesure de préparer une évacuation rapide et polycentrique<sup>19</sup>. Les financements font défaut, et en juillet 1938, quand la *Legge di guerra e neutralità* [Loi de guerre et neutralité]<sup>20</sup>, est promulguée, le problème reste en suspens<sup>21</sup>. D'un point de vue idéologique, ensuite, le ministre Bottai déclare qu'en cas de conflit, le destin des œuvres d'art sera le même que celui des hommes, des maisons et de la terre<sup>22</sup>.

16 Voir M. SERIO, « Il riordinamento delle strutture centrali e periferiche », *Istituzioni e politiche culturali in Italia negli anni Trenta*, V. Cazzato éd., Rome, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 2001, vol. II, p. 615-620.

17 *Ibid.*, p. 616.

18 R. D. 2081, 1<sup>er</sup> décembre 1935, art. 12.

19 M. DE TOMASSO, « Protezione del materiale artistico mobile dai pericoli della guerra aerea. Relazione » (mai 1935), ACS, MPI, DGA, Div. II, 1940-1945, b. 73, fascicule *Protezione antiaerea del Patrimonio artistico. Ispezioni alle Soprintendenze del Comm. De Tomasso*. Voir aussi la note « Riservatissima S. E. il Capo del Governo ha approvato il piano d'azione », 8 juin 1935, ACS, MPI, DGA, Div. II, 1934-1940, b. 57, fascicule P.A.A. *Progetti per la difesa dei monumenti e opere d'arte e rapporti con i Comitati provinciali*.

20 R. D. 8 juillet 1938, n° 1415.

21 Jusqu'à la circulaire ministérielle n° 376 du 8 février 1939, qui invite à « faire connaître la somme nécessaire pour se doter des moyens de protection antiaérienne et du matériel d'emballage pour les œuvres d'art mobiles ».

22 G. BOTTAI, « La protection des chefs-d'œuvre de l'esprit », *Nouvelles littéraires* du 12 février 1938, p. 8 ; ID., « La tutela delle opere d'arte in tempo di guerra », *Bolletino d'arte*, XXXI, sect. III, 1938, X, p. 429-430, maintenant dans ID., *La politica delle arti. Scritti 1918-1943*, A. Masi éd., Rome, Editalia, 1992, p. 141-143, en particulier p. 142.



En 1939, dans une situation très précaire, la *Legge sulla tutela delle cose d'interesse artistico o storico* [Loi sur la tutelle des objets d'intérêt artistique et historique]<sup>23</sup> paraît, mais les décrets d'application ne seront pas publiés ; elle cédera le pas, en juillet 1940, aux dispositions prévues par la loi *Difesa delle opere d'arte in tempo di guerra* [Défense des œuvres d'art en temps de guerre]<sup>24</sup>. Le problème se dénouera ainsi : le ministère de l'Éducation nationale obtient le contrôle absolu – financier et matériel – des biens artistiques, des archives et des bibliothèques. La tutelle fasciste soumet ainsi l'ensemble du patrimoine aux exigences idéologiques et économiques du régime : les œuvres d'art devront donc suivre le destin du fascisme dont elles constituent, en substance, la garantie éthique et culturelle. Par la suite, dans les priorités du conflit, les dépenses pour la protection du patrimoine deviendront bien évidemment une entité négligeable. Telle est la situation de Venise (et de toute l'Italie) au début des hostilités : ici comme dans le reste du pays, on alerte tardivement les surintendances (6 juin 1940).

Si d'épaisses carapaces protègent à nouveau les monuments, le déplacement des tableaux et des sculptures (cette fois-ci destinés à des dépôts décentralisés dans les campagnes) variera au gré de la fortune changeante de l'Axe et des priorités du régime. Par exemple, le quadrigue des chevaux de la basilique Saint-Marc restera longtemps en ville, probablement même sur place, pour être déménagé seulement à la fin de l'année 1942<sup>25</sup>. Dans tous les cas, la propagande à propos des chefs-d'œuvre « protégés » dans toute la Péninsule s'appuie sur un volume en papier glacé de la Direction générale des arts : *La protezione del patrimonio artistico nazionale dalle offese della guerra aerea* [La protection du patrimoine artistique national contre les attaques aériennes]. Paru en 1942, il peut encore célébrer la victoire et la supériorité italiennes en attribuant aux œuvres d'art le rôle de « forteresses assurément inexpugnables de la civilisation italienne qui tend à nouveau à conquérir le monde »<sup>26</sup>. Venise y tient une place certaine, mais

23 Loi 1089 / 1<sup>er</sup> juin 1939.

24 Loi 1040 / 6 juillet 1940.

25 Un devis établi par F. Forlati pour la levée des chevaux et de statues du palais des Doges n'a été envoyé au ministère que le 20 octobre 1942 (ACS, MPI, DGA, Div. II, 1934-1940, b. 100 ; fasc. Venezia R, Soprintendenza ai Monumenti P.A.A. *Dei monumenti e delle opere d'arte inamovibili*).

26 *La protezione del patrimonio artistico nazionale dalle offese della guerra aerea*, Rome, Direction générale des arts, 1942, p. IX-X.

l'attention principale va à Rome et aux innovations technologiques (d'une efficacité douteuse) qui y sont expérimentées : les blindages en béton. En somme, la ville lagunaire joue les seconds rôles. Avec ses carapaces protectrices ravivées par des affiches cinématographiques (au grand dam des surintendants), elle ne sert qu'à donner la réplique. Ce n'est qu'après l'effondrement du régime sous les bombardements anglo-américains que le potentiel symbolique de Venise renaîtra : de périphérie illustre, elle deviendra le lieu utopique du salut. Après l'échec du plan de *contrôle* fasciste, les citoyens angoissés et les surintendants eux-mêmes considéreront les trésors d'une Venise « presque jamais » bombardée comme un bouclier. On verra alors le centre lagunaire comme un abri idéal pour les œuvres mobiles de toute la Vénétie, et on tentera d'obtenir jusqu'à la fin le « titre » de « ville ouverte »<sup>27</sup>. Entre 1943 et 1945, dans l'enchaînement d'ordres et de contre-ordres, une importante nouveauté émerge : le *soin* direct du patrimoine supplante à nouveau les modèles de *contrôle*, et ce grâce à la forte interaction des surintendances avec le territoire. Les hommes et les choses ont les mêmes espoirs de survie, en vérité incertains. La situation est désormais fluide, incontrôlable : les facteurs de risque se multiplient et les solutions sont contrastées et difficiles à mettre en œuvre.

Quelque chose d'analogue, du moins en ce qui concerne le sentiment d'impuissance des institutions et des populations, advient avec l'*acqua grande* [l'inondation] du 4 novembre 1966, quand l'eau, en ville, dépasse d'1,94 m son niveau habituel. À Pellestrina, l'Adriatique détruit les *murazzi* [digues en pierre] à plusieurs endroits et entre dans la lagune. Vue de la mer, l'île-rempart apparaît et disparaît : lieu et non-lieu, utopie de la défense. Avec la complicité du vent, la ville historique restera sous l'eau durant de nombreuses heures. À partir de ce moment-là, la principale caractéristique environnementale et architectonique de Venise, l'eau, se présente comme une entité ennemie<sup>28</sup>. Dans les témoignages de la population, le cauchemar d'une immersion totale du centre provoque de véritables phénomènes de synesthésie<sup>29</sup>, car l'*acqua alta* a ses propres odeurs, ses propres bruits, une vitalité obscure et perturbante, vertigineuse et sublime. Ainsi la violence des forces naturelles peut-elle

27 M. NEZZO, *Note sul patrimonio artistico...*, ouvr. cité.

28 Voir A. DE PALMA, « Acqua alta : prima e dopo il 1966 », *Una città : Venezia, la memoria dell'acqua*, A. De Palma, S. Savognin éd., Venise, Temporale, 2009, p. 40-65 (p. 39).

29 *Ibid.*, p. 42.

ouvrir les écluses – tant pour l'imagination que pour la vie collective – des régions réprimées de l'être. Entre peur, souffrance et beauté<sup>30</sup>, la vague exprime une sorte de poussée subversive qui revendique le respect de la nature, fût-elle humanisée : la considération due aux hommes, à l'environnement et aux œuvres d'art doit être entièrement redéfinie<sup>31</sup>. Mais au fil du temps, c'est une réponse réductrice, limitée au concept de « défense », qui l'emportera, en finissant par causer une instabilité permanente puisque le risque aquatique, enduré passivement, mine le tissu urbain et social de l'intérieur. Mais le choix du *contrôle* des forces naturelles n'offre pas plus de certitudes : pour chaque solution protectrice espérée, la peur d'effets collatéraux augmente, tout comme les polémiques<sup>32</sup>. Dans les mois qui suivent l'inondation, c'est-à-dire l'hiver 1967, différentes équipes internationales d'experts s'emploient à inventorier les dégâts sur les œuvres d'art et les ornements des églises<sup>33</sup>, à la demande des surintendances. Partout dans le monde surgissent des associations privées avec pour but de préserver l'ensemble artistique et symbolique vénitien. Puis, en 1969, est publié un rapport de l'Unesco proposant une lecture transversale de la situation : des risques hydriques à la pollution, de la conservation des biens culturels au développement<sup>34</sup>. Dans cette optique, en 1973, l'État promulgue une loi visant à protéger Venise, en s'attribuant exclusivement le *contrôle* physique des eaux (marines et lagunaires) et en déléguant le *soin* des monuments et du paysage<sup>35</sup> aux organismes locaux. En 1984, une seconde loi spéciale<sup>36</sup> est

30 Voir les photographies dans G. OBICI, *Venezia fino a quando ?*, Padoue, Marsilio, 1967.

31 Ce n'est pas un hasard si, dans les années suivantes, cette tragédie donne aux habitants des rez-de-chaussée la force de s'associer : ils demandent une maison « sèche » et la reconnaissance d'un droit-devoir à la dignité. Voir A. DE PALMA, *Acqua alta...*, ouvr. cité.

32 Voir L. SCANO, *Venezia : terra e acqua*, Rome, Edizioni delle autonomie, 1985.

33 W. WOLTERS, « Il restauro dell'edilizia veneziana », *Un futuro per Venezia ?*, Venise, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2006, p. 59-64 (p. 62).

34 P. COSTA, « Salvare Venezia / Save Venice. Strategie d'intervento per la laguna e la città », [http://www.treccani.it/enciclopedia/venezia\\_%28Il-Libro-dell%27Anno%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/venezia_%28Il-Libro-dell%27Anno%29/).

35 « La République garantit la sauvegarde de l'environnement paysager, historique, archéologique et artistique de Venise et de sa lagune, elle en protège l'équilibre hydraulique, préserve son environnement de la pollution atmosphérique et des eaux et en assure la vitalité socio-économique dans le cadre du développement général et de l'ensemble territorial de la Région. » Loi 171/73, art. 1. À noter que la Commission spéciale prévue par la loi comprend des représentants de l'Unesco, le surintendant aux monuments de Venise et le surintendant aux galeries et œuvres d'art de Venise.

36 Loi 798/84.

promulguée, qui réunit en comité les organismes locaux et étatiques concernés afin de garantir une action unitaire. On prévoit de financer des interventions à tous les niveaux politiques et administratifs, avec une attention particulière aux opérations de reconversion des zones industrielles, au développement du port et à la tutelle des Biens culturels. Ces derniers, en vérité, profitent d'un financement extrêmement réduit : 500 millions de liras, sur un crédit global de 600 milliards pour trois ans. Plus généralement, la loi de 1984 se différencie de celle de 1973 par la diminution évidente du rôle des délégations locales. La gestion sera presque intégralement confiée aux macro-pouvoirs gouvernementaux ou à des organismes concessionnaires de l'État, comme le *Consorzio Venezia Nuova* auquel on demandera d'étudier la situation aquatique et de concevoir des plans systématiques de défense<sup>37</sup>.

Jusqu'à nos jours, les expériences d'intervention directe, aussi bien dans la gestion privée que dans les services publics, vont de pair avec l'avancée de mesures étatiques importantes (et contestées) pour la régulation des flux, comme le module expérimental électromécanique, le MOSE, en cours d'installation aux bouches du port du Lido, de Malamocco et de Chioggia. Mais, si d'un point de vue abstrait, *soin* et *contrôle* semblent être nécessaires l'un à l'autre, dans les faits Venise continue de souffrir du déséquilibre entre actualité et mémoire, nécessités locales et réponses centrales. De tous côtés, on se plaint de l'inaptitude des administrations communales à redéfinir en termes actifs l'identité urbaine. Par ailleurs, les grandes opérations ont été l'objet de critiques acerbes depuis la mise en place du projet. Enfin, en ce qui concerne la revitalisation du patrimoine artistique, qui ne peut se résumer à la restauration ou au profit touristique, aujourd'hui encore le vide qui sépare sentiment diffus et réglementation étatique ne tend pas à se combler.

*Article traduit de l'italien par Bettina Stefani*

37 Le *Consorzio Venezia Nuova* (réunissant des entreprises nationales de construction, des coopératives et des entreprises locales) agit pour le compte du ministère des Infrastructures et des Transports - Magistrature des eaux de Venise pour les interventions de protection de la ville et de la lagune, en application de la loi 798/84.

## **Le trasformazioni novecentesche della produzione editoriale**

**Mario Infelise**

Università Ca' Foscari Venezia

È noto che Venezia fu per secoli il principale centro editoriale italiano e che lo era ancora a fine Settecento, al momento della caduta della Repubblica. Durante gli anni napoleonici tale supremazia fu ereditata da Milano, divenuta capitale del Regno d'Italia. Diversi veneziani si trasferirono allora in Lombardia per poter proseguire a lavorare<sup>1</sup>. Tuttavia, dopo il congresso di Vienna, ritornati gli Austriaci, la situazione si riequilibrò parzialmente. Mentre a Milano si ponevano le basi della futura industria editoriale italiana, Venezia per alcuni decenni riuscì a difendere discretamente le proprie posizioni. Furono gli anni di Giuseppe Antonelli, che diresse il più grande complesso editoriale italiano degli anni Trenta e Quaranta dell'Ottocento. Ma Antonelli non era l'unico. Assieme a lui diversi altri furono gli editori veneziani di qualche successo in grado mettere in commercio una produzione di livello destinata al mercato italiano<sup>2</sup>.

La rivoluzione del '48 segnò la svolta e la crisi definitiva di Venezia come centro di riferimento editoriale. L'ultima fase del governo austriaco e, dopo il 1866, l'ingresso nel Regno di Italia videro la sua decisa marginalizzazione nella produzione libraria, malgrado in quegli stessi anni fosse stato avviato un interessante processo di industrializzazione,

1 M. BERENGO, *Intellettuai e librai nella Milano della Restaurazione*, Milano, Franco Angeli, 2012 (2<sup>a</sup> edizione).

2 M. CALLEGARI, *Produzione e commercio librario nel Veneto durante il periodo della Restaurazione (1815-1848)*, tesi di dottorato in scienze bibliografiche, XXV ciclo, Università di Udine, 2012-2013.

accompagnato dallo sviluppo del sistema portuale, base e proiezione delle nuove ambizioni italiane sul Mediterraneo.

Ma evidentemente per fare libri ci voleva altro e il cuore culturale ed editoriale del nuovo stato italiano si era ormai decisamente spostato altrove, lungo l'asse Torino, Milano, Firenze, Roma, sostanzialmente troncando ogni tipo di rapporto con le lagune<sup>3</sup>.

I dati sulla produzione editoriale – sia pure ricavati in modo piuttosto rozzo sulla base dei titoli registrati nelle banche dati del Sistema bibliotecario italiano (sbn.it) – lo dimostrano ampiamente. Ancora negli anni Trenta dell'Ottocento Venezia è uno dei due o tre grandi centri editoriali italiani, superata solo da Milano, allora in pieno sviluppo, e da Napoli, dove prosperava una floridissima industria della contraffazione. Dopodiché scompare decisamente dalle statistiche. È altrove che si sviluppa un'editoria industriale capace di fare fronte ad una radicale riorganizzazione dei consumi culturali. A Venezia non rimangono che piccole tipografie rivolte ad mercato ormai decisamente locale.

**Tabella 1. Numero di libri stampati a Venezia a decenni**

	Venezia	Milano	Roma	Firenze	Napoli	Torino
<b>1831/1840</b>	5 622	9 557	3 871	4 103	9 877	3 076
<b>1851/1861</b>	3 121	8 530	2 814	5 103	10 869	7 641
<b>1871/1880</b>	3 102	15 615	10 465	8 599	9 923	9 568
<b>1891/1900</b>	3 751	27 216	21 962	14 874	12 799	19 344
<b>1911/1920</b>	3 542	38 703	34 652	17 011	12 606	18 678
<b>1931/1940</b>	3 037	65 802	56 009	22 841	14 222	27 249
<b>1951/1960</b>	4 533	84 460	69 263	24 606	12 574	29 696
<b>1971/1980</b>	6 123	137 013	98 510	34 146	19 002	41 848
<b>1991/2000</b>	9 215	241 890	139 679	36 864	28 025	47 484

Certo, l'immagine di Venezia nel secondo Ottocento è controversa. Non è più capitale di stato e vive con difficoltà un'epoca di forte trasformazione, nella quale non pare trovarsi a proprio agio. Coltiva ed approfondisce però, al pari di Firenze, una propria specifica vocazione

3 In generale sull'editoria italiana otto-novecentesca, v. G. TURI (a cura di), *Storia dell'editoria italiana nell'età contemporanea*, Firenze, Giunti, 1997.

turistica, accogliendo ospiti da ogni parte del mondo, ai quali svende i tesori d'arte accumulati nei lunghi secoli di prosperità, ma dai quali è rianimata. Ricchi signori inglesi, francesi, tedeschi, russi e americani vi soggiornano a lungo, restaurano i palazzi e alimentano un'intensa vita sociale, suggestionati da un luogo che all'epoca fonda parte non secondaria del proprio fascino anche sull'idea della dissoluzione. Non si contano i personaggi che vi si stabiliscono, da John Ruskin a Richard Wagner, che vi morì nel 1883, dalla bellissima Lady d'Abernon, ritratta da John Singer Sargent, a Thomas Mann, che da un suo soggiorno al *Grand Hôtel des Bains* del Lido nel 1911 trasse spunto per la sua *Morte a Venezia*. Ma, in quegli anni non vi si incontrano solo dandies inglesi, musicisti tedeschi, principi russi o banchieri americani. Dal nord Europa ormai si può raggiungere la città adriatica in ferrovia in pochi giorni di comodo viaggio e Venezia inizia ad attrezzarsi per un turismo che sta diventando un fenomeno di massa.

Non appare quindi un caso se, estinti del tutto gli editori del passato che si rivolgevano al grande pubblico, come appunto era stato Antonelli nella prima metà del secolo, colui che più di ogni altro rappresenta la nuova stagione è Ferdinando Ongania, proprietario di una libreria editrice in piazza San Marco che individua il proprio pubblico nei turisti stranieri, grazie al treno arrivati sempre più numerosi in città. Mette a loro disposizione tutto ciò di cui potevano aver bisogno: antiquariato, giornali e libri stranieri, guide turistiche, edizioni di lusso che traevano variamente spunto dalla storia e dalla cultura veneziana dei secoli passati. Studi recenti ne hanno ben illustrato figura e attività<sup>4</sup>. Figlio di un impiegato della capitaneria del porto, Ongania era nato a Venezia nel 1842 e nel 1871. In società con il nobile russo Ivan Ivanovič Belozerskij<sup>5</sup>, proprietario terriero in Ucraina, acquisì la ditta del libraio amburghese Hermann Frederich Münster, situata ai numeri civici 72, 73 e 74 di piazza San Marco, con tutto il suo assortimento di libri,

4 Su Ongania, si vedano di studi di M. MAZZARIOL, *Ferdinando Ongania editore a San Marco*, Venezia, Marsilio, 2008 e *Ferdinando Ongania 1842-1911 editore in Venezia. Catalogo*, Venezia, Lineadacqua, 2011. Su Antonelli, M. BERENGO, *Editoria e tipografia nella Venezia della Restaurazione. Gli esordi di Giuseppe Antonelli*, in *Studi politici in onore di Luigi Firpo*, a cura di S. ROTA GHIBAUDI e F. BARCIA, Milano, Angeli, 1990, III, pp. 358-379.

5 Su Belozerskij, si veda la voce relativa di M. BERTELÉ in *Russi in Italia. Dizionario*, <http://www.russinitalia.it/dettaglio.php?id=402> (consultato 30 giugno 2014).

stampe e fotografie. Ongania del resto lavorava in quella bottega già da qualche anno e doveva averne compreso a pieno le potenzialità, sicché sino al 1911, data della morte, si impegnò in quel tipo di editoria che poteva essere concepibile nella Venezia di fine Ottocento. Il suo cliente ideale era dunque il viaggiatore o, meglio, il turista che soggiornava a Venezia per qualche periodo e che cercava materiali e prodotti di carattere, appunto, turistico. Dalle normali guide Murray e Baedeker per la visita alla città nelle edizioni originali, a prodotti di maggiore impegno, ma comunque connesse con la “celebrazione storico-artistica della città” a cui dedicò tutta la sua cura. Quindi antiquariato d’ogni genere, ma anche riedizioni in fac-simile di rinomate opere che appartenevano alla storia della tradizione manoscritta o tipografica veneziana. La sua prima edizione posta in commercio fu infatti la riproduzione del famoso atlante di Andrea Bianco del 1436, il cui originale era custodito dalla biblioteca Marciana. Seguirono molti altri facsimili come la raccolta degli abiti dei veneziani o i libri di merletti di Giacomo Franco, il Breviario Grimani, tutti riprodotti con sistemi fotografici allora d’avanguardia.

Ongania non trascurò le opere di storia, spesso edite in più lingue, come la concisa storia di Venezia di James G. Steene, pubblicata nel 1874 in inglese e l’anno successivo in francese. In francese pubblicò pure la fortunata edizione della *Vie privée à Venise* di Pompeo Molmenti, in tedesco e in inglese le descrizioni storico artistiche di Adalbert Muller e via di seguito.

Notevole – si diceva – fu l’applicazione delle nuove tecniche fotografiche. Nel 1899 Ongania pubblicò la raccolta di fotografie veneziane *Calli e canali in Venezia* che si proponeva di offrire un quadro illustrato della città come lo erano state le vedute di Canaletto per il Settecento. Per la prima volta entravano nella grande circolazione anche immagini della Venezia minore, quella più periferica, e dei mestieri popolari. Nel 1911 pubblicò la *Raccolta delle vere da pozzo in Venezia*, dedicata al banchiere e imprenditore delle ferrovie John Pierpont Morgan. Ma il suo capolavoro fu *La Basilica di San Marco in Venezia*, mirabile impresa che si proponeva di documentare in dettaglio tutti i particolari della chiesa. L’opera fu proposta in sottoscrizione a dispense a partire del 1881 – disponibile anche assieme ad un mobile costruito apposta per contenerla – ottenendo oltre 400 adesioni da parte di più o meno tutti i sovrani del tempo e dalle principali biblioteche. Come ha notato Neil Harris, Ongania “non è un editore; per tanti versi non è neppure un libraio; è piuttosto soprattutto



un venditore di oggetti che include il libro nel suo commercio non tanto come *opera*, *testo*, oppure *edizione*, come vorrebbero le tradizionali definizioni bibliografiche, quanto come *oggetto*"<sup>6</sup>.

Sulla scia di Ongania – la cui libreria rimase comunque aperta sino al 1967 – ovvero di un'editoria che, con ovvie sfumature diverse, celebrava la città, si ebbero altre iniziative nel corso del Novecento. Basti ricordare le tre generazioni di Filippi che dagli inizi del Novecento ad oggi hanno portato avanti una libreria editrice che ha regolarmente destinato attenzione alla storia e alle curiosità veneziane o all'Arsenale, specializzata nel settore della storia dell'arte e dell'architettura. Su una linea diversa, ma che comunque trae spunto dal materiale storico veneziano, è la recente iniziativa di Albert Gardin e della sua Editoria universitaria, che si occupa di storia e letteratura veneziana, lasciando però anche spazio alle rivendicazioni venetiste anti-italiane, pubblicando così scritti di Giuseppe Segato, il cosiddetto "ideologo" del gruppo che nel maggio 1997 diede l'assalto al campanile di San Marco, o di Ettore Beggiato, indipendentista veneto e sostenitore dell'illegittimità del plebiscito del 1866 che ha sancito l'unione del Veneto al Regno d'Italia.

Al di là di questa editoria centrata sulle vicende del territorio, non molto altro. Le università e le molteplici istituzioni culturali che vi hanno sede hanno dato vita nel tempo ad iniziative editoriali di qualche rilievo, spesso però appoggiandosi ad editori esterni alla città. Dal 1963 la libreria Cafoscarina ha pubblicato libri legati ai corsi tenuti a Ca' Foscari, specializzandosi in particolare in economia e nelle lingue orientali. Più o meno negli stessi anni la Cluva ha svolto analoga funzione nell'ambito dell'architettura, dell'urbanistica e del design, diventando punto di riferimento per gli studenti dell'Istituto universitario di Architettura. Difficile però in tale contesto sviluppare collane di saggi che non fossero in qualche maniera legate alla didattica universitaria o che non dipendessero dai fondi di finanziamento per la ricerca, alimentando un'editoria di cultura in grado di sostenersi autonomamente. È quanto era stato tentato tra 1990 e 1996 da un gruppo di giovani redattori, Enrico Basaglia, Ernesto Garino e Giovanni Keller che avevano dato vita a Il Cardo, casa editrice nata con l'intenzione di dedicarsi all'ambito storico, ma presto arenatasi.

6 N. HARRIS, *Ferdinando Ongania editore e venditore di oggetti*, in M. MAZZARIOL, *Ferdinando Ongania 1842-1911*, cit., pp. XV-XXXII.

Per il resto iniziative individuali, legate a figure particolari. Tra 1910 e 1924 Bartolomeo Balbi, un ufficiale di carriera con un passato di addetto militare in Giappone prima di divenire professore di lingua giapponese all'Istituto Orientale di Napoli, fu l'anima della casa editrice Estremo Oriente specializzata in titoli giapponesi o sul Giappone. Curioso personaggio Balbi. Fu autore di grammatiche e dizionari di lingua e, stando ai frontespizi, anche traduttore delle opere di Tsubaki Myû, tra cui spiccano le fortunate *Memorie di una geisha* più volte ristampato dal 1918 in poi, che nulla ha a che fare con l'omonimo e fortunato titolo dell'americano Arthur Golden uscito nel 1997. Peccato che Tsubaki Myû fosse del tutto ignoto in Giappone e che dietro questo nome si nascondesse l'attività di romanziere giapponesizzante dello stesso Balbi, a cui spetta se non altro il merito di avere reso familiare l'impero del Sol Levante in molte case di italiani degli anni Venti e Trenta "attraverso testi semplici e strappalacrime, tutti senso del dovere, onore, patria e famiglia"<sup>7</sup>. Sempre Balbi dovette essere dietro ad un'altra iniziativa editoriale dal sapore esotico. Sotto il marchio Editrice internazionale tra 1920 e 1924 uscirono le traduzioni dei libri della scrittrice francese Jehan d'Ivray, pseudonimo di Jeanne Peuch d'Alissac, *Le memorie dell'eunuco Bechir-aga* e *Le memorie di un'odalisca*, che presentavano un interessante sguardo sulla società egiziana di fine Ottocento<sup>8</sup>.

Più rilevante, invece, sul piano di una cultura capace di confrontarsi su un quadro europeo e, soprattutto, per gli sviluppi che ebbe nel prosieguo del secolo, fu la fondazione nel 1926 a Venezia della casa editrice Nuova Italia da parte di due giovanissimi intellettuali di origine fiorentino-bolognese, con ampie disponibilità economiche: il giurista, allora ventiquattrenne, Giuseppe Maranini e la moglie, la scrittrice Elda Bossi. Maranini vi era giunto come professore di economia politica presso l'Istituto Tecnico Sarpi e, assieme alla moglie, portò avanti per quattro anni un'attività editoriale particolarmente dinamica su più versanti. Sia Bossi che Maranini erano del resto legati ad influentissimi ambienti intellettuali di quell'epoca. Maranini era nipote di Ernesto Codignola e manteneva strette relazioni con Giovanni Gentile e Luigi Russo. Tra 1926

7 A. BOSCARO, *Narrativa giapponese: cent'anni di traduzioni*, Venezia, Cafoscarina, 2000, p. 13.

8 J. D. RAGAN, *Jehan d'Ivray*, in *Egyptian Encounters*, a cura di Jason THOMPSON, Il Cairo, American University in Cairo Press, 2002, pp. 24-38.

e 1930 la Nuova Italia pubblicò libri di notevole rilievo, tra cui figuravano opere dello stesso Maranini, di Russo, Gentile, Omodeo, Volpe, degli storici tedeschi Meinecke e Gothein. Degno di grande attenzione fu anche l'impegno nella narrativa con libri per ragazzi e narratori moderni stranieri di rilievo allora ancora poco o per nulla noti in Italia, come Conrad e Dickens<sup>9</sup>. Va aggiunto che l'impresa fu del tutto estranea al tessuto culturale e imprenditoriale della città e che, quando nel 1930 Maranini e Bossi la cedettero ad altri, dopo un periodo perugino, trovò definitiva e più naturale sistemazione a Firenze. Per qualche tempo Elda Bossi proseguì una limitata attività editoriale in proprio sotto la denominazione di Editrice Novissima.

Nel dopoguerra fu il vicentino Neri Pozza, poliedrica figura di editore, artista, scrittore, a riportare Venezia sui frontespizi dei suoi libri per una ventina d'anni. Ma, anche in questo caso si trattò di un luogo di edizione più di facciata, che reale. Come ha notato Sabrina Minuzzi, "Venezia ne è la sede legale per parecchi anni, come recitano i frontespizi, ma la sede direttiva e operativa a tutti gli effetti è Vicenza"<sup>10</sup>. Venezia era dunque il luogo utile per stringere contatti intellettuali utili per l'attività editoriale, ma per l'editore restò sempre "la città del fine settimana". Di Venezia, del resto, Pozza aveva un'idea particolare e stentava ormai ad attribuirle caratteristiche urbane: "Venezia non è una città. Composta in otto secoli di paziente ed eroico lavoro su strisce di terra melmosa tra la laguna e la campagna, su un telaio urbanistico di canali, è una sola immensa, complicatissima casa le cui calli, campi, piazze e rive sono soltanto dei passaggi tra un appartamento e l'altro, dei quali gli abitanti si servono per ragioni di funzionalità."<sup>11</sup>.

Arriviamo così agli anni Sessanta per trovare la storia di gran lunga più importante e duratura per le vicende dell'editoria veneziana del Novecento, l'unica in grado di imporsi sul piano nazionale, tuttora viva e vitale a distanza di oltre mezzo secolo dalla fondazione.

9 S. GIUSTI, *Una casa editrice negli anni del fascismo: la Nuova Italia (1926-1943)*, Firenze, Olschki, 1983; N. TRANFAGLIA, A. VITTORIA, *Storia degli editori italiani. Dall'Unità alla fine degli anni Sessanta*, Roma-Bari, Laterza, 2000, pp. 389-390.

10 S. MINUZZI, *L'Archivio Neri Pozza: tra impresa e avventura editoriale*, Vicenza, 2005; ID., *L'archivio storico Neri Pozza*, in «La fabbrica del libro Bollettino di storia dell'editoria in Italia», a. X, 1/2004, pp. XX-XX.

11 N. POZZA, *Venezia senza società*, in «Letteratura e arte contemporanea», a. II, 12, novembre-dicembre 1951.

Fu il 23 febbraio 1961 che un gruppo di intellettuali veneti, tra cui figuravano Gianni De Michelis e Toni Negri dette vita alla casa editrice Marsilio, inalberando il vessillo di un letterato ghibellino trecentesco in una regione allora pesantemente dominata dal potere cattolico. Si iniziò a Padova, ma presto la sede fu trasferita a Venezia, anche perché veneziani erano i principali animatori, soprattutto Cesare De Michelis che dal 1969 ne assunse la direzione. La Marsilio si caratterizza subito per l'attenzione destinata al territorio in cui si inseriva, accompagnata però dall'ambizione di diventare un punto di riferimento intellettuale sul piano nazionale. Il catalogo riflette inevitabilmente questo progetto e le evoluzioni nel corso delle diverse stagioni attraversate<sup>12</sup>. Inizia con la saggistica, traendo spunto dagli intellettuali padovani e veneziani che vi facevano riferimento, rivolgendo perciò l'attenzione all'architettura, al cinema, all'urbanistica. "Libri di battaglia" li definiva De Michelis, "appassionati pamphlets che chiedevano trasparenza, chiarezza, tempestivi libelli che davano conto di quanto si andava dicendo e facendo"<sup>13</sup>, senza preoccuparsi troppo dei conti economici dell'impresa. In anni politicamente turbolenti, la linea politica aveva alcuni punti fermi. L'intento era di costituire un riferimento a sinistra del tutto svincolato dall'ortodossia comunista, anzi fieramente avverso a qualsiasi subordinazione al partito guida della sinistra. Ecco quindi le curiosità verso i movimenti, la sinistra americana degli anni Sessanta, verso ogni forma di sperimentazione. E i progetti realizzati o soltanto posti in cantiere furono molti. L'idea di base era quella di costruire un raccordo tra i luoghi della ricerca e della riflessione e la società. La funzione dell'editore doveva appunto essere quella. Progettando nel 1976 una nuova collana di saggi, De Michelis definiva in termini molto espliciti finalità e pubblico ideale. La collana doveva essere il "centro attivo di un dibattito" che avrebbe dovuto collegare e coinvolgere circoli culturali, centri di studi, istituti universitari" su tematiche identificate come la "critica dell'ideologia", la "critica della cultura", i "temi e i problemi della storia del mondo operaio e delle sue organizzazioni", "in vista di una ricostruzione organica del progetto rivoluzionario e della critica del sistema e del piano

12 Si vedano i due cataloghi storici della Marsilio realizzati in occasione del 30° e del 40° anno di attività: 1961-1990. *Catalogo generale*, Venezia, Marsilio, 1991; *Catalogo storico 1961-2000*, a cura di P. BARATTER, Venezia, Regione del Veneto, Marsilio, 2001.

13 C. DE MICHELIS, *Premessa a 1961-1990. Catalogo generale*, cit., pp. VII-IX.

capitalistico". Circa il pubblico ideale, si mirava agli "studiosi e studenti universitari o liceali" recuperando i lettori delle "riviste di cultura" con uno "strumento meno sclerotico della rivista ormai troppo costosa, di fatto indistribuibile e da tempo in crisi"<sup>14</sup>.

Passata quella stagione, Marsilio fu uno pochi degli editori italiani militanti che riuscì a non farsi travolgere dal riflusso degli anni Ottanta e successivi, cambiando decisamente il passo quando fu necessario. Ci si accorse allora che diveniva vitale anche cambiare il modo di fare i libri. Se l'editoria militante poteva essere più o meno indifferente al problema dei conti che non tornavano, l'editore vero non poteva farne a meno. Ricordando quegli anni è sempre De Michelis a sostenere nel 2010 che il "far politica" come una volta era meno necessario e che "come in democrazia c'è la stupida regola che comanda chi ha più voti, così in editoria comanda chi vende più libri: il mercato [...] è l'unica unità di misura di un buon lavoro ed è l'unico elemento che ti rende autosufficiente"<sup>15</sup>. Dagli anni Ottanta, appunto Marsilio cambiò. Permasero i rapporti con le università e le istituzioni culturali del territorio, facendone comunque l'editore di riferimento del Nord-est, ma si puntò anche e decisamente sulla narrativa. Alcuni degli autori di maggior successo della narrativa italiana di fine Novecento sono scoperte Marsilio, che pubblicò tra gli altri Susanna Tamaro, Margaret Mazzantini, Sergio Maldini. Al tempo stesso si provano nuove strade. Gli anni duemila sono caratterizzati dallo straordinario successo dei romanzi dello scrittore svedese Stieg Larsson, la cui *Millennium Trilogy* è stata venduta in milioni di copie in tutto il mondo e in due e mezzo in Italia.

Nel frattempo le condizioni del mercato editoriale in Italia e in Europa si sono trasformate e lo spazio per i piccoli editori indipendenti è divenuto via via più stretto. Nel 2000 De Michelis cede il 4% del pacchetto azionario della casa editrice al gruppo RCS, mantenendo la presidenza della casa editrice e riuscendo a rafforzarne la presenza a Venezia, grazie proprio alle buone prestazioni che nel contesto italiano Marsilio era riuscita a mantenere. A dispetto delle previsioni, che di solito vedono gli editori più piccoli confluiti in grandi concentrazioni, ridursi a meri

14 ID., *Tra le carte di un editore*, Venezia, Marsilio, 2010, pp. 20-23, *Collana di saggi brevi 'Critica'*, 1976.

15 P. DI STEFANO, «Di fronte all'infedeltà divento una bestia», in DE MICHELIS, *Tra le carte di un editore*, cit., p. 82.

marchi, a distanza di oltre un decennio Marsilio rimane una delle realtà più dinamiche di un mondo pur messo a dura prova dalla rivoluzione tecnologica. Da questo punto di vista costituisce un esempio vitale per una città perennemente incerta sul suo essere, stretta com'è tra un passato ingombrante e un futuro che potrebbe esistere se si avesse il coraggio di prendere atto delle caratteristiche del tempo presente, diventando il cuore di un insieme territoriale più ampio e integrato.

## Venezia '900: il secolo delle mostre

Nico Stringa

Università Ca' Foscari Venezia

Come ha attestato Francis Haskell con le sue ricerche confluite nel libro fondativo, *La nascita delle mostre*, la questione è cosa tipicamente moderna e nelle città capitali d'Europa ha una preistoria nelle manifestazioni religiose e nella nascita dei *salons* parigini, per svilupparsi e ampliarsi nel corso dei secoli successivi. Qualcosa di analogo accade anche a Venezia, sia pure in tono minore; occasioni periodiche, come la festività di San Rocco e la Festa della Sensa (Ascensione), e altre più "informali" in campi e campielli, sono le precoci ma anche effimere esperienze espositive nel '700 veneziano. In particolare non si può non citare lo stand che l'Accademia di Belle Arti, fondata nel 1750 con sede al Fonteghetto della Farina, aveva a disposizione in piazza San Marco dove il giovane Canova ha avuto i primi entusiastici riconoscimenti alla Festa della Sensa del 1776 con l'*Orfeo* e tre anni dopo con il gruppo *Dedalo e Icaro*. Ma è solo con l'Accademia riformata da Napoleone nel 1807 che, nella nuova sede della Carità, si instaura un sistema espositivo d'arte, con cadenza annuale nel mese di agosto, che con poche eccezioni (i periodi rivoluzionari 1848-1849 e 1859) dura fino a fine secolo e oltre. Accanto alle mostre agostane che propongono operai professori e dei giovani allievi, si registra, a partire dal 1844, la nascita della Società veneta promotrice di Belle Arti che, con una propria sede, si rivela un luogo espositivo di notevole interesse; con apertura permanente e sostituzione periodica delle opere vendute, la Promotrice diventa un vero e proprio centro mercantile di sostegno a un mercato languente, reso efficiente dalla sottoscrizione delle quote dei soci e dalla presenza anche di artisti stranieri che soggiornano in città. Per quanto attiene

alla scultura di medie e grandi dimensioni, la consuetudine di aprire gli studi degli artisti a un pubblico selezionato consente di evitare i costi dei trasporti, rendendo possibile di visitare gli atelier dove si possono ammirare anche altre opere, oltre a quelle recentemente portate a termine; per motivi analoghi, i pittori che hanno accettato impegnative commissioni di arte sacra da spedire in località fuori Venezia, hanno la possibilità di esporre le pale d'altare in Basilica di San Marco e in altre chiese prima di provvedere alla spedizione. Il panorama espositivo si completa, nel secondo '800, con la nascita del Circolo artistico agli inizi degli anni 1870 e con la conseguente organizzazione di mostre che contribuiscono a vivacizzare l'ambiente veneziano, consentendo l'affermarsi della cosiddetta "scuola del vero" rappresentata dai giovani Ciardi, Nono, Favretto, Nani, Tito.

Occorre però arrivare al 1887 per incontrare la prima iniziativa di grande respiro quale fu la *Mostra nazionale artistica*, allestita ai Giardini di Castello, nel luogo dove otto anni dopo avrebbe trovato la sua sede definitiva la Biennale. Per la prima volta una città come Venezia, ancora priva di esperienza sia nell'ambito delle gallerie private d'arte che in quella dell'organizzazione di mostre impegnative, si cimentava con una prova di grande rilevanza che, conclusasi con un bilancio economico negativo, aveva però contribuito in modo decisivo a richiamare l'attenzione della giovane nazione sulle potenzialità culturali di una città come Venezia, allora ancora incerta sul suo destino di città d'arte e ancora impegnata in un progetto di industrializzazione che sarebbe tramontato definitivamente solo nel secondo dopoguerra.

## **Biennale e Bevilacqua La Masa: le costanti ultracentenarie**

Il '900 veneziano inizia il 25 aprile 1895, con l'inaugurazione della prima Esposizione internazionale d'arte, subito diventata "La Biennale"; una istituzione espositiva che, imprevedibilmente, era destinata a contrassegnare una vicenda particolarissima nel panorama mondiale delle mostre. Unica struttura espositiva europea ad aver superato il doppio trauma delle guerre mondiali, la Biennale si è ripresa dal salto mortale del '68 e si è confermata negli ultimi quarant'anni centro indiscusso nel settore, al punto da diventare un modello da imitare (non si contano ormai le "biennali" presenti in tutto il mondo). Nata come istituzione civica della città di Venezia, per



35 anni è rimasta tale, finché nel 1930 il regime fascista non l'ha sottratta all'ambito municipale per trasformarla in Ente autonomo, cioè statale, e collocarla comunque al vertice della piramide espositiva italiana. I fondatori – il sindaco Selvatico, gli artisti dell'Accademia, il segretario generale Fradeletto – guardando al modello tedesco (Monaco e Berlino) delle grandi istituzioni espositive di allora, impostarono però una struttura originale, affidando il timone a un uomo solo al comando – Antonio Fradeletto – il quale, pur non essendo esperto nell'arte a lui contemporanea, ha saputo però, con la collaborazione degli artisti, portare la fragile navicella in mare aperto e trasformarla in una solida imbarcazione. Dotata di un efficace ufficio vendite, resosi necessario anche dal fatto che mancavano iniziative commerciali private in città, e strutturata con un numero crescente di Padiglioni nazionali, la Biennale ha assolto al ruolo di una struttura inizialmente rivolta ad un gusto di massa medio-borghese, in seguito sempre più orientata al gusto delle giovani generazioni. I dati relativi al numero degli artisti, a quello delle opere esposte e dei visitatori nei primi decenni, attestano un successo straordinario, con numeri che per l'epoca sono relevantissimi. Diretta nel primo dopoguerra da Vittorio Pica che, pur tra le difficoltà interposte dai fascisti, è riuscito a rinnovare moderatamente la struttura originaria, la Biennale ha patito in seguito le difficoltà crescenti di una istituzione governata da una dittatura. Ma va anche detto che, per iniziativa di Giuseppe Volpi, alla sezione arti visive si sono affiancate la Biennale Musica (dal 1930), la Mostra del Cinema, annuale (dal 1932), la Biennale Teatro (dal 1934) così che l'Istituzione veneziana per eccellenza si articolava in modo tale da diventare un vero e proprio centro internazionale di produzione culturale, confermandosi tale con gli sviluppi successivi (Biennale Architettura dal 1980 e Biennale Danza dal 1999). Risulta evidente da questa metamorfosi che Volpi, l'ideatore di Porto Marghera, aveva chiara la distinzione tra sviluppo industriale in terraferma e sviluppo culturale-turistico nel centro storico, un progetto che almeno per la Venezia del centro-storico si è rivelato lungimirante.

A partire dal 1948 le Biennali dei “professori”, prima Rodolfo Palucchini e poi Alberto Dell'Acqua, si incaricano di ospitare ai Giardini le grandi correnti europee della prima metà del secolo documentando inoltre la situazione problematica degli anni Cinquanta e Sessanta, aprendo, dopo il '68, alle neoavanguardie e all'attualità più stretta con grandi mostre a tema e infine affidando a “curatori” non solo italiani la gestione di una “mostra” sempre più complessa.

Ma c'è anche una seconda data da ricordare sullo scorcio del secolo; nel 1898 la duchessa Felicita Bevilacqua La Masa donava al Comune di Venezia il palazzo dei Pesaro sul Canal Grande, da lei abitato fino alla morte, al fine di farne la sede di mostre dedicate ai giovani artisti e alle arti decorative veneziane. Come la Biennale, anche la Bevilacqua, avviata nel 1908, è una istituzione ancora attiva, ma a differenza della Biennale è tuttora di competenza comunale, con un proprio fondo di bilancio e un compito (spesso disatteso nelle recenti gestioni) circoscritto alle espressioni artistiche giovanili. Pur essendo una istituzione di dimensioni ridotte, neppure paragonabile a quella che è diventata la Biennale in 120 anni di storia, la Bevilacqua ha svolto un ruolo molto rilevante a Venezia e non solo per Venezia; hanno esordito, infatti, nelle varie sedi in cui la Fondazione ha avuto modo di svolgere la sua l'attività, generazioni di artisti che si sono poi affermati sulla scena nazionale e anche internazionale (da Casorati a Afro, da Martini a Santomaso, da Gino Rossi a Vedova). In tanti anni di selezione dell'attività di artisti esordienti, alcune mostre hanno lasciato il segno, a partire da quella del 1910, quando Umberto Boccioni vi ha presentato una antologia pressoché completa delle opere pre-futuriste fino alla edizione del 1913, famosa per le opere innovative esposte da Gino Rossi e Arturo Martini; nel corso degli anni Venti, inoltre, le mostre Bevilacqua hanno registrato l'importante vicenda del "realismo magico", la variante veneziana della *Neue Sachlichkeit*, capeggiata da Bortolo Sacchi, Guido Cadorin, Astolfo de Maria e Cagnaccio di San Pietro. Dopo il 1945 è proprio la Bevilacqua a testimoniare i conflitti che le nuove generazioni ingaggiano per rinnovare l'arte e l'istituzione che la ospita. Oltre alle "collettive" annuali, molte sono state le mostre che durante l'anno si sono succedute alla Bevilacqua nel corso dei decenni, documentando le grandi correnti che i giovani artisti hanno attraversato: dalle istanze del neorealismo, al rinnovamento neocubista fino all'informale, alla Nuova Figurazione, al Pop, all'arte programmata fino al ritorno alla pittura negli anni Ottanta.

## Mostre alternative

Una loro vita ce l'hanno le mostre, diciamo così, "non ufficiali" che più o meno in sordina hanno tracciato una controstoria che fatica a essere riconosciuta, ma che c'è stata. Già a partire dal 1887, alla Mostra nazionale

artistica, si era affiancata la Indisposizione artistica, una rassegna non oppositiva ma piuttosto di impostazione caricaturale sull'esempio di iniziative analoghe già viste in altre città italiane. In seguito, alla V Biennale del 1903, c'è stata l'esperienza della contestazione alle scelte della giuria, con la conseguente apertura di una contromostra, sul modello dei *refusés* francesi: alcune opere rifiutate vennero inserite nella Sala K, quindi all'interno della medesima esposizione. A questa ha fatto seguito una iniziativa giovanile di protesta come la *Esposizione di alcuni artisti rifiutati alla Biennale veneziana* del 1914; una mostra che, memore della recente analoga esperienza milanese del 1912 al Cova, si presentò in forma autogestita, in un salone come quello dell'Excelsior al Lido, con concerti musicali paralleli, e catalogo e grafica pubblicitaria interessanti. I giovani artisti che si erano visti chiudere dal Comune di Venezia la sede di Ca' Pesaro, ebbero così modo di documentare le loro opere recenti: e parliamo di Gino Rossi, Guido Cadorin, Arturo Martini, Bortolo Sacchi, Lulo de Blaas e numerosi altri. Né va scordato che una scia di mostre piccole e medie si snoda lungo il primo e il secondo decennio, organizzate da associazioni diverse con diversi intenti: sulla Nave Scilla si tengono mostre di bozzetti a scopo di beneficenza (qui per esempio esordisce il giovanissimo Boccioni); i giovani studenti dell'Accademia di Belle Arti organizzano mostre autonome, a Venezia e al Lido, per finanziare viaggi di studio; gruppi femminili, associazioni di combattenti, gruppi di volontari predispongono occasioni più o meno improvvisate a scopi diversi.

È nel 1920 che ancora una volta gli artisti della scena capesarina si fanno protagonisti di una sorta di secessione o di mostra collettiva di protesta, alla Galleria Geri Boralevi; la cosa è doppiamente interessante perché la vicenda si svolge nella sede della prima galleria privata sorta da poco a Venezia, in piazza San Marco; inoltre la *Mostra degli artisti dissidenti di Ca' Pesaro*, allestita in contrapposizione polemica con la loro sede naturale, pare l'ultima rassegna di un "movimento" che lasciava il posto alla generazione successiva che avrebbe dovuto fare i conti con il regime fascista e con la conseguente "sindacalizzazione" delle mostre Bevilacqua. È difficile riscontrare durante il ventennio fascista una vitalità analoga a quella dei due primi decenni del secolo; la struttura piramidale delle mostre sindacali tendeva ad escludere iniziative diverse da quelle istituzionali.

Dobbiamo quindi attendere il 1945 per veder nascere a Venezia un organismo di breve durata ma di straordinaria importanza, l'ARCO,

associazione autogestita da artisti e letterati, da uomini di spettacolo, da giornalisti, attori, scrittori che hanno dato vita a un intenso biennio di dibattiti, mostre, giornali murali, *pièces* teatrali, concerti connotati da un radicale impegno politico antifascista (in questo contesto, con significato opposto, si possono ricordare le mostre personali “contro la Biennale” che Giorgio De Chirico organizza alla Caffè-house, la palazzina neoclassica situata nei pressi dei Giardinetti Reali a San Marco a partire dagli anni Cinquanta).

È però presso la Galleria al Canale, gestita da Aldo Dalla Vedova a pochi passi dalla sede dell'Accademia, che prende forma una tra le più eclatanti e nuove esperienze “espositive” mai verificatesi in città. Nel 1960 questa Galleria ospita la seconda manifestazione dell'*Anti-Procès*, «acte collectif d'opposition» sorto nell'ambito della guerra d'Algeria (il “processo” cui si allude è quello contro “le réseau Jeanson”, composto da militanti francesi sostenitori del FLN algerino); il raggruppamento internazionale, al quale partecipano artisti di diversa tendenza (Baj, Crippa, Hains, Hundertwasser, Matta, Michaux, Peverelli, Scanavino, Tancredi, Tinguely, Twombly), è riunito da Alain Jouffroy e Jean-Jacques Lebel e accomunato dalla volontà di un rinnovamento dell'arte e di una rottura con il sistema istituzionale.

Nella *Déclaration pour l'Anti-Procès 2* (Venezia, 18 giugno 1960), viene istituito un chiaro parallelismo con l'azione rivoluzionaria delle avanguardie storiche e viene dichiarata la «nécessité d'un art qui ne fasse de la peinture, de la poésie, de la musique, qu'un seul cri, le cri organique de l'homme». In occasione del *vernissage* della mostra (14 luglio 1960), il gruppo realizza a Palazzo Contarini-Corfù una rappresentazione dal titolo *Enterrement de la Chose de Tinguely*. Considerato il primo happening europeo, il “seppellimento” nasce dall'idea di commemorare una drammatica scomparsa e al tempo stesso da una dichiarazione dell'artista Jean Tinguely (che durante il viaggio dalla Francia all'Italia aveva promesso di gettare la sua scultura nel canale nel caso non fosse riuscito a venderla). Viene così allestita una cerimonia funebre a tutti gli effetti di cui è oggetto la “Chose”, deposta in una bara e celebrata da letture profane (tra cui passaggi di Sade), alla presenza di un pubblico dolente, coerentemente vestito a lutto; scortata dal corteo funebre, l'opera è infine trasportata (grazie alle gondole prestate per l'occasione da Peggy Guggenheim) nel Bacino di San Marco, dove viene lasciata inabissare nel bacino davanti all'isola di San Giorgio.

Non stupisce che occorrerà attendere il 1968 per incontrare analoghe vicende, ad opera, stavolta, degli studenti che occupano l'Accademia di Belle Arti dove per molti mesi vengono sperimentate didattiche ed esposizioni alternative; esperienze che raramente si sono poi ripetute anche perché la ripresa dell'attività della Bevilacqua ha assorbito molte esigenze di rinnovamento, in particolar modo durante la segreteria di Toni Toniato.

## **Il secondo dopoguerra: l'iniziativa privata**

Con il 1942 e l'apertura del Cavallino, la galleria di Carlo Cardazzo, il settore privato veneziano finalmente conosce una svolta decisiva; viene avviata infatti un'esperienza che si allunga su tutto il secolo e che per qualità e impegno (allargato a Milano alla Galleria del Naviglio e a Roma alla Galleria Selecta) assume una rilevanza anche sovranazionale. Alla sequenza impressionante delle mostre organizzate dal Cavallino (e prima ancora delle edizioni pregiate), grazie anche alla collaborazione della scrittrice Milena Milani si avvia l'esperienza cruciale dello Spazialismo, la neoavanguardia di cui Cardazzo diventa il promotore, fino alla morte prematura nel 1963, a cinquantacinque anni; al figlio Paolo spetterà la conduzione dell'archivio e della galleria, connotata da esperienze interessanti sul versante della video-arte.

Con una singolare coincidenza è al 1949 che risalgono due novità sostanziali nel panorama espositivo e culturale veneziano: la collezionista statunitense Peggy Guggenheim, allora cinquantenne, acquista Ca' Venier dei Leoni, sul Canal Grande, per dare una sede stabile alla sua raccolta, esposta al completo in Europa per la prima volta nel padiglione greco alla Biennale del 1948; e l'industriale Franco Marinotti acquisisce Palazzo Grassi, destinandolo inizialmente a forme promozionali e culturali legate al mondo dei tessuti e della moda; due edifici destinati a diventare, per motivi diversi, altrettanti luoghi simbolo dell'arte moderna mondiale e dunque di una Venezia ancora più internazionale di quanto già non fosse grazie alle attività della Biennale.

Se alla Biennale del 1948 finalmente cadono gli steccati che la cultura fascista aveva interposto alla comunicazione artistica universale, le prime avvisaglie di un nuovo clima erano state tracciate dall'ARCO, dalla Mostra d'arte francese a Ca' Pesaro nel 1946 e confermate dalla

*Rassegna d'arte contemporanea* patrocinata dal ristorante la Colomba di un grande collezionista come Arturo Deana e dalla mostra dedicata a *Il lavoro nell'arte* (1950) al Museo Correr, resa possibile dall'industriale Giorgio Verzocchi. Ma tra le mostre più rilevanti organizzate a Venezia va annoverata quella dedicata a Jackson Pollock nell'Ala napoleonica del Museo Correr, nel 1950, una prima assoluta in Europa, grazie alla collaborazione tra Peggy Guggenheim, Bruno Alfieri e Giuseppe Marchiori: un vero evento per la città e per i suoi artisti.

Peggy Guggenheim, ad eccezione della *Mostra di scultura contemporanea* allestita nel 1949 nel giardino di Ca' Venier dei Leoni, nella sua "casa" non organizza altre mostre; dal 1951 al 1979 la casa della collezionista è aperta con un orario ridotto ma costante; le cose cambiano dopo la sua morte e da Casa-Museo, Palazzo Venier dei Leoni si trasforma progressivamente in una sede più grande con collezione sempre più ampia e articolata, dotata di nuovi spazi dove le mostre temporanee, a partire dal 1985, si succedono a ritmo serrato in collaborazione con il Solomon di New York, modificando sostanzialmente la situazione precedente.

Tra le figure caratterizzanti il clima espositivo veneziano degli anni Cinquanta-Settanta va ricordata quella di Paolo Marinotti, il quale, avendo gestito Palazzo Grassi acquistato dal padre, ha lasciato un segno ben preciso nel panorama cittadino, con echi internazionali delle sue iniziative, spesso itineranti in Europa. Dopo una serie di mostre interessanti dedicate ai rapporti tra storia e industria, in particolare relative al mondo del tessuto e della moda, ha allestito, con la collaborazione di Franco Albini, la prima mostra dal titolo significativo – *Venezia viva* – sulla città lagunare, in modo innovativo. Ma è soprattutto dalla fine degli anni Cinquanta che Marinotti, con a fianco Wilhelm Sandberg, avvia una memorabile sequenza di esposizioni, inaugurate da *Vitalità nell'Arte* (1959) a cui hanno fatto seguito *Dalla Natura all'Arte* (1960), da *Arte e Contemplazione* (1961) e da *Visione colore* (1963). Le mostre a tema, allestite da Carlo Scarpa, con alcune opere realizzate dagli artisti in situ, rappresentano una novità assoluta e si confrontano con alcune tra le migliori Biennali che siano state allestite ai Giardini. Palazzo Grassi diventa da allora, con alcune pause dovute ai cambi di proprietà, un centro internazionale che vede, dopo Marinotti, la gestione degli industriali italiani e l'acquisizione da parte della FIAT per conto della quale Pontus Hulten e altri curatori allestiscono mostre di portata planetaria:

da quella dedicata al Futurismo italiano – *Futurismo & Futurismi* – fino alla retrospettiva dedicata a Tinguely e in seguito alle grandi civiltà antiche. L'evoluzione successiva ha confermato l'importanza simbolica dell'edificio, acquisito dalla Fondazione Pinault che però persegue una programmazione elitaria, usando Venezia come vetrina di “prodotti” adatti alle grandi metropoli.

## **Antico e moderno: dall'Ufficio Belle Arti alla politica degli assessori**

E' almeno dal 1929, dalla grande mostra dedicata al *Settecento veneziano*, organizzata nel Padiglione centrale della Biennale, che la pittura della grande tradizione veneziana diventa oggetto e soggetto di impegnative rassegne. Protagonista di queste iniziative, già nel 1923 con la mostra dedicata al *Ritratto veneziano dell'800*, è stato Nino Barbantini che, direttore del Museo di Ca' Pesaro e segretario delle esposizioni giovanili della Bevilacqua, ha impostato una storia dell'arte attraverso le cosiddette Biennali d'arte antica, dedicate rispettivamente a Tiziano (1935), Tintoretto (1937) e Veronese (1939, curata da Pallucchini). Allestite a Ca' Pesaro e a Ca' Giustinian negli anni dispari per evitare sovrapposizioni con la Biennale d'arte, le mostre monografiche per la prima volta hanno proposto una visione d'insieme dell'opera dei grandi pittori veneziani del Rinascimento.

La continuità con questo filone è stata avvalorata da Rodolfo Pallucchini che, prima di diventare segretario della Biennale dal 1948 al 1956, nel 1942, con poche risorse, ha aperto la *Mostra degli incisori veneti* e nel luglio del 1945, a pochi mesi dalla Liberazione, ha allestito la memorabile mostra dedicata a *Cinque secoli della pittura veneta*, alle Procuratie Nuove. Le mostre monografiche che sono seguite, dedicate a Tiepolo, Giorgione, al '600, al Vedutismo, a Crivelli, a Carpaccio, a Francesco Guardi, hanno stabilizzato e aggiornato una ricerca che risaliva ai primi del secolo quando il giovanissimo Lionello Venturi aveva dato alle stampe il suo *Vittore Carpaccio* (1909) e quando Pompeo G. Molmenti pubblicava la sua monografia su *Giambattista Tiepolo* (1909). Ora però le mostre sono corredate da cataloghi dotati di schede storico-critiche che per la prima volta confluiscono in volumi dal taglio moderno, per mostre allestite nei più importanti palazzi veneziani che diventano sedi

espositive, da Ca' Pesaro a Ca' Giustinian fino a Palazzo Ducale e a Palazzo Grassi. Sono mostre che hanno come punto di riferimento un turismo qualificato, prevalentemente orientato a un gusto antiquariale e d'élite, verso il quale alcune generazioni di storici dell'arte si impegnano a garantire "prodotti" di alto livello: vi sono impegnati Giulio Lorenzetti, Pietro Zampetti, Giovanni Mariacher, Guido Perocco, Terisio Pignatti.

Sempre Barbantini è responsabile della sistemazione del complesso palladiano dove ha sede la Fondazione Giorgio Cini presso la quale verranno proposte, prima da Giuseppe Fiocco e poi da Alessandro Bettagno mostre dedicate in gran parte alla tradizione grafica veneziana e quindi al vedutismo.

Dopo la grande alluvione del 1966 la città subisce un tracollo demografico che ha come corrispettivo lo scossone culturale del 1968. La città ha però reagito almeno per un decennio, fino a quando cioè l'emorragia dei residenti non ha chiarito una volta per tutte che il turismo (di massa) era di fatto la risorsa economica fondamentale dell'economia cittadina e anche dell'entroterra. Comincia così una riflessione di carattere storiografico sul contributo degli artisti veneziani della prima metà del secolo, ad opera di Guido Perocco che nel 1958, a cinquant'anni dalla prima mostra Bevilacqua, mette in piedi una rivisitazione storicizzante – *I primi espositori di Ca' Pesaro 1908-1919* – che costituisce l'avvio della storia dell'arte del '900 a Venezia. Sempre a Perocco spetta il merito di aver mosso i primi passi nella valorizzazione dell'800 veneziano e veneto e di aver organizzato nelle sede di Ca' Pesaro, dov'era direttore, due mostre rare per il panorama veneziano: una dedicata a *Mark Rothko* (1970) e l'altra a *Robert Rauschenberg* (1975).

Gli anni di crisi, poco meno di un decennio, dal 1968 al 1976, sono occasione di ripensamento metodologico e di grande dibattito sul futuro di Venezia e della Biennale, con interessanti riverberi sulle proposte espositive. Non a caso un segnale in questo senso è rappresentato da alcune rassegne di svolta; ne citiamo due: *Venezia e Bisanzio* curata nel 1972 da Sergio Bettini e *Venezia nell'età di Canova*, a cura di Giuseppe Pavanello e Giandomenico Romanelli (1978). Una iniziativa, quest'ultima, che assomma in sé molti elementi innovativi, collocando finalmente al primo posto la scultura di un artista per decenni oscurato e impostando un lavoro storico critico di taglio inedito: una civiltà attraversata con occhio diacronico e sincronico, come avverrà con le rassegne successive dedicate alla pittura e all'architettura.



## La fotografia

La fervida stagione dei fotografi veneziani del XIX secolo ha gettato le basi per le ricerche storiografiche e per le esperienze creative ed espositive che hanno reso ricchissimo il '900 veneziano in questo settore. I nomi dei Bresolin, dei Naya, dei Boehm, degli Ongania, dei Filippi e dei Giacomelli, in parte legate alla veduta e al paesaggio veneziani, in parte collegati alle vicende artistiche e anche espositive della città lagunare, fanno parte indissolubile a loro volta del patrimonio artistico da cui hanno preso vita. Del resto in nessun altro luogo come a Venezia i sentieri di pittura e fotografia si sono intrecciati fin dagli inizi, al punto che era stato un fotografo – Domenico Bresolin – a diventare professore di pittura di paesaggio all'Accademia di Venezia e a impostare l'esperienza della pittura *en plein air*.

Non sono mancate a Venezia iniziative pubbliche tese a “mostrare” fotografie, se si pensa che mostre fotografiche, di professionisti e dilettranti, si sono tenute già dagli anni Venti; e che ben presto, sulle vetrine dei negozi facevano bella prova di sé (e si pensi a foto come quelle del crollo del campanile di San Marco, nel 1902, destinate a una diffusione planetaria). Se occorre arrivare al 1944 per incrociare la prima mostra personale di un fotografo, con le opere di Ferruccio Leiss alla Piccola Galleria di Roberto Nonveiller, nella seconda metà del secolo, in particolare modo su iniziativa del gruppo La Gondola, fondato all'inizio del 1948 da Paolo Monti, la fotografia diventa pane quotidiano per la città più fotografata al mondo. E' nella stagione ricca di speranze da parte di una città ancora “normale” che grazie all'impegno di Romeo Martinez prendono avvio le Biennali internazionali della fotografia. Organizzate negli anni dispari, per non sovrapporsi alle Biennali d'arte, le Biennali di fotografia dal 1957 al 1965 sono state un'esperienza originale grazie al fatto che il curatore era anche direttore della rivista «Camera»; a questa vicenda ha fatto seguito una ormai storica sequenza di mostre tenutesi al Museo Fortuny dove, con la collaborazione di figure come Italo Zannier, storia e attualità della fotografia hanno avuto modo di compenetrarsi (penso per tutti a un caso come quello di Paolo Gioli).

La grandiosa mostra del 1979 – *Venezia la Fotografia* – dislocata nei luoghi espositivi cruciali della città, ha portato al diapason un ventennio di iniziative che hanno preparato il terreno a quella passione per la fotografia

Nico Stringa

che alle Biennali è diventata poi una costante e che anche attualmente a Venezia è ben testimoniata da centri specializzati; una esperienza tuttora viva se si pensa che in questi giorni è aperta, proprio a Palazzo Fortuny, la prima mostra dedicata in Italia alle fotografie di Dora Maar.

## Bibliografia

- BIANCHI G., 2010, *Gallerie d'arte a Venezia 1938-1948*, Venezia, Cicero.
- CASTELLANI A., 2006, *Venezia 1948-1968: politiche espositive tra pubblico e privato*, Padova, CLEUP.
- COLLETTIVO, 1995, *La Biennale di Venezia. Le Esposizioni Internazionali d'Arte 1895-1995*, Milano, Electa.
- COLLICELLI CAGOL S., 2008, *Venezia e la vitalità del contemporaneo*, Padova, Il Poligrafo.
- DI MARTINO E., 1994, *Bevilacqua La Masa (1908-1993). Una Fondazione per i giovani artisti*, Venezia, Marsilio.
- PAVANELLO G., STRINGA N., 2008, *La pittura nel Veneto. Il Novecento, II*, Milano, Mondadori Electa.
- PEROCCO G., 1972, *Le origini dell'arte moderna a Venezia*, Treviso, Canova.
- PRETE E., 2013, *Spazi espositivi e gallerie d'arte contemporanea a Venezia: gli anni Sessanta e le nuove avanguardie*, in «Ateneo Veneto» (Atti e memorie), vol. I, pp. 627-650.
- POLETTO L., 2013, *La Biennale di Venezia: dai professori ai curatori*, in «Ateneo Veneto» (Atti e memorie), vol. I, pp. 583-597.
- STRINGA N. (a cura di), 2006, *Venezia '900. Da Boccioni a Vedova*, Marsilio, Venezia.
- STRINGA N., POLETTO L., PRETE E. (a cura di), 2008, *Arte al bivio. Venezia negli anni Sessanta*, Venezia, Canova.
- TONIATO T. (a cura di), 1995, *Modernità alla specchio: 1860-1960*, Venezia, Supernova.

## Y a-t-il encore eu un carnaval de Venise au xx<sup>e</sup> siècle ?

Gilles Bertrand

Université Grenoble Alpes, IUF-CRHIPA

Lorsqu'on examine la longue histoire de la culture du masque et de l'incognito à Venise, un doute nous saisit sur le statut du carnaval au xx<sup>e</sup> siècle. On en parle souvent en terme de « mort », de « survie » ou de « résurgence »<sup>1</sup>, comme si l'on avait affaire à un legs, à une réalité stable transmise de siècle en siècle. Cette vision d'une structure autonome qui aurait eu des origines, puis se serait développée en atteignant une forme d'apogée, avant de lentement décliner, tend à laisser accroire qu'il aurait existé un stade achevé, en quelque sorte parfait, du carnaval. Elle doit certes beaucoup à la « progressive glaciation cérémonielle de l'époque moderne »<sup>2</sup> et à la publicité qui l'accompagna, notamment à celle qui fut faite au carnaval de Venise à partir du xvii<sup>e</sup> siècle puis amplifiée au siècle suivant. Par-delà les événements du début du xvi<sup>e</sup> siècle qui tendirent à canaliser les divertissements à Venise au sein de formes rituelles policées et à les placer sous le contrôle étroit de l'oligarchie, un certain nombre d'images furent fixées dans les gravures de Giacomo Franco et des Bertelli entre 1590 et 1642, puis dans les tableaux de Joseph Heintz autour de 1650. Le relais surtout fut assuré au xviii<sup>e</sup> siècle par les *vedute* de Carlevarijs, Canaletto et Guardi, par les peintures de genre du père et

1 Une thèse a d'ailleurs utilisé ce titre : L.-M. MORGANT, *Venise et ses masques : étude de la résurgence du carnaval vénitien*, Lille, ANRT, 1987.

2 É. CROUZET-PAVAN, « Dynamiques de langages. Pour une relecture du système rituel vénitien (xiii<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècle) », dans G. Bertrand, I. Taddei éd., *Le destin des rituels. Faire corps dans l'espace urbain, Italie-France-Allemagne*, Rome, École française de Rome, 2008, p. 95-115 (p. 96).

du fils Tiepolo ou de Pietro Longhi, par celles à visée de documentation historique de Gabriele Bella et plus encore par des textes qui connurent un grand succès, de Saint-Didier en 1680 au président de Brosses, à Casanova et à Goldoni. Des auteurs des siècles suivants, en particulier de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle comme Théophile Gautier ou les Goncourt, auxquels il convient d'ajouter les Viennois du tournant du siècle comme Arthur Schnitzler ou Hugo von Hofmannstahl, se chargèrent de véhiculer cette image d'un carnaval tantôt bariolé et festif, tantôt plus mélancolique, qui n'a pourtant jamais correspondu à un état durable. Tout se passe comme si le goût du masque, de l'incognito et du théâtre avait amené à définir entre XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècle un carnaval baroque faisant resplendir la ville de Venise aux yeux de toute l'Europe, et sur l'onde de laquelle se serait greffé le carnaval du XVIII<sup>e</sup> siècle, célèbre surtout grâce à sa mise en image et en discours. Face à ce carnaval de l'époque moderne, celui de la période suivante ferait pâle figure. Une réévaluation timide a commencé pour le XIX<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>, mais il semble s'être ensuite créé une antinomie entre le tourisme de masse et le carnaval, comme si ce dernier s'opposait à la dimension cosmopolite et consommatrice de la nouvelle Venise resurgie avec le fascisme.

À rebours de ce schéma, c'est la « plasticité » de la culture cérémonielle vénitienne constatée par Élisabeth Crouzet-Pavan pour le Moyen Âge que nous souhaitons ici interroger. La capacité à s'adapter sans cesse à de nouveaux besoins fut-elle propre aux siècles d'avant la Renaissance ? Notre idée est que le carnaval a connu, à l'instar de l'ensemble des rituels vénitiens, de continuels réajustements et que la fin de la République de Venise n'a pas nécessairement correspondu à sa disparition. Derrière son apparent affadissement après 1797, il a offert un visage différent de celui qu'il présentait à l'époque moderne et suffisamment déroutant pour qu'il vaille la peine de s'y attarder. Dans un contexte marqué par les ruptures que connurent tant Venise que l'Italie au cours du XIX<sup>e</sup> siècle, un carnaval du XX<sup>e</sup> siècle pourrait bien avoir pris naissance.

L'hypothèse de l'existence d'un carnaval propre au XX<sup>e</sup> siècle se fonde sur le présupposé que la matière s'est profondément transformée mais qu'elle ne s'est pas dissoute et qu'il est donc possible de continuer à y

3 Outre les ouvrages de D. REATO et le volume dirigé par G. HERSCHER, *Venise en fêtes* (Paris, Chêne, 1992), voir A. RENIER, *Venezia '800 : il Carnevale. Primo '900. La Riva degli Schiavoni. I Pubblici giardini*, Venise, La Toletta, 2013.

repérer les signes d'une anthropologie de la fête et du masque. Certes le carnaval se fit moins visible dans les rues de Venise à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et il sembla disparaître après la première guerre mondiale. Il est cependant légitime de se demander quelles répercussions a eues sur le carnaval le processus de « réinvention », pendant les années du fascisme, de certaines traditions citadines à l'usage des élites autant que des foules<sup>4</sup>. La spécificité des formes du XX<sup>e</sup> siècle pourra être mieux comprise si l'on revient au préalable sur les siècles précédents.

Il ne fait aucun doute que le carnaval avait revêtu à l'époque médiévale une signification profondément politique en constituant non seulement un moment de libération à la veille du Carême, mais aussi une occasion d'affirmer la cohésion civique et d'associer dans des rituels partagés l'ensemble des Vénitiens, nobles, *cittadini* et *popolani*. Si les origines en sont peut-être plus anciennes, on parle clairement du carnaval à la fin du XI<sup>e</sup> siècle (1094) dans un texte émanant de l'autorité dogale et la présence des masques est révélée dans des édits chargés de les contrôler à partir du XIII<sup>e</sup> siècle. La culture carnavalesque caractérisait les manifestations de bombance au sein des *contrade* à l'occasion de la fête des douze Marie, attestée dès 1143 le jour de la Purification de la Vierge, le 2 février, puis supprimée en 1379. Les rites qui s'imposèrent à sa place accordèrent à la dimension de célébration unitaire de la puissance de Venise un rôle désormais si prépondérant que le carnaval y fut inévitablement associé : qu'il s'agisse du Jeudi gras, dont les rites célébraient l'hégémonie de Venise sur ses voisins et sa capacité à manifester des solidarités politiques et sociales au sein de l'espace urbain, ou de la fête des Épousailles du doge avec la mer, certes située en dehors du temps de carnaval, en mai, le jour de l'Ascension, mais propre à donner en spectacle le dynamisme vénitien face au reste du monde tout en générant une seconde période du port des masques et des festivités de type carnavalesque.

Le carnaval resplendissant de magnificence qui vit le jour à partir de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle ne démentit pas cette vocation politique. Avec l'aide des Compagnies de la Calza jusqu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, puis moyennant la prise en charge de fêtes splendides par l'État vénitien

4 F. MARIANI, F. STOCO, G. CROVATO, *La reinvenzione di Venezia. Tradizioni cittadine negli anni ruggenti*, Padoue, Il Poligrafo, 2007. Voir notamment la préface de M. Finardi, p. 9-16.

lui-même après 1560, la République pouvait se montrer au monde et transformer la ville en un décor de fêtes somptueuses qui ne cessaient d'attirer les souverains étrangers. Cet éclat contrastait avec la perte d'influence de Venise dans les circuits commerciaux mondiaux autant que dans le jeu de la diplomatie. Remodelé au début du XVI<sup>e</sup> siècle en intégrant ses éléments populaires dans un système de divertissements plus raffinés, le carnaval devenait le moyen de continuer à faire converger les regards des Européens vers Venise et, par là, de maintenir sa puissance, fût-ce de façon illusoire. C'est dans ce contexte que se diffusa, au cours des années 1630, une véritable culture du masque au sein des élites, entretenue par l'Académie des Incogniti (1630-1662) qui avait pour devise « *Ex ignoto notus* », et dont les œuvres libertines produites par ses membres correspondirent chronologiquement avec l'avènement de l'opéra à Venise en 1637. Emboîtant le pas à ce carnaval baroque, marqué par une profusion de spectacles musicaux, théâtraux ou nautiques qui débordaient bien au-delà de la stricte période hivernale, on vit prendre son essor, dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle et au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, une culture festive collective se distinguant non seulement par le plaisir, vanté comme une caractéristique vénitienne, mais également par le contrôle social, par une régulation des passions et par un encadrement politique au service, encore une fois, de la préservation des intérêts de la République, de son image socialement pacifiée et de sa longévité.

Comment, dans ces conditions, appréhender le carnaval d'après 1797 ? Si la chute de la République n'empêcha pas le retour de bals, de spectacles et de mascarades après une pause moralisatrice et moyennant la cessation des divertissements jugés les plus dangereux pour l'ordre public et la sécurité, en l'occurrence les chasses aux taureaux (1802) et le jeu des forces d'Hercule opposant les factions du peuple, Castellani et Nicolotti (1816), le carnaval n'en fut pas moins dès lors privé de son rôle de mise en exergue de la puissance de la République, puisque cette dernière n'existait plus. Il ne pouvait plus porter haut les couleurs d'une ville devenue l'ombre d'elle-même, repliée sur la mémoire d'une gloire perdue, successivement soumise par deux fois aux Français et par trois fois aux Autrichiens avant de devenir partie intégrante du royaume d'Italie.

La grande question qui s'est posée au XIX<sup>e</sup> siècle et qui se profile sur le XX<sup>e</sup> siècle est celle du sens et de la fonction qu'acquiesce ce carnaval qui avait pendant si longtemps été relié de façon intime à l'expérience politique de la République. Que célébrait-il dès lors que Venise n'était plus

le cœur d'un État autonome ? Même si des masques et déguisements se répandaient encore dans la ville durant les jours qui précédaient le Carême, le carnaval ponctuait surtout une saison théâtrale et musicale. Les Vénitiens purent certes s'imaginer un bref moment, à l'hiver 1867, qu'une fonction politique allait resurgir en en faisant un moment reproductible de fusion collective propre à ériger la ville en foyer du nouveau patriotisme italien aux yeux de la Péninsule. Mais l'enthousiasme pour ce carnaval au cours duquel on avait accueilli Garibaldi et le duc d'Aoste ne dura pas et ceux des années suivantes se firent de plus en plus discrets.

Ils le restèrent pendant la plus grande partie du XX<sup>e</sup> siècle, suggérant une histoire erratique et difficile jusqu'à ce qu'à ce que s'exprime ce qu'on a souvent décrit comme un « réveil » du carnaval à la fin des années soixante-dix. Une série d'initiatives jalonnèrent ce retour largement spontané et d'abord bien accueilli par les Vénitiens : du marathon militant de la Vogalonga au grand concert de Béjart en 1975, du nouveau modèle de fête de l'Unità qui relança le goût de l'éphémère et du théâtre se répandant dans les places<sup>5</sup> au succès du *Casanova de Fellini* en 1976, du *Teatro del Mondo* d'Aldo Rossi en 1979 à la première édition du nouveau carnaval sous la houlette de Maurizio Scaparro en 1980. Faut-il en déduire que le carnaval du XX<sup>e</sup> siècle avait été totalement moribond ? Du IX<sup>e</sup> Congrès des gens de science en 1847 à la mise en place de la Biennale en 1895, on avait dès le siècle précédent observé un déplacement de la mondanité festive vers d'autres saisons que celles de l'ancien carnaval. C'était le premier signe d'une transformation.

Si le carnaval a perduré au XX<sup>e</sup> siècle, c'est d'abord en tant que moment de créativité artistique replié dans l'espace des palais princiers, stimulé par des mécènes et susceptible de s'exprimer autant l'été que l'hiver. Le règne de la sphère privée était en germe au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque la duchesse de Berry, devenue comtesse Lucchesi-Palli, organisait des fêtes dans le palais Vendramin-Calergi. À la fin du siècle, tandis que les formes anciennes du carnaval agonisaient dans les rues et les places de Venise, les fêtes privées se multiplièrent, de celle donnée en février 1896 par un groupe de comtesses à la Ca'Rezzonico au profit de la Croix-Rouge aux bals du palais Albrizzi à Sant'Aponal, où les invités interprétaient des tableaux vivants, sans oublier la mascarade en bautta organisée en

5 A. TONELLI, *Falce e tortello : storia politica e sociale delle feste dell'Unità (1945-2011)*, Rome-Bari, Laterza, 2012.

1899 par le prince Frédéric de Hohenlohe et le peintre Mario Fortuny. Sur cette lancée, des bals furent proposés tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, mêlant à l'ancienne noblesse vénitienne les membres d'une élite internationale cosmopolite, que ce soit en temps de carnaval ou à d'autres moments de l'année, mais en recourant à l'arsenal des masques et aux pratiques du déguisement carnavalesque. En témoignent les bals masqués voulus en août et septembre 1913 par la marquise Casati et mis en scène par Léon Bakst au palais Venier dei Leoni, dont le second est resté célèbre sous le nom de « Bal Longhi » ; et c'est une même culture du carnaval qui anima le somptueux bal en costumes d'époque qu'organisa Carlos de Beistigui le 3 septembre 1951 au palais Labia, en demandant à ses amis Emilio Terry, Salvador Dali et Christian Dior de créer les décors et costumes de spectacles censés évoquer l'esprit du temps de Longhi et Casanova : depuis l'entrée des géants, où six masques filiformes, portant la bautta en usage au XVIII<sup>e</sup> siècle sur des échasses, en côtoyaient un septième au costume semblable mais de taille normale, jusqu'aux Forces d'Hercule présentées dans la cour du palais, où les pompiers de Venise étaient vêtus en arlequins. Divers autres bals masqués ou costumés se tinrent dans les années cinquante, soixante et soixante-dix, tels ceux qu'orchestrèrent David Edge dans un palais reculé de Canareggio en août 1951, Elsa Maxwell au nouveau Danieli en septembre 1957 en l'honneur de Maria Callas, le styliste Joseph Picone en 1967 à la Ca'Rezzonico en vue de recueillir des fonds pour aider les artisans sinistrés à la suite de l'inondation du 6 novembre 1966 ou encore la créatrice de mode Roberta di Camerino sur le campo San Trovaso au cours des années soixante-dix.

Au temps du fascisme lui-même, où, malgré l'institution en 1927 d'un Comité des fêtes, le carnaval semble avoir définitivement déserté les rues de Venise au profit de manifestations collectives plus en conformité avec les objectifs de l'Opera Nazionale Dopolavoro<sup>6</sup>, cette pratique d'un carnaval mondain et parfois teinté d'une volonté de bienfaisance a perduré et nous fait dire qu'il est possible d'en déceler la présence, certes

6 Un dernier carnaval semble s'être risqué sur la place Saint-Marc en 1933, sous le contrôle de la section de l'Office du temps libre en charge du folklore. Les masques s'y inspirèrent surtout des tenues régionales de Vénétie qui avaient été exhibées à Venise lors du grand « rassemblement des costumes italiens » de l'été 1928. Voir M. FINCARDI, « I fasti della 'tradizione' : le cerimonie della nuova venezianità », dans M. Isnenghi, S. Woolf éd., *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, Rome, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, 2002, vol. II, p. 1485-1522.



Y a-t-il encore eu un carnaval de Venise au XX<sup>e</sup> siècle ?

profondément transformée, à travers les fastes qui accompagnèrent les grandes expositions, de la Biennale au festival du cinéma lancé en 1932. On pourrait suggérer que ces manifestations constituent une sorte de succédané du carnaval, le résultat d'une métamorphose de la culture carnavalesque. Le carnaval continue en outre d'irriguer la production graphique et plastique du XX<sup>e</sup> siècle. On ne saurait voir dans les dessins de la Venise galante de Georges Barbier, contemporains de *L'Altana ou la vie vénitienne* d'Henri de Régnier (1928), ou encore dans les variations musicales sur le carnaval de Venise continuellement reprises de Paganini ou Schumann à Vincenzo Tommasini, Alamiro Giampieri, Michael Kugel ou le trompettiste David Guerrier, voire même chez les photographes des années quatre-vingt comme Fulvio Roiter et ses émules, le seul effet d'une nostalgie, mais bien plutôt la preuve que le carnaval a quitté la sphère de la politique pour devenir un moteur de la créativité artistique dans ses tendances les plus diverses.

Or, il apparaît que, parallèlement à ce processus conjoint de privatisation et de créativité, le carnaval a également tendu à se muer, au fil du XX<sup>e</sup> siècle, en un carnaval de la mémoire, soutenu par la vague des expositions inaugurée en 1937. Cette année-là eut lieu à la Ca'Rezzonico une rétrospective consacrée aux « Fêtes et masques vénitiens » à laquelle succédèrent, après la seconde guerre mondiale et jusqu'à nos jours, une série d'autres expositions sur les masques, le carnaval et ses divertissements, ou encore sur les peintres les ayant représentés au XVIII<sup>e</sup> siècle, Canaletto, les Guardi, Pietro Longhi ou Gabriele Bella – certaines ayant lieu hors les murs, de Vicence à Paris. Cette vague commémorative avait à vrai dire été initiée dès la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle par les recherches érudites de Vénitiens ayant connu les derniers temps de la République, comme Giustina Renier Michel et Giovanni Rossi, ou qui en avaient très directement entendu parler comme Emanuele Cicogna ou Fabio Mutinelli, puis elle avait été relayée par les historiens de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Pompeo Molmenti en tête, ainsi que par les écrivains et les artistes, qu'ils fussent de Venise ou étrangers. On pense notamment aux peintres Ippolito Caffi, Giacomo Favretto, Vittorio Bressanin ou Guglielmo et sa fille Emma Ciardi<sup>7</sup>. Le terrain était donc préparé pour que le XX<sup>e</sup> siècle cultive une forme de carnaval tout

7 Voir, sur ces peintres, G. PAVANELLO, G. ROMANELLI éd., *Venezia nell'Ottocento : immagini e mito*, Milan, Electa, 1983.

à la fois virtuel et philologique, hanté par les évocations d'une espèce d'âge d'or qu'à la suite des Goncourt portèrent et divulguèrent auprès des élites européennes les textes de Henri de Régnier ou le petit volume de Philippe Monnier, *Venise au XVIII<sup>e</sup> siècle*, paru pour la première fois en 1907 et qui n'a cessé depuis lors d'être réédité. Les premières années du carnaval réapparu en 1980 furent à la fois marquées par la fièvre créatrice dont Maurizio Scaparro recueillit l'héritage en promouvant les potentialités théâtrales de la ville, et par l'obsession historique qu'incarna le goût pour les costumes du XVIII<sup>e</sup> siècle – omniprésent dans les carnivals de Venise au XX<sup>e</sup> siècle, et d'autant plus efficace qu'il était désormais dépouillé de la connotation réprobatrice récurrente au siècle précédent. La référence à Casanova et à la fièvre supposée de divertissements de l'époque des Lumières se mit à imprimer au carnaval une sorte de positivité, d'élan vital et libérateur qui a été l'une des raisons du succès de son retour. Il reste que l'idée qui en a perduré au XX<sup>e</sup> siècle, été comme hiver, en privé et en public, n'a cessé de renvoyer aux siècles antérieurs en se teintant souvent de nostalgie et en évacuant de façon drastique, on l'a dit, certains aspects tels que la cruauté des chasses aux taureaux ou le climat de rude compétition sociale des luttes de poings abandonnées depuis 1705.

Le carnaval du XX<sup>e</sup> siècle a enfin partagé avec de nombreux autres loisirs contemporains les effets du passage à une consommation de masse stimulée par la création du pont routier qui en 1933 doubla celui du chemin de fer de 1846. Certes le carnaval semble avoir été vécu comme une authentique résurrection au début des années quatre-vingt, lorsque Vénitiens et étrangers se retrouvèrent ensemble dans les rues et palais. Mais ce spectacle collectif associant aux représentations théâtrales ou musicales la libre déambulation d'acteurs costumés anonymes qui se montrent pour soi et pour le photographe s'est soumis à l'exigence de frapper les sens d'un public élargi et de privilégier des objectifs commerciaux. Cela ressort de la programmation officielle négociée chaque année par les autorités<sup>8</sup>. La mode du bal masqué chèrement payé dans le palais d'une comtesse côtoie le retour du vol de l'ange qui avait été abandonné en 1759. La dimension visuelle et instantanée à laquelle la photographie et Internet ont donné une ampleur qui était inconnue

8 Voir A. BRESSANELLO, *Il carnevale in età moderna : 30 anni di carnevale a Venezia 1980-2010*, Venise, Studio LT2, 2010.

au temps de la gravure suggérerait l'esthétique baroque si elle n'était privée de la force motrice d'un souverain, même collectif, au service duquel le carnaval s'ordonnerait. Or, Venise aujourd'hui n'est plus ce souverain, sauf à confier cette fonction au Consorzio Venezia Nuova et aux organismes régulateurs de l'activité touristique.

Ce qui au total permet de caractériser ce carnaval du XX<sup>e</sup> siècle après qu'il eut perdu au XIX<sup>e</sup> siècle sa fonction de cohésion civique et de vitrine de la perfection des institutions de la République face au monde, ce sont d'une part les fêtes privées qui en font une occasion de mettre en valeur les potentialités créatives des artistes, d'autre part son ouverture à la consommation de masse et à la dilution festive qu'elle entraîne malgré le rétablissement apparent d'une saison spécifique du carnaval en février. Le carnaval perdure ainsi par la photographie, par l'exhibition des masques aux vitrines de magasins, par l'image diffusée de la ville dans les publicités d'agence. Derrière les étals ambulants chargés de masques à paillettes dépourvus de l'intention philologique qu'ils avaient au début des années quatre-vingt, les Vénitiens ne retrouvent qu'à grand-peine ce que fut et ce que pourrait encore être « leur » carnaval. Aussi un paradoxe émerge-t-il : d'un côté, la fête carnavalesque est devenue omniprésente, les masques étant visibles en toutes saisons à Venise comme dans les encarts destinés à attirer de loin les touristes ; de l'autre côté, elle est introuvable, dans la mesure où ce que chacun veut voir et recherche désespérément à travers les ruelles en temps de carnaval semble être autre chose que ce carnaval vidé de sa substance, un point aveugle devenu invisible à force d'avoir été trop raconté et montré.

Ce carnaval énigmatique n'en demeure pas moins un carnaval à tous les effets, nourri de désir et se retrempant à une virtualité qui continue de conférer à l'image d'immenses pouvoirs – le pouvoir de rêver, de dépenser et de jouir. On peut déplorer les formes qu'a aujourd'hui prises ce désir, mais nous n'avons d'autre choix que de composer avec un rituel différent de ce qu'il fut aux siècles précédents. Le décor et les architectures de la ville ne sont eux-mêmes demeurés identiques qu'en apparence. Les restructurations de nombreuses façades accomplies au XIX<sup>e</sup> siècle en ouvrant de grandes baies néo-gothiques nous font croire que la ville que l'on voit est plus ancienne que celle que l'on voit réellement. Elle offre pourtant en partie, à l'instar du carnaval, le visage d'une ville recomposée, qu'on s'imagine trop volontiers comme immuable alors qu'elle n'a cessé de vivre au rythme de ses incessantes métamorphoses.



## **4. TOURISME, LITTÉRATURE ET STÉRÉOTYPES**



## **Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi**

**Andrea Zannini**  
Università di Udine

Il Novecento turistico veneziano può essere fatto iniziare nel 1906 e terminare nell'estate del 1990. Nel 1906, infatti, viene fondata la Compagnia alberghi Lido, che dopo pochi anni diventa Compagnia italiana grandi alberghi (CIGA) ed esordisce proprio al Lido con la costruzione di un nuovo grande albergo di lusso, l'Hotel Excelsior (1909): è l'entrata nel settore turistico del grande capitale, dopo l'epoca in cui la piccola e la media imprenditoria avevano creato una struttura ricettiva di base. La fine del "secolo breve" i veneziani la percepiscono invece nell'estate del 1990 quando assistono alla silenziosa, educata invasione di migliaia di cittadini dell'Europa dell'est che, appena ottenuta la possibilità di recarsi all'estero, si precipitano a Venezia. Ogni giorno, centinaia di pullman fatiscenti scaricano a Piazzale Roma le avanguardie di un nuovo soggetto: il turista globale.

In questo saggio si cercherà di tratteggiare le linee principali di sviluppo del turismo veneziano nella seconda metà del XX secolo, inquadrandone gli aspetti più rilevanti sotto il profilo della composizione della domanda e dell'offerta, soprattutto ricettiva, e focalizzando l'attenzione sul complesso rapporto tra il turismo, la città e i suoi abitanti. Infine, si accennerà ad alcuni cambiamenti dell'ultimo ventennio.

Agli inizi del Novecento Venezia era, per movimento di stranieri, la più importante località turistica italiana. Il binomio rappresentato dalla città storica e dalla sua appendice balneare del Lido costituiva un caso pressoché unico a livello europeo; la lunga tradizione di ricettività e di servizi turistici, poi, aveva consentito il perfezionamento di una offerta

di alta fascia, che incontrava i gusti dell'aristocrazia e della borghesia italiana e straniera<sup>1</sup>. Dagli anni Trenta, il turismo venne inserito tra gli aspetti qualificanti del "progetto Venezia" portato avanti dal gruppo di Volpi, Cini e Gaggia, proprietario della CIGA, con pari dignità rispetto alle prospettive di sviluppo portuale e marittimo, industriale ed edilizio<sup>2</sup>. Mentre si costruiva il polo industriale e la sua città operaia sul bordo della Terraferma, sul bordo della laguna, al Lido, si completava la *cit   loisir* con la costruzione del palazzo della Mostra internazionale d'arte cinematografica (inaugurata nel 1932) e del Casin  . Al centro storico, nel contempo, si riservava il ruolo di polo culturale e di rappresentanza<sup>3</sup>. La classe politico-imprenditoriale che resse la citt   nel trentennio 1915-1945 dimostr   una consapevolezza del ruolo del turismo all'epoca praticamente sconosciuta alle classi imprenditoriali italiane coeve, che all'attivit   turistica invece assegnavano – e avrebbero assegnato a lungo – uno spazio e una funzione interstiziali<sup>4</sup>.

L'importanza che avrebbe avuto il turismo nella Venezia del secondo dopoguerra venne annunciata dal fatto che i primi due esempi di "ricostruzione", in una citt   risparmiata dai bombardamenti, riguardarono due alberghi. Tra 1946 e 1948 apparve, a fianco del Palazzo Ducale oltre il Ponte della Paglia, al posto di alcune vecchie case, il cosiddetto "Danielino", appendice con facciata in travertino del vicino hotel di lusso Danieli. Pi   impattante ancora il nuovo Hotel Bauer, in campo San Mois  , la cui facciata moderna si appoggiava a quella barocca della chiesa. Assieme all'inaugurazione della nuova stazione di Santa Lucia (1954) si sarebbe trattato per lungo tempo degli unici interventi a scopo turistico nel perimetro dei circuiti tradizionali di visita<sup>5</sup>.

- 1 Sullo sviluppo turistico ottocentesco: A. ZANNINI, *La costruzione della citt   turistica*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento 1797-1918*, t. II, a cura di S. J. Woolf, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana Treccani, 2002, pp. 1123-1149. [remarque : normes italiennes r  tablies pour les titres d'articles : en italiques et non entre guillemets]
- 2 M. REBERSCHAK, *Gli uomini capitali: il gruppo veneziano (Volpi, Cini e gli altri)*, in *Storia di Venezia. L' Ottocento e il Novecento*, t. II, a cura di M. Isnenghi, S. J. Woolf, *ibid.*, pp. 1255-1310.
- 3 N.-E. VANZAN MARCHINI, *Venezia. I piaceri dell'acqua*, Venezia, Arsenale, 1997.
- 4 Si veda a proposito M. L. CAVALCANTI, *L'Italia "Paese noioso": i problemi dell'offerta alberghiera fra xix e xx secolo*, in *Storia del turismo. Annale 2006-2008*, a cura di A. Ber-rino, Milano, Franco Angeli, 2008, pp. 137-163.
- 5 L. PETRAGNOLI, M. REBERSCHAK, *Dalla ricostruzione al 'problema' di Venezia*, in *Storia di Venezia. L' Ottocento e il Novecento*, t. III, a cura di M. Isnenghi, S. J. Woolf, *ibid.*, pp. 2231-2232.



## Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi

Dopo qualche anno di incertezza, dai primi anni Cinquanta, il movimento turistico ricominciò la sua corsa, sospinto dalla ripresa economica dei *Trente glorieuses* europei e dal *boom* economico nostrano. Nel 1952 fu superato il picco turistico d'anteguerra del 1938, quando si erano registrati quasi mezzo milione di arrivi e oltre un milione e seicentomila presenze. Il flusso dei turisti che si fermano almeno una notte nel Comune di Venezia è da allora proseguito inarrestabile, in due fasi però nettamente diverse.

**Tabella 1. Il movimento turistico nel Comune di Venezia**  
(x 000; esercizi alberghieri ed extralberghieri)

Anno	Centro storico		Lido di Venezia		Mestre-Marghera		Totale Comune di Venezia*	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
1952	526	1 209	66	335	57	125	649	1 669
1962	741	1 714	77	386	253	453	1 001	2 553
1972	956	1 968	90	346	481	810	1 527	3 124
1982	1 210	2 604	140	399	649	1 169	1 999	4 172
1992	1 208	2 680	123	337	694	1 372	2 025	4 389
2002	1 481	3 587	192	515	1 047	1 930	2 720	6 032
2012	2 485	6 221	170	516	1 450	2 571	4 105	9 308

\*Escluso il Litorale del Cavallino

Fonti: Servizio statistica e ricerca del Comune di Venezia, [www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/24985](http://www.comune.venezia.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/24985); Comune di Venezia - Assessorato al Turismo, *Annuario Turismo 2012*.

La prima fase, che durò fino agli anni Ottanta, coincise con il grande sviluppo del turismo di massa internazionale, di cui Venezia rappresentò una delle mete principali. Grazie all'apertura dell'aeroporto internazionale Marco Polo a Tessera (1960) e alla creazione dell'isola-terminal del Tronchetto (1957-1961), consistenti flussi turistici poterono essere attratti e gestiti, in un sistema ricettivo che aveva però dei limiti oggettivi nella particolare condizione dell'edilizia residenziale esistente nel centro storico. Così, mentre tra 1952 e 1982 le presenze in centro storico e al Lido raddoppiavano, quelle nella Terraferma veneziana decuplicavano: Mestre e Marghera venivano attrezzate per accogliere in nuovi hotel e campeggi il turismo di massa dei *tour* organizzati in arrivo in *Pulmann*

o con i voli *charter*, o del turista dotato d'auto propria, mentre il centro città e il Lido mantenevano la tradizionale offerta di alto livello (oltre il 1 % dei posti letto in hotel di lusso di tutta Italia).

Particolarmente evidente risulta la perdita progressiva di presenze turistiche del Lido, che nel 1952 ospitava il 2 % dei pernottamenti nel Comune e nel 1982 solo il 9%; mentre le sue esclusive sabbie rimanevano appannaggio di una clientela d'élite (e del turismo interno), dalla fine degli anni Cinquanta prendeva forma tra Jesolo e Cavallino-Tre Porti (quest'ultimo quartiere del Comune di Venezia fino al 1999) uno dei distretti europei del turismo "*sea, sand and sun*". I milioni di presenze annuali nella sterminata sequenza dei campeggi del Cavallino costituiscono la base di un secondo movimento turistico che poco per volta si affiancò a quello tradizionale: decine di migliaia di visitatori giornalieri che nei mesi estivi, dalle località balneari veneto-friulane e veneto-romagnole passavano almeno una giornata tra calli e campielli.

Il passaggio da un turismo d'élite a un turismo di massa è segnalato anche dal progressivo diminuire della durata media della permanenza, scesa dalle 3 notti del 1949 alle 2 notti degli anni Settanta, per poi riprendersi ultimamente (2012: 2,26): un dato perfettamente in linea con quello delle cosiddette "città d'arte"<sup>6</sup>. L'elemento caratterizzante la capacità attrattiva di Venezia, il suo essere intrinsecamente diversa rispetto a qualsiasi altra realtà urbana, non venne tuttavia meno negli anni dell'affermazione del turismo di massa: se l'esperienza emotiva alla base del turismo consiste nel rovesciamento delle condizioni ambientali e psicologiche quotidiane, l'alterità di Venezia continuò a funzionare da potente richiamo per tutte le classi sociali.

Il decollo del turismo quale settore economico e culturale predominante della città fu favorito da una serie di cambiamenti socio-economici che presero il via nella Venezia del dopoguerra. La deindustrializzazione del centro storico, che era già iniziata negli anni Trenta, accelerò negli anni Cinquanta, favorita dalla riconversione industriale di Porto Marghera, liberando maestranze e capitali che poterono essere impiegati nel settore turistico. Nel frattempo, dopo il record di abitanti toccato nel 1951 (174 808 residenti nel centro storico), quando la città si trovò

6 J. VAN DEK BORG, P. COSTA, G. GOTTI, *Tourism in European heritage cities*, in «Annals of Tourism Research», 23, 2, 1996, pp. 306-321. [remarque : titres de périodiques rétablis entre guillemets]

sovraffollata di giovani e di immigrati istriani e dalmati, la popolazione residente iniziò a diminuire. Lo spostamento della popolazione dai centri storici alle periferie è stato un fenomeno comune a tutti i centri urbani italiani ma a Venezia ha assunto i caratteri dell'esodo: migliaia di veneziani, soprattutto giovani coppie, si trasferivano ogni anno nelle "nuove città" di Mestre e Marghera, dotate delle comodità dell'automobile e dei confort abitativi di cui Venezia era priva<sup>7</sup>.

Lo svuotarsi delle case e la chiusura di negozi e botteghe artigianali, soprattutto nei sestieri centrali, accentuò quell'aspetto di città morente che funzionava da secoli come potente slogan comunicativo turistico. A ciò si aggiunse il fenomeno della subsidenza della fascia costiera che accentuò la frequenza delle acque alte. L'eccezionale mareggiata del 4 novembre 1966 che sommerse buona parte della città, assieme al movimento per la protezione e difesa di Venezia che ne scaturì, fece il resto: le immagini di una città sul punto di affondare, con le barche a remi che si muovevano in piazza San Marco, comparvero sui telegiornali e sui rotocalchi di tutto il mondo. Venezia doveva essere ad ogni costo salvata (e magari, nel frattempo, visitata).

Ma cosa visita il turista del Novecento a Venezia? Se si prende una delle tante guide pubblicate tra il Sette e Ottocento e la si confronta con le pubblicazioni turistiche del xx secolo ciò che salta agli occhi è la sostanziale sovrapposibilità dei *sightseeings*: Palazzo Ducale e la Basilica, Rialto e le Mercerie, la passeggiata acqua sul Canal Grande, la grande pittura rinascimentale e un caffè a piazza San Marco, che già a Napoleone era parsa il più bel salotto d'Europa. Sono sostanzialmente queste le mete di una città che non ha mai dovuto faticare molto ad apparecchiarsi per attrarre visitatori: come tutte le città storiche, il turismo, più che una risorsa, si può considerare «una rendita»<sup>8</sup>.

L'abbandono degli edifici più fatiscenti o dei palazzi, l'invecchiamento della popolazione residente e la terziarizzazione dell'economia aumentarono, tra anni Sessanta ed anni Ottanta, la sensazione di una museificazione progressiva e inarrestabile della città, sul punto di trasformarsi in una sorta di Disneyland del proprio passato. In realtà, nel 1977, gli occupati direttamente o totalmente nel turismo erano ancora solo circa

7 L. PES, *Gli ultimi quarant'anni*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, t. III, cit., pp. 2393-2435.

8 *Ivi*, p. 2424.

il 1 % della forza-lavoro residente nel centro storico, che salivano al 1 % con gli impiegati nel settore dei trasporti ed altre figure legate indirettamente al turismo. E' invece cresciuto costantemente il pendolarismo per lavoro, per cui migliaia di persone residenti in Terraferma si recano ogni mattina a lavorare in alberghi, agenzie ed esercizi pubblici, mentre i "veneziani" – così si considerano e sono considerati solo i residenti nel centro storico – sono in maggior parte dipendenti pubblici, impiegati nei servizi bancari e assicurativi o nel commercio<sup>9</sup>. Con il tempo è cresciuto il peso delle due università veneziane, e con esso la presenza in città di studenti fuori sede che hanno "svecchiato" la popolazione presente contribuendo però ad alzare i prezzi del mercato residenziale.

La composizione professionale degli ormai pochi abitanti nel centro storico – 58 991 nel centro storico e 29 693 nelle isole alla fine del 2011 – è fondamentale per comprendere come il turismo di massa sia percepito dai residenti. A partire dagli anni Ottanta economisti, sociologi e geografi si sono dedicati a considerare quale pressione il turismo eserciti sulla popolazione di una città particolare come Venezia<sup>10</sup>. La discussione è cresciuta di tono e di intensità in occasione della ventilata candidatura di Venezia all'Expo 2000, alla cui bocciatura (1990) contribuirono le polemiche per l'invasione di circa 200 mila persone, la notte della Festa del Redentore del 1989, per il concerto dei Pink Floyd che si tenne su un palco galleggiante davanti alla piazzetta San Marco, che venne ridotta a una discarica. Confrontando sette città d'arte europee, van der Borg, Costa e Gotti segnalavano il caso lagunare come quello in cui il rapporto tra visitatori e residenti era il più alto o maturo, tanto da trasformare il centro storico in «*a mono-culture*» dove «*congestion soffocates economic activities and affectes the quality of life of inhabitants*»<sup>11</sup>.

Nelle ricorrenti indagini sociologiche i disagi più frequentemente citati per l'"invasione" turistica quotidiana sono il sovraffollamento della città, l'aumento dei prezzi dei generi di consumo, l'alto prezzo delle abitazioni e i costi esorbitanti degli interventi edili, la perdita di qualsiasi identità cittadina, lo stravolgimento del settore commerciale dominato dalla vendita di prodotti per i turisti: un *mix* che genera un

9 *Ivi*, pp. 2422-2424.

10 Una buona sintesi degli studi in B. QUINN, *Performing tourism in Venice: local residents in focus*, in «Annals of Tourism Research», 34, 2, 2007, pp. 458-476.

11 J. VAN DER BORG, P. COSTA, G. GOTTI, *Tourism in European heritage cities*, in «Annals of Tourism Research», 23, 2, 1996, pp. 306-321.

costo della vita insopportabile che contribuisce in maniera determinante alla fuga del centro storico<sup>12</sup>. Ma gli atteggiamenti, dicono le ricerche, tendono a polarizzarsi tra due gruppi distinti di veneziani: coloro che vivono direttamente da impieghi collegati al settore turistico tendono a considerare comunque i vantaggi del turismo superiori ai suoi costi economici e umani, e coloro che non lavorano in ambito turistico e che reputano gli svantaggi del turismo di massa in ogni caso superiori ai suoi benefici. È, sotto mutate forme, l'ennesima declinazione della dialettica di fondo della venezianità, divisa tra l'abbraccio (mortale?) con la modernità e la conservazione della sua diversità ontologica.

Nonostante tali resistenze, che segnalavano le difficoltà concrete di convivenza con il turismo di massa, dagli anni Novanta si aprì la nuova fase del turismo mondiale, segnata dalla diminuzione dei costi dei trasporti aerei e dall'entrata nel mercato globale turistico di popolazioni fino ad allora escluse. In questa nuova epoca Venezia ha potuto ancora godere di una invidiabile posizione di rendita: nella società dell'informazione è diventata un'icona, un simbolo immediatamente riconoscibile al quale è associata una serie di significati che vanno da 'cultura' a 'fragilità', da 'raffinatezza' a 'storia'. Per gli extraeuropei essa costituisce una meta imperdibile perché rappresenta, al pari di Parigi, di Roma e di pochi altri paesaggi storici del continente, una sorta di quintessenza dell'uropeità. L'assegnazione nel 1987 a Venezia e alla sua laguna, da parte dell'Unesco, del titolo di *World Heritage Site* non ha fatto che confermare tale ruolo. Più importante ancora è l'attenzione che è stata sollevata dai ripetuti allarmi sui possibili effetti del riscaldamento globale e dalla prospettiva che la città venga sommersa dalle acque nei prossimi cento anni: scampata, forse, ai pericoli della modernità, riuscirà Venezia a sopravvivere a quelli della post-modernità?

In questo scenario, il settore turistico è cresciuto negli ultimi vent'anni come mai nella storia plurisecolare della città: 5,6% di presenze in più, in media, ogni anno. Si tratta di stranieri per una quota costantemente in crescita da lungo tempo, ormai giunta all'8% (2012), tra i quali però aumenta in maniera significativa la percentuale di coloro

12 A. MONTANARI, C. MUSCARÀ, *Evaluating tourist flows in historic cities: the case of Venice*, «Tijdschrift voor economische en sociale geografie», 86, 1, 1995, pp. 80-87; F. ZANNINI, F. LANDO, M. BELLIO, *Effects of tourism on Venice: commercial changes over 30 years*, «Working Papers. Department of Economics. Ca' Foscari University of Venice», 33, 2007.

che provengono da paesi extra-europei (il 4% degli stranieri nel 2012). Cina, Brasile e Russia sono ormai stabilmente nella *top 11* delle provenienze turistiche. Dalla metà degli anni Novanta, poi, il numero dei turisti giornalieri che non soggiornano in città (i cosiddetti “escursionisti”), ha oltrepassato quello di coloro che passano almeno una notte nel Comune, ed è ormai giunto alla stratosferica cifra di 20 milioni di persone all’anno<sup>13</sup>. Il raggio di provenienza estiva di questi visitatori giornalieri si è costantemente allargato: ormai comprende le coste istriane e dalmate, meta di turisti del centro ed est Europa, collegate con servizi veloci di trasporto marittimo.

Tra i “nuovi” visitatori è significativo l’aumento dei crocieristi, decuplicati nell’ultimo decennio: Venezia è diventata il secondo *home port* (cioè porto di partenza di crociere) mediterraneo dopo Barcellona, grazie anche alla vicinanza dell’aeroporto Marco Polo che è ormai diventato il quarto/quinto scalo italiano per traffico passeggeri. Di che turismo si tratta? Emblematico il numero di biglietti venduti per l’entrata nei siti della Fondazione musei civici veneziani: sono aumentati solo del 4,4% tra 2008 e 2012 a fronte di un aumento delle presenze in città del 10,2%<sup>14</sup>.

Questo ulteriore slancio del settore turistico ha generato profondi mutamenti nell’offerta ricettiva. Il centro storico è stato investito da una nuova ondata di trasformazione di edifici in alberghi, cresciuti di un terzo per numero e disponibilità di letti nell’ultimo decennio. A fianco ad essi, si sono diffuse forme di accoglienza già ampiamente sperimentate altrove: l’affitto di appartamenti ammobiliati da parte di società immobiliari e di camere secondo la formula “*bed & breakfast*” da parte di privati. Nel 2012 il 2% di coloro che hanno dormito a Venezia ha adottato una soluzione di questo tipo: si tratta di una rivoluzione di cui sfuggono ancora importanza e ricadute nel tessuto abitativo e sociale della città. Infine, il bacino di offerta alberghiera ed extra-alberghiera si è allargato ben oltre la stretta fascia della terraferma veneziana. Vi è ormai una sorta di metropoli turistica unica che si estende da Padova a Treviso (sede di un aeroporto che ospita compagnie *low-cost*) ed offre ospitalità a turisti diretti a Venezia.

Quest’insieme di cambiamenti ha alimentato la discussione attorno

13 V. FERRI, E. GUARNAROLI, *Politiche per il turismo e sostenibilità: il caso Venezia*, «RTBi-cocca. Note turismo», 6, 2012, pp. 1-25.

14 Comune di Venezia - Assessorato al Turismo, *Annuario Turismo 2012*.

alla sostenibilità del turismo e alla ricerca di possibili interventi per limitarne gli svantaggi sulla popolazione residente e sulla fragile struttura urbanistica della città. Sono stati finora adottati interventi di razionalizzazione del sistema dei trasporti e dell'accoglienza in città, ma il vero punto cruciale consiste nella prospettiva, da più parti ventilata, di programmare le entrate turistiche, cioè di limitare l'accesso alla città. In una prima simulazione, venticinque anni fa, Costa e van der Borg calcolavano in 20 mila presenze al giorno la massima capacità turistica della città<sup>15</sup>. Uno studio recente del Centro studi del Comune di Venezia ha certificato come tale soglia sia stata spazzata via: nel 2007 i visitatori sono stati 21,6 milioni, con una media giornaliera di 59 mila unità (di cui il 7% escursionisti) e l'incremento nell'ultimo quinquennio dovrebbe aver portato la media giornaliera attorno agli 80 mila turisti<sup>16</sup>. Venezia, cioè, "ospita" quattro volte il numero di visitatori di quanto la sua struttura urbana ed economica consentirebbe: oltre ai danni irreparabili alla città, si avvicinano gli effetti negativi del "circolo vizioso" indotto dalla congestione turistica<sup>17</sup>.

In conclusione, l'età del turismo globale richiede non solo di "ripensare la città" come da più parti viene invocato, soprattutto in riferimento a diversi provvedimenti-tampone presi negli ultimi anni per cercare di limitare gli effetti negativi dell'impatto turistico senza tuttavia aver il coraggio di rinunciare a nessuno dei suoi possibili vantaggi. Implica anche "ripensare il turismo", cioè comprendere che nell'età dei voli *low-cost* e della comparsa di miliardi di nuovi potenziali turisti il turismo è qualcosa di più complesso, più ampio e culturalmente più pervasivo del turismo di massa novecentesco: è una forza in grado, letteralmente, di distruggere località e culture e ricrearne delle altre<sup>18</sup>. Se la classe imprenditoriale e politica veneziana riuscirà a concepire un nuovo "progetto Venezia" adeguato al terzo millennio trasformerà questa sfida in una possibilità.

15 P. COSTA, J. VAN DER BORG, *Un modello lineare per la programmazione del turismo. Sulla capacità massima di accoglienza del Centro Storico di Venezia*, «Coses Informazioni», 32-33, 1988, pp. 21-26.

16 COSES (Consorzio per la ricerca e la formazione), *Turismo sostenibile a Venezia. Studio per il coordinamento delle strategie turistiche del Comune di Venezia*, marzo 2009.

17 A.P. RUSSO, *The "vicious circle" of tourism development in heritage cities*, «Annals of Tourism Research», 29, 1, 2002, pp. 165-182.

18 R. STAIFF, *Tourism geography. Contemporary tourism issues. Venice: a case study*, [www.hsc.csu.edu.au/geography/activity/local/tourism/venicep.pdf](http://www.hsc.csu.edu.au/geography/activity/local/tourism/venicep.pdf), s.d, ultimo accesso dicembre 2013.





## **Images d'une ville ou d'un simulacre hors du temps ?**

**Daniele Resini**

Photographe et journaliste

### **Une réponse nécessairement ambitieuse à une question importante**

Comment l'image de Venise, sa représentation, ont-elles changé à l'époque contemporaine dans la photographie et dans les adaptations ou les citations cinématographiques ? La présence de Venise au cinéma est souvent plutôt ponctuelle et contextuelle, et l'analyse qu'on peut en faire dépend du genre des films où elle apparaît (documentaires, films historiques, films dans lesquels Venise sert de cadre).

Pour la photographie, produit de consommation de masse, considérée comme une représentation « gagnante » dans l'imaginaire collectif – même à des époques différentes ou lointaines –, la réponse est claire et nette : l'image de Venise n'a presque pas changé depuis la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, quand une multitude de photographes (épaulés par des artisans qui coloriaient, *a tempera* et à l'aniline, les tirages à l'albumine) produisaient des photos « artistiques » à l'imitation des toiles de peintres paysagistes. À cette époque, elles représentaient les monuments, les recoins les plus pittoresques des quartiers populaires, les points de vue enchanteurs sur la lagune et les îles. La construction des scènes était allégorique, les paysages visaient à donner une vision décadente d'un lieu immuable. Aujourd'hui, dans les photographies oléographiques qui continuent de se propager après plus d'un siècle et demi, les paysages sont pour l'essentiel inchangés. Les techniques de prise de vue évoluent et les scènes de genre sont de moins en moins nombreuses, en l'absence

de protagonistes crédibles – si l'on excepte les gondoliers – dans le rôle d'habitants emblématiques de la ville, mais la construction et le modèle « idéologique » qui fondent le récit sont presque les mêmes.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, pour le dire avec les mots de Mario Isnenghi dans un texte écrit pour une exposition sur la photographie du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle,

[Venise] est perçue comme une ville épuisée et exténuée; du monde entier, on accourt à Venise pour les tourments mélancoliques d'un tourisme funèbre très particulier. Depuis des siècles déjà, l'Italie tout entière – depuis les voyageurs du Grand Tour – était nantie de ce linceul collectif : un pays de ruines, un peuple de morts. L'Italie s'étant rachetée et ayant démontré qu'elle était bien vivante – à ses propres yeux et à ceux du monde – grâce à la stupéfiante accélération historique du Risorgimento, la mort d'une civilisation trouve refuge à Venise. Ici donc, les contemplateurs de la mort et de la nature fugace des choses humaines – hommes de lettres, musiciens, peintres, conscience réfléchie d'une foule moins cultivée et encore plus stéréotypée, armée de pinceaux et d'appareils photos – rêveront au passé en oubliant le présent et en s'en désintéressant.

Et il ajoute :

Les usines de la Giudecca, là, face aux Zattere, sont comme interdites à la vue : on ne peut pas les voir parce « qu'elles n'existent pas », et « elles n'existent pas » parce qu'on ne veut pas les voir car elles remettent en question le présupposé selon lequel Venise est morte et rien de nouveau ne peut et ne doit y arriver.

Aujourd'hui, ce rêve conventionnel continue d'exister chez les innombrables successeurs des photographes qui interprétèrent ce mythe de façon univoque tout en ayant des rôles et des compétences différents.

Lors d'une exposition que j'ai dirigée en 2002 sur le « Paysage du XIX<sup>e</sup> siècle » dans la photographie vénitienne, l'exclamation principale de la plupart des visiteurs, souvent cultivés et ayant quelque connaissance de ce sujet était : « Quelles photographies merveilleuses, on dirait des tableaux ! » Et l'enthousiasme désarmant de ce public entraînait un constat décourageant : cette vision l'emportait encore, à la fois effet et cause d'une distorsion interprétative à laquelle la modernité semblait étrangère, rappel improbable d'une grandeur passée et évoquée, dans ces images, par les monuments au clair de lune, les palais somptueux, les canaux pittoresques et les indispensables gondoles. Et une telle

vision, qui se prolonge inconsciemment jusqu'à aujourd'hui, a engendré, ces dernières années, une volumineuse production éditoriale de large consommation – cartes postales, livres illustrés et, maintenant, images en ligne – qui, avec des techniques et des moyens différents, la repropose sans jamais être contrariée par une prise de conscience, même tardive.

## Les deux voies

J'ai eu l'occasion de travailler sur certains des plus importants fonds photographiques historiques de Venise, où ont été rassemblées, de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à la fin des années soixante-dix, des millions d'images, dont quelques centaines de milliers ont été conservées, même si elles ont souvent été dispersées en divers lieux, séparés et difficilement accessibles.

Dans la partie la plus intéressante de ces fonds (provenant de grands studios ou de professionnels), une telle image stéréotypée et décadente n'apparaît que marginalement et uniquement dans le travail consacré au paysage : c'est un matériau d'une importance et d'une qualité clairement secondaires. Mais ce fragment encombrant de presque 150 ans de photographie est devenu aux yeux des foules qui envahissent désormais Venise à chaque saison, mais aussi, comme je l'ai dit précédemment, aux yeux de beaucoup de Vénitiens, un lieu commun culturel : une vision partagée. Dans la masse infinie des matériaux photographiques produits à Venise et sur Venise, c'est en fait une ville normale qui apparaît, même si elle est très spécifique du fait de son rapport unique avec la lagune qui l'entoure. Là, les événements et les personnages sont racontés dans un style journalistique qui imprègne peu à peu la photographie destinée aux magazines ; parfois, ce sont les lieux, les environnements, les institutions et les activités quotidiennes qui sont décrits dans un style qui relève de la photographie documentaire, commandée par d'innombrables « clients » publics et privés, façonnée par les caractéristiques de ce qu'on appelle communément, à partir de la fin de la seconde guerre mondiale, la « photographie industrielle ».

Ou pour le dire autrement : Venise apparaissait comme une ville normale au moins jusqu'à la fin des années quatre-vingt, bien qu'à cette époque-là, le dépeuplement ait déjà provoqué des dégâts incurables.

Nous excluons bien sûr de cette analyse le portrait, genre présent

sans interruption depuis l'origine mais dont le rapport à notre thématique est lointain, même si la plupart des photographes dont nous allons parler ont pratiqué cette activité.

Dans cette gigantesque production d'images, se dessinent deux parcours parallèles qui ne se rapprochent jamais : une sorte de voie ferrée de la représentation, deux rails qui restent strictement séparés par leur finalité et leur vocation, même si, de temps à autre, certains échanges s'opèrent, en diverses époques et circonstances. Mais ce qui reste dans les attentes et dans la mémoire conditionnée de l'écrasante majorité des innombrables visiteurs – ou plus simplement des spectateurs indirects – de Venise, c'est la vision insipide d'une ville faite de couchers de soleil, vols de pigeons, masques, gondoles et reflets sur l'eau et, pour de simples raisons démographiques, toujours moins de vie sociale intense et immuable.

## **Le paysage du XIX<sup>e</sup> siècle et « la nouveauté qui avance »**

Une figure qui résume parfaitement une telle dichotomie est celle du Vénitien Tomaso Filippi (1852-1948) dont le travail, pour l'essentiel, est resté sans appareil historique et critique jusqu'au début de ce siècle ; son œuvre est d'une grande importance puisqu'il a parcouru consciemment et consciencieusement ces deux voies en même temps, et ce pendant plus de cinquante ans.

Son travail commence en 1870 quand il trouve un emploi dans l'établissement Naya, le grand atelier vénitien, actif durant toute la deuxième moitié de ce siècle et jusqu'à la fin des années dix. Très tôt, Tomaso y joue un rôle prééminent puisqu'il en devient le directeur, à la mort de Carlo Naya, en 1882. Pourtant, en 1895, à la suite de divergences avec les propriétaires, il lance sa propre activité de photographe sur la place Saint-Marc, dans un local situé sous les Nouvelles Procuraties et, au début, il ne dédaigne pas le travail de photographe « de place » dont font foi les photographies de touristes avec les inévitables pigeons. À partir de 1907, il s'installe sur la piazzetta dei Leoncini, avec un magasin de « spécialités vénitiennes » où l'on vend des souvenirs en tout genre, des perles en verre mais surtout, des tirages originaux des vues de la ville et des îles de la lagune.

Le travail de Tomaso Filippi traverse une époque dans laquelle la photographie s'affirme progressivement et totalement comme un moyen de

communication, et c'est un interprète original et novateur de ce passage ; en effet, d'emblée, il en parcourt tous les aspects en travaillant sur commande pour des organismes, des industries, des institutions publiques et privées, des universitaires, et en collaborant de près avec les plus grands peintres réalistes. Ses vues deviennent petit à petit un hommage marginal rendu au métier traditionnel et au marché constitué par un tourisme en rapide expansion, « consommateur » vorace d'icônes vénitiennes à bas prix. En cela, sa modernité coïncide avec son éclectisme, orienté vers la quête d'un marché nouveau, toujours plus tourné vers la recherche de matériel pour une utilisation publique, que ce soient les publications savantes, les « albums » d'entreprises, les pages de la revue *L'illustrazione italiana*, les archives et les publications de l'Exposition internationale d'art – la Biennale – dont il fut le premier photographe officiel.

Sa production initiale concerne précisément le paysage vénitien et lagunaire. Les vues que l'établissement Naya réalise pendant plus d'une décennie sont certainement de son fait ; s'y ajoutent certaines vues campagnardes, comme celles qu'il a réalisées sur les îles de la lagune pour l'éditeur Ongania. Certes, il s'agit encore de plans traditionnels, supposant des équipements lourds et des poses relativement longues, mais le photographe montre de plus en plus de personnes qui passent, s'arrêtent, vivent dans les espaces de la ville. Si ce repeuplement du paysage urbain et monumental est favorisé en quelque sorte par des instruments plus mobiles, l'originalité de ce peuple toujours plus en mouvement et toujours moins fixé dans des poses allégoriques anticipe le style qui caractérisera, un peu plus tard et de façon autonome, la production de Filippi, entrepreneur et photographe à son compte. Dans cette production ultérieure, le lien avec le vérisme s'accroît et, à partir de la ville, se construisent des fragments d'un récit photographique moderne où l'on trouve des gens du peuple, des ouvriers, des travailleurs qui deviennent, petit à petit, le sujet principal des prises de vue. Sa collaboration avec des peintres contemporains l'amène à Venise, Chioggia et Pellestrina pour décrire les scènes du quotidien, les marchés de quartier, les artisans et les bateliers en composant un véritable répertoire qui, s'il est initialement conçu comme un modèle qui inspire les tableaux véristes, devient une première documentation « réaliste ». En outre, en plus des photographies qu'il commercialise aussi pour le compte d'autres photographes, Filippi effectue des reportages commandés par des organismes et des industries qui demandent une représentation de leurs activités.

## Le xx<sup>e</sup> siècle

Nous pouvons donc attribuer à une nouvelle époque de la photographie la vaste production que Filippi réalise dans les dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle avec son premier travail sur le Consortium de bonification de Ferrare, jusqu'au dernier, en 1920, quand il photographie la construction d'habitations populaires à Santa Marta, à Venise. Un long parcours qui l'éloigne définitivement de ces vues « artistiques » qu'il continue de vendre, avec toujours plus d'illustrations et de cartes postales « d'importation », dans son magasin de Saint-Marc.

Filippi passe le témoin à la *Reale Fotografia Giacomelli*, et pas seulement idéalement puisque, en 1919, le studio vénitien lui succède dans sa mission auprès de la Biennale. Le studio photo a été fondé par Giacomo, le premier de la famille qui arrive dans la lagune, de Trieste, en 1887 et qui se consacre, durant quelques années, au portrait dans l'agence des frères Contarini – active depuis 1860 –, qu'il reprend en 1904. Mais ce sera son fils Piero qui reprendra, très jeune, l'activité de son père, mort en 1907 ; il comprendra que le portrait et les paysages appartiennent à un présent, qui, pour être glorieux et historiquement enraciné dans des habitudes de consommation, n'en est pas moins menacé : l'on voit apparaître les prémices des grands processus économiques et sociaux qui, à partir du premier après-guerre, bouleverseront entièrement l'Europe et n'épargneront pas le territoire vénitien, où ils prendront une intensité toute particulière.

La guerre – que Filippi a racontée à travers les vicissitudes des artisans vénitiens contraints d'émigrer – a marqué une première génération de reporters dans les tranchées et a brisé les murs des lieux de travail à coups d'images d'hôpitaux militaires et d'usines à l'activité fébrile ; elle laisse place, à Venise, à un développement économique tumultueux qui a comme centre et comme symbole Porto Marghera.

C'est sur cette transformation de *barene* et de terrains agricoles en un gigantesque pôle industriel que le studio Giacomelli construit sa fortune : il deviendra la référence de la production photographique pendant plus de 50 ans. Aux premières plaques de verre impressionnées en juillet 1919 à la demande du Bureau technique de la Commune de Venise, et qui représentent les champs de maïs sur lesquels allait être

construit le chantier naval *Ernesto Breda*, s'ajoutent plus de 3 000 autres clichés (toujours sur commande du même organisme) qui concernent la grande majorité des transformations urbaines et qui touchent la ville jusqu'à la fin des années trente. Presque rien de ce qui se passe en ville n'échappe aux objectifs des photographes du studio (plus d'une trentaine en 1939) : hôpitaux, colonies de vacances à la mer et à la montagne, catalogues d'antiquaires, intérieurs de palais nobles, portraits en tout genre, Biennale, *Mostra*, cérémonies publiques et privées. Tout est rigoureusement catalogué par commanditaire, et c'est la seule raison d'être d'un tel travail monumental (ce qui est d'ailleurs un des aspects typiques du XX<sup>e</sup> siècle) : ainsi s'affirme une conception de la photographie pleinement fonctionnelle destinée à l'usage public et à la consommation. Certaines « campagnes » – conçues et réalisées comme telles – aboutissent, elles, à de véritables expositions (par exemple, sur de grands travaux publics et sur l'activité du port) ou à l'édition « d'albums » officiels, montrés ou offerts aux visiteurs et aux notables par les entreprises. Dans ces circonstances, la photographie assume pleinement un rôle de moyen de communication moderne, soumis ici à des objectifs évidents de propagande.

D'autres studios et professionnels s'ajoutent peu à peu à la *Reale Fotografia*. Parmi eux, la *Fotografia Ferruzzi* se distingue et s'affirme, à la moitié des années trente, jusqu'à devenir son principal concurrent.

L'utilisation de la photogravure puis celle des procédés photo-lithographiques d'impression créent peu à peu un marché éditorial important. Venise en est un laboratoire parfait pour la quantité et la qualité des événements qui s'y déroulent. À partir de la première moitié des années vingt apparaît dans le *Gazzettino illustrato* un échantillon significatif de ces productions, qui vont d'un Don Sturzo en mission vénitienne en 1922 aux groupes d'ouvriers qui construisent les usines de Porto Marghera, en passant par les immanquables hiérarques fascistes et au glamour façon « films à téléphones blancs » au fur et à mesure qu'on se rapproche de la guerre.

Au début des années quarante, le journal vénitien crée une agence de photographie, l'*Agenzia fotografica internazionale*, tournée aussi vers le marché éditorial et les nécessités prévisibles de la documentation. Cette agence est lancée en 1942, en pleine guerre. L'expérience échoue et renaîtra sous différentes formes et raisons sociales : dès 1948, une *Agenzia fotografica industriale* (AFI) opérera jusqu'en 1951, quand la

structure récupérera définitivement son nom original. Différents photographes y travailleront, parmi lesquels Dino Jarach, Celio Scapin, Luigi Bortoluzzi (Borlui), un groupe qui dominera le marché grandissant de la photo de reportage dans le deuxième après-guerre. L'agence *Interfoto* (devenue ensuite *Cameraphoto*), créée en 1946, et l'AFI, citée ci-dessus, fourniront du matériel aux journaux locaux et nationaux ; mais en ce cas également, si l'on excepte quelques rares vues de la ville et de la lagune traitées de façon maniériste, c'est le journalisme photographique qui prévaut.

Et il s'agit bien, avec ces images extraordinaires, de grand journalisme ; les reporters les empruntent au néoréalisme en nous restituant, dans la deuxième moitié des années quarante, et pendant plus d'une décennie, un récit articulé et précis sur une ville authentique, un lieu animé par des classes sociales, des institutions, des luttes politiques et syndicales, des délits, des cérémonies, des rites, certainement très « spéciaux » vu l'authenticité et l'importance historique et culturelle de Venise, mais peu différents des nombreux documents analogues produits dans les autres capitales européennes.

La photographie d'amateurs ne contribue pas nécessairement non plus à donner une vision post-romantique de la ville. Le cercle *La gondola*, né vers 1947 à l'initiative de Paolo Monti, Gino Bolognini, Luciano Scattola, Alfredo Bresciani, est toujours actif aujourd'hui. Dans son expression la plus significative, on observe des tendances expressives différentes : il y a, d'une part, des références explicites au néoréalisme dans la représentation de la condition complexe et contradictoire de la ville et, d'autre part, une recherche formelle qui tend à produire des images plus abstraites et symboliques. Dans les deux cas, pourtant, le maniérisme et l'oléographie ne deviennent jamais déterminants. Des photographes devenus, par la suite, des références comme Gianni Berengo Gardin et Fulvio Roiter se consacrent, dans ces années-là, à des écritures significatives et innovantes. Puis leurs parcours prendront des chemins profondément différents. Avec eux, beaucoup d'autres, parmi lesquels Sergio Del Pero et Giuseppe Bruno, prennent le risque de construire un récit photographique dont les traits expérimentaux, quoique hétérogènes, constituent aujourd'hui un témoignage fondamental de cette époque et du travail intense et fructueux réalisé par la photographie italienne à Venise.



## Vision et consommation

Avec de telles prémisses, on se demande alors d'où vient cette sorte de distorsion optique qui perpétue, dans l'imaginaire collectif, « la comédie inutile et lasse » – pour citer Dorigo – jouée quotidiennement, et depuis des années, par Venise. Un tel phénomène, et avec lui la persistance obstinée et immuable des stéréotypes vénitiens, pourrait facilement être expliqué par le dépeuplement de la ville et par la perte progressive de son caractère de communauté en mesure de produire de la culture. Cela paraît trop simple, mais c'est peut-être vraiment l'explication principale. Ici aussi, effets et causes se confondent dans un enchevêtrement complexe de postures, d'intérêts, de vocations, d'échecs qui ont caractérisé la société vénitienne et ses élites dans le deuxième après-guerre.

De toute évidence, il manque désormais un sujet social quel qu'il soit, une mémoire collective à partager, en mesure d'opposer à une telle image déformée le signal concret d'une existence qui ne soit pas, de quelque façon, mystifiante. Le marché s'ajoute à cette difficulté objective de saisir les signes vitaux de la ville et de sa vie quotidienne. Combien de Vénitiens, et pas seulement eux, ont aujourd'hui la possibilité de « consommer » des images sur la ville réelle ou de mener une réflexion sur son déclin ?

Quels commanditaires trouveraient les professionnels qui décideraient de se consacrer à un travail similaire à celui des studios des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle ? Quelle institution publique ou organisme ou fondation se soucie de promouvoir sérieusement – et non par une série de petites philanthropies clientélistes – un récit systématique sur la transformation du territoire et d'encourager des recherches formelles et des productions de matériaux documentaires significatifs ? Pourtant, les transformations vraiment mémorables ne manquent pas : le centre historique vide, le tourisme, l'environnement, la fin de l'industrie, une mutation sociale continue.

Il reste la photo de reportage, toujours moins « forte » puisqu'elle est détachée de tout processus politique significatif. Les photos de reporters se limitent à la *Mostra* et aux défilés de divas, aux Biennales, à l'activité musicale institutionnelle (ici aussi, peu d'expérimentation).

Enfin, pour tout cela, même si d'autres fragments de récit l'enrichissent, les destinataires font défaut, et pas seulement dans le centre historique. La fin de la ville réelle a vidé les regards des « survivants ».

Et c'est ainsi que la perte progressive d'autonomie et de dynamisme culturels engendre la supériorité définitive de ce monde postiche, alimenté aussi par une production photographique qui, de marginale qu'elle était, devient aujourd'hui prédominante, y compris au niveau éditorial. Le carnaval est le point d'appui de cette profusion de stéréotypes. Le carnaval a fait verser des fleuves d'encre à partir d'innombrables cartes postales dont la plus vendue – des millions d'exemplaires – est due à Fulvio Roiter et représente deux masques sur la place Saint-Marc couverte de brouillard. La ville, immatérielle et immuable, peuplée de fantômes – on pourrait écrire de fantômes « d'importation » – résume le rêve du touriste parfait pour un marché de consommation médiocre et de masse. Trop souvent présenté comme le chef de file d'une foule de nouveaux (en réalité, de vieux) paysagistes, Roiter a proposé, dans les années quatre-vingt, une image moins grossière, mais tout aussi mystificatrice et, quoi qu'il en soit, « sensationnelle » de la ville. Par la suite, cette dérive maniériste – et bien plus rémunératrice – est devenue irrésistible ; elle a produit un grand nombre de volumes, parfois bien faits mais qui, en montrant toujours les mêmes vues de monuments, de gondoles enneigées, le même attirail de couleurs et de suggestions, ont contribué à consolider un « genre » qui reprenait, en l'actualisant, la photographie « artistique » du XIX<sup>e</sup> siècle et qui a complètement envahi le marché.

Ainsi, la vision de la ville continue à perdre en précision et à être de plus en plus éclipsée par des représentations farfelues. Pensons au cinéma et à l'un des derniers épisodes de la saga de James Bond 007, dans lequel un palais de Venise sombre dans un abysse imaginaire, comme si Venise était construite au-dessus d'un océan, ou bien à *La Ligue des gentlemen extraordinaires*, film dans lequel un improbable Nautilus émerge d'un canal proche de Saint-Marc et navigue dans la ville.

Sur les quelque soixante-dix films qui font référence d'une manière ou d'une autre à Venise, excepté quelques citations dans des films importants comme *Le Casanova de Fellini*, les films « historiques » ont prévalu à partir des années trente. Et de ce fait, l'exagération, même si elle est contrôlée, fait partie du scénario. Mais beaucoup d'autres lectures plus récentes, sur des faits historiques et modernes, tendent à déformer le regard des spectateurs en travaillant sur une réalité toujours moins connue et toujours plus fantastique.

Cela n'a rien à voir, évidemment – pour citer deux « classiques » – avec le gondolier Bepi (Alberto Sordi) dans le film de Dino Risi, *Venise*,

*la lune et toi*, ni même avec les amants de *Anonimo Veneziano* (*Adieu Venise*), dans lequel l'un des protagonistes est un hautboïste imaginaire du théâtre La Fenice ; en 1970, année de sortie du second de ces films, les protagonistes parcouraient encore une ville peuplée et active. Et cela a encore moins à voir avec les documentaires sur la Venise mineure de Francesco Pasinetti dans les années trente-quarante, l'apologue d'Enzo Luparelli, *I nua*, qui montre des enfants nageant dans les canaux ou le film de Tinto Brass, *Qui travaille est perdu*, sorti en 1963, l'un des rares films ayant Venise pour décor qui parle de la vie politique et sociale de la ville. Une expérience en quelque sorte « rejouée » bien plus tard avec *La clé* par le même réalisateur – même si dans ce cas la ville apparaît comme un décor nostalgique.

Au fil du temps, un retournement progressif s'est produit concernant la perception collective de Venise, favorisé par la disparition graduelle de la ville réelle dont ne reste qu'un splendide simulacre monumental et architectonique. La raison ultime de ce processus, qui apparaît désormais comme irrésistible, est qu'une ville d'une telle « splendeur », quand elle est perdue, ne peut être que la victime d'une image qui en donne un reflet déformé.

## Une petite confession en conclusion

J'admets avoir été moi aussi foudroyé par Venise et je confesse avoir réalisé sur elle des livres de photographies. Je ne nie pas avoir décrit les campaniles, les ponts, les rives du Grand Canal, en reprenant, d'un point de vue technologique, une sorte « d'état de fait » prospectif du début du siècle. J'ai aussi raconté les histoires des « héros » de la *voga* (l'aviron à la vénitienne), du travail des artisans qui en confectionnent les instruments découlant d'expérimentations séculaires ; ce témoignage est rendu toujours plus difficile du fait du petit nombre des pratiquants et du poids politique insuffisant de ce monde que le trafic lagunaire, lié à la mobilité touristique, a rendu de plus en plus résiduel. J'ai travaillé sur d'autres spécialités typiques et uniques, d'abord le verre de Murano, aujourd'hui en déclin irréversible. J'ai eu la chance de réaliser les images pour *Venezia romanica*, l'ouvrage de Wladimiro Dorigo, expérience cognitive extraordinaire dans une ville presque invisible dans ses parcours historiques thématiques.

Daniele Resini

Sur le territoire vénitien, j'ai eu le privilège – pour le dire comme Lewis Hine – de photographier longuement les ouvriers de la grande industrie, et quand je le peux, je raconte aussi l'extinction et la transformation ou, plus souvent, la destruction de leurs lieux de travail.

En fin de compte, je suis contraint de traiter bien des expressions de cette ville qui est devenue la mienne du fait du culte religieux que je porte à son magnifique dialecte et de mon adhésion totale aux formes de vie qu'elle permet encore, non sans efforts, tel un écrin de mémoires précieuses.

Mais mon impression, fondée et définitive, est que la vie est ailleurs... Et seule la vie permet un regard crédible.

*Article traduit de l'italien par Bettina Stefani*

## **Réinventer la Venise juive : le Ghetto entre monument et métaphore\***

**Simon Levis Sullam**

Università Ca' Foscari Venezia

### **Le Ghetto après le Ghetto**

En entrant dans le Ghetto de Venise aujourd'hui, à environ 500 ans de son institution, on rencontrera habituellement des groupes d'écoliers en voyage scolaire et des visites guidées des synagogues pour des touristes venant du monde entier. On remarquera les magasins de souvenirs qui vendent, à côté des objets juifs, des verres de Murano, des estampes anciennes, des reproductions de plans du Ghetto et, souvent, des vues du Rialto et de Saint-Marc. À l'entrée du quartier, on pourra déjeuner dans un restaurant *casher* géré par le groupe Lubavitch qui transpose les traditions de l'Europe de l'Est de Brooklyn à la lagune de Venise. Sur les côtés de la place principale, le campo du Ghetto Nuovo, on verra deux monuments dédiés à l'Holocauste et, dans les parages, une pizzeria pas *casher*, un magasin de livres pour enfants, une agence de voyages qui propose des offres spéciales pour les Seychelles, l'Inde ou le Mexique : des terres promises plus récentes et plus plaisantes. À travers les fenêtres des hauts édifices du campo, on pourra entrevoir les appartements élégamment restaurés de la nouvelle bourgeoisie qui

\* Une précédente version de ce texte est parue sous le titre « Reinventing Jewish Venice: the scene of the Ghetto between monument and metaphor », dans *Cultural Representations of Jewishness at the Turn of the 21st Century*, European University Institute Working Papers, 2010, en ligne : <http://cadmus.eui.eu/handle/1814/14045> (consulté le 17 juin 2014).

s'est transférée depuis peu dans ce quartier devenu à la mode, avec des tableaux modernes sur les murs et des bibliothèques jusqu'au plafond.

Tout cela semble avoir peu de choses en commun avec le Ghetto dont, en juillet 1797, les troupes napoléoniennes ont abattu les portes en bois, qui avaient fermé de force le quartier juif durant au moins trois siècles<sup>1</sup>. Aujourd'hui, il faut une forme d'enquête archéologique pour repérer les traces et les strates des différentes périodes et processus culturels qui ont donné forme au Ghetto durant les deux derniers siècles. Ce texte présentera la synthèse de certains aspects de cette enquête, en interprétant le Ghetto comme une scène théâtrale, comme cela a été suggéré par Kenneth Stow pour le Ghetto de Rome à l'Âge moderne, qui a utilisé la définition de Victor Turner selon laquelle un « théâtre » émerge « lorsqu'apparaît une séparation entre quelqu'un qui assiste [*an audience*] et quelqu'un qui agit [*a performer*] »<sup>2</sup>. Je soutiendrai que même après la fin du Ghetto comme espace de ségrégation forcée, le Ghetto de Venise est encore le lieu d'une « performance », dont les acteurs, toutefois, ne sont pas nécessairement juifs, tandis que les formes de la « performance » sont, par de nombreux aspects, imposées par les attentes de ceux qui y assistent. Je décrirai les façons dont les perceptions et les représentations du Ghetto ont évolué entre le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle : de sa réinvention et de son orientalisation, à travers sa nationalisation, jusqu'à sa monumentalisation et sa muséification, et enfin sa métaphorisation.

## Orientalisation

Aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, Venise était l'une des principales destinations du Grand Tour. Des visiteurs célèbres comme Goethe et Lord Byron ne

- 1 Voir C. ROTH, *Gli ebrei in Venezia* (1930), Rome, Cremonese, 1933 ; R. CALIMANI, *Storia del Ghetto di Venezia*, Milan, Rusconi, 1986 ; E. CONCINA, U. CAMERINO, D. CALABI, *La città degli ebrei. Il Ghetto di Venezia, architettura e urbanistica*, Venise, Albrizzi, 1991 ; *The Jews of Early-Modern Venice*, R. C. DAVIS, B. RAVID éd., Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2001. Pour la période récente, je renvoie à mes textes (*Una comunità immaginata. Gli ebrei a Venezia, 1900-1938*, Milan, Unicopli, 2001 et *Il Ghetto*, dans S. LEVIS SULLAM, F. BRUSÒ, *Il Ghetto. Piazza Barche*, Padoue, Il Poligrafo, 2008, p. 11-40), sur lesquels je me fonde ici à plusieurs reprises.
- 2 K. STOW, *Theatre of Acculturation. The Roman Ghetto in the Sixteenth Century*, Seattle, University of Washington Press, 2001. À la page 143, note 73, est cité V. TURNER, *From Ritual to Theatre. The Human Seriousness of Play*, New York, PAJ Publications, 1982.

visitèrent pourtant pas le Ghetto, mais seulement l'ancien cimetière juif du Lido. Les premiers à rechercher des traces modernes de la Venise juive furent Chateaubriand avec ses *Mémoires d'outre-tombe* (1849-1850), qui visita l'île de la Giudecca en croyant qu'il s'agissait d'un quartier juif à cause du nom, et Théophile Gautier, le premier à se rendre dans le Ghetto et à écrire sur lui dans *Italia. Voyage en Italie* (1852). Ils furent suivis par de nombreux autres auteurs jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, dont l'écrivain et diplomate américain William Howells<sup>3</sup>; le romancier anglais et activiste sioniste Israel Zangwill qui, en 1898, débuta son cycle intitulé *Les rêveurs du Ghetto* par une scène située dans le quartier vénitien<sup>4</sup>; puis l'allemand Rilke qui y situa en 1900 une de ses *Histoires du Bon Dieu*<sup>5</sup>. C'est à cette tradition littéraire qu'appartient aussi, d'une certaine façon, la première monographie sur les juifs de Venise, publiée en 1930 par le célèbre historien anglais Cecil Roth.

Ce que beaucoup de ces représentations ont en commun, c'est leur regard orientalisant sur le Ghetto de Venise, semblable en partie aux représentations données par les visiteurs occidentaux des *shtetls*, les villages juifs de l'Europe de l'Est<sup>6</sup>. Les auteurs de ces récits de voyage, juifs ou pas, visitèrent le quartier à la recherche de l'ancienne présence juive et, indépendamment de ce qu'ils virent, imposèrent à ce lieu un regard esthétisant et exotisant<sup>7</sup>. Le Ghetto de Venise, dans une ville

3 W. D. HOWELLS, *Venetian Life*, Cambridge Mass., Riverside Press, 1867. Les pages de Howells sont fortement stéréotypées, avec des passages explicitement anti-hébraïques.

4 Voir I. ZANGWILL, *Dreamers of the Ghetto*, Londres, Heinemann, 1898. Le volume s'ouvre par le récit « A child of the Ghetto » et s'achève avec « Chad Gadya », situé au moment du dîner de Pâques d'une riche famille juive qui a quitté le Ghetto et vit dans un palais sur le Grand Canal. Voir également la conférence de Zangwill, de la fin des années 1890, « The Ghetto », dans ID., *Speeches, Articles and Letters*, M. Simon éd., Londres, The Soncino Press, 1937, p. 2-27, qui rend compte de visites de l'écrivain dans le quartier vénitien.

5 Voir « Una storia del Ghetto di Venezia », dans R. M. RILKE, *Storie del buon dio* (1900), trad. V. Errante, Milan, Alpes, 1930, p. 115-129. Pour les visites de Rilke au Ghetto en 1897 et 1911 : D. PRATER, *A Ringing Glass. The Life of Rainer Maria Rilke*, Oxford, Clarendon Press, 1986, p. 32 et 211.

6 Pour une première approche : D. MIRON, « The literary image of the shtetl », *Jewish Social Studies*, I, 3, 1995, p. 1-43. Pour le contexte : S. ASCHHEIM, *Brothers and Strangers. The East European Jew in German and German Jewish Consciousness, 1800-1923*, Madison, University of Wisconsin, 1982.

7 Sur la transformation des récits du Ghetto de Rome (ouvert seulement en 1870), voir L. S. LERNER, « The narrating architecture of emancipation », *Jewish Social*

marquée par son rapport avec Byzance, semble avoir constitué pour ces observateurs une sorte d'Orient juif dans l'Orient vénitien<sup>8</sup>. Cette représentation orientalisante, un mélange de stéréotypes, de déformations et d'esthétisations ambivalentes, se retrouve également chez des auteurs juifs comme Zangwill et Roth : l'historien, par exemple, dans un article peut-être en partie inspiré par l'écrivain, décrit le Ghetto aux temps du rabbin Leon Modena (1571-1648), vu à travers le regard d'un visiteur qui apprécie le « charme pictural » du quartier et y observe les « marchands levantins en turban » et leurs « femmes splendidement parées »<sup>9</sup>. La représentation du Ghetto, et en général du judaïsme italien, donnée par Roth dans ses écrits, appartient à « l'esthétique de l'affirmation juive de soi »<sup>10</sup> ; en même temps, l'historien participe de la tradition orientalisante, avec ses représentations stéréotypées et – dans ce cas – sa façon ambivalente de se refléter dans la vie du quartier juif, lieu de ségrégation forcée mais aussi de vie culturelle et religieuse. Aussi bien dans les écrits de Roth et Zangwill que dans ceux de Chateaubriand et Gautier, nous avons un public, juif et non juif, qui n'est pas simplement en train d'assister mais qui donne une forme littéraire et culturelle à la

---

*Studies*, VI, 3, 2000, p. 1-30 ; ID., « Narrating over the Ghetto of Rome », *Jewish Social Studies*, VIII, 2-3, 2002, p. 1-38.

- 8 Au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et durant les premières décennies du XX<sup>e</sup>, le Ghetto resta une zone très défavorisée, voire indigente et se détériora en partie sur le plan architectural et urbanistique. C'est aussi pour cela que, malgré la présence de trésors architectoniques comme les synagogues, pendant longtemps il n'a pas figuré parmi les étapes historiques et artistiques des itinéraires touristiques de Venise. Dans le guide Baedeker de l'Italie (édité pour la première fois en 1869), le Ghetto n'est évoqué, brièvement, qu'à partir de 1903. On ne trouve pas non plus d'images du Ghetto dans les riches collections de photos de Venise entre la fin du XIX<sup>e</sup> et le début du XX<sup>e</sup> connues jusqu'à présent. Cette absence du quartier juif dans le regard sur Venise est confirmée par le fait que plusieurs visiteurs, juifs ou ayant des origines juives, comme Freud, Theodor Herzl ou Proust, ne semblent pas y avoir mis les pieds durant leurs séjours sur la lagune (peut-être aussi par une sorte d'ambivalence juive envers le Ghetto comme symbole d'indigence et d'absence de liberté, évoquée ci-dessous).
- 9 Voir C. ROTH, « In the Italian Ghetto », *The Menorah Journal*, XII, 6, 1926. Voir aussi ID., « The background of Shylock », *The Review of English Studies*, 9, 1933, p. 148-156, pour des références aux prédécesseurs anglais de Roth en visite au Ghetto, y compris Zangwill.
- 10 Voir P. MENDES-FLOHR, « Fin-de-siècle orientalism, the Ostjuden, and the aesthetics of Jewish self-affirmation », *Studies in Contemporary Jewry and Society*, I, 1984, p. 96-139 ; plus récemment *Orientalism and the Jews*, I. D. KALMAR et D. PENSLAR éd., Waltham, Brandeis University Press, 2005.



« performance » que ces auteurs-visiteurs essaient de saisir dans leurs comptes rendus orientalisants et esthétisants de l'espace juif<sup>11</sup>.

## Nationalisation

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la Grande Guerre marqua une nouvelle phase de l'histoire du Ghetto. La participation juive à la guerre et sa commémoration ont constitué une expérience fondamentale et, très vite, un lieu de mémoire dans le processus européen de nationalisation des juifs<sup>12</sup>. Au début des années vingt la communauté juive vénitienne, comme celles de toute l'Europe, a décidé d'ériger un monument à ses morts durant le conflit. Certains membres de la communauté estimaient que les noms des morts juifs devaient figurer aux côtés des soldats chrétiens morts durant le conflit, sans aucune distinction. D'autres en revanche s'inquiétaient du fait que ces noms figurent sous une croix ; il était en effet fréquent de la retrouver sur la sépulture de soldats juifs, à cause de l'imaginaire chrétien de la mort que la guerre imposa à l'ensemble de la société européenne. À la fin, une plaque dédiée aux morts juifs fut inaugurée en 1923 en présence des autorités de la ville, au cours d'une cérémonie patriotique, sur la façade de la synagogue levantine.

Seules les archives historiques de la communauté juive nous révèlent les tensions qui accompagnèrent ce choix : à l'origine, le conseil de la communauté avait décidé que soit érigé un monument au cimetière juif du Lido de Venise ; mais les juifs moins aisés, et parfois même dans une situation économique difficile, vivant encore dans le Ghetto, avaient demandé haut et fort qu'il y ait un monument également dans le quartier

11 Bien qu'avec des implications différentes, ces représentations reflètent également certains rapports de pouvoir et superstructures politiques identifiées par Edward Saïd dans sa définition de l'orientalisme. Il fut aussi le premier à remarquer les « ressemblances » ironiques entre orientalisme et antisémitisme : voir E. SAÏD, *Orientalism*, New York, Vintage Books, 1978, p. 28. Parmi les analyses critiques de l'œuvre de Saïd : D. M. VARISCO, *Reading Orientalism: Said and the Unsaid*, Seattle, University of Washington Press, 2007.

12 Sur l'expérience des juifs italiens dans la première guerre mondiale, voir au moins les textes de M. TOSCANO réunis dans son ouvrage *Ebrei e antisemitismo in Italia. Dal 1848 alla guerra dei Sei giorni*, Milan, Franco Angeli, 2003. Pour des suggestions comparatives, voir G. L. MOSSE, « Gli ebrei tedeschi e l'esperienza della guerra (1914-1918) », dans ID., *Ebrei in Germania fra assimilazione e antisemitismo*, Florence, La Giuntina, 1991, p. 121-144.

juif comme signe du courage et du patriotisme des juifs vénitiens. On réalisa en fin de compte les deux monuments : cette opposition montre toutefois l'ambivalence de l'élite sociale de la communauté à l'égard du Ghetto, perçu encore comme un symbole de pauvreté et d'absence de liberté, et portant toujours les stigmates des siècles passés. Les juifs de Venise les plus aisés et cultivés désiraient laisser leur passé derrière eux, après s'être transférés dans des zones plus centrales de la ville et s'être intégrés dans la société vénitienne et italienne : ils voulaient oublier le quartier juif<sup>13</sup>.

La cérémonie publique qui accompagna, au début des années vingt, l'inauguration de la plaque sur la façade de la synagogue suggérait un lien entre l'histoire italienne et l'histoire juive (surtout l'histoire biblique) : la participation des soldats juifs à la première guerre mondiale représentait en effet la pleine intégration de la minorité juive dans la société italienne<sup>14</sup>. Avec la transformation du Ghetto en un lieu de la mémoire patriotique<sup>15</sup>, les juifs vénitiens devenaient non seulement les acteurs de nouveaux rituels, juifs et civils, mais ils en devenaient aussi le public qui contemplait un nouveau type de mémoire nationale. Quinze ans plus tard, en 1938, cette tradition fut brisée à l'improviste, et de façon tragique, par l'interdiction, imposée par les lois raciales du fascisme, de commémorer la participation des juifs à la guerre. Et les autorités publiques interdirent par conséquent que l'école juive, créée de force à cause des nouvelles lois, porte le nom – comme cela avait été proposé par la communauté<sup>16</sup> – de Roberto Sarfatti, un juif vénitien décoré de

13 J'ai analysé la formation d'une séparation réelle et imaginaire entre la partie la plus aisée et la partie la moins aisée de la communauté, sur la base des lieux de résidence et de leur éloignement du Ghetto, dans *Una comunità immaginata*, ouvr. cité, p. 56, 237-241. Cette séparation, qui fait encore partie de la conversation des juifs vénitiens aujourd'hui, mais qui se retrouve dans des formes semblables dans la majeure partie des communautés juives, est exprimée dans l'imaginaire juif, en dialecte vénitien, comme une division entre le « *sù* » et le « *zò* », c'est-à-dire le haut et le bas de l'échelle sociale.

14 Pour cet épisode, voir par exemple *ibid.*, p. 241-255.

15 Voir, naturellement, *Les lieux de mémoire*, P. NORA éd., Paris, Gallimard, 1984-1992 et *I luoghi della memoria*, M. ISNENGIH éd., Rome-Bari, Laterza, 1996-1997.

16 Voir K. STOW, *Theaters of Acculturation*, ouvr. cité, p. 34 qui parle de « Jewish civic rituals ». Je me réfère ici de façon spécifique aux expériences évoquées par G. L. Mosse, « The Jews and the civic religion of nationalism », dans ID., *Confronting the Nation. Jewish and Western Nationalism*, Hanovre-Londres, Brandeis University Press, 1993, p. 121-130.

la médaille d'or de la mémoire, et qui était un des plus jeunes soldats italiens morts à la guerre<sup>17</sup>.

C'est aussi à cause des ambivalences à propos de la mémoire du passé de ségrégation lié au Ghetto – et à cause des tensions sociales qui s'y ajoutaient, comme on va le dire à présent – que le siège officiel de la communauté juive de Venise, le bureau du président et le Centre culturel de la communauté ne revinrent dans le Ghetto qu'à la moitié des années soixante-dix, là aussi après un vif débat parmi les membres de la communauté. La plupart des juifs vénitiens avaient désormais abandonné le quartier juif, en s'installant dans d'autres zones de la ville, et dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle, les juifs les plus aisés ne venaient dans le Ghetto que pour les fonctions religieuses, à l'occasion des principales festivités<sup>18</sup>. Presque deux siècles après l'ouverture définitive de ses portes, l'ancien quartier juif était encore perçu par certains comme un symbole d'isolement et de pauvreté. Après la fin de la ségrégation, et jusqu'aux premières décennies du xx<sup>e</sup> siècle, avait continué à vivre dans le quartier une population juive aidée par la bienfaisance des membres aisés de la communauté. Ces activités caritatives visaient à aider les juifs les plus pauvres qui étaient restés dans le Ghetto et qui – dans l'imaginaire de la classe dirigeante juive – devaient encore être « régénérés »<sup>19</sup>, si l'on voulait le dépassement de toutes les différences sociales et culturelles des juifs dans la société italienne. Ces différences allaient pourtant perdurer pendant un temps limité après la deuxième guerre mondiale et l'Holocauste, lorsque les transformations socio-économiques générales de l'Italie effacèrent presque toutes les distinctions restantes, même si perdurerait en partie la séparation entre les plus pauvres et les plus riches de la communauté.

17 Roberto, mort au champ de bataille à 17 ans, était le fils de Margherita Sarfatti, la critique et écrivaine connue pour sa relation avec Benito Mussolini, dont elle fut aussi la biographe. Voir, par exemple, P.V. CANNISTRARO, B. R. SULLIVAN, *Il Duce's Other Woman*, New York, Morrow and Co, 1993.

18 On trouve un témoignage sur ces visites durant les premières décennies du siècle dans E. PARDO, *Luci e ombre. Il Ghetto di Venezia alla fine del 1800 ed al principio del 1900*, Rome, Tipografia Sabbadini, 1965. L'auteur était né dans le Ghetto et y avait vécu durant sa jeunesse.

19 Pour le concept de « régénération », dans ce contexte : G. LUZZATTO VOGHERA, *Il prezzo dell'uguaglianza. Il dibattito sull'emancipazione degli ebrei in Italia 1789-1848*, Milan, Franco Angeli, 1997.

## Muséification

Le retour du Ghetto dans les structures de la communauté, à la moitié des années soixante-dix, fut aussi le résultat final d'une attention croissante et nouvelle pour le quartier. La ville, l'État italien et les comités internationaux (par exemple *Save Venice* qui commença à travailler à la sauvegarde de la ville à partir de l'inondation de 1966) manifestèrent toujours plus d'intérêt aux anciens édifices du Ghetto et à ses trésors architecturaux. Entre 1979 et 1981, débutèrent en particulier une campagne de récolte de fonds et la restauration des synagogues du XVII<sup>e</sup> siècle. Parmi elles – cinq en tout, constituant les principaux lieux d'attraction touristique du quartier –, une seule reste ouverte toute l'année pour les fonctions religieuses du samedi et pour les festivités; deux autres ouvrent seulement à l'occasion du *Yom Kippour*.

Le processus de redécouverte du Ghetto, porté par la communauté juive et soutenu par les autorités locales et par des organisations internationales, a atteint son premier objectif important en 1986, avec l'inauguration d'un nouveau Musée juif sur le campo du Ghetto Nuovo. Le musée faisait partie d'un projet plus vaste de revitalisation qui fut défini par la presse « nuovo Ghetto », ou « Ghetto *open* »<sup>20</sup>; des formules qui expriment bien un processus de réinvention du quartier en vertu duquel la communauté juive représentait toujours plus aussi bien un acteur qu'une « audience ». Les juifs vénitiens étaient en effet à la fois en train de participer à la réinvention du Ghetto et en train d'en devenir les spectateurs, dans le cadre d'une nouvelle attention à l'identité juive et à ses représentations. Ces processus étaient liés à une redécouverte de la culture juive en Italie qui débuta entre la fin des années soixante-dix et le début des années quatre-vingt. L'édition, les expositions, le théâtre et le cinéma commencèrent à voir dans les juifs italiens, et dans les juifs en général, un sujet intéressant, et même à la mode<sup>21</sup>. En particulier après 1989, la redécouverte des identités ethniques et religieuses des minorités était en train de remplacer les grands récits et les pôles identitaires qu'avaient

20 R. JONA, « Nel Ghetto open il museo d'arte ebraica », *Il Sole-24 Ore*, 30 juin 1986.

21 Pour un exemple de publication qui inaugure ce genre d'intérêt : A. SACERDOTI, *Guida all'Italia ebraica*, Gênes, Marietti, 1986. Ce volume a été suivi de guides des lieux et monuments juifs des différentes régions italiennes, publiés par Marsilio.

représentés jusqu'alors les idéologies politiques désormais en déclin. La redécouverte de la culture juive avait été alimentée par des épisodes comme le prix Nobel de littérature attribué en 1978 à Isaac Bashevis Singer, et plus généralement par l'intérêt littéraire et historiographique croissant pour la culture juive de l'Europe orientale : un phénomène qui se manifesta aussi en Italie par des traductions et des essais<sup>22</sup>. En outre, le judaïsme italien commençait également à se regarder à travers les représentations que donnait de son propre passé la communauté juive internationale, surtout américaine, des représentations nourries par les échanges culturels entre les deux côtés de l'Atlantique<sup>23</sup>.

Cette phase de redécouverte devint toutefois aussi une phase de muséification de la culture juive vénitienne : un phénomène qui coïncida avec la résurgence d'un intérêt collectif pour la mémoire de l'Holocauste<sup>24</sup>. Ces nouvelles tendances produisirent, de la part de juifs et de non juifs, une véritable monumentalisation de l'histoire et de la mémoire juive. Quand fut annoncée pour la première fois la restauration des synagogues, le Comité pour le centre historique hébraïque de Venise déclara officiellement que les travaux allaient être dédiés à la mémoire « des deux cent juifs déportés et tués par les nazis »<sup>25</sup>, et en 1980, un mémorial de l'Holocauste fut inauguré dans le Ghetto. Le monument

22 Pour le contexte international, avec de brèves évocations du cas vénitien, voir R. E. GRUBER, *Virtually Jewish. Reinventing Jewish Culture in Europe*, Berkeley, University of California Press, 2002, et plus récemment : « Beyond virtually Jewish : new authenticities and real imaginary spaces in Europe », *Jewish Quarterly Review*, IC, 4, Fall 2009, p. 487-504.

23 En 1983, le musée hébraïque de New York a organisé l'exposition *Gardens and Ghettos : the Art of Jewish Life in Italy* (voir le catalogue dont il existe aussi une version italienne, V.B. MANN éd., Berkeley, California University Press, 1989). Le titre « Jardins et Ghettos » exprime bien la continuité de la représentation idéalisée et esthétisante de l'expérience juive italienne, y compris celle du Ghetto.

24 Parmi les analyses récentes de la présentation de la culture juive dans des expositions ou des musées : B. KIRSHENBLATT-GIMBLETT, « Exhibiting Jews », dans ID., *Destination culture : tourism, museums and heritage*, Berkeley, University of California Press, 1998, p. 79-130. De récentes transformations et réinventions d'« espaces juifs » à l'intérieur de différents contextes sont examinées dans *Jewish topographies. Visions of space, traditions of place*, J. BRAUCH, A. LIPPHARDT et A. NOCKE éd., Aldershot, Ashgate Publishing, 2008.

25 Voir « Salviamo cinque gioielli ebraici », *Il Gazzettino*, 4 avril 1979. Le lien est souligné par T. SIRENA, « Nel primo ghetto d'Europa i bassorilievi di Blatas ricorderanno lo sterminio », *L'Unità*, 25 juin 1979. Le lien avec la mémoire de l'Holocauste est affirmé de façon explicite lors de l'inauguration du nouveau musée juif. Voir F. BRANDES, « Percorso fra argenti e canali », *Shalom*, juillet 1986.

était constitué par une série de bas-reliefs en bronze du sculpteur américain d'origine juive-lithuanienne Arbit Blatas, qui représentaient des déportations et des exécutions de masse et étaient inspirés de dessins de Blatas pour le générique de la série télévisuelle *Holocaust*, qui était diffusée à cette période aussi en Italie. Comme on le sait, cette série a représenté un tournant important dans la résurgence de la mémoire de la Shoah au plan international, en contribuant entre autres à la diffusion du terme même « Holocauste »<sup>26</sup>. Dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, Venise elle aussi connut l'avènement définitif de ce qui est apparu, en Europe et aux États-Unis, comme « l'ère du témoin »<sup>27</sup>, et le Ghetto est devenu le lieu où la redécouverte et la muséification de la culture juive ont convergé avec l'affirmation de la mémoire collective de l'Holocauste, érigée à présent en une sorte de religion civile de l'Occident<sup>28</sup>. Ces deux processus, à l'origine non reliés entre eux de façon évidente, contribuèrent à la monumentalisation du Ghetto<sup>29</sup>.

## Le Ghetto comme scène vide et métaphore

Le roman de deux écrivains italiens populaires, Carlo Fruttero et Franco Lucentini, *L'amant sans domicile fixe* (1986), reflète certains aspects de l'imaginaire du Ghetto de Venise et nous ramène à nouveau à la tradition littéraire liée au quartier juif. Le personnage principal, David Silvera, un mystérieux juif moderne, moitié marrane moitié juif errant, à la recherche de sa propre identité, visite le Ghetto où plusieurs de ses ancêtres pourraient avoir vécu des siècles auparavant. Ses impressions du quartier sont toutefois encore celles d'un quartier sale, décadent et oriental, qui semble en outre – dans la nouvelle perception de cet espace – moins un lieu physique et réel qu'un symbole d'instabilité et de précarité<sup>30</sup>.

26 Voir A. V. SULLAM CALIMANI, *I nomi dello sterminio*, Turin, Einaudi, 2002, p. 96-97.

27 Voir A. WIEVIORKA, *L'ère du témoin*, Paris, Plon, 1998 ; P. NOVICK, *The Holocaust in American Life*, Boston and New York, Houghton Mifflin, 1999.

28 Sur ces processus, dans le cadre d'une littérature en pleine expansion, voir E. TRAVERSO, *Le passé mode d'emploi. Histoire, mémoire, politique*, Paris, La Fabrique, 2005.

29 On pourrait suggérer qu'à Venise, les deux mémoires tendaient à converger, peut-être aussi à cause du lien, suscité par le mot *ghetto*, entre la référence au quartier juif et celle au ghetto nazi.

30 C. FRUTTERO, F. LUCENTINI, *L'amante senza fissa dimora*, Milan, Mondadori, 1986,

En 1997, enfin, le Ghetto figura dans un spot télévisuel ayant pour but de récolter des fonds en faveur de l'Union des communautés juives italiennes<sup>31</sup>. L'année précédente le quartier était apparu pour la première fois sur internet, avec un itinéraire virtuel parmi ses monuments<sup>32</sup>. À de nombreux égards, à la fin de ce voyage dans l'imaginaire du Ghetto, vidé substantiellement d'une vie hébraïque réelle, celui-ci semble être devenu une scène monumentale vide : peut-être comme une bonne partie de Venise<sup>33</sup>. Les représentations littéraires l'ont transformé en un symbole de précarité et d'isolement et – grâce aussi à son existence virtuelle sur le net – en une métaphore de l'identité postmoderne, pas seulement juive.

*Article traduit de l'italien par Xavier Tabet*

---

p. 140. L'apparition de la figure du « marrane », la citation ironique des « vampires juifs » d'un temps, les usuriers, mais aussi l'atmosphère morbide du lieu évoquée dans le livre, renvoient à des éléments de la tradition littéraire précédente, avec ses stéréotypes.

31 S. JESURUM, « Lo spot esce dal ghetto », *Sette*, supplément au *Corriere della Sera*, 25 avril 1997.

32 « Il Ghetto di Venezia viaggia in Internet », *Il Gazzettino*, 28 mars 1996 : dans ce titre, le Ghetto lui-même semble être devenu un voyageur.

33 Des perspectives récentes et de possibles développements de la vie du Ghetto émergent dans S. BASSI, « The Venetian Ghetto and modern Jewish Identity », *Judaism*, 51, 4, automne 2002, p. 469-480, et dernièrement dans ID., I. DI LENARDO, *Fuori, dentro, Ghetto*, Venise, Corte del Fontego, 2014.





## Les voyageurs français à Venise pendant la période fasciste

Christophe Poupault

Aix-Marseille Université

Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, une cohorte d'écrivains voyageurs ne cesse de célébrer Venise comme une cité sclérosée et décadente où tout rappelle le passé glorieux d'une République disparue depuis longtemps<sup>1</sup>. À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, Maurice Barrès déplore même sa mort tant le temps semble s'y être arrêté<sup>2</sup>. Si la proximité des combats lors de la première guerre mondiale la fait sortir de sa torpeur, elle continue, après la nomination de Mussolini comme président du Conseil à la fin de l'année 1922, à conserver à l'étranger une image de ville somptueuse mais endormie<sup>3</sup>. Ce sont avant tout ses richesses patrimoniales qui attirent les visiteurs français, et les fascistes le regrettent. La finalité de leur régime est de « rénover » l'ensemble de l'Italie et de créer un « homme nouveau », si bien que l'ancienne cité des doges, qui est l'archétype de la ville immobile et incapable d'entrer dans la modernité, est pleinement intégrée à leur programme régénérateur pour qu'elle sorte de sa somnolence, et les récits des voyageurs en rendent compte.

1 Sur les voyageurs français à Venise au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, voir J. MISAN-MONTEFIORE, *Venise des voyageurs romantiques français*, Moncalieri, CIRVI, 2000 ; ID., *Leau, le rêve et le temps : Venise vue par les voyageurs français de 1850 à 1920*, Moncalieri, CIRVI, 2003.

2 M. BARRÈS, *Amori e dolori sacrum. La mort de Venise*, Paris, F. Juven, 1902.

3 J. MISAN-MONTEFIORE, *Venise : mélancolique et langoureux vertige. Les voyageurs français à Venise après 1920*, Genève-Moncalieri, Slatkine-CIRVI, 2008.

## Une ville toujours fascinante pour les touristes

Durant l'entre-deux-guerres, en dépit de l'arrivée des fascistes au pouvoir et de l'enracinement de la dictature, l'Italie demeure un pays très attractif pour les touristes. Venise, cité exceptionnelle bâtie sur la lagune, est particulièrement visitée<sup>4</sup>. Dès l'été 1923, l'écrivain et journaliste Henri Béraud assure que les étrangers continuent à y venir en grand nombre, parmi lesquels les Français sont bien représentés<sup>5</sup>. De 1924 à 1931, les statistiques officielles disponibles qui recensent annuellement ceux qui sont déclarés dans des hôtels de la Péninsule révèlent que la principale cité de la Vénétie est en effet leur première destination avec 132 349 visiteurs, bien avant Gênes qui arrive en seconde position et qui en attire 91 768, sûrement en raison de sa proximité avec la France, et Rome avec 80 210<sup>6</sup>. Si, en fonction des années, il arrive que ces deux dernières villes soient plus fréquentées que Venise, comme c'est le cas en 1925 pour la capitale en raison de l'Année Sainte qui y favorise un afflux important de pèlerins<sup>7</sup>, l'attraction pour l'ancienne cité des doges demeure incontestable.

Très souvent but d'un voyage, la réputation de Venise comme ville romantique aux palais remarquables et aux églises exceptionnelles se perpétue pendant la période fasciste et continue à en faire une destination toujours aussi prisée, notamment pour les voyages de noces. Fernand Bidaux, chef de cabinet du sous-secrétaire d'État à la présidence du Conseil dans le troisième gouvernement d'Édouard Herriot, souhaite ainsi s'y rendre avec son épouse huit à dix jours en août 1932<sup>8</sup>. L'écrivain diplomate Paul Morand, qui a de nombreuses fois séjourné à Venise avant le fascisme, continue pour sa part à venir régulièrement

4 De nombreux ouvrages à visée touristique, qui paraissent entre les deux guerres mondiales, continuent à faire de Venise une ville de flâneurs et d'amateurs d'art : M. CALOU, *Venise*, Paris, Alpina, 1928 ; ID. et M. PAILLON, *Venise*, Paris, Alpina, 1935 ; C. DIEHL, *Venise*, Paris, Flammarion, 1937.

5 H. BÉRAUD, « Venise d'été », *Le Journal*, 22 août 1923, p. 1.

6 *Statistica del movimento turistico in Italia. Anno 1924*, Rome, Tipografia del Senato, 1925 ; ID., *Anno 1925*, même éditeur, 1926 ; ID., *1926-1927*, Rome, Tipografia Castaldi, 1929 ; ID., chez Castaldi : *Anno 1928* (1930) ; 1929 (1931), 1930 (1932), 1931 (1934).

7 *Idem*, *Anno 1925*, ouvr. cité, p. 88 et p. 94.

8 Lettre du 12 août 1932 de Fernand Bidaux à la présidence italienne du Conseil des ministres, Archivio Centrale dello Stato (ACS), Presidenza del Consiglio dei ministri (PCM), 1931-1933, busta 1620, fasc. 11/2, protocollo 6488.

y passer des vacances durant l'entre-deux-guerres<sup>9</sup>. Le pamphlétaire Horace de Carbuccia s'y rend aussi en villégiature en 1933 et en 1934, avec sa femme et quelques amis<sup>10</sup>. Simone de Beauvoir et Jean-Paul Sartre, encore inconnus du grand public au début des années trente, découvrent quant à eux pour la première fois Venise au cours de l'été 1933, à l'occasion d'un circuit où ils traversent toute l'Italie<sup>11</sup>. Ils y retournent ensuite en 1936 passer une partie de leurs vacances d'été<sup>12</sup>. De même, en juillet de cette même année, Albert Camus, en compagnie de son épouse Yvonne et de son ami Yves Bourgeois, entame un périple en Europe centrale qui se termine à Venise<sup>13</sup>. Citons encore le polémiste Robert Brasillach, principal rédacteur à *Je suis partout*, qui s'y rend pour la première fois au printemps 1937 pour y passer des vacances, avant d'y aller à nouveau l'été suivant<sup>14</sup>, ou la philosophe Simone Weil qui visite la ville en juillet 1938<sup>15</sup>. Les séjours scolaires et universitaires y sont également nombreux et les archives en rendent parfaitement compte. En octobre 1928, un groupe d'élèves de l'École des Mines, qui traverse la Péninsule après un déplacement en Europe orientale et dans les Balkans, y passe par exemple plusieurs jours<sup>16</sup>. L'établissement renouvelle l'expérience au printemps 1929, puis à nouveau un an plus tard et à chaque fois, Venise est une étape essentielle du voyage<sup>17</sup>. En avril 1931, ce sont une vingtaine d'élèves méritants de la ville de Courbevoie qui s'y rendent, après avoir visité la Lombardie<sup>18</sup>. L'Italie reste enfin un pays très attrayant pour tous les

9 P. MORAND, *Rond-Point des Champs-Élysées*, Paris, Grasset, 1935, p. 212-214 ; ID., *La réveille-matin*, Paris, Grasset, 1937, p. 72-86. Les principales excursions de l'auteur à Venise, du début du XX<sup>e</sup> siècle jusqu'aux années soixante, sont exposées dans ID., *Venises*, Paris, Gallimard, 1971.

10 H. DE CARBUCCIA, *Le massacre de la victoire 1919-1934*, Paris, Plon, 1973, p. 335.

11 S. DE BEAUVOIR, *La Force de l'âge*, Paris, Gallimard, 1960, p. 160.

12 *Ibid.*, p. 274-282. Sur ce séjour, voir l'étude de S. TERONI, « Il viaggio in Italia : Roma, Napoli, Venezia », dans ID. et O. POMPEO FARACOVÌ éd., *Sartre e l'Italia*, Livourne, Belforte, 1987, p. 23-46.

13 A. CAMUS, *Carnets I. Mai 1935-février 1942*, Paris, Gallimard, 1962, p. 56-57.

14 R. BRASILLACH, *Notre avant-guerre*, Paris, Plon, 1941, p. 205-208. Il publie notamment un article sur ses visites à Venise : ID., « Venise an XV. Choses vues », *Je suis partout*, 13 août 1937, p. 5.

15 S. PÉTREMENT, *La vie de Simone Weil II. 1934-1943*, Paris, Fayard, 1973, p. 163-201.

16 ACS, ministero dell'Interno, direzione generale della Pubblica sicurezza, Affari generali e riservati, 1930-1931, busta 88, fasc. 155.

17 *Ibid.*

18 Note manuscrite d'avril 1931 du ministère de l'Intérieur aux préfets de Côte, Venise et Milan, *ibid.*, fasc. 149.

voyages de fin d'études organisés par les écoles normales, et la principale cité de la Vénétie figure toujours parmi les villes des circuits envisagés<sup>19</sup>.

Venise est aussi bien représentée dans les statistiques touristiques parce qu'elle est une escale importante pour les croisières en Méditerranée. Claude Farrère s'y arrête par exemple au milieu des années vingt, après être passé à Gênes, Naples, Malte et Syracuse et avant de se diriger vers Corfou<sup>20</sup>. Édouard Herriot, figure centrale du Parti radical-socialiste, président du Conseil en 1924-1925, puis à nouveau brièvement en juillet 1926, y arrive aussi par bateau le 6 septembre 1929, de retour d'un séjour en Grèce et en Yougoslavie<sup>21</sup>. Pour les médecins Jacques Le Grand et Armand Mercier en avril 1933, Venise est la destination finale de la traversée qu'ils effectuent depuis Marseille, *via* la Sicile<sup>22</sup>. C'est aussi depuis cette ville que plusieurs voyageurs partent en croisière vers la Grèce, à l'instar du poète Eugène Grangié en avril 1936<sup>23</sup>, ou de l'académicien François Mauriac en septembre de la même année<sup>24</sup>. La cité accueille encore, du 26 au 28 mars 1937, l'escale d'une « croisière médicale française » en Adriatique, organisée par le professeur André Lemierre de l'Académie de médecine, au cours de laquelle une grande réception franco-italienne est donnée pour une centaine de médecins italiens et plusieurs personnalités politiques de la ville<sup>25</sup>.

Venise continue donc, pendant toute la durée de l'entre-deux-guerres, à charmer les voyageurs français et le régime fasciste sait parfaitement tirer profit de cette attraction. En témoigne l'importance de la Biennale qui a été interrompue pendant la Grande Guerre mais qui reprend en 1920 et dont le gouvernement de Mussolini fait un grand rendez-vous international. Elle est l'occasion de confronter l'art italien aux créations

19 Centre des archives diplomatiques de Nantes (CADN), archives de l'ambassade de France à Rome-Quirinal, cartons 168, 198, 199 et 1355.

20 C. FARRÈRE, *Mes voyages en Méditerranée II*, Paris, Flammarion, 1926, p. 109-139.

21 Copie d'un rapport du 9 septembre 1929 du consul de France à Venise à l'ambassadeur à Rome, CADN, archives de l'ambassade de France à Rome-Quirinal, carton 198.

22 A. MERCIER, *Adriatique 1933*, Paris, Portiques, 1934 ; J. LE GRAND, *L'Odyssee du « De Grasse ». Sicile, Côtes albanaise et dalmate, Venise, Tunis*, Rouen, Imprimerie Lecerf, 1935.

23 E. GRANGIÉ, *Croisière de printemps (Vénétie, Dalmatie, Hellade)*, Cahors, Coueslant, 1936.

24 F. MAURIAC, *Journal II*, Paris, Grasset, 1937 ; C. MAURIAC, *Le temps immobile. Un autre de Gaulle. Journal 1944-1954*, Paris, Grasset, 1970, p. 9-11.

25 Lettre du 29 mars 1937 du consul de France à Venise au chargé d'affaires à Rome, CADN, archives de l'ambassade de France à Rome-Quirinal, carton 167.

étrangères et la France y prend part jusqu'en 1939<sup>26</sup>. Les expositions qui y sont organisées séduisent en grand nombre les touristes<sup>27</sup>. La ville est aussi privilégiée pour la programmation de concerts et à partir de 1930, les musiciens ou chanteurs français en font, avec Milan et Rome, celle où ils sont les plus nombreux<sup>28</sup>. Des rencontres culturelles internationales y ont également lieu, auxquelles des représentants français participent. C'est le cas de Le Corbusier, en juillet 1934, qui intervient à un colloque organisé au palais ducal par l'Institut international de coopération intellectuelle sur le thème de « L'art et la réalité, l'art et l'État »<sup>29</sup>. Toutes ces manifestations participent au rayonnement de Venise voulu par les dirigeants fascistes et que la propagande relaie largement dans la presse. Elles accueillent des délégations du monde entier, sont utiles pour le tourisme et font de la cité une ville privilégiée dans la vie culturelle européenne. De surcroît, pour continuer à y attirer les curieux, des réductions ferroviaires sont mises en place par le régime qui comprend parfaitement les bénéfices qu'il peut en tirer en termes d'apport de devises et de propagande. Si elles concernent l'ensemble de l'Italie, elles attirent naturellement dans l'ancienne cité des doges un grand nombre de visiteurs, à l'image de Jean-Paul Sartre et de Simone de Beauvoir en 1933<sup>30</sup>. Elles concernent aussi les jeunes mariés en voyage de noces et, pendant la seconde guerre mondiale, elles restent d'actualité<sup>31</sup>.

26 *Ibid.*, cartons 140 et 1312.

27 Louis Gillet et James de Coquet y visitent en 1935 celle sur Le Titien : L. Gillet, « L'exposition Titien à Venise », *La Revue des Deux Mondes*, 1<sup>er</sup> septembre 1935, p. 192-210 ; J. DE COQUET, « Saison de Venise », *Gringoire*, 27 septembre 1935, p. 7. Georges Poupet et Albert Flament voient celle sur Le Tintoret en 1937 : G. POUPET, « Printemps italien », *La Revue de Paris*, 1<sup>er</sup> juin 1937, p. 664-678 ; A. FLAMENT, « Tableaux de Venise », *ibid.*, 1<sup>er</sup> juillet 1937, p. 214-226.

28 Citons les représentations de la soliste Louise Matha en avril 1933 (CADN, archives de l'ambassade de France à Rome-Quirinal, carton 351), de la manécanterie des Petits Chanteurs à la Croix de Bois en septembre 1934 (lettre du 24 septembre 1934 du consul de France à Venise au ministre des Affaires étrangères, Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE), archives du Service des Œuvres françaises à l'étranger, carton 539), de la pianiste Marguerite Long et du chef d'orchestre Paul Paray en mars 1940 (lettres du 18 et du 20 mars 1940 du consul de France à Venise au ministre des Affaires étrangères, AMAE, archives du Service des échanges artistiques, carton 843).

29 Dans sa communication, Le Corbusier fait l'éloge de Venise qui donne une place de choix aux piétons : LE CORBUSIER, *Sur les quatre routes*, Paris, Gallimard, 1941, p. 173-185.

30 S. DE BEAUVOIR, *ouvr. cité*, p. 160.

31 *Italie Voyages*, publication mensuelle illustrée, revue touristique de l'ENIT,

Malgré tout, cette vision traditionnelle de Venise, celle d'une ville uniquement assimilée aux activités artistiques, le régime des faisceaux souhaite en sortir comme il s'attelle à le faire pour l'ensemble de la Péninsule. La « cité endormie » doit laisser place à une ville moderne qui s'industrialise et les fascistes se chargent de cette mutation dont ils se réjouissent auprès de leurs hôtes.

## Une nouvelle Venise célébrée par les fascistes

Sans doute plus à Venise qu'ailleurs, les partisans de Mussolini combattent l'image d'une Italie figée dans le temps. Ils condamnent la flânerie au nom d'un régime qui se veut novateur et dynamique et n'ont que mépris pour le passéisme. L'héritage du futurisme, qui est le seul mouvement intellectuellement novateur auquel le fascisme se réfère, véritable explosion de l'avant-garde avant la première guerre mondiale, a largement initié cette conception dont le *Discours futuriste aux Vénitiens*, prononcé par Filippo Tommaso Marinetti en avril 1910, a été l'expression la plus manifeste. Il y appelait de tous ses vœux un renouvellement de la pensée en dénonçant Venise comme un gigantesque cloaque du passé :

Vénitiens, esclaves du passé, ne hurlez donc pas contre la prétendue laideur des locomotives, des tramways et des automobiles, dont nous dégageons à coups de génie la grande esthétique futuriste. [...] Vénitiens! Vénitiens! Pourquoi vouloir être encore et toujours les fidèles esclaves du passé, les vils gardiens du grand bordel de l'Histoire?<sup>32</sup>

Cette violente diatribe contre une cité pourrie de culture contribue au désir d'en finir avec la perception d'une « ville morte » et la guerre y participe. En 1917, la construction du port industriel de Marghera est décidée pour la moderniser, en même temps que s'opère une véritable nationalisation de la ville dans le but de l'intégrer pleinement à l'histoire italienne<sup>33</sup>. Progressivement, le mythe européen de Venise

---

printemps 1942. Il est garanti que 70 % de réductions sont assurées pour les étrangers qui viennent en voyage de noces à Venise.

32 G. LISTA, *Futurisme. Manifestes, documents, proclamations*, Lausanne, L'Âge d'Homme, 1973, p. 113-114.

33 C. CHINELLO, *Porto Marghera. 1902-1926. Alle origini del « problema di Venezia »*, Venise, Marsilio, 1979; X. TABET, « La "troisième Venise" : un mythe italien de l'entre-deux-guerres », *Laboratoire italien*, 6, 2006, p. 141-153. L'article, dans sa

devient un mythe italien. Après l'arrivée des fascistes au pouvoir, ces derniers continuent à en modifier l'image en s'appuyant sur une nouvelle classe dirigeante composée notamment du comte Giuseppe Volpi – riche homme d'affaires qui a adhéré au fascisme dès 1922, gouverneur de la Tripolitaine de 1921 à 1925 puis ministre des Finances de 1925 à 1928 avant d'être président de la Confindustria de 1934 à 1943 –, de son ami Vittorio Cini ou encore d'Elio Zorzi<sup>34</sup>. En outre, même s'il n'existe pas une seule vision fasciste de Venise<sup>35</sup>, deux ouvrages à la thèse similaire et publiés avec presque vingt ans d'écart par deux personnalités éminentes, *Venezia antica e nuova* d'Antonio Fradeletto en 1921 et *Venezia antica e moderna* de Giuseppe Volpi en 1939<sup>36</sup>, résument bien le dessein du régime : intégrer la « Venise ancienne » et la « Venise moderne » à la « nouvelle » Italie.

Dans les publications touristiques officielles éditées par le régime et qui sont distribuées en France, les auteurs insistent inlassablement sur la modernité de la cité qui ne doit plus simplement charmer par ses palais et ses canaux romantiques, mais aussi par ses aménagements récents. Dans le numéro d'avril 1933 du magazine *Italie Voyages* qui est le plus diffusé dans les années trente, un grand article vante notamment les dernières transformations. L'inauguration le jour de la Saint-Marc du nouveau pont qui permet, pour la première fois, de relier en automobile la ville au continent est particulièrement mise en exergue :

La nouvelle voie qui franchit la Lagune démontrera encore que peuvent coexister la ville pittoresque du silence, la ville des trésors artistiques et des monuments historiques et la ville du commerce, la ville d'un commerce fiévreux, sans que celle-ci n'enlève rien au charme de la première.<sup>37</sup>

---

totalité, est une excellente mise au point historiographique sur le nouveau mythe nationaliste de Venise aux époques préfasciste et fasciste.

34 M. REBERSCHAK, « Gli uomini capitali : il "gruppo veneziano" (Volpi, Cini e gli altri) », *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, II, Enciclopedia Italiana Treccani, 2002, p. 1255-1313 ; S. ROMANO, *Giuseppe Volpi. Industria e finanza tra Giolitti e Mussolini*, Venise, Marsilio, 1997 ; M. FINCARDI, « Gli "anni ruggenti" del Leone. La moderna realtà del mito di Venezia », *Nuova Storia Contemporanea*, 3, juillet 2001, p. 24.

35 Xavier Tabet écrit à ce sujet que le fascisme à Venise a toujours conservé « une tonalité plus nationaliste et capitaliste, mais aussi d'annunzienne et aristocratique que mussolinienne et plébéienne », rendant la ville originale sur le plan national : X. TABET, art. cité, p. 151.

36 Sur ces deux ouvrages, voir *ibid.*, p. 159-163.

37 *Italie Voyages*, revue citée, avril 1933.

Le désir de relier le passé au présent sert parfaitement la propagande fasciste. Le « centre historique » est présenté comme indissociable de la « Venise moderne » par sa nouvelle liaison avec Marghera et Mestre, le tout constituant un vaste ensemble qui incarne la « *nuova Venezia* ». De surcroît, l'article rappelle également que Venise est le deuxième port d'Italie après Gênes et le premier d'Adriatique, insistant par là sur son importance industrielle et commerciale. Ses installations en font un grand centre méditerranéen qui aspire désormais à reconquérir son empire passé. Cette représentation sert les ambitions italiennes en Dalmatie et plus généralement dans les Balkans et en Afrique<sup>38</sup>. En décembre 1934 en revanche, si le magazine touristique publie un numéro entièrement écrit par des Français italophiles dont l'objectif est d'encenser l'Italie « nouvelle »<sup>39</sup>, l'académicien Henri de Régnier, auteur de nombreuses pages d'éloge sur Venise et qui rédige l'article qui la concerne, préfère évoquer ses beautés architecturales et son riche patrimoine sans consacrer une seule ligne aux modifications entreprises par les partisans de Mussolini<sup>40</sup>.

Dans la mesure où l'ancienne cité des doges reste une destination touristique privilégiée pour les étrangers, la propagande fasciste, lorsqu'elle organise des voyages officiels, se soucie également d'en montrer une image renouvelée, loin de la vision des promeneurs d'avant la première guerre mondiale. C'est particulièrement le cas pour les séjours de personnalités du monde politique, à l'instar de celui d'une vingtaine de parlementaires qui se rendent en Italie du 21 septembre au 6 octobre 1933 et au cours duquel le passage à Venise dure deux jours, les 1<sup>er</sup> et 2 octobre<sup>41</sup>. Les autorités italiennes, comme pour le reste du trajet, mettent tout en œuvre pour qu'il soit des plus agréables, et c'est

38 Sur ce thème, voir les thèses de l'historien fasciste Bruno Dudan qui, dans ses travaux, relie régulièrement la colonisation italienne à l'impérialisme de la République de Venise : B. DUDAN, *Il dominio veneziano di Levante*, Bologne, Zanichelli, 1938 ; ID., *L'italianità della Dalmazia negli ordinamenti e statuti cittadini*, Milan, Istituto di studi di politica internazionale, 1943.

39 *Italie Voyages*, revue citée, décembre 1934. Parmi les contributeurs, citons Gabriel Faure, Pierre de Nolhac, Jérôme Carcopino, Henry Bordeaux, Henri de Régnier, Valéry Larbaud, Paul Bourget, Paul Morand, Louis Gillet, Jacques de Lacretelle et Louis Bertrand.

40 *Ibid.*, p. 14-15.

41 C. POUPAULT, « Espérances et ambivalences du premier voyage officiel de parlementaires français en Italie fasciste (1933) », *Parlement[s]. Revue d'histoire politique*, 15, mars 2011, p. 162-174.



le comte Giuseppe Volpi qui est chargé d'accueillir la délégation. Les visites qu'il organise ne sont pas celles des musées mais de la « Venise moderne », dans le but de démontrer à ses hôtes que la ville s'adapte au monde contemporain grâce au génie de Mussolini<sup>42</sup>. Les voyageurs sont du reste heureux de ces journées et le député Théodore Valensi, lors d'un petit discours, n'hésite pas à saluer l'œuvre des Vénitiens en glorifiant la grandeur atteinte par l'Italie « nouvelle »<sup>43</sup>. De manière identique, en avril 1935, à l'occasion du plus important déplacement d'industriels français en Italie fasciste, non pas en raison du nombre de participants mais de leur notoriété, les visites organisées par le comte Volpi lors du passage à Venise sont éloquentes. Parmi les 36 voyageurs se trouvent plusieurs dirigeants influents de grandes entreprises, dont Raoul Dautry, directeur général des Chemins de fer de l'État, Auguste Detœuf, administrateur délégué de la société Alsthom, Louis Renault, représentant des industries automobiles, aux côtés de Paul Frantzen pour Citroën-Nouvelle société, de Paul Tirard, président d'Air France et des représentants de plusieurs banques et sociétés métallurgiques, électriques ou textiles, si bien que le programme du séjour insiste moins sur la visite des grands monuments de la ville que sur ses installations industrielles qui sont mises en valeur, notamment le pont du Littorio et le port commercial<sup>44</sup>. Toujours dans le même esprit, le périple effectué en mai 1937 à travers le royaume par un groupe d'ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines prévoit aussi un passage à Venise pour qu'ils découvrent les travaux d'agrandissement entrepris dans la zone portuaire<sup>45</sup>. La cité est donc à nouveau une étape importante du circuit pour en montrer les transformations dues au fascisme et pour la présenter comme un centre remarquable, à la fois pour son patrimoine et pour sa modernité.

42 Lettre du 3 octobre 1933 du consul de France à Venise à l'ambassadeur à Rome, CADN, archives de l'ambassade de France à Rome-Quirinal, carton 927.

43 *Ibid.*

44 Note du 31 mars 1935 de la présidence du Conseil pour le chef du gouvernement, ACS, PCM, 1934-1936, busta 1874, fasc. 3/2-4, protocollo 3805; CADN, archives de l'ambassade de France à Rome-Quirinal, carton 1355.

45 Lettre du 24 mai 1937 du consul de France à Venise au chargé d'affaires à Rome, *ibid.*, carton 167. En tout, 53 personnes y participent.

## Venise l'immuable et Venise la moderne

Si de nombreux voyageurs continuent à affluer à Venise pour en contempler les beautés<sup>46</sup>, ou à publier des essais qui s'inscrivent dans l'héritage barrésien et la sensibilité décadente<sup>47</sup>, d'autres sont conscients des changements opérés par le régime fasciste, que ce dernier met en scène. Comme dans le reste de la Péninsule, l'ancienne cité des doges s'adapte à l'élan nouveau imposé par Rome et les auteurs de récits en rendent compte.

Dès le milieu des années vingt, quelques années seulement après la Marche sur Rome, Venise n'apparaît déjà plus uniquement à l'écrivain Paul-Yves Sébillot comme la ville des gondoles et des canaux romantiques : « Venise, comme le reste de l'Italie a cessé d'être une terre romantique pour devenir une ville active dans un grand pays. »<sup>48</sup> Selon lui, sa « mort » déplorée par Maurice Barrès au début du XX<sup>e</sup> siècle ne peut plus être d'actualité tant le progrès l'a submergée : « Elle s'est modernisée, il y a l'électricité dans toutes les boutiques, des sommiers métalliques et le tout-à-l'égout dans les hôtels ; ne déplorons pas ce confort qui en rend le séjour plus agréable. Ces progrès n'empêchent pas la vieille Cité des Lagunes d'avoir conservé son charme artistique et son pittoresque d'antan. »<sup>49</sup> Au cours de l'été 1932, le journaliste Émile Schreiber, à l'occasion d'une grande enquête sur l'Italie des chemises noires qu'il réalise pour *L'Illustration*, est pour sa part impressionné par les terres conquises sur la lagune grâce à des travaux de dragage et par la voie ferrée à partir

46 P.-Y. SÉBILLOT, *Venise*, Paris, Les Gémeaux, 1925 ; M. GEORGES-MICHEL, *La vie mondaine sur la Riviera et en Italie : Nice, Cannes, Monte-Carlo, Rome, Florence, Venise*, Paris, Flammarion, 1925 ; H. DE RÉGNIER, *L'Altana ou la vie vénitienne 1899-1924*, t. II, Paris, Mercure de France, 1928 ; M. et A. FISCHER, *Venise. Pages d'un carnet de notes*, Paris, Flammarion, 1928 ; A. MAUREL, *Les délices du pays des Doges*, Paris, Peyronnet et C<sup>ie</sup>, 1929 ; LAURENT-CHAT, *Impressions d'Italie. Le voyage aérien Rome, Florence, Venise. France et Italie*, Tunis, Albert Hadida, 1930 ; A. FLAMENT, *Le voyageur sans bagages*, Paris, Flammarion, 1933 ; É. SCHAUB-KOCH, *Le voyage de Venise*, Paris, La Nouvelle Revue, 1934 ; J. LE GRAND, ouvr. cité ; G. FAURE, *Venise*, Grenoble, Arthaud, 1938 ; M. DENIS, *Journal. Tome III (1921-1943)*, Paris, Vieux Colombier, 1959, p. 195.

47 L. FABRE, *Bassesse de Venise, précédée de la traversée de l'Europe en avion et du légat*, Paris, Gallimard, 1924 ; G. RAVÈNE, *Défense de Venise*, Paris, Bossard, 1928.

48 P.-Y. SÉBILLOT, ouvr. cité, p. 90.

49 *Ibid.*, p. 90-91.

de Mestre qui est en train d'être doublée par une route<sup>50</sup>. La propreté étonne aussi dans une ville où le laisser-aller était la règle. L'artiste Ferdinand Bac, habitué des voyages dans la Péninsule, confie en 1933 : « On a donné partout de grands coups de balais. L'Italie nouvelle est propre, parfois même elle reluit. À Venise, quand on veut lancer un déchet par la fenêtre, il faut attendre la nuit. »<sup>51</sup> Cette « nouvelle » cité qui s'érige déçoit cependant tous ceux qui aimaient y venir parce qu'elle incarnait justement la quiétude et l'immobilité du temps. Henri de Régnier est par exemple moins enthousiaste qu'avant lorsqu'il s'y rend pendant la période fasciste. Le 13 janvier 1933, il consigne dans son journal :

Je me sens très détaché de l'Italie. Venise même ne m'attire plus autant. Craindrais-je de n'y plus retrouver l'Italie de jadis, la gentillesse de son accueil, son comique, ses ridicules, l'Italie du temps de l'à-peu-près, où les trains ne partaient et n'arrivaient guère à l'heure, où les mains se tendaient pour le pourboire, où régnait une atmosphère de comédie, où la vie était facile ? Que ferais-je de l'orgueilleuse Italie fasciste, de sa dignité arrogante, de son modernisme prétentieux ?<sup>52</sup>

Si quelques observateurs ont la sensation que les aménagements préservent dans l'ensemble la physionomie de la ville, à l'instar de l'académicien Louis Gillet qui y passe en 1935<sup>53</sup> et qui est tout de même impressionné par la transformation du Lido qui est devenu « une plage élégante », rendez-vous des fêtes mondaines internationales<sup>54</sup>, Venise perd son charme de jadis. La nostalgie d'un passé révolu n'est cependant pas typique de la période fasciste. Jean-Louis Vaudoier, avant la Marche sur Rome, se plaignait déjà à l'automne 1920, en visitant la cité, qu'elle n'avait plus grand-chose à voir avec celle qui l'avait tant enchantée en 1912<sup>55</sup>.

Le peuple de Venise est aussi bien intégré au régime de Mussolini et les voyageurs s'en aperçoivent. Dès 1924, l'artiste Maurice Denis, qui

50 É. SCHREIBER, *Rome après Moscou*, Paris, Plon, 1932, p. 11.

51 F. BAC, *Promenades dans l'Italie nouvelle. Florence, Gênes, Venise, Milan, Compiègne*, Hachette, 1933, p. 347.

52 H. DE RÉGNIER, *Les Cahiers inédits 1887-1936*, Paris, Pygmalion, 2002, p. 859.

53 L. GILLET, *Londres et Rome*, Paris, Grasset, 1936, p. 179. Il écrit notamment : « Dans cette Italie où tout change et s'élançait vers l'avenir d'un pas accéléré, Venise seule conserve le rythme d'autrefois. »

54 ID., « Croquis vénitiens. La vie sauvage dans le luxe du Lido », *Le Journal*, 6 août 1935, p. 1-2.

55 J.-L. VAUDOIER, *Les délices de l'Italie*, Paris, Plon, 1924, p. 87-90.

s'y est rendu de nombreuses fois avant le fascisme, remarque que les chemises noires sont désormais totalement « maîtres de la rue » et que le calme de la ville en est bouleversé<sup>56</sup>. Comme dans toute la Péninsule, des formules lapidaires s'affichent également partout et donnent l'impression d'une adhésion ostensible aux réalisations du gouvernement. Paul Morand en relève quelques-unes : « Je lis sur le garage de mon hôtel : *Le fascisme est une armée en marche*. Au-dessus de la fontaine municipale : *Le fascisme est un fait mondial*. À l'entrée du village : *Le fascisme, c'est la politesse*. »<sup>57</sup> Robert Brasillach remarque aussi d'innombrables W, abréviation de « Vive le Duce », mais également des « Vive le roi »<sup>58</sup>. La finalité semble évidente. Ces inscriptions sont destinées à magnifier l'amour du travail collectif et à exalter la grandeur de la patrie, tout en cessant de réduire les Vénitiens à leur passé glorieux en les enrôlant dans une aventure nationale qui les dépasse. Les grandes manifestations du régime y sont par conséquent autant célébrées qu'ailleurs. Le 28 octobre 1924, pour commémorer le deuxième anniversaire de la Marche sur Rome, Henri de Régnier atteste que la ville rassemble une foule nombreuse, loin du romantisme habituel et de la sérénité légendaire des canaux<sup>59</sup>. Le 11 novembre 1925, le comte de Breda, qui constate l'enthousiasme de la population devant une revue de miliciens, lui fait écrire que face à un tel spectacle, le pouvoir ne peut que jouir d'un soutien indéfectible du peuple<sup>60</sup>. C'est aussi à Venise que se déroule une partie des premiers entretiens entre Hitler et Mussolini, les 13 et 14 juin 1934. S'ils débutent à Stra, plusieurs rencontres ont lieu dans l'ancienne cité des doges où s'organise une visite commentée du centre et où le *Duce* prononce, sur la place Saint-Marc, un vibrant discours dont le but est de montrer à son hôte la fascination qu'il exerce sur son auditoire. De nombreux journalistes français y assistent et tous constatent effectivement une ambiance euphorique lorsque le dictateur salue la foule<sup>61</sup>. L'impression que la ville

56 M. DENIS, « Venise et Padoue », *La Revue universelle*, 1<sup>er</sup> juillet 1924, p. 51.

57 P. MORAND, *Le réveille-matin*, ouvr. cité, p. 79.

58 R. BRASILLACH, art. cité.

59 H. DE RÉGNIER, *L'Altana ou la vie vénitienne 1899-1924*, t. II, ouvr. cité, p. 267.

60 COMTE DE BREDa, *Souvenirs de Rome et d'Italie*, Compiègne, Progrès de l'Oise, 1927, p. 104.

61 É. CONDROYER, « Adolf Hitler et Mussolini ont eu de nouveaux entretiens », *Le Journal*, 16 juin 1934, p. 1 et 3 ; T. VAUCHER, « Le problème des armements semble avoir eu une part importante dans les nouveaux entretiens qu'ont eus hier MM. Mussolini et Hitler », *Le Petit Parisien*, 16 juin 1934, p. 1 et 3 ; G. PERREUX,

endormie décrite par les voyageurs du XIX<sup>e</sup> siècle s'est réveillée avec le fascisme et qu'elle assume l'élan que ce dernier procure à l'Italie est unanime. Il en est de même pour la grande mobilisation civile annoncée à la radio le 2 octobre 1935 pour le début de la conquête de l'Éthiopie, par la voix du secrétaire du parti fasciste, qui débouche sur un ferveur irraisonnée qui gagne rapidement toute la population et qui provoque la fermeture des magasins, l'arrêt des automobiles et le cheminement d'une foule compacte vers des points de rencontre définis préalablement. À Venise, un ami de Paul Morand qui a loué une voiture pour une excursion se voit soudainement abandonné par son chauffeur qui court passer sa chemise noire<sup>62</sup>. Mais en dehors de ces manifestations commandées, le silence apparaît comme la plus grande expression de la discipline. Comme partout dans la Péninsule, la rue vénitienne n'est plus le lieu des causeries, les cafés ne laissent plus déborder leurs terrasses, le temps donné à chacun de flâner a disparu. La sobriété est partout de mise et à l'automne 1936, Lazare Goujon, ancien député du Rhône, regrette que la ville ait perdu « son animation légendaire » dans un pays où règnent dorénavant la tranquillité et la vie ordonnée<sup>63</sup>.

Mais cette transformation de Venise a aussi ses limites. Émile Schreiber, lorsqu'il y passe en 1932, insiste sur le délabrement des façades le long du Grand Canal, qui rappelle selon lui au promeneur un passé glorieux définitivement révolu<sup>64</sup>. Le fascisme ne parvient pas à faire disparaître cette impression d'abandon qu'offrent les palais abîmés par l'écoulement du temps. De même, Ferdinand Bac assure en 1933 que si la propreté est désormais une caractéristique certaine de la cité, elle n'est visible que dans les quartiers centraux, tant les immondices sillonnent encore les canaux reculés et l'invincible pourriture ronge partout progressivement les églises<sup>65</sup>. Pour le journaliste et critique James de Coquet en septembre 1935, l'aviation est la seule nouveauté de Venise depuis des siècles et si, dans les librairies, des cartes de l'Éthiopie évoquent

---

« L'entrevue historique de Venise. MM. Mussolini et Hitler ont repris sur la lagune les entretiens commencés hier dans la ville de Stra », *Paris-Soir*, 16 juin 1934, p. 1 et 5.

62 P. MORAND, *Le réveille-matin*, ouvr. cité, p. 76.

63 Texte de la conférence de Lazare Goujon transmis par une lettre du 25 novembre 1936 du consul d'Italie à Lyon au ministère des Affaires étrangères, Archivio storico del ministero degli Affari esteri, Affari Politici, Francia (1931-1945), busta 20, fasc. 2.

64 É. SCHREIBER, ouvr. cité, p. 68.

65 F. BAC, ouvr. cité, p. 347.

l'actualité d'une conquête imminente, les habitants n'y prêtent aucune attention<sup>66</sup>. La « ville endormie » se réveille très lentement et le régime fasciste n'est pas à l'origine d'un changement si spectaculaire, en dépit de la propagande qu'il diffuse.

En somme, la Venise moderne impressionne mais la Venise immuable n'a pas disparu. Si les voyageurs français ont conscience d'une évolution avec le fascisme, celle-ci est lente et pour l'écrivain Gabriel Faure, auteur de nombreuses pages sur la Péninsule, ce n'est pas l'équipement moderne de l'Italie qu'il faut critiquer, mais le nombre excessif de touristes qu'il considère comme dangereux pour la conservation des sites : « Ce ne sont pas [...] les bateaux à vapeur à Venise qui détruiront le pittoresque du monde, mais la cohue grandissante des gens qui voyagent sottement. »<sup>67</sup> L'entre-deux-guerres est aussi l'occasion d'une réflexion sur la pérennité des trésors artistiques face à tant de déplacements.

66 J. DE COQUET, art. cité.

67 G. FAURE, *Les rencontres italiennes*, Paris, Horizons de France, 1929, p. 43.

## Venise dans la littérature française du xx<sup>e</sup> siècle

Xavier Tabet  
Université Paris 8

« Venise, peut-être ai-je peur de la perdre toute en une fois, si j'en parle. Ou peut-être, parlant d'autres villes, l'ai-je déjà perdue peu à peu. »  
(Italo Calvino, *Les villes imaginaires*, 1972)

1. Venise est peut-être la ville qui a donné lieu au plus grand nombre d'interprétations, lectures et représentations. Elle constitue une sorte de ville palimpseste, à interpréter, réinterpréter constamment. À cette « énigme » de Venise, la France a apporté une contribution très importante. Paul Morand affirme ainsi, au tout début de son *Venises*, en 1971 : « Les canaux de Venise sont noirs comme l'encre ; c'est l'encre de Jean-Jacques, de Chateaubriand, de Barrès, de Proust ; y tremper sa plume est plus qu'un devoir de Français, un devoir tout court. »<sup>1</sup> Cette « obligation » fait de Venise une sorte de lieu de mémoire hexagonal. Paul Morand, pour sa part, ne craignait pas d'y sacrifier, affirmant rester insensible au « ridicule » d'écrire sur Venise. C'est à ce devoir qu'a réagi en revanche Régis Debray, dans son *Contre Venise* (1995)<sup>2</sup>, un pamphlet à vocation littéraire, pour en finir avec l'obligation et l'accoutumance, et inviter les jeunes générations à refuser de céder aux envoûtements d'une ville devenue « le rendez-vous le plus vulgaire des gens de goût ». Mais l'auteur semble ignorer, ou feint d'ignorer, que son geste de rupture s'inscrit

1 P. MORAND, *Venises*, Paris, Gallimard, 1971.

2 R. DEBRAY, *Contre Venise*, Paris, Gallimard, 1995.

en réalité dans toute une ancienne tradition française. Car le fait est que le goût de Venise a aussi pris en France la tournure de « querelles de Venise »<sup>3</sup>.

Durant l'ancien régime, Venise avait représenté, sur le plan politique, un modèle de régime idéal parce que mixte, prétendant réunir toutes les qualités de la monarchie, de l'aristocratie et de la démocratie. Ce modèle avait été décrit par les historiens de la Sérénissime à partir au moins du XVI<sup>e</sup> siècle, et diffusé en Europe par ses ambassadeurs, jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, pour conjurer le déclin amorcé à partir de la fin de la Renaissance. Néanmoins, dans une France où la monarchie s'est constituée, depuis le Moyen Âge, en limitant les pouvoirs de la noblesse, ce modèle avait été critiqué par une longue tradition d'écrits français, de Bodin à Amelot de la Houssaye aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, jusqu'à Montesquieu et aux Encyclopédistes, qui voyaient en Venise un régime purement aristocratique. Par la suite, lorsque Bonaparte mettra le pied sur la « délicate moisissure », selon l'expression de Julien Gracq<sup>4</sup>, de la chose politique vénitienne, c'est la France qui se fera l'artisan, au moment du traité de Campoformio, de la disparition définitive de la Sérénissime. De sorte qu'au cours de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, à partir de la publication de la monumentale *Histoire de la république de Venise* (1819) de Pierre Daru, on trouvera en France un certain embarras à l'égard de cette page sombre de l'histoire de la Révolution française que fut la fin de la République de Venise. Les libéraux et des républicains, en particulier, seront en effet partagés entre admiration pour la longévité exceptionnelle de l'ancienne République et refus néanmoins du modèle aristocratique qu'elle incarnait.

À la suite de la disparition de son ancien gouvernement, s'élabore un mythe de Venise désormais essentiellement littéraire et artistique. S'abattent alors sur Venise les stances d'un *De profundis*, comme le disait avec ironie Balzac. Parce qu'elle apparaît comme une ville soustraite à l'histoire, Venise peut représenter un refuge, une patrie élective pour ces exilés volontaires de la civilisation industrielle qui voient en elle une ville où venir méditer sur le temps, sur la grandeur et la décadence des civilisations. Morte en tant qu'État, Venise devient un mythe artistique

3 V. RAMBAUD, « La querelle de Venise », dans *Cent ans de littérature française. 1850-1950, Mélanges offerts à Jacques Robichez*, Paris, SEDES, 1987.

4 J. GRACQ, *Lettrines*, Paris, José Corti, 1975, p. 215.



et littéraire au XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque l'on passe de la mort *de* Venise à la mort *à* Venise, c'est-à-dire du mythe politique au mythe littéraire : *Da Stato a mito*<sup>5</sup>.

À cet égard, on peut dire que les écrits vénitiens de Maurice Barrès appartiennent en réalité au XIX<sup>e</sup> siècle, même s'ils datent du début du XX<sup>e</sup><sup>6</sup>. Chez Barrès en effet, Venise reste cette ville « métaphysique » qu'évoquera le philosophe allemand Georg Simmel en 1907, dans un petit texte qui est un chant du cygne philosophique de toute une vision de Venise caractéristique du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup>. Selon cette vision, Venise représente la ville artifice, où l'apparence vit comme séparée de l'être. Elle est la ville-masque où, selon Simmel, le déclin n'a laissé subsister que l'image d'une scène de théâtre inanimée. Une ville où la surface a perdu son fondement et dont le charme consiste dans la dissolution de l'apparaître de l'être ; une ville mensonge, qui a la beauté ambiguë de l'aventure, et qui « flotte dans la vie sans racines, comme une fleur arrachée et jetée dans la mer »<sup>8</sup>. Selon Barrès également, Venise est une ville « menteuse ». Privée de son sens historique, elle n'agit plus que par sa « régression ». Mais elle est aussi le lieu d'un culte du moi, qui retrouve en elle une image idéale et fait de cette ville « un immense réservoir de jouissance », un lieu pour « s'accroître et se créer heureux »<sup>9</sup>. Cette jouissance est une traversée de la mort, mais une mort par excès d'amour pour la vie. Elle prend l'allure d'un véritable paludisme, dans une ville qui, comme l'écrit Barrès, « m'a toujours donné la fièvre »<sup>10</sup>. Ce paludisme est causé par la beauté déchirante d'une ville qui se défait dans une agonie prolongée. La ville est un refuge des « vaincus » et des mélancoliques, des « déracinés » qui se plaisent dans « une ville où nulle beauté n'est sans tare ». En vertu d'un « paradoxe décadent »<sup>11</sup>, ces vaincus sont pourtant des vainqueurs. Ils sortent grandis, agrandis, accrus dans leur être profond, renforcés dans leur identité par cette traversée du non-être. Ces vaincus sortent affinés, disciplinés, par une traversée de la ruine, de la désagrégation et du désordre, là où « tant de beautés qui

5 *Venezia da Stato a mito*, A. Bettagno éd., Venise, Marsilio, 1997.

6 M. BARRÈS, *La mort de Venise* [1903], Saint-Cyr-sur Loire, Christian Piro, 1990.

7 G. SIMMEL, *Rome, Florence, Venise*, Paris, Allia, 1998.

8 *Ibid.*, p. 50.

9 M. BARRÈS, *La mort de Venise*, ouvr. cité, p. 10.

10 *Ibid.*, p. 25.

11 M. RIFFATERRE, « Paradoxes décadents », dans *Rhétorique Fin de siècle*, M. Shaw et F. Cornilliat éd., Paris, Christian Bourgois, 1992.

s'en vont à la mort nous excitent à jouir de la vie ». Ils trouvent dans cette ville, qui incarne leur sensibilité, une patrie idéale, un refuge contre « la banalité de la majorité »<sup>12</sup>.

2. Jusqu'à la première guerre mondiale au moins, autour du mythe de Venise, continue à se jouer le jeu ambigu d'une aristocratie, celle des patriciens, usée par une mort millénaire, et d'une mort porteuse d'une aristocratie imaginaire : l'aristocratie des esthètes<sup>13</sup>. Par la suite, Venise continuera à s'offrir comme une « ravissante maison close où les âmes d'élite viennent s'assouvir », comme l'écrit ironiquement Cocteau en 1923 dans un roman de jeunesse intitulé *Le grand écart*. Elle continuera à représenter un de ces mauvais lieux officiels pour littérateurs. Elle sera destinée à figurer comme un de ces hauts lieux du snobisme parisien évoqués par Émilien Carassus dans son étude sur *Le snobisme et les lettres françaises*<sup>14</sup>.

C'est ainsi tout un ensemble de clichés qui perdureront malgré tout au XX<sup>e</sup> siècle. On les retrouve par exemple dans les écrits de Jean Lorrain. La « ville empoisonnée » est celle de ces délicats qui savent goûter un « ravissement d'ensorcelé », un ravissement nécrophile, car on s'y sent comme « aspiré et respiré » par une « morte amoureuse »<sup>15</sup> qui enlace et attire dans le passé. C'est aussi celle de la « dernière aristocratie survivante » en ce siècle de nivellement et de médiocrité. Ces clichés, on les retrouve également dans les textes d'André Suarès. Venise est la « ville tentatrice », la ville « illusion », dangereuse parce qu'enchanteresse. Évoquée dans le goût des tableaux de Gustave Moreau comme la « reine des sirènes », elle représente ce lieu où « après tous les méandres de l'insomnie on finit par descendre comme sur la plage d'un songe »<sup>16</sup>. Elle est la ville d'une forme de mélancolie aristocratique, incarnée par la statue du Colleone qui contemple de sa hauteur « le troupeau médiocre qui bavarde à ses pieds » ; une mélancolie nietzschéenne, qui aboutit à

12 M. BARRÈS, *La mort de Venise*, ouvr. cité, p. 54.

13 Voir à ce propos : A. FONTANA, « La vérité des masques », dans *Venise 1297-1797. La république des castors*, A. Fontana et G. Saro éd., Paris, ENS Éditions, 1997 ; ID., « Venise disparue, Venise retrouvée », dans P. DARU, *Histoire de la République de Venise*, A. Fontana et X. Tabet éd., Paris, Robert Laffont, 2004.

14 E. CARASSUS, *Le snobisme et les lettres françaises de Paul Bourget à Marcel Proust, 1884-1914*, Paris, Armand Colin, 1966.

15 J. LORRAIN, *Venise* [1905], Paris, La Bibliothèque, 2001, p. 67.

16 A. SUARÈS, *Voyage du condottière* [1910], Paris, Granit, 1984, p. 117.

un redoublement de puissance et de vie, car « c'est dans la ville morte que l'on se sent le plus vivre »<sup>17</sup>.

Au XX<sup>e</sup> siècle, cependant, cette idée de Venise s'épuise. D'une certaine façon, la première guerre mondiale a mis fin à ce mythe européen. Dans les années vingt, Venise fait désormais partie du « monde d'hier ». Certes, une dernière querelle de Venise était destinée à se poursuivre en France. Néanmoins, les essais de Lucien Fabre (*Bassesse de Venise*, 1924) et de Georges Ravène (*Défense de Venise*, 1928)<sup>18</sup> concernent surtout l'héritage barrésien et la sensibilité décadente, à un moment où l'on passe du siècle de Barrès au siècle de Gide. Dénoncer la bassesse contagieuse de Venise, son goût de décrépitude, de pourriture et de mort, cela signifie d'abord exprimer la volonté d'en finir enfin avec le symbolisme, et de tendre vers un idéal de plénitude et de santé. À Verdun, les « déracinés » à la Barrès ont retrouvé leurs terres d'origine, les « condottières » à la Suarès ont rejoint leurs armées respectives. Juste avant la Grande Guerre, la *Mort à Venise* (1912) de Thomas Mann peut se lire, de façon cathartique, comme un adieu aux thèmes et aux mythes persistants du romantisme et du décadentisme ; un adieu à cet ancien monde incarné par le mirage vénitien, dont Verdun ne fit que précipiter la pulvérisation. Par la suite, la seconde guerre mondiale rendra vaine, ou malvenue, toute réminiscence poétique de la mort. Elle mettra définitivement fin aux mythologies barrésiennes et wagnériennes, la mort à Auschwitz représentant, comme l'a écrit avec profondeur le philosophe et survivant Jean Améry, la mort de la *mort à Venise*<sup>19</sup>.

3. La transformation du mythe de Venise, avec la fin de la « Venise posthume »<sup>20</sup>, est en réalité perceptible dès le début du XX<sup>e</sup> siècle. Dans

17 *Ibid.*, p. 155. Pour la période à cheval entre le XIX<sup>e</sup> siècle et le XX<sup>e</sup> siècle, voir : S. BASCH, *Paris-Venise 1887-1932. La « folie vénitienne » dans le roman français de Paul Bourget à Maurice Dekobra*, Paris, Honoré Champion, 2000. La chronologie adoptée suggère un épuisement du mythe de Venise après la première guerre mondiale, en dépit de sa reprise dans les années vingt, mais alors bien souvent sur le mode de la parodie, du pastiche et du second degré.

18 L. FABRE, *Bassesse de Venise*, Paris, Nouvelle Revue française, 1924 ; G. RAVÈNE, *Défense de Venise. Colloque avec M. Lucien Fabre*, Paris, Bossard, 1928.

19 J. AMÉRY, *Par-delà le crime et le châtement. Essai pour surmonter l'insurmontable* [1966], Arles, Babel, 2005.

20 M. CACCIARI, « Venezia postuma », dans *Venezia nell'Ottocento*, G. Pavanello et G. Romanelli éd., Milan, Electa, 1983.

la *Recherche du temps perdu*, écrite entre 1909 et 1922, ainsi que dans les écrits consacrés aux *Pierres de Venise* de Ruskin, Marcel Proust évoque Venise à la manière de Whistler et de Monet, et réussit à en faire une ville de lumière, de rythme et de couleur, aux antipodes de la Venise agonisante de Barrès. Cette cité, dans laquelle le narrateur avait déambulé comme un personnage des *Mille et une nuits*, figure dans l'œuvre comme l'endroit où celle-ci se révèle et s'accomplit. En révélant au narrateur sa vocation, à travers le souvenir involontaire restitué lors de l'épisode final des pavés de l'hôtel des Guermantes, en lui permettant de trouver « un peu de temps à l'état pur », la ville échappe à la contemplation « passive », selon l'expression de Marcel Proust, dont elle a été l'objet durant le long XIX<sup>e</sup> siècle. De la même façon, en célébrant la rencontre du soleil et de la brume, les noces de la lumière et de l'atmosphère humide, la perception de Venise passe chez Claude Monet à travers la couleur avant de passer par la forme. Lorsque le regard du peintre restitue Venise au ciel, à l'eau, la belle dormeuse est alors transformée en une ville instantanée. Rajeunie, la forme est saisie à l'état naissant, en tant que nature ; une nature qui aurait créé ses œuvres avec une imagination humaine.

La sortie du mythe posthume de Venise – et de Venise comme ville posthume – est perceptible également dans les romans et textes vénitiens d'Henri de Régnier, écrits autour de la première guerre mondiale. À l'image de ses amis Jean-Louis Vaudoyer et Edmond Jaloux, l'écrivain s'interdit tout lyrisme, tout romantisme, et toute exaltation factice. Préoccupé avant tout de résister aux thèmes mis à la mode par Barrès, il entend considérer Venise, dès ses *Esquisses vénitiennes* de 1906, comme une « ville hygiénique », sans se draper dans le manteau du romantisme vénitien, loin des regards indiscrets de ceux qui ne cherchent en elle qu'un décor et un prétexte à leurs « vulgaires sentimentalismes » et à leurs banales « exaltations romanesques ». Certes la fascination pour Venise qu'éprouve l'hôte du Palais Dario, amateur d'antiquités et de bibelots et admirateur de Fortuny, prend aussi la forme d'une nostalgie pour l'ancien patriciat, pour les fêtes galantes du XVIII<sup>e</sup> siècle et la Venise de Pietro Longhi, c'est-à-dire pour « des époques de politesse, de courtoisie, de frivolité, d'aimable indulgence, d'élégance, de luxe »<sup>21</sup>. Mais en même temps, tout en ne niant pas le sortilège de cette ville inexplicable, l'amour pour Venise se veut familier, exempt de snobisme et d'esthétisme. La

21 H. DE RÉGNIER, *Esquisses vénitiennes* [1906], Bruxelles, Complexe, 1991.

ville est le lieu de la résonance intime, celui où l'on s'appartient le mieux à soi-même. Sans que le fait d'être à Venise ne confère aucune dignité particulière, c'est là cependant que l'on éprouve le secret bonheur d'être là, à travers le « silence heureux où tout se tait en vous »<sup>22</sup>.

Malgré ce nouveau regard qui émerge au début du siècle, on peut dire que l'on assiste progressivement, au cours de la première partie du XX<sup>e</sup> siècle, à un épuisement du mythe de Venise, évoqué ici à partir de la France. La ville a cessé d'être l'enjeu d'un réel débat portant sur son histoire et le sens authentique ou imaginaire de son ancienne aristocratie. En Italie, les choses seront différentes. Autour de la première guerre mondiale, on tentera de fonder sur la tradition impériale de la Sérénissime les bases historiques de l'impérialisme adriatique de l'Italie fasciste. Le XIX<sup>e</sup> siècle avait été, pour Venise, une période d'« élaboration du deuil », selon l'expression de Mario Isnenghi<sup>23</sup>. Par la suite, la « *grande Venezia* », à l'époque nationaliste et fasciste, sera appelée à renouer avec son passé d'ancienne reine de l'Adriatique tout en se projetant dans la modernité. Elle sera appelée à se réinventer un destin tout en échappant à la Venise faisandée des étrangers. Mais en dépit des métamorphoses italiennes du mythe de Venise – largement explorées dans plusieurs des études qui figurent dans le numéro de la revue que clôt notre texte –, il n'en reste pas moins vrai que Venise semble représenter, au XX<sup>e</sup> siècle, une idée du passé, une idée dépassée. Dans son évocation de la Venise de Régnier et de ces « fous de Venise » qui se réunissaient au café Florian, « sous le chinois », à l'époque de sa propre jeunesse, Morand parle de la ville comme d'un « palais des Anciens ». Même si pour sa part l'homme pressé qu'était Paul Morand lui resta toute sa vie fidèle, l'idée de Venise avait subi en quelque sorte une « quarantaine » depuis que, dans les années vingt, la révolution des mœurs engagée par une génération « américaine » avait rendu en partie obsolète le goût de Venise.

4. Il semble donc légitime de se demander ce qu'il reste du mythe de Venise dans la littérature française du XX<sup>e</sup> siècle. Qu'en est-il en somme de Venise après Venise ?

22 ID., *La vie vénitienne* [1928], Paris, Mercure de France, 1990.

23 Voir à ce propos : M. ISNENGI, « La cultura », dans *Venezia*, E. Franzina éd., Bari, Laterza, 1986 ; ID., « Fine della storia ? », dans *Venezia. Itinerari per la storia della città*, S. Gasperri, G. Levi et P. Moro éd., Bologne, Il Mulino, 1997.

Un petit texte semble particulièrement significatif du changement de regard qui s'opère après 1945 quant à « l'idée de Venise ». Il s'agit de celui de Jean Cocteau, dans sa présentation d'un livre de photographies sur Venise, légendé par André Fraigneau et publié en 1957 : *Venise que j'aime...*<sup>24</sup>. Dans cet écrit de l'après-guerre, le poète a bien changé d'avis sur Venise par rapport à l'époque de son roman de 1923, *Le grand écart*. Il voulait alors se démarquer du vieux décadentisme, mais aussi des nouvelles modes dadaïstes et surréalistes, et entendait retrouver un certain classicisme, qui l'éloignait de Venise. Celle-ci avait déçu le héros du *Grand écart*, « comme un décor gondolé à force de servir ». En 1936, dans *Le tour du monde en 80 jours*, Cocteau continuera à voir la ville comme « une sirène qui se défait dans un marécage de l'Adriatique ». Dans l'entre-deux-guerres, Venise fait désormais souvent figure d'aventure négative, comme elle le sera encore pour le personnage des *Voyageurs de l'impériale* (1942) d'Aragon, face à « cette mer fausse comme le faux amour des gondoles », dans une ville où « tout a ce caractère de déjà vu qu'on s'égarer sur des souvenirs trompeurs [...], tout a ce caractère de déjà vu des rêves, et qui met mal à l'aise »<sup>25</sup>.

En 1957, Cocteau avoue, en revanche, avoir retrouvé Venise, lorsque l'angle sous lequel on la voyait par le passé n'exerçait plus d'influence sur lui. Les spectres de Musset et de Sand, l'ombre de Barrès, le cadavre de Wagner dans la gondole des morts, tout cela, écrit le poète, cédait la place à la santé d'une ville active et bruyante. Il retrouve une ville désormais défantomatisée, désarmée d'artifices. Cette ville libérée de la vision des anciens maîtres lui apparaît à présent si belle que le poète accepte « de le braire avec les ânes », car « où vit-on [...] / Tant de lions couchés devant le seuil des portes [...] / Tant de Jésus marcher sur l'eau, / Tant de pigeons marchant de long en large / Avec l'habit à queue et les mains dans le dos ? [...] / Où vit-on atteler des hippocampes d'or ? »<sup>26</sup>.

Ce renversement se retrouve, de façon plus précoce encore, chez un proche de Cocteau. Dans *Les enfants de Venise*, publié en 1941, André Fraigneau confesse que dans les années vingt il avait traversé Venise « les yeux fermés », guidé à travers les canaux et les galeries des palais par le souvenir des lectures de Maurice Barrès et Thomas Mann. Il en va tout autrement en 1939, à l'époque à laquelle se situe le séjour qu'il raconte

24 J. COCTEAU, *Venise que j'aime...*, Paris, SUN, 1957.

25 L. ARAGON, *CŒuvres romanesques complètes*, vol. II, Paris, Gallimard, 2000, p. 802.

26 J. COCTEAU, *Venise que j'aime...*, ouvr. cité (ouvrage sans numéros de pages).

dans cet ouvrage, lorsqu'il éprouve pleinement le « charme égal » de Venise, celui de « posséder indéfiniment ce que l'on possède »<sup>27</sup>. Ce charme est d'autant plus fort que Fraigneau le redécouvre à un moment où cette ville trop célèbre semble ne plus faire recette, après être tombée en défaveur dans l'entre-deux-guerres. C'est alors que l'écrivain se retrouve face à la ville comme « seul sur un passionnant champ de fouilles ». Le charme d'une ville que l'on a décrit trop souvent comme croupissante, délitée, pestiférée et mortelle, lui apparaît au contraire comme celui d'« un corps souple, nu, baigné, ventilé, coloré et décoloré par le sel violent de l'Adriatique »<sup>28</sup>. Il redécouvre en elle la vie là où l'on a si souvent cru observer la mort, « la propreté, la santé, l'innocence, là où tant de poètes avaient déposé leurs ordures personnelles, entêtantes d'ailleurs »<sup>29</sup>.

5. De nos jours, la vision d'une ville « libérée » est celle que l'on retrouve souvent sous la plume des écrivains français de Venise. La vision de Venise qui émerge dans la littérature contemporaine française – même si, à vrai dire, l'enquête serait infinie – est celle d'une ville qui n'est nullement Venise-la-morte, comme on l'a si longtemps clamé avec une « sépulcrale obstination »<sup>30</sup>; une ville que l'on voudrait débarrassée de cet alibi culturel que fut la « mort à Venise », libérée tout à la fois des clichés romantico-poétiques que trop d'écrivains ont collé à elle et des postures aristocratiques qu'elle a engendrées. C'est ainsi que Claude Roy nous invite à « se méfier des réflexes élitistes, “aristocratiques” ». Ne pas être le voyageur qui condamne les touristes, le “happy few” qui méprise les foules, celui qui préfère le calme des villes mortes au brouhaha des mégapoles, et qui voudrait que la beauté des cités ou des campagnes lui soit réservée »<sup>31</sup>. Quant à Serge Rezvani, il reconnaît, avec auto-ironie, qu'il ne sait échapper à un « honteux réflexe de xénophobie envers les autres », dans une ville où « à ma grande honte je suis comme tout le monde », nécessairement rapproché des autres, les touristes, par la « certitude de l'éblouissement commun »<sup>32</sup>.

27 A. FRAIGNEAU, *Les enfants de Venise* [1941], Paris, Arléa, 1988, p. 38.

28 *Ibid.*, p. 40.

29 *Ibid.*, p. 19.

30 A. BUISINE, *Dictionnaire amoureux et savant des couleurs de Venise*, Paris, Zulma, 1998, p. 87.

31 C. ROY, *L'étonnement du voyageur. 1987-1989*, Paris, Gallimard, 1990, p. 289.

32 S. REZVANI, *Venise qui bouge*, Arles, Actes Sud, 2004, p. 89.

L'évocation du tourisme dans la littérature contemporaine n'est nullement anecdotique. Certains rappellent parfois, à l'instar de Michel Tournier, que la ville a toujours été parcourue, depuis la Renaissance au moins, par des foules bariolées de toutes les origines. Celles-ci ne la profanent pas, dans la mesure où elles lui sont depuis toujours consubstantielles et font partie de son « spectacle immémorial »<sup>33</sup>. En même temps sont évoqués les risques que présente le développement illimité du tourisme, dans une ville qui risque de plus en plus de devenir un de ces « non-lieux » décrits par Marc Augé dans ses écrits sur l'« anthropologie de la surmodernité »<sup>34</sup>. Un simulacre, un lieu absent à lui-même, une carcasse vide, n'abritant plus aucune société organique et accueillant des individus de jour en jour plus nombreux, à une époque où le tourisme prend de plus en plus la forme de la rencontre de touristes avec d'autres touristes<sup>35</sup>. Cette question est liée, pour les écrivains, à celle de la perception de soi comme singularité. Elle interroge la possibilité même d'une forme contemporaine d'aristocratie du goût dans nos sociétés de masse. Par une sorte de renversement désormais inévitable de la posture aristocratique, on en arrive à la reconnaissance d'une forme démocratique d'égalité dans l'admiration, une égalité des hommes face à la beauté et à la singularité de cette ville.

Cette question renvoie également au caractère de « lieu commun » de Venise. La ville est devenue un objet si passionnément regardé au cours du temps, si rempli de fantômes et d'histoires, si écrasé par les visions qu'on en a donné et les rêves qu'il a inspirés, qu'est très fort le sentiment que rien ici ne peut être dit qui n'ait déjà été dit. Venise est certes souvent comparée à un tableau, comme si la peinture était la substance, l'essence interne de la ville. Mais revient également le thème de la ville-texte, faite non seulement d'une architecture de briques et de marbres, mais également d'une « architecture de textes »<sup>36</sup>. Venise est perçue comme une ville qui se feuillette autant qu'elle se visite, se

33 M. TOURNIER, « Les miroirs vénitiens », dans *Les météores*, Paris, Gallimard, 1975, p. 427.

34 M. AUGÉ, *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.

35 La question n'est pas nouvelle. Henry James écrivait déjà, en 1882, que « la Venise d'aujourd'hui est un vaste musée dont ne cessent jamais les grincements du petit tourniquet qui vous y a introduit ; c'est au milieu d'une horde de compagnons que vous traversez l'établissement » (*Heures italiennes*, Paris, La Différence, 1985, p. 19).

36 M. BUTOR, *Description de San Marco*, Paris, Gallimard, 1963, p. 26.



lit autant qu'elle se parcourt, et où « la bibliothèque est inséparable de la cité »<sup>37</sup>. Un lieu si écrit, si usé par les mots, qu'il semble désormais difficile, en dépit de la volonté d'en finir avec les mythologies du passé, de revendiquer une virginité du regard, une immédiateté de la sensation. De sorte que ce lieu si rêvé, si phantasmé par les écrivains, représente en même temps, selon l'expression employée déjà au XIX<sup>e</sup> siècle par Henry James, un « cauchemar de la littérature », là où il n'y a « plus rien à découvrir ou à décrire »<sup>38</sup>.

Prisonniers de la singularité de la ville, les écrivains sont souvent tentés soit d'abandonner la lutte, soit d'invoquer une auto-absolution de la banalité, face à cette ville de la redite, où il s'avère si difficile d'affirmer une originalité. La saturation du dit devient constitutive de son caractère d'énigme. Dans un texte intitulé *La tête coupée* (1973), prolongé par celui sur *Les miroirs vénitiens* (1975), Michel Tournier part de la constatation qu'il n'est pas d'endroit plus pressenti, plus « préjugé » que Venise. Et il en vient à considérer que Venise se présente comme une énigme, qui promet toujours une réponse imminente, toujours différée : « Une ville chiffrée qui nous promet à chaque instant une réponse en échange d'un peu de sagacité, mais qui ne tient jamais sa promesse »<sup>39</sup>. En ce sens, elle est bien ce lieu où tout le monde vient mais où personne ne reste, peut-être parce qu'il « attire mais aussitôt repousse »<sup>40</sup>.

Ce caractère d'énigme doit être mis en relation avec un thème persistant dans la littérature contemporaine : celui du miroir. Venise est souvent perçue comme « une ville miroir qui s'abîme dans son double »<sup>41</sup> ; une ville qui n'est pas seulement une ville théâtrale et spectaculaire, mais aussi « spéculaire », indéfiniment regardée par ses spectateurs, et où, en définitive, le but de toute chose est d'être vue. Sur ces canaux les familles puissantes ont érigé les monuments consacrés à leur grandeur, et c'est sur leurs miroirs que la ville se reflète, et se regarde indéfiniment. Le thème du miroir se retrouve néanmoins parfois exprimé sur un mode en partie négatif. C'est le cas dans les textes vénitiens de Jean-Paul Sartre, où la présence de l'eau représente la « Notion Négative », le néant de la « bête pustuleuse », la « plante vénéneuse » à laquelle nous

37 A. BUISINE, *Dictionnaire amoureux et savant des couleurs de Venise*, ouvr. cité, p. 130.

38 H. JAMES, *Heures italiennes*, ouvr. cité, p. 73.

39 M. TOURNIER, « La tête coupée », dans *Venise. Hier et demain*, Paris, Chêne, 1975, p. 7.

40 Id., « Les miroirs vénitiens », ouvr. cité, p. 432.

41 Id., « La tête coupée », ouvr. cité, p. 11.

sommes confrontés<sup>42</sup>. Pour l'auteur de *L'être et le néant*, qui dit aimer Venise, mais « sans amitié », cette ville narcissique « se contente de se souvenir d'elle-même »<sup>43</sup>. Ainsi, dans le regard de Sartre, l'eau donne à la ville « une très légère odeur de cauchemar ». Ceci prouve que la ville du double continue à nourrir, parallèlement à sa légende dorée, une légende plus inquiétante : celle d'une ville ayant une « complaisance sombre pour elle-même »<sup>44</sup>.

6. En dépit de la persistance de cette dualité du regard, on peut affirmer, avec Philippe Sollers, que Venise est aujourd'hui « revenue »<sup>45</sup>. Devenue la ville d'une nouvelle expérience, celle de l'instant vécu comme tel, elle est revenue, au terme d'une « résurrection lente »<sup>46</sup>, après que s'est estompée, voire décomposée, la vision romantique du XIX<sup>e</sup> siècle, lorsque l'on avait décidé que Venise était un vestige, une ruine, et même le symbole de la mort. Habités par le sentiment que c'est à la fois trop et trop peu de choses qui ont été dites sur elle, les écrivains contemporains de Venise tentent d'échapper à cette crispation évoquée par André Fraigneau lorsqu'il affirmait que « sitôt que l'on *pense* Venise, pour la décrire, l'esprit, la main, se crispent et trahissent la fluidité, le naturel, la simplicité du modèle »<sup>47</sup>. En dépit de la permanence des anciens clichés, la Venise qu'évoquent les écrivains contemporains est bien souvent une Venise éloignée de toute fixité, une expression de la modernité picturale, du cinétisme de la couleur : « Un Pollock vivant, à chaque instant effacé et recommencé »<sup>48</sup>. Et l'on tente désormais d'en parler sans solennité, sans artifice, sans grandiloquence, sans se croire tenu à des effets littéraires.

Aujourd'hui Venise reste certes une ville encombrée de mythes, de présences et de fantômes, à laquelle il incombe de savoir résister à ses propres sortilèges. Sa survie passe, d'une certaine façon, par l'impératif d'« oublier Thomas Mann », comme l'affirmait le philosophe Massimo Cacciari lorsqu'il était maire de Venise<sup>49</sup>. Oublier Thomas Mann,

42 J.-P. SARTRE, *La reine Albemarle ou le dernier touriste* [1952], Paris, Gallimard, 1991, p. 77.

43 *Ibid.*, p. 456.

44 ID., *La reine Albemarle ou le dernier touriste*, ouvr. cité, p. 106.

45 P. SOLLERS, « L'autre Venise » [1995], dans ID., *Éloge de l'infini*, Paris, Gallimard, 2001.

46 *Ibid.*, p. 225.

47 A. FRAIGNEAU, *Les enfants de Venise*, ouvr. cité, p. 54.

48 A. BUISINE, *Dictionnaire amoureux et savant des couleurs de Venise*, ouvr. cité, p. 182.

49 Maire de 1993 à 2000, puis de 2005 à 2010.

et oublier Maurice Barrès, cela signifie réussir à incarner une nouvelle idée, à porter un nouveau message qui soit universel. C'est du reste une modernité de Venise qu'évoquent bien souvent les écrivains français contemporains. Son caractère usé, décrépît, apparaît alors comme un signe de modernité. Par sa fragilité, l'anarchie de ses apparences, la multiplicité et le dépareillement de ses aspects, elle semble nous dire ce que pourrait être la ville moderne dans notre troisième millénaire, s'il est vrai que « plus que notre passé [elle] est notre présent et notre avenir »<sup>50</sup>.

Dans l'après-guerre, le modèle de développement industriel et d'équilibre entre l'« ancienne » Venise et la « moderne » a commencé à s'effriter, et le mythe nationaliste de la « *grande Venezia* » a laissé place au « problème de Venise »<sup>51</sup>. Après la très grave *acqua alta* de 1966, il est apparu de façon toujours plus évidente que la « nouvelle Venise » – celle de Porto Marghera – loin de protéger l'« ancienne », représentait pour elle une menace, du fait en particulier des modifications que le port industriel avait fait subir à l'écosystème lagunaire. De nos jours, l'appel à « sauver Venise » représente peut-être l'une des dernières métamorphoses du mythe, devenu celui de la « sauvegarde » d'une ville devenue le symbole de nos responsabilités. Dans un contexte mondial qui est, comme nous le savons, celui de la montée du niveau des mers, la ville fait figure de « métaphore planétaire », symbolisant les risques que fait courir la modernité industrielle au patrimoine naturel et artistique de la planète. Si Venise est une ville symbole pour notre époque, elle l'est justement à cause de toutes les incertitudes qui forment la trame de son identité.

En même temps, le danger est aussi de faire de la « sauvegarde » un nouveau mythe contemporain. Réduite à une coquille vide, à un simple cadre, avec pour seule ressource, devenue mortifère, l'exploitation du tourisme, la ville serait sauvée, mais elle mourrait guérie, devenue relique, simple témoignage du passé, monument, « vestige retapé pour que ne survive qu'un décor »<sup>52</sup>. Et pourtant, cette ville de la communication, de l'échange, cette ville archipel au croisement des cultures peut espérer, dans une civilisation de plus en plus centrée sur la globalisation des échanges et l'économie de l'immatériel, indiquer la

50 A. BUISINE, *Dictionnaire amoureux et savant des couleurs de Venise*, ouvr. cité, p. 182.

51 *Il problema di Venezia. Convegno internazionale sulla conservazione e la vita di Venezia*, Venise, Fondazione Giorgio Cini, 1962.

52 S. REZVANI, *Venise qui bouge*, ouvr. cité, p. 122.

voie d'une nouvelle modernité. Cette ville hiéroglyphe reste un signe à déchiffrer, elle est toujours porteuse d'un message. La modernité de ce lieu étrange se situe dans l'inactualité même de cette « ville nénuphar », dans laquelle les simples allers et venues, comme l'écrivait si joliment Marcel Proust, prennent en même temps « la forme et le charme d'une visite dans un musée et d'une bordée en mer »<sup>53</sup>.

53 M. PROUST, *Albertine disparue*, Paris, Gallimard, 1954, p. 294.

## **5. CHRONOLOGIE**



## **Chronologie du xx<sup>e</sup> siècle vénitien**

Piero Pasini

Centro Studi Storici Venezia Ottocento

### **La Grande Venise**

En 1904, Luciano Petit lance le mot d'ordre « Sortir de l'île ». Piero Foscarelli s'en fait l'interprète au conseil municipal en animant le débat sur les infrastructures portuaires vénitienes. C'est de cette première graine que va germer et se développer l'aire industrielle de Porto Marghera. L'année suivante, Giuseppe Volpi fonde la Société adriatique d'électricité (SADE) qui, en 1917, avec d'autres sociétés et d'autres entrepreneurs, forme le Syndicat d'études sur les entreprises électrométallurgiques et navales (devenu ensuite Société du port industriel de Venise) et présente le projet de nouveau port. Cette année-là, État, municipalité et Société du port concluent une convention pour le creusement de la zone de Bottenighi, acte de naissance technique et politique du projet de *Grande Venise* dont les fondements sont l'industrialisation, l'unification des communes lagunaires et littorales et la relance économique. Tandis que le *Provveditorato al Porto*, l'administration portuaire, succède à l'administration ferroviaire dans la gestion de la gare maritime de Venise, commence, en 1919, le creusement du canal Victor Emmanuel qui va relier la mer à Marghera, où la zone industrielle se développe rapidement. En 1925, 33 entreprises ont déjà vu le jour ; en 1940, plus de 100 ; et en 1950 on en compte 128, rassemblant 22 500 employés.

En 1923, le projet de *Grande Venise* comprend la suppression et l'union à Venise des communes lagunaires de Pellestrina, Burano et Murano. En 1926, c'est au tour de Mestre, Zelarino, Chirignago, Favaro, Malcontenta. En 1933 naît le pont automobile translagunaire du Littorio pendant

que l'on travaille à l'ouverture du Piazzale Roma, sorte de prothèse de la terre ferme rattachée à Venise, ainsi qu'au creusement du Rio Novo, qui permettra la liaison avec San Marco. Tous ces ouvrages sont le fait de l'ingénieur en chef de la municipalité, Eugenio Miozzi, également concepteur aussi bien du Ponte dell'Accademia, inauguré comme « provisoire » cette année-là, que du Ponte degli Scalzi. Ce dernier, avec sa lumineuse pierre blanche, remplace le pont rouillé en fonte construit par les Autrichiens.

En 1960, à Marghera, on conçoit la deuxième zone industrielle et, dans la zone nord, naissent les premières industries pétrochimiques ; on compte alors 200 entreprises actives dans le domaine de la chimie, de la métallurgie non ferreuse, de l'acier et de la céramique. En 1963, on réfléchit à la troisième zone industrielle, qui ne sera jamais réalisée.

Le choc de l'inondation de 1966 relance la réflexion sur les processus de manipulation de la lagune : parmi les causes de l'inondation, on identifie immédiatement le creusement du Canal des Pétroles Malomocco-Marghera (1965-1966) et la création, avec les boues de récupération, des *Casse di colmata*, îles artificielles qui limitent la libre expansion de la marée. Le développement suit son cours et, en 1990, on compte 303 entreprises ; cependant le nombre d'employés diminue. Dans la revue *Medicina democratica* (1994), à la suite d'une dénonciation, une enquête est lancée sur la dangerosité des installations pétrochimiques pour la santé : elle se conclut en 1997 par la comparution devant la justice de 28 dirigeants de Montedison et Enichem. Les chefs d'accusation concernent les cancers mortels causés par le chlorure de vinyle et les dégradations causées à l'environnement entre 1950 et 1960. En 2001, du fait de l'absence de législation pour la période examinée durant le procès, tous sont acquittés. La dangerosité des installations pétrochimiques de Marghera mène à l'Accord sur la chimie en 1998, dont l'objectif est de réduire la pollution provoquée par la technologie utilisée.

À mesure que se modifie l'équilibre structurel de Venise, la conscience de la fragilité de l'environnement et de la nécessité de le préserver se développe. En 1937, la deuxième loi spéciale pour Venise, qui vise à sauvegarder le caractère lagunaire et monumental de la ville, est approuvée. En 1956, le refinancement de cette loi introduit parmi les objectifs l'intérêt touristique en même temps que l'intérêt civique et prévoit des interventions régulières de restauration et de rénovation du bâti. Entre-temps, le centre historique évolue également. En 1923, l'Institut



autonome des HLM entame l'urbanisation de Sant'Elena, à l'est de la ville, reliée, en 1937, au quai de San Marco par le quai de l'Impero. À l'extrême opposé, en 1956, Sacca Fisola est également urbanisée. En 1955, la construction de la nouvelle île du Tronchetto, point d'arrivée et de stationnement du trafic automobile, complète l'interconnexion entre transports maritime et terrestre. En 1957, l'assainissement des sols pour la construction de l'aéroport international Marco Polo (achevé en 1961) débute, et on double la largeur et le nombre de voies du pont ferroviaire translagunaire. Le décret du président de la République (DPR) n° 986 du 30 juin 1967 approuve le *Statuto del Consorzio*, organisme public à but non lucratif chargé de promouvoir le développement et de réglementer l'élargissement du port et de la zone industrielle.

En 1972, on commence à affronter le problème de la protection de Venise face aux marées hautes. Le conseil municipal approuve un document qui demande la fermeture des bouches du port par des digues mobiles. Une nouvelle loi spéciale de 1973 définit la sauvegarde de la ville comme une question d'intérêt national. En 1974, la municipalité fait enterrer le canal Salso à Mestre. Le canal, qui débouchait dans la lagune, était le dernier lien entre le monde aquatique et le monde terrestre, lien jusqu'alors garanti par une connexion entre Venise et Mestre qui reflétait la vocation aquatique de la ville historique. Son enfouissement représente le dernier acte d'une conversion aux voies de communication terrestres qui avait commencé au siècle précédent avec la construction du pont ferroviaire translagunaire. La loi n° 404 du 5 août 1975 édicte les normes de publication de l'appel d'offres international pour la conservation de l'équilibre hydrogéologique de la lagune et pour le contrôle des hautes eaux. La loi suivante, n° 4 du 11 janvier 1980, donne carte blanche au ministère des Travaux publics qui choisit le *Consorzio Venezia Nuova* pour réaliser le colossal MOSE (Module expérimental électromécanique), destiné à réguler les flux des marées. Le premier module expérimental est lancé en 1988 et le projet approuvé en 1994.

## L'administration de la ville

Pendant le quart de siècle où le comte Filippo Grimani est maire de Venise (1895-1919), le bloc clérical modéré remporte régulièrement les élections municipales. En 1905, une nouvelle composante apparaît sur

les bancs de l'opposition : le Parti socialiste arrive en tête aux élections politiques de 1909 à Venise. Mais cinq ans plus tard, le succès n'est plus au rendez-vous, et en 1920, le Parti socialiste échoue face au bloc catholique, libéral et nationaliste que Davide Giordano, nationaliste puis fasciste, mène à la victoire. Ce dernier devient commissaire du gouvernement de la ville le 17 mars 1923. Durant le *ventennio* fasciste, quatre conseils se succèdent à la direction de la ville. Après le 8 septembre 1943, Venise devient le siège du ministère des Travaux publics de la République de Salò.

Le 28 avril 1945, l'acte symbolique de la Libération est la nomination, par le Comité de libération nationale (CLN), de Giovanni Ponti et d'un « conseil municipal populaire » qui dirige la municipalité jusqu'aux élections de 1946, où le premier maire élu sera le communiste Giobatta Gianquinto. Ensuite, jusqu'en 1975, c'est la Démocratie chrétienne qui fait élire ses maires : Angelo Spanio (1951-1955), Roberto Tognazzi (1955-1958), Armando Gavagnin (1958, puis, presque aussitôt et jusqu'en 1960, la municipalité est mise sous tutelle à cause de la démission du conseil municipal), Giovanni Favaretto (1960-1970), Giorgio Longo (1970-1975). Entre-temps, en 1970, après la fondation de la Région Vénétie, les premières élections régionales sont remportées haut la main par la DC. À l'inverse, à partir de 1975, au conseil municipal de Venise, la majorité est détenue par le Parti communiste et le maire est socialiste : Mario Rigo de 1975 à 1985, Nereo Laroni à partir de 1985. Jusqu'à la fin de la « Première République » se met en place une alternance entre le maire républicain Antonio Casellati (1987-1988 et 1988-1990) et les démocrates-chrétiens Costante Degan (1988) et Ugo Bergamo (1990-1993).

En 1978, l'avocat Mario D'Elia est à l'origine d'un référendum sur la séparation administrative de Venise et des îles, d'une part, de Mestre et de la terre ferme, de l'autre. Les opposants à cette mesure l'emportent, et l'emporteront aussi lors de référendums analogues en 1989 et en 1994. En 1984, le socialiste Gianni De Michelis lance l'idée, d'abord très critiquée puis abandonnée, de l'EXPO 1997 à Venise. La dernière loi spéciale pour Venise date de 1992. La domination du centre-gauche, avec une grande implication des catholiques, est consolidée dans la « Deuxième République » avec un conseil municipal dirigé par le maire ex-communiste Massimo Cacciari (1993-2000).

## Venise entre culture et tourisme

En 1904 s'ouvrent les salles de consultation de la Bibliothèque nationale Marciana et, en 1906, celles de la Fondation Querini Stampalia. En 1905, on crée la Compagnie italienne des grands hôtels (CIGA), une puissante société financière avec pour actionnaires majoritaires, entre autres, Giuseppe Volpi, Vittorio Cini et Achille Gaggia. En 1908, elle inaugure, au Lido, l'hôtel *Palazzo Excelsior*, qui est depuis lors le théâtre favori de la mondanité. Très vite naissent d'autres hôtels luxueux de la CIGA. Cette année-là, un groupe d'artistes parmi lesquels Boccioni et Martini, en conflit avec la direction artistique de la Biennale, donne vie à la « Sécession vénitienne », accueillie à la Fondation Bevilacqua-La Masa. Au Lido sont inaugurés, d'une part le grand établissement de bains, en 1913, et d'autre part l'aéroport Nicelli, en 1926. En 1922, la municipalité se dote d'un organe officiel de communication, *Città di Venezia*, un mensuel qui paraîtra jusqu'en 1935, et au Palazzo Reale, le Musée Correr est créé, avec sa bibliothèque annexe qui accueille d'importantes collections de documentation historique.

L'École supérieure d'architecture est fondée en 1926 à l'initiative de Giovanni Bordiga. Dès 1933, Carlo Scarpa y enseigne. En 1936, pour refonder la discipline du dessin architectural, Giuseppe Samonà fait venir à Venise des personnalités importantes comme Egle Trincanato (1938), Bruno Zevi (1949), Giancarlo De Carlo (1954). Puis, dans les années soixante, il fait de cette école l'un des centres universitaires les plus importantes d'Europe et lui donne le nom d'Institut universitaire d'architecture de Venise. Il rajeunit aussi le corps enseignant en recrutant, entre autres, Manfredo Tafuri. Enfin, il laisse la direction de l'Institut à Carlo Scarpa en 1971. En 1962, l'ex-École supérieure d'études de commerce devient un établissement universitaire. Elle délivrait déjà, depuis 1935, les plus prestigieux diplômes d'économie à Ca' Foscari ; elle délivrera, dès l'année suivante, des diplômes de langues étrangères occidentales et orientales. Dans les années soixante-dix, cette université ouvrira aussi des facultés de sciences ainsi que de lettres et philosophie.

En 1928, on inaugure les Archives de la Biennale d'art contemporain. L'organisme autonome *Biennale di Venezia* est fondé en 1930, dirigé par un comité et présidé par Volpi. Ce dernier élargit les interventions culturelles de la Biennale à la musique (1930), au théâtre (1934), à la

poésie (1932 et 1934), et fonde la Mostra internationale d'art cinématographique (1932). Le journal quotidien *Il Gazzettino* voit s'achever une époque avec la mort de son fondateur Giampietro Talamini, en 1934. Dès lors, l'empreinte de Volpi, le propriétaire du journal, devient de plus en plus évidente. Les musées du Risorgimento et du Novecento vénitien sont créés en 1936, et en 1937 la municipalité devient la gérante du casino, dont elle inaugure l'année suivante le siège, situé au Lido, ouvrage de l'omniprésent Miozzi. En 1946, Ca' Vendramin Calergi devient le nouveau siège du casino. Depuis 1940, Venise est la capitale de la production cinématographique de l'Italie en guerre avec des pavillons d'exposition dans les jardins de la Biennale et à la Giudecca, où s'installe la société de production Scalera, qui fermera en 1954.

À la Libération, on fonde à San Cancian l'École vénitienne de la bande dessinée, dont le plus célèbre représentant sera Hugo Pratt. Au restaurant *All'Angelo*, en 1946, quelques artistes promeuvent une « Nouvelle Sécession vénitienne ». Picasso expose à la première Biennale de l'après-guerre (1948) et l'année suivante, l'héritière et mécène américaine Peggy Guggenheim acquiert le Palais Venier dei Leoni et y installe sa collection d'art. Dans l'île de San Giorgio naît la Fondation Giorgio Cini (1951), qui œuvre dans le domaine social et culturel pour donner vie à de nombreux instituts historiques et historico-artistiques. En 1955 apparaît dans l'ex-Ghetto le musée voulu par la communauté hébraïque. Entre 1953 (construction du socle du *Monumento alla Partigiana*) et 1977 (troisième projet pour l'entrée de l'IUAV) se situe la production architectonique majeure de Scarpa, qui meurt en 1978, la même année que Miozzi. Scarpa laisse de nombreux jalons dans la ville : du *Negozio Olivetti* près de San Marco au portail d'entrée du siège de la faculté des lettres et philosophie de Ca' Foscari. C'est une période où différentes morts illustres viennent marquer la fin d'une époque : en 1979, Peggy Guggenheim ; en 1989, l'historien de l'art contemporain Giuseppe Mazzariol ; en 1990, le compositeur Luigi Nono ; en 1995, Hugo Pratt et, en 1996, le deuil le plus cruel : l'incendie du Théâtre La Fenice.

## Dans la société civile

Les 18 et 19 septembre 1904, une grande grève générale crée de nombreux problèmes d'ordre public. Le maire Grimani s'adresse directement

au président du conseil Giolitti pour dénoncer l'inaction du gouvernement. À Venise aussi, ce sont les années des avant-gardes artistiques : en 1909, un groupe de Futuristes occupe la Tour de l'Horloge de San Marco – le campanile était en reconstruction après son effondrement en 1902 – en criant *À mort le clair de lune!* En 1913, un article défavorable du journal clérical *La Difesa* fait sortir de l'anonymat certains jeunes artistes qui animent la vie culturelle de l'époque. Entre-temps, la guerre éclate en Europe. En 1915, sur la Place Saint-Marc, on assiste à un grand rassemblement interventionniste auquel D'Annunzio participe lui aussi. *Il Gazzettino* appuie l'intervention de l'Italie dans la guerre et insiste sur le problème, particulièrement aigu à Venise, des régions voisines irrédentistes de Trente et de Trieste. Après l'intervention, les incursions aériennes autrichiennes montrent la faiblesse de l'ennemi et se poursuivent sans causer trop de dégâts jusqu'en novembre 1915. La ville subit douze autres bombardements en 1916. Après la rupture du front à Caporetto, à l'automne 1917, le déploiement austro-hongrois est à quelques kilomètres de la lagune et beaucoup de Vénitiens aisés évacuent la ville, effrayés par l'invasion qu'ont subie plusieurs provinces vénitiennes. Pendant ce temps, à l'initiative du poète Gabriele D'Annunzio, des opérations de propagande sont menées contre les forces armées ennemies, avec des bateaux à moteur et des avions, depuis les eaux et les aérodromes de la lagune. Ces actions prennent une réelle valeur symbolique à côté des événements militaires. Venise recommence à vivre après la guerre, et la ville est alors au cœur de la volonté d'hégémonie italienne sur l'Adriatique. La Biennale reprend en 1920.

En 1934, Hitler est l'hôte du Duce à Venise. Quand la guerre fasciste se révèle être une catastrophe et que les bombardements anglo-américains sur l'Italie se multiplient, Venise est la destination de beaucoup de réfugiés convaincus d'être plus en sécurité en ville, à tel point qu'on atteint 264 000 habitants. Dans la ville occupée par les Allemands, le 12 septembre 1943, la XVII<sup>e</sup> Brigade noire entre en action : le médecin-chef de l'hôpital, Giuseppe Jona, président de la communauté juive, se suicide pour ne pas remettre la liste des juifs vénitiens. Mais le 5 décembre, la première rafle a lieu et touche 200 juifs. Entre-temps, la résistance s'organise. Les industriels Volpi et Cini se désolidarisent du régime fasciste dont ils avaient été d'importantes figures, mais ils sont arrêtés et déportés par les nazis. Libérés, ils réussissent à financer le CLN. Entre juillet et octobre 1944, les nazis et les fascistes mènent des

actions de représailles particulièrement dures et aveugles en réponse aux opérations des résistants. La plus célèbre victime est Silvio Trentin, professeur antifasciste exclu de Ca'Foscari dans les années vingt, qui dut s'exiler en France et qui fonda en 1943 le CLN de la Vénétie. Le 28 avril 1945, la ville est libérée.

L'Église catholique, avec trois des patriarches de l'archevêché devenus papes (Pie X, Jean XXIII et Jean-Paul I<sup>er</sup>), reste une structure solide qui marque la vie vénitienne, surtout après la catastrophe politique du régime fasciste. En 1923, le diocèse de Venise commence à publier le périodique *La settimana religiosa* et, en 1946, *La voce di San Marco*, puis *Gente veneta* en 1976. Le patriarche Roncalli identifie, en 1953, les cinq « plaies de la crucifixion » d'aujourd'hui : impérialisme, marxisme, démocratie progressiste, franc-maçonnerie, laïcité.

En 1969, en signe de protestation, une flotte de chalutiers et de chaloupes bloque l'entrée du navire pétrolier Cortemaggiore, qui se prépare à inaugurer le canal des Pétroles. Les activités sociales et ludiques revivent avec la course à pied *Su e zo per i ponti* et la course d'embarcations *Vogalonga* (1975), des rencontres sportives de masse non compétitives. Ces activités de loisirs expriment aussi une sensibilité croissante de la société civile pour la protection de l'environnement de la lagune, pollué par les décharges industrielles, et également pour celle des monuments historiques et de l'identité culturelle des Vénitiens. Une sensibilité qui se manifeste vivement à travers une prolifération de comités de protestation ou engagés dans la sauvegarde de l'environnement. Alors que l'on dénonce les graves dommages causés par les industries chimiques à la santé des travailleurs, des habitants et à tout l'environnement de la lagune, le phénomène du terrorisme politique surgit avec l'homicide du vice-directeur technique de Montedison, Sergio Gori, assassiné par les Brigades rouges en 1980. Par la suite, les dirigeants des entreprises de Marghera et les fonctionnaires de police sont pris pour cibles dans plusieurs attentats. Le 9 mai 1997, huit indépendantistes vénitiens se livrent à une occupation armée maladroite du campanile de San Marco, en référence aux prétendues nostalgies de la Serenissima et contre l'État national et l'immigration.

À partir des années cinquante, on note l'exode de la population. En 1969, il y a 130 000 habitants, soit 63 000 de moins que ceux recensés en 1951, alors que l'on compte environ 20 000 habitants de plus au Lido et que les villes de la terre ferme connaissent un afflux de 200 000

arrivants. L'effet et la cause du dépeuplement sont dus à la baisse des activités productives et commerciales. Nombre d'activités productives traditionnelles ferment puis disparaissent, comme celle du fer forgé, mais aussi les fonderies et les ateliers de tissage, et ce phénomène s'accélère à partir des années soixante-dix. Souvent, les activités artisanales ferment car leurs occupants sont expulsés des lieux par les propriétaires qui souhaitent convertir ceux-ci en hôtels. De manière tout à fait disproportionnée, le tourisme devient l'activité dominante en ville, où beaucoup d'employés arrivent quotidiennement des villes de la terre ferme.

*Article traduit de l'italien par Bettina Stefani*





MARIO ISNENGI

**Le grandes narrations de Venise au XX<sup>e</sup> siècle**

Le texte décrit le nœud fait de mémoires, de contre-mémoires et d'oubli qui caractérise Venise. Contre la surdétermination du deuil, interne et externe, de la *mort à Venise* et d'une emblématique « fin de l'histoire » – qui fait certes partie intégrante de l'identité et de l'imaginaire –, il évoque les preuves de vitalité au cours des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, qui ne sont pas toujours valorisées en tant que telles. Il pénètre également dans la Venise secrète, en mettant au jour les liens qui la relie à la Venise qui s'exhibe : ville double, irréductible à une seule dimension.

*Le grandi narrazioni di Venezia nel XX secolo*

Il saggio profila il nodo di memorie, contromemorie ed oblio che contraddistingue Venezia. Avverso la sovradeterminazione luttuosa, interna ed esterna, della *morte a Venezia* e di una emblematica « fine della storia » – comunque parte integrante dell'identità e dell'immaginario – coglie in controtendenza i momenti e le prove di vitalità nell'Otto e nel Novecento, non sempre percepite e valorizzate come tali, per la forza pervasiva della memoria invalidante. Si addentra anche nella Venezia segreta, cogliendo gli intrecci con la Venezia che fa spettacolo di sé: città una e bina, irriducibile a una sola dimensione.

*Emblematic tales about Venice throughout the 20th century*

This paper describes Venice as a nodus of memories, counter-memories and oblivion. Against the ubiquitous representation of mourning, without and within, of *death in Venice* and the emblematic “end of history” – an integral part of the identity and image of the city –, the author summons little known marks of vitality throughout the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries. He enters the secret Venice and brings to light the links it keeps with the exuberant Venice, a double city which cannot be reduce to univocation.

LUCA PES

**Une Venise impériale (1895-1945)**

En 1895-1945, Venise renaît sous les auspices non seulement du tourisme, mais aussi de l'industrialisation et de l'impérialisme. Un réseau d'investisseurs fonde des sociétés monopolistiques en s'appuyant sur la relation avec la politique et l'État, sur le nationalisme, l'expansionnisme urbain et industriel. Un entrepreneur colonialiste devient *gerarca* et accumule un pouvoir extraordinaire, avec un impact sur la ville et son image. Le nationalisme fait de Venise l'un des centres de revendication anti-autrichien et anti-slave, produisant des rites et des mythes impériaux. Les élites fusionnent pour gérer localement la modernisation, dans un sens hiérarchique et paternaliste, en soutenant les projets des grandes entreprises, en utilisant la puissance commerciale et navale du passé comme un élément d'intégration et de légitimation.

***Una Venezia imperiale (1895-1945)***

Nel 1895-1945 Venezia rinasce non solo sotto l'egida del turismo, ma anche dell'industrialismo e dell'imperialismo. Una rete di investitori fonda società monopolistiche, scommettendo sul rapporto con la politica e lo Stato, su nazionalismo, espansionismo urbano e industriale. Un imprenditore colonialista diventa *gerarca* e accumula un potere straordinario, con un impatto sulla città e la sua immagine. Il nazionalismo fa di Venezia uno dei centri di rivendicazione adriatica anti-austriaca e anti-slava, e di elaborazione di riti e di miti imperiali. Le élite si coalizzano per gestire a livello locale la modernizzazione in senso gerarchico-paternalista, assecondando i progetti del big business, facendo uso del passato di potenza commerciale e navale come elemento di integrazione e legittimazione. L'attuale ordine urbano nasce in questo contesto che ha elementi creativi e, allo stesso tempo, violenti e predatori.

***An imperial Venice (1895-1945)***

In 1895-1945 Venice was reborn not only under the auspices of tourism, but also of industrialism and imperialism. A network of investors founded monopolistic companies, relying on political and State connections, on nationalism, urban and industrial expansionism. A colonialist entrepreneur became a Fascist leader and accumulated an extraordinary power, with an impact on the city and its image. Nationalism made Venice one of the centers of anti-Austrian and anti-Slavic Adriatic claims, processing imperial rites and myths. The elites united to locally manage modernization in a hierarchical and paternalistic way, supporting the projects of big business, making use of the commercial and naval power of the past as an element of integration and legitimation. Today's urban order arose in such context, which presented both creative and violent predatory elements.

GIOVANNI SBORDONE

**Descendre sur la piazza, descendre sur le campo. Usages politiques et occupations symboliques des espaces urbains entre la Belle Époque et le fascisme**

Au début du xx<sup>e</sup> siècle, les villes italiennes assistent à la naissance d'une nouvelle façon de faire de la politique : les rassemblements et les manifestations en plein air sont le signe d'une participation populaire inédite à la vie publique. À Venise, les manifestations populaires, tenues à l'écart de Saint-Marc – lieu des autorités et des cérémonies institutionnelles –, restent confinées aux places des quartiers populaires, berceau du mouvement des travailleurs et première scène de la démocratie de masse naissante. L'apparition de nouveaux protagonistes brouillera les cartes : les étudiants et les nationalistes sont l'avant-garde d'une mobilisation de place "bourgeoise" qui vise surtout à s'opposer aux "rouges" dans l'utilisation des places publiques, à partir justement de Saint-Marc ; avec le squadrisme fasciste, enfin, les manifestations ritualisées de foule céderont la place à l'action violente de quelques-uns.

***Scendere in piazza, scendere in campo. Usi politici e occupazioni simboliche degli spazi urbani tra Belle Époque e fascismo***

Agli inizi del ventesimo secolo, le città italiane assistono alla nascita di un nuovo modo di fare politica: comizi e manifestazioni all'aria aperta sono il segno di un'inedita partecipazione popolare alla vita pubblica. Come si declina tutto ciò nella particolare forma urbana di Venezia? Tenute accuratamente lontane da San Marco – l'unica piazza veneziana a definirsi tale deve restare palcoscenico esclusivo delle autorità e delle cerimonie istituzionali –, le manifestazioni socialiste restano confinate nei campi dei sestieri popolari, culla del movimento dei lavoratori e prima scena della nascente democrazia di massa. Solo l'apparire di nuovi protagonisti spariglierà le carte: studenti e nazionalisti sono l'avanguardia di una mobilitazione di piazza «borghese», che mira soprattutto a contrastare i «rossi» nell'uso degli spazi pubblici, a partire proprio da San Marco; con lo squadrismo fascista, infine, le manifestazioni ritualizzate di folla cederanno il passo all'azione violenta di pochi uomini.

***Down to the piazza, down to the campo. Political uses and symbolic occupations of the public squares between the Belle Époque and fascist era***

At the beginning of the 20<sup>th</sup> century, Italian squares became the scene for a new kind of politics: the stage of socialist and working class crowds. In Venice, this is not the case of St. Mark square, of course: the glorious Piazza is reserved to institutional celebrations. It's in the smaller campi of popular quarters that common people discover outdoor meeting and political participation. But soon patriotic students and nationalists change the rules,

imposing new political uses of public spaces and – finally – fascist squads prevail over choreographic crowds.

ALESSANDRO CASELLATO

**La Venise des bas-fonds, cité des marginaux, de la classe ouvrière et du pittoresque populaire**

L'article décrit les continuités et les transformations dans la culture populaire au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Il évoque en particulier les usages de la ville, les styles de vie, les formes de sociabilité et les cultures politiques du prolétariat urbain. Il montre comment des concepts comme « tradition » et « identité locale » ont été des terrains d'affrontement et de resémantisation de la part de plusieurs sujets politiques (l'Église catholique et le socialisme au début du siècle, le national-fascisme dans l'entre-deux-guerres, le Parti communiste et à nouveau l'Église catholique dans l'après-guerre).

***Venezia dei bassifondi: la città dei marginali, della classe operaia e del pittoresco popolare***

Il saggio descrive continuità e trasformazioni nella cultura popolare a Venezia nel corso della prima metà del Novecento. Si sofferma in particolare sugli usi della città, gli stili di vita, le forme di sociabilità e le culture politiche del proletariato urbano. Mostra come concetti quali “tradizione” e “identità locale” siano stati terreno di contesa oggetto di risemantizzazione da parte di diversi soggetti politici (la chiesa cattolica e il socialismo nel primo Novecento, il nazional-fascismo tra le due guerre, il partito comunista e ancora la chiesa cattolica nel secondo dopoguerra).

***The Venice of the underworld, a city of outcasts, workmen and folklore***

The paper describes continuity and changes in popular culture in Venice during the first half of the 20<sup>th</sup> century. It focuses in particular on the use of the city, lifestyles, forms of sociability and political cultures of the urban working-class. It shows how concepts such as “tradition” and “local identity” have been contended and used by different political subjects (the Catholic Church and the Socialist Party in the first two decades of the 20<sup>th</sup> century, the nazional-fascismo between the two world wars, the Communist Party and again the Catholic Church after World War II).

GIOVANNI FAVERO

**Venise après Venise : économie et démographie urbaine au XX<sup>e</sup> siècle**

L'objet de cet article est le rapport entre la population urbaine, les habitants qui vivent dans l'île de Venise et les fonctions économiques que la ville lagunaire

a eues ou qu'on lui a attribuées au cours du XX<sup>e</sup> siècle. L'auteur est convaincu que la réponse à des questions cruciales à propos de la ville d'aujourd'hui et de la façon dont Venise a pu devenir ce qu'elle est doit être recherchée dans le jeu entre projets de déplacement et de repeuplement, liés à une idée de la ville historique qui devient immuable dans sa structure au milieu du siècle.

***Venezia dopo Venezia: economia e demografia urbana nel novecento***

Oggetto di questo saggio è il rapporto tra la popolazione urbana, gli abitanti (tanti o pochi, giovani o vecchi, maschi o femmine) che vivono nella Venezia insulare, e le funzioni economiche che la città lagunare ha assunto o si è vista assegnare nel Novecento. È infatti convinzione di chi scrive che proprio nel gioco tra progetti di sfollamento e di ripopolamento, legati a un'idea della città storica che diventa immodificabile nella sua struttura proprio a metà del secolo, stia la risposta ad alcune domande cruciali sul presente della città e su come Venezia abbia potuto diventare quel che è oggi.

***Venice after Venice : economy and urban demography in the 20<sup>th</sup> century***

Subject of this paper is the relationship between the urban population, the inhabitants (many or few, young or old, male or female) who live in the Venice island, and the economic functions that the city has taken or has been assigned during the 20<sup>th</sup> century. The author in fact believes that the answer to some crucial questions concerning the city of today, asking how Venice could become what it is today, should be researched exactly in the interplay between projects of displacement and resettlement of the population, related to an idea of the historical city that becomes unchangeable in its own structure in the mid century.

GUIDO ZUCCONI

***Plans et projets pour une ville en mutation***

L'histoire contemporaine de Venise va bien au-delà des stéréotypes qui la présentent comme immobile et repliée sur elle-même. Ce qui alimente les plans et projets de développement c'est la tentative de réinsérer la ville dans le circuit du commerce international. Les équipements liés à la mobilité et à l'accès jouent un rôle de trait d'union avec toute une série de systèmes dynamiques. Il en va ainsi non seulement de la réalisation de ponts translagunaires, mais aussi de la proposition de terminaux ferroviaires, automobiles, et aéroportuaires, de lignes souterraines et surélevées. L'histoire de la "métropole inachevée" qu'est Venise au XX<sup>e</sup> siècle est scandée par une série de projets ambitieux, d'abord limités au centre puis étendus à une zone plus large.

***Piani e progetti per una città che si trasforma***

La vicenda di Venezia contemporanea va ben oltre gli stereotipi che la vedono immobile e ripiegata su se stessa: ad alimentare piani e progetti di sviluppo è il tentativo di ri-immettere la città nel circuito del commercio internazionale e del progresso industriale. Quale *trait d'union* (materiale ed ideale) con una serie di sistemi dinamici vi sono soprattutto le attrezzature per la mobilità e l'accessibilità: non soltanto la realizzazione di ponti translagunari, ma anche la proposta di terminal ferroviari, automobilistici e aereoportuali, di linee sotterranee e sopra-elevate. La storia novecentesca è perciò scandita da una serie di ambiziosi progetti a scala della città, prima limitati alla sola *insula* storica, poi estesi ad un intorno più ampio che comprende il fronte-mare (il Lido), la gronda lagunare con una serie di insediamenti nuovi e preesistenti: ne saranno, insieme simbolo e materializzazione, sia Marghera che Portomarghera, uno dei maggiori poli industriali dell'intero paese. Il Piano regolatore del 1962 cercherà di dare costrutto ad una "Grande Venezia" che, per molte cause – tra cui l'alluvione del 1966 –, non prenderà forma. Questo contribuisce a quel carattere di "metropoli incompiuta" che la conurbazione lagunare ancora oggi possiede, pur entro un quadro tutt'altro che statico.

***Plans and projects for a changing city***

The story of contemporary Venice goes far beyond the stereotype of a city folded in on itself and in its splendid past. The many plans and projects of development express the attempt to make the city re-enter the circuit of international trade and industrial progress. What provides the material and ideal link with a number of dynamic systems are mainly the infrastructures for mobility and accessibility: not only the construction of some *trans-lagunari* bridges, but also a suite of proposed and partially realized terminals for railroads, automobiles and aircrafts, together with underground and above lines of rapid transit. The history of the 20<sup>th</sup> century is therefore marked by a series of ambitious projects, first limited only to historical *insula*, then suitable to a larger urban scale and finally extended to the region around. Such a potentially Greater Venice includes the sea-front (the Lido), the lagoon backland with a series of new and existing settlements. Being one of the largest industrial centers in the country, Portomarghera is both the symbol and materialization of such an effort. The Master Plan of 1962 will seek to construct the guidelines of a "Grande Venezia". For many reasons – including the 1966 terrible flood –, such an ambitious plan would not have taken shape. That contributes to the character of "unfinished metropolis" that the Venetian conurbation still holds, albeit set within a framework far from being static.

GIORGIO CROVATO

**Nouveaux usages des eaux lagunaires au xx<sup>e</sup> siècle**

L'utilisation de l'eau saumâtre de la lagune de Venise est d'une importance fondamentale pour toutes les communautés qui occupent depuis longtemps cet espace amphibie particulier, en cours de transformation continue. Au cours du xx<sup>e</sup> siècle, les métamorphoses sont devenues multiples et complexes, dominées par la motorisation. Si, d'une part, le changement est devenu radical, le rapport avec l'eau, qui continue à être utilisée comme pendant les siècles passés, reste toutefois inchangé : l'eau utilisée pour survivre, commercer, communiquer et se défendre, pour les fêtes et les activités récréatives. D'autre part, au cours du xx<sup>e</sup> siècle, émergera très fortement la problématique de la sauvegarde : développement et progrès se trouveront souvent en conflit avec le délicat écosystème lagunaire.

*Le trasformazioni novecentesche dell'uso delle acque lagunari*

L'uso dell'acqua salmastra della laguna di Venezia è risultato di fondamentale importanza per tutte le comunità che nel tempo hanno abitato questo particolare spazio anfibio, in continua trasformazione. Nel Novecento le metamorfosi sono molteplici e complesse, dominate dalla motorizzazione. Se da un lato il cambiamento risulta radicale, rimane tuttavia inalterato il rapporto con l'acqua per gli usi consolidati nei secoli precedenti: l'acqua usata per sopravvivere e commerciare, per comunicare e difendersi, per far festa e per le attività ricreative. Nel Novecento emerge, inoltre, con maggior impulso, la problematica della salvaguardia: sviluppo e progresso si trovano spesso in conflitto con il delicato ecosistema lagunare.

*Changes in the use of lagoon water in the 20<sup>th</sup> century*

The usage of the salty waters of the Venice Lagoon has always been of primary importance for all the communities, who throughout the centuries, have inhabited this particular amphibious space which is in a continual state of transformation. In the 20<sup>th</sup> century the changes were many and varied, motorisation being the most dominant. If on the side the change is radical, the relationship with the water remains the same, thanks to the usages consolidated in the previous centuries. The water is used for survival and trade, for communications and defence, for celebrations and recreation. In the 20<sup>th</sup> century the problem of safeguarding the Lagoon emerges with greater urgency: development and progress are often in conflict with the delicate ecosystem of the Lagoon.

PIETRO LANDO

### **Les ports aériens de la lagune**

Venise joua un rôle de premier plan dans la création de l'aviation navale, grâce à l'existence, au cours des siècles, de son arsenal et grâce à sa maîtrise du projet et de la construction des nouvelles machines volantes. Durant la Grande Guerre, les bases aéronautiques de Sant'Andrea, avec ses hydravions, et de San Nicolò, avec ses avions d'avant-garde, jouèrent un rôle essentiel. Dans l'après-guerre, l'aéroport de San Nicolò au Lido devint la première escale aérienne d'Italie, et jusqu'au déclenchement de la deuxième guerre mondiale, il resta la deuxième escale d'Italie. Au début des années soixante, les besoins engendrés par l'aviation moderne entraînèrent la construction du nouvel aéroport Marco Polo, plus éloigné de la ville et situé à l'extrémité de la lagune, ce qui allait bouleverser son rapport avec la société vénitienne.

### ***I porti aerei della laguna***

Venezia giocò un ruolo di primo piano nella creazione dell'aviazione navale, grazie all'esistenza plurisecolare del suo arsenale e delle sue maestranze in grado di progettare e costruire anche le nuove macchine volanti. Durante la Grande Guerra le basi aeronautiche di Sant'Andrea, con i suoi idrovolanti, e di San Nicolò, con i suoi aerei, svolsero un ruolo di primo piano anche grazie all'aiuto dei velivoli francesi inviati per difendere la città lagunare. Nel dopoguerra l'aeroporto di San Nicolò al Lido divenne il primo aeroscalo d'Italia con il volo del 18 agosto 1926 per Vienna e, fino allo scoppio del secondo conflitto mondiale, fu il secondo scalo d'Italia sia per il traffico passeggeri che per quello merci. Al Lido si svilupparono le officine aeronautiche che, nel secondo dopoguerra, con il nome di Aeronavali divennero un'industria aeronautica di livello mondiale. Con l'inizio degli anni Sessanta, le necessità dei nuovi grandi aerei costrinsero alla costruzione del nuovo aeroporto Marco Polo ai margini della laguna, cambiando completamente il rapporto con la società veneziana.

### ***Naval air stations in the lagoon***

Venice had a major role in the origins of the Italian naval airforce not only due to the fact that it had an ancient historic arsenal but also because it had proved to be a major centre of aircraft development and construction. In fact, the island of Sant'Andrea's aeronautical base, with its flying boats, together with the base in San Nicolò on the island of Lido, with its planes, played an important part in the First World War. This was partly thanks to the presence of French flying machines sent over to defend the lagoon city. After the war, the launch of the international scheduled flight to Vienna, on the 18<sup>th</sup> of August 1926, from the landing fields of San Nicolò made it officially the first Italian "airport". Up until the start of the Second World War, it remained the



second busiest airfield in Italy, after Rome, in terms of both goods and passenger transit. Meanwhile, on the Lido, aeronautical workshops, under the trade name *Officine Areonavali*, were set up and after the Second World war these workshops proved to be an important part of the aeronautical industry operating at an international level. In the beginning of the seventies the need for a major airport to accommodate large aircrafts led to the construction of Marco Polo airport on the edge of the Venetian lagoon thus heralding major social and economic changes for the local community.

GIULIO BOBBO

**Des hélices dans la lagune. Instruments de spectacle et de propagande dans la « Grande Venise » de Volpi**

Les grandes compétitions aéronautiques et motonautiques qui furent organisées dans la vieille « Sérénissime » à partir de 1927 peuvent être considérées parmi les premiers grands événements médiatiques, bénéficiant des moyens de communication de l'époque. L'organisation habile, appuyée par le gouvernement fasciste, permit la participation des masses populaires en tant que spectateurs de ces manifestations qui mettaient en scène les exploits des élites. Le rugissement des moteurs qui agita les eaux calmes de la lagune représenta donc un mélange de tradition et modernité dans la Venise du XX<sup>e</sup> siècle.

***Eliche in laguna. Macchine da spettacolo e propaganda nella "Grande Venezia" di Volpi***

La particolare situazione politica, economica e sociale creatasi a Venezia a cavallo tra le due guerre vide il monopolio delle imprese guidate da Giuseppe Volpi "regnar" sulla città lagunare dall'avvento del fascismo fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Le grandi competizioni aeronautiche e motonautiche che vennero organizzate nella vecchia "Serenissima" a partire dal 1927 possono essere considerate tra i primi grandi eventi mediatici, supportati dai mezzi di comunicazione dell'epoca. Una sapiente organizzazione, appoggiata dal governo fascista, fece sì che le masse popolari partecipassero nel ruolo di spettatori a queste manifestazioni che di fatto rappresentavano le gesta di un élite, militare nel caso della Coppa Schneider, padronale nel caso delle gare motonautiche. Il rombo dei motori che scosse le calme acque della laguna rappresentò quindi un particolare connubio di tradizione e modernità nella Venezia del Novecento.

***Propellers in the lagoon. Entertainment and propaganda machines in Volpi's « Great Venice »***

Due to its particular political, economical and social situation, Venice saw during the interwar period the monopoly of the enterprises owned by Giuseppe

Volpi ruling over the lagoon city until the start of the second world war. The big boat and plane races which were organized in the old “Serenissima” starting by 1927 can be considered amongst the first big media events, supported by the contemporary growing mass media. A wise organization, supported by the fascist government allowed the popular masses to attend those manifestations, which actually represented the exploits of a selected elite, military in the Schneider’s cup case, and of the higher class socialite in the boat’s races case. The engines roar which shook the calm lagoon’s water represented a particular mix of tradition and modernity in the Venice of the 20<sup>th</sup> century.

FILIPPO MARIA PALADINI

**Les rentes de l’histoire : lieux de culture dans la modernisation de Venise au xx<sup>e</sup> siècle (1890-1966)**

La reconstruction du rôle des lieux de culture dans la modernisation de Venise au cours de la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle nous permet de souligner certains aspects des processus de réinvention de la ville et d’élaboration de son nouveau dispositif culturel. La rénovation urbaine doit être mise en relation avec l’investissement dans l’art contemporain, l’utilisation pédagogique du passé et la manipulation politique de l’histoire, mais également avec le développement du tourisme de masse. Jusqu’en 1966, la vie culturelle vénitienne s’appuya sur la reprise du modèle de développement précédent. Par la suite, on a assisté à une importante revitalisation des institutions culturelles vénitienes, mais aussi à la colonisation de la ville par le tourisme, et jusqu’à présent, à l’échec de la plupart des efforts pour repenser de façon active le destin de la ville à l’intérieur d’un horizon de modernité.

***Rendite della storia: luoghi di cultura nella modernizzazione novecentesca (1890-1966)***

La ricostruzione del ruolo svolto dalle istituzioni di cultura nella modernizzazione di Venezia durante la prima metà del Novecento permette di evidenziare alcuni aspetti della reinvenzione della città, in cui sovente conversero linee politico-culturali antagoniste e in cui s’intrecciarono restauro urbano e investimento nell’arte contemporanea, utilizzo pedagogico del passato e strumentalizzazione politica della storia, massificazione culturale e sviluppo del turismo di massa. La rinnovata vitalità culturale veneziana durante la ricostruzione post-bellica sino al 1966 fu in realtà sostenuta dalla ripresa del processo di sviluppo e del modello dei precedenti decenni: ulteriore investimento su turismo e cultura di massa, ma in una situazione di convivenza di radicati tradizionalismi, di stimoli avanguardistici e di rinnovata volontà di allacciare un dialogo umanistico tra cultura e società urbana e tra Venezia e il mondo. Il giudizio su questa parabola andrebbe espresso alla luce degli esiti della stagione successiva, che ha infine visto un’importante rivitalizzazione delle isti-

tuzioni culturali veneziane, ma anche la colonizzazione turistica della città e, per ora, il fallimento della maggior parte degli sforzi di ripensamento attivo della città entro un orizzonte di modernità sostenibile.

***The rents of History: the role of cultural institutions in Venice in the modernization of the city (1890-1966)***

During the first half of the 20<sup>th</sup> century, cultural institutions in Venice were directly involved in modernizing the city: opposing political and cultural positions often went parallel to reinventing Venice through the restoration of its ancient facade, educational use of the past, political manipulation of history and, at the same time, investments in contemporary art and the development of mass tourism. Further venetian cultural vitality after World War II until 1966 was supported by the recovery of the previous model: investments in tourism and mass culture, but in a new situation of co-existence between traditionalism, avant-garde art and efforts to establish a renewed dialogue between academics and urban society as well as between Venice and the world. However, historical judgment should be expressed in light of the outcome of the latest season and looking at today's situation, where the touristic colonization of Venice affects city's cultural institutions too.

MARTA NEZZO

***Une ville d'art fragile***

Au cours de la Grande Guerre les chefs d'œuvre de l'art vénitien furent protégés, grâce à l'action conjointe de l'armée et des surintendances, mais ils furent aussi utilisés pour des actions de propagande. Durant les années du fascisme et durant la deuxième guerre mondiale, la centralité de Venise en tant que symbole de propagande diminua, au profit du mythe de la Rome impériale. Durant la période de l'occupation nazie et des bombardements alliés, la Sérénissime (avec ses chefs d'œuvre) donna l'impression d'être une sorte de bouclier contre les bombes. Plus tard, en 1966, la ville sera à nouveau mise en crise par une inondation imprévue et dramatique.

***La fragile città d'arte***

Durante la Grande Guerra i capolavori d'arte veneziana furono protetti, per l'azione congiunta di esercito e soprintendenze, ma vennero anche utilizzati per operazioni di propaganda. Il trasferimento delle opere mobili, così come la copertura degli oggetti fissi, non fu facile, poiché la popolazione, almeno inizialmente, aveva paura d'esser defraudata dei propri simboli identitari. Negli anni del fascismo e poi durante la Seconda guerra mondiale, la centralità di Venezia come simbolo propagandistico diminuì, lasciando spazio al mito di Roma imperiale. Non di meno, nel periodo dell'occupazione nazista e dei bombardamenti alleati, la Serenissima (con i suoi capolavori)

diede l'impressione di essere una sorta di scudo, contro le bombe. Molti anni più tardi, nel 1966, la città verrà nuovamente messa in crisi da un'acqua alta imprevista e drammatica.

### *A fragile city of art*

During First World War, in Venice, the art works were protected by Superintendencies and National Army, but were also used by the government in propaganda operations. The transferral of the paintings and sculpture pieces as much as the defence of Churches and Palaces was impressive but far from easy: venetian people felt it was questioning its own identity. During Fascism and World War II, Venice was less important in Italian propaganda: the new star was imperial Rome. But, after the nazi-occupation, the Serenissima and its masterpieces provided some hopes to the people: that all the treasures may serve as a protection against allied bombings. After the 20<sup>th</sup> century wars, the City seemed to be a quiet place but new difficulties arose after the 1966's flood.

MARIO INFELISE

### **Transformations de la production éditoriale au XX<sup>e</sup> siècle**

Lorsque, en 1866, Venise fut intégrée dans le nouveau royaume d'Italie, elle a cessé d'être un important point de repère pour l'édition, après des siècles d'hégémonie dans ce domaine. La nouvelle industrie nationale du livre, capable de répondre aux nouveaux besoins culturels, se développa ailleurs, à Milan, à Turin, à Florence. À Venise, il n'y avait que de petits imprimeurs destinés au marché local. Pendant toute la période il y a seulement deux exceptions importantes. Entre 1871 et 1911, Ferdinando Ongania créa et anima une librairie très intéressante qui vendait des éditions précieuses dans diverses langues, destinées au public international. Enfin, à partir des années soixante jusqu'à nos jours, l'éditeur Marsilio a été un point de référence important au niveau national.

### *Le trasformazioni novecentesche della produzione editoriale*

Con l'entrata nel regno d'Italia, dopo secoli di supremazia, Venezia cessò di essere un significativo punto di riferimento editoriale. La nuova industria editoriale nazionale, capace di rispondere ai nuovi bisogni culturali, si sviluppò altrove, a Milano, Torino, Firenze. A Venezia rimasero solo piccole tipografie rivolte ad mercato ormai locale. Fanno eccezione solo due rilevanti episodi. Tra 1871 e inizi del Novecento Ferdinando Ongania animò un interessante libreria che proponeva edizioni pregiate in varie lingue. Dagli anni Settanta ad oggi, invece, è stato l'editore Marsilio a costituire un punto di riferimento importante sul piano nazionale per saggistica e romanzi.

### *Transformations in the book industry in the 20<sup>th</sup> century*

When, in 1866, Venice became part of the new Kingdom of Italy it ceased to be a significant point of reference for the book industry, after centuries of hegemony in this field. The new national publishing industry, able to respond to new cultural needs, developed elsewhere, in Milan, Turin, Florence. In Venice there were only small printers aimed at the local market. The only exceptions are two important cases. Between 1871 and 1911 Ferdinando Ongania animated an interesting bookshop that was selling precious editions in various languages. Moreover from the sixties to now, the publisher Marsilio has been an important point of reference at national level for non-fiction and novels.

NICO STRINGA

### **xx<sup>e</sup> siècle : la Venise des expositions**

Le xx<sup>e</sup> siècle a été pour Venise le siècle des expositions, à partir de l'« invention » de la *Biennale*, en 1895. Avec le développement du tourisme (culturel), les expositions d'art se sont multipliées. Vers la moitié du xx<sup>e</sup> siècle, avec l'arrivée de la collection Peggy Guggenheim et ensuite l'acquisition du Palais Grassi par la famille Marinotti, les initiatives privées ont pris leur place aux côtés des initiatives culturelles publiques. La présence d'une galerie privée comme *Il Cavallino* de Carlo Cardazzo, le rôle de personnalités prestigieuses comme Nino Barbantini, Rodolfo Pallucchini et d'institutions comme la fondation Giorgio Cini ont redonné de l'oxygène à une ville qui, après l'inondation de 1966, semblait défaite et qui s'est relevée grâce justement à ses musées et ses lieux d'expositions. Le renouvellement, après 1968, de la Biennale et de la Fondation Bevilacqua, puis l'arrivée de la Fondation Pinault et de la Fondation Prada, ont fait de Venise un lieu de rencontre toujours plus orienté vers l'art contemporain.

### *Venezia '900: il secolo delle mostre*

Il xx secolo è stato per Venezia il secolo delle mostre, a partire dalla “invenzione” della Biennale (1895, unica delle grandi istituzioni espositive tuttora in vita) fino al potenziale dimostrato negli ultimi decenni. La crescente e definitiva consapevolezza che la città ha come suo motore di sviluppo il turismo (culturale) ha fatto sì che le esposizioni d'arte si siano moltiplicate, presentando una offerta differenziata e ricca, anche se non sempre di alto livello. Alla metà del Novecento, con l'approdo della collezione di Peggy Guggenheim e in seguito con l'acquisto da parte della famiglia Marinotti di Palazzo Grassi, l'iniziativa privata si è affiancata al ruolo culturale pubblico, arricchendo il panorama e imprimendo nuovo slancio. La presenza di una galleria privata come *Il Cavallino* di Carlo Cardazzo, il ruolo di personalità prestigiose come Nino Barbantini, Rodolfo Pallucchini e di istituzioni come la Fondazione

Giorgio Cini hanno ridato ossigeno a una città che dopo l'alluvione del 1966 sembrava piegata e sconfitta e che si è risollezata grazie proprio alle strutture museali ed espositive. Il rinnovamento, dopo il 1968, della Biennale e anche della Fondazione Bevilacqua (dal 1908 rivolta ai giovani artisti) e gli ingressi della Fondazione Pinault e Fondazione Prada hanno fatto di Venezia un incrocio sempre più orientato all'arte contemporanea.

### *20<sup>th</sup> century Venice: a century of exhibitions*

For Venice, the 20<sup>th</sup> century was a century of exhibitions, since the "invention" of the Biennale in 1895. With the development of cultural tourism, art exhibitions have flourished. In the mid 20<sup>th</sup> century, with the arrival of Peggy Guggenheim's collection and the acquisition of the Palazzo Grassi by the Marinotti family, private initiatives added themselves to public cultural initiatives. The presence of private galleries, such as Carlo Cardazzo's Il Cavallino, the role of prestigious figures such as Nino Barbantini and Rodolfo Pallucchini and the presence of institutions such as the Giorgio Cini Foundation have given fresh impetus to a city which seemed undone after the flood of 1966 and rose again thanks to its museums and exhibition venues. After 1968, the reopening of the Biennale and of the Bevilacqua Foundation, and, later, the arrival of the Pinault Foundation and of the Prada Foundation, have made Venice an international venue focused on contemporary art.

GILLES BERTRAND

### **Y a-t-il encore eu un carnaval de Venise au XX<sup>e</sup> siècle ?**

On a tendance aujourd'hui à estimer que le carnaval de Venise est réapparu en 1980 après avoir connu un long purgatoire aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Réduit à de rares mascarades, oscillant entre la gastronomie, les bals et les concerts, il aurait agonisé au tournant du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle. L'idée défendue dans cet article est que si le carnaval a pu resurgir à la fin des années soixante-dix avec un élan de spontanéité que les impératifs de l'économie de consommation touristique nous ont depuis lors fait oublier, c'est qu'une série de métamorphoses en ont assuré une forme d'existence tantôt virtuelle et tantôt exprimée tout au long du XX<sup>e</sup> siècle : moment de créativité artistique replié dans l'espace des palais princiers, occasion de faire mémoire du passé vénitien, en particulier de l'époque de Vivaldi, Pietro Longhi, Goldoni et Casanova, instant de célébration d'images éphémères qui renverrait aux fastes baroques du XVII<sup>e</sup> siècle s'il n'était privé de la force motrice d'un souverain, fût-il collectif.

### *È esistito un carnevale di Venezia nel Novecento ?*

In genere, oggi si tende a considerare che a Venezia il carnevale sia riapparso nel 1980 dopo una sostanziale lunga latenza nel XIX e XX secolo. In questo

articolo si sostiene l'idea che se il carnevale è risorto alla fine degli anni Settanta, è perché una serie di metamorfosi gli hanno garantito una forma di esistenza virtuale o manifesta durante tutto il Novecento: momento di creatività artistica vissuto all'interno dei palazzi aristocratici, occasione di richiamare il passato veneziano, in particolar modo l'epoca di Vivaldi, Pietro Longhi e Casanova, momento di celebrazione di immagini effimere che rimanderebbe ai fasti barocchi del Seicento, se non fosse privo della forza agente di un sovrano, sia pure collettivo.

***Was there still a carnival in Venice in the 20<sup>th</sup> century?***

Nowadays, we tend to consider that the carnival of Venice reappeared in 1980 after a long absence in the 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries. Reduced to a few masquerades, wavering between gastronomy, balls and concerts, it is said to have slowly died in the early years of the 20<sup>th</sup> century. Our contention is that the carnival was able to thrive again in the late seventies – with a renewed spontaneity that the imperatives of mass tourism has since erased – because series of metamorphoses gave it a form of existence throughout the 20<sup>th</sup> century: moments of artistic creativity behind the closed doors of princes' palaces, occasions to remember the past of the city, particularly from the era of Vivaldi, Pietro Longhi, Goldoni and Casanova, times to commemorate transient images of baroque splendour from the 17<sup>th</sup> century, although it was devoid of the driving force of a sovereign or collective sovereignty.

ANDREA ZANNINI

***Le tourisme à Venise, de la seconde guerre à nos jours***

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, Venise était l'une des destinations principales pour le tourisme d'élite en Italie, grâce aussi au prestige du Lido. Après la deuxième guerre mondiale commence l'âge du tourisme de masse qui, avec les changements du tissu économique et social de la ville, provoque des transformations profondes dans la ville, de sorte que le tourisme devient l'activité économique prédominante. À partir des années quatre-vingt, les effets sociaux et culturels de cet impact sont devenus l'objet de plusieurs études, qui s'intéressent surtout à la perception du tourisme de la part des Vénitiens. Une phase nouvelle du tourisme mondial a toutefois commencé; elle engage de nouveaux sujets et modifie totalement les dimensions du phénomène.

***Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi***

Nella prima metà del Novecento, Venezia era una delle principali mete italiane del turismo d'élite, grazie anche al prestigio del Lido. Con il dopoguerra inizia l'età del turismo di massa che, complici i cambiamenti nel tessuto economico e sociale della città, determina profonde trasformazioni nel centro storico,

dove il turismo diventa l'attività economica predominante. A partire dagli anni Ottanta, gli effetti sociali e culturali di tale impatto sono diventati l'oggetto di numerosi studi, che si interessano soprattutto alla percezione del turismo da parte dei veneziani. Mentre tale riflessione aveva luogo, però, è iniziata una nuova fase del turismo mondiale, che coinvolge nuovi soggetti e modifica totalmente le dimensioni del fenomeno.

***Tourism in Venice, from Second World War to our times***

In the first half of the 20<sup>th</sup> century, Venice was one of the main destination for elite tourism in Italy, thanks to the renown seaside resort of the Lido. After the Second World War a new phase started, the age of mass tourism that, together with the general social and economic transformations of the city, deeply changed the life in the historical center, where tourism had become the predominant economic activity. From the eighties, many studies have investigated the social and cultural effects of tourism on the venetian population but, in the meanwhile, a new phase in world tourism was developing. It involved new subjects and altered totally the dimension of the phenomenon.

DANIELE RESINI

***Images d'une ville ou d'un simulacre hors du temps ?***

Comment l'image de Venise a-t-elle changé dans l'imaginaire collectif en plus d'un siècle et demi, depuis que la photographie a commencé à la représenter ? En simplifiant et en pensant aux photographies « artistiques » de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, nous pourrions dire : presque en rien. La vraie ville, celle des gens du peuple et des ouvriers, des artisans et des bourgeois, des petites industries et des grands navires, transformée au XX<sup>e</sup> siècle par de vastes travaux publics et modernisée par une gigantesque zone industrielle sur les rives de la lagune, s'est au fur et à mesure dépeuplée et pliée au tourisme de masse. Le « produit » Venise qui continue d'être vendu est lié à ce destin : des vues suggestives, des colombes, des gondoles, et, toujours plus, des masques.

***Immagini di una città, o di un simulacro fuori dal tempo?***

Com'è cambiata l'immagine di Venezia nell'immaginario collettivo lungo oltre un secolo e mezzo, da quando la fotografia ha cominciato a rappresentarla? Semplificando, e pensando alla fotografia "artistica" della seconda metà dell'Ottocento e alle vedute "colorate" di monumenti, calli e campielli, potremmo dire: quasi per nulla. La città vera, di popolani e operai, artigiani e borghesi, piccole industrie e grandi opifici, trasformata nel Novecento da grandi lavori pubblici e "modernizzata" da una gigantesca zona industriale sorta sulle rive della laguna, e di cui si conservano tracce significative e preziose nei grandi archivi fotografici che la raccontano, si è via via spopo-



lata e piegata al turismo di massa. Il “prodotto” Venezia – come simulacro decadente e estemporaneo – che continua a vendere è coerente con questo destino: scorci suggestivi, colombi, gondole, e, sempre più, maschere.

*Images of a city or images of a timeless illusion?*

How has the image of Venice changed in our shared representations over a century and a half, since it was first photographed? To put it plainly, when it is compared to the “artistic” photographs of the second half of the 19<sup>th</sup> century, we could say that it almost hasn’t. The real city, a city of common people and workmen, of craftsmen and bourgeois, of small industries and great ships, was transformed in the 20<sup>th</sup> century by vast public works and modernized by a huge industrial area on the banks of the lagoon. It lost its inhabitants and had to submit to mass tourism. The cultural product called “Venice” is still marketable and still linked to this destiny: picturesque views, doves, gondolas and growing numbers of masks.

SIMON LEVIS SULLAM

**Réinventer la Venise juive : le Ghetto entre monument et métaphore**

Dans la ville même où fut inventé le mot « ghetto », le Ghetto de Venise est aujourd’hui encore le lieu et le symbole de la Venise juive. Au cours des différentes phases de sa réinvention, le Ghetto vénitien a évolué dans l’imagination commune : il est passé d’une sorte de porte de l’Orient à un monument, puis à une destination du tourisme de masse. Après la fin de la période de la ségrégation, le Ghetto représente une scène (au sens théâtral aussi) où ni les acteurs ni le public ne sont nécessairement juifs. Le Ghetto devient enfin aujourd’hui une métaphore des conditions de fragilité, de précarité et d’isolement de la vie moderne.

**Reinventare Venezia ebraica: il Ghetto tra monumento e metafora**

Il Ghetto di Venezia, nella città in cui la parola “ghetto” fu coniata, è ancora oggi il luogo e il simbolo di Venezia ebraica, cinque secoli dopo la creazione forzata del quartiere segregato. Nelle diverse fasi della sua reinvenzione, il Ghetto veneziano è evoluto nell’immaginazione comune da una sorta di porta dell’Oriente, a un monumento, a una destinazione del turismo di massa. Dopo la fine del periodo della segregazione, il Ghetto rappresenta una scena (in senso anche teatrale) in cui né gli attori né il pubblico sono necessariamente ebrei. E il significato del quartiere va ben oltre quello di uno spazio ebraico: il ghetto diviene infine oggi una metafora delle condizioni di fragilità, precarietà e isolamento della vita moderna.

***Reinventing Jewish Venice: the Ghetto between monument and metaphor***

The Ghetto of Venice, in the city where the word “ghetto” first originated, is still the site and symbol of Jewish Venice five centuries after its forced establishment. In its various stages of reinvention, the Ghetto evolved in the popular imagination from a sort of gate to the Orient, to a monument, to a destination for mass tourism. After the end of Jewish segregation the Ghetto represents an open scene or stage where neither performers nor audience are necessarily Jewish. The significance of the district and its ancient remnants today reaches beyond its role as a Jewish space. More than ever before, the Ghetto becomes a metaphor for conditions of fragility, precariousness, isolation and instability.

CHRISTOPHE POUPAULT

**Les voyageurs français à Venise pendant la période fasciste**

Durant le *ventennio nero*, Venise demeure une destination touristique prisée des Français qui continuent à venir y admirer ses richesses culturelles et architecturales. Le régime fasciste, conscient de l'importance économique mais aussi de l'intérêt politique d'attirer un maximum de visiteurs, favorise des réductions ferroviaires et diffuse une documentation touristique appropriée. Cependant, il cherche aussi à transformer l'image de la ville pour en faire une cité moderne qu'il souhaite intégrer à son programme de « régénération nationale », tout en nationalisant le mythe que Venise représente. Les voyageurs rendent compte dans leurs récits de ces changements, mais leur nostalgie d'une ville immobile reste perceptible et leur vision des transformations fréquemment ambiguë quant à la capacité du régime à métamorphoser en profondeur l'ancienne cité des doges.

***I viaggiatori francesi a Venezia durante il periodo fascista***

Durante il *ventennio nero*, Venezia rimane una destinazione turistica privilegiata per i francesi, che continuano a venire ad ammirarvi il patrimonio culturale e architettonico. Il regime fascista riconosce l'importanza economica, ma anche politica di ottenere la massima attrattività sui visitatori; promuove perciò sconti ferroviari e diffonde abbondanti informazioni turistiche. Tuttavia, cerca anche di elaborare l'immagine della città come una città moderna che vuole integrare il suo programma di “rigenerazione nazionale” col nazionalizzare il mito che Venezia rappresenta. I viaggiatori registrano nei loro racconti di viaggio questi cambiamenti, ma la loro nostalgia per una città immobile rimane tangibile, con una visione delle trasformazioni spesso ambigua riguardo alla capacità del regime di mutare in profondità l'antica città dei Dogi.

***French travellers in Venice during the fascist era***

During the *ventennio nero*, Venice remained a tourist destination favoured by the French who continued to visit and admire its cultural and architectural wealth. The fascist regime, well aware of the economic importance and of the political interest attached to attracting a large number of visitors, promoted railway discounts and circulated appropriate documentation for tourists. However it also tried to transform the image of Venice to make it a modern city in order to integrate it into its programme of “national regeneration” while at the same time making the myth of Venice a national myth. Through their reports, travellers recounted these changes but their nostalgia for an unchanging city remained clear as did their view of the frequently ambiguous changes with reference to the ability of the regime to profoundly transform the city of the doges.

XAVIER TABET

***Venise dans la littérature française du XX<sup>e</sup> siècle***

L'article évoque les grands moments de la vision de Venise, les grandes « idées » de Venise, dans la littérature française du XX<sup>e</sup> siècle. Après avoir représenté un des mythes importants du XIX<sup>e</sup> siècle, Venise semble, en France, au cours de la première moitié du siècle, incarner une idée du passé, une idée dépassée. Dans l'après-guerre, on assiste pourtant à une sorte de retour de Venise, et à la tentative de « regarder » la ville en dehors des prismes et stéréotypes du XIX<sup>e</sup>.

***Venezia nella letteratura francese del Novecento***

L'articolo evoca i grandi momenti della visione di Venezia, le grandi “idee” di Venezia, nella letteratura francese del Novecento. Dopo aver rappresentato uno dei miti importanti dell'Ottocento, Venezia sembra incarnare, in Francia, durante la prima metà del secolo, un'idea del passato, un'idea superata. Nel dopoguerra, si assiste tuttavia ad una sorta di ritorno di Venezia, e al tentativo di “guardare” la città al di fuori dai prismi e stereotipi dell'Ottocento.

***Venice in 20<sup>th</sup> century French literature***

The article traces the main changes in the representations of Venice, the great “ideas” of Venice, in 20<sup>th</sup> century French literature. Once one of the founding myths of the 19<sup>th</sup> century, in the first half of the century in France, Venice seems to embody a certain idea of the past, a past idea. Yet, after the war, we witness a renewed interest in Venice, as writers shift their outlook, away from 19<sup>th</sup> century prisms and stereotypes.



## Les auteurs de ce numéro

GILLES BERTRAND – Professeur d'histoire moderne à l'Université de Grenoble, membre de l'Institut universitaire de France, il est l'auteur d'une *Histoire du carnaval de Venise, XI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle* (Paris, Pygmalion, 2013). Spécialiste des voyages en Europe à l'époque des Lumières, il a interrogé les pratiques matérielles de la mobilité et les représentations des Français sur l'Italie et les Italiens entre 1750 et 1820 (*Le Grand Tour revisité*, Rome, École française de Rome, 2008). Il a coordonné avec J. Ehrard une édition critique des *Voyages* de Montesquieu (Paris-Lyon, Classiques Garnier - ENS Éditions, 2012) et dirigé des ouvrages collectifs, parmi lesquels *La culture du voyage* (Paris, L'Harmattan, 2004), *Le destin des rituels. Faire corps dans l'espace urbain*, avec I. Taddei (Rome, École française de Rome, 2008), *Les Lumières et la Révolution française dans le débat italien du XX<sup>e</sup> siècle*, avec E. Neppi (Florence, Olschki, 2010), *Des « passeurs » entre science, histoire et littérature. Contribution à l'étude de la construction des savoirs (1750-1840)*, avec A. Guyot (Grenoble, ELLUG, 2011), *La République en voyage, 1770-1830*, avec P. Serna (Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013).

GIULIO BOBBO – Après une *laurea* en histoire contemporaine à l'Université Ca' Foscari de Venise, il a continué à étudier les dynamiques politiques, sociales et militaires à Venise au XX<sup>e</sup> siècle. Il a collaboré à plusieurs publications avec l'Istituto veneziano per la storia della Resistenza, dont *Memoria Resistente* (Pérouse, Nuova Dimensione, 2005), *I luoghi della Libertà* (Nuova Dimensione, 2009), *Un Secolo di Carta*, <http://www.unsecolodicartavenezia.it>. Il a publié *Venezia in tempo di Guerra, 1943-45* (Padoue, Il Poligrafo, 2005), *Da Ca' Littoria a Ca' Matteotti* (Il Poligrafo, 2006) et *Prendere Partito* avec Marco Borghi (Nuova Dimensione, 2013).

ALESSANDRO CASELLATO – Enseigne l'histoire contemporaine à l'Université Ca' Foscari. Ses recherches portent sur l'Italie contemporaine, l'histoire orale et l'écriture autobiographique, ainsi que sur l'histoire vénitienne des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Il a édité des lettres et des écrits de Piero et Franco Calamandrei (*Zona di guerra*, Rome-Bari, Laterza, 2006 ; *Una famiglia in guerra*, Laterza, 2008), étudié les biographies et mémoires des communistes italiens (*Una « piccola Russia »*, Vérone, Cierre, 1998 ; *Giuseppe Gaddi. Storia di un rivoluzionario disciplinato*, Cierre, 2004), et mené des recherches sur les cultures du travail et les cultures syndicales (*Veneto agro. Operai e sindacato alla prova del leghismo*, Mestre, Ires Veneto, 2010).

GIORGIO CROVATO – Diplômé d'histoire à l'Université Ca' Foscari de Venise. Le milieu et la société lagunaires jouent un rôle important dans ses intérêts de recherches. Publications récentes (celles indiquées avec un astérisque ont été écrites en collaboration avec son frère jumeau Maurizio Crovato) : *Regate e regatanti. Storia e storie della voga*

## Les auteurs de ce numéro

a Venezia (Venise, Marsilio, 2005\*); *La Regata Storica* (Padoue, Il Poligrafo, 2005); *La regata di Castello o del XX settembre. Storia di una regata veneziana tra Ottocento e Novecento* (Venise, Marsilio, 2007); «Le regate», dans *Atlante storico di Venezia* (Venise, Supernova, 2008\*); *Sant'Erasmus* (Padoue, Il Poligrafo, 2009); *Isole abbandonate della Laguna / The Abandoned Islands of the Venetian Lagoon* (Londres, San Marco Press, 2009\*); *Il patrimonio Carive. L'archivio storico e le collezioni della Cassa di Risparmio di Venezia* (Crémone, Tognhini, 2012).

GIOVANNI FAVERO – Professeur associé d'histoire économique au département de management de l'Université Ca' Foscari de Venise. Ses travaux portent sur l'histoire urbaine, l'histoire des entreprises et l'histoire de la statistique. Page d'accueil : <http://virgo.unive.it/gfavero>.

MARCO FINCARDI – Enseigne l'histoire contemporaine à l'Université Ca' Foscari de Venise. Il travaille essentiellement sur l'histoire sociale et l'histoire des cultures populaires. Il fait partie des comités éditoriaux des revues *Memoria e ricerca* et *Venetica*. Ses ouvrages récents portent sur la symbologie soviétique dans le mouvement ouvrier italien, les ouvriers agricoles dans la plaine du Pô, les narrations locales de la deuxième guerre mondiale, les *Case del popolo* dans l'Italie du Nord.

MARIO INFELISE – Professeur d'histoire du livre et d'histoire culturelle à l'Université Ca' Foscari de Venise, il est l'auteur de plusieurs livres et contributions sur l'édition italienne, la censure du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle et les systèmes européens de circulation de l'information politique. Parmi ses publications : *I padroni dei libri. Il controllo sulla stampa nella prima età moderna* (Rome-Bari, Laterza, 2014); avec Lodovica Braidà, *Libri per tutti. Generi editoriali di larga circolazione tra antico regime ed età contemporanea* (Turin, Utet, 2010); *Prima dei giornali. Alle origini della pubblica informazione* (Laterza, 2005<sup>2</sup>); *I libri proibiti* (Laterza, 2013<sup>11</sup>).

MARIO ISNENGI – Vénitien, il a enseigné dans les universités de Padoue, Turin et Venise. Il est président de l'Istituto veneziano per la storia della Resistenza e della società contemporanea et directeur de la revue *Venetica*. Spécialiste de la Grande Guerre, du fascisme et des lieux de mémoire de l'Italie unie, il est l'auteur du chapitre sur «I luoghi della cultura» dans le volume *Il Veneto*, S. Lanaro éd. (Turin, Einaudi, 1984); de celui sur «La cultura» dans le volume *Venezia*, E. Franzina éd. (Rome-Bari, Laterza, 1986); et il a dirigé *Il Novecento* dans les deux derniers volumes de la *Storia di Venezia* (Rome, Istituto dell'Enciclopedia italiana, 2002). Il dirige, aux Éditions Il Poligrafo, la collection «Novecento a Venezia. Le memorie, le storie».

PIETRO LANDO – Né au Lido de Venise où il a toujours vécu, il obtient un diplôme en biologie à Padoue en 1978, et en histoire à Venise en 2001. En 2013, il a publié aux Éditions Il Poligrafo, à Padoue, *Le ali di Venezia, cinquant'anni di storia del Novecento veneziano visto attraverso le vicende dell'aviazione*. Il a été le commissaire, pour le Museo storico della Marina militare di Venezia, de l'exposition photographique *Le ali di San Marco*, sur l'aviation à Venise durant la Grande Guerre. Il a publié divers articles sur l'histoire de l'aviation à Venise.

SIMON LEVIS SULLAM – Enseigne l'histoire contemporaine à l'Université Ca' Foscari de Venise. Il travaille sur l'histoire de l'Italie, l'histoire des juifs et l'histoire de l'antisémitisme. Parmi ses publications : *Una comunità immaginata. Gli ebrei a Venezia (1900-1938)* (Milan, Unicopli, 2001) ; *L'apostolo a brandelli. L'eredità di Mazzini tra Risorgimento e fascismo* (Rome-Bari, Laterza, 2010) ; *Storia della Shoah in Italia*, éd., avec d'autres (Turin, Utet, 2005-2010) ; *Le « tre Italie »*. *Dalla presa di Roma alla Settimana rossa (1870-1914)*, éd., avec Mario Isnenghi (Turin, Utet, 2009).

MARTA NEZZO – Chercheuse à l'Université de Padoue, où elle enseigne la muséologie et l'histoire de l'art contemporain. Elle travaille sur la question de la protection du patrimoine artistique au cours des deux guerres mondiales, sur les thèmes identitaires présents dans l'art, et étudie les croisements entre théorie, histoire et idéologie. Elle a analysé des figures comme celles de Pompeo Molmenti, Lionello Venturi, Ugo Ojetti, Raffaello Giolli, Leonardo Dudreville et Mino Maccari. Parmi ses publications et éditions de textes : *Critica d'arte in guerra. Ojetti 1914-1920* (Crocetta del Montello, Terra Ferma, 2003) ; *Il miraggio della concordia. Documenti sull'architettura e la decorazione del Bo e del Liviano* (Trévise, Canova, 2008).

FILIPPO MARIA PALADINI – Chercheur en histoire moderne à l'Université de Turin. Spécialiste d'histoire vénitienne et dalmate, il est rédacteur de la revue *Ateneo Veneto* et fait partie du comité scientifique de *Atti e Memorie della Società dalmata di storia patria*. Parmi ses publications : *Un «caos che spaventa». Poteri, territori e religioni di frontiera nella Dalmazia della tarda età veneta* (Venise, Marsilio, 2002) ; *Arsenale e museo storico navale di Venezia. Mare, lavoro e uso pubblico della storia* (Padoue, Il Poligrafo, 2008) ; *Francesco Foscari. Dispacci da Costantinopoli 1757-1762* (Venise, La Malcontenta, 2007).

PIERO PASINI – Titulaire d'un doctorat en histoire sociale européenne. Son activité de recherche se déroule dans le cadre du Dipartimento di Studi umanistici de l'Université Ca' Foscari et du centre d'études «Venezia Ottocento». Il a édité le *Diario Veneto Politico* d'Emmanuele Cicogna et a travaillé sur l'épopée des frères Bandiera. Parmi ses publications récentes : *Venezia in gramaglie. Funerali pubblici nel lungo Ottocento* (Padoue, Il Poligrafo, 2013).

LUCA PES – Directeur de l'École de sciences humaines et sociales à la Venice International University, où il enseigne *History of Venice* et *Italian Contemporary History in Films*. Il est l'auteur de plusieurs essais sur l'histoire de Venise à l'époque contemporaine, sur la méthodologie de l'histoire locale du présent et sur Lewis Mumford comme historien de la ville.

CHRISTOPHE POUPAULT – Agrégé et docteur en histoire, professeur en classe préparatoire littéraire aux grandes écoles au lycée Frédéric Mistral d'Avignon et chercheur associé à l'UMR Telemme d'Aix-Marseille Université. Parmi ses dernières publications : «Amitié "latine" et pragmatisme diplomatique. Les relations franco-italiennes de 1936 à 1938», *Relations internationales*, n° 154, juillet-septembre 2013, p. 51-62 ; «De l'Italie "éternelle" à l'Italie "nouvelle". Une image renouvelée de la Péninsule par les voyageurs

## Les auteurs de ce numéro

français sous le fascisme», *Laboratoire italien. Politique et société*, n° 13, décembre 2013, p. 257-278; et en codirection avec C. Fraixe et L. Piccioni, *Vers une Europe latine. Acteurs et enjeux des échanges culturels entre la France et l'Italie fasciste* (Bruxelles-Paris, PIE Peter Lang - INHA, 2014).

DANIELE RESINI – Vit et travaille à Venise. Photographe professionnel depuis 1982, ses études portent sur la photographie historique. Il a procédé au catalogage des deux plus importantes archives photographiques de Venise, le fonds Tomaso Filippi et la Reale fotografia Giacomelli. Son travail a également porté sur les archives de l'industrie à Porto Marghera et sur les archives du XX<sup>e</sup> siècle.

GIOVANNI SBORDONE – Titulaire d'un doctorat en histoire à l'Université Ca' Foscari de Venise, il collabore avec l'Istituto veneziano per la storia della Resistenza e della società contemporanea. Parmi ses publications : *Nella Repubblica di Santa Margherita. Storie di un campo veneziano nel primo Novecento* (Portogruaro, Nuova Dimensione, 2003); *Via Garibaldi* (Padoue, Il Poligrafo, 2005); *Il filo rosso. Breve storia della Cgil nel Veneto bianco* (Nuova Dimensione, 2007).

NICO STRINGA – Professeur en histoire de l'art contemporain à l'Université Ca' Foscari de Venise, ses études principales portent sur la sculpture italienne, d'Antonio Canova à Arturo Martini, jusqu'à la période actuelle. Parmi ses sujets de recherche figurent l'histoire de la Biennale de Venise et le débat sur l'histoire des expositions d'art. Il a travaillé également sur la peinture vénitienne des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles et sur les arts décoratifs de la même période.

XAVIER TABET – Professeur au département d'études italiennes de l'Université Paris 8. Ses travaux portent sur la pensée politique et la littérature italienne de la Révolution française au fascisme, et en particulier sur certains mythes italiens des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles, comme ceux de Machiavel et de Venise. Parmi ses principales publications « vénitiennes » : Pierre Daru, *Histoire de la République de Venise*, introduction, édition du texte, annotation et constitution des annexes, en collaboration avec Alessandro Fontana (Paris, Robert Laffont, 2 volumes, 2004); *Le mythe de Venise au XIX<sup>e</sup> siècle*, C. del Vento et X. Tabet éd. (Caen, Presses universitaires de Caen, 2006).

ANDREA ZANNINI – Professeur d'histoire moderne et d'histoire du voyage et du tourisme à l'Université d'Udine. Il est l'auteur de plusieurs monographies et essais sur l'histoire de la société et de l'économie vénitiennes entre le XV<sup>e</sup> et le XIX<sup>e</sup> siècle, comme *Burocrazia e burocrati a Venezia. I cittadini originari (sec. xvi-xviii)* (Venise, Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, 1993) et *Venezia città aperta. La Serenissima e gli stranieri xiv-xviii sec.* (Venise, Marcianum Press, 2009). Il a collaboré à la *Storia di Venezia* de la Fondation de l'Encyclopédie italienne avec plusieurs essais comme *La costruzione della città turistica*, dans le volume sur le XIX<sup>e</sup> siècle (S. Woolf éd.).

GUIDO ZUCCONI – Vit et enseigne à Venise à l'Université IUAV. Depuis janvier 2014, il est président de l'Ateneo Veneto. Dans le cadre de l'histoire de l'architecture, de la



ville et de l'urbanisme, il a étudié, pour les XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles italiens, le rapport entre architecture et ville, entre conservation et urbanisme, entre profession et formation didactique. Parmi ses travaux : *La città contesa, dagli ingegneri sanitari agli urbanisti, 1885-1942* (Milan, Jaca Book, 1989) ; *L'invenzione del passato. Camillo Boito e l'architettura neomedievale* (Venise, Marsilio, 1997) ; *La città dell'Ottocento* (Rome-Bari, Laterza, 2001) ; *La grande Venezia, una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento* (Marsilio, 2002) ; *Una città cosmopolita. Fiume il suo fronte-mare nell'età dualistica 1870-1914* (Rome, Viella, 2009) ; *Officina IUAV, 1925-1980*, avec M. Carraro (Marsilio, 2012).



## Rappels des précédents dossier

- 1 *Le peuple. Formation d'un sujet politique*  
sous la direction de Sandro Landi et Ilaria Taddei  
2001
- 2 *Magistrature et politique*  
sous la direction de Jean-Louis Briquet et Marie-Claire Ponthoreau  
2001
- 3 *La République en exil (XV<sup>e</sup> - XVI<sup>e</sup> siècles)*  
sous la direction de Paolo Carta et Lucie De Los Santos  
2002
- 4 *La foule en Italie (XIX<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècles)*  
sous la direction de Laura Fournier  
2003
- 5 *Droit et littérature*  
sous la direction de Maurizio Cau et Giuliano Marchetto  
2004
- 6 *L'épreuve de la nouveauté*  
sous la direction de Marie Gaille-Nikodimov, Pierre Girard et Olivier Remaud  
2005
- 7 *Philologie et politique*  
sous la direction de Christian Del Vento et Jean-Louis Fournel  
2007
- 8 *Géographie et politique au début de l'âge moderne*  
sous la direction de Paolo Carta et Romain Descendre  
2008
- 9 *Les écrivains italiens des Lumières et la Révolution française*  
sous la direction de Christian Del Vento et Xavier Tabet  
2009
- 10 *Justice et armes au XVI<sup>e</sup> siècle*  
Sous la direction de Diego Quaglioni et Jean-Claude Zancarini  
2010
- 11 *L'antisémitisme en Italie dans le second XX<sup>e</sup> siècle*  
Sous la direction de Paola Bertilotti et Beatrice Primerano  
2011
- 12 *La vie intellectuelle entre fascisme et République. 1940-1948*  
Sous la direction de Antonio Bechelloni, Christian Del Vento et Xavier Tabet  
2012

- 13 *Risorgimento delle Lettere : l'invention d'un paradigme ?*  
Sous la direction d'Aurélie Gendrat-Claudiel, Stéphanie Lanfranchi, Pierre Musitelli et Vincenza Perdichizzi  
2013
- 14 *Culture d'opposition et théorie politique au XVI<sup>e</sup> siècle*  
Sous la direction de Paola Cosentino, Lucie De Los Santos et Enrico Mattioda  
2014

Achevé d'imprimer en France  
par l'imprimerie Jouve  
1, rue du Docteur Sauvé, 53 000 Mayenne

N° d'imprimeur :

Dépôt légal : octobre 2014

