

RIVISTA DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI

ATENEIO VENETO

ESTRATTO

anno CCX, terza serie, 22/II (2023)



ATTI E MEMORIE DELL'ATENEIO VENETO

ATENEIO VENETO

Rivista di scienze, lettere ed arti
Atti e memorie dell'Ateneio Veneto



1 8 1 2

ATENEEO VENETO
Rivista semestrale di scienze, lettere ed arti
Atti e memorie dell'Ateneo Veneto
CCX, terza serie 22/II (2023)

Autorizzazione del presidente
del Tribunale di Venezia,
decreto n. 203, 25 gennaio 1960
ISSN: 0004-6558
iscrizione al R.O.C. al n. 10161

direttore responsabile: Michele Gottardi
segreteria di redazione: Marina Niero
e-mail: niero@ateneoveneto.org

comitato di redazione
Antonella Magaraggia, Shaul Bassi,
Linda Borean, Gianmario Guidarelli
Simon Levis Sullam,
Filippo Maria Paladini

comitato scientifico
Michela Agazzi, Bernard Aikema,
Antonella Barzazi, Fabrizio Borin,
Giorgio Brunetti, Donatella Calabi,
Ilaria Crotti, Roberto Ellero,
Patricia Fortini Brown, Martina Frank,
Augusto Gentili, Michele Gottardi,
Gianmario Guidarelli
Michel Hochmann, Mario Infelise,
Mario Isnenghi, Paola Lanaro,
Maura Manzelle, Paola Marini,
Stefania Mason, Letizia Michielon,
Daria Perocco, Dorit Raines,
Antonio Alberto Semi, Luigi Sperti
Elena Svalduz, Xavier Tabet,
Camillo Tonini, Alfredo Viggiano,
Guido Zucconi

Editing e impaginazione
Omar Salani Favaro

Stampato dalla tipografia
Grafiche Veneziane soc. coop.
Spedizione in abbonamento



ATENEEO VENETO onlus
Istituto di scienze, lettere ed arti
fondato nel 1812
211° anno accademico

Campo San Fantin 1897, 30124 Venezia
tel. 0415224459
<http://www.ateneoveneto.org>

presidente: Antonella Magaraggia
vicepresidente: Filippo Maria Carinci
segretario accademico: Alvise Bragadin
tesoriere: Giovanni Anfodillo
delegato affari speciali: Paola Marini



REGIONE DEL VENETO

Iniziativa regionale realizzata in attuazione
della L.R. n. 17/2019 – art. 32

I N D I C E

SAGGI

- 9 Nicola Berton, *La facciata della chiesa di Sant'Aponal. Uno sguardo inedito sulla scultura veneziana tardogotica*
- 35 Licia Fabbiani, *La statua gotica nella chiesa secentesca in San Nicolò di Lido. Continuità tra antica e nuova fondazione*
- 49 Andreina Rigon, *La contadina incivilita. Villa Gradenigo a Carpenedo*
- 89 Sonia Matarazzo, *La Piazza Universale di Tomaso Garzoni da Venezia a Francoforte (XVII secolo)*
- 123 Fiorella Guerra, «*From the Old World to the New*»: *Mary Shelley's Rambles in Germany and Italy and Samuel Rogers's Italy*
- 141 Costanza Scarpa, *Giovanni Battista Meduna tra Castelfranco Veneto e Padova: palazzo Revedin in contrada Spirto Santo*
- 163 Elena Giacomello, *Raccolta e gestione dell'acqua meteorica nella Venezia storica. Il sistema pozzo-campo-tetto e le pavimentazioni in masegni, proto soluzioni nature-based / Water storage and rainwater management in ancient Venice: the system well-field-roof and the stone paving, first Nature-based Solutions*
- 179 Maura Manzelle, *Valeriano Pastor e Michelina Michelotto. L'allestimento per la mostra I Querini Stampalia. Un ritratto di famiglia nel Settecento veneziano, palazzo Querini Stampalia, Venezia 1987*
- 193 Kristian Gandin, *Digitalizzare nei piccoli istituti culturali. Il progetto dell'Ateneo Veneto*

MEMORIE

- 213 Adolfo Bernardello, *Il porto franco di Venezia (1806-1849)*
212 Gianfranco de Zuccato, *Giangirolamo Zuccato (futuro cancelliere grande) “residente” in Inghilterra per conto della Repubblica di Venezia*

ATTI DELL'ATENEO VENETO

- I Quadro dell'attività accademica 2023
XX Assemblee e bilanci

APPENDICE: organigramma, pubblicazioni

Adolfo Bernardello

IL PORTO FRANCO DI VENEZIA (1806-1849)

Con l'aprirsi del XIX secolo, caduta la Repubblica nel 1797, si delineava una profonda modificazione negli assetti dell'economia mondiale e dei traffici marittimi, si creavano nuovi equilibri continentali, Venezia e le province venete subivano un radicale mutamento politico-istituzionale negli anni intercorrenti fra la dominazione francese e quella austriaca. Il Mediterraneo perdeva il ruolo rivestito nel XVIII secolo nei confronti dell'Atlantico e la città lagunare doveva assestarsi all'interno del sistema creato con il Regno Italico per far fronte alla concorrenza di Trieste e di Fiume con un regime di porto franco fin dal 1719. Per porla in una posizione funzionale e favorire il commercio di transito sia col retroterra del Regno Italico (Lombardia ed Emilia), sia per rispondere ai nuovi equilibri mondiali, un decreto imperiale (25 aprile 1806), fin dal momento dell'aggregazione delle terre venete, stabilì la creazione di un porto franco che, rispondendo anche alle richieste del prostrato ceto commerciale che vide in questo sistema daziario un fattore della rinascita della città, avrebbe dovuto rivitalizzare l'economia dello scalo marittimo¹.

Cercheremo ora di seguire passo passo le vicende della costruzione del porto franco con gli interventi materiali per creare spazi, vani ed edifici all'interno dell'isola di San Giorgio, dove sorgevano la chiesa e il convento².

¹ MASSIMO COSTANTINI, *Dal porto franco al porto industriale*, *Storia di Venezia*, XII, *Il mare*, a cura di Alberto Tenenti e Ugo Tucci, Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana, 1991, pp. 879-914. A San Giorgio esisteva in precedenza una "dogana di transito" dove venivano depositate le merci giunte da diverse vie (MICHELE GOTTARDI, *L'Austria a Venezia. Società e istituzioni nella prima dominazione austriaca 1798-1806*, Milano, FrancoAngeli, 1993, p. 93; e per la situazione della Dogana di Venezia negli anni precedenti al 1808, v. pp. 93-96); VALENTINA DAL CIN, *Il mondo nuovo. L'élite veneta fra rivoluzione e restaurazione (1797-1815)*, Venezia, Edizioni Ca' Foscari, 2019.

² Per il convento e la chiesa di San Giorgio si vedano ALVISE ZORZI, *Venezia scomparsa*, I, *Storia di una secolare degradazione*; II, *Repertorio degli edifici veneziani distrutti, alterati o manomessi*, Milano, Electa, 1977. Nel 1806 si pensava al trasferimento dei monaci dal convento per consentire le trasformazioni da attuarsi, curando la conservazione dei beni ivi raccolti fra cui

Direttore generale delle Dogane del Regno, con sede a Milano, era Luigi Lambertenghi il quale riceveva i rapporti da Venezia dall'ispettore generale delle Finanze, il senatore Francesco Mengotti, affiancato dall'Intendente delle Finanze del Dipartimento dell'Adriatico Francesco Vendramin. Ora Mengotti, dopo una serie di consultazioni con vari esperti, aveva ritenuto che l'isola di San Giorgio maggiore, collocata in una posizione intermedia fra il bacino di San Marco, il canale della Giudecca e il canal Grande fosse il luogo più opportuno. La proposta venne accettata e il decreto dell'imperatore e re del 7 dicembre 1807 lo stabilì in via definitiva.

Il progetto generale e la sorveglianza dei lavori da intraprendersi furono affidati all'ingegner Girolamo Venturelli (1765-1849), ispettore generale dei Lavori pubblici, ma per gli interventi concreti sul campo fu scelto l'ingegner Carlo Zola (1752-1810), in precedenza ispettore alle pubbliche fabbriche a Zara³.

La Camera di commercio, con il presidente Jacob Treves, appoggiava il piano imperiale scorgendo nel nuovo sistema daziario privilegiato un fattore della ripresa economica della città e quasi a premunirsi per il futuro in vista delle scadenze annunciate, ricordava ai responsabili che il traffico dei cereali oltre al legname era «uno dei primi elementi» del commercio veneziano, occasione di scambi fruttuosi con l'estero per zuccheri, vallonea, pesce salato. Libero era allora l'arrivo dei carichi di grano scendenti da Po, Adige e Brenta, salvo quelli soggetti al pagamento del dazio di consumo⁴.

Purtroppo il consuntivo dei lavori intrapresi da Zola dal 1806 al 1810 non ci è stato conservato, per cui dovremo ricostruire progetti e interventi sulla base della restante documentazione⁵ Zola e Venturelli inizialmente pensavano che le opere esterne all'isola dovessero consistere nell'escavo del canale esistente per consentire l'approdo ai bastimenti. Nel 1808

i quadri «d'insigni maestri» VENEZIA, *Archivio di Stato* (d'ora in poi ASVe), Porto Franco di Venezia (d'ora in poi PF), b. 2, fasc. 3, Lambertenghi a Mengotti, Milano 12 maggio 1806.

³ Carlo Zola, nonno del famoso Émile, ebbe due figli (Marco (1785/6-1840) e Francesco) ambedue ingegneri. Si veda PIERO BRUNELLO, *La famiglia veneziana di Émile Zola*, <http://www.storiamestre.it> (12 giugno 2014).

⁴ ASVe, PF, b. 1, fasc. I, 10 aprile 1808.

⁵ Ivi, b. 2, fasc. 3, Zola all'Intendente di Finanza, 22 novembre 1806; «Sommaro dei lavori del Porto Franco, della loro progressione, del modo con cui furono sorvegliati ed eseguiti, e dello stato attuale di essi», ivi, b. 2, fasc. e, 25 luglio 1811.

si decise di scavare un bacino nel lato settentrionale con una palafitta di cinta e la costruzione di un marciapiede marmoreo lungo il fronte dove dovevano collocarsi i magazzini. I lavori esterni erano a carico del ceto dei commercianti mentre per gli interni doveva provvedere una tassa imposta sul magazzinaggio e sull'affitto dei magazzini agli utenti⁶.

Il 19 febbraio 1808 una riunione ad alto livello, presente il ministro delle Finanze, approvò «sull'istante» il fabbisogno relativo all'opera affidando a Mengotti la sorveglianza e a Vendramin i versamenti di liquidità. Ai negozianti fu richiesto di versare un anticipo sul prezzo dei beni demaniali dell'isola che avrebbero acquistato oltre all'imposizione di una tassa temporanea.

In sostanza sembrerebbe che lo Stato avesse delegato almeno in parte i costi dell'allestimento del porto franco al ceto mercantile e al capitale privato. E in effetti non mancarono le lagnanze della Camera di commercio per la tassa temporanea ritenuta troppo gravosa. Dopo una nuova conferenza il viceré approvò l'aumento della spesa ricorrendo sempre al contributo del capitale mercantile⁷.

Sgomberato il presidio militare installato nell'isola, Zola procedette all'inventario degli effetti contenuti nel convento di cui faremo un riepilogo per i particolari più rilevanti. Undici gli altari «con palle [*sic*] in pittura ed uno alla romana con n. 7 statue 6 candellieri, ed un Cristo il tutto in bronzo e palla [*sic*] rappresentante il Mondo». Tralasciando gli oggetti di arredamento e quelli utilizzati per le funzioni religiose, erano registrati due quadri ai lati dell'altar maggiore e uno rappresentante Pio VII. Seguivano l'organo dietro l'altar maggiore, delle statue di bronzo e nella sacrestia maggiore un grande altare con una pala e inoltre tre quadri. Il «coro da notte» aveva un altare di legno con una pala e «12 quadri in sorte» all'interno. In biblioteca erano collocati due mappamondi; nelle due torri varie campane. Da notare ancora che «nell'angolo della Cappella Maggiore della Chiesa» si predispose l'abitazione dei bastazi addetti al carico/scarico delle merci⁸.

⁶ Secondo Venturelli il canale doveva avere una lunghezza di 1.300 piedi veneti (m 452, 05); una larghezza di 50 (m 17, 38) e una profondità di 16 (m 5, 56). Il preventivo di spesa, come richiesto da un decreto imperiale, era di lire venete 222.677, 10 (ivi, PF, b. 2, fasc 3 e b. 2, fasc. c, Decreti 7 dicembre 1807 e 19 febbraio 1808 di Sua Maestà Imperiale.

⁷ Ivi, b. 2, fasc. 3, 19 febbraio 1808; b. 2, fasc. 4; b. 2, fasc. 6, 21 marzo 1809: per i lavori esterni furono stanziare lire italiane (l. i.) 45.720 e per gli esterni 197.026.

⁸ Ivi, b. 2, fasc. 2, 6 marzo 1808; b. 2, fasc. b, 22 novembre 1808.

Dalle carte lasciate da Zola, esaminate con l'aiuto del figlio Marco che lo aveva coadiuvato, si possono aggiungere altri particolari sugli interventi. Entrando in chiesa, nella sacrestia maggiore, fu rimosso «lo sporgente altare»; rialzato il piazzale dietro la chiesa; praticato un foro nel muro del secondo chiostro; chiuse le comunicazioni fra i due chiostri e allestiti gli uffici per direttore, cassiere e magazziniere del porto franco. Le sacrestie furono adattate per la creazione di magazzini che alla fine risultarono in numero di dieci tutti indipendenti l'uno dall'altro. Dispensa, cucina, refettorio e altri locali a ponente e a levante del chiostro furono convertiti in altri nove magazzini con le necessarie demolizioni di muri, porte e finestre. Al piano superiore del chiostro, cui si accede ancor oggi mediante due belle scale, opera di Baldassarre Longhena, lungo la galleria vennero posti gli alloggi degli impiegati. Furono anche qui necessari vari interventi dato che in precedenza vi stazionava il presidio militare⁹.

Bisognerà attendere ancora qualche anno quando un ulteriore decreto di Sua Maestà (9 agosto 1817), rispetto all'estensione all'intera città, limitò il porto franco all'isola dotandolo dei privilegi di cui godeva quello di Trieste. Una decisione condivisa dalla Camera di commercio.

I lavori però non erano certo finiti: Pietro Paleocapa con il collega Pietro Lucchesi in seguito si occupò del restauro di locali per la caserma e per gli uffici del personale e inoltre di sorvegliare l'opera degli appaltatori. Una loro planimetria che descriveva nei particolari l'area del porto franco purtroppo non è ci stata conservata¹⁰.

Fino agli anni trenta del secolo il porto franco apportò scarsi profitti all'economia cittadina malgrado che il primo febbraio 1830 la franchigia venisse estesa all'intera città. Il 13 novembre veniva creato dal governo un emporio indipendente e separato dal porto franco per il deposito delle merci "nazionali" provenienti dalle varie province. Una cinta doganale separava il circondario veneziano dal resto della Mo-

⁹ ASVe, PF, b. 1, fasc. 10. Ma nell'aprile del 1811 si nota non essere ancora necessari gli alloggi per gli impiegati (ivi, b. 1, fasc. 11, Intendente a Venturelli, 4 aprile 1811).

¹⁰ «Descrizione della Linea di Confine che deve separare quella parte dell'Isola di San Giorgio Maggiore che sarà destinata ai liberi usi di Porto Franco da quella che resterà a disposizione dell'Imp. Regia Finanza pe' suoi Uffizii, non che da quella che resta attribuita alla Chiesa pel servizio Divino» (ivi, PF, b. 1, fasc. 16, 28 settembre 1818).

narchia, stabilendo varie ricevitorie di finanza sia per l'esterno al Lido e a Malamocco, sia per l'interno a Treporti, Mazzorbo, Campalto, San Pietro in Volta, San Giuliano e Fusina. In tredici punti stazionavano dei posti di forza armata oltre alle ricevitorie, stabilendo una vera e propria frontiera vigilata che divideva la città dal territorio.

La laguna venne punteggiata da un cordone daziale caratterizzato dalla collocazione di vari pali colorati posti a una cinquantina di metri l'uno dall'altro su due linee entro le quali si poneva il circondario doganale. I bastimenti diretti verso la terraferma o viceversa dovevano percorrere determinati canali per accedere al porto. Il transito di beni esteri era agevolato rispetto ai limiti del porto franco nell'isola di San Giorgio ed essi erano esentati da dazi se introdotti per i consumi della popolazione e per le manifatture. Le merci che dal porto franco dovevano essere spedite all'interno dovevano passare da una delle tre dogane di Venezia. Il regolamento stabiliva a quali fabbriche era accordato un dazio di favore per l'inoltro dei loro prodotti all'interno della Monarchia.

Deluse in gran parte, come si accerterà nel corso degli anni quaranta del secolo, le speranze nutrite dall'ampliamento della franchigia, la Camera di commercio tuttavia ammetteva che il porto franco aveva stimolato commercio e manifatture ponendo le basi per una rinascita della città. Ma la presenza concorrenziale di Trieste da un lato e di Genova dall'altro, la quale attirava a sé il traffico con Milano, malgrado le misure del governo austriaco, erano limiti invalicabili. Non a caso la borghesia veneziana negli anni trenta concepì il progetto di una strada ferrata che avrebbe dovuto, almeno in parte, rimontare lo svantaggio dirottando la movimentazione dei generi a favore della città lagunare¹¹.

La laguna era sorvegliatissima dunque. Malgrado tutte queste misure il contrabbando, endemico fin dai tempi della Repubblica, era ben radicato e praticato dagli abitanti delle isole per sfuggire generalmente alle loro condizioni di povertà. A questo punto, in attesa di riprendere

¹¹ KENT ROBERT GREENFIELD, *Commerce and new enterprises at Venice, 1830-48*, «Journal of Modern History» XI (1939), in particolare pp. 316-323; ASVe, Gradenigo di Rio Marin, b. 129, «Regolamento pel Porto Franco di Venezia», 22 dicembre 1829 e «Istruzioni per l'esecuzione del regolamento sul Porto franco di Venezia», 7 gennaio 1830; per la ferrovia da Venezia a Milano, ADOLFO BERNARDELLO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-Regia Privilegiata strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1996.

in mano questo tema e svilupparlo adeguatamente, ci sembra opportuno farne qualche cenno in coda alla costruzione del circondario doganale dal 1830 in poi.

Aprile 1837: ci troviamo a San Giacomo in Palude; un battello con tre remiganti carico di nove vitelli e una vacca diretto a Venezia viene sorpreso dalle guardie: vengono poi identificati un battellante di anni trenta, sposato con due figli, abitante in campo dei Gesuiti; un lavorante nel settore vetrario delle margarite ai Santi Apostoli e un altro battellante di anni 19, Antonio Cambrisi, dimorante in campo delle Tole a San Felice. I tre dichiarano di aver ricevuto gli animali da un villico di Dese. Tra maggio e giugno vengono stesi vari costiti e si scopre che Antonio Cambrisi, era stato detenuto in precedenza nelle carceri criminali. Arrestati, fanno richiesta di grazia dichiarando le loro condizioni di povertà a scusante del reato commesso. Secondo la normativa le multe sono assai pesanti: in questo caso lire austriache 609,35 ciascuno, il quintuplo dell'imposta prevista per quel caso specifico o giorni trentuno in carcere. Le domande di grazia vengono respinte nel dicembre del 1838 e nel 1839, con la vendita giudiziaria degli animali e del battello, la multa viene ridotta di lire 21,86 per ciascuno dalla Giudicatura provinciale di Finanza in Venezia. Tre in effetti erano i gradi di giudizio cui si era sottoposti: dalla prima corte si passava alla Giudicatura superiore di Finanza in Venezia e, nei casi particolari, si saliva all'I.R. Giudizio superiore di Finanza di Vienna¹².

Giugno 1838: un battello con passeggeri a bordo condotto dal padrone e tre rematori si sta dirigendo da Venezia a Chioggia. L'imbarcazione non si ferma all'intimazione delle guardie e punta su Pellestrina. Raggiunta non si trova nulla di compromettente a bordo, ma poi viene accertato che il padrone a San Pietro in Volta aveva portato a terra due involti. I quattro in seguito dichiararono di avere avuto due libbre ciascuno di zucchero acquistate a Venezia; all'intimazione delle guardie avevano avvolto lo zucchero in due fazzoletti e mentre una delle guardie li aveva accusati di averlo malmenato, tanto che gli atti erano stati rimessi alla Pretura, avevano dichiarato al contrario di avergli tolto lo zucchero di mano e, inseguiti, di averlo gettato in acqua. Dopo la pro-

¹² ASVe, I.R. Giudizio Superiore di Finanza, b. 1123 II/31. Tutti i tribunali erano composti da presidente e vari assessori.

cedura erano stati condannati nel settembre del 1839 a 27 giorni di arresto. Con la richiesta di grazia, constatato che non erano recidivi e inoltre in stato di miserabilità venne ridotta la multa da 15 a 3,75 lire ciascuno¹³.

¹³ Ivi, b. 1122 II/74.

Finito di stampare
per i tipi della Tipografia
Grafiche Veneziane soc. coop.
Venezia - luglio 2024