

# LEGGERE LA LAGUNA. VITA E MORTE DI UN ARCIPELAGO URBANO

«Dio ci guardi, Sereniss.o Principe, di tanta estrema disgratia, che fossemo astretti a lasciar per forza (volendo vivere) questa nostra tanto dolce e cara patria e andare ad habitare in altra, lasciando tanti belli casamenti e palazzi, e tanta commodità, che è quella delle barche» (Alvise Cornaro, *Scrittura in difesa della laguna e del porto*, 7 Febbraio 1565, in Cessi 1941, 50).

## Bandiere

*Venezia è laguna*: con un po' di fortuna, camminando per le calli col naso all'insù o percorrendo lentamente un rio cittadino, è ancora possibile imbattersi in qualche bandiera un po' logora con su scritte queste parole. Saranno ormai probabilmente sbiadite dal sole, ma fino a qualche anno fa era piuttosto comune individuarle, grazie al loro brillante ed evocativo color verde-acqua, sui davanzali di molte case veneziane.

Ad alcuni il loro messaggio potrà apparire ridondante, e specialmente a chi abbia una certa dimestichezza con la storiografia veneziana, che testimonia come le genti che abitavano queste lagune, già da ben prima che al loro centro esistesse una città di marmo, vi costruissero le proprie case «alla maniera degli uccelli acquatici», tenendovi le barche «legate ai muri come animali» (Cassiod. Var. XII 24). Tanto la tradizione, quanto anche la letteratura specialistica non hanno problemi a riconoscere la coesistenzialità della vicenda urbana veneziana e della dimensione lagunare, tanto che può darsi come assodato che «la laguna di Venezia deve essere esaminata [...] come uno spazio urbano unitario, anche se policentrico, dove l'insediamento realtino [...] esiste *solo in quanto* ha attorno a sé uno spazio plurifunzionale che gli permette di vivere e prosperare» (Perocco, Salvadori 1977). Se dunque è consapevolezza diffusa, almeno tra gli studiosi di cose *veneziane*, che - in poche parole - «tutta la laguna è città, e che Venezia, come tale, ne rappresenta solo un aspetto, anche se il più significativo» (*ibidem*), perché allora un gruppo di cittadini ha voluto ribadirlo pubblicamente?

La riproposizione e ostensione del rapporto di co-implicazione tra la città e il suo territorio espresse dalle bandiere ha avuto una ragione specifica e puntuale: nel 2014, queste facevano parte di una più ampia campagna di mobilitazioni cittadine contro lo scavo del canale Contorta-S. Angelo, attraverso il quale si sarebbe voluto permettere il passaggio delle grandi navi da crociera, creando così un collegamento tra il Canale dei Petroli e la Stazione Marittima. Nonostante quel progetto sembri ormai definitivamente accantonato, la vicenda da cui ha avuto origine — il destino della crocieristica in città — è lungi dall'essere risolta una volta per tutte, e attorno a quella come a molte altre questioni che riguardano

l'uso e la vita della laguna si mantiene in città un fermento carsico ma costante, capace negli anni di conservare l'attualità dello slogan. Secondo Federica Cavallo, a campagne come quella così come ad altri movimenti veneziani (si pensi ad esempio alle esperienze di Poveglia per tutti o del Comitato No Grandi Navi) soggiace una modalità di rappresentazione della laguna sostanzialmente comune, che la interpreta da un lato come *sistema pregiato*, la cui gestione dovrebbe rifiutare impattanti *logiche ingegneristiche non resilienti*, ma dall'altro - e soprattutto - come «spazio vissuto, specialmente per mezzo delle imbarcazioni, da preservare dalle forme più impattanti di navigazione, privilegiando mobilità lenta, nautica tradizionale e sostenibile» (Cavallo 2016, 128-129). Com'è noto, però, la modernità ha lavorato per imprimere a questo territorio una direzione diversa, e una risposta alla domanda sul perché un pezzo di società veneziana abbia sentito il bisogno di esplicitare, all'interno di una campagna di mobilitazione, il legame essenziale tra Venezia e la sua laguna può dunque essere ritrovata in questo: gli spazi lagunari, ormai da decenni, stanno pericolosamente tramutandosi «da luoghi vissuti a spazi disputati» (ivi, 30), e la contesa riguardo al loro uso possibile rende necessaria la riaffermazione di un orizzonte di significati che non è più possibile dare per scontato.

Parafrasando un recente testo di Valérie Gérard, che riflette da una prospettiva arendtiana sul nesso tra verità e opinione in politica, si potrebbe quindi dire che se qualcuno afferma di credere che Venezia è Laguna, al di là del fatto che questo possa essere riconosciuto come vero in astratto, sta di fatto dichiarando di essere «impegnato soggettivamente, eticamente e politicamente a favore di questa uguaglianza» (Gérard 2021, 16) e delle sue conseguenze. E questo è già un fattore di una certa rilevanza, specialmente in un contesto come quello veneziano, in cui le

parole si sprecano facilmente ed è facile dimenticare che certo, «Venezia nacque dal mare, ma lentamente, non, come Afrodite, in un istante, e che a discapito quindi di una sua percezione estetizzante e immediata essa è frutto di un lavoro sociale che ha provveduto a piantare le palafitte, costruire i moli e le installazioni portuali, edificare i palazzi...» (Lefebvre 1974, 94-95). Che insomma, dietro alla semplice equivalenza *Venezia è laguna*, si cela la storia di un universo anfibio che tramite una secolare sedimentazione di gesti quotidiani ha saputo *fare di una palude una città* (Mancuso 2009, 5), e che tuttora quotidianamente rinnova, tra mille difficoltà, quel rapporto genetico che contemporaneamente produce la comunità e il territorio.

### **Dismissione dell'arcipelago urbano**

Ma cosa è dunque intervenuto a mettere in crisi il rapporto tra la città e il suo peculiare territorio acquatico, quella sorta di *limbo amniotico urbano* (Marini, 62) a partire dal quale è potuto darsi il processo di individuazione della Venezia che conosciamo? Cosa è cambiato al punto da rendere problematica l'identificazione di veneziano e lagunare (Zanetto 1978, Cavallo 2016, 130)? Secondo una mossa alquanto comune negli studi su Venezia, è buona norma cominciare dalla fine, vale a dire dalla caduta della Repubblica: «che si trattasse di saggezza ecologica o osservazione empirica di eventi passati, fino al 1797 essa era infatti stata capace di sviluppare una forma di gestione del territorio basata su un'interpretazione sensata del testo materiale di Venezia come testo natural-culturale: le autorità e le istituzioni pubbliche "leggevano" questo luogo come una laguna con una città nel mezzo» (Iovino 2019, 145). Quest'interpretazione sensata si traduceva concretamente nel dispiegarsi di un vasto e plurale *arcipelago urbano* (Mancuso

2009, 7), all'interno del quale Venezia si articolava strutturalmente con «una costellazione d'insediamenti "specializzati" sulle isole minori circostanti: insediamenti religiosi, militari, civili, produttivi, vere e proprie "propaggini" della città» (ivi, 98) distese lungo tutto il bacino lagunare.

Con la perdita dell'autonomia politica e l'inizio delle dominazioni straniere, questo organismo fittamente ramificato inizia a venire amputato in alcune delle sue parti, a partire dalla soppressione degli ordini religiosi (e relativa confisca dei beni) inaugurati dal governo francese, che avvia il processo di abbandono degli insediamenti conventuali insulari. Nel corso dell'Ottocento poi, tra dominazione austriaca e annessione al Regno d'Italia, mentre in città storica la negazione dell'acqua prendeva la forma degli interramenti dei canali, orientati al «privilegiamento della rete viaria pedonale su quella acquatica e [al] conseguente vero e proprio rovesciamento d'ottica nell'uso della città» (Romanelli 1977, 13), in laguna si andavano realizzando numerose bonifiche a scopo agricolo e si chiudevano le valli da pesca, mettendo in scena una sorta di rivincita postuma delle ragioni di Alvise Cornaro su quelle del suo storico rivale Cristoforo Sabbadino.

Lo stesso collegamento ferroviario con la terraferma contribuirà alla definizione di un nuovo sistema di relazioni all'interno del territorio lagunare, avviando un duplice processo di «polarizzazione delle attività e delle occasioni di scambio con la terraferma verso la testa di ponte di Venezia, e una progressiva emarginazione dei centri lagunari, in misura inversa alla loro distanza dalla nuova via di accesso all'entroterra» (Mancuso 2009, 101). Con il Novecento, queste tendenze verranno confermate tanto dal prosieguo delle bonifiche e dall'ulteriore chiusura della valli, quanto soprattutto dalla realizzazione delle aree industriali di Marghera, che

oltre a cementificare l'area dei Bottenighi, a predisporre l'infrastrutturazione di vaste porzioni della sezione centrale della gronda lagunare e a imbonire le casse di colmata, ebbe anche l'effetto di radicalizzare quel «rovesciamento del tradizionale "fronte a mare" della città in un "fronte a terra" di cui Marghera, e l'incorporamento di Mestre e della vicina terraferma, costituiscono le fasi più recenti, decisive e irreversibili» (Dorigo 1973, 53). Con il compiersi di questo ribaltamento va quindi realizzandosi contemporaneamente la perdita di centralità di Venezia come fulcro del sistema policentrico lagunare, ed una ancor più marcata periferizzazione delle isole minori e del territorio lagunare, che si avvia dunque a diventare a pieno titolo area marginale, lasciando sul territorio i segni tangibili «della subordinazione della laguna a forme produttive tipiche della terraferma, la grande industria e l'agricoltura intensiva della grande azienda» (Mancuso 2009, 94).

Se la sottrazione di spazio acquatico si arresta con la legge speciale del '73 e con il fallimento del progetto di terza zona industriale, vanno però contemporaneamente intensificandosi il moto ondoso dovuto al traffico motorizzato, l'erosione dei fondali e l'inquinamento delle acque lagunari, con l'effetto di aumentarne la profondità media e di ridurre ulteriormente la superficie delle barene, passate dai 170 km<sup>2</sup> di inizio secolo agli attuali circa 50 km<sup>2</sup> (D'Alpaos 2010). Non va meglio per quanto riguarda le isole, di cui continua il processo di abbandono, sia per effetto della smilitarizzazione della laguna che soprattutto per la dismissione dell'ultima forma di utilizzo superstita, vale a dire quella ospedaliera. Nella seconda metà del novecento va infatti ultimandosi la soppressione di quell'«arcipelago sanitario» (Somma 2021, 41) che era già della Serenissima, con la conseguenza di interrompere l'ultimo flusso di relazioni significative tra città e isole, che contavano il

negli anni '60 fino a 2500 ricoverati e un migliaio di addetti. Alla dismissione di queste ultime funzioni pubbliche, gran parte di queste viene riconvertita a utilizzi turistico-alberghieri, «con tempi e modalità diverse nella parte Sud, dove il piano per trasformare la laguna in un contenitore di villaggi per le vacanze dei ricchi è stato condotto in modo sistematico ed è ormai pressoché completato, e in quella Nord dove alcune operazioni sono concluse e altre sono in corso» (*ibidem*).

In definitiva, il lavoro incessante di quella peculiare versione di modernità che è andata per la maggiore tra Otto e Novecento ha consegnato al Ventunesimo secolo una laguna che «non è più un'area urbana, da quando i suoi centri principali sono divenuti appendici geografiche di sistemi urbani che si sviluppano rapidamente in terraferma; ma [che] non è neppure campagna, nel senso che le sue risorse produttive primarie vengono in larga misura messe in secondo piano (...) La laguna sembra diventare terra di nessuno» (Mancuso 2009, 102). Oggi, destinate alle antiche funzioni produttive, rimangono le isole ancora a prevalenza agricola delle Vignole e di S. Erasmo, oltre agli insediamenti abitati del Lido, di Pellestrina, di Murano, Burano, Mazzorbo e Torcello. Tutte queste realtà soffrono, come la città storica, di importanti fenomeni di spopolamento (sono ormai circa 27mila i residenti dell'estuario, a fronte dei 50 mila degli anni '60), e soprattutto di «una particolare condizione di oblio tanto nell'agenda politico-decisionale della città, quanto nell'immaginario e nell'attenzione collettiva, a eccezione dei casi in cui sono state fatte oggetto di interessi di investimento turistico, privatizzazione e messa in vendita del patrimonio pubblico» (Basso 2020, 107). Riprendendo il discorso che vede nella laguna in primo luogo un testo da interpretare, si potrebbe dunque dire che oggi, per affrontare il

problema dello scollamento tra comunità e territorio nella sua attuale declinazione, lo scoglio inaggirabile è dato dal fatto che «l'approccio predominante alla tutela della Laguna di Venezia prosegue nella prassi di interpretazioni testuali sbagliate, in cui questo luogo diventa agli occhi di amministratori e persone comuni un mero paesaggio scenografico» (Iovino 2019, 145). La laguna viene ormai investita di un uso quasi puramente ricreativo, ma in modo diverso da quando essa costituiva tanto il «favorite playground» (Davis, Marvin 2004, 162) dei veneziani quanto il loro essenziale *backstage*, il cui accesso era di fatto precluso ai visitatori e a quanti fossero estranei alla vita quotidiana della comunità: la sua immissione nella sfera del *leisure* si dà ormai in una modalità eminentemente contesa, in cui gli abitanti della città d'acqua si trovano ormai sempre più in competizione tanto con la grande industria turistica, che fa a gara ad accaparrarsi i pochi spazi ancora disponibili all'uso comune, quanto con un turismo giornaliero che – tra lancioni, taxi e natanti privati inadatti alla navigazione lagunare – si mostra ogni giorno più distruttivo ed ecologicamente insostenibile.

### **Isole perdute (e ritrovate)**

Nel frastuono delle benne che l'hanno scavata, delle idrovore che l'hanno asciugata, delle fabbriche che vi si sono installate, dei motori che incessantemente la solcano, il vociare plurale e continuo della vita in laguna si è nel tempo zittito. Al suo posto, un silenzio (in)naturale si stende tra le acque che circondano isole in procinto di perdersi, tra le onde che ne minano le fondamenta e il tempo che ne aggredisce le strutture, e nell'oblio persino della memoria, tanto che «la maggior parte dei veneziani conosce solo le maggiori (...) e può citarne solo alcune» (Cipriani 2017, 16). Si perde quindi un'infrastruttura materiale, di luoghi abitati, di luoghi di produzione e di lavoro, un tessuto di pratiche quotidiane

e minute, di mobilità, di conoscenze e di memorie. Si perde insomma l'urbanità dell'arcipelago lagunare, tanto nei suoi aspetti materiali quanto in quelli di grana più fine, fatta di saperi, attaccamenti, nominabilità... Come ha scritto Predrag Matvejević «si perdono le parole, spariscono i nomi e i termini, nessuno si prende cura delle piccole piante che spuntano sui muri, le patere vanno in rovina, (...) i cocci di ceramica diventano rari e introvabili, i relitti delle navi s'infradiciano nel limo, la ruggine corrode e la patina corrompe, alcuni venti sono spariti o hanno cambiato direzione» (Matvejević 2006, 108). Assieme allo sfacelo fisico, l'arretramento dell'orizzonte del nominabile sancisce un rischio più insidioso, perché disattiva la capacità di leggere il testo della laguna, e con essa la possibilità di abitarla. Questa condizione di spaesamento è stata resa magistralmente da Paolo Barbaro, in un passo che vale la pena riportare per esteso:

«Banchi, punte, golfi, anse, arene, dune, paludi, argini, cave, seni», laghi-paludi, stagni-non-stagni, alvei di fiumi diventati cune, bocche, tagli...Anche "velme", "ghebbi", "valli", "motte", "bave", "cavàne", "golène", "baréne" ...). Coi nomi in dialetto va ancora peggio, perché noi li dimentichiamo o loro ci fuggono sempre di più, a velocità differenti, in piena confusione tra cielo e profondo: "fosse, bare, basi, tese, conche, dosàne...", non sappiamo più bene cosa vogliono dire, ci sembrano ormai senza senso. Abbandonati al loro destino, i nomi più deboli sfumano, si spengono da soli; e così lasciano scoperti, denudati e leggeri, non più golfi-alvei-seni, ma curve senza definizione, pure linee, brevi spazi, suoni, colori confusi. Certo siamo ancora in laguna, ma in una laguna che ora diviene, sotto i nostri occhi, preumana» (Barbaro 1992, 65-66).

Ma cosa implica questo arretramento, questa perdita persino delle parole? Se è ormai abusato il richiamo alle

considerazioni di Salvatore Settis, secondo cui uno dei modi in cui muoiono le città è «quando gli abitanti perdono la memoria di sé, e senza nemmeno accorgersene diventano stranieri a se stessi» (Settis 2014, 3), non risulta per questo meno veritiero e allarmante rilevare come la comunità veneziana stia pericolosamente perdendo il legame con quella peculiare forma di auto-riconoscimento che va sotto il nome di *senso del luogo* (Plebani 2015).

Tuttavia, nonostante gli sfaceli di questi ultimi due secoli, è altrettanto vero che la laguna, pur con funzioni ampiamente ridimensionate, è rimasta a lungo uno spazio privilegiato delle pratiche quotidiane (Cavallo 2016, 130). Come spesso accade infatti, non tutto è definitivamente perduto, e la storia non si esaurisce facilmente: in alcune pratiche d'uso, condannate a essere di volta in volta conflittuali (perché non più garantite) o invisibili (perché le luci dello spettacolo le fagociterebbero), si svelano nei modi più imprevisi i modi della laguna di essere ancora casa, teatro di continui atti di domesticazione da parte della comunità che la elegge a tale. Dalle esperienze di mobilitazione e attivazione civica alle sperimentazioni di attività artistiche e culturali, dagli usi ludici e ricreativi più quotidiani e informali alla pesca e all'agricoltura insulare, è ancora possibile per ciascuno cimentarsi nella lettura del testo della laguna, riconoscendo quelle pratiche che ancora *fanno città*, e la fanno sull'acqua. Si tratta di attività spesso condotte in sordina e lontano dai riflettori, che il rischio di richiamare troppa attenzione e trasformarsi in una nuova attrazione turistica è - da queste parti - sempre dietro l'angolo, ma non è detto che questo sia un limite: in queste «terre "private" dei veneziani, ci pensa l'acqua a proteggere il loro segreto» (Marini 2016, 61), come secoli fa ne difendeva, in luogo delle mura, la sicurezza. In una città in cui lo spazio pubblico è sempre più alienato



ad una monocultura estrattiva e vorace come quella turistica, la sopravvivenza di questo spazio privato, nel senso di intimo, ma eminentemente comune e nient'affatto esclusivo, diventa infatti la strada maestra attraverso cui la comunità può riannodare quel legame fondativo che la connette al suo territorio, rinnovando tra mille ostacoli il senso più pieno dell'essere a casa.

▼  
1 - Due usi della laguna:  
abitare (primo piano)  
e consumare (sfondo)  
foto dell'autore