

la rivista di **en**gramma
aprile **2018**

155

**Vuoto/pieno.
I caratteri
della Venezia
che cambia**

La Rivista di Engramma
155

La Rivista di
Engramma

155

aprile 2018

Vuoto/pieno. I caratteri della Venezia che cambia

a cura di
Federica Fava, Elisa Monaci
e Christian Toson

direttore

monica centanni

redazione

sara agnoletto, mariaclara alemanni,
maddalena bassani, elisa bastianello,
maria bergamo, emily verla bovino,
giacomo calandra di roccolino, olivia sara carli,
silvia de laude, francesca romana dell'aglio,
simona dolari, emma filipponi,
francesca filisetti, anna fressola,
anna ghiraldini, laura leuzzi, michela maguolo,
matias julian nativo, nicola noro,
marco paronuzzi, alessandra pedersoli,
marina pellanda, daniele pisani, alessia prati,
stefania rimini, daniela sacco, cesare sartori,
antonella sbrilli, elizabeth enrica thomson,
christian toson

comitato scientifico

lorenzo braccesi, maria grazia ciani,
victoria cirlot, georges didi-huberman,
alberto ferlenga, kurt w. forster, hartmut frank,
maurizio ghelardi, fabrizio lollini,
paolo morachiello, oliver taplin, mario torelli

La Rivista di Engramma

a peer-reviewed journal

155 aprile 2018

www.egramma.it

sede legale

Engramma
Castello 6634 | 30122 Venezia
edizioni@egramma.it

redazione

Centro studi classicA luav
San Polo 2468 | 30125 Venezia
+39 041 257 14 61

©2019

edizioni**egramma**

ISBN carta 978-88-94840-67-4

ISBN digitale 978-88-94840-33-9

finito di stampare dicembre 2019

L'editore dichiara di avere posto in essere le
dovute attività di ricerca delle titolarità dei diritti
sui contenuti qui pubblicati e di aver impegnato
ogni ragionevole sforzo per tale finalità, come
richiesto dalla prassi e dalle normative di settore.

Sommario

- 7 *Vuoto/pieno. I caratteri della Venezia che cambia. Editoriale*
Federica Fava, Elisa Monaci e Christian Toson
- 13 *Vuoto/pieno. I caratteri della Venezia che cambia.*
Una presentazione
Sara Marini, Monica Centanni e Laura Fregolent
- 17 *Vuoto per pieno*
Alberto Ferlenga
- Sessione I**
- 25 *Il documento Venezia*
Sara Marini
- 35 *Jean-Jacques Rousseau e l'assenza di Venezia*
Nicola Emery
- 51 *Il riuso delle chiese chiuse: un problema, un'opportunità*
Don Gianmatteo Caputo
- 61 *La Chiesa di San Paolo Converso a Milano*
Massimiliano Locatelli
- 67 *Restauro della Chiesa di San Pellegrino a Lucca e
allestimento del Deposito dei Gessi*
Patrizia Pisaniello
- 83 *Tre vuoti veneziani*
Elisa Monaci
- Sessione II**
- 97 *Venezia prima di Venezia*
Monica Centanni
- 109 *Per fossas, da Ravenna alla Via Claudia Augusta*
Lorenzo Braccesi
- 115 *Pieno/vuoto a Torcello e la Venezia delle origini*
Diego Calaon
- 131 *L'altare di Caius Titurnius Florus a Sant'Angelo della Polvere*
Maddalena Bassani
- 141 *L'agorà e la piazza civica, spazi teatrali per la parrhesia*
Christian Toson
- Sessione III**
- 163 *Cambiamenti demografici e socio-economici
nella Venezia contemporanea*
Laura Fregolent
- 175 *Governare la crescita del turismo*
Francesco Palumbo

- 183 *Venezia piena*
Angela Vettese
- 191 *Azioni e finanziamenti regionali a sostegno della città di Venezia*
Ilaria Bramezza
- 201 *Diritto allo studio come diritto alla città?*
Daniele Lazzarini
- 215 *Vuoti di normalità*
Federica Fava

Pieno/vuoto a Torcello e la Venezia delle origini

Interpretare gli spazi, interpretare le narrazioni

Diego Calaan



1 | Torcello, Vista dal Campanile con gli scavi dell'Università Ca' Foscari, Venezia, Progetto Torcello Abitata, 2012-13.

Dialogare intorno alle origini di Venezia, interrogandosi sulle forme e sul possibile rapporto tra costruito/non-costruito, o meglio pieno/vuoto, negli spazi proto-urbani lagunari, ci impone di considerare dati storici e archeologici noti, ma anche (e soprattutto) la sua complessa storiografia. Tentare di comprendere i caratteri della Venezia nascente, infatti, significa interrogarsi sulle dinamiche che hanno portato alla nascita di un sito che possiamo definire vincente nel medioevo europeo (McCormick 2001), e

allo stesso tempo ci impone la discussione circa le eredità di una potente narrativa di stato, 'fabbricata' ad uso celebrativo della Serenissima (Fasoli 1958; Crouzet Pavan 2001; Ortalli 2008; Calaon 2014a; Calaon 2014b; Calaon 2014c).

Il mito della Venezia delle origini è stato creato a tavolino, plasmato a fini politici e celebrativi. Non si tratta di una creazione scaturita da un'unica penna in un sol momento, ma di una complessa stratificazione di auto-celebrazioni e propagande che hanno, nel corso del tempo, definito una storia 'credibile' e documentariamente accettabile. Un mito così incrostato nell'identità lagunare da divenire una sorta di verità pre-storica, un qualche cosa che non ha più bisogno di essere provato, ma solo riconosciuto. Si tratta di un racconto che nel tempo è diventato patrimonio di conoscenza comune, non solo tra i veneziani. Un frammento di identità civica e nazionale assodato, tanto che in alcuni casi non merita più di essere ristudiato alla luce dai moderni strumenti storiografici e archeologici: al massimo lo si cita, segnalando che la forma narrativa è quella propria del mito. Di fatto se ne accettano gli elementi portanti. La fuga nelle lagune di uomini liberi per scappare da barbari distruttori, come vedremo, si basa su di un *topos* storiografico: la critica storica, pur discutendone la non credibilità di alcuni particolari cronologici e biografici, non ne mette in discussione la sostanza. Non viene criticata né l'opposizione tra buoni e cattivi (i distruttori invasori *versus* i locali portatori della cultura del diritto romano), né il contrasto geografico/topografico su cui si fonda (la terraferma instabile e politicamente corrotta *versus* una laguna-rifugio, difficoltosa ma generatrice di civiltà). Sul piano dell'interpretazione urbanistica delle *Venetiae* delle origini tale dicotomia gioca un ruolo fondamentale.

Quale urbanismo per la Venezia delle origini?

L'archeologia è tradizionalmente poco attenta al vuoto. Gli stessi strumenti dell'archeologo sono adatti a definire i caratteri materiali del costruito e solitamente vengono usati per descrivere quei materiali residui (ceramiche, metalli, vetri, ecofatti) che ben rappresentano l'uso degli spazi, soprattutto quelli interni e/o edificati, ma che non sempre sono adatti a definire in prima istanza i valori urbanistici degli spazi aperti, vuoti. L'archeologia, e in qualche misura soprattutto quella post-classica, per definizione si occupa solo indirettamente degli spazi che, nell'interpretazione di

Lefebvre, alluderebbero alla coesione sociale e alla possibilità di sperimentazione di valori politici ed economici condivisi (Lefebvre 1991, Smith and Low 2006). Gli spazi di rappresentanza e di relazione nella Venezia altomedievale, ma come per altro in altri siti del coevo Mediterraneo, vengono più spesso definiti per sottrazione. Qui, le piazze e gli spazi aperti sono determinati dalla cassetta degli attrezzi dell'archeologo per difetto, sia segnando dove non sono presenti gli elementi, sia delineando le diverse funzioni dei nuclei edificati, identificando i quartieri episcopali e religiosi, le aree destinate alla produzione, ai commerci e alla residenza.

È necessaria una critica di tipo geografico, che comprenda spazio abitato, società e processi economici (Deleuze, Guattari 1972). La codifica di uno spazio sociale, come categoria postmoderna nella creazione di reazioni-relazioni spaziali, è utile per considerare la complessità spazio-temporale dell'antico e uscire dalla palude del mito. Senza per forza attualizzare gli spazi altomedievali con la complessità geopolitica del '900 e del contemporaneo, riflettere sugli spazi creati, immaginati, percepiti e politicizzati è produttivo per attualizzare la narrazione di Venezia di oggi, includendo come protagonista la sua memoria.

Per l'alto Medioevo italiano, la narrativa tradizionale studia la distinzione tra spazio aperto e spazio edificato verificando l'opposizione tra spazi demici nucleati, spesso fortificati, e l'esterno di essi, dominato da una natura più o meno selvaggia e socialmente insicura. Il potere (militare o religioso) garantirebbe la coesione e la difesa, anche attraverso la realizzazione e il mantenimento di opere fortificate e strumenti di difesa. Il concetto di comunità definite nello spazio dalla grammatica dell'insicurezza militare si concretizza in spazi insediativi fittamente abitati, dove la gerarchia sociale è segnata da edifici specifici (il castello, la torre, la chiesa) a cui l'abitato sarebbe legato in maniera simbiotica. Gli spazi vuoti sarebbero rappresentati dall'esterno (le campagne) e, soprattutto, dagli spazi di rappresentanza delle élite (l'interno di edifici religiosi e fortificati), dove non troverebbe dimora lo spazio pubblico di matrice classica, destinato all'incontro di uomini liberi. In questo senso la piazza o la corte del castello diventerebbe non tanto un luogo di confronto sociale, ma un luogo di celebrazione del potere. Tale interpretazione viene in qualche modo esasperata dal fatto che la critica storica ha sempre

immaginato la 'città' altomedievale come un'entità simile (o paragonabile) alle *civitas* antiche e/o alle città del rinascimento, dove la cultura e l'identità urbana sono elementi di cittadinanza specifica. Spesso viene dimenticato come gli insediamenti altomedievali abbiano un carattere polifocale (Hodges 2015), caratterizzato da più centri di interesse: non sono sempre definibili con un limite geografico netto e, quando questo è presente (cinta muraria, limite di città etc.), spesso ha una funzione più temporanea (stagionale o legata a specifici eventi bellici o religiosi) che ontologica.

Trasportando questa visione nell'immaginario della Venezia altomedievale, si è concepita l'acqua della laguna a servire da limite (muro di difesa) e l'autorità religiosa e politica a fornire il collante di potere per guidare la comunità verso una sorta di autodeterminazione (Cessi 1951, Cessi 1963). Lo spazio urbano rappresentato, dunque, sarebbe stato prima difficoltosamente sottratto alla laguna, poi gerarchicamente costruito intorno alla chiesa e al palazzo e, in età matura, avrebbe prodotto piazze e campi come simbolo di una neo-nata coscienza civica. Tale narrativa è chiaramente influenzata sia da un'idea fortemente bizantina di Venezia delle origini (per cui la prima Rialto dovrebbe contenere già *in nuce* le forme della Costantinopoli che conquisterà in futuro), sia da un'immagine classica della città, che prendendo a prestito l'iconografia romana e rinascimentale, descrive la città degli uomini solo se definita all'interno di strutture urbanistiche 'stabili', come porte, chiese, palazzi.

Un secondo elemento di disturbo nella costruzione delle origini è costituito dalla narrativa bassomedievale, prodotta dalle cancellerie di stato della Serenissima: per giustificare la propria espansione colonialistica si è sempre considerata la valenza della 'spontanea' agglomerazione di uomini liberi, capaci di eleggere un *primus inter pares*, in grado di governare l'emergenza (Carile 1987; Fedalto 1990; Bosio 1992; Cantino Wataghin 1992; Rosada 1992; Dorigo 1995; Gasparri 2004): si è voluto lasciare ai margini il fenomeno gerarchico del feudalesimo e della gestione del potere altomedievale, come se Venezia fosse un'eccezione, fin da subito. Non va, inoltre, dimenticato, che gli elementi storici che intervengono alla formazione della narrativa di Venezia sono stati (e sono tuttora) molto sensibili da un punto di vista politico: definire Venezia anche Carolingia (Franca) o Islamica (poiché fortemente legata al mondo

Arabo tramite i commerci) risulta complesso da un punto di vista dell'identità contemporanea.

Nelle narrazioni poco spazio è stato riservato all'immagine di una città fluida, definita dall'acqua mobile che l'attraversa. Un abitato, dunque, che segue stagionalmente maree e diversioni deltizie dei fiumi, sfruttando opportunità logistiche e commerciali offerte da un ambiente mutevole (Gelichi 2010, McCormick 2012, Gelichi 2015). Tra queste opportunità logistiche, una in particolare ha avuto insufficiente risalto, ovvero quella della possibilità di concentrare e controllare masse di lavoratori (schiavi o semiliberi) in spazi esigui (isolotti deltizi), governandone le possibilità di sostentamento, in modo da ottenere benefici fondamentali per la realizzazione di infrastrutture complesse (porti, scali, navi) (Fig. 1).

Il mito

Qual è il mito delle origini di Venezia? Per i Veneziani (ma anche per i turisti) è una storia nota. Basta una veloce ricerca in rete per trovare le storie degli aneddoti, delle difficoltà e dell'eroismo dei nobili Romani e Bizantini che nelle lagune avrebbero trovato protezione per scappare dalle orde barbariche che avrebbero invaso le città romane dell'entroterra, ricche di monumenti, piazze e istituzioni civili. I Veneziani delle origini sarebbero scappati dalla devastazione delle loro fertili terre nella vicina pianura. Pur di salvarsi (e pur di salvare la loro identità di liberi) avrebbero abbandonato spazi urbani segnati dal pieno del costruito, dal pieno della monumentalità, dal pieno delle istituzioni religiose e civili. Sarebbero scappati verso spazi vuoti e insicuri: ambienti inospitali di paludi, maree instabili e malaria. Quelle acque, però, avrebbero tenuto lontano la barbarie degli eserciti di Attila, Alboino e Carlo Magno. I Veneti antichi in laguna – che la narrativa ci descrive vuota e disagevole – non si sarebbero dati per vinti e sarebbero stati in grado di preservare la gloria dell'Impero Bizantino. Nella fuga, poi, non avrebbero dimenticato le tecniche costruttive e gli antichi saperi: il primo gesto nelle nuove terre (o meglio isole) sarebbe stato quello di celebrare i loro Santi con splendide chiese, decorate con marmi e mosaici, per ringraziarli dello scampato pericolo.

Benché gli studiosi accorti siano consapevoli della natura mitografica del racconto, la sua verità di fondo non è stata adeguatamente discussa in modo critico: anzi una certa archeologia si è dimostrata l'arma più efficace

per dimostrarne la validità alla luce della moderna ricerca. Nell'interpretare il dato materiale, infatti, in più casi si è voluto riconoscere nel terreno quelle tracce che potessero avvalorare la narrativa del mito: le case di legno sono state decifrate non alla luce di una tecnica costruttiva che è comune a tutta l'Europa altomedievale, ma come il necessario ripiego - determinato dagli eventi - verso un'architettura effimera di rifugio; le fondazioni di nuove chiese insulari sono state interpretate come fondazioni in nuovi spazi sicuri, e non il segnale di comunità che gradualmente avevano spostato i loro interessi in area costiera; la scelta esclusiva delle vie d'acqua come spazio di relazione è stato visto come una fuga dalle orde barbariche dell'entroterra, e non come una necessità storica di diventare il ponte commerciale e culturale tra quelle comunità barbariche e il resto del mondo.

È interessante notare quale è il dato di fondo del mito che di fatto non viene mai messo in discussione, ovvero la fuga in un luogo inospitale, un luogo 'altro'. Si tratta di uno spazio vuoto (la laguna) che permetterebbe - secondo il mito delle origini - sia il collegamento con l'antico, sia la reinvenzione di un'indipendenza e di una libertà che diventa il fondamento civico e urbano delle nuove comunità. L'acqua è descritta dal mito come l'antitesi del pieno delle città dell'entroterra: un pieno che sarebbe divenuto insostenibile per le mutate condizioni politiche e militari (le invasioni). Quel nuovo spazio scelto per necessità, ma con coraggio, diventerebbe il luogo su cui si fonda letteralmente e materialmente un nuovo spazio abitato, pieno di edifici e di nobiltà. L'ambiente acquatico nel mito sarebbe così vuoto e irraggiungibile dai nemici: ciò permetterebbe ai Veneti la conservazione e la sublimazione della loro identità. Costretta all'acqua Venezia diventerebbe la Regina dei Mari.

Il mito veneziano delle origini e la sua persistenza non rappresenta un'eccezione: molte altre città con una lunga storia hanno prodotto analoghi miti fondativi. In tempi contemporanei, però, le percezioni della validità storiografica di tali miti, appaiono sfumate. Nel racconto, anche popolare e divulgativo, della moderna Roma o della moderna Parigi, ad esempio, il mito rimane relegato alla sfera dell'irrealtà. Ciò non avviene per Venezia: non si mette, di fatto, in discussione la 'fuga' in laguna. Si collega così la grandezza di Venezia con l'opportunità di uno spazio nuovo, una laguna semi-vuota, tutta da costruire.

Ed è proprio una lettura attenta del dato archeologico che, invece, ci permette, di capovolgere il paradigma: quello spazio non è affatto vuoto, anzi, è da lungo tempo uno spazio di commerci e di relazioni. La fuga non c'entra: la scelta delle élite locali di spostare gradualmente le funzioni portuali in aree sempre più costiere dipende invece dalla ferma volontà di essere attivi non 'dove non vi è nessuno' ma, al contrario, di investire in quegli spazi acquei che tra tarda antichità e medioevo costituiscono il nodo delle connessioni culturali e commerciali. Si sceglie l'acqua perché rappresenta il luogo dove sono possibili gli scambi, perché è il luogo del pieno, delle interazioni sociali ed economiche, sia locali che internazionali.

Il dato archeologico, una sintesi

E, dunque, quali sarebbero le origini di Venezia? L'archeologia ci rivela una storia molto diversa, ma anche molto attuale. È una storia di lenti processi ambientali e di investimenti di capitali in strutture portuali piuttosto consistenti. Tra tarda antichità e alto medioevo (ovvero tra il secolo V e il IX), i cambiamenti del paesaggio fluviale e lagunare, con il progressivo spostamento verso il mare della linea di costa, hanno creato nuove condizioni fisiche per una portualità diffusa. Le basse barene e le maree costanti hanno offerto un ambiente ideale per uno sviluppo commerciale e proto-industriale saldamente connesso alle principali vie di comunicazione a lunga distanza dell'epoca, ovvero le rotte marine. Le barene ospitarono nel corso dei secoli sedi di magazzini, porti e luoghi di produzione artigianale. Per la loro realizzazione si richiese la presenza (e, dunque, lo spostamento) di manodopera. Quelle masse costituirono il nucleo vitale che diede origine a uno dei fenomeni urbani e culturali più duraturi e prosperi dell'età post-classica, la Serenissima.

Per capire nella sua complessità il fenomeno descritto dal dato archeologico, è necessario richiamare alla memoria il sistema fiscale tardoromano (che prevede la demanialità degli spazi costieri), il cambiamento dei mercati internazionali mediterranei (con una progressiva riduzione in Adriatico del trasposto di merci da parte di navi bizantine e, allo stesso tempo, la comparsa di fiorenti mercati arabi nel mediterraneo meridionale), e la logistica dei trasporti altomedievali (che di fatto diventano completamente legati alle vie d'acqua nelle tratte di lunga percorrenza). I Veneti antichi, dunque, si sarebbero spostati in laguna gradualmente. Le comunità avrebbero intessuto, però, un rapporto unico

con la specificità dell'ambiente lagunare, moltiplicando le capacità tecniche navali e le conoscenze di tipo idraulico/lagunare.

Durante le ultime fasi dell'Impero Romano nell'entroterra padano il sistema delle città, l'organizzazione agricola e le comunicazioni stradali attraversarono una profonda crisi. Gli antichi porti, infatti, si erano progressivamente interrati (come gli scavi archeologici hanno documentato a Padova, ad Altino, ad Aquileia, (cfr. ad es. Calaon 2006) e la loro connessione al sistema viario era divenuta obsoleta. Il record archeologico attesta, però, anche la mancanza d'interventi pubblici nel mantenimento delle infrastrutture portuali, soprattutto dopo il VI secolo.

Allo sbocco del Po, dell'Adige, del Sile, del Piave, del Livenza e del Tagliamento, si va formando un nuovo sistema di logistica per lo scambio delle merci che possiamo definire portualità diffusa, ovvero un sistema integrato di piccoli scali. I trasporti via mare viaggiavano su imbarcazioni che non erano adatte alla navigazione fluviale. Le acque interne richiedevano barche dal fondo piatto e sistemi di argini per l'alaggio dei natanti con l'ausilio di animali da tiro. Questo sistema di trasporti presuppone l'esistenza di una serie rilevante di infrastrutture (zattere, traghetti fluviali, ponti, luoghi di sosta e di ricovero, magazzini). Servivano appositi edifici per immagazzinare stagionalmente le derrate e le merci. La navigazione fluviale, infatti, non era possibile durante tutto il corso dell'anno per ragioni legate alle variazioni climatiche e alla differente portata dei fiumi (McCormick 2007; McCormick 2012). Le terre costiere, le lagune e le barene offrivano condizioni ottimali per tale tipo di scambi: uomini e merci potevano viaggiare riparati dai lidi e dalla linea di costa, senza affrontare le rotte in mare aperto.

Gli scavi a Torcello e in laguna nord testimoniano una tensione continua allo spostamento graduale verso la costa. La laguna era un organismo in formazione e in espansione verso il mare, e gli insediamenti si adattarono a tale mobilità. Quella che conosciamo oggi come una laguna piuttosto definita, in passato era uno spazio deltizio, mosaico di terre emerse e acque interne. Prima di Venezia, in età romana, questi spazi erano frequentati dalle imbarcazioni e utilizzati come basi per ville marittime che gestivano la pesca e la produzione del sale (Rosada, Zabeo 2012).

La Venezia delle origini, dunque, è stata costruita intorno all'acqua. Re-immaginando i suoi caratteri urbanistici, alcuni elementi possono essere utili per immaginarne la logica degli spazi. Non vi erano, innanzitutto, i ponti, ma solo zattere, passerelle e imbarcazioni. I canali non rappresentavano un limite, ma una connessione. La viabilità interna si basava esclusivamente sulla transitabilità acqua. A Torcello nel IX e nel X secolo, ad esempio, le case e i cortili si affacciavano tutti sull'acqua (sulla laguna o su canali interni), e gli accessi avvenivano attraverso pontili o rive (Calaon 2013, Calaon 2014). L'acqua doveva essere percepita come uno spazio facilmente praticabile che poteva connettere le isole lagunari con tutto il mondo allora conosciuto. L'azione dell'attraversamento dell'acqua era un gesto quotidiano: per spostarsi da un'isola all'altra o da una casa all'altra. Le acque della laguna e le acque dei fiumi padani costituivano un prolungamento delle rotte marine.

Nell'alto medioevo i percorsi terrestri erano, invece, pressoché inagibili: le vie stradali non venivano più restaurate e i ponti e i guadi spesso non erano più dotati del personale necessario al loro corretto funzionamento. L'entroterra può essere considerato il vero territorio limite, quasi impraticabile. Quasi un vuoto. L'acqua, al contrario, costituiva l'elemento infrastrutturale per lo scambio e l'apertura ai contatti culturali e commerciali: ovvero il pieno.

I materiali dello spazio costruito

La Venezia delle origini non era una città di pietra, né di mattoni. Era di fango e di legno (Fig. 2). Il mito delle origini sottende una sorta di fondazione, immaginando la città da subito come monumentale. Pur nella difficoltà, Venezia avrebbe eretto i suoi monumenti, costruiti con materiali durevoli. L'archeologia ha in qualche modo avuto un ruolo nel rinforzare questa idea. Attraverso i resti archeologici rinvenuti e studiati, esposti nei musei, o attraverso le analisi delle pietre antiche conservate nelle murature della città moderna, ci si è concentrati nello studio delle reliquie solide del passato. Abbiamo studiato le pietre e le iscrizioni, che potrebbero definirsi eccezioni nel panorama urbanistico veneziano. Minore attenzione è stata riservata alle buche di palo delle case e alle rive in legno, che meglio descrivono il carattere anfibio, mutevole e precipuo della Venezia delle origini.



2 | *Venezia in legno*, disegno del XVI secolo (ma probabilmente copia di un disegno medievale piú antico), sito non ricostruibile con esattezza, ma collocabile nella laguna nord (Tomaso Diplovatacio, *Tractatus de Venetae urbis libertate*, Biblioteca Nazionale Marciana, mss. lat. XIV, n.77, cc. 22v-23r).

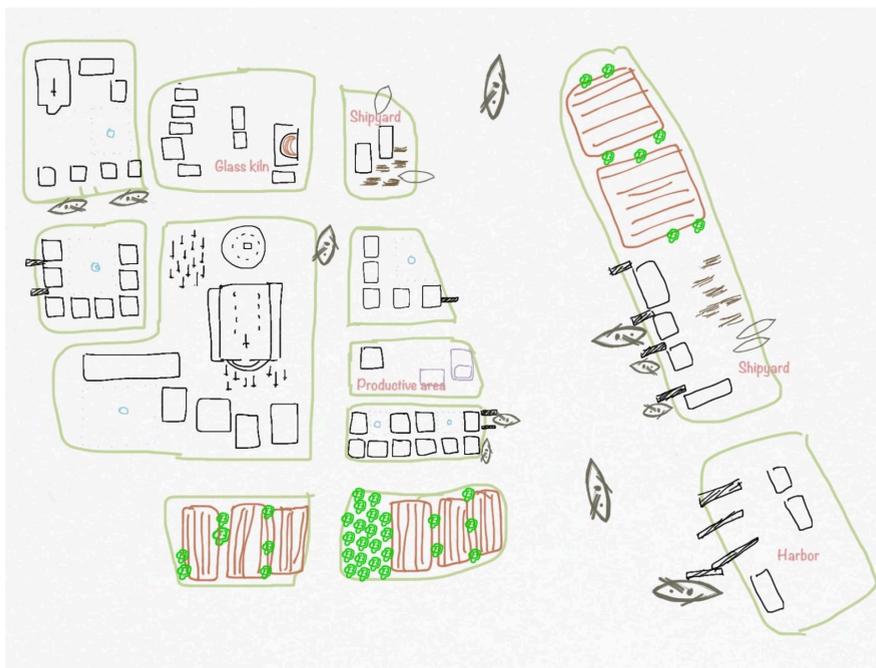
Dai dati noti, possiamo affermare che il 100% delle costruzioni civili lagunari (case, magazzini e edifici artigianali), avevano alzati in legno. Il legno era presente nei boschi e nelle foreste, ampiamente attestati in area costiera: lo provano le analisi sui pollini antichi e le letture dei carotaggi che permettono una ricostruzione accurata del paleo-ambiente. Il legno in laguna era il materiale da costruzione per eccellenza. Costituiva la cifra distintiva dell'intero spazio abitato. A Rialto, a Cittanova, a Torcello e a Comacchio il legno è abbondantemente attestato nella costruzione di *waterfront*, di rive, moli e approdi e per l'edilizia civile. Case, botteghe artigiane, magazzini e ricoveri per animali: lo spazio abitato ha edifici esclusivamente realizzati in tavole, assi e pali. Le pareti lignee erano spesso ben rifinite con argille, isolanti e intonaci (Fig. 3).

Erano pochi gli edifici costruiti interamente con laterizi e pietre, e per lo piú erano edifici religiosi. Questi erano realizzati completamente con materiali di riuso: per l'ampiezza, la forma e le caratteristiche decorative richiedevano, infatti, una tipologia costruttiva in materiale durevole.

Mattoni e pietre erano raccolti nelle vicine ville romane in disuso o nei centri cittadini non più abitati, le une e gli altri usati come vere e proprie cave di materiale da costruzione.

L'archeologia locale ha spesso posto l'accento su una corrispondenza tra edifici abitativi in legno e una presunta povertà/temporaneità dei siti demici (Fozzati 2005). Le case di legno, anche semanticamente, sono spesso state declassate al grado di 'capanne/capanni' (Bortoletto 2014). Si tratta di un errore prospettico influenzato dal successo del modello costruttivo della città in pietra di piena età medievale e di età rinascimentale. È un modello falsato che denuncia anche una concezione autoreferenziale dell'idea di città/civiltà. Gli insediamenti medievali dell'Europa settentrionale (Vichinghi, Carolingi, Germani, ad esempio), che erano costituiti da raffinate abitazioni interamente in legno, sono stati spesso percepiti come espressioni di una civiltà inferiore, incapace di tradurre la grammatica urbana secondo le logiche spaziali della città classica (Carile 2003).

Una deformazione percettiva caratterizza il paesaggio archeologico lagunare. Si consideri Torcello, ad esempio. Sembra pieno nell'area del quartiere episcopale, dove si conservano le vestigia (per lo più nella forma architettonica dell'XI secolo, (Zanetto 2018)) delle chiese e dei palazzi pubblici. Per converso, appare vuoto lo spazio, oggi per lo più agrario e semiabbandonato, delle barene circostanti. La ricostruzione archeologica ci fa immaginare, invece, uno spazio pieno di case, botteghe e strutture artigianali in tutta l'allora area calpestabile. Spazio ulteriormente riempito dalle navi e dalle barche, con le loro alte vele e le infrastrutture di ancoraggio. Lo spazio vuoto per eccellenza, urbanisticamente parlando, sembra, in qualche misura, essere rappresentato dall'interno e dai sagrati delle chiese: quella è l'area della comunità che si incontra, gerarchicamente controllata dall'élite religiosa. Lo spazio intorno all'isola, che nella percezione contemporanea è vuoto e acqueo, era uno spazio solcabile, pieno di attività (peschiere, saline, argini).



3 | Schizzo di lavoro, interpretare gli spazi a Torcello, scavi dell'Università Ca' Foscari, Venezia, Progetto Torcello Abitata, 2017.

Uno spazio 'pieno' di legno e di acqua

Il legno è la cifra distintiva della Venezia delle origini. Legno e carbone erano ugualmente indispensabili per le produzioni artigianali e industriali. Di legno sono fatte le navi, le barche, le zattere, i pontili. Sono gli elementi del paesaggio urbano veneziano altomedievale che più qualificano la città. I legni, e non le pietre o i marmi, rappresentano l'immagine della ricchezza veneziana delle origini. È una ricchezza garantita dai vascelli (di legno) e dai servizi di sbarco e imbarco effettuati sui moli (di legno), dalle merci conservate in magazzini (di legno). Tale ricchezza è legata alle politiche della corretta gestione ecologica degli spazi esterni il sito, ovvero le foreste. La sostenibilità (e il successo dei siti) pare direttamente proporzionale alla capacità di produrre logiche urbanistiche che controllino in maniera poli-focale l'intero ambiente circostante, compreso l'entroterra.

Se osserviamo una ricostruzione preliminare del paesaggio proto-urbano di Torcello, nonostante i numerosi edifici, il rapporto vuoto pieno ci

sembra propendere a favore del secondo: sembra un insediamento denso di edifici dove non sembra esserci spazio per l'incontro delle persone. Ma il rapporto vivificante tra vuoto/pieno nella Venezia delle origini sta nell'acqua, continuamente solcata e plasmata. Quello che consideriamo vuoto oggi (la laguna, le barene, i delta, le foreste), di cui non conosciamo i dettagli perché non sappiamo quasi più navigare, perde di significato. In passato l'acqua era il luogo dell'incontro, dove il pieno e il costruito non si affermava solo tramite edifici in muratura (chiese, palazzi), ma soprattutto attraverso le infrastrutture lignee che permettono di governare quello spazio mutevole: moli, zattere, rive, waterfront e - soprattutto - barche e navi.

Bibliografia

Bortoletto 2014

M. Bortoletto, *Gli Scavi Archeologici a Torcello dal 1995 al 2012*, in Fozzati L. (a cura di), *Torcello Scavata. Patrimonio Condiviso. 1. Gli Scavi 1995-2012*, 1, Venezia 2014, 117-256.

Bosio 1992

L. Bosio, *Dai Romani ai Longobardi: vie di comunicazione e paesaggio agrario*, in M. Pavan, G. Cracco and G. Ortalli (a cura di), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima. 1. Origini - Età ducale*, Roma 1992, 175-208.

Calaon 2006

D. Calaon, *Altino (VE). Strumenti diagnostici (GIS e DTM) per l'analisi delle fasi tardoantiche ed altomedievali*, in A. Zaccaria Ruggiu (a cura di), *Le Missioni archeologiche dell'Università Ca' Foscari di Venezia: 5. giornata di studio (2006)*, Venezia 2006, 143-158.

Calaon 2013

Calaon D., *Quando Torcello era abitata*, Venezia 2013.

Calaon 2014a

D. Calaon, *Ecologia della Venetia prima di Venezia: uomini, acqua e archeologia*, "Hortus Artium Medievalium" 20 (2014), 355-364.

Calaon 2014b

D. Calaon, *Età Tardo Antica e Altomedioevo: magazzini, élites e insediamento*, in D. Calaon, E. Zendri and G. Biscontin (a cura di), *Torcello Scavata, Patrimonio condiviso. Gli scavi archeologici 2012-2014*, Venezia 2014, 209-224.

Calaon 2014c

D. Calaon, *La Venetia Maritima tra il VI e il X secolo: mito, continuità e rottura*, in Regione del Veneto (a cura di), *Dalla catalogazione alla promozione dei beni*

archeologici, I progetti europei come occasione di valorizzazione del patrimonio culturale Veneto, Venezia 2014, 55-66.

Calaon 2017

D. Calaon, *Acqua, legno e forza lavoro: così nacque Venezia. Rileggere le origini della città lagunare senza (quasi) usare i libri di storia*, "Ligabue Magazine" 70 (2017), 120-136.

Cantino 1992

G. Cantino Wataghin, *Fra tarda antichità e alto medioevo*, in L. Cracco Ruggini, M. Pavan, G. Cracco e G. Ortalli (a cura di), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima. 1. Origini. Età ducale*, Roma 1992, 321-363.

Carile 1987

A. Carile, *Il problema delle origini di Venezia*, in A. Carile e F. Tonon (a cura di), *Le origini della Chiesa di Venezia*, Venezia 1987, 77-99.

Carile 2003

A. Carile, *L'Adriatico in età bizantina: stato degli studi e prospettive di ricerca*, in F. Lenzi (a cura di) *L'archeologia dell'adriatico dalla preistoria al medioevo*, Atti Convegno internazionale (Ravenna, 7-9 giugno 2001), Firenze 2003, 463-478.

Carile 1951

R. Cessi, *Le origini del ducato veneziano*, Napoli 1951.

Carile 1963

R. Cessi, *Venezia Ducale I: Duca e popolo*, Venezia 1963.

Crouzet 2001

E. Crouzet Pavan, *Venezia Trionfante. Gli orizzonti di un mito*, Torino 2001.

Deleuze, Guattari 1972

G. Deleuze, F. Guattari, *L'anti-Edipe*, Paris 1972.

Dorigo 1995

W. Dorigo, *Fra il dolce e il salso: origini e sviluppi della civiltà lagunare*, in G. Caniato, E. Turri e M. Zanetti (a cura di), *La laguna di Venezia*, Verona 1995, 137-191.

Fasoli 1958

G. Fasoli, *Nascita di un mito. (Il mito di Venezia nella storiografia)*, in *Studi storici in onore di Gioacchino Volpe per il suo 80esimo compleanno*, Firenze 1958, 445-479.

Fedalto 1990

G. Fedalto, *Le origini della città di Venezia tra antiche fonti e recente storiografia*, "Antichità Altoadriatiche" 36 (1990), 103-127.

Fozzati 2005

L. Fozzati (a cura di), *Ca' Vendramin Calergi: archeologia urbana lungo il Canal Grande di Venezia*, Venezia 2005.

Gasparri 2004

S. Gasparri, *Come nasce Venezia*, in C. Fiuman e A. Ventura (a cura di), *Storia del Veneto. 1. Dalle origini al seicento*, Roma - Bari 2004, 71-86.

Gelichi 2010

S. Gelichi, *L'archeologia nella laguna veneziana e la nascita di una nuova città*, "Reti Medievali" 11 (2, 2010), 1-31.

Gelichi 2015

S. Gelichi, *Societies at the Edge: New Cities in the Adriatic Sea During the Early Middle Ages (8th-9th Centuries)*, in S. Gelichi and R. Hodges (eds.), *New Directions in Early Medieval European Archaeology: Spain and Italy Compared. Essays for Riccardo Francovich*, Turnhout 2015, 285-299.

Hodges 2015

R. Hodges, *The idea of the polyfocal 'town'? Archaeology and the origins of medieval urbanism in Italy*, in S. Gelichi and R. Hodges (eds.), *New Directions in Early Medieval European Archaeology: Spain and Italy Compared. Essays for Riccardo Francovich*, Turnhout 2015, 260-284.

Lefebvre 1991

H. Lefebvre, *The production of space*. Oxford-Cambridge (Mass.) 1991.

McCormick 2001

M. McCormick, *Origins of the European economy: communications and commerce AD 300-900*, Cambridge 2001.

McCormick 2007

M. McCormick, *Where do trading towns come from? Early medieval Venice and the northern emporia*. In J. Henning (ed.), *Post-Roman towns, trade and settlement in Europe and Byzantium Vol. 1, The heirs of the Roman west*, Berlin, New York 2007, 41-68.

McCormick 2012

M. McCormick, *Comparing and connecting: Cornacchio and the early medieval trading towns*, in S. Gelichi and R. Hodges (eds.), *From One Sea to Another. Trading Places in the European and Mediterranean Early Middle Ages / Da un mare all'altro. Luoghi di scambio nell'Alto Medioevo europeo e mediterraneo*, Turnhout 2012, 477-502.

Ortalli 2008

G. Ortalli, *Il mito di Venezia: mezzo secolo dopo*, in F. Bocchi e G. M. Vanarini (a cura di), *L'eredità culturale di Gina Fasoli. Atti del Convegno di studi per il centenario della nascita (1905-2005)*, Roma 2008, 91-106.

Rosada 1992

G. Rosada, *Aggregazioni insediative e strutture urbane*, in L. Cracco Ruggini, M. Pavan, G. Cracco e G. Ortalli (a cura di), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima. 1. Origini. Età ducale*, Roma 1992, 209-268.

Rosada, Zabeo 2012

G. Rosada, M. Zabeo ...*Stagna... inrigua aestibus maritimis...Sulla laguna di Venezia ovvero su un comprensorio a morfologia variabile*, "Histria Antiqua" 21 (2012), 241-262.

Smith 2006

N. Smith, W. Low, *Introduction: The imperative of public space*, in N. Smith and S. W. Low (eds.), *The Politics of Public Space*, New York 2006, 1-16.

Zanetto 2018

S. Zanetto, *Tradizioni costruttive nell'Alto e Medio Adriatico (secoli VII-XI). Eredità e innovazione nell'alto medioevo*, Firenze 2018.

English abstract

Imaging Venice's origins urbanism compels us to discuss the origin's myth and its political and historiographical implications. Was Venice a dense, agglomerate settlement, similar to a medieval castle? Was the public/non-built space limited to the churchyard and its surrounding? Did the waters around the islands serve as defense walls? Whose Venice detach or strongly connected with other similar settlements in the Po plain?

To answer those questions, we need to dismantle the traditional narratives, and we must dismiss the idea of a 'classical' city. According to the archaeological records, Venice in the 9th - 10th century was not nor a new Constantinople or a new Rome. Its landscape (delta-rivers lagoon like areas), the building materials (wood and reused stones/bricks), and the demography are pivotal to describe a poly-focal trade-based settlement, deeply entangled with landscape transformations.



la rivista di **engramma**

aprile **2018**

155 • Vuoto/pieno. I caratteri della Venezia che cambia

Editoriale Federica Fava, Elisa Monaci, Christian Toson

Vuoto/pieno. I caratteri della Venezia che cambia. Una presentazione Monica Centanni, Laura Fregolent, Sara Marini

Vuoto per pieno Alberto Ferlenga

Il documento Venezia Sara Marini

Jean-Jacques Rousseau e l'assenza di Venezia Nicola Emery

Il riuso delle chiese chiuse: un problema, un'opportunità Don Gianmatteo Caputo

La Chiesa di San Paolo Converso a Milano Massimiliano Locatelli

Restauro della Chiesa di San Pellegrino a Lucca e allestimento del Deposito dei Gessi Patrizia Pisaniello

Tre vuoti veneziani Elisa Monaci

Venezia prima di Venezia Monica Centanni

Per fossas, da Ravenna alla Via Claudia Augusta Lorenzo Braccesi

Pieno/vuoto a Torcello e la Venezia delle origini Diego Calaon

L'altare di Caius Titurnius Florus a Sant'Angelo della Polvere Maddalena Bassani

L'agorà e la piazza civica, spazi teatrali per la parrhesia Christian Toson

Cambiamenti demografici e socio-economici nella Venezia contemporanea Laura Fregolent

Governare la crescita del turismo Francesco Palumbo

Venezia Piena Angela Vettese

Azioni e finanziamenti regionali a sostegno della città di Venezia Ilaria Bramezza

Diritto allo studio come diritto alla città? Daniele Lazzarini

Vuoti di normalità Federica Fava