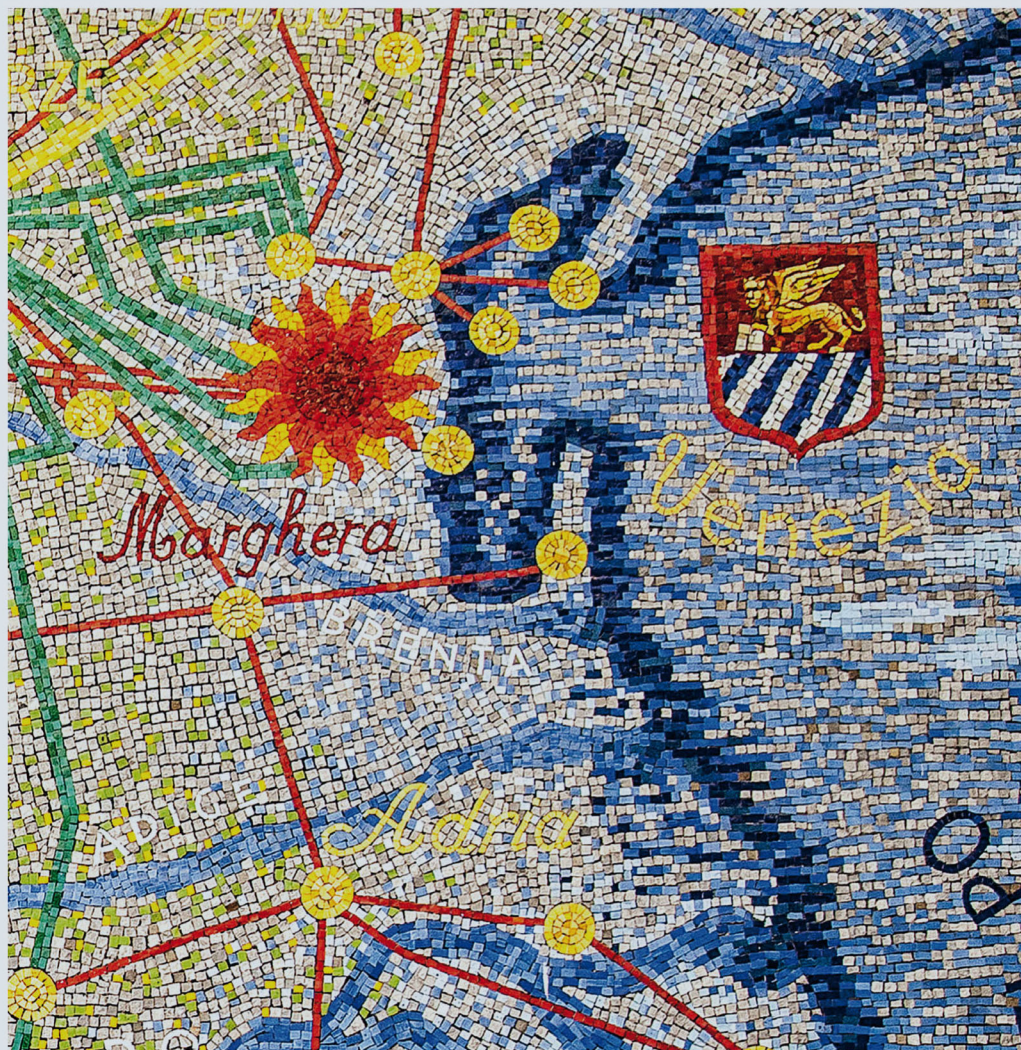


a cura di DONATELLA CALABI e MARTINA MASSARO

MARGHERA

Città giardino



Istituto Veneto
di Scienze, Lettere
ed Arti

L'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, che trova la sua lontana origine nel Reale Istituto Nazionale, voluto da Napoleone per l'Italia all'inizio del XIX secolo, sull'esempio dell'Institut de France, venne poi rifondato con l'attuale denominazione nel 1838 dall'Imperatore d'Austria Ferdinando I. Con l'unione del Veneto al Regno d'Italia, l'Istituto fu riconosciuto di interesse nazionale assieme alle principali accademie degli stati preunitari, anche se la sua maggior attenzione ha continuato ad essere rivolta alla vita culturale e scientifica delle Venezia. La sua configurazione è quella di un'Accademia scientifica, i cui membri sono eletti dall'Assemblea dei soci effettivi, pur venendo la nomina formalizzata con decreto ministeriale.

L'Istituto pubblica gli «Atti», rivista trimestrale distinta in due classi: quella di scienze morali, lettere ed arti e quella di scienze fisiche, matematiche e naturali. Pubblica altresì le «Memorie», pure suddivise nelle due menzionate classi, per studi monografici riconosciuti di particolare rilevanza scientifica e culturale da apposite commissioni di esperti. Pubblica infine collane specializzate come anche gli atti dei convegni, delle scuole di specializzazione e dei seminari da esso promossi.

In copertina:

Mario Deluigi, *Pannello musivo parietale con la maglia delle linee di distribuzione dell'energia elettrica in Veneto*, particolare, 1954. Soverzene (Belluno), Centrale idroelettrica Achille Gaggia, già SADE (foto Giancarlo Rupolo).

Progetto grafico della copertina:

Paolo Roggero design



Istituto Veneto
di Scienze Lettere
ed Arti

ISTITUTO VENETO DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI

MARGHERA
CITTÀ GIARDINO

a cura di

DONATELLA CALABI e MARTINA MASSARO

VENEZIA
2021

ISBN 978-88-92990-06-7

Il volume riporta le relazioni presentate alla giornata di studi
Marghera. Città giardino
promossa dall'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti
(Venezia, 18 ottobre 2019)

Progetto e redazione editoriale: Ruggero Rugolo e Laura Padoan

© Copyright Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti - Venezia
30124 Venezia - Campo S. Stefano 2945
Tel. 0412407711 - Telefax 0415210598
ivsla@istitutoveneto.it - www.istitutoveneto.it

INDICE

<i>Prefazione</i>	Pag. VII
DONATELLA CALABI, <i>Venezia e Marghera: l'espansione residenziale in terraferma e la costruzione di una nuova periferia</i>	» 3
FRANCESCA PRELZ GALIANI, CARLO URBANI, <i>La Venezia produttiva nei concorsi d'industria: una piccola esposizione a palazzo Loredan</i>	» 15
MARTINA MASSARO, <i>Venezia e la modernità. Fonti e testimonianze dall'Archivio di Guido Costante Sullam (1873-1949): la trasformazione urbana durante il ventennio fascista</i>	» 23
ELENA SVALDUZ, <i>Dal piano alla città costruita: Mestre e Marghera nelle licenze edilizie</i>	» 49
TOMMASO TAGLIABUE, <i>Le case di Marghera</i>	» 81
FRANCESCO VALLERANI, <i>Marghera e la poesia della macchina: elogio del moderno e rappresentazioni</i>	» 101
GUIDO ZUCCONI, <i>Il Milanino: una «quasi città giardino» alle porte di Milano</i>	» 123
HELENI PORFYRIOU, <i>La trasmissione di un modello. Howard e la città giardino in Italia</i>	» 147
GIANFRANCO BETTIN, <i>Marghera, oltre il giardino</i>	» 169
GIULIANO SEGRE, FRANCESCO SBETTI, <i>Il quartiere giardino nelle periferie di Venezia</i>	» 175
Riassunti - <i>abstracts</i>	» 185
Indice dei nomi	» 195
Elenco dei relatori	» 201

FRANCESCO VALLERANI

MARGHERA E LA POESIA DELLA MACCHINA
ELOGIO DEL MODERNO E RAPPRESENTAZIONI

1. *Nella modernità globale*

Se per un lungo arco di secoli la posizione anfibia di Venezia si è rivelata una straordinaria opportunità ambientale che ne ha consentito il successo geopolitico, economico e culturale, suscitando l'ammirazione e il costante elogio anche dopo la fine della sua indipendenza repubblicana, è con l'espandersi della modernità industrialista che la peculiarità litoranea altoadriatica, dominata da lagune poco profonde, paludi, valli da pesca, tenui lidi sabbiosi, canali stretti e poco profondi, mostra la sua inadeguatezza geomorfologica. Il progetto modernista prevedeva infatti ben più profonde trasformazioni della base naturale rispetto al pur cospicuo sforzo espresso dai tecnici della Serenissima fin dagli albori dell'aggregarsi di una struttura urbana nel precario supporto insulare della laguna. La lenta e accurata interpretazione delle dinamiche idrauliche connesse alle maree, nonché dei processi evolutivi di trasporto e deposizione dei sedimenti apportati da una complessa rete idrografica defluente in laguna, a loro volta intaccati e distribuiti dall'azione del mare, costituisce un patrimonio di conoscenze che deve essere aggiornato. Lo richiede il nuovo definirsi del rapporto tra uomo e ambiente a seguito dell'incedere di una diversa modalità di costruzione del territorio.

Nella realtà occidentale della seconda metà del XIX secolo la trasformazione dei paesaggi d'acqua è una questione troppo ampia da prendere in considerazione anche solo marginalmente. Quel contesto storico ed economico va comunque rievocato per collocarvi quanto è accaduto nell'ampia porzione di area umida posta a sud dell'antico sistema fortificato di Marghera, nell'immediato entroterra di Venezia, anche perché costituisce senza dubbio tra le più significative realizzazioni infrastrutturali che hanno avviato il processo di modernizzazione non solo

del Veneto, ma dell'intero paese (Fig. 1). In effetti, i vistosi interventi sugli assetti idrografici naturali possono considerarsi il banco di prova con cui valutare l'efficacia tecnica e la potenza economica e politica dei singoli Stati in uno scenario di competizione globale, sia commerciale che coloniale. Si allude in particolare al caso dei grandi fiumi europei e nordamericani che in lunghi tratti sono stati affiancati da canali artificiali, in altri sono stati rettificati, delimitati da arginature e regolati da briglie e dighe quando a ridosso dei centri urbani, cercando di ottenere molteplici obiettivi che vanno dall'incremento della navigazione interna al controllo delle piene, dalla creazione di energia all'ampliarsi degli spazi coltivabili nelle ampie pertinenze golenali¹.

I progressi dell'ingegneria idraulica, sostenuta dall'impiego di macchinari sempre più efficaci, sono riusciti a superare i limiti imposti dalla base naturale al trionfo del progetto modernista. Il successo delle innovative tecnologie amplifica gli esiti trasformativi dei nuovi processi di territorializzazione. Le competenze dei tecnici idraulici di fine '800 perfezionano e accrescono quanto già era stato acquisito nella gestione delle acque nella prima età moderna, (si pensi ad esempio alla grande varietà di paesaggi anfibi creati nell'entroterra di Venezia e nelle Fiandre a partire dal XV secolo), potenziando il sollevamento delle acque in piani di bonifica sempre più estesi grazie all'impiego della idrovora a vapore, e in seguito elettrica, e consegnando al capitalismo agrario vantaggiose opportunità di accrescere i propri profitti. Con la sensibilità di allora, l'atteggiamento prometeico del gigantismo progettuale era parte della competizione tra nazionalismi, quindi motivo di elogi, di invidie, di sfide e a volte anche di investimenti al limite della sostenibilità economica, accrescendo oltre modo l'importanza dell'ingegnere. Il trionfo delle scienze si perfeziona e diversifica nei campi più disparati e ne è prova la straordinaria proliferazione della manualistica, delle conferenze, delle innovazioni produttive, collocate con dovizia di mezzi e risonanza comunicativa nel sempre più incalzante susseguirsi delle Esposizioni Universali². Una ulteriore amplificazione di queste promettenti visioni

¹ *Rivers in history. Perspectives on waterways in Europe and North America*, a cura di C. MAUCH - T. ZELLER, Pittsburgh 2008.

² L. MASSIDDA, *Atlante delle grandi Esposizioni Universali. Storia e geografia del medium espositivo*, Milano 2011.

del futuro è rinvenibile nella vasta produzione letteraria di Jules Verne, il cui successo tra il vasto pubblico, e non solo francese, sta a dimostrare come le attitudini sociali dell'epoca avessero accolto con largo entusiasmo gli straordinari risultati conseguiti dall'ingegneria. Fino al punto di estendere tale razionalità calcolatrice anche alle scienze umane e in particolare nella gestione della crescente complessità dei centri urbani³.

La modernizzazione portuale e industriale di Marghera va quindi valutata come l'esito finale di un processo di innovazione della territorialità idraulica della bassa pianura veneta avviato subito dopo l'annessione del Veneto al Regno d'Italia, mirante a incoraggiare gli scambi commerciali e il trasporto di materie prime tra lo scalo veneziano e le vivaci potenzialità dei porti fluviali di Padova, Treviso, Battaglia Terme e Adria⁴. Il potenziamento idroviario, come già accennato poco sopra, è uno dei punti più rilevanti del modernismo europeo, con l'obiettivo di sostituire o migliorare le migliaia di chilometri di canali artificiali di modeste dimensioni scavati nei secoli precedenti, a loro volta essenziali infrastrutture che avevano consentito l'espansione della prima rivoluzione industriale in paesi come Inghilterra, Francia del Nord e Germania⁵. In Europa le realizzazioni più significative sono senza dubbio il taglio del canale di Corinto (1883) e di Kiel (1907), certamente incoraggiate dal buon esito del precedente taglio di Suez (1869). L'espansionismo coloniale affida all'ingegneria idraulica ulteriori clamorosi interventi come nel caso del taglio di Panama, avviato dai francesi nel 1881, ma concluso dagli Stati Uniti nel 1914⁶. La consegna di queste infrastrutture all'economia globale, concorre non solo a rafforzare il prestigio della figura dell'ingegnere e dei Politecnici, ma spinge sempre più verso una visione smisurata circa l'inarrestabile e radioso futuro dell'umanità, il cui compito è sanare le «imperfezioni» della crosta terrestre (Fig. 2). Ne

³ L.D. WHITE, *The city manager*, Chicago 1927.

⁴ F. VALLERANI, *Acque a nord. Da paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero*, Sommacampagna (VR) 2004.

⁵ A. BURTON, *The canal builders*, Cleobury Mortimer (GB) 1993; R. SHILL, *Silent highways. The forgotten heritage of the Midlands canals*, Stroud (GB) 2011.

⁶ D. COSGROVE, *An elemental division: water control and engineered landscape*, in *Water, engineering and landscape*, a cura di D. COSGROVE - G. PETTS, Londra-New York 1990, pp. 2-11; A. CARSE, *Beyond the big ditch. Politics, ecology and infrastructure at the Panama Canal*, Cambridge (MA) 2014.

deriva una fitta editoria che descrive «les travaux audacieux qui ont modifié la carte du globe, qui ont mis un canal là où il existait un isthme, un cours d'eau navigable à la place d'une montagne et un mer au milieu d'un désert». Tutto ciò è stato possibile grazie alla «perfection des appareils mécaniques dont l'homme peut disposer aujourd'hui, dans sa lutte héroïque contre les éléments et la nature»⁷.

2. *Oltre la «Patria Artificiale»*

In una simile temperie di espansione economica e di sviluppo tecnologico globale, le strategie del giovane Stato italiano puntano decisamente a incoraggiare l'ammodernamento infrastrutturale e i processi produttivi, senza escludere il largo ventaglio dei servizi sociali, ivi inclusi la formazione strategica, da conseguire grazie alla promozione dell'istruzione tecnica e professionale. A partire dagli anni '60 del XIX secolo si assiste infatti alla creazione di numerosi Istituti Tecnici Superiori, strutturati in base ai programmi dei politecnici di area tedesca e svizzera, finalizzati a consolidare e divulgare competenze specializzate da mettere a frutto per la modernizzazione del paese⁸.

In questo contesto il Veneto gioca un ruolo tutt'altro che secondario se si considerano gli interventi di bonifica, la diffusione dell'idroelettrico, la riorganizzazione idraulica delle vie navigabili a cui vanno connesse le innovative strategie per il potenziamento del porto di Venezia. Tutti gli aspetti fin qui indicati in qualche modo concorrono al progetto urbanistico e produttivo di Marghera, la cui ubicazione anfibia non deve stupire, ma va invece collocata all'interno del coevo spirito di sfida nei confronti degli assetti geomorfologici originari, ovvero le appena menzionate «imperfezioni» della superficie terrestre. Dell'incerto interfaccia terra-acqua tra i pantani della laguna morta e i terreni depressi subito a sud della linea ferroviaria per Santa Lucia, i cosiddetti Bottenighi, si

⁷ L. FIGUIER, *Le nouvelles conquêtes de la science. Isthmes et canaux*, IV, Parigi 1884, p. 1.

⁸ G. ZUCCONI, *La cultura degli ingegneri: acque e strade ferrate all'indomani dell'annessione*, in *Dall'età napoleonica alla prima guerra italiana. Storia della Cultura Veneta*, a cura di G. ARALDI - M. PASTORE STOCCHI, Vicenza 1989, pp. 625-650.

coglie ben presto la posizione strategica per installarvi l'auspicata espansione del porto di Venezia. Si tratta di una visione che deriva dagli effetti globali della recente conclusione del taglio di Suez:

Collegato ai progetti di collegamenti ferroviari transalpini (Moncenisio, Brennero, Pontebba), il taglio dell'istmo di Suez sembrava infatti comportare incalcolabili conseguenze per le prospettive commerciali di Venezia e della Venezia [...]. Nessuno dubita in quegli anni del fatto che questo flusso continuo tenderà, una volta ultimato il canale di Suez, ad attraversare il territorio veneto⁹.

Dalla accurata analisi della situazione idrografica, il sito di Marghera evidenzia con chiarezza la sua importante funzione di cerniera tra lo scalo marittimo e un entroterra in grado di consentire comodi collegamenti sia con i poli produttivi nazionali che con i valichi in direzione dell'Europa centrale. Tale prospettiva, in sintonia con i grandi programmi dell'imperialismo economico, tende a espandere la vantaggiosa condizione di 'marittimità' ai più vivaci centri industriali e mercati dell'entroterra padano, attivando una vera e propria corsa al mare, puntando a un efficace collegamento con lo scalo veneziano. Nelle relazioni governative, come quella curata dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1878¹⁰, si fa il punto sulla situazione geomorfologica, cercando di evidenziarne le più promettenti opportunità. Nel caso specifico dell'immediato entroterra di Venezia, l'opinione dei tecnici è concorde nella convenienza di recuperare e adattare alle nuove esigenze l'antico patrimonio idroviario per stabilire una regolare via di traffici fluviali tra Venezia e Milano¹¹. Ne consegue che la scelta modernista italiana diviene partecipe dell'innovativo approccio globale del sapere idraulico, in gran parte acquisito grazie alla partecipazione assidua ai congressi internazionali sulla navigazione interna, tanto che non mancano utili resoconti pubblicati in riviste specializzate che divulgano validi spunti per approfondire il dibattito tecnico sull'auspicato miglioramento dei traffici fluviali nostrani (Fig. 3).

⁹ *Ibid.*, p. 627.

¹⁰ O. MARINELLI, *La navigazione interna nella pianura padana*, «Rivista Geografica Italiana», X (1903), pp. 427-437.

¹¹ E. MATTEI, *La navigazione interna in Italia*, Venezia 1886.

La trasformazione della base naturale necessita però di una presa di coscienza delle specificità ambientali da valorizzare, coinvolgendo non solo le competenze dei tecnici del territorio, ma anche i responsabili politici e il complesso supporto degli investitori. Si tratta di una galassia di portatori di interesse che esprime la vitalità socio-economica della piana padana e della sua fascia prealpina, in cui la rete di navigazione «bagna e serve una delle più ricche, delle più industri, delle più belle valli del mondo, celebre in tutti i tempi tanto per la feracità del suolo, come per l'energia dei suoi abitanti»¹².

All'inizio del '900 la Geografia accademica italiana riconosce il suo ritardo nel consegnare ai tecnici e ai politici le opportune relazioni circa le caratteristiche geomorfologiche del territorio del Regno, tanto che nel IV Congresso geografico nazionale tenuto a Milano nel 1901, in un contributo del colonnello Francesco Porro sono evidenziate le tematiche più urgenti su cui bisognava soffermarsi al fine di risolvere i «molti e vitalissimi problemi, che dal punto di vista della scienza pura, come in quello delle sue pratiche applicazioni, presenta ancora la Geografia dell'Italia»¹³. Si tratta di un appello per estendere e approfondire la diagnostica delle criticità che in parte si frappongono all'attuazione del progetto modernista nazionale. Tra i molteplici aspetti evidenziati dalla prospezione geografica svolta fino a quel momento, preoccupa non poco la diffusa fragilità idrogeologica dell'intera penisola, come nel caso significativo della vulnerabilità ai fenomeni franosi che, ancora nelle parole di Porro, sono una calamità ricorrente che penalizza gli obiettivi del progresso moderno. Ciò non toglie che al progetto di trasformazione del peculiare assetto anfibio di Marghera, con le barene dei Bottenighi, giovasse non poco la crescente familiarità con le più aggiornate tecniche di prosciugamento meccanico avviate nella bassa pianura veneta già qualche decennio in anticipo rispetto alla legge Baccharini del 1882, strumento legislativo che sostituisce e rende più efficaci i numerosi provvedimenti emanati fin dall'inizio del Regno d'Italia¹⁴.

¹² *Ibid.*, p. 103.

¹³ F. PORRO, *Sulle ricerche che si eseguono in Italia intorno al movimento dei ghiacciai*, in *Atti del IV Congresso Geografico Italiano*, Milano 1901, p. 337.

¹⁴ F. CAVALLO, *Terre, acque, macchine: Geografia della bonifica in Italia tra Ottocento e Novecento*, Reggio Emilia 2011.

Creare dal nulla un moderno porto industriale, trasformando la primeva ostilità palustre in una concreta opportunità di sviluppo in grado di affrontare le sfide di un sistema globale, non è stata una scelta azzardata. I sempre più frequenti contatti internazionali, a partire dalla grande Esposizione parigina del 1878, il ruolo delle riviste scientifiche, l'espandersi della formazione tecnico-scientifica promossa dai già menzionati politecnici, hanno consentito la diffusione e la condivisione di una nuova prassi territoriale, individuando adeguati modelli di intervento in base a specifiche tipologie geografiche. Ciò ha consentito, ad esempio, fruttuose comparazioni tra Venezia e Marsiglia, città portuali ben lontane dal tipo morfologico, dominante e vincente, dell'estuario¹⁵. In entrambi i casi la presenza di vaste aree umide sublitoranee che delimitano ampi solchi di pianure alluvionali, decisamente favorevoli per l'espansione viaria verso l'entroterra, costituiva un'attraente opportunità per poter disporre di aree acquistabili a costi molto bassi e utilizzabili senza complesse procedure di bonifica idraulica.

Il microcosmo anfibio di Marghera si colloca quindi in una indubbia posizione strategica, potenziale beneficiario non solo di quanto previsto dalla legge Baccarini del 1882 sul miglioramento fondiario e il risanamento ambientale, ma anche della legge n. 542 del 1907, emanata a seguito dei lavori della Commissione del Ministero dei Lavori Pubblici del 1904 per regolamentare le necessità dei principali scali portuali italiani. Certamente, se all'incremento dei traffici e dell'afflusso di materie prime dopo l'apertura di Suez si aggiunge il conseguente potenziamento idroviario e ferroviario del corridoio tra Padova e Venezia, si presenta un buon numero di motivazioni per la trasformazione di Marghera in un perfetto esempio di quella «Patria artificiale» così ben definita e apprezzata da Carlo Cattaneo già a metà '800 nelle pagine della rivista «Il Politecnico», con un particolare riguardo proprio alla costruzione dei paesaggi d'acqua¹⁶. Tra tutte le varie modalità di applicazione ingegneristica delle arti meccaniche finalizzate all'attenuazione del naturale procedere dell'evoluzione la-

¹⁵ A. MIONI, *Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale*, Venezia 1976.

¹⁶ G. BIGATTI, *I volti plurimi di una «patria artificiale»*, «Mélanges de l'école française de Rome», 118 (2006), I, pp. 181-188.

gunare, l'imbonimento dei Bottenighi è forse il meno spettacolare e appariscente rispetto ai ben più straordinari interventi portati a termine nei secoli precedenti, con particolare riguardo ai chilometri di murazzi per le difese a mare e alle ancor più sorprendenti diversioni di Brenta, Sile e Piave¹⁷.

L'imperfezione di velme e barene che caratterizzano l'estensione di laguna morta individuata per la realizzazione del nuovo porto di Venezia, delimitava una sorta di sacca interna, a ridosso della ferrovia, di scarso valore e che ben suscitava il coevo e solido disdegno, in base a un vero e proprio stereotipo negativo, nei confronti delle aree umide. Dunque la cordata di investitori capeggiata da Giuseppe Volpi non patisce alcun ostacolo burocratico per avviare i lavori di prosciugamento dopo l'approvazione del Piano regolatore del 1908, anche perché dava corso a quanto auspicato qualche anno prima da Piero Foscarì, all'epoca consigliere comunale¹⁸. La sospensione dei lavori durante la Grande guerra, non interrompe però lo spirito di impresa e l'elaborazione di complesse strategie di espansione industriale, tanto che all'originaria previsione di un'idea di porto che rafforzasse la capienza commerciale di quello nella città insulare, si affianca la proposta di un porto industriale, al servizio di prospettive che andavano ben al di là della ristretta dimensione locale¹⁹. Bisognava insomma «andare ai limiti della terraferma, in acque quiete, in distesa pianura, con una magnifica rete di strade e di binari ferroviari alle spalle, con canali fluviali di facile accesso, col ponte sulla laguna allargato ad unire le due sezioni portuali di Porto Marghera e della Marittima; e questa era la logicità»²⁰.

In questo modo il processo di trasformazione modernista includeva l'altra tecnologia simbolo del vigore dei tempi nuovi: l'impiego dell'elettricità. Non a caso Giuseppe Volpi nel 1905 era tra i fondatori della SADE (Società Adriatica di Elettricità), che si rivelerà l'indiscussa protagonista del capitalismo veneziano, con effetti moltiplicatori non solo

¹⁷ 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 2010.

¹⁸ P. FOSCARI, *Il porto di Venezia nel problema adriatico*, Venezia 1904.

¹⁹ G. ZAZZARA, *Il petrolchimico*, Padova 2009.

²⁰ G. VOLPI, *La genesi di Porto Marghera ed i criteri della sua realizzazione*, «Le Tre Venezie», 6 (1932), pp. 347-348: 348.

per la successiva industria di Marghera, ma per la fornitura di energia in tutto il nordest italiano²¹.

3. *Nuovi paesaggi: Marghera e il modello urbano neotecnico*

La necessità di energia elettrica per consentire l'attuazione delle ambiziose prospettive della modernità industriale da insediare nell'ampio prosciugamento di Marghera, fa volgere lo sguardo attento dei capitalisti veneziani verso nord, dove il piatto orizzonte della fertile pianura, punteggiata dal fitto svettare dei campanili, è delimitato in modo netto dal ripido elevarsi della barriera prealpina. Se in età veneta la presenza di questa cortina di 'montagne asprissime' era una garanzia geopolitica che, seguendo la logica della demarcazione dei bacini idrografici, identificava con certezza l'andamento dei confini, negli anni di espansione della seconda rivoluzione industriale i rilievi si trasformano in dotazioni naturali strategiche, grazie al diffondersi dell'elettrotecnica. In sintonia con il contesto determinista di fine '800, il prevalente assetto montuoso del paese viene quindi valutato come una insostituibile opportunità per la produzione di energia necessaria allo sviluppo industriale, promuovendone non solo la conoscenza geologica, ma anche la descrizione geomorfologica e la restituzione cartografica, grazie ai tipi dell'Istituto Geografico Militare, di recente istituzione. La progressiva espansione dell'impiego dell'energia idroelettrica consente di sollevare l'Italia dalla grave carenza di quelle risorse naturali che avevano invece consentito la rivoluzione industriale nei paesi d'oltralpe, e in particolare il carbone, ponendo in risalto una nuova idea di montagna, cioè non più marginale area di fuga e di sottosviluppo, ma preziosa orditura morfologica i cui copiosi e ripidi deflussi andavano acquistando un ruolo fondamentale nella modernizzazione del paese²².

Queste promettenti prospettive di sviluppo annullano la secolare persistenza di stereotipi negativi rispetto al carattere «prevalentemente montuoso» della morfologia italiana; è una inaspettata rivalsea nei con-

²¹ SADE, *Impianti della SADE*, Venezia 1955.

²² *Storia dell'industria elettrica in Italia. Le origini 1882-1914*, a cura di G. MORI, Roma-Bari 1992.

fronti dei paesi «straboccanti» di carbone che alimenta l'orgoglio nazionale e l'euforia modernista. E così, dopo la constatazione che «noi non possediamo carbon fossile; epperò la natura ci aveva sin qui lasciati in uno stato di grande inferiorità nella lotta della civiltà», ora invece con l'utilizzazione dell'elettricità «i più chiari scienziati del mondo ci invidiano la ricchezza delle sorgenti alpine [...] l'avvenire appartiene all'Italia, la cui ricchezza idraulica le assicura un'industria potentissima, sostituendo l'elettricità al vapore»²³. Ed è proprio questo lo spirito prevalente sia nella pubblicistica tecnica che nella divulgazione popolare, ovvero la trasfigurazione delle acque alpine e appenniniche, specie se in strette vallate, da patrimonio naturale a patrimonio nazionale, producendo una martellante retorica elogiativa e orgoglio patrio per l'abbondanza di deflussi in grado portare l'Italia al livello socio-economico dei paesi d'oltralpe.

Le promettenti aspettative della nuova era si fondavano quindi sulle opportunità offerte dalla 'immensa' abbondanza d'acque che avrebbe consentito di superare il grave ritardo dell'Italia rispetto ai più progrediti paesi europei. Dalle pagine del «Monitore Tecnico», importante organo informativo rivolto alle scienze applicate, il suo direttore Achille Manfredini sottolinea come «il nostro paese fosse quello in tutta Europa nel quale venne utilizzata al massimo grado con impianti idro-elettrici, la forza naturale delle cadute dei corsi d'acqua»²⁴. Orgoglio per gli strumenti tecnici e fiducia nel futuro rendono l'Italia fra i paesi destinati dalla natura alle più alte conquiste del progresso civile. Ancor più esplicito è il ben noto *taccuino* dell'ingegnere Ettore Conti pubblicato nel 1908 in cui si esprime con chiarezza lo spirito dei tempi, dominato da una visione utilitaristica della natura²⁵. Il suo pragmatismo imprenditoriale e le adeguate competenze tecniche gli consentono di avere un ruolo di primo piano, incrementando, specie nel primo dopoguerra, l'immaginario nazionalpopolare del genio italico sempre attivo, nutrito da prestigiose ascendenze che compongono una sorta di singolare pre-

²³ F. GALLAVRESI, *Della navigazione interna in Italia coll'utilizzazione delle forze idrauliche*, Milano 1901, p. 22.

²⁴ A. MANFREDINI, *Nella decade. Note e commenti. Le energie idrauliche italiane e la loro utilizzazione*, «Il Monitore Tecnico», XI, 15 (1905), p. 285.

²⁵ E. CONTI, *Dal taccuino di un borghese*, Milano 1948.

disposizione per l'elettrotecnica «che, ancorandosi alla tradizione illustre di scoperte e invenzioni nel nome di Volta, Galvani, Pacinotti e Galileo Ferraris, si era poi consolidato negli *itinerari* formativi delle scuole di applicazione e dei politecnici»²⁶.

Ci si trova dunque nel bel mezzo della costruzione di un territorio moderno, in cui gli interventi infrastrutturali contribuiscono a un nuovo ordine sociale da realizzarsi nella razionale revisione della spazialità produttiva e abitativa, confidando nelle virtù taumaturgiche della tecnologia e dell'economia di mercato. In questo contesto di «fervido lavoro umano» è possibile rilevare una tutt'altro che flebile connessione tra quanto si stava realizzando nella montagna veneta e nelle inutili e malsane plaghe di laguna morta a ridosso di Marghera. La produzione di energia elettrica, grazie alla condotta forzata dell'acqua verso la centrale, costituisce la prima fase di un processo che si avvale di peculiari morfologie del rilievo. La possibilità di trasferire a distanze sempre crescenti la potenza cinetica della scrosciante cascata è una innovazione che ha del miracoloso: la trasfigurazione dell'acqua in energia elettrica, invisibile e silenziosa, ben diversa dalle ruote idrauliche che ancora avrebbero azionato gli impianti molitori e i piccoli opifici sparsi tra la fitta rete dell'idrografia minore del Veneto, e in buona parte ancora funzionanti fino agli anni '70 del secolo scorso. La copiosa disponibilità di deflussi naturali montani e di accentuate pendenze serve ad attivare le pompe idrovore per l'opposta necessità di estromettere l'acqua in eccesso nella bassa pianura. La macchina territoriale si costruisce lungo la rete idrografica. Ancora oggi, aggirandosi tra le ripide pendenze dei boscosi versanti vallivi dolomitici e prealpini o lungo i residui assetti di naturalità rinvenibili seguendo il divagare del medio Piave o percorrendo la viabilità campestre sugli argini della rete idrografica della bassa pianura, non è infatti difficile scorgere il manifestarsi di molteplici tipologie di 'normalizzazione' ingegneristica dell'idrografia. Si tratta di un lessico composito, dove le rettifiche, la cementificazione delle sponde, la presenza di centrali e idrovore, il susseguirsi di briglie, dighe, paratoie, ponti, botti a sifone, altro non è che la prova concreta della ridefinizio-

²⁶ O. SELVAFOLTA, *La costruzione del paesaggio elettrico nelle regioni settentrionali*, in *Paesaggi elettrici. Territori, architetture, culture*, a cura di R. PAVIA, Venezia 1998, pp. 41-71: 41.

ne dell'elemento acqua in base a rinnovate e più pressanti esigenze antropiche.

Ma il segno tecnico più significativo (e tra i più visibili), con inoltre un carico simbolico di indubbia efficacia nel definire la nuova vitalità dell'organismo territoriale, può ritenersi senza dubbio il sistema dei tralicci in metallo per il trasporto a distanza dell'energia elettrica. La maglia delle nuove linee di distribuzione, dislocate secondo razionali direttrici, si sovrappone alle preesistenti cartografie della geografia economica, collegando il monte con il piano (Fig. 4). Si tratta di due contesti morfologici dicotomici accomunati dalla stessa concezione di progresso lineare delle società umane, sia nel tempo che nello spazio, senza soluzione di continuità, con trasformazioni incrementali infinite, dove il prevalere della razionalità non ammette deroghe e ripensamenti. In questa visione si afferma l'idea che «le scienze dovessero promuovere non solo il controllo delle forze naturali, ma anche la determinazione dell'io e del mondo, il progresso morale, la giustizia delle istituzioni e persino la felicità degli uomini»²⁷.

In questo scenario di addomesticamento della natura Marghera si identifica come ambito privilegiato di sperimentazione modernista, modello territoriale che sintetizza molteplici linee d'intervento a scala regionale, miranti non solo all'espansione delle terre utilizzabili grazie ai prosciugamenti meccanici, ma anche al potenziamento della produttività industriale e delle infrastrutture viarie, sia di terraferma che marittime. E in effetti a Marghera si palesa l'interazione tra paesaggi elettrici, impianti produttivi, innovazione urbana, portualità, senza riprodurre l'obsoleta e malsana iconografia di *coketown*, ma affidandosi invece a ben altri linguaggi insediativi che la proiettano nel discorso internazionale sia delle città giardino che delle *cities in evolution*. Con quest'ultima espressione si allude all'importante contributo di Patrick Geddes, personaggio di difficile definizione in quanto operante tra l'urbanistica, la sociologia, la geografia umana e la botanica, in cui divulga una articolata riflessione teorica che segna il passaggio dalla città paleotecnica basata sul carbone a quella neotecnica irretita dai cavi conduttori di elettricità, dove fosse possibile ricucire le sinergie positive tra l'abitare accentra-

²⁷ J. HABERMAS, *Moderno, postmoderno e neoconservatorismo*, «Alfabeta», 22 (1981), pp. 15-17: 16.

to e la qualità ambientale²⁸. Sarebbe davvero interessante e fruttuoso confrontare i principi fondativi dell'idea neotecnica con il dibattito, sia a livello dei saperi esperti che delle percezioni popolari, sviluppatosi a proposito della realizzazione della città giardino a Marghera, anche perché al suo allievo più noto, Lewis Mumford, si devono ulteriori approfondimenti circa un sempre più allargato affinamento della sensibilità dell'abitare, evidenziando il passaggio da *utopia* a *eutopia* e riabilitando dunque il ruolo irrinunciabile della qualità ecologica ed estetica del paesaggio in cui si inseriscono le nuove realizzazioni urbane²⁹.

4. *Rappresentazioni di una macchina territoriale*

L'innovativo programma urbanistico di Marghera, in cui far convivere industria e portualità con le funzioni insediative attente non solo ai principi dell'urbanistica eutopica proposti da Patrick Geddes, ma anche alla vasta temperie che stava investendo la politica della casa nell'Italia di inizio '900³⁰, si colloca in un dinamico sfondo culturale. Sono questi gli anni, infatti, in cui è possibile rilevare la non facile coesistenza di aspettative e percezioni che hanno favorito il rafforzarsi di una specifica retorica modernista con il coevo avvio di un'idea di natura più attenta ai valori di ambiente e paesaggio, intesi come patrimonio nazionale. A questa idea si deve la promozione di attitudini del tutto antitetiche rispetto agli invasivi esiti del prosciugamento e imbonimento della laguna, del diffondersi di dighe e laghi artificiali tra i più attraenti scenari dolomitici e alla costruzione di impianti industriali a ridosso della città 'scrigno' protetta dalla laguna.

Credo valga la pena rammentare a questo proposito il consolidarsi in Italia di un approccio critico nel controbilanciare il pensiero unico modernista, i cui più ascoltati portavoce sono identificabili in giuristi come Nicola Falcone e Luigi Parpagliolo. Non era certo facile

²⁸ P. GEDDES, *Cities in evolution. An introduction to the town planning movement and to the study of civics*, Londra 1915.

²⁹ L. MUMFORD, *The cultures of cities*, New York 1938.

³⁰ *La politica della casa in Italia all'inizio del XX secolo*, a cura di D. CALABI, Venezia 1995.

sostenere posizioni così controcorrente in un paese come l'Italia, nel pieno dei suoi sforzi sia per superare il divario tecnico e infrastrutturale rispetto agli altri paesi europei che nel tenere a bada la costante minaccia di perturbazioni economiche³¹. Se a ciò aggiungiamo che la totale euforia per il progresso tecnologico era sostenuta dai roboanti e aggressivi proclami dei futuristi, nonché dalle successive urgenze legate al conflitto mondiale, non può non sorprendere l'assiduo impegno e la discreta visibilità di un agguerrito movimento culturale a favore delle bellezze naturali italiane. È pur vero che esisteva un discreto *humus* favorevole allo sviluppo di questa sensibilità e affezione per i paesaggi italici, da un lato retaggio di una solida nostalgia romantica e dall'altro esito della influenza crescente di associazioni come il Club Alpino Italiano e il Touring Club. Entrambi i sodalizi contribuiscono a rafforzare l'apprezzamento delle bellezze patrie, incoraggiando la conoscenza di luoghi e scenari al di là delle secolari consuetudini itinerarie codificate dai protagonisti del Grand Tour. È l'immenso patrimonio di luoghi negletti e trascurati, sia che si tratti di poco note vallate che consentono di accedere a remote geografie montane, che delle infinite peculiarità dei paesaggi rurali, con le loro pievi, i borghi, le inaspettate comparse di ville e castelli tra le siepi, dopo aver percorso remote carrarecce campestri³².

Si va dunque affermando una visione consapevole dell'importanza del bene paesaggio, non diversamente da quanto era stato acquisito nei paesi europei di più antica industrializzazione, anche se la mancata soluzione del dissidio tra proposte di tutela e i processi di innovazione territoriale diventa una questione spinosa, una sorta di ritardo concettuale che deve essere colmato in sintonia con i compiti di uno Stato che aspira a definirsi propriamente moderno³³. Di questa carenza è consapevole il giurista Nicola Falcone, il quale invita i legislatori italiani a ispirarsi ai provvedimenti elaborati «fuori dei confini della patria», invocando «l'unione di tutti i patrioti contro i devastatori, contro coloro che per eccesso di modernismo volevano sacrificare, a

³¹ S. FENOALTEA, *L'economia italiana dall'Unità alla Grande Guerra*, Roma-Bari 2006.

³² C. DE SETA, *L'Italia nello specchio del Grand Tour*, Milano 2014.

³³ L. PICCIONI, *Il volto amato della Patria. Il primo movimento per la protezione della natura in Italia 1880-1934*, Trento 2014.

questo, la bellezza tradizionale e i ricordi aviti, così come all'industrialismo si suol fare olocausto di fiumi incantevoli, di dolci spiagge, di tranquilli boschi»³⁴. Su questo stesso tracciato si colloca il significativo contributo di Luigi Parpagliolo, altro esperto giurista che ha contribuito alle riflessioni preliminari per la stesura della prima legge per la «Tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico» (legge 11 giugno 1922, n. 778). La sua lucida analisi e accurata decostruzione della mitologia modernista parte proprio dalla rievocazione delle proteste a seguito delle realizzazioni dei primi impianti per la produzione di energia idroelettrica, come nel caso dell'istanza portata «alla camera dei deputati il 16 aprile 1898 contro le numerose derivazioni dell'Aniene, concesse a scopo industriale, che mettevano in pericolo la celebrata bellezza della cascata di Tivoli!»³⁵. Di poco successiva è la battaglia («una vera insurrezione») per difendere l'integrità della cascata delle Marmore, minacciata da un altro cospicuo progetto idroelettrico per alimentare le acciaierie di Terni. Il linguaggio adottato non lesina i toni forti per sottolineare il disagio di coloro i quali (sempre più numerosi) sono costretti a subire «tanta barbarie, che da anni si esercita e progredisce indisturbata e fatale, per rendere più proficua la speculazione»³⁶.

Come già scritto in precedenza, gli interventi nelle vallate montane non possono disgiungersi dai prosciugamenti di pianura, anche se nelle prime valutazioni delle procedure di tutela le aspre morfologie montane, gli orridi e le gole, così adatte per installarvi sbarramenti in cemento armato per le strutture idroelettriche, si avvalgono di un immaginario sublime che all'epoca mancava invece quasi del tutto nel caso delle paludi e acquitrini tra bassa pianura e lagune litoranee. Sulle aree umide pesa infatti un senso di condivisa repulsione in quanto spazi malsani, favorevoli alla proliferazione delle febbri malariche, anche se erano ben note le opportunità offerte ai meno abbienti usufruttuari degli usi civici in ambienti palustri, garantendo loro una pur minima sussistenza. La fase di 'demonizzazione' dei paesaggi anfibi coincide con gli obiettivi del

³⁴ N. FALCONE, *Il paesaggio italico e la sua difesa. Studio giuridico estetico*, Firenze 2014, p. 91.

³⁵ L. PARPAGLIOLO, *La difesa delle bellezze naturali in Italia*, Roma 1923, p. 21.

³⁶ *Ibid.*, p. 22.

più pragmatico modernismo, culminante con le logiche della bonifica integrale del primo dopoguerra³⁷.

Il sito della nuova Marghera si pone dunque come esito concreto di un ben più ampio meccanismo di trasformazione territoriale che è riuscito a trarre vantaggio dal concorso di prosciugamento e trasmissione a distanza di energia elettrica dagli impianti montani (sia bacino del Piave che della Livenza), oltre che da una non trascurabile operazione di esproprio di terreni agricoli con case coloniche e annessi rustici, da sostituire con modi di abitare tipicamente urbani. Ci si trova dunque di fronte al definitivo superamento del territorio pre-moderno, risultato di secolari procedure di adattamento a morfologie e dinamiche naturali, quando si cercava di capirne i processi evolutivi, senza contrastarli. Il nuovo ordine modernista, invece, contraddice e sostituisce l'ordine naturale, collocandovi un proprio lessico con una sua specifica estetica, fatto di dighe, condotte forzate, centrali dalle volte affrescate con una specifica iconografia, lunghi tracciati di sveltanti tralicci metallici, gerarchie di cavi aerei, idrovore, il tutto restituito in nuove cartografie con le linee elettriche che si sovrappongono alla tortuosità di fiumi e strade, scegliendo la via più breve per collegare il monte al piano.

Ripensando al famoso volantino futurista dell'aprile del 1910 contro Venezia passatista, elaborato da Filippo Tommaso Marinetti e fatto svolazzare in decine di migliaia di copie dall'alto della torre dell'orologio in piazza San Marco³⁸, la successiva realizzazione di Marghera non poteva che essere vista come 'poesia' della modernità, espressione concreta dell'estetica futurista ampiamente celebrata nel breve, immaginifico testo dello scrittore veneziano Giannino Omero Gallo, inserito nel numero speciale della rivista «Le Tre Venezie» del giugno del 1932, resoconto di quanto realizzato fino ad allora a Marghera dal regime (Fig. 5). Il breve testo è la cronaca, intrisa di stucchevole retorica, di una escursione giornaliera in cui Gallo fa gli onori di casa al direttore dell'Istituto Nazionale Luce e ai suoi cineoperatori, mostrando loro «il volto rifatto della città nuova» che si è sostituita alla «triste e fosca palude tagliata dal-

³⁷ *Wetlandia. Tradizioni, valori, turismi nelle zone umide italiane*, a cura di F. CAVALLO, Padova 2014.

³⁸ L. LEPRI, *La parabola del Futurismo veneziano: 1910-1925*, «Studi Novecenteschi», vol. 14, n. 34 (1987), pp. 167-193.

le correnti monotone o dai canali stagnanti»³⁹. Durante il suo elogio del porto e degli insediamenti produttivi Gallo menziona i singoli elementi strutturali quando passano accanto «alle banchine, ai docks, alle grues, agli argani, ai magazzini, alle tolde allineate, da levante a ponente» riuscendo a cogliere in tal modo «l'anima musicale dell'emporio stupendo, la clamorosa o raccolta poesia della macchina dove, per un miracolo o per una magia, la fatica umana par cancellata dall'ordigno sottile della meccanica applicata alle industrie»⁴⁰. Ciò che anima la pubblicitaria dell'epoca è la celebrazione della rapida trasformazione di ciò che era un «desolante abbandono», una «palude infestata dalla malaria», una «plaga acquitrinosa», sottolineando in tal modo il vivido contrasto rispetto al successo territoriale del nuovo paesaggio (Fig. 6).

Ma anche l'arte gioca un ruolo tutt'altro che secondario nella formazione sociale dell'immaginario industrialista. Nel caso qui considerato, all'interno della strategia retorica dei poteri dell'epoca, la prestigiosa vetrina della Biennale sembra essere la sede ideale per attirare, con il richiamo del concorso tra artisti, alcuni giovani pittori veneziani, proponendo loro di «illustrare i lavori ciclopici, che si stavano compiendo per la costruzione del nuovo ponte sulla laguna, e quell'altra gigantesca opera fascista e veneziana, costituita dal complesso di fabbriche, di opifici, di moli, di banchine, di canali, di binarii, ch'è il nuovo porto industriale di Venezia a Marghera»⁴¹. Al di là del consueto uso propagandistico dell'arte, praticato con ingenua disinvoltura in ogni regime, il polo industriale e portuale di Marghera non poteva non stimolare l'adeguata restituzione, da parte del linguaggio artistico, dei nuovi scenari moderni per documentare e celebrare «la tumultuosa fioritura dei nuovi edifici».

Tra questi pittori, come segnalato dal giornalista Elio Zorzi, che cura il tema dell'arte contemporanea veneziana all'interno della rivista «Le Tre Venezie», Fioravante Seibezzi, Aldo Bergamini e Luigi Scarpa Croce hanno lasciato un'ampia documentazione sull'espansione delle infrastrutture realizzate per la modernizzazione di Venezia. Si tratta di

³⁹ G.O. GALLO, *Panorama di Marghera. La poesia della macchina*, «Le Tre Venezie», 6 (1932), pp. 383-384: 283.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ E. ZORZI, *Il ponte translagunare e i suoi corollari nelle impressioni degli artisti*, «Le Tre Venezie», 5 (1933), pp. 287-292: 287.

una sorta di vedutismo industrialista, la cui composizione pacatamente calligrafica, quindi del tutto estranea al dirompente vigore dell'estetica futurista, consente di poter essere destinata a un «pubblico più vasto», senza ovviamente divergere dagli obiettivi della politica artistica del periodo, portati avanti con precisione dal direttore della Biennale Antonio Maraini. La scelta iconografica assume l'indubbio valore documentario di un progetto organico, rivolto alla narrazione di nuove forme e funzioni in un contesto ambientale e storico molto vulnerabile. Non diversamente dal coevo inventario fotografico rinvenibile presso il ricchissimo fondo Giacomelli, la trasposizione pittorica, congiuntamente alle acqueforti di Giovanni Giuliani e ai disegni di Carlo Dalla Zorza (Fig. 7), che lavorava come illustratore per «Le Tre Venezie», risponde inoltre al bisogno di affiancare alle vistose trasformazioni dei secolari scenari lagunari, specifiche rappresentazioni che potessero facilitare i processi cognitivi da parte sia della cittadinanza che dei forestieri. Era insomma importante intervenire sulle dinamiche percettive dei vari segmenti sociali, addomesticando i potenziali antagonismi e preoccupazioni per l'eccessiva vicinanza alla città d'arte, elevando a soggetto d'arte «la rigida maestà delle macchine col movimento operoso degli uomini, inquadrando il tumulto delle opere nell'atmosfera epica d'una Venezia vibrante di energie e di vita pur nella luce calma e consueta del paesaggio tradizionale»⁴².

⁴² *Ibid.*, p. 291.

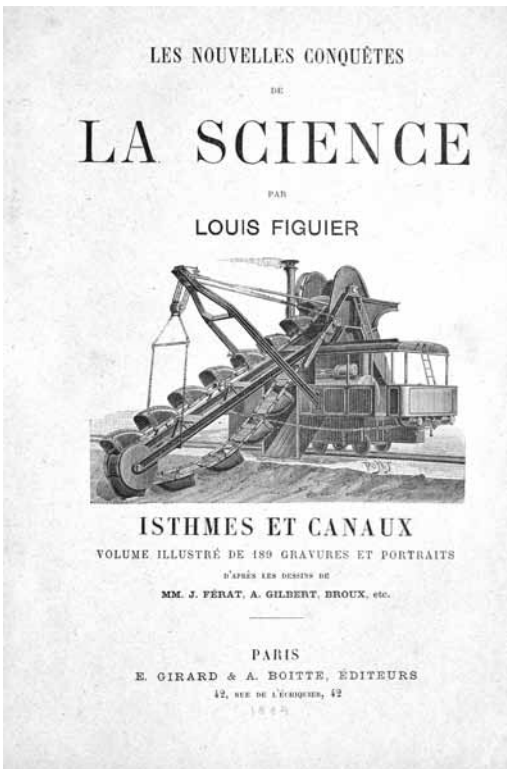
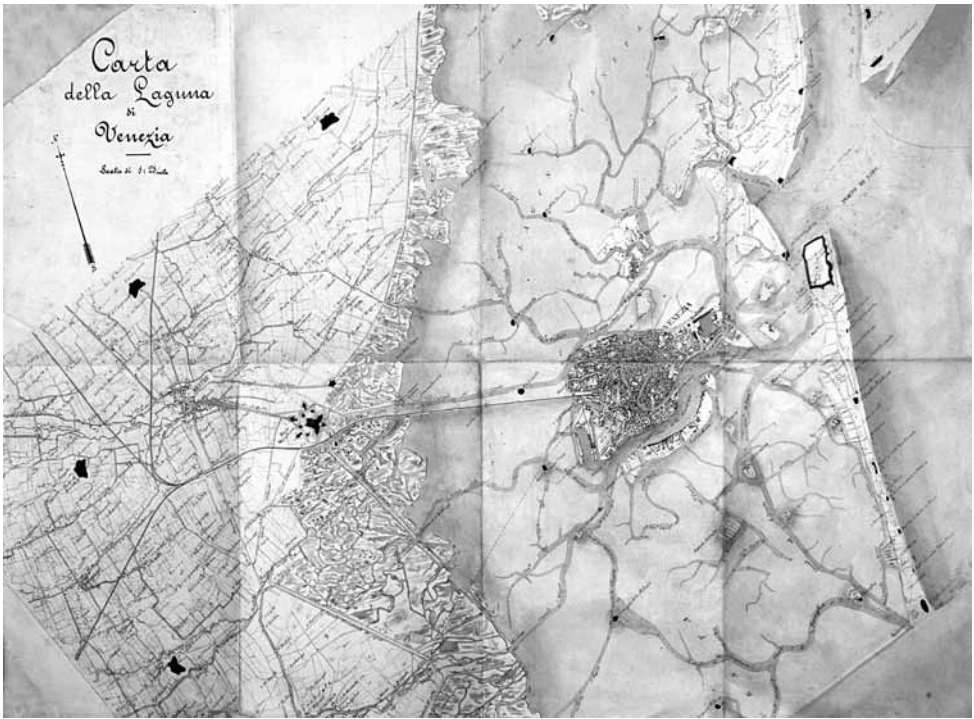


Fig. 1 - L'interfaccia anfibia a sud di Mestre prima della realizzazione della zona industriale e del porto di Marghera.

Fig. 2 - Frontespizio di uno dei tanti resoconti per celebrare i successi della tecnica nel trasformare le 'imperfezioni' della crosta terrestre.



Fig. 3 - Scalo portuale a Battaglia Terme negli anni '30. La navigazione interna nella pianura veneta era strettamente legata alla diffusione delle merci scaricate al porto di Venezia. Archivio Museo della Navigazione Fluviale di Battaglia Terme.

Fig. 4 - La centrale di Soverzene, sull'alto bacino del Piave, ospita un importante programma iconografico celebrante i vantaggi dell'elettricità. Di particolare rilievo è il mosaico con segnate le innovative linee di trasmissione a distanza dell'energia.

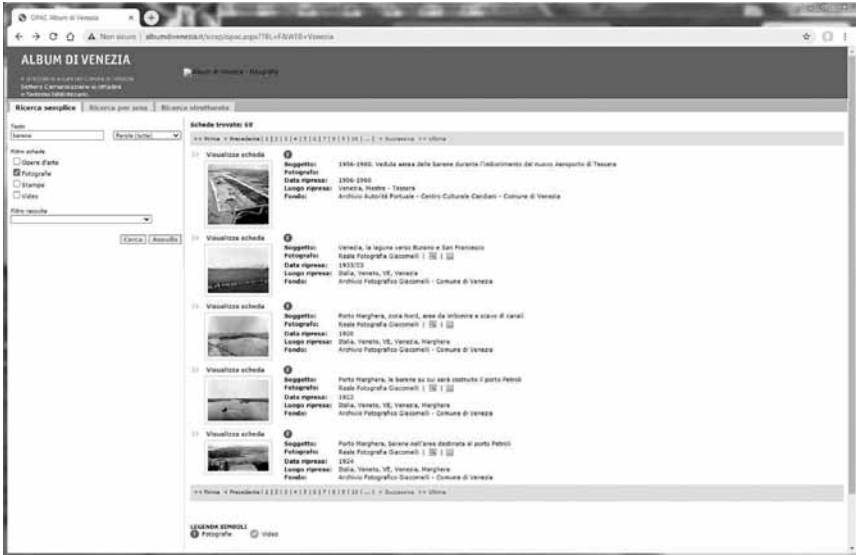


Fig. 5 - Intestazione dell'articolo di Giannino Omero Gallo che elogia Marghera come «poesia della macchina» (da «Le Tre Venezie», 1932).

Fig. 6 - a) Schermata dall'Archivio Giacomelli raffigurante barene e paludi prima della costruzione della zona industriale di Marghera; b) Fotografia rintracciabile digitando «barene» sul menu «Ricerca semplice». <http://www.albumdivenezia.it/sicapl/opac.aspx?Web=Venezia&TBL=F&FLD1=DESP&VAL1=Giacomelli&SRC=Y>.

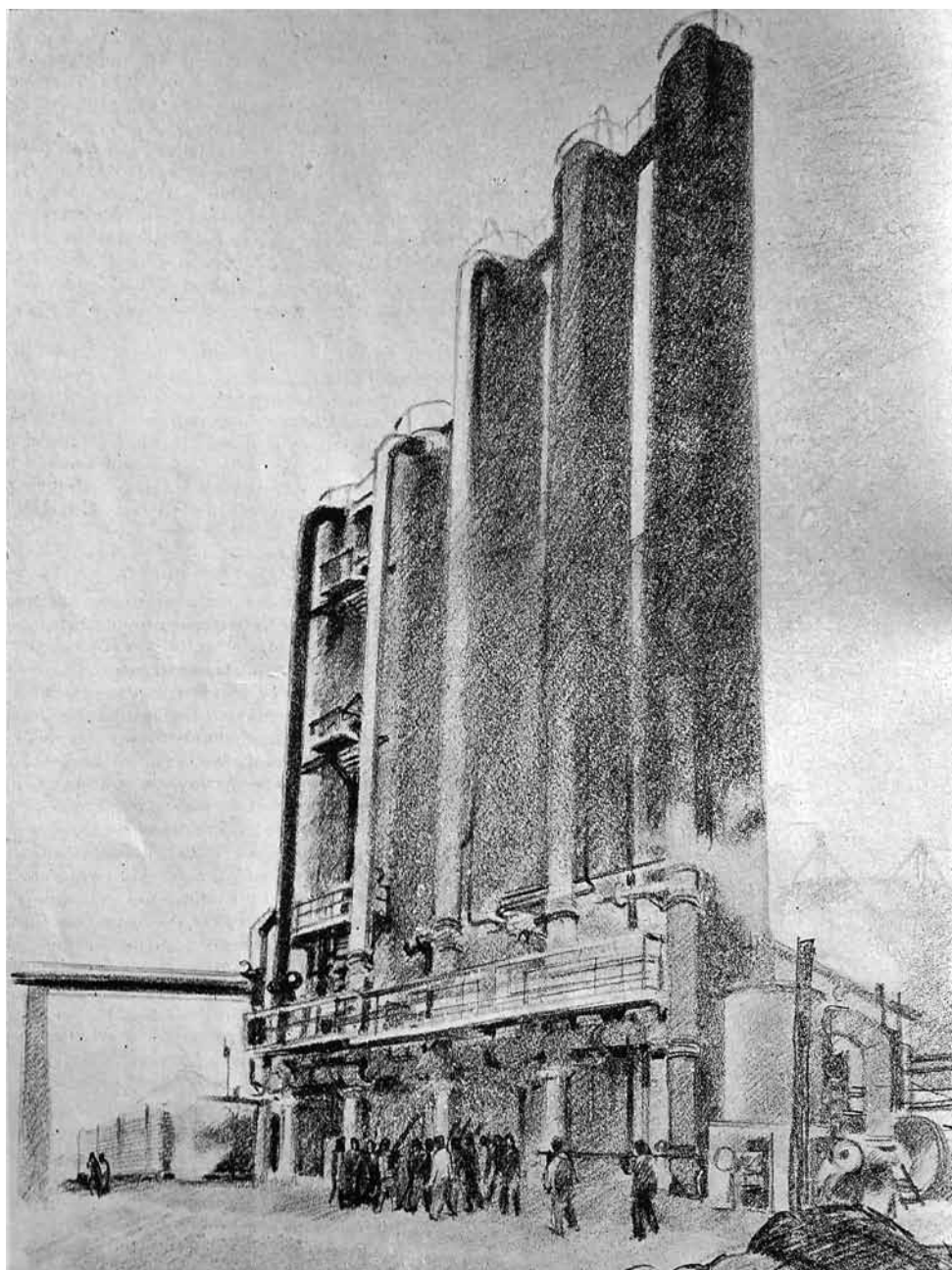


Fig. 7 - Disegno di Carlo Dalla Zorza dell'impianto della Società Italiana Coke: tra i tanti esempi di trasfigurazione della produzione dura in soggetto artistico (da «Le Tre Venezie», 1932).

building regulations aimed at not altering the fundamental formation criterion of the Urban District as a garden suburb. Such regulations, by nature more or less governing dimensions, did not enter into the merits of the architectural style that was to define Marghera, but obliged each subject invited to take part (special bodies for social housing, cooperatives, industrial companies and private entrepreneurs) to respect the 'green' nature of the new development, a shining example of a modern garden suburb. The Istituto Autonomo Case Popolari di Venezia, which was very active in the old city building various districts in a distinctly Venetian style in the first decades of the twentieth century, interpreted Emmer's prescriptions by choosing an architectural style defined as semi-rustic. This was to define the Marghera houses as midway between Venice and the countryside, looking partly also to the garden city experiences in Milan at the beginning of the century. The semi-rustic utopia of Marghera was brought to an end not so much by Le Corbusier's spontaneous attempt at planning interference, but the evidence that the workers came not from Venice but from the surrounding countryside, where they continued to live: in the 1930s what persuaded Venetians to move closer to the factories was the, anything but semi-rustic, and much cheaper, ultra lower-class housing.

Francesco Vallerani, *Marghera e la poesia della macchina: elogio del moderno e rappresentazioni*

La vistosa trasformazione territoriale di un'ampia porzione di area umida a sud dell'antico sistema fortificato di Marghera costituisce senza dubbio tra i più significativi interventi che hanno avviato il processo di modernizzazione del Veneto. Fin dai primi anni del '900 si pose in Italia la questione urgente della modernizzazione del Paese, in cui i settori economici strategici costituirono ambiti di forti investimenti e di impegno scientifico. In questo contesto il Veneto giocò un ruolo tutt'altro che secondario se si considerano gli interventi di bonifica, la diffusione dell'idroelettrico, la riorganizzazione idraulica delle idrovie, a cui va connessa la visione innovativa del porto di Venezia. Tutti gli aspetti fin qui indicati in qualche modo concorrono al progetto urbanistico e produttivo di Marghera. Con questa relazione si intende affrontare l'analisi dello sfondo culturale e le percezioni che hanno condizionato il rafforzarsi di una specifica retorica modernista, la quale comunque coesisteva con il coevo avvio di una nuova idea di natura, ambiente e paesaggio. Quest'ultima aveva promosso attitudini del tutto antitetiche rispetto agli invasivi esiti del prosciugamento e imbonimento della laguna, del diffondersi di dighe e laghi artificiali tra i più attraenti scenari dolomitici e con la costruzione di impianti industriali a ridosso della città 'scigno' protetta dalla laguna. Nella relazione si accenna al ruolo svolto da giuristi come Nicolò Falcone e Luigi Parpagliolo

nel controbilanciare il pensiero unico modernista che sta alla base della straordinaria realizzazione di Marghera. Il nuovo paesaggio industriale appare fin dai primi studi dell'epoca come un sistema territoriale efficiente, ben interconnesso con le spinte imprenditoriali dell'entroterra. Viene dato adeguato risalto non solo alle narrazioni dei tecnici, decisamente animate da una visione utilitaristica e da fideistica razionalità incrementale, ma anche alla magniloquente retorica del regime che, tuttavia, riesce a bilanciare con inaspettata sensibilità l'elogio dell'efficienza con la promozione di una tutt'altro che trascurabile celebrazione pittorica degli impianti industriali e infrastrutturali (Dalla Zorza, Seibezzi, Bergamini, Scarpa Croce).

Marghera and the poetry of the machine: praise of the modern and representations

The substantial geographical transformation of a large part of the wet area south of Marghera's ancient fortified system was undoubtedly one of the most significant interventions that launched the process of modernising Veneto. The urgent question of Italy's modernisation, in which the strategic economic sectors were spheres of major investments and scientific engagement, had been posed since the early twentieth century. In this context Veneto played an anything but secondary role when considering the reclamation projects, the spread of hydroelectric plants and the hydraulic restructuring of the waterways, to which the innovative vision of the port of Venice must also be linked. All these aspects in some way contributed to the production and town planning project for Marghera. This paper aims to analyse the cultural background and the perceptions that influenced the strengthening of a specific modernist rhetoric, which in any case coexisted with the contemporary launch of a new idea of nature, environment and landscape. The latter had encouraged standpoints entirely opposed to the invasive outcomes of the draining and reclamation of the lagoon, the spread of dams and artificial lakes amid the most attractive Dolomite scenery and the construction of industrial plants right next to the 'jewel box' city protected by the lagoon. The report mentions the role played by jurists like Nicolò Falcone and Luigi Parpagliolo in counterbalancing the single-minded modernist thinking behind the extraordinary Marghera project. Right from the first studies, the new industrial landscape was seen as an efficient local system well connected to the entrepreneurial impetus of the mainland. Appropriate emphasis is given not only to the technicians' narratives, decisively animated by a utilitarian view and an incremental fideistic rationale, but also to the magniloquent rhetoric of the system that, nevertheless, managed to balance with unexpected sensitivity the praise of efficiency with the promotion of an anything but negligible pictorial celebration of the industrial and infrastructural systems (Dalla Zorza, Seibezzi, Bergamini, Scarpa Croce).

ELENCO DEI RELATORI

GIANFRANCO BETTIN, Municipalità di Marghera

MARTINA MASSARO, Università degli Studi di Padova

HELENI PORFYRIOU, Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR) -
Dipartimento di Scienze Umane e Sociali, Patrimonio Culturale, Roma

FRANCESCA PRELZ GALIANI, Abano Terme (PD)

FRANCESCO SBETTI, Amministratore di 'Venezia 2000' - fondazione di
partecipazione

GIULIANO SEGRE, Amministratore di 'Venezia 2000' - fondazione di
partecipazione

ELENA SVALDUZ, Università degli Studi di Padova

TOMMASO TAGLIABUE, Università IUAV di Venezia

CARLO URBANI, Conservatore degli archivi dell'Istituto Veneto di
Scienze, Lettere ed Arti

FRANCESCO VALLERANI, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti;
Università Ca' Foscari di Venezia

GUIDO ZUCCONI, Università IUAV di Venezia

Finito di stampare nel mese di luglio 2021
da Cierre Grafica, Sommacampagna (VR)

All'indirizzo internet www.istitutoveneto.it è consultabile il catalogo delle più recenti pubblicazioni dell'Istituto Veneto.

Allo stesso indirizzo possono essere scaricati gratuitamente alcuni volumi in formato PDF.

I volumi possono essere acquistati presso l'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti (fax 041.5210598) oppure tramite il distributore CIERREVECCHI Srl (fax 049.8840277)

INDICE

Prefazione

Donatella Calabi

Venezia e Marghera: l'espansione residenziale in terraferma e la costruzione di una nuova periferia

Francesca Prelz Galiani, Carlo Urbani

La Venezia produttiva nei concorsi d'industria: una piccola esposizione a palazzo Loredan

Martina Massaro

Venezia e la modernità. Fonti e testimonianze dall'Archivio di Guido Costante Sullam (1873-1949): la trasformazione urbana durante il ventennio fascista

Elena Svalduz

Dal piano alla città costruita: Mestre e Marghera nelle licenze edilizie

Tommaso Tagliabue

Le case di Marghera

Francesco Vallerani

Marghera e la poesia della macchina: elogio del moderno e rappresentazioni

Guido Zucconi

Il Milanino: una «quasi città giardino» alle porte di Milano

Heleni Porfyriou

La trasmissione di un modello. Howard e la città giardino in Italia

Gianfranco Bettin

Marghera, oltre il giardino

Giuliano Segre, Francesco Sbetti

Il quartiere giardino nelle periferie di Venezia

Riassunti - abstracts

Indice dei nomi

Elenco dei relatori

Il 2019 è l'anno del centenario della realizzazione di un nuovo 'quartiere urbano' per circa 30.000 abitanti a Marghera, progettato dall'ingegner Pietro Emilio Emmer. Il programma era quello di una 'città-giardino' costituita da ville nel verde, destinate *in primis* agli operai della vicina zona industriale. Questo esempio merita di essere analizzato nel quadro dei primi cinquant'anni del Novecento, gli ultimi nei quali Venezia ha davvero pianificato le sue trasformazioni alla grande scala e ha stabilito relazioni internazionali.

Proprio nel 1919 sir Ebenezer Howard (celebre promotore del movimento sulle *Garden Cities* in Inghilterra) aveva dato inizio a Welwyn, a circa 20 miglia dal centro di Londra. L'anno dopo, Louis de Soisson realizzava un insediamento che ha costituito un modello di organizzazione della residenza per l'intera Europa. I due sobborghi sono non solo contemporanei, ma confrontabili sul piano del disegno.

Nel 2018 il MIBACT dichiara la città-giardino di Marghera «area di notevole interesse pubblico», per questo da «sottoporre a tutela».

ISBN 978-88-92990-06-7



€ 26,00