



UNIVERSITÀ
CA' FOSCARI
VENEZIA

UNIVERSITÀ CA' FOSCARI VENEZIA

FACOLTÀ DI LETTERE E FILOSOFIA

*CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA IN STORIA DELLE ARTI
E CONSERVAZIONE DEI BENI ARTISTICI*

L'ARCHIVIO GIACOMELLI

**FONTI FOTOGRAFICHE
PER LA STORIA DELLA "GRANDE VENEZIA"
1920 – 1940**



Relatore: Prof. Alberto Prandi

Laureando: Francesco Barbieri
matricola: 810176

Correlatore: Prof. Sergio Marinelli

ANNO ACCADEMICO 2008 – 2009

RINGRAZIAMENTI

Desidero esprimere un vivo ringraziamento a:

- il dott. Michele Casarin, Dirigente del Sistema Bibliotecario Urbano del Comune di Venezia, per avermi dato l'opportunità di accedere al fondo Giacomelli e di riprodurre le immagini selezionate per la tesi;
- il dott. Massimiliano Cadamuro, funzionario del Comune di Venezia incaricato alla catalogazione informatizzata del fondo Giacomelli, per avermi guidato alla conoscenza diretta del fondo e del metodo di catalogazione utilizzato;
- il dott. Sergio Barizza, ex-Direttore dell'Archivio Storico del Comune di Venezia, storico di Mestre e pubblicitista, e Daniele Resini, fotografo e pubblicitista, e il dott. Tiziano Bolpin, Responsabile dell'Archivio della Comunicazione del Comune di Venezia, per le informazioni fornitemi e per la disponibilità e l'attenzione concessami;
- Vera Giacomelli e Bessie Drysdale, per le informazioni fornitemi e per la cortesia e la disponibilità dimostratemi.

Immagine di copertina:

Venezia, la vetrina del negozio Giacomelli a San Moisè con le fotografie della costruzione del ponte automobilistico translagunare, 1932 c.a., Fondo Giacomelli, cat. GN002470

Sommario

INTRODUZIONE	pag.	7
<i>Note sulle riproduzione fotografiche</i>	pag.	8
1. Il fondo fotografico Giacomelli, fonte per lo studio del Novecento veneziano	pag.	9
2. La formazione di una “più grande Venezia”: la genesi, il periodo tra le due guerre mondiali e le prospettive attuali	pag.	13
3. Porte d’accesso e vie di comunicazione	pag.	18
3.1 Viabilità e infrastrutture di connessione terra-acqua	pag.	18
3.2 Le infrastrutture aeroportuali	pag.	40
4. La “nuova” Venezia portuale e industriale: Porto Marghera	pag.	46
4.1 La zona portuale e industriale	pag.	46
4.2 Il quartiere urbano	pag.	64
5. Cultura e mondanità	pag.	78
5.1 La “stagione d’oro” del Lido di Venezia	pag.	78
APPENDICE		
La “Reale Fotografia Giacomelli” dallo studio all’archivio	pag.	100
Premessa	pag.	100
Appendice A – Storia di una famiglia: incontro con Vera Giacomelli	pag.	102
Appendice B – Formazione dell’archivio	pag.	108
B.1. Incontro con Daniele Resini	pag.	108
B.2. Incontro con il dott. Sergio Barizza	pag.	115
Appendice C – Riorganizzazione dell’archivio e prospettive future	pag.	119
C.1 Incontro con il dott. Tiziano Bolpin	pag.	119
C.2. Incontro con il dott. Massimiliano Cadamuro	pag.	122
CONCLUSIONI	pag.	125
BIBLIOGRAFIA	pag.	127

Indice delle illustrazioni

F.01	Il ponte Littorio, costruzione dei casseri per l'aggottamento, 15 giugno 1931	pag.	21
F.02	Il ponte Littorio, costruzione delle pile di sostegno alle arcate, 16 febbraio 1932	pag.	23
F.03	Il ponte Littorio ultimato, 7 aprile 1933	pag.	25
F.04	Piazzale Roma, gli edifici preesistenti con la chiesa di Sant'Andrea, 1930	pag.	27
F.05	Piazzale Roma, 1938	pag.	29
F.06	L'autorimessa comunale da Piazzale Roma, 1934	pag.	31
F.07	Rio Novo, folla sui Tre Ponti per l'inaugurazione, 25 aprile 1933	pag.	33
F.08	Il ponte degli Scalzi, 1935	pag.	35
F.09	Il cavalcavia Mestre-Marghera, operai in bicicletta, post 1935	pag.	37
F.10	L'autostrada Venezia-Padova, l'ingresso dal quartiere urbano di Marghera, 1938	pag.	39
F.11	Aeroporto G. Nicelli, l'aerostazione, 1935	pag.	43
F.12	Aeroporto G. Nicelli, stazione passeggeri, l'atrio, 1935	pag.	45
F.13	Porto Marghera, cantiere navale Breda, scavo del bacino, 14 luglio 1919	pag.	51
F.14	Porto Marghera, avamposto e bacino petroli, 1923 c.a.	pag.	53
F.15	Porto Marghera, la zona e il canale industriale nord con le industrie, 1932 c.a.	pag.	55
F.16	Porto Marghera, centrale termoelettrica S.A.D.E., lo stabilimento in costruzione, 1926	pag.	57
F.17	Porto Marghera, Società Alluminio Veneto, magazzino di billette 1938 c.a.	pag.	59
F.18	Porto Marghera, Società Italiana Piombo e Zinco (Montevecchio), operazioni di pulizia di un fornello, 1942	pag.	61
F.19	Porto Marghera, porto commerciale, formazione delle banchine del Molo A, 1935 c.a.	pag.	63
F.20	Marghera, quartiere urbano, costruzione dei primi edifici, 1920 c.a.	pag.	67
F.21	Marghera, quartiere urbano, veduta d'insieme, 1924	pag.	69
F.22	Marghera, quartiere urbano, via Guglielmo Pepe, 1923	pag.	71

F.23	Marghera, quartiere urbano, l'acquedotto, 1932	pag.	73
F.24	I "villaggi rurali": case "ultra economiche" in località Ca' Sabbioni, 1938 c.a.	pag.	75
F.25	I "villaggi rurali": ritratto di famiglia in una baracca di Ca' Emiliani, 1930	pag.	77
F.26	Lido di Venezia, veduta panoramica sulla spiaggia dell'Excelsior dalla terrazza dell'albergo, 1938 c.a.	pag.	83
F.27	Lido di Venezia, spiaggia dell'Excelsior, modelle in posa, 1926 c.a.	pag.	85
F.28	Lido di Venezia, Alberoni, giocatori di golf, 1933	pag.	87
F.29	Lido di Venezia, Ospizio Marino, aeroterapia invernale, 1931	pag.	89
F.30	Lido di Venezia, Ospizio Marino, interno del padiglione di chirurgia pediatrica, 1931	pag.	91
F.31	Lido di Venezia, prima Mostra del cinema, proiezione sulla terrazza dell'Hotel Excelsior, 1932	pag.	93
F.32	Lido di Venezia, costruzione del Casinò Municipale, il cantiere, 1937	pag.	95
F.33	Lido di Venezia, Casinò Municipale, la facciata di notte, 1938	pag.	97
F.34	Lido di Venezia, Casinò Municipale, sala da gioco, 1938	pag.	99

INTRODUZIONE

L'obiettivo di questo lavoro è proporre un esempio d'indagine storica basato sull'utilizzo della fotografia come documento, secondo un metodo consolidato della ricerca storiografica contemporanea.¹

L'oggetto di studio individuato è il processo di formazione di una "più grande Venezia" nel ventennio a cavallo tra le due guerre mondiali. In quel periodo si venne formando un sistema urbano complesso, che integrava (e tuttora integra) al centro storico di Venezia nuove aree funzionali: il settore portuale e industriale a Marghera; gli insediamenti residenziali a Mestre e a Marghera; la cultura e il turismo d'élite nell'isola del Lido. Il tema viene affrontato attraverso l'analisi di una selezione mirata delle fotografie del fondo Giacomelli, il più importante e corposo archivio fotografico del Novecento veneziano, che documenta in modo sistematico e diffuso le trasformazioni urbane, socio-economiche e culturali della città lagunare e del suo territorio.

La tesi si apre con una descrizione del fondo Giacomelli, cui segue un inquadramento storico generale del tema prescelto. Il corpo centrale dell'elaborato è suddiviso in tre parti, ciascuna delle quali individua un macro-tema del progetto della "grande Venezia" ed è a sua volta articolato in sezioni. Ogni sezione viene preceduta da un breve "excursus storico", che introduce la serie di fotografie successivamente analizzate. Ciascuna fotografia è accompagnata da un commento, che descrive l'immagine rappresentata e fornisce alcune informazioni sul soggetto raffigurato, in modo da poter collocare il documento nel suo contesto di provenienza.

L'appendice finale della tesi ripercorre, attraverso una serie di interviste, le vicende significative che hanno caratterizzato la storia del studio fotografico Giacomelli, la formazione dell'archivio e i progetti attualmente in corso per la sua digitalizzazione e divulgazione.

¹ Si veda per esempio: P. Burke, *Testimoni oculari. Il significato storico delle immagini*, trad. it. di G. C. Brisochi, Roma 2002 (tit. orig. *Eyewitnessing. The Uses of Images as Historical Evidence*, London, 2001); A. Mignemi, *Lo sguardo e l'immagine. La fotografia come documento storico*, Torino, 2003; G. De Luna, *La passione e la ragione*, Milano, 2004

NOTE SULLE RIPRODUZIONE FOTOGRAFICHE

In testa a ciascuna riproduzione fotografica viene indicato il numero di catalogo del fondo Giacomelli, desunto dal catalogo elettronico: *Venezia Novecento. Reale fotografia Giacomelli*, a cura di D. Resini, Comune di Venezia, Assessorato alla produzione culturale, Direzione Sistema Bibliotecario, Biblioteca Civica, Archivio Storico, dvd-rom, Venezia, 2009.

Il numero è costituito da due lettere seguite da sei cifre: la sigla “GN” indica un negativo, la sigla “GP” indica un positivo (esempio: cat. GN003252).

Il titolo delle immagini attribuito dal catalogatore è stato, in qualche caso, parzialmente modificato per adattarlo allo specifico tema trattato.

Le riproduzioni sono state gentilmente concesse dalla Biblioteca Civica di Mestre.

1. IL FONDO FOTOGRAFICO GIACOMELLI, FONTE PER LO STUDIO DEL NOVECENTO VENEZIANO

Il fondo fotografico Giacomelli costituisce un'eccezionale fonte di studio per la storia del Novecento veneziano. Di proprietà del Comune di Venezia, dal 1995 è conservato nei locali dell'Archivio Storico Municipale alla Celestia, in condizioni ambientali non propriamente ottimali. Raccoglie la maggior parte del materiale prodotto dal più importante studio fotografico cittadino del secolo scorso: la "Reale Fotografia Giacomelli". Si tratta di 180'000 negativi di vario formato e supporto, per la maggior parte lastre in vetro alla gelatina bromuro d'argento, che documentano le principali trasformazioni urbane, socio-economiche e culturali avvenute a Venezia e in buona parte del Veneto.² Lo studio, originariamente ubicato in via XXII Marzo presso il ponte di San Moisè e dalla metà degli anni Cinquanta trasferito in calle del Carro in Frezzaria, nei pressi di Piazza San Marco, iniziò l'attività nella seconda metà dell'Ottocento con Giacomo Giacomelli, in co-proprietà con il fotografo Domenico Contarini. Alla morte di quest'ultimo, la famiglia Giacomelli ne acquisì la piena titolarità, mantenendola per tutto il Novecento nell'arco di quattro generazioni, fino alla chiusura dello stabilimento, avvenuta nel 2001.³

Il fondo Giacomelli comprende una raccolta fotografica assai eterogenea, per la maggior parte ancora inesplorata. Ad oggi sono state infatti inventariate poco più di 11'000 lastre di vetro e pellicole, secondo le indicazioni contenute nella cosiddetta "scheda F", messa a punto dall'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione del Ministero per i Beni e le Attività culturali. Il materiale catalogato è stato pubblicato in versione informatizzata in un dvd interattivo ad opera del Comune di Venezia, attualmente in vendita.⁴ L'inventariazione è ancora in corso ed è stato da poco avviato un vasto progetto di digitalizzazione e divulgazione via web delle riproduzioni fotografiche.⁵

² Una certa quantità di positivi e negativi è conservata presso altri archivi pubblici e privati, tra i quali l'Archivio fotografico dell'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Venezia, l'Archivio Storico delle Arti Contemporanee della Biennale di Venezia e gli archivi di alcune industrie di Porto Marghera.

³ Per ulteriori notizie sulle origini dello stabilimento e sulla storia della famiglia Giacomelli, si rimanda all'intervista a Vera Giacomelli, riportata nell'Appendice A della tesi.

⁴ *Venezia Novecento. Reale fotografia Giacomelli*, a cura di D. Resini, Comune di Venezia, Assessorato alla Produzione Culturale, Direzione Sistema Bibliotecario, Biblioteca Civica, Archivio Storico, dvd-rom, Venezia, 2009.

⁵ Per approfondimenti sul lavoro di inventariazione e digitalizzazione del fondo, vedere le interviste a Daniele Resini, al dott. Sergio Barizza, al dott. Tiziano Bolpin e al dott. Massimiliano Cadamuro, riportate nell'Appendice B e C.

La vastità del patrimonio, pervenutoci solo in parte a causa delle consistenti perdite avvenute nel corso della sua storia (sparizioni, danneggiamenti, vendite), è dovuta all'importanza che lo studio acquisì nell'ambito della documentazione fotografica e alle numerose commissioni pubbliche che continuamente riceveva. I Giacomelli sono stati per diversi decenni i fotografi principali della famiglia reale dei Savoia, del Comune di Venezia e di svariati enti, istituzioni e imprese, sia pubbliche che private. Si segnalano di seguito soltanto i più rappresentativi. Nell'ambito delle opere urbanistiche e delle infrastrutture, oltre al Municipio veneziano troviamo: la Provincia di Venezia, l'A.N.A.S, le grandi imprese edili come la Ferrobeton e la S.A.C.A.I.M. e numerosi architetti e progettisti. Nel campo della grande e della piccola industria vi sono: varie fabbriche di Porto Marghera, molte delle quali chiuse (p.e. Montevecchio, Sice-Edison, Vetrococke), altre ancora oggi operanti (come l'E.N.E.L., ex S.A.D.E); numerose industrie e laboratori artigianali di Venezia (come per esempio il Mulino Stucky, la fabbrica di tessuti Fortuny e il laboratorio di merletti Jesurum) e le più importanti vetrerie di Murano. Nel settore portuale e della navigazione sono presenti: il Porto di Venezia, l'Azienda di Navigazione Lagunare, i Cantieri Navali, l'Adriatica e la Panfido. Nell'ambito ospedaliero-assistenziale notiamo l'Opsizio Marino del Lido e l'Ente di Assistenza Comunale. In quello turistico-alberghiero la Compagnia Italiana Grandi Alberghi ed altri esercizi del centro storico. Infine, nel campo della produzione artistica e culturale, troviamo: istituzioni di grande importanza, come il Teatro la Fenice, la Biennale di Venezia, la Fondazione Giorgio Cini e Palazzo Grassi, nonché numerosi pittori, scultori e antiquari veneziani, che commissionavano ai Giacomelli la riproduzione delle loro opere e collezioni (come p.e. Cadorin, Vedova, Viani, Minerbi, Frezzati, De Robilant e molti altri).

La capacità professionale della famiglia Giacomelli sta nell'aver saputo cogliere le grandi potenzialità della fotografia, nel momento in cui, soprattutto a partire dalla prima guerra mondiale, diventava il principale strumento per la documentazione di grandi e piccoli eventi e s'avviava ad un'ampia diffusione quale mezzo di comunicazione di massa. Sino a quel momento lo studio aveva lavorato principalmente nell'ambito della ritrattistica e nella produzione di scene "di genere". Successivamente, con l'avvio della gestione di Pietro Giacomelli, detto "Piero" (1892 - 1939), subentrato giovanissimo alla morte del padre Giacomo (1907), lo studio venne trasformato in una vera e propria azienda, che forniva servizi specialistici e operava anche nel campo del fotogiornalismo.

La gestione di Piero Giacomelli coincide con il periodo di massima produttività e notorietà dello stabilimento, che si concentra principalmente tra gli anni Venti e Quaranta del Novecento. In quegli anni le fotografie dei Giacomelli iniziavano a comparire sui primi giornali illustrati, quali per esempio “La Domenica del Corriere”, il “Gazzettino Illustrato”, la “Rivista di Venezia” (mensile ufficiale del Comune dal 1922 al 1935) e “Le Tre Venezie” (rivista mensile della Federazione Provinciale Fascista di Venezia), come supporto iconografico al resoconto degli eventi riportati (inaugurazione di infrastrutture, avvenimenti politici, visite istituzionali di gerarchi e di personalità pubbliche, etc.). Altre fotografie diventavano oggetto espositivo per mostre e manifestazioni celebrative del regime fascista, anche di rilievo internazionale, per documentare le grandi opere pubbliche realizzate. In quest’arco di tempo la fama dei Giacomelli si espanse oltre i confini regionali: ancora durante la seconda guerra mondiale li ritroviamo a Roma come documentaristi ufficiali delle esposizioni d’arte contemporanea promosse dalla “Fondazione Quadriennale”.

Il materiale conservato nei locali dell’Archivio Storico Municipale riguarda principalmente il periodo che va dal 1919 al 1980 ed è suddiviso per committenti, secondo l’organizzazione data dai titolari dello studio quando era collocato nel magazzino della Frezzeria. Sono inoltre individuabili tre grandi raggruppamenti. La sezione più consistente è denominata “industriale” e comprende una quantità di materiale piuttosto eterogeneo. Vi troviamo ad esempio: i cantieri delle grandi opere pubbliche e le attività delle istituzioni (interventi urbanistici eseguiti a Venezia e nell’entroterra, opere di industrializzazione, edilizia e restauro, viabilità, trasporti, gestione delle attività assistenziali, ricreative e scolastiche); le riproduzioni di disegni e progetti di architetti, ingegneri e periti tecnici; le fotografie degli studi degli antiquari e altro ancora. La seconda sezione, denominata “ritratti”, comprende migliaia di ritratti di singoli individui o gruppi di persone, tra le quali vanno segnalati i membri della famiglia reale e gli stessi Giacomelli. La terza sezione, infine, denominata “avvenimenti”, comprende un cospicuo gruppo di fotografie d’attualità. Vi troviamo per esempio: i servizi svolti dall’azienda per la Biennale d’Arte contemporanea e la Mostra del Cinema (riproduzione delle opere d’arte e dei fotogrammi dei film, ritratti di attori, registi e personalità del mondo della politica e dello spettacolo); la documentazione prodotta per l’Ente Nazionale per il Turismo (come per esempio vedute di Venezia e di Chioggia e paesaggi dell’entroterra veneziano); immagini di eventi e manifestazioni di vario tipo (come ad esempio l’incontro tra Mussolini e Hitler avvenuto a Venezia nel 1934).

Come si può notare l'elenco dei soggetti fotografati è estremamente ampio e offre un autentico campionario di scene di vita pubblica e privata della Venezia del Novecento, con possibilità di approfondire la ricerca su differenti discipline, quali la storia sociale, economica, del costume, ma anche la storia dell'arte, dell'architettura e dell'ingegneria. Vale la pena di citare il passo trascritto dal prof. Giandomenico Romanelli, nella presentazione del catalogo della mostra "Venezia Novecento" dedicata all'archivio Giacomelli e tenutasi nelle sale del Museo di Palazzo Fortuny a Venezia, tra maggio e agosto 1998. Scrive Romanelli: "non ci apparirebbe certo iperbolica la convinta affermazione che l'occhio dei Giacomelli è andato al di là della registrazione (fedele, tendenziosa o ingenuamente complice) di una tale variegata e composita realtà, ma ne è stato - demiurgicamente - insieme il creatore e l'interprete, il cantore e l'esegeta".⁶ Lo studio Giacomelli ha saputo registrare, in maniera rigorosa e sistematica, i principali avvenimenti storici accaduti nel territorio veneziano, senza pretesa di giudizio critico, con l'unico scopo di documentare e testimoniare un'epoca tanto contraddittoria, quanto ricca di trasformazioni.

⁶ G. Romanelli, "Venezia Novecento", in *Venezia Novecento Reale fotografia Giacomelli*, a cura di D. Resini, Milano, 1998 (catalogo della mostra tenuta a Venezia, Palazzo Fortuny, dal 30 maggio al 20 settembre 1998).

2. LA FORMAZIONE DI UNA “PIÙ GRANDE VENEZIA”: LA GENESI, IL PERIODO TRA LE DUE GUERRE MONDIALI E LE PROSPETTIVE ATTUALI

Il periodo a cavallo delle due guerre mondiali segna una fase di profondo mutamento dell'antica struttura urbana, economica e sociale di Venezia. La città è interessata da un'intensa opera di modernizzazione, culmine di un processo avviatosi sin dalla seconda metà dell'Ottocento, ma che trova nel ventennio fascista il suo primo compimento. Secondo Giannantonio Paladini questo periodo storico rappresenta “il punto di congiuntura tra la storia secolare di Venezia e del suo retroterra e ciò che essa è oggi”⁷.

Nell'ultimo ventennio del XIX secolo lo sviluppo industriale ed urbanistico della città aveva subito una rapida accelerazione. Tra gli episodi più significativi vanno ricordati: l'apertura di importanti arterie pedonali (come la Strada Nuova e via XXII Marzo); la costruzione di quartieri popolari (nel sestiere di Castello, alla Giudecca e a Santa Marta); l'insediamento di importanti attività industriali (tra le quali il Cottonificio a Santa Marta, il Mulino Stucky alla Giudecca e la Manifattura Tabacchi nel sestiere di Santa Croce); la costruzione del ponte translagunare ferroviario; la creazione di un grande porto commerciale tra Santa Marta e San Basilio (la Stazione Marittima); lo sviluppo dei servizi a rete (acquedotto, illuminazione pubblica, trasporti). Queste operazioni erano tuttavia frutto di una politica “neo-insulare”, basata sull'idea che la città potesse bastare a se stessa e trovare il proprio sostentamento economico e industriale all'interno dei propri limiti fisici.

All'inizio del Novecento la città fu interessata da un intenso dibattito culturale intorno all'idea di sviluppo da perseguire, che vide scontrarsi due distinti raggruppamenti: da un lato i ceti commerciali e la piccola borghesia, sostenitori della politica “neo-insulare” sopra richiamata, che mirava a mantenere il porto e le attività industriali all'interno del centro storico; dall'altro i nuovi gruppi industriali e finanziari, che guardavano alle zone dell'entroterra poste a ridosso della gronda lagunare come una nuova direttrice di espansione commerciale e industriale. In quel periodo due problemi affliggevano la città: il crescente volume dei traffici marittimi, che saturava i pochi spazi rimasti liberi sulle banchine del porto, bloccando il regolare movimento

⁷ G. Paladini, “La stagione d'oro della balnearità al Lido: una funzione della Grande Venezia”, in *Lido e Lidi: società, moda, architettura e cultura balneare tra passato e futuro*, Venezia, 1989, p. 142 (catalogo della mostra tenutasi nell'agosto 1989 al Lido di Venezia).

delle merci, e l'incremento della densità abitativa, che creava gravi casi di sovraffollamento nei quartieri popolari. Nel 1901 era registrata nel Comune di Venezia - allora formato dall'attuale centro storico con i sei sestieri, l'isola della Giudecca e il litorale del Lido - una popolazione pari a 148'000 abitanti⁸ (che saliranno a 163'000 nel 1930), una parte dei quali risiedevano nei piani terra delle abitazioni, in condizioni igieniche assolutamente precarie. Nel 1911 il senatore Piero Foscari incalzò il Consiglio Comunale sulla necessità di estendere la ricerca di nuove aree insediative anche al di fuori del centro storico insulare e individuò come possibili soluzioni la sacca di Sant'Elena, il Lido e le barene "dei Bottenighi" sul margine lagunare a sud del ponte ferroviario. Questa affermazione prefigura, in parte, lo sviluppo che all'inizio degli anni Venti porterà alla nascita della "grande Venezia".

Una svolta significativa si verificò con l'ingresso nella scena economica veneziana di un gruppo di imprenditori ed industriali, che mirava a ridefinire il ruolo della città nell'ambito della grande industria e del turismo culturale, con un'ottica spiccatamente internazionale. Questi imprenditori operarono un netto salto di qualità nella gestione dei capitali e delle grandi imprese e guidarono lo sviluppo economico e culturale di Venezia fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. I massimi esponenti del "gruppo veneziano", come è stato chiamato dagli storici contemporanei,⁹ furono: il conte Giuseppe Volpi di Misurata (1877-1977), Vittorio Cini (1885-1977) e Achille Gaggia (1875-1953). Tutti e tre si fecero promotori di innumerevoli iniziative nei settori dell'industria, della finanza e del turismo culturale e ricoprirono incarichi di rilievo all'interno del regime fascista (Volpi, ad esempio, fu Ministro delle Finanze del governo Mussolini dal 1925 al 1928; Cini fu Ministro delle Comunicazioni nel febbraio 1943 e Commissario Generale dell'Esposizione Universale di Roma dal 1936 al 1943).

Tuttavia, il più autorevole rappresentante di questa nuova borghesia finanziaria fu indubbiamente Giuseppe Volpi. Così, nei suoi confronti, si è espresso lo storico Giannantonio Paladini: "alle soglie della seconda guerra mondiale, si poté dire che tutto ciò che era a Venezia gli apparteneva di diritto, e nulla poteva accadere a Venezia senza che egli ne fosse iniziatore, testimone e notaio".¹⁰

⁸ G. Zanon, "Dal sovraffollamento all'esodo: popolazione ed occupazione a Venezia nel '900", in *Venezia Novecento*, Insula Quaderni, n. 4, settembre 2000.

⁹ Si veda ad esempio M. Raberschak "Gli uomini capitali: il gruppo veneziano (Volpi, Cini e gli altri)", in *L'Ottocento 1797-1918*, tomo 2, a cura di M. Isnenghi e S. Wolf, in *Storia di Venezia*, Roma, 2002.

¹⁰ G. Paladini, *op. cit.*, p. 114

Nel 1905 Volpi aveva fondato la Società Adriatica di Elettricità (S.A.D.E.), una vera e propria *holding* finanziaria, che una decina d'anni più tardi avrà un peso significativo nella formazione del polo industriale di Porto Marghera. Nel 1906 era stato tra i principali promotori dell'istituzione della Compagnia Italiana Grandi Alberghi (C.I.G.A.), che tra gli anni Venti e Trenta trasformerà l'isola del Lido in centro internazionale del turismo balneare e mondano. Nel febbraio 1917, in pieno periodo bellico, Volpi costituì un potente sindacato, riunendo sotto un'unica gestione le più importanti imprese italiane dei settori elettrometallurgico, siderurgico, ferroviario e marittimo, allo scopo di incentivare la costruzione del grande porto industriale in terraferma. Nel giugno dello stesso anno creò la Società Porto Industriale di Venezia e il mese successivo fu promotore della Convenzione tra la suddetta società, lo Stato e il Comune di Venezia, che decretò la nascita di Porto Marghera. Ancora, nel 1932 in qualità di presidente della Biennale di Venezia, promosse al Lido l'istituzione dell'Esposizione Internazionale d'Arte Cinematografica.

Con l'intensa attività del "gruppo veneziano", la politica "neo-insulare" che aveva caratterizzato lo sviluppo economico di Venezia nel secondo Ottocento, venne completamente rovesciata, e definitivamente superata, da una nuova politica territoriale. Per Volpi, Venezia doveva essere contemporaneamente polo di attrazione per lo sviluppo industriale nazionale e centro artistico e culturale internazionale. Due diverse "facce" della stessa città, che dovevano però integrarsi in maniera organica.

Tra gli anni Venti e Quaranta del Novecento venne ideato un ambizioso progetto politico, volto a costruire "una più grande Venezia" territoriale, espressione assai ricorrente nelle pagine della stampa dell'epoca.¹¹ Si voleva creare un sistema urbano complesso, formato da una serie di nuclei fisicamente distinti, ma perfettamente integrati sul piano funzionale: il settore portuale e industriale a Marghera; gli insediamenti residenziali a Mestre e a Marghera; la cultura e il turismo d'élite nell'isola del Lido. Il centro storico di Venezia diventò dunque la sede privilegiata degli affari e della rappresentanza, mentre sulle barene imbonite di Marghera vennero concentrate tutte le attività legate alla grande industria e una parte delle funzioni del porto commerciale. Sempre a Marghera fu avviata la costruzione di un grande quartiere urbano, sul modello delle "città giardino" inglesi, allo scopo di fornire agli operai delle vicine fabbriche un ambiente salubre in cui poter vivere e instaurare relazioni sociali. Infine,

¹¹ Si veda p.e. "Per la più grande Venezia" in *Rivista mensile della città di Venezia*, giugno 1926.

nell'isola del Lido, vennero concentrate le attività culturali e le strutture ricettive, orientate allo sviluppo di un turismo d'élite (grandi alberghi, impianti sportivi, Casinò Municipale, Mostra del Cinema). Questo progetto raggiunse il momento di massima visibilità nel 1926, con l'aggregazione al Comune di Venezia di quattro comuni dell'entroterra: Mestre, Favaro, Chirignago e Zelarino. Il territorio veneziano veniva quindi ad assumere quella particolare conformazione che conosciamo ancora oggi¹².

Seguì una stagione di alto profilo progettuale, che si concretizzò nella realizzazione di un insieme d'importanti opere infrastrutturali, quali nodi di collegamento delle diverse parti della "grande Venezia". Nel periodo a cavallo degli anni Trenta vennero costruiti: il ponte automobilistico translagunare (ponte Littorio, oggi ponte della Libertà); il cavalcavia Mestre-Marghera; il terminal automobilistico di Piazzale Roma; il ponte degli Scalzi. Venne inoltre scavato il Rio Novo, per consentire una comunicazione acquea più rapida tra Piazzale Roma e il Canal Grande. L'autore di tutti questi progetti (eccetto il cavalcavia Mestre-Marghera) fu Eugenio Miozzi (1889-1979), Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico comunale (Direzione Lavori e Servizi Pubblici). L'insieme di questi lavori va inquadrato all'interno di una generale opera di rinnovamento, promossa dal regime fascista, allo scopo di inserire la città nel processo di modernizzazione che stava caratterizzando l'intero territorio nazionale.

Dall'inizio degli Sessanta e nei decenni successivi il progetto di "grande Venezia", così come era stato ideato da Volpi, sembra subire una battuta d'arresto. Le diverse parti di questo sistema urbano tendono ad evolvere in forma autonoma. Come scrive Guido Zucconi, "non più alimentata da progetti strategici, quell'ipotesi si contrae e cede il passo a una presa d'atto di fenomeni più subiti che governati".¹³ Mestre ha conosciuto uno sviluppo urbanistico pressoché incontrollato (il primo Piano Regolatore Generale è stato approvato soltanto nel 1962), vedendo crescere in maniera vertiginosa il numero dei propri abitanti (fino a 150'000 nel 1970), con apporti consistenti sia dalla Venezia insulare che da altre località d'Italia, per poi iniziare a declinare dalla metà degli anni Settanta, a causa del processo di redistribuzione della popolazione nei Comuni di cintura. Nello stesso periodo Porto Marghera, fino ad allora motore economico dello sviluppo industriale veneziano, ha iniziato il suo lungo declino, che

¹² Pochi anni prima, tra il 1923 e il 1924, erano stati aggregati a Venezia i comuni delle isole di Pellestrina, Burano e Murano; il territorio di Marghera era già stato espropriato al Comune di Mestre nel 1917, per consentire l'insediamento del nuovo porto industriale.

¹³ G. Zucconi, "Una metropoli incompiuta", in *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia, 2002, p. 13.

continua tutt'ora. Anche il centro abitato di Marghera si è sviluppato in maniera autonoma, sia dal punto di vista urbanistico, che sul piano sociale e culturale, perdendo molti elementi di contatto con la Venezia insulare. Quest'ultima è interessata da un continuo deflusso di popolazione e di attività, iniziato fin dagli anni Cinquanta ed acceleratosi con la disastrosa alluvione del 1966, mentre sempre più si afferma la monocultura turistica. Infine, il Lido ha visto sempre più accentuato il suo ruolo di quartiere residenziale.

Tuttavia la visione di una “più grande Venezia”, a fronte di una realtà urbana vasta e articolata, oggi annoverata tra le “città metropolitane”¹⁴, mantiene la sua attualità, pur manifestandosi in un contesto culturale completamente diverso. Dall'obiettivo di “modernizzare” Venezia e il suo territorio si è infatti passati all'obiettivo di armonizzare le esigenze dello sviluppo con quelle prioritarie della tutela dell'ambiente. Si pensi ad esempio ai grandi progetti recentemente avviati, quali la riconversione di Porto Marghera, la creazione di grandi parchi urbani come quello di San Giuliano e le opere di salvaguardia ambientale della Laguna.

¹⁴ Si veda l'art. 17 della L. 142/1990 “Ordinamento delle autonomie locali”.

3. PORTE D'ACCESSO E VIE DI COMUNICAZIONE

3.1 Viabilità e infrastrutture di connessione terra-acqua

Il sistema d'accesso alla Venezia insulare

Il tema dell'accessibilità alla Venezia insulare assume senza dubbio un ruolo fondamentale nella formazione e nello sviluppo di una "più grande Venezia". Nel periodo a cavallo degli anni Trenta del Novecento si assiste ad una serie di trasformazioni urbanistiche, che hanno definitivamente modificato l'assetto secolare della città storica. In questo contesto va letta l'opera dell'Ufficio Tecnico Comunale (Direzione Lavori e Servizi Pubblici), guidato dall'ing. Eugenio Miozzi (1889-1979), progettista dalle indubie capacità tecniche e dotato di una spiccata sensibilità urbanistica. Miozzi è l'autore delle importanti opere infrastrutturali che ancora oggi costituiscono le porte di accesso alla città. Tra il 1933 e il 1935 vennero inaugurati:

- il ponte automobilistico translagunare (vedi oltre);
- il terminal di Piazzale Roma, con l'autorimessa comunale e gli approdi per i vaporetti, con funzione d'interscambio terra-acqua;
- il ponte degli Scalzi sul Canal Grande, di fronte alla stazione ferroviaria, per regolarizzare i flussi pedonali da e verso Piazzale Roma;
- il Rio Novo, un canale di navigazione per consentire una comunicazione acqua più rapida tra Piazzale Roma e il Canal Grande.

Pochi anni prima, nel 1926, era stato costruito a Mestre un cavalca-ferrovia, fondamentale snodo viario di collegamento tra il centro urbano di terraferma, la Venezia insulare e l'area industriale di Porto Marghera.

L'insieme di queste infrastrutture venne concepito dai progettisti come un sistema d'accesso integrato alla città antica dalla terraferma, percorribile da differenti mezzi di locomozione: l'automobile, il filobus, il treno e il vaporetto. Contestualmente, l'apertura dell'autostrada Venezia-Padova, parte della grande arteria Torino-Trieste, proiettava la "grande Venezia" nella rete delle comunicazioni nazionali.

Le fotografie riprodotte in questa sezione documentano le opere infrastrutturali realizzate in questo periodo e consentono di apprezzarne le tecniche costruttive. I fotografi Giacomelli,

infatti, venivano chiamati dal Comune e dalle imprese costruttrici a riprendere fase per fase lo stato di avanzamento dei cantieri.

Il ponte automobilistico translagunare

Il fulcro del sistema viabilistico sopra descritto è rappresentato dal ponte automobilistico translagunare, allora chiamato “ponte Littorio” e oggi “ponte della Libertà”. Ripercorrere brevemente le motivazioni che hanno portato, nel periodo fascista, alla costruzione di un ponte stradale per unire la città insulare all’entroterra, in aggiunta a quello ferroviario, aiuta a comprendere le ragioni di fondo che stanno alla base del progetto della “grande Venezia” novecentesca.

Il potenziamento dei collegamenti tra Venezia e la terraferma fu oggetto di discussione sin dalla seconda metà dell’Ottocento. L’idea era di fare di Venezia un nodo centrale di interscambio tra le linee ferroviarie, stradali e marittime dell’Alto Adriatico. I dibattiti si svolsero tanto nelle istituzioni pubbliche (consiglio provinciale e comunale), quanto nelle associazioni private (comitati pro-ponte, istituzioni culturali) e trovavano ampio spazio nelle pagine della stampa locale e nazionale. Vedevano coinvolti da un lato ingegneri, tecnici e fautori della modernità, dall’altra artisti e storici locali (come ad esempio Pompeo Molmenti e Camillo Boito), timorosi che progetti troppo invasivi potessero intaccare il particolare pregio artistico e architettonico della città. Numerosi furono i progetti e gli studi presentati che non trovarono realizzazione.

La “questione del ponte” riemerse prepotentemente con la nascita del grande polo industriale di Porto Marghera (1917). Occorreva creare un collegamento diretto tra le due sezioni del Porto, quella commerciale a Venezia e quella industriale a Marghera, per consentire un rifornimento più rapido e meno costoso delle merci alle industrie. Tuttavia, la costruzione di un ponte automobilistico era anche legata alla necessità di inserire Venezia nella trama dei traffici stradali nazionali ed alla volontà di aprire nuove vie al crescente turismo di massa: il viaggiatore italiano o proveniente dall’oltralpe avrebbe potuto approdare alla città d’arte direttamente con la propria automobile. Si giunse dunque, in pieno regime fascista, al progetto proposto dell’ing. Eugenio Miozzi (elaborazione di un precedente studio dell’ingegnere veneziano Vittorio Umberto Fantucci), che trovò finalmente realizzazione ponendo fine a quasi un secolo di dibattiti e controversie: ponte venne aperto al traffico il 25 aprile 1933.

Commento all'immagine F.01

L'immagine riprodotta qui a fianco documenta i lavori di costruzione del ponte automobilistico translagunare (allora detto "ponte Littorio"), nel tratto che va dal margine della laguna verso Venezia. Il profilo della città appare appena accennato sullo sfondo, mentre a sinistra possiamo notare, più chiaramente, le strutture in pietra del ponte ferroviario austriaco (che il ponte automobilistico affianca per quasi tutta la sua lunghezza). La fotografia fa parte di una corposa serie commissionata allo studio Giacomelli dalla Società Anonima Italiana Ferrobeton, l'impresa costruttrice del ponte, allo scopo di documentare, giorno per giorno, lo stato di avanzamento dei lavori.

L'immagine illustra nel dettaglio le tecniche costruttive utilizzate, così come sono state descritte dallo stesso progettista, l'ing. Eugenio Miozzi, nel volume "Il ponte del Littorio".¹⁵ Viene qui ripresa la costruzione di un "cassero per l'aggottamento", costituito da una serie di casseforme, entro cui verrà calato il getto di calcestruzzo per formare le fondamenta. Le casseforme sono composte da paratie in ferro ancorate alla palificazione di due pontoni laterali. Non appena il processo di presa del calcestruzzo verrà completato, si provvederà al prosciugamento dell'acqua (operazione definita, per l'appunto, aggottamento), mediante un sistema di pompe verticali.

Sull'angolo in basso a sinistra è impressa la data 15 giugno 1931. Le cronache dell'epoca raccontano che il primo palo venne conficcato sul fondale della Laguna il 24 aprile 1931, con una simbolica cerimonia presenziata del Podestà di Venezia Mario Alverà.

¹⁵ E. Miozzi, *Il Ponte del Littorio*, Venezia, 1934, p. 198

**F.01 Il ponte Littorio, costruzione dei casseri per l'aggottamento,
15 giugno 1931**

Fondo Giacomelli, cat. GN003252



Commento all'immagine F.02

Quest'immagine documenta, rispetto alla precedente, una fase più avanzata dei lavori di costruzione del ponte (da notare la data impressa nell'angolo basso a destra, 16 febbraio 1932). Viene ripresa la posa delle pile trasversali, che fungono da sostegno alle arcate. Come si può notare, le pile sono attraversate da tre aperture a ogiva, per consentire il passaggio dell'acqua e ridurre al minimo le sollecitazioni delle maree. Si tratta di una particolarità costruttiva estremamente innovativa per l'epoca, che tiene conto delle caratteristiche idrogeologiche dell'ambiente circostante, la Laguna di Venezia. Le pile sono costituite da blocchi di pietra d'Istria, trachite e cemento.

Sullo sfondo si notano i carri ponte per l'infissione dei pali, con l'insegna dell'impresa costruttrice "Ferroboton". Sulla destra vediamo invece le barche utilizzate per il trasporto dei materiali.

**F.02 Il ponte Littorio, costruzione delle pile di sostegno alle arcate,
16 febbraio 1932**

Fondo Giacomelli, cat. GN002419



Commento all'immagine F.03

La fotografia mostra, in un sol colpo d'occhio, lo sviluppo del ponte da Venezia verso la terraferma. I lavori sono terminati. Da notare la data impressa nell'angolo in basso a destra, 7 aprile 1933: mancano infatti poco più di due settimane all'apertura al traffico della nuova via d'accesso a Venezia, avvenuta il 25 aprile 1933. Il nuovo ponte automobilistico, che sin dal margine della laguna ha percorso parte dei suoi 4 km di lunghezza in adiacenza al ponte ferroviario, riproducendone fedelmente la struttura ad arcate, si stacca ora da quest'ultimo con una lunga svolta, prima di inserirsi nel tessuto urbano della città, nel sestiere di Santa Croce, dov'è stato ultimato il terminal di Piazzale Roma (vedi fotografia F.05 a pag. 29)

Per scelta del suo stesso progettista, il nuovo ponte non venne realizzato in ferro, né in cemento armato (fatta eccezione per alcuni brevi tratti, dovuti a problemi di statica), bensì in pietra d'Istria e laterizio, materiali che garantivano una maggiore durata nel tempo e si sposavano con la tradizione architettonica veneziana.

F.03 Il ponte Littorio ultimato, 7 aprile 1933

Fondo Giacomelli, cat. GN000252



Commento all'immagine F.04

La fotografia descrive la situazione urbanistica ed edilizia precedente alla costruzione del terminal automobilistico di Piazzale Roma. E' stata scattata durante la fase iniziale dei lavori, avviati il 27 luglio 1931 e terminati il 25 aprile 1933, contestualmente all'apertura del nuovo ponte automobilistico translagunare. L'area è ubicata nel sestiere di Santa Croce, sul margine occidentale della città, ha un'estensione di circa 30.000 mq ed è delimitata dal Rio Terà Sant'Andrea, dal tratto terminale del Canal Grande, dal canale della Scomenzera e dal giardino di Papadopoli. Vi sorgevano un tempo magazzini di vino di proprietà comunale, case popolari, orti e giardini.

L'immagine è particolarmente significativa: se confrontata con la successiva, che mostra il terminal completato e in funzione, aiuta a comprendere l'entità di un'operazione che ha radicalmente modificato l'assetto urbanistico di questa parte della città. Infatti, quella che veniva storicamente considerata un'area di periferia diventò, nel volgere di pochi anni (e in misura maggiore a seguito del "boom" economico degli anni Sessanta), il centro di connessione tra le tre principali polarità della "Grande Venezia": Porto Marghera, Mestre e la città insulare. Per la realizzazione del grande terminal automobilistico, il Comune dovette procedere con un numero elevato di espropriazioni e demolizioni. Venne lasciata intatta soltanto la cortina di edifici lungo il Canal Grande.

Sono tuttavia riconoscibili alcune strutture ancora esistenti: in primo piano notiamo la quattrocentesca chiesetta di Sant'Andrea della Zirada, la cui vista è oggi occlusa dalle imponenti mole dell'autorimessa comunale e del "Garage San Marco"; sullo sfondo si distinguono gli edifici degli ex magazzini Parisi, allora sede di un'importante ditta di spedizioni internazionali. Infine, sul margine sinistro, s'intravede la porzione finale del ponte ferroviario (quello automobilistico non è ancora stato iniziato).

**F.04 Piazzale Roma, gli edifici preesistenti con la chiesa di Sant'Andrea,
1930**

Fondo Giacomelli, cat. GN000154



Commento all'immagine F.05

La fotografia mostra una veduta panoramica del terminal automobilistico di Piazzale Roma, così come appariva alla fine degli anni Trenta. È stata scattata dalla terrazza dell'autorimessa comunale. L'immagine consente di verificare come la conformazione urbanistica dell'area sia rimasta pressoché immutata, nonostante sia aumentata nel tempo la quantità di veicoli e persone che quotidianamente la attraversa.

Il piazzale è deserto, poche decine di vetture sono parcheggiate in due file ordinate. Il traffico è ancora inesistente e i pedoni possono circolare quasi senza pericoli. Soltanto due filobus sostano ai margini della piazza, in attesa di imbarcare qualche passeggero. Sullo sfondo vediamo i resti del cinquecentesco giardino Papadopoli. Nella mente del progettista (ing. Miozzi), le alberature dovevano fungere da “quinta scenografica” per contrastare la mole dell'autorimessa, che domina la parte opposta del piazzale.

Sin dal progetto iniziale il nuovo terminal doveva concentrare tutti i servizi connessi alla viabilità, quali il capolinea della filovia, gli approdi per i vaporette e il posteggio per le autovetture, in modo da costituire un sistema di trasporti integrato.

F.05 Piazzale Roma, 1938

Fondo Giacomelli, cat. GN000005



Commento all'immagine F.06

La fotografia ritrae l'autorimessa comunale di Piazzale Roma, inaugurata nel 1933 poco dopo l'apertura del terminal automobilistico. Sorge sul lato destro del piazzale, per agevolare il flusso del traffico in entrata.

Il progetto, redatto dell'Ufficio Tecnico Comunale in collaborazione con l'Azienda Generale Italiana Petroli e l'Istituto Nazionale Immobiliare, prevedeva la costruzione di due grandi corpi di fabbrica dell'altezza di sei piani, collegati alle estremità da due rampe elicoidali per l'ingresso e l'uscita delle autovetture. Tuttavia, come si può notare nell'immagine, l'edificio è realizzato soltanto a metà. Si ritenne infatti sufficiente, in relazione al fabbisogno di allora che prevedeva una capienza pari a 1.000 autovetture, costruire uno solo dei due corpi di fabbrica e rimandare la realizzazione del secondo in caso di aumento considerevole del numero dei veicoli (la seconda porzione dell'edificio verrà costruita soltanto nel secondo dopoguerra).

Il complesso venne celebrato dalla stampa dell'epoca per la sua grandiosità e funzionalità. L'edificio, esempio significativo di architettura razionalista, venne annoverato tra le grandi opere compiute dal fascismo per traghettare la città verso una “nuova era di potenza economica e splendore civile”.¹⁶ La struttura era dotata di numerosi servizi. Oltre al posteggio per le vetture, al suo interno si trovavano: un bar, alcuni negozi, spazi espositivi per le aziende produttrici di automobili, officine e stazioni di rifornimento, un ufficio telegrafico, un commissariato di polizia, un posto di pronto soccorso, un'agenzia per il noleggio delle autovetture ed infine un ufficio per il turismo.

L'autorimessa doveva fungere da “catalizzatore” del flusso turistico nazionale e internazionale, attirato dalle numerose iniziative che stavano sorgendo in quegli anni (la Mostra del Cinema, il Casinò del Lido, gli alberghi, gli stabilimenti balneari). Tuttavia, si prevedeva il suo utilizzo anche da parte dei veneziani, non più “costretti” a lasciare le loro auto nei lontani *garage* di Mestre.¹⁷

¹⁶ G. Silvestri, “Una gigantesca casa dell'automobile. L'autorimessa di Venezia”, in *Le vie d'Italia*, novembre 1934.

¹⁷ G. Silvestri, “Il ponte come fattore turistico”, in *Le Tre Venezie*, maggio 1933.

F.06 L'autorimessa comunale da Piazzale Roma, 1934

Fondo Giacomelli, cat. GN002751



Commento all'immagine F.07

E' il 25 aprile 1933, festa di San Marco, patrono di Venezia, giorno dell'inaugurazione del nuovo sistema d'accesso alla città, formato dal ponte automobilistico translagunare e dal terminal di Piazzale Roma. Una folla si accalca sui "Tre Ponti" del Rio Novo, nei pressi di Piazzale Roma, attendendo il passaggio di un sfarzoso corteo, composto dalle massime autorità politiche ed ecclesiastiche cittadine, dai membri del governo fascista, dal principe Umberto di Savoia e dalla consorte Maria José. Il corteo partì dalla stazione ferroviaria di Mestre, attraversò in auto il nuovo ponte sulla laguna, percorse in motoscafo il Rio Novo e il Canal Grande per concludersi in Piazza San Marco. Il percorso scelto voleva per l'appunto esemplificare questo nuovo sistema di comunicazione integrato strade-canal, che univa la città storica all'entroterra.

Il Rio Novo, progettato dall'ing. Eugenio Miozzi, sulla base di un precedente studio elaborato dell'ing. Vittorio Umberto Fantucci, parte dal Canal Grande all'altezza dei Giardini Papadopoli a Piazzale Roma e, con un percorso complessivo di 700 mt., sfocia nel Rio di Ca' Foscari, presso San Pantalon, per ricongiungersi nuovamente al Canale Grande. Con questo nuovo canale s'intendeva fornire al turista o al cittadino, che proveniva da Piazzale Roma, una via di comunicazione più rapida per raggiungere il cuore storico della città.

Lo scavo del canale portò significative modifiche al tessuto urbano. Lungo il suo percorso vennero costruiti tre nuovi ponti: il ponte "Papadopoli" a Piazzale Roma, in pietra d'Istria, per collegare le due sponde dell'omonimo giardino; un ponte in legno, visibile in primo piano nella fotografia, in aggiunta alla già esistente struttura detta "dei Tre Ponti" (che venne ruotata di 90 gradi rispetto alla posizione originaria); il ponte detto "della Cereria" in muratura e laterizio, anch'esso visibile nell'immagine. Inoltre vennero completamente ricostruiti il ponte di Santa Margherita, che conduce all'omonimo campo, e il ponte di Ca' Foscari, accanto all'attuale sede amministrativa dell'Università degli Studi.

F.07 Rio Novo, folla sui Tre Ponti per l'inaugurazione, 25 aprile 1933

Fondo Giacomelli, cat. GN000217



Commento all'immagine F.08

Questa suggestiva immagine del Canal Grande mostra in primo piano il ponte “degli Scalzi”, che unisce le due sponde del canale nelle vicinanze della stazione ferroviaria di Santa Lucia. Il ponte è stato aperto al transito il 28 ottobre 1934.

La costruzione del nuovo ponte in pietra, in sostituzione al preesistente manufatto ottocentesco in ferro ormai usurato, fu motivata dalla necessità di regolarizzare i flussi pedonali verso la stazione, nella previsione di un loro considerevole aumento, a seguito dell'apertura del terminal automobilistico di Piazzale Roma. Nello stesso periodo si stava lavorando al progetto per una nuova stazione ferroviaria, che verrà però realizzato soltanto nel 1955.

La costruzione del ponte richiese l'adozione di particolari accorgimenti tecnici. L'esperienza maturata dal progettista, l'ing. Miozzi, portò all'applicazione di una soluzione innovativa per l'epoca: il metodo cosiddetto delle “lesioni sistematiche compensative” consentiva di annullare le forze “parassite”, conferendo al manufatto una maggiore stabilità.¹⁸. I conci in pietra vennero collocati senza l'ausilio di un'armatura, ma attraverso una particolare centina metallica, appositamente studiata, a tutta luce e a tre cerniere. Anche la scelta della pietra d'Istria, materiale classico della tradizione architettonica veneziana, raccorda esteticamente il ponte con gli edifici vicini, tra i quali le chiese degli Scalzi e di San Simeon Piccolo.

¹⁸ E. Miozzi, “Dal Ponte di Rialto al nuovo Ponte degli Scalzi”, in *Annali dei Lavori Pubblici*, 1935, fasc. 6-7

F.08 Il ponte degli Scalzi, 1935

Fondo Giacomelli, cat. GN000104



Commento all'immagine F.09

Questa fotografia, risalente alla metà degli anni Trenta, mostra uno spettacolo inconsueto rispetto a quanto siamo abituati a vedere oggi: la rampa del cavalcavia che collega la zona industriale di Marghera con Mestre, appare del tutto sgombra dal traffico veicolare ed è percorsa soltanto da un gruppo di operai in bicicletta appena usciti dalle fabbriche. Fino al “boom” economico degli anni Sessanta la bicicletta costituiva infatti il mezzo di trasporto più economico e diffuso: la tariffa di una corsa sulla filovia Mestre – Marghera, pari a lire 1,4 nel 1932, era considerata troppo onerosa rispetto allo stipendio medio di un operaio¹⁹. Un lavoratore proveniente dalle campagne dell'entroterra veneziano percorreva fino a 30 km al giorno con qualsiasi condizione atmosferica, per raggiungere le fabbriche al mattino presto e rincasare a tarda sera.

Il cavalcavia-ferrovia di Mestre, fondamentale snodo viario di collegamento tra il centro di Mestre, la Venezia insulare e l'area industriale di Porto Marghera, venne costruito nel 1926 dall'impresa Giuseppe Pasquali, a seguito della firma di un protocollo d'intesa tra il Comune di Venezia, l'Amministrazione Provinciale, le Ferrovie dello Stato e la Società Porto Industriale. L'esigenza di creare un più rapido collegamento tra le diverse parti del territorio, venne particolarmente sentita all'indomani della fusione amministrativa dei comuni di Venezia e di Mestre. La linea ferroviaria che separava Mestre da Marghera era attraversata allora da un passaggio livello che, a causa delle frequenti e prolungate chiusure, provocava ripetuti blocchi del traffico.

¹⁹ F. Piva, *Contadini in fabbrica. Il caso Marghera: 1920-1945*, Roma, 1991, p. 61 e nota 51 a p. 78.

F.09 Il cavalcavia Mestre-Marghera, operai in bicicletta, post 1935

Fondo Giacomelli, cat. GN000894



Commento all'immagine F.10

La fotografia riprende il casello dell'autostrada A4 Venezia-Padova, un tempo collocato all'altezza della rotatoria del piazzale Parmesan, nelle immediate vicinanze del quartiere urbano di Marghera (s'intravedono sullo sfondo gli edifici costruiti nei primi anni Trenta dall'Istituto Autonomo Case Popolari).

L'autostrada Venezia-Padova, costruita dalla Società delle Autostrade di Venezia e Padova e aperta al traffico il 15 ottobre 1933, costituiva un tratto della grande via Pedalpina Torino-Trieste. Il suo completamento è quasi contemporaneo all'apertura del ponte automobilistico translagunare (inaugurato il 25 aprile dello stesso anno) e di pochi anni successivo alla realizzazione del cavalcavia Mestre-Marghera (aperto nel 1926, vedi fotografia precedente), al quale si raccorda. L'insieme di queste opere crea un sistema unico di viabilità che unisce Venezia alla rete autostradale nazionale, in un'epoca in cui l'utilizzo di autocarri con motore diesel a nafta dotati di rimorchio stava del tutto soppiantando il trasporto merci per ferrovia, diventato ormai troppo lento e costoso. Inoltre la nuova arteria di scorrimento veloce avrebbe incrementato lo sviluppo del traffico a motore a vantaggio del turismo.

F.10 L'autostrada Venezia-Padova, l'ingresso dal quartiere urbano di Marghera, 1938

Fondo Giacomelli, cat. GN003424



3.2 Le infrastrutture aeroportuali

Le fotografie di questa sezione ritraggono l'aerostazione dell'aeroporto "G. Nicelli" del Lido di Venezia, nei giorni immediatamente precedenti alla sua inaugurazione, avvenuta nel marzo 1935. Lo studio fotografico Giacomelli venne chiamato a documentare la nuova struttura completata e arredata. Le fotografie vennero pubblicate nei maggiori periodici locali, tra i quali la "Rivista Mensile della Città di Venezia", organo del Comune, e "Le Tre Venezie", rivista ufficiale della Federazione Provinciale Fascista di Venezia, trovando perciò un'immediata diffusione.²⁰

La costruzione di questo edificio costituisce una tappa importante del progetto della "Grande Venezia" degli Trenta, poiché proprio in questo periodo lo scalo acquisì un ruolo fondamentale nelle rotte turistiche internazionali. Il regime fascista ne voleva fare il secondo scalo nazionale dopo l'aeroporto Littorio di Roma. Dalla metà degli anni Venti e fino a tutti gli anni Cinquanta del Novecento, con l'apertura dell'aeroporto internazionale "Marco Polo" a Tessera, il Nicelli ha rappresentato l'unica porta d'accesso a Venezia per via aerea.

L'aeroporto Nicelli è ubicato sul margine settentrionale dell'isola, nella zona di San Nicolò. Sin dal 1909 è attestata nell'area la presenza di un servizio postale per i comandi militari. L'aeroporto civile venne costruito nel 1926, per iniziativa del conte Umberto Klinger e fu dedicato ad un sergente pilota scomparso nella prima guerra mondiale, Giovanni Nicelli. Il 18 agosto 1926 partì il primo velivolo commerciale diretto a Vienna (uno Junker F 13) e qualche mese più tardi fu avviata la prima linea nazionale a servizio regolare, la Torino-Venezia-Trieste. Nel giro di pochi anni si ebbe un progressivo aumento delle linee aeree, che mettevano in collegamento Venezia con i principali scali italiani ed europei (come ad esempio Zara, Vienna, Monaco di Baviera, Graz, Roma, Ancona e Brindisi). L'aeroporto era gestito dalla Società Anonima di Navigazione Aerea Transadriatica, poi confluita nella Società Area Mediterranea ed infine sostituita dall'"Ala Vittoria". La Società Transadriatica organizzò un'imponente opera di ristrutturazione, volta al recupero degli hangar e delle strutture militari

²⁰ Si vedano ad esempio i seguenti contributi: dalla *Rivista Mensile della città di Venezia*: V. Ruffini, "Venezia porto aereo", maggio 1929; "La stazione passeggeri all'aeroporto del Lido", marzo 1934; "La nuova stazione passeggeri all'aeroporto del Lido", gennaio-febbraio 1935; dalla rivista *Le Tre Venezie*: E. Zorzi, "Un'importante iniziativa veneziana nel campo dell'arredamento: il Gruppo Arti Decorative", luglio-agosto 1939; "La nuova stazione all'aeroporto di Venezia", luglio 1935.

allora in stato di degrado. Il restauro venne considerato un'impresa eccezionale per l'epoca e il Governo fascista inserì il recupero dello scalo all'interno del programma di potenziamento delle linee aeree nazionali. La stessa Società s'incaricò della gestione dei collegamenti acquedotti del litorale con Venezia, costruendo un approdo e una cavana per le proprie lance dirette all'imbarcadere di San Zaccaria a San Marco.

Nel corso degli anni Trenta, lo scalo acquisì un'importanza sempre maggiore in campo internazionale, grazie alla centralità che stava assumendo Venezia nel panorama turistico e culturale e al contemporaneo insediarsi nel litorale lidense di nuove strutture ricettive, quali il Palazzo del Cinema e il Casinò. Ne sono testimonianza le numerose fotografie conservate nel fondo Giacomelli, che ritraggono l'arrivo all'aeroporto degli illustri ospiti della Mostra del Cinema, come ad esempio il gerarca nazista Joseph Goebbels, Ministro della Propaganda del Terzo Reich, il giornalista Alessandro Pavolini, Ministro della Cultura Popolare, e numerosi attori e personalità di fama internazionale.

Agli inizi degli anni Cinquanta iniziò per il Nicelli un lungo periodo di declino, durato sino ai giorni nostri e causato dall'inadeguata dimensione della pista a fronte al modernizzarsi dei mezzi aerei, dallo scarso interesse delle forze politiche ed economiche e dalla progressiva perdita della funzione del Lido quale meta del turismo balneare d'élite. L'11 aprile 1961 venne inaugurato un più grande e moderno scalo a Tesserà, sulla gronda lagunare, l'aeroporto internazionale "Marco Polo". Nel 1967 si trasferirono a Tesserà le Officine Aeronavali; nel 1974 lasciò il Nicelli anche lo storico presidio aeronautico militare.

Dopo decenni di abbandono, nel 1998 la costituzione della una nuova società per la gestione dello scalo, la "Nicelli S.p.A." (rappresentata dal Comune, dalla Camera di Commercio di Venezia, dall'Aeroclub "Ancillotto" e dalla S.A.V.E., la società che ha in gestione l'aeroporto di Tesserà), ha consentito il rilancio del Nicelli, se pur limitatamente alle funzioni turistiche. Oggi l'aeroporto "G. Nicelli" è sede di una scuola di volo e base di partenza per voli turistici sulla laguna di Venezia. Il 9 maggio 2007 è stato inaugurato il restauro dell'Aerostazione costruita negli anni Trenta.

Commento all'immagine F.11

La fotografia ritrae l'aerostazione dell'aeroporto "G. Nicelli" al Lido, alcuni giorni prima dell'inaugurazione, avvenuta nel 1935. Con la costruzione dell'aerostazione lo scalo venne finalmente a disporre di un moderno edificio dotato di ogni confort, risolvendo in tal modo una carenza denunciata da tempo. Il progetto venne redatto dall'Ufficio Aeronautico di Padova.

La ripresa in prospettiva consente di apprezzare le caratteristiche architettoniche e funzionali dell'edificio, descritto dalla stampa dell'epoca come "un perfetto connubio tra l'architettura civile e quella navale".²¹ Come si può vedere, il fabbricato è costituito da tre piani distribuiti su diverse quote ed è sormontato da un'ampia terrazza, che funge da tribuna per le manifestazioni aeree e da un'alta torre in ferro e vetro, che domina le piste di atterraggio e di decollo.

Anche la distribuzione interna dei locali venne accuratamente studiata. Al piano terra troviamo ancora oggi l'ampio salone d'ingresso e le strutture di servizio per i passeggeri (postazioni della dogana e per l'imbarco, strutture per il carico e lo scarico dei bagagli, rivendita bar e tabacchi, biglietteria, ristorante e servizi igienici). Al primo piano sono situati gli uffici di direzione e di segreteria dell'aeroporto con relativa sala d'attesa (aveva qui sede l'ufficio direzionale dell'"Ala Littoria", la compagnia aerea di bandiera) e una sala adibita allo studio delle carte per la navigazione notturna e per il volo cieco in caso di nebbia. Infine al terzo piano sono collocati la stazione meteorologica e i servizi radiotelegrafici

²¹“La stazione passeggeri all'aeroporto del Lido”, in *Rivista mensile della città di Venezia*, marzo 1934; “La nuova stazione passeggeri all'aeroporto del Lido”, in *Rivista mensile della città di Venezia*, gennaio-febbraio 1935.

F.11 Aeroporto G. Nicelli, l'aerostazione, 1935

Fondo Giacomelli, cat. GN006533



Commento all'immagine F.12

L'immagine rappresenta il salone d'ingresso della nuova stazione passeggeri dell'aeroporto "G. Nicelli" del Lido di Venezia. La ripresa con obiettivo a grand'angolo consente di ammirare l'ampiezza del salone e di osservare la rifinitura dei dettagli dell'arredamento e della decorazione. Si tratta di un'immagine di una certa rilevanza storica, in quanto testimonia l'operato dal Gruppo Veneziano Arti Decorative, autore dei rivestimenti interni, che un accurato restauro, portato a termine nella primavera del 2007, ha riportato all'originaria bellezza.

Seguiamo la minuziosa e un po' enfatica descrizione dell'ambiente riportata, a firma di Ettore Zorzi, nel numero di luglio-agosto 1939 della rivista mensile "Le Tre Venezie": "l'atrio dell'aeroporto ha il soffitto e le pareti tirati a stucco in color oro vecchio; sulle pareti spiccano aeropitture del pittore futurista Tato e di Nei Pasinetti. I pavimenti sono di marmo grigio, i mobili d'acciaio, rivestiti di stoffa azzurra. I banchi impiallicciati in noce con grandi cristalli e zoccoli in marmo, i lampadari in vetro di Murano, un tavolo centrale con sostegni in acciaio profilato per aviazione e piano in marmo bianco, danno a questo ambiente un'intonazione nitida, accogliente e al tempo stesso grandiosa"²². Tutto l'insieme "costituisce un complesso di arte decorativa modernissima di gusto squisito e di sobria, gaia, eleganza".

²² E. Zorzi, "Un' importante iniziativa veneziana nel campo dell'arredamento: il Gruppo Arti Decorative", in *Le Tre Venezie*, luglio-agosto 1939.

F.12 Aeroporto G. Nicelli, stazione passeggeri, l'atrio, 1935

Fondo Giacomelli, cat. GN006553



4. LA “NUOVA” VENEZIA PORTUALE E INDUSTRIALE: PORTO MARGHERA

4.1 La zona portuale e industriale

Questa sezione della tesi ricostruisce, attraverso le fotografie Giacomelli, le fasi della formazione del grande polo industriale di Porto Marghera, nel periodo compreso tra il 1919 e la fine degli anni Trenta (scavo dei bacini, costruzione delle fabbriche e delle banchine del porto commerciale).

Sin dall'ultimo ventennio del XIX secolo la città di Venezia fu interessata da una fase di intensa industrializzazione, che la portò a superare la lunga stagnazione avviata con la caduta della Serenissima e favorì l'apertura di nuove prospettive di sviluppo economico. Sorsero numerosi insediamenti produttivi, alcuni di dimensioni consistenti (come per esempio il cotonificio di S. Marta, il mulino di Giovanni Stucky alla Giudecca e la Manifattura Tabacchi nel sestiere di Santa Croce), che modificarono il profilo urbano creando nuovi poli d'attrazione per la vita economica e sociale cittadina. Parallelamente venne potenziata la funzione portuale della città: tra il 1869 e il 1880 si avviò la costruzione di un moderno porto commerciale, tra le zone di Santa Marta e di San Basilio - la cosiddetta Stazione Marittima -, dotato di strutture come moli, banchine e magazzini, capaci di fronteggiare le mutate dimensioni dei traffici. In particolare, la concentrazione delle attività portuali a Santa Marta permetteva di sfruttare le enormi potenzialità offerte dalla ferrovia. Nel 1848 era stato infatti inaugurato il ponte ferroviario translagunare e la costruzione di un raccordo con le banchine del porto, consentiva un collegamento diretto con le regioni dell'entroterra.

All'inizio del Novecento, tuttavia, si iniziò a comprendere come la particolare configurazione ambientale della città e la fragilità del tessuto urbano limitassero le possibilità di un'ulteriore espansione portuale e industriale. Occorreva adeguare le infrastrutture ai cambiamenti che stavano caratterizzando la produzione industriale (utilizzo di nuove tecnologie, organizzazione del lavoro, ricerca di investimenti finanziari). Il problema riguardava in particolare la Stazione Marittima, i cui spazi si andavano via via saturando, diminuendo la capacità di assorbimento dei traffici.

Si susseguì perciò una moltitudine di studi, progetti e dibattiti, intorno alla ricerca di nuove aree di espansione (p. e. la parte meridionale dell'isola della Giudecca), fino ad arrivare, nel 1902, alla “rivoluzionaria” proposta del capitano di marina Luciano Petit,²³ che individuava nelle barene della gronda lagunare poste a nord del ponte ferroviario, in località San Giuliano, la nuova area sulla quale poter insediare un bacino sussidiario al porto, per lo scarico delle merci giudicate troppo pericolose e ingombranti, come il carbone e il petrolio. Inoltre, ciò avrebbe consentito di creare un raccordo ferroviario diretto con la stazione di Mestre, diminuendo sensibilmente costi e tempi del trasporto delle merci sul ponte translagunare. Lo stesso Petit, successivamente, individuò come seconda area di espansione, più idonea rispetto alla prima, le barene poste a sud del ponte ferroviario, nella zona detta “dei Bottenighi”.

Lo studio di Petit consentì all'Ufficio del Genio Civile di Venezia di elaborare un progetto per la costruzione di un “bacino sussidiario al porto commerciale di Venezia” (1904). Il piano venne recepito nella legge del 14 luglio 1907 sulle opere marittime, che stabilì lo scavo di un canale parallelo al ponte, per consentire il transito della grandi navi da carbone. Era ormai chiaro a tutti che, per garantire un sviluppo economico e commerciale che permettesse di stare al passo con i tempi, la città dovesse necessariamente guardare alle nuove aree di espansione sulla terraferma. Si stavano così gettando le basi del progetto che, al termine della prima guerra mondiale, porterà alla creazione della “grande Venezia” industriale. Nel 1909 vennero avviati i lavori per lo scavi dei canali e la costruzione delle banchine, interrotti nove anni più tardi dallo scoppio della guerra.

La svolta si verificò con l'affacciarsi sulla scena economica veneziana di un gruppo di imprenditori che indirizzava i propri investimenti su nuove fonti di energia e sui settori trainanti del mercato nazionale. Il gruppo era guidato da Giuseppe Volpi di Misurata (1877-1947), un abile imprenditore, diplomatico e finanziere, che si era messo in luce in ambito internazionale partecipando a una serie di iniziative per lo sviluppo industriale dei Balcani, come per esempio la creazione del porto di Antivari in Montenegro, considerato dagli storici la “prova generale” del futuro Porto Marghera. Nel 1905 Volpi aveva fondato la Società Adriatica di Elettricità (S.A.D.E), una vera e propria *holding* finanziaria, detentrica di un autentico monopolio nella produzione e nella distribuzione dell'energia elettrica, che avrà un peso significativo nella formazione del nuovo porto industriale.

²³ L. Petit, “Porto di Venezia, prima idea verso la terraferma”, in *La Gazzetta di Venezia*, agosto 1902.

Porto Marghera viene considerato il primo grande progetto italiano di pianificazione industriale. Nel febbraio 1917, in pieno periodo bellico, Volpi riunì in un sindacato un folto numero di imprese, attive nei più svariati settori - p.e. elettro-metallurgico, meccanico, siderurgico, ferroviario e marittimo - allo scopo di incentivare la costruzione di un nuovo porto industriale e commerciale nell'area dei Bottenighi. Il sindacato commissionò all'ing. Enrico Coen Cagli l'elaborazione di un piano regolatore per lo sviluppo del porto di Venezia in terraferma.

Il piano che Coen Cagli presentò il 10 maggio 1917, prevedeva la costruzione di un grande porto industriale di circa 1'300 ettari, articolato in cinque distinti settori. Tali erano: il *porto commerciale*, un'area di 350 ettari costituita da una serie di moli e banchine attrezzate, per consentire alle navi cisterna di raggiungere direttamente gli stabilimenti in cui si sarebbero lavorate le materie prime, e da un sistema di raccordi ferroviari per la distribuzione dei prodotti nelle località dell'entroterra (il porto commerciale verrà tuttavia aperto soltanto nel 1934); la *zona industriale Nord*, un'area anch'essa di 350 ettari, imperniata sull'attuale via delle Industrie e attraversata da due canali, Nord e Brentella (sarà la prima ad essere completata); il *porticciolo petroli*, formato da un avamposto, da un bacino interno per lo stazionamento delle navi e da terrapieni per gli stabilimenti e i depositi; la *zona industriale Ovest*, di un'ampiezza di 350 ettari, servita dal canale omonimo e collegata alla strada provinciale per Padova (l'attuale via Fratelli Bandiera); infine il *quartiere urbano*, destinato ad accogliere una popolazione di 30'000 abitanti, da costruirsi su un'area di 225 ettari situata ad ovest del porto industriale, al di là della strada provinciale Mestre - Padova.

Nel giugno 1917 il sindacato creato da Volpi diede vita alla Società Porto Industriale di Venezia e il 23 luglio dello stesso anno venne firmata a Roma la convenzione tra la suddetta società, lo Stato e il Comune di Venezia,²⁴ che sancì la nascita "ufficiale" di Porto Marghera. La convenzione stabiliva anche il passaggio al Comune di Venezia di una parte del territorio localizzato a sud della linea ferroviaria per Padova, sino ad allora appartenuto dal Municipio di Mestre. Il Governo attribuì alla Società Porto Industriale la costruzione delle opere e delle infrastrutture necessarie al funzionamento del nuovo porto industriale (scavo di canali e darsene, costruzione di banchine, strade d'accesso e raccordi ferroviari con la stazione di

²⁴ La Convenzione è stata successivamente ratificata dal D. L. n. 1191 del 26 luglio 1917, pubblicato sulla "Gazzetta Ufficiale" del 7 agosto 1917, n. 186.

Mestre). Alla Società venne anche data facoltà di procedere agli espropri dei terreni e alla loro cessione alle imprese interessate.

Nel decennio 1919-1929 si diede avvio alle opere di imbonimento delle barene, vennero scavati i principali canali portuali e iniziarono ad insediarsi le prime industrie, incoraggiate da cospicui incentivi fiscali. A dieci anni dalla firma della convenzione erano presenti a Marghera 45 esercizi industriali, che davano lavoro a 4.370 operai (nel 1940 le imprese diventeranno 100 e gli operai occupati circa 17.000).²⁵ In breve tempo Marghera divenne il principale polo della produzione elettro-metallurgica e chimica italiana. Il settore più rappresentato, sia per numero di aziende che per quantità di addetti, era quello chimico, seguito dai settori cantieristico, petrolifero, edile, meccanico, combustibile, dei trasporti e della produzione alimentare. Nel 1925 l'ing. Coen Cagli presentò, su impulso di Volpi, che nel frattempo era stato nominato Ministro delle Finanze del Governo Mussolini, un nuovo piano regolatore per l'ampliamento del porto, che prevedeva un'espansione della zona industriale verso sud sino al corso del Naviglio del Brenta (dove negli anni Cinquanta sorgerà la "seconda zona industriale"). Infine nel 1929 furono avviati i lavori per l'allestimento del Molo A del settore commerciale di Porto Marghera (costruzione delle banchine e della rete stradale e ferroviaria).

²⁵ G. L. Fontana, "L'economia", in "L'Ottocento 1797-1918", tomo 2, a cura di M. Isnenghi e S. Woolf, in *Storia di Venezia*, Roma, 2002, p. 1458.

Commento all'immagine F.13

La fotografia qui riprodotta è datata 14 luglio 1919. Si tratta di uno dei primissimi scatti eseguiti dallo studio fotografico Giacomelli per documentare la costruzione del “nuovo porto ai Bottenighi”, il porto industriale di Venezia in terraferma. Un gruppo di operai compie alcuni saggi sul terreno dove sorgerà la darsena dei Cantieri Navali Breda (oggi Fincantieri), nella punta terminale del canale industriale Nord.

L'immagine risulta particolarmente significativa dal punto di vista formale. La scena è stata studiata nei minimi dettagli. Gli operai non vengono ripresi in azione e posano immobili davanti al fotografo, creando una grande composizione scenografica. V'è inoltre un secondo elemento da osservare: gli operai indossano l'abbigliamento tipico dei contadini. Sono probabilmente braccianti giunti dalle campagne dell'entroterra, alla ricerca di un lavoro per integrare il magro salario. E' stato infatti rilevato come la maggiore parte della manodopera assunta dalle industrie di Porto Marghera nel ventennio precedente la seconda guerra mondiale, provenisse dalle campagne dell'entroterra, in particolare dai Comuni di Mira, Dolo e Mirano.²⁶

Infine, l'immagine costituisce un importante documento sulla conformazione del territorio prima della costruzione del grande polo industriale. Quella che oggi appare come una “giungla” di ciminiere, gru, canali, banchine, capannoni e stabilimenti di varia forma e dimensione, si presentava allora come un vasto terreno barenoso, punteggiato da campi coltivati, boschi, acquitrini e barene. La fotografia consente di valutare l'entità di un'operazione che in pochi decenni ha portato alla creazione, dal nulla, di una delle più importanti zone industriali costiere d'Europa.

²⁶ F. Piva, *Contadini in fabbrica. Il caso Marghera, 1920-1945*, Roma, 1951.

**F.13 Porto Marghera, cantiere navale Breda, scavo del bacino,
14 luglio 1919**

Fondo Giacomelli, cat. GP000899



Commento all'immagine F.14

L'immagine documenta i lavori di costruzione del porto petroli nell'area industriale di Marghera, avviati nei primi anni Venti sulle barene a sud del ponte ferroviario transalgunare (dove oggi hanno sede le raffinerie e i depositi delle società I.R.O.M, AG.I.P., E.S.S.O. ed E.N.I.).

Il progetto del “porticciuolo petroli” era contenuto nel piano elaborato dall'ing. Enrico Coen Cagli nel 1917. Prevedeva la costruzione di una sacca di 400 ettari per l'insediamento dei depositi e delle raffinerie delle società petrolifere, di un avamposto e di un bacino interno, per consentire l'attracco delle navi-cisterna. Nell'immagine possiamo notare il grande bacino d'approdo. La prima nave carica di petrolio, simile a quella ripresa nella fotografia, attraccò alle banchine del porto il 5 aprile 1923. Sul margine destro si scorge l'imbocco del canale “Vittorio Emanuele III”, un grande canale di navigazione lungo 4 km, aperto nel 1922 per consentire l'accesso al porto delle navi provenienti dalla bocca di Malamocco.

Il porto petroli forniva una valida soluzione ad un problema spinoso: la vicinanza dei depositi petroliferi alle aree residenziali. La Società Italo Americana Petroli, che per prima costruì i suoi depositi nel nuovo “porticciuolo” sulla laguna, era presente a Venezia sin dalla fine dell'Ottocento, sulle banchine della Stazione Marittima nelle immediate vicinanze del quartiere di Santa Marta. Nei primi anni del Novecento aveva costruito altri depositi a Mestre, in un'area posta immediatamente a sud della stazione ferroviaria, anche in questo caso abbastanza vicino alle abitazioni. La creazione del “porticciuolo petroli” fu perciò motivata dalla necessità di allontanare il più possibile i depositi dalle zone abitate.

Oggi, com'è noto, si discute sulla possibilità di allontanare le navi petrolifere dalla Laguna di Venezia, che rappresenta un ecosistema particolarmente delicato.

F.14 Porto Marghera, avamposto e bacino petroli, 1923 c.a.

Fondo Giacomelli, cat. GP000483



Commento all'immagine F.15

La fotografia offre una veduta panoramica della zona industriale Nord, corrispondente all'attuale "prima zona industriale". Siamo nei primi anni Trenta. L'area si estende tra il canale industriale nord e la strada d'innesto al ponte translagunare, oggi via della Libertà.

L'immagine mostra il canale industriale Nord in quasi tutta la sua estensione, dalla confluenza con il canale Brentella, sull'estremo margine lagunare, sino al raccordo con il canale industriale Ovest, individuabile sullo sfondo. Su entrambi i lati del canale vediamo insediati alcuni stabilimenti, mentre molte aree risultano ancora libere. L'edificio bianco sulla sinistra è l'Emporio statale di sali e tabacchi, costruito sulla parte terminale del "molo A". Sul margine destro del canale troviamo, partendo dal basso verso l'alto: gli impianti delle Streeol, per l'immagazzinamento e la depurazione dell'olio di balena; il capannone dei Fratelli Migliardi, carpenteria in ferro e officina navale; gli impianti della Vetrocoker e della Montecatini fertilizzanti, due tra le più grosse imprese allora esistenti a Marghera. La Vetrocoker, controllata da una *holding* finanziaria che faceva capo alla F.I.A.T., si presentava come l'industria *leader* della chimica in Italia. Il gruppo Montecatini gestiva diverse imprese operanti nei settori chimico ed elettrometallurgico.

Come si può notare ciascun stabilimento disponeva di un proprio approdo riservato, per lo sbarco e l'imbarco delle merci.

F.15 Porto Marghera, la zona e il canale industriale nord con le industrie, 1932 c.a.

Fondo Giacomelli, cat. GN000944



Commento all'immagine F.16

La fotografia ritrae lo stabilimento principale della Società Adriatica di Elettricità (S.A.D.E) nella fase terminale della sua costruzione (1926). L'edificio, per la sua imponente mole, rappresentava il "simbolo" della rinascita industriale veneziana.

La S.A.D.E. contribuì in maniera determinante alla formazione di Porto Marghera. Era stata fondata nel 1905 da Giuseppe Volpi di Misurata. Nel corso della prima guerra mondiale la Società, che già disponeva di numerosi impianti per la produzione dell'energia elettrica dislocati su buona parte del territorio nazionale, si era trasformata in una vera e propria *holding* finanziaria, che controllava imprese operanti in diversi ambiti produttivi. Nel 1926 avviò la costruzione dello stabilimento di Marghera, che vediamo nella fotografia, sulla sponda occidentale del Canale industriale ovest (dove oggi hanno sede gli impianti dell'E.N.E.L). L'ubicazione era strategica, poiché consentiva di sfruttare sia la viabilità acqua, sia la rete ferroviaria dell'entroterra. Inoltre metteva a disposizione una quantità d'acqua superiore ai normali fabbisogni produttivi.

Accanto allo stabilimento vennero costruiti un deposito di carbone, dotato di tutte le attrezzature per consentire lo scarico della materia prima direttamente dalle navi, e due serbatoi di nafta. L'industria intendeva incrementare la produzione di energia elettrica da carbone, da utilizzare come fonte alternativa nei periodi di magra dei fiumi e nel caso di improvvise interruzioni tecniche nelle linee di rifornimento. Nel 1955 l'impianto verrà completamente ristrutturato e ampliato, mentre tra gli anni Sessanta e Settanta una nuova centrale termoelettrica verrà realizzata dall'E.N.E.L in località Fusina.

F.16 Porto Marghera, centrale termoelettrica S.A.D.E., lo stabilimento in costruzione, 1926

Fondo Giacomelli, cat. GP000866



Commento all'immagine F.17

La fotografia riprodotta qui a fianco mostra l'interno di un magazzino della Società di Alluminio Veneto Anonima (S.A.V.A.).

La scena è curata in ogni singolo dettaglio. Gli operai hanno interrotto il loro lavoro e posano immobili di fronte all'obiettivo, in mezzo a centinaia di billette di alluminio disposte in una serie di file ordinate. L'ambiente è stato ripulito. Come ha notato Daniele Resini ci troviamo di fronte "ad una rappresentazione della realtà funzionale ad una domanda specifica, cioè una narrazione fotografica finalizzata".²⁷ S'intendeva infatti trasmettere una visione del lavoro ordinato e disciplinato, un tema ricorrente della fotografia industriale tra le due guerre mondiali, fortemente condizionata dell'ideologia fascista: il regime, attraverso le circolari del Ministero della cultura popolare, emanava direttive precise sui tagli e i soggetti delle riprese e sull'uso della luce. Nel caso in esame, la scelta di orientare l'attenzione sull'esposizione del prodotto finito (le billette di alluminio), costituisce una testimonianza dell'importante processo di trasformazione che stava investendo il Paese, di cui il polo produttivo di Porto Marghera rappresentava uno degli episodi rilevanti. Fotografie di questo tipo diventavano spesso oggetto espositivo per mostre celebrative sul lavoro industriale.

La S.A.V.A. si stabilì a Marghera verso la fine degli anni Venti, i primi capannoni vennero costruiti nel 1927. La localizzazione era strategica, poiché consentiva di far arrivare direttamente dal mare la bauxite, proveniente per la maggior parte dall'Istria. Inoltre permetteva di disporre dell'energia elettrica prodotta dalla centrale di Cismon di Valmarino (BL). Gli impianti della S.A.V.A comprendevano: i capannoni per i macchinari elettrici, le officine per la riparazione dei trasformatori e delle attrezzature, i forni per la fusione dell'alluminio e i magazzini. Lo stabilimento è stato chiuso nel 1991.

²⁷ D. Resini, "Fotografie moderne" in *Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia*, a cura di S. Barizza e D. Resini Treviso, 2004, p. 73

F.17 Porto Marghera, Società Alluminio Veneto, magazzino di billette, 1938 c.a.

Fondo Giacomelli, cat. GP000093



Commento all'immagine F.18

Questa fotografia, risalente ai primi anni Quaranta, faceva parte di un album ad uso interno commissionato allo studio Giacomelli dalla Società Italiana Piombo e Zinco (poi Montevecchio). Una coppia di operai ripulisce un fornetto dai residui di zinco, colpendolo con una mazza.

Anche in questo caso, come è accaduto per l'immagine precedente, l'inquadratura è stata appositamente studiata. L'intento è tuttavia diverso. Si tratta infatti di una rappresentazione meno ufficiale, finalizzata a documentare l'attività lavorativa svolta all'interno della fabbrica. L'attenzione è incentrata sulla fatica e sullo sforzo compiuto dai due operai: da notare i loro volti scarni, l'espressione di fatica, le divise unte e consumate e l'ambiente circostante, esiguo e buio. Si voleva trasmettere l'idea di un lavoro svolto con eroismo e sacrificio; tale idea contrasta con l'enfasi della produzione ordinata e progressiva che caratterizza la fotografia precedente.

**F.18 Porto Marghera, Società Italiana Piombo e Zinco (Montevecchio),
operazioni di pulizia di un fornello, 1942**

Fondo Giacomelli, cat. GN002359



Commento all'immagine F.19

Questa fotografia, risalente alla metà degli anni Trenta, documenta i lavori di costruzione del “Molo A” del porto commerciale di Marghera. Stanno per essere posizionati i grossi cassoni in pietra di trachite che formano la banchina di approdo. L'inquadratura ravvicinata concentra l'attenzione sulle imponenti dimensioni dell'opera.

Il porto commerciale è localizzato sulla cosiddetta “Insula Ovest”, un'isola artificiale circondata dai canali industriali Nord e Ovest. E' formato da una serie di moli paralleli lunghi circa un chilometro e larghi 200 metri, intercalati da bacini e darsene, che si estendono sino ai margini della Laguna. La maggior parte dei lavori furono eseguiti tra gli anni 1929 e 1939. In questo periodo: vennero costruite le banchine e i moli di approdo per le navi; vennero installate le attrezzature per il carico e lo scarico e delle merci, come gru e ponti scaricatori; infine venne tracciata la rete di comunicazione ferroviaria e stradale.

Il “Molo A” venne aperto al traffico commerciale nel 1934. Nei progetti iniziali quest'area doveva essere era destinata allo scarico dei carboni. Tuttavia la rapida crescita della zona industriale portò all'insediamento di attività produttive piuttosto eterogenee.

F.19 Porto Marghera, porto commerciale, formazione delle banchine del Molo A, 1935 c.a.

Fondo Giacomelli, cat. GP000845



4.2 Il quartiere urbano

Le fotografie analizzate in questa sezione documentano la formazione del quartiere urbano di Marghera, negli anni Venti e Trenta del Novecento. L'idea di costruire un'area residenziale per gli operai impiegati nelle fabbriche era già contenuta nel piano regolatore del porto industriale elaborato dall'ing. Enrico Coen Cagli nel 1917. La convenzione del 23 luglio firmata dallo Stato, dal Comune e dalla Società Porto Industriale di Venezia, che autorizzava la costruzione di Porto Marghera, dichiarava il quartiere "di pubblica utilità" e affidava al Comune la realizzazione dei vari servizi (costruzione delle strade, della rete fognaria, dell'impianto d'illuminazione, dell'acquedotto, etc.).

Il quartiere venne progettato nel 1920 dal milanese Pietro Emilio Emmer, Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico comunale, e s'ispirava alle teorie della "città giardino" formulate nel 1899 dall'urbanista inglese Ebenezer Howard. L'idea originaria era di creare un centro abitato caratterizzato da ampi spazi verdi, per offrire agli operai delle fabbriche un ambiente salubre in cui vivere. Il quartiere doveva accogliere una popolazione pari a 30.000 abitanti.²⁸ La nuova area residenziale veniva vista anche come possibile soluzione ai problemi che affiggevano il centro storico veneziano: sovraffollamento, abitazioni umide e malsane (soprattutto ai piani terra), mancanza di servizi.

Dal punto di vista urbanistico il disegno di Emmer prevedeva la costruzione di un ampio viale centrale (corrispondente all'attuale Piazza mercato), adornato di giardini e terminante su una grande piazza a forma di esedra (l'odierno Piazzale Concordia). Dal viale si dipartivano una serie di strade a raggiera, contornate da alberature e intervallate da aiuole. Questa trama viaria è riconoscibile ancora oggi e in alcune fotografie Giacomelli è possibile individuare le attuali arterie viabilistiche. In campo edilizio le abitazioni non dovevano essere alte più di tre piani, compreso quello terreno, dovevano distare l'una dall'altra non meno di quindici metri e dovevano essere circondate da orti e giardini, protetti da siepi e da cancellate in ferro.

Nel 1925 l'Istituto Autonomo Case Popolari (I.A.C.P.) avviò la costruzione delle prime villette bi e tri-familiari circondate da giardino, nell'area compresa tra l'attuale via Paolucci e la chiesa di Sant'Antonio. Esse rispecchiavano nella struttura le indicazioni fornite da Emmer.

²⁸ P. E. Emmer, "Il quartiere urbano di Porto Marghera", in *Rivista mensile della città di Venezia*, maggio 1922.

Alcune sono ancora oggi visibili, nonostante si trovino incastonate tra edifici moderni di diverse tipologie ed abbiano subito consistenti rimaneggiamenti a seguito dei bombardamenti della seconda guerra mondiale. Tra il 1923 e il 1926 anche la Cooperativa Edile delle Ferrovie realizzò alcune abitazioni per i propri dipendenti. La zona interessata corrisponde all'attuale via Rizzardi, comprese le arterie laterali.

Tuttavia già dalla fine degli anni Venti il progetto di Emmer venne abbandonato. Prevalse una differente linea di indirizzo, volta a realizzare abitazioni popolari per famiglie di bassa estrazione sociale, provenienti dal centro storico veneziano. Nel 1928 Emmer venne sollevato dall'incarico e tre anni più tardi lo I.A.C.P, per risolvere l'emergenza abitativa del centro storico veneziano, iniziò la costruzione, nella zona corrispondente all'attuale via Calvi, di moderne palazzine di quattro o cinque piani, prive di giardino e dotate di servizi in comune.

Nel 1939 l'ing. Eugenio Miozzi, che nel 1931 era subentrato ad Emmer alla guida dell'Ufficio tecnico comunale, fece approvare il "Piano di risanamento della Venezia insulare", che stabiliva il trasferimento dal centro storico alla terraferma di 30'000 abitanti, provenienti dai ceti poveri della popolazione. Veniva data loro la possibilità di vivere in abitazioni nuove e moderne, in un ambiente più salubre rispetto agli umidi pianterreni veneziani. In realtà si trattò di un semplice pretesto. Venne infatti attuata una vera e propria azione di "esodo forzato" delle classi popolari, in quanto l'idea dell'amministrazione comunale era di riservare il centro storico insulare ai ceti medio-alti, anche allo scopo di incrementare il turismo. Nei palazzoni di via Calvi si venne così a creare una sorta di settimo "sestiere" veneziano. Ancora oggi molte di queste case sono abitate dai figli e dai nipoti dei veneziani trasferitisi in quell'epoca.

Sempre su iniziativa dell'amministrazione fascista, tra il 1934 e il 1938 vennero costruiti, oltre il limite meridionale del quartiere urbano, i tre "villaggi rurali" di Ca' Emiliani, Ca' Sabbioni e Ca' Brentelle. Vennero edificati, con materiali di risulta, veri e propri alloggi-baracche, costituiti da due o tre stanze distribuite su un unico piano. Anche in questo caso s'intendeva risolvere l'emergenza abitativa che interessava buona parte del territorio comunale (baracche abusive stavano sorgendo in alcune zone di Venezia e Mestre, poiché le famiglie più povere non disponevano di fondi sufficienti per pagare l'affitto). Tuttavia, il regime si servì di questi nuovi villaggi anche per isolare scomodi avversari politici. Negli anni Cinquanta e Sessanta si trasformeranno in veri e propri "ghetti" sociali.

Commento all'immagine F.20

Questa fotografia, risalente all'inizio degli anni Venti, documenta i primi interventi urbanistici per la formazione del quartiere urbano di Marghera.

Come si può notare, si sta realizzando il tracciato di una strada (si tratta dell'attuale via Durando). L'edificio sulla sinistra è la prima sede degli uffici comunali, oggi ubicati in Piazza mercato. Un gruppo di operai e alcuni cavalli trascinano faticosamente lunghi pali. Un uomo ha interrotto la sua corsa in bicicletta per assistere ai lavori: ripreso di spalle dall'apparecchio fotografico, sembra stia invitando l'osservatore attuale a partecipare alla nascita del nuovo quartiere.

Una ventina di case vennero costruite da privati, con regolare licenza edilizia, già un paio d'anni prima dell'approvazione del piano regolatore dell'ing. Emmer (avvenuta con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici del 6 febbraio 1922). Si trattava per lo più di artigiani, commercianti e piccoli imprenditori, provenienti dai dintorni di Mestre, attratti dalla prospettiva di avviare un'attività su un'area economicamente appetibile. Sorsero in tal modo le prime trattorie, alberghi, sale da ballo ed esercizi commerciali. Con l'approvazione del piano di Emmer venne data avvio alla costruzione della "città giardino".

F.20 Marghera, quartiere urbano, costruzione dei primi edifici, 1920 c.a.
Fondo Giacomelli, cat. GP000142



Commento all'immagine F.21

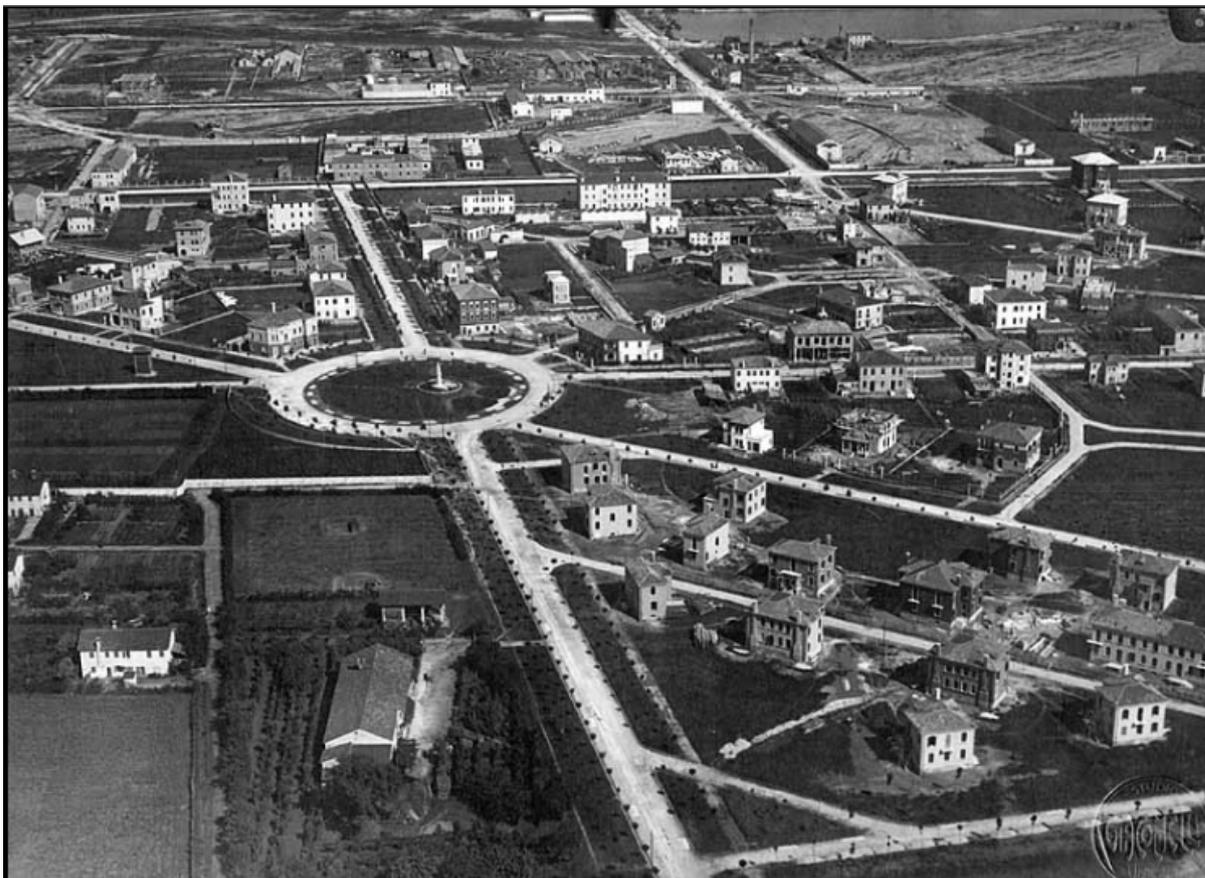
La fotografia, risalente alla metà degli anni Venti, mostra una veduta panoramica del quartiere urbano di Marghera. Possiamo notare la particolare struttura viaria disegnata dall'ing. Pietro Emilio Emmer nel progetto della "città giardino".

La trama di rotonde e viali alberati disposti a raggiera è riconoscibile anche oggi e nell'immagine è possibile individuare la viabilità attuale. La grande rotatoria al centro è il piazzale Lazzaro Giovannacci, le due strade che la intersecano in senso longitudinale sono le attuali vie Antonio Paolucci (in basso) e Giovanni Durando (in alto). Il lungo asse obliquo, interrotto a metà dalla rotonda è invece via Giorgio Rizzardi. Sullo sfondo vediamo la strada provinciale per Padova, attuale via Fratelli Bandiera, che separa il quartiere urbano dalla zona industriale, di cui possiamo notare alcuni capannoni e la darsena del canale industriale Ovest.

Un confronto con l'immagine precedente consente di verificare il progressivo infittirsi del tessuto edilizio. In particolare possiamo vedere i primi edifici che la Cooperativa Edile delle Ferrovie costruì per i propri dipendenti tra il 1923 e il 1926, lungo la via Rizzardi e le arterie laterali.

F.21 Marghera, quartiere urbano, veduta d'insieme, 1924

Fondo Giacomelli, cat. GP000429



Commento all'immagine F.22

La fotografia documenta i primi interventi edilizi realizzati dopo l'approvazione del piano regolatore dell'ing. Pietro Emilio Emmer, avvenuta il 6 febbraio 1922.

La strada al centro dell'immagine è l'attuale via Toffoli (ex via Guglielmo Pepe). A lati si possono vedere alcune abitazioni costruite dall'Istituto Autonomo Case Popolari, ciascuna destinata a due o tre famiglie. Come si può notare, in quel periodo si stava provvedendo anche alla sistemazione dell'arredo urbano, attraverso la piantumazione di alberi e la realizzazione di aiuole lungo i marciapiedi.

L'immagine fornisce un'idea della “città giardino”, così come era stata concepita dall'ing. Emmer: le abitazioni sono composte da due soli piani e sono circondate da piccoli giardini privati protetti da siepi e cancellate in ferro.²⁹ Questa tipologia edilizia caratterizza ancora una parte del quartiere urbano di Marghera, oggetto di una specifica Variante al Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia, denominata appunto “Per l'area significativa della Città Giardino di Marghera”.³⁰

²⁹ P. E. Emmer, “Il quartiere urbano di Porto Marghera”, in *Rivista mensile della città di Venezia*, maggio 1922.

³⁰ Variante al P.R.G. per Marghera Città Giardino approvata con DGRV n° 4489 del 16-12-1997, integrata dalla Variante parziale approvata con DGRV n° 1519 del 7-6-2002 (integrazione all'art. 23 delle NTA).

F.22 Marghera, quartiere urbano, via Guglielmo Pepe, 1923

Fondo Giacomelli, cat. GN003585



Commento all'immagine F.23

L'immagine raffigura l'impianto di sollevamento dell'acquedotto di Marghera, costruito tra il 1924 e il 1928 e ubicato sul margine nord occidentale del quartiere urbano, nell'area dell'attuale piazzale Giuseppe Sirtori, all'incrocio tra le vie Antonio Paolucci e Pier Fortunato Calvi. L'impianto (tutt'ora esistente e funzionante) era costituito da una torre piezometrica, contenente un serbatoio dalla capacità di 800 metri cubi d'acqua, e da un edificio che comprendeva la sala macchine, la cabina di trasformazione e l'officina. La torre, alta 62 metri, dal caratteristico profilo architettonico, è considerata ancora oggi il "simbolo" del centro abitato di Marghera.

Il progetto definitivo dell'acquedotto di Marghera venne redatto nel 1921 dalla "Sezione Autonoma del Porto", ufficio tecnico del Comune. Prevedeva una deviazione dalla condotta principale ubicata nei pressi del passaggio a livello della Giustizia, vicino alla stazione di Mestre. Un sistema di tubature in ghisa convogliava l'acqua nell'impianto di sollevamento rappresentato nell'immagine. La struttura doveva avere una portata tale da consentire l'approvvigionamento idrico sia del quartiere urbano che della zona industriale. Successivamente, si ritenne necessario costruire un secondo impianto di sollevamento in località Ca' Emiliani, ad uso esclusivamente industriale.

F.23 Marghera, quartiere urbano, l'acquedotto, 1932

Fondo Giacomelli, cat. GN000409



Commento all'immagine F.24

La fotografia mostra una veduta d'insieme del “villaggio rurale” di Ca' Sabbioni, nell'entroterra veneziano, nei pressi di Malcontenta. Tra gli anni 1934 e 1938 l'Istituto Autonomo Case Popolari realizzò una settantina di alloggi a basso costo composti da un solo piano e tre stanze, dette “case ultra-economiche”. Nello stesso periodo vennero costruiti i sobborghi di Ca' Emiliani (128 alloggi) e di Ca' Brentelle (126 alloggi). Come si può vedere dall'immagine gli edifici, costruiti con materiali di risulta, erano disposti in file ordinate tra un reticolo di orti, campi coltivati e strade. Sulla sinistra notiamo un contadino con un cavallo trainare un carro carico di masserizie.

L'iniziativa intendeva risolvere l'emergenza abitativa che interessava buona parte del territorio comunale, coinvolgendo soprattutto le fasce più povere della popolazione. La liberalizzazione dei fitti, decretata nel 1930 per fronteggiare le conseguenze della crisi economica internazionale, aveva infatti portato ad un consistente incremento dei prezzi con conseguente aumento degli sfratti. Le famiglie, che non disponevano di un reddito sufficiente a pagare l'affitto anche di una modesta abitazione, si trovavano costrette a vivere in miseri alloggi, costruiti abusivamente, nelle zone periferiche della città. Alcune baracche erano sorte a Venezia nell'area di San Francesco della Vigna, alla Giudecca e a San Girolamo. A Mestre alcune famiglie avevano costruito una “dimora” improvvisata sotto la cavalcavia per Marghera, offrendo, agli occhi dell'amministrazione fascista, un'immagine non molto dignitosa della città per i turisti che transitavano verso Venezia.

**F.24 I “villaggi rurali”: case “ultra economiche” in località Ca’ Sabbioni,
1938 c.a.**

Fondo Giacomelli, cat. GP000194



Commento all'immagine F.25

Questa fotografia riprende l'interno di una delle abitazioni cosiddette "ultra economiche", costruite nei primi anni Trenta dal Comune di Venezia nel villaggio di Ca' Emiliani, per fronteggiare la crisi abitativa che coinvolgeva soprattutto le fasce più povere della popolazione, costrette a vivere per strada. Un' intera famiglia composta da undici persone, due genitori e nove figli, posa nella camera da letto davanti all'obbiettivo fotografico.

Quest' immagine, realizzata a scopo puramente documentario, è oggi fortemente evocativa delle precarie condizioni di vita degli abitanti di quella zona. Gli alloggi erano costituiti al massimo da tre stanze distribuite in un solo piano, di cui vediamo qui raffigurata soltanto la camera da letto. Lo spazio è esiguo e l'arredamento è ridotto all'essenziale: si notano infatti il letto matrimoniale e un giaciglio per i bambini, formato da una brandina, un materasso e qualche coperta. Sulle pareti sono appesi alcuni quadretti votivi.

**F.25 I “villaggi rurali”: ritratto di famiglia in una baracca di Ca’
Emiliani, 1930**

Fondo Giacomelli, cat. GN000736



5. CULTURA E MONDANITÀ

5.1 La “stagione d’oro” del Lido di Venezia

Questa sezione della tesi illustra, attraverso le fotografie Giacomelli, l’insieme delle strutture e delle manifestazioni (alberghi di lusso, Casinò, stabilimenti balneari, campo da golf, Ospizio Marino, Mostra del Cinema), che hanno contribuito a fare dell’isola del Lido, tra gli anni Venti e Quaranta del Novecento, un centro turistico balneare, culturale e sanitario, di richiamo internazionale.

Il fondo Giacomelli contiene una documentazione assai ampia sullo sviluppo urbanistico, economico e sociale del Lido di quegli anni, grazie ai numerosi servizi commissionati allo studio fotografico dalla Compagnia Italiana Grandi Alberghi (C.I.G.A), dalla Biennale d’arte e dall’Ospizio Marino Veneto.

Il Lido di Venezia inizia ad essere meta del turismo balneare a partire nella seconda metà dell’Ottocento. In quell’epoca l’isola conobbe una prima importante fase di urbanizzazione, che trasformò un piccolo paese abitato da poche centinaia di pescatori e ortolani, con ampie zone protette da servitù militari, in un ridente luogo di villeggiatura estivo per l’aristocrazia, frequentato anche dalla famiglia e decantato dai più celebri poeti del romanticismo, come Goethe, Byron, Shelley (e nel Novecento da Thomas Mann). L’iniziativa pionieristica dell’imprenditore di Pellestrina Giovanni Busetto detto “Fisola”, ideatore del primo storico Stabilimento Bagni a in località “La Favorita” (1857), consentì la sistemazione delle strade e l’istituzione del primo trasporto pubblico a servizio dei bagnanti, costituito da un omnibus trainato da cavalli.

Tuttavia, è nel primo decennio del XX secolo che si crearono le premesse per l’intenso sviluppo economico verificatosi negli anni Trenta. Nel 1900 venne costruito, ad opera della Società dei Bagni, il primo grande albergo di lusso, l’“Hotel De Bains”. Nel 1907 la società venne assorbita nella neonata C.I.G.A, che fino allo scoppio della seconda guerra mondiale rappresenterà il motore economico della vita turistica e culturale del litorale. Grazie all’iniziativa del suo dinamico presidente, l’imprenditore veneziano Nicolò Spada, e di altri facoltosi privati, il Lido conobbe una seconda importante opera di modernizzazione, che lo portò ad essere la prima stazione balneare italiana, meta di villeggiatura molto ambita sia dai

membri dell'antica aristocrazia, sia dalla nuova borghesia industriale. Venne risistemata tutta la parte centro-settentrionale dell'isola, da Santa Maria Elisabetta fino alla località detta "delle Quattro Fontane". In questo periodo: venne costruito un nuovo e più moderno Stabilimento Bagni, con ampia terrazza e sala ristorante (che passò di proprietà al Comune); vennero aperti grandi viali alberati, alberghi, ristoranti, caffè e teatri; vennero edificati eleganti villini in stile liberty circondati da giardini; ma soprattutto, nel 1908, venne inaugurato il "Palace Hotel Excelsior", uno dei più lussuosi alberghi d'Europa.

Tra gli anni Trenta e Quaranta si verificò la terza e più incisiva fase di modernizzazione del litorale veneziano. Nel 1930 venne costruito il nuovo Stabilimento bagni (ampliato nel 1938 con negozi di moda e una grande sala cinematografica, verrà abbattuto dai tedeschi durante la seconda guerra mondiale). Tuttavia, è soprattutto grazie all'iniziativa incrociata della Biennale d'Arte Contemporanea e della C.I.G.A., e alla capacità imprenditoriale dei presidenti dei due enti, Giuseppe Volpi e Achille Gaggia, che il Lido poté affermarsi come punto d'incontro della cultura e del turismo internazionale. Nel disegno della "grande Venezia" volpiano, il Lido era destinato a diventare il polo dello sviluppo turistico-balneare, allo stesso modo in cui Marghera doveva diventare il "motore" dello sviluppo industriale nazionale (vedi il cap. 4.1).

Fu messo in atto un meccanismo politico e finanziario ben congegnato. Nel 1930 Volpi, già vicepresidente della C.I.G.A., venne nominato presidente della Biennale. Questa doppia veste consentì all'abile imprenditore di organizzare, nel 1932, all'interno dell'Hotel Excelsior, la prima Esposizione Internazionale d'Arte Cinematografica. La celebre Mostra del Cinema di Venezia, nacque dunque come un'occasione di divertimento mondano per l'alta borghesia, allo scopo di rilanciare il turismo alberghiero e balneare, che in quell'anno aveva subito un forte calo di presenze dovuto agli effetti della crisi economica internazionale. Il festival del cinema, così come le analoghe iniziative della Biennale sorte in quegli anni, quali il Festival internazionale della musica (1930) e il Festival del balletto e del teatro (1934), venne sponsorizzato e finanziato dalla C.I.G.A.

Si moltiplicarono le iniziative per trasformare il Lido in isola di divertimenti estivi per il turismo d'élite. Il "Palace Hotel Excelsior", con i suoi lussuosi interni in stile arabesco, i suoi giardini, le sue fontane e la sua affollata spiaggia, divenne il luogo ideale per organizzare

esclusive feste “a tema”, balli mascherati, sfilate di moda e cene di gala, che attiravano sceicchi, grandi magnati, gerarchi fascisti e nazisti, attori e registi di fama internazionale.

Nel biennio 1937-1938 l'area centrale dell'isola chiamata, come detto, “delle Quattro Fontane”, fu interessata da un'importante trasformazione urbanistica: venne abbattuto un vecchio forte austriaco, da tempo in disuso, e vennero costruiti il Palazzo del cinema, su progetto dell'ing. Vincenzo Quagliata, e il palazzo del Casinò, su disegno dell'ing. Eugenio Miozzi.

Il Lido degli anni Trenta si affermò anche come centro sportivo e sanitario internazionale. Quanto allo sport, nel 1929, sul tratto di arenile di fronte all'Hotel Excelsior vennero inaugurati i primi campi da tennis (nel 1947 sorgerà il Tennis Club Venezia, tutt'ora operante, che fino agli anni Sessanta organizzerà tornei di livello internazionale), mentre in località Alberoni, la zona più meridionale dell'isola, non ancora toccata dai grandi flussi turistici, vennero aperti i campi da golf.

Il più importante luogo di cura del Lido di quegli anni è l'Ospizio Marino Veneto, trasformato alla fine degli anni Venti in “Ospedale al Mare”. L'istituto, originariamente ubicato in località “Quattro Fontane”, era stato fondato nel 1870 come ospedale-colonia per bambini affetti da rachitismo e dalla “scrofola”, una forma allora molto diffusa di tubercolosi extra-polmonare. Sin dal 1908, anno dell'apertura dell'Hotel Excelsior, la C.I.G.A aveva chiesto lo spostamento della struttura, poiché ritenuta poco conforme alla vocazione turistica dell'area. Nel 1921 l'edificio venne abbattuto, per lasciar posto ad eleganti villini. La necessità di realizzare una struttura più moderna capace di rispondere alle mutate esigenze della medicina, portò alla costruzione di un nuovo e più funzionale impianto in località “La Favorita”, in zona San Nicolò, un'area più settentrionale non ancora interessata da una massiccia urbanizzazione.

Nel periodo 1926-1932 l'Ospizio Marino, grazie all'intensa opera riformatrice promossa dal dott. Antonio Garioni, commissario straordinario delle “Opere pie Riunite Ospizio Marino Veneto ed Educatorio Rachitici Regina Margherita”, subì una radicale trasformazione e si affermò come ospedale attrezzato per la chirurgia, la radiologia e l'ortopedia e al tempo stesso come centro specializzato per la talassoterapia e l'elioterapia, pur mantenendo la sua originaria funzione di ospedale-colonia per bambini tubercolotici e rachitici. Importanti finanziamenti provenienti sia dalle istituzioni pubbliche (Governo, Comune, Cassa di

Risparmio), che da privati (come per esempio i lanifici Rossi di Schio e Marzotto di Valdagno), permisero la costruzione di quasi tutti i padiglioni, l'acquisto di macchinari d'avanguardia e l'assunzione di personale medico altamente specializzato. L'ospedale era dotato di una serie di strutture atte a garantire una lunga degenza, al suo interno vi si trovavano anche una scuola e un teatro. Accoglieva degenti provenienti da diverse parti d'Italia e anche dall'estero. Fiore all'occhiello del regime fascista, nel 1939 venne riconosciuto come "Ospedale specializzato di prima categoria".

L' "Ospedale al Mare" ha da tempo perduto le sue finzioni. A partire dagli anni Settanta si è verificato un progressivo svuotamento dei reparti e le strutture sono state via via dismesse. Attualmente vengono garantiti soltanto alcuni servizi essenziali (servizi scocio-sanitari, igiene pubblica, cardiologia, fisiatria). Le attività sono concentrati in un'unica struttura detta "monoblocco" e quasi tutti i padiglioni costruiti negli anni Trenta si trovano in uno stato di completo abbandono. Il Comune di Venezia ha di recente emesso un bando di gara per la vendita degli edifici e la riconversione dell'aera ad uso prevalentemente turistico e ricettivo.

Commento all'immagine F.26

L'immagine riprodotta qui a fianco, risalente al 1938, mostra una veduta panoramica della spiaggia del Lido nella zona detta "delle Quattro Fontane", cuore della vita culturale e mondana del Lido del Novecento. La fotografia è stata scattata dalla terrazza dell'Hotel Exclesior. In primo piano sono visibili le architetture arabeggianti dell'albergo, considerato uno dei più lussuosi d'Europa. La sua costruzione, avviata nel 1908 su progetto dell'architetto Giovanni Sardi, ha dato un impulso notevole allo sviluppo del turismo balneare dell'isola. Proprio in quel periodo, con la nascita della Compagnia Italiana Grandi Alberghi, proprietaria della struttura, il Lido conosceva la sua funzione di grande salotto aristocratico.

Sulla sinistra spiccano le imponenti moli del Palazzo del Cinema, progettato dall'ing. Luigi Quagliata, e del Casinò, disegnato dall'ing. Eugenio Miozzi. I due edifici vennero costruiti rispettivamente nel 1936 e nel 1938. L'immagine propone un curioso contrasto tra i due palazzi di fine anni Trenta, chiaro esempio di architettura razionalista, e le strutture arabogotiche di inizio secolo dell'Hotel Exclesior.

Al centro dell'immagine notiamo un lungo viale alberato percorso da un tram e da qualche automobile: è il lungomare Guglielmo Marconi. Sulla spiaggia deserta s'intravede la lunga fila di camerini per gli ospiti dell'albergo, le celebri "capanne", divenute, già a quel tempo, simbolo delle spiagge del Lido.

**F.26 Lido di Venezia, veduta panoramica sulla spiaggia dell'Excelsior
dalla terrazza dell'albergo, 1938 c.a.**

Fondo Giacomelli, cat. GN001731



Commento all'immagine F.27

Questa fotografia, risalente alla metà degli anni Venti, mostra un'immagine un po' curiosa: un gruppo di modelle posa sul bagnasciuga della spiaggia di fronte all'Hotel Excelsior, indossando i salvagente della società proprietaria, la Compagnia Italiana Grandi Alberghi (C.I.G.A.).

La fotografia fa parte di uno dei numerosi servizi commissionati allo studio Giacomelli dalla C.I.G.A., allo scopo di promuovere la stagione balneare e reclamizzare le proprie strutture ricettive. Queste immagini trovavano ampia pubblicazione su *depliants*, cartoline illustrate e riviste di vario genere. La loro diffusione contribuiva a fare della spiaggia il luogo privilegiato per lo svago e le relazioni sociali del turismo "alla moda".

La stampa dell'epoca elogiava le diverse iniziative, organizzate ogni anno dalla C.I.G.A. sulle proprie spiagge, al fine di attrarre una clientela sempre più ampia: sfilate di moda, concorsi di bellezza, balli mascherati, cene di gala, feste notturne, manifestazioni sportive, e così via.³¹

³¹ Si veda per esempio: "La stagione estiva al Lido", in *Le Tre Venezie*, maggio 1932

F.27 Lido di Venezia, spiaggia dell'Excelsior, modelle in posa, 1926 c.a.

Fondo Giacomelli, cat. GN001838



Commento all'immagine F.28

Questa fotografia restituisce un'immagine dell'attività sportiva praticata al Lido di Venezia negli anni Trenta: due uomini e una donna si stanno esercitando nella pratica del golf, nel campo da gioco tutt'ora esistente in località Alberoni.

Il campo da golf venne costruito alla fine degli anni Venti su iniziativa della Compagnia Italiana Grandi Alberghi e del conte Giuseppe Volpi di Misurata, fondatore del Golf Club Venezia. Il fine era promuovere l'attività turistica nella parte meridionale dell'isola, fino a quel momento poco frequentata, in quanto lontana dai grandi flussi che interessavano la zona centro-settentrionale, dov'erano ubicati i grandi alberghi, come l'Excelsior e il Des Bains.

Elogiato dalla stampa dell'epoca come "uno dei più belli del mondo, paragonabile solo a quelli delle coste scozzesi"³², il campo degli Alberoni sorge sui resti di un vecchio fortino austriaco, in una zona particolarmente suggestiva, per l'ampio panorama che si può ammirare sul mare e sulle isole della laguna. L'area è oggi per la maggior parte ancora incontaminata, grazie alla presenza dei diversi vincoli ambientali che vi ricadono (vi si trova un'importante oasi naturalistica).

³² "Il romantico campo da golf agli Alberoni" in *Rivista mensile della città di Venezia*, febbraio 1931

F.28 Lido di Venezia, Alberoni, giocatori di golf, 1933

Fondo Giacomelli, cat. GN001882



Commento all'immagine F.29

Questa fotografia, datata 1931, mostra una veduta d'insieme delle strutture dell'Ospizio Marino del Lido in zona San Nicolò, nel periodo della sua massima attività, con i padiglioni, il giardino e la spiaggia. I pazienti, ragazzi e bambini, praticano l'aeroterapia sulla terrazza di un edificio e sulla spiaggia antistante.

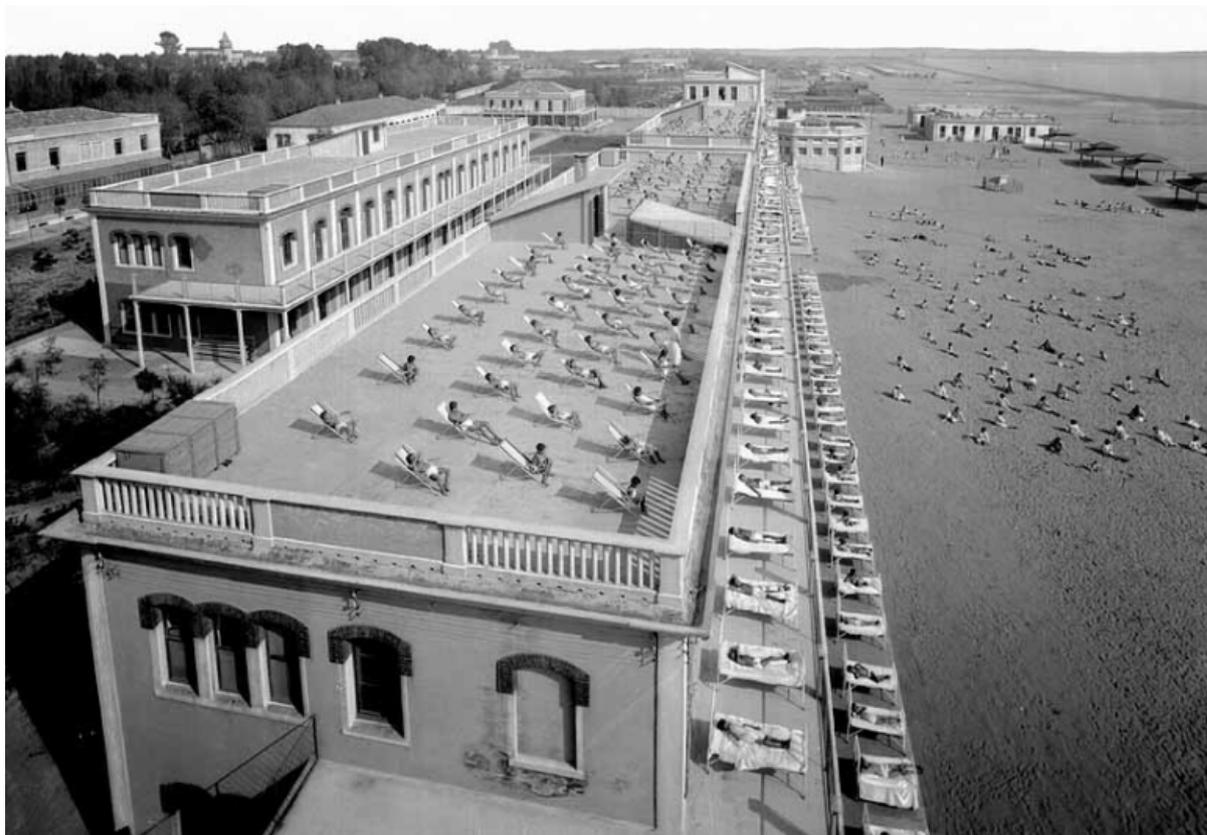
Le strutture qui riprese erano state da poco ultimate. La maggior parte dei padiglione venne infatti costruito tra il 1926 e il 1932, grazie all'importante opera riformatrice promossa dal dott. Antonio Garioni, "commissario straordinario" dell'istituto. In questo periodo l'Ospizio Marino Veneto, sorto come centro specializzato per la cura e la prevenzione della tubercolosi extra-polmonare nei bambini, diventò una struttura sanitaria polifunzionale di primo livello, per uomini e donne di tutte le età. La particolare disposizione dei padiglioni, ubicati in riva al mare e costantemente esposti alla luce del sole, permetteva di sfruttare al meglio l'azione terapeutica dell'acqua marina, della sabbia e dei raggi solari, per la cura di particolari patologie, come per esempio il rachitismo e la tubercolosi. La stampa dell'epoca esaltava le qualità climatiche del litorale lidense, la salubrità dell'aria, l'elevata salinità e la purezza dell'acqua, la finezza della sabbia³³.

L'ospedale ha da tempo perduto le sue funzioni. Oggi la maggior parte delle strutture sono state dismesse e al loro posto si trova la sede del Distretto n. 2 dell'U.L.S.S. 12 veneziana. Vengono forniti alla cittadinanza soltanto alcuni servizi essenziali, quali il pronto soccorso, i servizi socio-sanitari, l'igiene pubblica, la cardiologia e la fisiatria.

³³ D. Guadagnini, "Il Lido di Venezia", in *Le Tre Venezie*, maggio 1931

F.29 Lido di Venezia, Ospizio Marino, aeroterapia invernale, 1931

Fondo Giacomelli, cat. GN001227



Commento all'immagine F.30

Questa fotografia ci restituisce una preziosa testimonianza dell'attività dell'Ospizio Marino del Lido nei primi anni Trenta. Si tratta in particolare di una sala del padiglione di chirurgia pediatrica. L'attenzione riservata ai bambini era una delle maggiori prerogative dell'assistenza ospedaliera. Oltre alle cure mediche si provvedeva all'esercizio fisico e all'istruzione.

In questa immagine vediamo alcune infermiere assistere un gruppo di bambini sistemati su brandine mobili. Uno di loro fissa incuriosito l'obiettivo. La scena è stata abilmente ricostruita ad uso del fotografo, con un intento probabilmente celebrativo. Considerato fiore all'occhiello dal regime fascista, l'Ospizio Marino costituiva infatti un centro di primaria importanza per lo sviluppo del programma sanitario nazionale. La stanza sembra essere stata riordinata e ripulita per l'occasione, tutto è curato nei minimi particolari.

Documenti di questo tipo sono stati consegnati alla storia. Le strutture dell'Ospedale al Mare si trovano da tempo in uno stato di totale abbandono (è attualmente in funzione soltanto il cosiddetto "monoblocco", costruito negli anni Settanta). Il Comune di Venezia ha di recente aperto un bando di gara per la vendita dei padiglioni. Tale operazione permetterà di finanziare la costruzione del nuovo Palazzo del Cinema in località "Quattro Fontane".

F.30 Lido di Venezia, Ospizio Marino, interno del padiglione di chirurgia pediatrica, 1931

Fondo Giacomelli, cat. GN003844



Commento all'immagine F.31

La fotografia riprende il pubblico mentre assiste ad una delle proiezioni della prima edizione della Mostra del Cinema del Lido di Venezia. La manifestazione si tenne nell'agosto 1932 sulla terrazza a mare del lussuoso Hotel Excelsior, uno dei luoghi più rappresentativi della mondanità balneare di quegli anni (a partire dal 1937 il festival avrà luogo nel nuovo Palazzo del Cinema, appositamente costruito, dove si tiene tutt'ora).

Si vede un pubblico particolarmente elegante, composto da signore in abito da sera e uomini in smoking. Alla sinistra notiamo l'insegna dello "Chez-vous", locale alla moda per feste e spettacoli serali, inaugurato nel 1926 e pubblicizzato nei manifesti dell'albergo come "il *dancing* più elegante del mondo".³⁴

La prima edizione della Mostra del Cinema vide la partecipazione di otto paesi (vennero proiettati 40 film), ottenne un notevole successo di pubblico (circa 17'500 spettatori) e una vasta eco nelle pagine della stampa nazionale e internazionale. Nacque come rassegna interna alla diciottesima edizione della Biennale d'arte contemporanea, grazie all'iniziativa del conte Giuseppe Volpi di Misurata (presidente dell'ente), dello scultore Antonio Maraini (segretario generale) e di Luciano De Feo (fondatore dell'Istituto L.U.C.E.). I promotori dell'evento poterono fregiarsi il merito di avere elevato il cinema all'Olimpo delle arti, dandogli una dignità pari alle arti considerate più tradizionali, quali la scultura, la pittura e l'incisione.

L'istituzione della Mostra del Cinema rientrava all'interno di un preciso progetto economico, volto a promuovere il turismo balneare del litorale lidense. Il festival si presentava come una delle tante occasioni di intrattenimento riservate alla clientela alto-borghese, che soggiornava nelle strutture della Compagnia Italiana Grandi Alberghi (Excelsior, De Bains, etc.).

³⁴ G. Traini, "L'age d'or di una spiaggia da cinema", in *Venezia 1932: il cinema diventa arte*, Milano, 1992, p. 53.

F.31 Lido di Venezia, prima Mostra del cinema, proiezione sulla terrazza dell'Hotel Excelsior, 1932

Fondo Giacomelli, cat. GN008757



Commento all'immagine F.32

La fotografia documenta i lavori di costruzione del Casinò municipale al Lido di Venezia. Il progetto è opera di Eugenio Miozzi, Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico comunale. Il cantiere venne iniziato nel novembre 1937 e la struttura venne aperta, dopo solo sette mesi, il 30 giugno 1938. Inizialmente l'attività della casa da gioco si svolgeva nei saloni dell'Hotel Excelsior, in concomitanza con le prime edizioni della Mostra del Cinema.

Il nuovo edificio sorge sulle fondazioni del forte detto “delle Quattro Fontane”, una struttura costruita tra il 1830 e il 1840 dal governo austriaco per difendere Venezia dagli attacchi provenienti dal mare. Come si può notare nell'immagine, il forte non venne completamente demolito: la sagoma rotonda dei margini frontali dell'edificio corrisponde infatti alle fucilerie della fortezza. Anche i corridoi sotterranei vennero ristrutturati, per creare un collegamento con il vicino Palazzo del Cinema. Nella fotografia sono visibili le strutture montate a sostegno della muratura: una palificazione in legno sorregge lo “zatterone” di calcestruzzo.

L'edificio venne costruito interamente in mattoni e malta, compresi i pilastri isolati della fronte e dei saloni. Non venne utilizzato il ferro a sostegno delle murature verticali; in quel periodo il materiale non era facilmente reperibile sul mercato, poiché veniva destinato in prevalenza ad usi bellici. Questo elemento venne particolarmente rimarcato dalla stampa dell'epoca, per sottolineare l'eccezionale resistenza della struttura ed esaltare l'efficienza del cantiere.³⁵

³⁵ E. Miozzi, “Il nuovo casinò di Venezia”, in *L'ingegnere*, giugno 1939

F.32 Lido di Venezia, costruzione del Casinò Municipale, il cantiere, 1937
Fondo Giacomelli, cat. GN000332



Commento all'immagine F.33

La fotografia mostra un'immagine notturna del Casinò municipale, appena completato. L'edificio viene considerato l'ultimo esempio veneziano di architettura razionalista. Sorge nella località detta delle "Quattro fontane", nelle immediate vicinanze del Palazzo del Cinema, costruito due anni prima, nel 1936, su progetto dell'ing. Luigi Quagliata.

La realizzazione delle due strutture rientrava in un progetto unitario di riqualificazione urbanistica di quest'area del litorale, elaborato dall'ing. Eugenio Miozzi, volto a creare un grande polo culturale per il turismo d'élite. In sostanza, il Palazzo del Casinò doveva rappresentare il centro di un sistema simmetrico costituito da tre edifici: la casa da gioco; il Palazzo del Cinema, sede di spettacoli, concerti, conferenze e aperto tutto l'anno; un terzo edificio, destinato ad ospitare una piscina coperta per l'inverno e un campo di pattinaggio. Le tre strutture dovevano presentare caratteristiche estetiche ed architettoniche simili. Una serie di corridoi sotterranei doveva consentire un collegamento con l'Hotel Excelsior e con i camerini sulla spiaggia. Infine era prevista la costruzione di un ampio piazzale d'ingresso, ornato di aiuole e fontane, per conferire un aspetto scenografico all'area. Il progetto non venne realizzato a causa del sopraggiungere del conflitto bellico.

Soltanto nel 2004 il lancio di un concorso internazionale di progettazione, da parte della Fondazione Biennale di Venezia, ha consentito l'avvio del cantiere per la realizzazione di un nuovo Palazzo del Cinema e la riqualificazione urbanistica della piazza circostante. Il progetto è stato affidato alla "Società per Azioni Cementi Armati Ingegnere Mantelli" (S.A.C.A.I.M.) e allo studio di architettura "5+1AA & Rudy Ricciotti", vincitori del concorso.³⁶

³⁶ *Il nuovo palazzo del cinema. Concorso internazionale di progettazione*, a cura di P. Maugeri, Fondazione La Biennale di Venezia, Venezia, 2006

F.33 Lido di Venezia, Casinò Municipale, la facciata di notte, 1938
Fondo Giacomelli, cat. GN002962



Commento all'immagine F.34

La fotografia mostra l'interno di una sala da gioco del Casinò municipale di Venezia, così come appariva nei primi mesi dalla sua apertura (30 giugno 1938). L'arredamento e la decorazione interna dei locali vennero affidati alla "Ditta Eugenio Quarti di Milano" e al "Gruppo Arti Decorative" di Venezia. Quest'ultimo, guidato dal pittore Nei Pasinetti, era particolarmente attivo nella Venezia degli anni Trenta e si era già fatto promotore di numerose iniziative, tra le quali spicca la decorazione degli interni della nuova stazione passeggeri dell'aeroporto "Nicelli" (vedi immagine F. 12 a pag. 45)

Vennero inoltre chiamate ditte d'avanguardia del settore: le vetrate furono realizzate dalla Vetrocoke di Marghera, i lampadari dalle più rinomate vetrerie di Murano (ditte Venini, Ferro Toso Barovier e Toso). Ogni elemento doveva dare un'impressione di eleganza e signorilità.

Come si può vedere nell'immagine, gli ambienti erano di dimensioni notevoli, molto sviluppati in altezza e caratterizzati da una luminosità diffusa. Essa veniva ottenuta mediante l'apertura di grandi finestre, l'installazione di pregiati lampadari e di grandi specchi, l'uso di marmi chiari di varie tipologie e l'applicazione di mosaici dorati alle pareti.

F.34 Lido di Venezia, Casinò Municipale, sala da gioco, 1938

Fondo Giacomelli, cat. GN002966



APPENDICE

LA “REALE FOTOGRAFIA GIACOMELLI” DALLO STUDIO ALL’ARCHIVIO

PREMESSA

Quest’ultima parte della tesi ripercorre, sotto forma di interviste, le vicende più significative che hanno caratterizzato la storia del studio fotografico Giacomelli, la formazione dell’archivio e i progetti attualmente in corso per la sua digitalizzazione e divulgazione. I colloqui, i cui contenuti sono stati parzialmente riadattati, sono suddivisi in tre distinte sezioni.

Nella prima sezione, intitolata *Storia di una famiglia*, è stata riportata la sintesi dell’intervista a Vera Giacomelli, una degli ultimi titolari dello studio fotografico. L’incontro ha avuto luogo il 10 settembre 2009 nell’abitazione dell’intervistata. Durante il colloquio, sono state ricostruite le vicende più significative che hanno caratterizzato la storia dell’azienda, a partire dalla sua fondazione nella seconda metà dell’Ottocento per opera di Giacomo Giacomelli, nonno di Vera. In particolare, si è avuto modo di ricostruire la figura di Piero Giacomelli (1892 – 1939), padre di Vera, sotto la cui gestione, nel periodo a cavallo delle due guerre mondiali, l’azienda ha vissuto la massima notorietà. Gli intensi rapporti instaurati da Piero con alcuni membri della famiglia reale e con gli esponenti della classe politica e imprenditoriale veneziana, non fanno che avvalorare ciò che era emerso nella tesi attraverso l’analisi delle fotografie: il ruolo di protagonista che Piero Giacomelli ha rivestito nella formazione della “grande Venezia” novecentesca, grazie alla sua inesauribile attività di documentazione fotografica. Il racconto di Vera si è prolungato oltre il periodo storico considerato dalla tesi, attraverso il ricordo della dannosa alluvione del 1966 e la ricostruzione di alcuni aneddoti curiosi, vissuti da lei in prima persona, quando negli anni 1950-1960 organizzava i servizi fotografici per la Mostra del Cinema di Venezia.

Nella seconda sezione, *Formazione dell’archivio*, sono state riportate la sintesi delle interviste con Daniele Resini, fotografo professionista e pubblicista, e con il dott. Sergio Barizza, ex-Direttore dell’Archivio Storico del Comune di Venezia. Resini e il dott. Barizza sono stati i promotori dell’acquisito dell’archivio Giacomelli da parte del Comune di Venezia, ne hanno curato il trasloco dal magazzino dello stabilimento alla sede dell’Archivio Storico Municipale,

dove oggi è conservato, e la sua inventariazione. Il colloquio con Daniele Resini si è tenuto l'11 settembre 2009 nella sua casa-studio di Venezia; l'incontro con il dott. Sergio Barizza ha avuto luogo il 18 settembre nella sua abitazione di Marghera. Con Daniele Resini si è tentata una lettura storico-critica del fondo ed è stato affrontato il problema della conservazione delle fotografie storiche.

Infine la terza sezione, intitolata *Riorganizzazione dell'archivio e prospettive future*, riporta le sintesi dei colloqui avvenuti con il dott. Tiziano Bolpin, responsabile dell'Archivio della Comunicazione del Comune di Venezia, e con il dott. Massimiliano Cadamuro, attuale funzionario incaricato della catalogazione informatizzata del fondo Giacomelli. Il colloquio con dott. Tiziano Bolpin ha avuto luogo il 21 settembre 2009 nella sede municipale di Ca' Farsetti. Illustra le caratteristiche del progetto denominato "Album di Venezia", un portale informatico, accessibile al pubblico tramite web (all'indirizzo: www.albumdivenezia.it), che raccoglie immagini digitalizzate di varia natura, come fotografie, filmati e documenti cartacei. Lo scopo è fornire al cittadino un utile strumento di conoscenza sulle trasformazioni sociali, urbanistiche e culturali, che hanno interessato la città di Venezia ed il suo territorio nel corso del Novecento. Tale progetto coinvolge anche il fondo Giacomelli. Il colloquio con il dott. Massimiliano Cadamuro è avvenuto il 22 settembre 2009 nella sede di Mestre dell'Archivio Storico Comunale. Sono state affrontate le problematiche relative alla conservazione delle lastre originarie e sono stati descritti il processo di catalogazione informatizzata e della messa in rete delle immagini nel portale informatico "Album di Venezia".

APPENDICE A – STORIA DI UNA FAMIGLIA: INCONTRO CON VERA GIACOMELLI³⁷

Venezia, 10 settembre 2009

Signora Vera, quando ha iniziato a lavorare nell'azienda di famiglia?

Io sono nata il 31 agosto del 1920. Ho iniziato a lavorare nello stabilimento all'età di diciannove anni, poco dopo la morte di mio padre, avvenuta il 28 giugno 1939. Fu un duro colpo per la nostra famiglia, perché accade improvvisamente, a causa di un'occlusione intestinale non diagnosticata. Mia madre, Amelia, non s'intendeva molto di fotografia, perché l'azienda era sempre stata gestita da mio padre. Era una bravissima donna di casa, le piaceva molto ricamare e creare i merletti, aveva anche aperto una piccola attività. All'inizio ci affidammo quindi all'esperienza maturata dal personale, tuttavia occorreva tenere un po' a bada gli operai che, essendo mancato il padrone, si sentivano più liberi nel lavoro. E' stata mia madre a spingermi ad entrare nell'azienda di famiglia, perché io non avevo molta intenzione di lavorare! Avevo appena superato gli esami di Stato e mi stavo preparando a diventare maestra. Ma capii subito che non era quella la mia strada e così decisi di entrare in azienda. Dopo un po' di tempo vi entrò anche mio fratello Gianni, di cinque anni più piccolo di me.

Torniamo un po' indietro nel tempo, alla seconda metà dell'Ottocento. Com'è iniziata l'attività della famiglia Giacomelli?

Allora, Giacomo, mio nonno, è originario di Trieste. Fuggì dalla città [all'epoca parte dell'Impero Austro-ungarico, *N.d.R.*], perché era un irredentista e amico di Guglielmo Oberdan. Mio padre mi raccontava che avevano issato la bandiera italiana sul tetto del teatro Verdi! Il nonno si rifugiò prima a Milano, poi a Venezia. Qui si sposò con Elisa Metz e iniziò l'apprendistato nello studio fotografico di Domenico Contarini, che si trovava in via XXII marzo, ai piedi del ponte di San Moisé. Accanto allo stabilimento c'era il negozio per la vendita delle attrezzature ai fotografi dilettanti. Alla morte del Contarini mio nonno prelevò lo

³⁷ Vera Giacomelli, è una degli ultimi titolari dello studio fotografico Giacomelli.

stabilimento. Nell'ottobre del 1892 nacque Piero, mio padre, che alla morte del nonno ne ereditò l'attività e cambiò la denominazione in "Reale Fotografia Giacomelli".

Come mai l'azienda assunse questa denominazione? So che sono state recuperate alcune fotografie che ritraggono i componenti della famiglia reale in posa, come ad esempio la regina Margherita di Savoia, Vittorio Emanuele III bambino, il principe Umberto, il duca di Genova ed altri.

Si, eravamo i fotografi "ufficiali" della famiglia reale. Mio padre e i suoi operatori li seguivano in tutti i loro spostamenti. Eravamo in buoni rapporti con il duca di Genova, cugino del re. Ricordo per esempio che quando soggiornava a Venezia, nel suo palazzo di San Moisè, ci veniva spesso a trovare. Si sedeva di fronte al negozio, ai piedi del ponte, e aspettava che mio padre uscisse. I due rimanevano lungo tempo a chiacchierare insieme [...]. Ma con i reali ci fu un vero rapporto d'amicizia e di scambio che coinvolse tutta la famiglia, persino noi figli. Al matrimonio del principe Umberto con Maria José, quando io ero ancora bambina, mio padre mi fece scrivere una lettera di auguri. Per ringraziarmi, la duchessa di Sulmona, dama di corte di Maria José, mi regalò un piccolo portagioie e una coroncina smaltata con incise le iniziali della principessa! Ancora oggi mi stupisco di cosa c'entrassi io, che ero la figlia del proprietario e all'epoca ero una bambina, ma penso che questi doni rappresentassero dei riconoscimenti al lavoro svolto da mio padre e alla sua professionalità.

Si sono conservate molte fotografie della famiglia reale?

No, purtroppo ne sono rimaste pochissime, la maggior parte sono andate perdute. Erano lastre di vetro ricoperte di gelatina, si rovinavano facilmente. Soltanto l'arrivo della celluloida ha facilitato un po' il nostro lavoro.

Di tutta la vostra produzione sono state però recuperate moltissime lastre. Nell'archivio Storico del Comune di Venezia, ne sono conservate centottantamila, un vero patrimonio.

Eh si, le fotografie sono tante! V'è raccontata la storia di Venezia del Novecento, persino le vicende private di alcune famiglie importanti. Ricordo per esempio bellissime fotografie di nobildonne veneziane, o di battesimi dei bambini. C'è dentro un po' di tutto! Purtroppo, però, ricordo bene anche la famosa alluvione del 4 novembre 1966, quanti danni abbiamo avuto! Lo

stabilimento si trovava in Frezzeria, a San Marco, in Calle del carro. Al pian terreno avevamo aperto l'eliografia. Pochi giorni prima dell'alluvione avevamo deciso di cambiare i macchinari e di acquistarne di nuove e più potenti. Poi quel giorno è successo quello che tutti sappiamo....

Con l'alluvione del 1996 furono perse molte lastre?

Si, ne perdemmo tante! Ricordo come se fosse ieri che dovemmo lavare migliaia di fotografie dentro alla vasca da bagno, per togliere via tutto il salso. Attaccavamo le pellicole con le mollette in giro per tutta la casa, per poterle asciugare.

A che periodo risale il trasferimento dell'azienda da San Moisè a alla Frezzeria?

L'anno esatto in cui ci siamo trasferiti non lo ricordo. Quando è nata mia figlia Bessie eravamo ancora a San Moisè, perciò sarà stata la metà degli anni Cinquanta, più o meno intorno al 1955. A San Moisè avevamo un intero blocco di tre piani a nostra disposizione, eravamo in affitto. Al primo piano c'era un parrucchiere. Un giorno mio papà dovette chiamare un ingegnere, perché c'eravamo accorti che il muro centrale portante, che teneva in piedi l'intero blocco, si era spostato di ben quarantasette centimetri! Prendemmo molta paura! Così decidemmo di trasferirci e acquistammo lo stabilimento che fino a pochi anni fa si trovava in Calle del Carro, vicino a Piazza San Marco.

Signora Vera, la mia ricerca ha voluto approfondire, attraverso l'analisi delle fotografie, il periodo storico a cavallo delle due guerre mondiali. In quell'epoca lo Studio fotografico Giacomelli era guidato da suo padre, Piero, che possiamo annoverare tra i grandi protagonisti di quelle vicende. Penso infatti alle centinaia di fotografie che ritraggono le grandi trasformazioni urbanistiche della Venezia degli anni Trenta, come per esempio la costruzione del ponte Littorio o del ponte degli Scalzi, ma anche a tutta la serie che documenta la nascita di Porto Marghera. Mi potrebbe raccontare come suo padre otteneva quei servizi? Che persona era suo padre?

Mio padre era un gran signore, gentile e affabile con tutti. Ma al tempo stesso era estremamente preciso nel suo lavoro. Non si poteva scherzare più di tanto con lui! Non lasciava mai nulla al caso [...]. Il ponte degli Scalzi, secondo me, è il più bel ponte costruito

dall'ingegnere Miozzi! Mio padre era un suo grande amico. Quando doveva costruire qualcosa di nuovo, Miozzi chiamava subito mio padre per fotografare tutti i lavori. Ma era molto amico anche del conte Volpi, l'ideatore di Porto Marghera, che lo chiamava sempre "Pieretto" o "Pieroin". Tutte le grandi industrie, come per esempio la Vetrocokes, la fabbrica dell'alluminio, eccetera, erano nostre clienti. Pensa quanto lavoro c'era da fare! Se entravi nel nostro magazzino, prendevi paura da quante fotografie c'erano! Il magazzino si trovava in un locale attiguo all'ex Cinema Centrale, dove oggi c'è un ristorante. Confinava con la sala cinematografica, ed era strutturalmente identico, perché era un unico edificio diviso in due blocchi. Perciò possiamo dire che il nostro archivio, era grande quasi quanto il cinema!

Ho appreso che altre grandi occasioni di lavoro per l'azienda erano rappresentate dai servizi svolti per la Biennale d'Arte contemporanea e per la Mostra Internazionale d'Arte Cinematografica: come avete potuto ottenere queste attività?

Lavoravamo tantissimo, sia per l'arte che per il cinema. L'esclusiva dei servizi la ottenne mio padre, prima della guerra, sempre grazie all'amicizia che aveva instaurato con il conte Volpi, presidente della Biennale. Per le mostre d'arte, fotografavamo sia gli allestimenti che le opere. Per quanto riguarda la Mostra del Cinema, mio papà lavorò molto per l'organizzazione del festival, sin dalla prima edizione del 1935. Preparavamo i servizi fotografici per quasi tutti gli attori. Allora non c'era la famosa passerella con il tappetino rosso, com'è oggi. E non c'era nemmeno la televisione! [...] Dalla morte di mio padre il lavoro l'ho continuato io fino alla metà degli anni Sessanta. L'ho interrotto a causa delle contestazioni, perché c'era troppa confusione e stava diventando per me un po' troppo pericoloso [...]. Quanti aneddoti ti posso raccontare sulla Mostra del cinema! Ricordo, per esempio, che un giorno venni chiamata con urgenza al Lido, all'Hotel Excelsior, perché John Ford, l'attore di "Ombre Rosse", si era sentito male. Era stata la figlia dell'attore a cercarmi, l'avevo conosciuta da poco. La ragazza si rifiutava di far visitare il padre dal personale medico dell'albergo ed insisteva che io chiamassi il medico di fiducia! Quando mi precipitai al Lido, scoprii che John Ford era finito in coma etilico, perché aveva bevuto un po' troppo! Questo episodio mostra come la nostra azienda venisse apprezzata dall'ambiente.

Mi interesserebbe sapere com'era organizzato lo stabilimento. Quante persone ci lavoravano?

Quando lavoravo io, nel periodo successivo alla seconda guerra mondiale, non avevamo molti dipendenti, perché via via che la produzione si meccanizzava, dovevamo diminuire il personale. L'arrivo del colore nella fotografia ha radicalmente modificato il nostro metodo di lavoro. Negli anni Sessanta, avevamo circa quindici dipendenti. All'epoca di mio padre, invece, ne avevamo molti di più. Ti posso raccontare un episodio, per farti capire quante persone lavoravano con noi. Negli anni Trenta l'Ente Nazionale per il Turismo aveva organizzato una grande mostra in Sicilia in onore di Benito Mussolini, e aveva chiesto a mio padre una riproduzione in gigantografia del ritratto del Duce. Questo immenso ritratto venne appeso alle pareti esterne dell'edificio di San Moisé. Ricordo ancora che copriva dall'alto al basso l'intera superficie del palazzo! Prova ora a pensare quante persone avevano lavorato, per realizzare questa gigantografia, con i mezzi di allora!

Come veniva organizzato il lavoro? Quali mansioni ricopriva il personale impiegato?

Dunque, il primo lavoro veniva svolto ovviamente dall'operatore, che faceva le fotografie sul posto. Non si muoveva mai da solo, perché le attrezzature erano molto pesanti e veniva accompagnato da un aiutante, un facchino, come lo chiamiamo noi oggi. Ricordo in particolare uno dei nostri migliori fotografi, Nino Lucatello, che ha lavorato con noi per più di cinquant'anni! Il fotografo stesso sviluppava le fotografie nello stabilimento, passando sia le lastre di vetro che le pellicole in tre diverse vasche, per fissare l'immagine con dei sali speciali. Poi era il turno dello stampatore e un addetto passava la pellicola nella macchina per la stampa. Questa la ricordo bene, era costituita da un enorme tamburo in acciaio lucidissimo. A questo punto subentrava il ritoccatore, che correggeva le parti difettate dalla stampa, come ad esempio piccoli buchi o strisci, e rifaceva i contorni delle immagini. A volte era necessario fare il ritocco anche prima della stampa. Terminata la stampa, la fotografia veniva inserita in una busta di carta, catalogata e archiviata. Sulla busta veniva applicato un numero progressivo, che si riferiva alla serie di immagini prodotte per lo stesso soggetto nell'arco di una giornata. All'epoca di mio padre non avevamo solo lo stabilimento, ma anche un'agenzia fotografica.

Avevate un'agenzia fotografica?

Certo, questa era per noi l'attività più importante! Era stata una bella invenzione di mio padre, per poter lavorare con l'Ente Nazionale per il Turismo. In quegli anni si stava promovendo la

nascita di una nuova Italia, con il turismo, le strutture balneari e le spiagge. Pensa per esempio a Salsomaggiore [...]. C'erano molte iniziative e non esisteva ancora la televisione. Perciò ogni settimana facevamo spedire da Venezia decine di buste con le fotografie dell'attrazione turistica del momento. Queste fotografie venivano inviate in tutto il mondo, per permettere alla gente di conoscere le bellezze del nostro Paese. Era un lavoro molto grosso, che necessitava di un'ottima organizzazione. Così mio padre decise di aprire un'agenzia fotografica. Poi, siccome vedeva che questo lavoro fruttava bene, aprì anche una succursale nel centro di Roma, in via Frattinia. Quando mio padre ci ha lasciato, improvvisamente, nel 1939, c'era in cantiere un grosso lavoro con l'Ente del Turismo [...]. A Roma lavoravamo anche molto per la Quadriennale d'arte contemporanea. Io stessa andavo durante la guerra a preparare i servizi fotografici per le mostre. Dopo lo scoppio della guerra, abbiamo dovuto cessare questa attività, perché richiedeva molte energie. Era un grosso impegno spostare tutti i macchinari e gli operai in condizioni spesso difficili.

Signora Vera, dopo tutto questo successo e più di un secolo di lavoro, come venne chiusa l'attività?

Ah, io dopo tanti anni di lavoro e fatiche non ce la facevo più! Ad un certo momento decisi di lasciare tutto a mio fratello Gianni e mi misi un po' alla volta in disparte. Poi cedetti anche la mia quota della società. Mio fratello è venuto a mancare nel 1986 e l'attività è passata in gestione ai figli, che hanno proseguito il lavoro fino alla chiusura definitiva nel 2001.

APPENDICE B – FORMAZIONE DELL'ARCHIVIO

B.1. INCONTRO CON DOTT. DANIELE RESINI³⁸

Venezia, 11 settembre 2009

Daniele Resini, quando ha iniziato ad occuparsi dell'archivio fotografico Giacomelli? In che modo ne è venuto a conoscenza?

Entrai in contatto con la famiglia Giacomelli, assieme a Sergio Barizza, per questioni di ricerca, molto tempo prima dell'acquisizione dell'archivio da parte del Comune di Venezia. Negli anni tra il 1982 e il 1985 stavo compiendo alcune ricerche sugli archivi fotografici delle industrie di Porto Marghera, in vista della realizzazione di una grande mostra a Ca' Pesaro [“Porto Marghera, 1900-1985. Le immagini e la storia” *N.d.R.*]. Si trattava di un lavoro molto importante, perché rappresentava un primo approccio sistematico a questi archivi. Era anche l'occasione per salvare molti materiali, che altrimenti rischiavano di essere perduti. Durante queste ricerche trovai molte fotografie Giacomelli. In questo modo avvenne il primo avvicinamento storico-critico ad una ditta allora molto nota in città. I primi sopralluoghi nel magazzino della Frezzeria, a San Marco, risalgono agli anni tra il 1989 e il 1992. Mi era stato chiesto di curare una pubblicazione per celebrare il centenario della Camera del Lavoro di Venezia [*Cent'anni a Venezia: la Camera del lavoro 1892-1992*, a cura di Daniele Resini, Venezia, 1992, *N.d.R.*]. Preparai dunque una prima istruttoria per saggiare la consistenza del fondo.

Come si presentava l'archivio all'avvio delle vostre ricerche? Com'era organizzato e qual'era il suo stato di conservazione?

La situazione era drammatica, ricordo che nel 1982 c'era acqua alta dappertutto, entrava da una porta che dava sul canale. Le lastre erano collocate dentro scatole e scatoloni di varie dimensioni, sistemate alla buona su scaffali di legno [...]. Ricordo tre pareti enormi di 4 o 5 metri d'altezza e di 6 o 8 metri di larghezza, letteralmente foderate di lastre, una quantità davvero impressionante! Iniziai quindi a studiare la struttura dell'archivio. La stessa famiglia

³⁸ Daniele Resini è fotografo professionista e pubblicita. Ha curato l'inventariazione del fondo Giacomelli e di altri archivi fotografici storici. E' autore di diversi studi sulla città di Venezia e su Porto Marghera.

Giacomelli chiedeva aiuto a me per individuare le lastre richieste da qualche studioso o ricercatore, persino per loro era difficile orientarsi tra tutti quegli scaffali! Le lastre erano ordinate secondo un criterio più o meno geografico. La famiglia sapeva, per esempio, che sul quarto scaffale di sinistra si trovavano le immagini delle acciaierie Ilva di Bolzano. Ogni spostamento si rivelava piuttosto critico, perché si rischiava di perdere materiale. Notai che la maggior parte del materiale prodotto fino agli Sessanta era stato suddiviso per committenze, mentre da quel periodo in poi tutto era stato gettato, in maniera abbastanza caotica, in un grande indistinto “calderone”. Sostanzialmente, comunque, la produzione era organizzata in tre grandi apparati archivistici. La prima sezione era costituita dai ritratti e riguardava ciò che possiamo definire fotografia “privata”, come per esempio ritratti di singoli individui, come le moderne fototessere, o di famiglie o di gruppi di persone. La seconda grande sezione veniva denominata “industriale” e comprendeva una grandissima quantità di materiale piuttosto eterogeneo: documentazione relativa alle grandi committenze pubbliche, riproduzioni dei disegni e dei progetti degli architetti, fotografie degli studi degli antiquari e così via. Infine c’era un terzo gruppo contrassegnato con il termine “avvenimenti”. In quest’ultima categoria rientrava per esempio: tutta la documentazione prodotta per l’Ente Nazionale per il Turismo, come vedute di Venezia o di Chioggia, o paesaggi dell’entroterra veneziano, i grandi avvenimenti quali la Biennale d’arte contemporanea o la Mostra del Cinema, numerosi servizi fotografici legati all’attualità.

Una volta terminata la prima indagine sulla struttura e sulla consistenza del fondo, fu dato avvio alle operazioni di inventariazione?

Sì, compatibilmente con i tempi e con le risorse economiche che avevo a disposizione, con il mio gruppo di lavoro preparai un primo inventario generale, suddividendo il materiale in blocchi omogenei. Utilizzavamo come guida le rubriche che la famiglia Giacomelli compilava giorno dopo giorno durante la sua attività. Lasciammo isolate soltanto 1500 lastre, che classificammo una per una, per poterne saggiare la qualità e lo stato di conservazione. Occorre tuttavia precisare che questo inventario venne strutturato in un certo modo, perché era finalizzato al trasferimento di tutta la documentazione nei locali dell’archivio storico comunale. Il problema che si presentò sin dall’inizio era infatti quello di salvaguardare in blocchi la struttura originaria.

La consistenza dell’archivio è notevole. Si parla di 180'000 lastre.

Si, stiamo parlando di un patrimonio immenso. Dall'analisi delle rubriche è emerso che prima del 1945 Piero Giacomelli aveva avuto più di 3'000 clienti, una cifra impressionante per l'epoca, che corrisponde a centinaia di migliaia di lastre. Per fare soltanto un esempio all'antiquario Minervi, fece fare tra i sei e i settemila scatti! Più di 80'000 persone si fecero ritrarre, e se pensiamo che ciascuna persona si faceva fare un certo numero di ritratti, possiamo comprendere la mole impressionante di questo lavoro. Gli scatti dei Giacomelli sono da calcolare in milioni! Dobbiamo considerare, inoltre, che nel corso degli anni una buona parte del materiale è stato perduto. Intere sezioni dell'archivio sono andate disperse. Per esempio sono quasi del tutto scomparse le immagini d'attualità, la stessa famiglia Giacomelli non ne ha più conoscenza. Molti negativi potrebbero essere stati distrutti nel dopoguerra perché legati alla committenza fascista. Durante la guerra, invece, molte lastre venivano riciclate. Nelle rubriche sono emersi per esempio i riferimenti a centinaia e centinaia di scatti fatti per la Svam, un cantiere navale che costruiva motosiluranti. Oggi non sappiamo dove tutto questo materiale sia finito. E' probabile che queste lastre siano state distrutte o riciclate, perché costituivano materiale bellico. Negli ultimi trent'anni molte fotografie sono state requisite da cittadini privati, per cui risulterebbe piuttosto difficile rintracciarle. Dopo tre mesi che lavoravo e catalogavo migliaia di fotografie di Porto Marghera, un dipendente dell'Ilva, mi consegnò due album contenenti più di duecento fotografie!

Oggi tutta la documentazione fotografica prodotta dai Giacomelli è conservata nell'Archivio Storico Comunale alla Celestia?

Nell'archivio alla Celestia sono conservate quasi tutte le lastre e qualche pellicola. Alcuni positivi, dei quali ci sono stati concessi i diritti per la riproduzione in digitale, sono invece conservati presso gli archivi di altri enti, come per esempio l'I.R.E., l'E.N.E.L, alcuni eredi degli ingegneri e pochi altri, che ne detengono la proprietà. Io stesso ne conservo alcuni, ma sono pochi casi sporadici rispetto alla vastità del patrimonio.

Come proseguirono le operazioni di catalogazione?

Come abbiamo detto prima, all'inizio vennero compilati un inventario e una perizia, per motivare l'acquisto del Comune. Occorre sottolineare che la difficoltà nel trovare finanziamenti pubblici, un problema che purtroppo persiste tutt'ora, venne in buona parte sopperita attraverso l'apporto fornitoci da alcune imprese e istituzioni private che

sponsorizzarono l'iniziativa, come per esempio la Save Venice Foundation, l'Amministrazione portuale di Venezia, alcune industrie di Marghera e così via. Grazie all'intervento di questi mecenati è stato possibile catalogare diverse centinaia di lastre. Il trasferimento del materiale dal magazzino dei Giacomelli ai locali dell'Archivio Storico Comunale, fu un'opera ciclopica, che durò alcuni mesi. Ricordo che nonostante venissero di volta in volta prelevate centinaia di lastre, il magazzino sembrava sempre pieno, non si vedeva letteralmente la fine! Il lavoro di catalogazione vera e propria iniziò con la compilazione della cosiddetta "scheda FT", la prima scheda sperimentale per la catalogazione dei documenti fotografici predisposta dall'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione del Ministero per i Beni e le Attività culturali. Successivamente, su questa prima base, effettuammo la compilazione della "scheda F". Ritengo di poter affermare, senza presunzione, di essere stati gli unici in Italia ad aver proposto un lavoro di queste dimensioni ed infatti ottenemmo un apprezzamento da parte del Ministero. Si trattò di un'operazione importante, perché, a differenza di quanto normalmente accade con gli archivi fotografici, nel caso dell'archivio Giacomelli, non si trattava di una raccolta di materiale di diversa provenienza, bensì di un unico grande archivio, con immagini prodotte dallo stesso autore. Questo lavoro potrebbe, a mio avviso, diventare un'operazione guida a livello nazionale, che porterebbe non solo lustro, ma anche una possibilità di reddito all'amministrazione comunale. Immagini di questo tipo contengono un valore storico e documentale immenso, che oggi purtroppo non viene del tutto compreso, a causa dello spaventoso vuoto culturale che investe il nostro Paese [...]. Per quanto ci riguarda, in questi anni abbiamo compilato la scheda F per circa un quinto delle voci, su un totale di trecento campi. Abbiamo proseguito il lavoro fino a quando le risorse economiche ce l'hanno consentito. Contestualmente, mentre lavoravamo sulla scheda F, preparavamo le riproduzioni in digitale delle centinaia di positivi che mano a mano trovavamo. Tuttavia, la difficoltà nel reperire fondi, ci ha costretti a lasciare molte immagini inedite; di queste esiste la scansione in digitale, ma non è stato possibile pubblicarle nel catalogo in dvd. Per fare un esempio dei 250 positivi trovati nell'archivio della Vetrocoke a Porto Marghera, abbiamo potuto fare soltanto una trentina di scansioni in formato ottico, che sono state pubblicate nel dvd. A mio parere sarebbe utile incrementare questo lavoro, poiché consentirebbe di creare nuove occasioni di ricerca, organizzare eventi espositivi e ricavare nuove opportunità di guadagno attraverso le sponsorizzazioni. Inoltre, a fronte delle consistenti perdite avute negli anni, sarebbe utile continuare la ricerca per capire l'effettiva consistenza dell'archivio.

Poco fa mi accennava del vuoto culturale che sta investendo il nostro Paese. Si riferiva in modo particolare alla fotografia?

Indubbiamente è un problema che interessa la cultura in generale. Per quel che riguarda la fotografia, i fotografi di oggi muoiono di fame, ma questo succede solo in Italia, nel resto dell'Europa non è così. Da noi manca, come dire, una "cultura dell'immagine". Abbiamo perso la capacità di rapportarsi alle immagini in modo consapevole, riflessivo. C'è una considerazione distorta dell'immagine. Pensiamo ai nostri giornali, che ogni giorno ci presentano soltanto fotografie dei politici! È un vero dramma per il nostro Paese, ma è soltanto uno degli aspetti. L'altro problema fondamentale è l'incapacità di rapportarsi alla fotografia storica. Contemporaneità e storia sono due facce della stessa medaglia. Al giorno d'oggi non si lavora né sugli archivi fotografici, né sugli autori, nonostante abbiamo a disposizione un patrimonio molto vasto. Purtroppo noto che le ricerche degli storici della fotografia si soffermano sugli stessi temi, discutono sempre degli stessi autori. Nessuno si occupa di personaggi come Piero Giacomelli e Tommaso Filippi [importante fotografo veneziano, vissuto tra il 1852 e il 1948, *N.d.R.*], che sono di caratura internazionale. Giacomelli ha fatto veramente di tutto, dalla fotografia industriale ai servizi sulla Biennale d'arte e sulla Mostra del Cinema. Nessuno si occupa di questi archivi. Vi sono molti reporter italiani sconosciuti, che hanno più considerazione all'estero che in Italia! Ciò porta a consistenti perdite del patrimonio. Si è un po' perso anche l'interesse per la conservazione. I due fenomeni vanno di pari passo.

Torniamo ai Giacomelli. Lei ha tentato una lettura storico-critica della loro produzione fotografica. Per esempio in suo saggio sulla fotografia industriale di Porto Marghera, pubblicato nel volume "Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia", si parla di immagini assai ricche di dettagli, ma un po' vincolate dal punto di vista della scrittura, poiché legate ad una documentazione ufficiale. Potrebbe approfondire questo concetto?

Il lavoro dei Giacomelli era finalizzato prima di tutto alla documentazione. La prima fotografia su Porto Marghera che abbiamo recuperato è datata 14 luglio 1919. L'Italia era allora un paese essenzialmente agricolo, piuttosto arretrato, appena uscito da una guerra devastante e si stava avviando ad un importante processo di modernizzazione. Le industrie volevano documentare questa rinascita e lo strumento più efficace era la fotografia, che in quegli anni trovava una grande diffusione, fino a diventare un mezzo di comunicazione di

massa. Il lavoro dei Giacomelli va collocato in questo grande processo di trasformazione, dall'impatto sociale devastante [...]. Soprattutto per quanta riguarda la fotografia industriale, negli anni Venti e Quaranta del Novecento, c'era una tendenza ad avvalorare una visione ordinata e disciplinata del lavoro, compatibilmente con le situazioni. Le inquadrature erano particolarmente studiate, l'ambiente interno veniva ripulito, i macchinari lucidati. Agli operai venivano consegnate tute nuove e pulite. Questo modo di operare lo troviamo anche nei Giacomelli. E' un retaggio ottocentesco della fotografia, che ha influenzato una modalità di rappresentazione tipicamente fascista ed è proseguito oltre la seconda guerra mondiale, fino agli anni Cinquanta. Tuttavia dobbiamo considerare che la messa in posa era una condizione necessaria per i tempi lunghi degli scatti. Le pose lunghe e ben studiate erano perciò anche una necessità. Nella maggior parte delle fotografie Giacomelli, che intendono celebrare il progresso economico e industriale di Porto Marghera, troviamo immagini di questo tipo. Tuttavia una lettura più approfondita delle immagini, ci consente di individuare approcci assai differenti.

Mi potrebbe fare qualche esempio?

In alcuni casi Piero Giacomelli e i suoi operatori lavoravano con macchine portatili, come per esempio la Laica, che permette di sviluppare un altro tipo di approccio. La fotografia che riprende due operai della Montevecchio mentre puliscono un fornetto, che tu hai selezionato [vedi immagine F.18, pag.61, *N.d.R.*], faceva parte di una serie che ho trovato pubblicata in un album. Probabilmente era una fotografia di documentazione, a carattere non ufficiale, bensì destinata ad un uso interno all'azienda, quindi è stata scattata con una diversa finalità. Quegli operai indossano vestiti laceri, hanno il volto scavato, sembrano dei "morti di fame"! Qui si voleva rappresentare la fatica, lo sforzo. E' un'estetica del lavoro eroico e del sacrifico, tutto il contrario dell'estetica dell'ordine, del comando e della disciplina, che possiamo individuare in altri immagini. Questi episodi sono abbastanza rari, rispetto alla vastità della produzione, tuttavia ci aiutano a capire che in Giacomelli si possono trovare approcci diversi a seconda del cliente, a seconda delle condizioni operative. E' un problema di definizione: la fotografia è un linguaggio, una forma di comunicazione, così come lo sono la scrittura, il cinema, l'arte. Ciascuna di queste scritture utilizza codici differenti, ed è necessario comprendere il contesto storico in cui questi documenti sono stati prodotti, per poter decifrare correttamente questi codici. Queste immagini ci restituiscono un pezzo di storia, attraverso gli occhi di chi le ha prodotte, una storia che va filtrata attraverso la conoscenza degli autori. Nel caso dei

Giacomelli è la storia della Venezia del Novecento, ma io considero Piero Giacomelli, per i rapporti che è riuscito ad instaurare, un personaggio di caratura internazionale.

B.2. INCONTRO CON IL DOTT. SERGIO BARIZZA³⁹

Marghera, 18 settembre 2009

Dott. Sergio Barizza, a che periodo risalgono le sue ricerche sull'archivio fotografico Giacomelli?

I miei primi contatti con la famiglia Giacomelli, per questioni finalizzate alla ricerca, risalgono al 1988. In quell'anno il Comune di Venezia mi aveva incaricato di realizzare un volume per celebrare i cinquant'anni dall'istituzione del Casinò del Lido [S. Barizza, *Il Casinò municipale di Venezia, una storia degli anni '30*, Venezia, 1988, N.d.R.]. Mi recai dunque nel magazzino dei Giacomelli in Frezzeria, a San Marco, nel tentativo di trovare alcune fotografie storiche del Casinò da poter pubblicare. In quella occasione conobbi Vera Giacomelli.

Come si arrivò all'acquisto dell'archivio da parte dal Comune di Venezia?

Già mentre svolgevo le ricerche di cui ho appena accennato, Vera Giacomelli mi aveva manifestato l'intenzione di vendere l'archivio. Si erano già presentati alcuni collezionisti olandesi e americani ed io temo, ma non sono del tutto sicuro, che qualche lastra sia stata effettivamente venduta. Temevo una possibile dispersione dell'archivio. In quello stesso periodo l'Amministrazione comunale di Venezia stava valutando l'offerta d'acquisto proveniente dai Fratelli Alinari di Firenze. Ritengo utile sottolineare questo dato, perché se si fosse intrapresa quella strada, si sarebbe verificata la perdita di un grandissimo patrimonio per la città. Gli Alinari si erano resi disponibili per il restauro e la catalogazione di tutte le 180'000 lastre, in cambio della realizzazione di qualche mostra a Venezia, ma l'archivio sarebbe stato conservato in deposito permanente a Firenze. Mi trovavo in una situazione d'*impasse* e in quel momento non sapevo come proseguire. Tuttavia ero determinato a perseguire l'obiettivo dell'acquisto, poiché penso che quest'archivio rappresenti una fonte di grande importanza per la storia della città.

Come si uscì da questa situazione?

³⁹ Sergio Barizza in qualità di responsabile dell'Archivio Storico del Comune di Venezia, ha curato il riordino e l'inventariazione di numerosi fondi in esso conservati, tra i quali il Giacomelli. E' autore di diversi studi sulla storia di Venezia e di Mestre.

Dopo le prime difficoltà, decisi di inoltrare la proposta dell'acquisto all'allora vice-sindaco di Venezia, l'avv. Emilio Rosini, con il quale da tempo intrattenevo rapporti di cortesia. Vorrei spendere due parole su questa persona, perché il suo intervento di mediazione con l'Amministrazione comunale si dimostrò determinate e ci permise di dare avvio a questo grande progetto. Ci trovavamo di fronte ad un esperto di legislazione e di finanziamenti pubblici, innamoratissimo di Venezia. Rosini, infatti, oltre a ricoprire il ruolo di vicesindaco, aveva anche in carico la gestione dei fondi riservati dallo Stato al Comune attraverso la cosiddetta "legge Speciale per Venezia". Assieme a Daniele Resini, selezionammo alcune tra le più belle fotografie del fondo, circa una trentina, e preparammo una serie di stampe di grande formato. Avevamo scelto alcune immagini della costruzione del ponte Littorio, qualche veduta di Venezia, alcuni ritratti dei bambini sulla spiaggia dell'Ospizio Marino al Lido, alcune scene delle feste all'Hotel Excelsior. Insomma un campionario, se pur assai ridotto, dell'intero fondo! Ricordo ancora come se fosse ieri lo stupore sul volto dell'avvocato Rosini, quando sparpagliamo le stampe sulla scrivania del suo ufficio di Ca' Farsetti! Era il 1995. Per Rosini non v'era ombra di dubbio: questo patrimonio doveva assolutamente restare a Venezia!

In quel momento fu dato avvio alle operazioni di acquisto e al trasloco nei locali dell'Archivio Storico comunale?

Sì, grazie all'intervento del vicesindaco Rosini, riuscimmo a trovare i primi finanziamenti per l'acquisto, ottenuti attraverso i fondi della "Legge speciale". L'archivio venne acquistato per cinquecento milioni delle vecchie lire. Ritengo interessante ricordare questa cifra, perché se consideriamo il numero delle lastre, pari a centottantamila, scopriamo che la cifra pagata per ciascuna lastra era di 2'800 lire. Una cifra abbastanza irrisoria, considerato il valore di alcune lastre! Il trasloco fu un lavoro immane. Ricordo che dovemmo organizzare cinque trasporti con le barche stracariche, messe a disposizione dall'Ufficio Economato del Comune.

Successivamente iniziarono i lavori di catalogazione?

Una volta completato il trasferimento nei locali dell'Archivio Storico Municipale all'ex convento della Celestia, iniziammo i lunghi lavori di pulitura, restauro e schedatura delle lastre, con l'aiuto di una ditta di Bologna. Per la realizzazione di questi primi interventi furono

importanti i finanziamenti ottenuti da soggetti sia pubblici che privati, come per esempio il Porto di Venezia, la società Insula S.p.A, la Save Venice Fondation e l'Hotel Bauer. L'apporto di questi enti è stato interessante non soltanto dal punto di vista economico. L'Hotel Bauer e il Porto, infatti, ripulirono centinaia di lastre che documentavano la storia delle loro stesse strutture. In pratica, in cambio di questi aiuti, offrivamo loro la possibilità di recuperare un po' di memoria storica. Il lavoro di catalogazione fu estremamente complesso, vista la quantità e l'eterogeneità del materiale. Le fasi più delicate riguardavano l'individuazione del soggetto e la datazione della lastra o della pellicola. Per il riconoscimento del soggetto occorreva svolgere un esame accurato di ogni singolo dettaglio. Di alcune fotografie non è stato possibile riconoscere il luogo raffigurato. Una volta pulite e catalogate, le lastre venivano passate sullo scanner e le immagini venivano digitalizzate. La nostra idea era quella di creare un immenso archivio virtuale, parallelo a quello reale, per consentire la massima accessibilità ai cittadini e a tutti gli appassionati. La realizzazione del *database* digitale ci ha permesso di riunire assieme le lastre, conservate nell'archivio storico comunale, con i positivi e i negativi trovati in altre sedi, come ad esempio il Museo Civico Correr, la Fondazione Giorgio Cini, la Biennale, la Vetrococke, l'Enel, l'I.R.E., e così via. Fu un'operazione estremamente complessa, che portammo avanti attraverso mille difficoltà, causate dalla mancanza di finanziamenti pubblici. Nel 1998 abbiamo organizzato una bella mostra al Museo Fortuny, che ha permesso di presentare alla città una parte dell'archivio. In quell'occasione abbiamo realizzato un dvd con la riproduzione in formato digitale di 11'000 immagini fotografiche, ordinate in percorsi di ricerca tematici. A questo primo dvd sono seguite altre cinque versioni, destinate alla vendita.

La realizzazione del dvd ha rappresentato un'importante opera di divulgazione, per far conoscere alla città questo grande archivio.

Certamente, ma a mio avviso quest'opera di divulgazione dovrebbe essere ulteriormente potenziata, poiché la maggior parte della popolazione ancora non conosce questo importantissimo patrimonio. Bisognerebbe creare delle iniziative che consentano di portare l'archivio Giacomelli verso la società. Penso per esempio alla realizzazione di mostre o ad una serie di iniziative didattiche da indirizzare alle scuole, per trasmettere ai giovani di oggi la conoscenza del territorio in cui vivono. Potrebbero anche essere ideati dei percorsi di conoscenza per singoli temi o luoghi, mettendo insieme le carte d'archivio con le fotografie.

Questo tuttavia è un problema che non riguarda solo l'archivio Giacomelli, ma interessa il recupero di tutta la memoria storica della nostra città.

APPENDICE C – RIORGANIZZAZIONE DELL'ARCHIVIO E PROSPETTIVE FUTURE

C.1 INCONTRO CON IL DOTT. TIZIANO BOLPIN⁴⁰

Venezia, 21 settembre 2009

Sintesi del colloquio

Nel 2006 il Comune di Venezia ha dato avvio ad un progetto di archiviazione e digitalizzazione di immagini, che coinvolge differenti enti ed istituzioni, sia pubbliche che private. Tale progetto, gestito dall'Archivio della Comunicazione, afferente alla Direzione Relazioni Esterne e Comunicazione, che dipende a sua volta dal Gabinetto del Sindaco, ha portato all'apertura di un portale informatico denominato "Album di Venezia". L'"Album di Venezia", accessibile all'utente remoto tramite un apposito sito web (www.albumdivenezia.it), è un contenitore di immagini digitalizzate di varia natura - come per esempio fotografie, filmati e documenti cartacei - che nel loro insieme intendono ricostruire le trasformazioni, sociali, economiche, urbanistiche e culturali di Venezia e del suo territorio, al fine di offrire e rendere condiviso un contributo significativo alla conoscenza della città.

Lo scopo del progetto non è ricostruire la storia secondo un metodo scientifico, bensì sviluppare diversi gradi di conoscenza per soddisfare le esigenze di un pubblico differenziato (dal semplice appassionato all'esperto ricercatore). Ciò che interessa non è tanto il valore economico o artistico del documento, bensì la sua lettura iconografica e il significato che esso può rappresentare per la ricostruzione di un episodio o di un avvenimento accaduto. Vengono recuperate immagini inerenti alla documentazione privata, come per esempio fotografie di luoghi, ritratti o album di famiglia, che testimoniano la trasformazione della società nel tempo.

Il progetto dell'"Album di Venezia" ha preso avvio nel 2003 con l'apertura di un bando pubblico per la raccolta di immagini riguardanti la grande alluvione del novembre 1966, della

⁴⁰ Tiziano Bolpin è il responsabile dell'Archivio della Comunicazione del Comune di Venezia.

quale si celebrava allora il quarantennale. Tutti i cittadini venivano invitati a spedire fotografie e filmati, realizzati da loro stessi in quei drammatici giorni. Attualmente l'ambito d'interesse si sta via via ampliando su temi assai diversificati, che riguardano la storia urbana, sportiva, politica e sociale della città.

Il fondo fotografico Giacomelli rappresenta una porzione significativa di questo grande archivio virtuale, sia per la quantità delle immagini contemplate, sia per l'importanza che esso riveste nella storia delle città di Venezia e di Mestre del Novecento. Il progetto è attualmente in fase di sperimentazione, ma sono già visualizzabili nel sito web dell'"Album di Venezia" un centinaio di fotografie, riguardanti differenti soggetti. Si sta lavorando, non senza difficoltà, all'acquisizione delle 11'000 fotografie già catalogate e pubblicate nel database "Venezia Novecento", consultabile in formato dvd.⁴¹ Il lavoro di archiviazione nell'"Album di Venezia" viene attualmente svolto da un unico operatore, il dott. Massimiliano Cadamuro (vedi intervista nell'Appendice C.2). Vengono utilizzate le linee guida descritte nella "scheda F", predisposta dall'Istituto per il Catalogo e la Documentazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali. La pubblicazione delle fotografie Giacomelli nel portale informatico dell'"Album di Venezia" potrà consentire ad un pubblico sempre più ampio la conoscenza questo importante archivio, altrimenti difficilmente accessibile.

Gli utenti sono invitati a correggere e ad arricchire le informazioni pubblicate nel portale "Album di Venezia", come per esempio quelle concernenti l'identificazione del soggetto raffigurato. E' possibile contattare direttamente l'ufficio oppure compilare l'apposito modulo pubblicato nel web. Si crea in tal modo un flusso continuo di informazioni, che fa emergere significati sempre nuovi di uno stesso documento.

Il progetto si basa sul software SICAP-WEB (acronimo di Sistema Informatico di Catalogazione Partecipata), che è supportato e integrato nel sistema informativo comunale dalla Venis S.p.A, società d'informatica del Comune di Venezia. Il software presenta tre caratteristiche principali:

1. la gestione da remoto dei singoli archivi, da parte di ciascun ente o ufficio che aderisce al progetto;

⁴¹ *Venezia Novecento. Reale fotografia Giacomelli*, a cura di D. Resini, Comune di Venezia, Assessorato alla produzione culturale, Direzione Sistema Bibliotecario, Biblioteca Civica, Archivio Storico, dvd-rom, Venezia, 2009.

2. l'utilizzo di un sistema di catalogazione condiviso, che si basa sulle linee guida fornite dall'Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione del Ministero per i Beni e le Attività culturali;
3. la possibilità di pubblicare e condividere sul web le immagini archiviate.

Ciascun archivio coinvolto nel progetto lavora autonomamente al processo di catalogazione e digitalizzazione del documento. Tuttavia, l'utilizzo di standard condivisi consente all'utente di impostare nell'interfaccia web percorsi di ricerca incrociati su differenti tipologie di documenti (come ad esempio una fotografia, un progetto urbanistico e un filmato). Dei circa trecento campi di cui è composta la "scheda F", vengono pubblicati nel web soltanto quelli essenziali, al fine da agevolare la lettura del documento anche da parte dell'utente meno esperto. Le informazioni pubblicate riguardano: l'identificazione del soggetto, l'ubicazione del documento originale, la proprietà, il materiale e la tecnica, il formato e lo stato di conservazione. L'utente può scegliere di effettuare una ricerca di base, per area, o strutturata, inserendo nei vari campi determinati filtri e chiavi di ricerca.

Al fine di implementare il dialogo tra i diversi archivi coinvolti, l'Archivio della Comunicazione, che costituisce il perno attorno al quale ruota il progetto, provvede alla formazione del personale, organizza incontri e seminari, fornisce assistenza tecnica e monitora costantemente l'aggiornamento del sistema.

La società che gestisce la vendita del software SICAP-WEB ("CG Soluzioni Informatiche", con sede a Udine), sta coinvolgendo nel processo di informatizzazione archivi di Comuni grandi e piccoli, disseminati su tutto il territorio nazionale. Partecipano al progetto i Comuni di Roma, Abano Terme, Verbania e Cattolica. La società chiede di mantenere il medesimo interfaccia grafico e gli stessi standard di archiviazione. Ciò consentirà di creare, in un prossimo futuro, un sistema di catalogazione informatizzata condiviso, che darà all'utente la possibilità di estendere la ricerca delle immagini ad un territorio sempre più vasto.

C.2. INCONTRO CON IL DOTT. MASSIMILIANO CADAMURO⁴²

Mestre, martedì 22 settembre 2009

Sintesi del colloquio

Il dott. Cadamuro ha iniziato ad occuparsi del fondo Giacomelli nell'aprile del 2009. Il suo lavoro consiste nella scansione, nella catalogazione e nella pubblicazione delle fotografie ancora inedite nel portale informatico "Album di Venezia", attraverso il programma SICAP-WEB (vedi intervista al dott. Tiziano Bolpin nell'Appendice C.1). E' un lavoro che svolge da solo, in condizioni non propriamente ottimali e con attrezzature poco adeguate. Come lui stesso sottolinea, la presenza di ulteriore personale specializzato consentirebbe di aumentare la velocità delle operazioni. A causa della scarsità delle risorse a disposizione, ci troviamo di fronte ad una situazione paradossale, considerata la vastità di questo patrimonio e l'importanza storica che riveste.

Il fondo è attualmente conservato nella sede dell'Archivio Storico Municipale di Venezia, nell'ex convento della Celestia, in condizioni precarie a causa dell'esiguità degli spazi, dell'umidità dell'ambiente e della mancanza di areazione. Nel prossimo futuro è previsto il trasferimento del fondo nella nuova sede centralizzata dell'Archivio comunale al "Quartiere Pertini" di Mestre, in locali climatizzati e adatti allo scopo.

La prima fase del lavoro svolto dal dott. Cadamuro si svolge presso l'archivio della Celestia. Le lastre, una volta pulite, vengono acquisite tramite scanner. Le operazioni di recupero si rivelano particolarmente delicate, poiché molte lastre presentano situazioni di degrado dovute all'azione del tempo e al cattivo stato di conservazione. I fenomeni più frequenti sono: ossidazione, muffa, infiltrazioni d'acqua, rottura del supporto e parziale caduta dell'immagine. In alcuni casi la carta che avvolge la lastra si è incollata al supporto andando ad intaccare la gelatina. E' perciò necessario intervenire manualmente con un piccolo restauro, utilizzando acqua distillata per sciogliere la colla e separare la carta. Per la pulitura del retro della lastra invece è sufficiente passare un panno bagnato di acqua distillata e alcol etilico. Una volta asciugata, la lastra viene passata sullo scanner per l'acquisizione

⁴² Massimiliano Cadamuro è il funzionario attualmente incaricato della catalogazione informatizzata del fondo Giacomelli

dell'immagine. Infine viene riposta n una carta alcalina e chiusa in un apposito contenitore, fornito da una ditta specializzata, al fine di garantire una migliore conservazione.

Dopo avere acquisito i negativi originali tramite scanner, i dati vengono inseriti nella scheda di catalogo elaborata dal software SICAP WEB e modellata sulle indicazioni fornite dalla “scheda F”, un lavoro che si rivela spesso lungo e laborioso.

Il sistema di catalogazione è articolato in tre livelli. Il primo livello è quello visualizzato dall'utente finale sul web e riguarda i dati essenziali del documento (autore, identificazione del soggetto e breve descrizione, materiale, data e tecnica di esecuzione, dimensioni). Il secondo e terzo livello comprendono tutti gli altri i campi della “scheda F” compilati dall'operatore ma che non vengono pubblicati, poiché considerati riservati e di poca utilità all'utente.

I dati relativi alla committenza e alla data di esecuzione della fotografia vengono desunti da una lettura approfondita delle rubriche, compilate giornalmente dalla famiglia Giacomelli durante l'attività. La lettura delle rubriche risulta abbastanza complessa e spesso non porta ai risultati sperati. Particolarmente impegnativa è l'identificazione del soggetto e del luogo raffigurato, in quanto necessita di ricerche approfondite. In alcuni casi, tuttavia, il nome del committente è indicato sulla busta di carta velina o carta oleata entro cui era stata riposta la lastra, mentre sulla lastra stessa è segnato con pennello la data di esecuzione e il numero d'inventario. Ciò facilita notevolmente il recupero delle informazioni.

L'immagine catalogata viene quindi pubblicata nel portale informatico dell'“Album di Venezia”, per essere messa a disposizione degli utenti assieme ai documenti provenienti dagli altri archivi che hanno aderito al progetto. L'immagine caricata in SICAP-WEB è a bassa definizione, ciò consente all'utente una più rapida navigazione. L'utente ha la possibilità di visualizzare sul web sia il negativo che il positivo della stessa immagine. La conversione in positivo facilita la lettura del soggetto. Nel *database* interno viene invece salvato un file ad alta definizione, per consentire una lettura più accurata da parte dell'utente che ne fa richiesta, o per un eventuale pubblicazione tipografica.

La speranza è che questo lavoro possa proseguire nell'immediato futuro con risorse e strumenti adeguati, per poter dare ai cittadini e a tutti gli interessati la possibilità di usufruire di questo eccezionale patrimonio.

CONCLUSIONI

Sin dalle prime fasi della ricerca ho dovuto affrontare due questioni principali: la complessità dell'argomento individuato (il processo di formazione della "grande Venezia") e la vastità della raccolta fotografica utilizzata come fonte (il fondo Giacomelli). Queste difficoltà sono state affrontate articolando l'oggetto d'indagine in temi e sotto-temi, cui far corrispondere una selezione mirata di immagini fotografiche. Le scelte delle immagini è stata particolarmente impegnativa a causa della stessa composizione del fondo, che propone di uno stesso tema o soggetto una molteplicità di scatti (in alcuni casi anche qualche centinaia) effettuati in diversi tempi, da differenti angolazioni e punti di vista, così come prevedeva il metodo di lavoro dello studio Giacomelli.

Attraverso un procedimento di "scarti" successivi ho cercato di pervenire ad un numero ristretto di immagini, ciascuna da sottoporre ad una lettura approfondita, in quanto testimonianza emblematica dell'evento narrato e significativa nella sua composizione formale (ad. es. scelta dell'inquadratura per evidenziare un particolare dettaglio).

Per l'individuazione delle fotografie più rappresentative ho trovato particolarmente utile la consultazione di periodici locali dell'epoca, quali la "Rivista di Venezia" e "Le tre Venezie", che utilizzavano le fotografie Giacomelli come documento iconografico in supporto al resoconto degli eventi narrati, come per esempio nel caso della descrizione dell'aeroporto Nicelli al Lido, pubblicata a firma di Ettore Zorzi nel numero di luglio-agosto 1939 della rivista "Le Tre Venezie" (vedi fotografia F.12, pag. 45).

Una parte importante del lavoro è rappresentato dalle interviste effettuate a Vera Giacomelli, una delle ultime titolari dello studio fotografico, e alle persone che si sono occupate o si stanno occupando dell'inventariazione del fondo. Questi incontri mi hanno dato la possibilità di approfondire molti aspetti del periodo storico considerato, integrando e in alcuni casi arricchendo le informazioni dedotte dall'osservazione delle fotografie.

Ho voluto impostare il mio lavoro su un oggetto d'indagine piuttosto ampio, seguendo un particolare percorso, tuttavia la varietà del materiale contenuto nel fondo Giacomelli può suggerire l'individuazione di altri temi, anche più puntuali, e la ricerca di approcci differenti.

Si potrebbero studiare per esempio le tecniche utilizzate negli anni Trenta per la costruzione di un ponte a Venezia, analizzando le fotografie che ritraggono fase per fase i diversi cantieri (come nel caso della costruzione del ponte Littorio, del ponte degli Scalzi e del ponte dell'Accademia); oppure potrebbe essere condotta un'indagine sulle pratiche mediche condotte sui pazienti dell'Ospizio Marino, analizzando le numerose fotografie di questa sezione. La quantità di materiale fino ad oggi catalogato è destinato a crescere ulteriormente, via via che proseguirà l'opera di inventariazione e divulgazione del fondo.

Volendo ora trarre delle conclusioni sull'esperienza di lavoro svolta, posso formulare due considerazioni.

Sotto l'aspetto metodologico ho potuto constatare come le immagini fotografiche costituiscano per la ricerca storica uno strumento indispensabile e tuttavia non autosufficiente, in quanto devono essere integrate con gli elementi utili alla loro contestualizzazione (documenti dell'epoca, fonti orali).

Per quanto riguarda il tema d'indagine prescelto, il fondo Giacomelli si è rivelato uno strumento validissimo per documentare i principali processi di trasformazione urbana sottostanti alla formazione della "grande Venezia". Questi processi tuttavia non si sono esauriti, ma continuano anche oggi nell'ambito della "città metropolitana" di Venezia con modalità e caratteristiche differenti e in un diverso contesto culturale, finalizzato ad armonizzare le esigenze di sviluppo con la tutela dell'ambiente. Si pensi ad esempio ai grandi progetti recentemente avviati quali: la riconversione di Porto Marghera, la creazione di grandi parchi urbani come quello di San Giuliano, le opere di salvaguardia ambientale nella Laguna e così via.

Ci possiamo allora chiedere se, quando il presente e il prossimo futuro saranno diventati passato, avremo a disposizione patrimoni documentari altrettanto ricchi come quello costituito dall'archivio Giacomelli. Ciò sarà possibile soltanto se all'enorme potenzialità offerte oggi dalla tecnologia (basti soltanto pensare ai progressi della fotografia digitale e alle possibilità di divulgazione resi disponibili dal web) farà riscontro una cultura della documentazione per immagini altrettanto puntuale e sistematica.

BIBLIOGRAFIA

MONOGRAFIE

Barizza S., *Il Casinò municipale di Venezia, una storia degli anni '30*, Venezia, 1988

Bellavitis G., Romanelli G., *Venezia*, Roma, 1985

Burke P., *Testimoni oculari. Il significato storico delle immagini*, trad. it. di G. C. Brisochi, Roma 2002 (tit. orig. *Eyewitnessing. The Uses of Images as Historical Evidence*, London, 2001);

Chinello C., *Porto Marghera 1902-1926: alle origini del problema di Venezia*, Venezia, 1979

Corti E., *Lido di venezia*, Venezia 1919

Damerini M., *Gli ultimi anni del Leone. Venezia 1929-1940*, Padova, 1988

De Felice R., "Gli anni del consenso 1929- 1936", vol.1, in *Mussolini, il Duce*, Torino 1974

De Felice R., Goglia L. *Storia fotografica del fascismo*, Roma - Bari 1982, 2a ed. (1a ed. Milano, 1981)

De Luna G., *La passione e la ragione*, Milano, 2004

Distefano G., Paladini G., "Dalla monarchia alla repubblica", vol.3, in *Storia di Venezia, 1797 - 1997*, Martellago (Ve), 1997

Dorigo W., *Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna*, Venezia, 1973.

Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Centro di servizi interdipartimentali Archivio Progetti, *Eugenio Miozzi 1889-1979. Inventario analitico dell'archivio*, a cura di V. Farinati, stampa, Venezia, 1997

Farinati V., "Eugenio Miozzi e l'ufficio tecnico comunale in epoca fascista", in Cosmai F., Sorteni S., *L'ingegneria civile a Venezia. Istituzioni uomini professioni da napoleone al fascismo*, Venezia, 2001

Fontana G. L., "L'economia", in "L'Ottocento 1797-1918", tomo 2, a cura di M. Isnenghi e S. Woolf in *Storia di Venezia*, Roma, 2002

Il Lido di Venezia splendido nella sua storia, stazione climatico balneare, Venezia, 1920

Il nuovo palazzo del cinema. Concorso internazionale di progettazione, a cura di P. Maugeri, Fondazione La Biennale di Venezia, Venezia, 2006

I primi operai di Porto Marghera. Mercato, reclutamento e occupazione, 1917-1940, a cura di F. Piva e G. Tattara, Venezia, 1983

La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento, a cura di G. Zucconi, Venezia, 2002

Lido e lidi: società, moda, architettura e cultura balneare tra passato e futuro, a cura di G. Traini, Venezia, 1989 (catalogo della Mostra tenuta al Lido di Venezia nel 1989)

Marghera. Il quartiere urbano, a cura di S. Barizza, Circolo Auser di Marghera, Marghera, 2000

Marghera 1917-2007: voci, suoni e luci tra case e fabbriche, a cura di S. Barizza e L. Cesco, Marghera, 2007.

Marghera 1938-1955 a cura di S. Barizza, Circolo Auser di Marghera, Marghera 2003

Mignemi A., *Lo sguardo e l'immagine. La fotografia come documento storico*, Torino, 2003

Miozzi E., *Il ponte del Littorio*, Venezia, 1934

Miozzi E., *Venezia, nei secoli*, Venezia, 1968

Nappi F., *Storia di Marghera da periferia a città*, Venezia, 1994

Petri R., "Porto Marghera", in *La frontiera industriale: territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano, 1990

Petri R., *La zona industriale di Porto Marghera, 1919-1939. Un'analisi quantitativa dello sviluppo tra le due guerre*, Venezia, 1985.

Piva F., *Contadini in fabbrica. Il caso Marghera, 1920-1945*, Roma, 1951

Populin E., *Eugenio Miozzi e le innovazioni urbanistiche nella Venezia del Novecento*, tesi di laurea, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, a. a. 1986-1987

Porto Marghera: le immagini, la storia, 1900 - 1985, a cura di C. Chinello, Torino, 1985 (Catalogo della mostra tenuta a Venezia nel 1985)

Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia, a cura di S. Barizza e D. Resini Treviso, 2004

Reberschak M., *Gli uomini capitali: il "gruppo veneziano" (Volpi, Cini e gli altri)*, in "L'Ottocento 1797-1918", tomo 2, a cura di M. Isnenghi e S. Woolf in *Storia di Venezia*, Roma, 2002

Romano S., *Giuseppe Volpi. Industria e finanza tra Giolitti e Mussolini*, Milano, 1979

Sarti R., "Giuseppe Volpi", in *Uomini e volti del fascismo*, a cura di F. Cordova, Roma, 1980

Talenti A., *Come si crea una città, il Lido di Venezia*, Padova, 1921

Venezia, a cura di E. Franzina, Roma - Bari, 1986

Venezia la città dei rii, a cura di G. Caniato, Venezia, 1999

Venezia Novecento. Reale Fotografia Giacomelli, a cura di D. Resini, Milano, 1998 (catalogo della mostra tenuta a Venezia nel 1998)

Venezia nuova: la politica della casa, 1893-1941, Venezia, 1983
(catalogo della Mostra tenuta a Venezia nel 1983)

Venezia 1932. Il cinema diventa arte, a cura di G. Ghigi, Milano 1992

Zanchetta G., *Venezia ponte per ponte. Vita, morte e miracoli dei 443 manufatti che attraversano i canali della città*, tomo 1, Venezia 1992,

Zanini, A. "La costruzione della città turistica", in "L'Ottocento 1797-1918", tomo 2, a cura di M. Isnenghi e S. Woolf in *Storia di Venezia*, Roma, 2002

Zorzi A., *Venezia scomparsa*, Milano, 1984, 2a ediz. (1a ediz. Milano, 1972)

ARTICOLI DI PERIODICI

Alverà M., "Meres profundo pulchrior evenit", in *Rivista di Venezia*, aprile 1933

Augustoni A., "Le industrie a Porto Marghera", in *Rivista mensile della città di Venezia*, luglio 1928

Chirivi R., "Eventi urbanistici dal 1846 al 1962", in *Urbanistica informazioni*, n. 52, gennaio 1968

Coen Cagli E., "Il Porto di Venezia", in *Rivista mensile della città di Venezia*, novembre 1923

Emmer P. E., "Il quartiere urbano di Porto Marghera", in *Rivista mensile della città di Venezia*, maggio 1922.

Emmer P. E., "L'acquedotto per acqua potabile di Porto Marghera", in *Le tre Venezie*, giugno 1926

Farinati V., "L'esperienza di Venezia", in *Rassegna. Problemi di architettura dell'ambiente*, n. 75, marzo 1998

Gallo G. O., "Il volto della città", in *Le Tre Venezie*, maggio 1933

Gallo G. O., "Il piano e il progetto di primo arredamento del molo commerciale A", in *Le Tre Venezie*, giugno 1932

Giordani- Soika A., "Il Lido di Venezia e i primi stabilimenti balneari", in *Rivista di Venezia*, febbraio 1956

- Giuriati G., “Il Duce a venezia, Venezia al Duce”, in *Le tre Venezie*, ottobre 1934
- “Gli stabilimenti industriali di Porto Marghera”, in *Le Tre Venezie*, giugno 1932
- Guadagnini D., “Il Lido di Venezia”, in *Le Tre Venezie*, maggio 1931
- “Il romantico campo da golf agli Alberoni” in *Rivista mensile della città di Venezia*, febbraio 1931
- “Il grande cavalcavia di Marghera”, in *Le Tre Venezie*, giugno 1932
- “La stagione estiva al Lido”, in *Le Tre Venezie*, maggio 1932
- “La nuova stazione passeggeri all’aeroporto del Lido”, *Rivista di Venezia*, gennaio-febbraio 1935
- “La nuova stazione all’aeroporto di Venezia”, *Le Tre Venezie*, luglio 1935
- “La stazione passeggeri all’aeroporto del Lido”, in *Rivista di Venezia*, marzo 1934
- “L’autostrada Venezia - Padova”, in *Le Tre Venezie*, maggio 1933
- “Le case popolari costruite a Marghera dall’Istituto Autonomo”, in *Le Tre Venezie*, giugno 1932
- “Le opere del comune per la creazione e lo sviluppo di Porto Marghera”, in *Le Tre Venezie*, giugno 1932
- Miozzi E., “Come fu progettata e realizzata la nuova comunicazione”, in *Rivista di Venezia*, aprile 1933
- Miozzi E., “Dal Ponte di Rialto al nuovo Ponte degli Scalzi”, in *Annali dei Lavori Pubblici*, 1935, fasc. 6-7
- Miozzi E., “Il nuovo Casinò di Venezia”, in *L’ingegnere*, n. 6, 15 giugno 1939
- Motta G., “I lavori del ponte in laguna e del rio novo in città”, in *Rivista mensile della città di Venezia*, dicembre 1931
- Pagan L., “Porto Marghera”, in *Le Tre Venezie*, giugno 1932
- “Panorama dell’estate veneziana”, in *Le Tre Venezie*, marzo - aprile 1939,
- “Per la più grande Venezia”, in *Rivista Mensile della città di Venezia*, giugno 1926
- Rosso A., “Il cavalcavia di Porto Marghera”, in *Rivista mensile della città di Venezia*, dicembre 1926
- Ruffini V. “Venezia porto aereo”, in *Rivista mensile della città di Venezia*, maggio 1929

Salata A., L'autorimessa di Venezia", in *Le vie d'Italia*, novembre 1934

Silvestri G., "Il ponte come fattore turistico", *Le Tre Venezie*, maggio 1933

Silvestri G., "Una gigantesca casa dell'automobile. L'autorimessa di Venezia", in *Le vie d'Italia*, novembre 1934

Suppiej G., "25 aprile 1933 - A. XI" in *Le Tre Venezie*, maggio 1933

Suppiej G. "Dieci anni di fascismo a Venezia" in *Le Tre Venezie*, ottobre 1932

"Una magnifica impresa del Regime" in *Le Tre Venezie*, maggio 1933

"Venezia Novecento", in *Insula Quaderni*, n. 4, settembre 2000

Zajotti A., "Cento anni di progetti, di studi e di tentativi sepolti", *Rivista di Venezia*, aprile 1933

Zajotti A., "I ponti di Venezia", in *Le Tre Venezie*, maggio 1933

Zorzi; E., "Un'importante iniziativa veneziana nel campo dell'arredamento: il Gruppo Arti Decorative", in *Le Tre Venezie*, anno XIV, luglio-agosto 1939;

RISORSE ELETTRONICHE

Venezia Novecento. Reale Fotografia Giacomelli, a cura di D. Resini, Comune di Venezia, Assessorato alla produzione culturale, Direzione Sistema Bibliotecario, Biblioteca Civica, Archivio Storico, dvd-rom, Venezia, 2009