

AZIENDE E INDUSTRIE NELLA FOTOGRAFIA GIACOMELLI

Tiziano Bolpin (Responsabile Archivio della Comunicazione)

Premessa

Nella vasta produzione d'immagini realizzate dalla ditta "Reale Fotografia Giacomelli" tra la fine degli anni '10 e l'inizio degli anni '80 del secolo scorso - oltre 180.000 tra lastre e negativi - la documentazione fotografica riguardante le aziende e le imprese veneziane riveste, per la quantità e i contenuti, un indiscutibile valore storico documentale.

Di fatto, dalla lettura delle oltre 1.350 immagini selezionate, su oltre 3.000 esaminate - prodotte tra il 1919 e il 1970 - si evincono aspetti della storia aziendale e produttiva di molte società imprenditoriali, non solo veneziane, che s'intrecciano inevitabilmente con la storia del nostro territorio e, più in generale, con quella del territorio italiano del primo e secondo dopoguerra. Aziende le quali avevano commissionato allo studio Giacomelli campagne fotografiche anche al di fuori dell'ambito locale.

Complessivamente sono state inventariate e archiviate immagini relative a diciannove imprese e aziende operanti sul territorio veneziano, un primo passo verso la conoscenza e l'archiviazione di un nucleo ben più vasto di fotografie ancora tutte da scoprire e da indagare¹.

Dai dettagli che si riscontrano nelle fotografie, è possibile rintracciare importanti e inedite testimonianze su molti aspetti utili alle ricerche storiche, in particolare a quelle urbanistiche e a quelle riguardanti la storia delle aziende e delle imprese locali. Il termine "locale" è certamente improprio poiché, nonostante la sede di molte di queste industrie si trovasse all'interno di Venezia, e molte di queste nell'area industriale di Marghera (dove alcune si trovano tuttora), la loro attività andava ben oltre i confini locali, operando di frequente a livello nazionale e internazionale.

Talvolta gli archivi aziendali originari cui si riferiscono le foto prodotte dai Giacomelli sono poveri di materiali fotografici e, spesso, questi sono andati in vario modo dissipati insieme a buona parte degli archivi documentali².

Le nuove fotografie catalogate e inserite in archivio vanno a sommarsi alle 12.000 circa già esistenti, molte delle quali già rappresentano società commerciali e imprenditoriali che avevano commissionato servizi fotografici ai Giacomelli e che sono state archiviate in altri percorsi. Solo per fare un esempio, nella raccolta

¹ Le imprese delle quali sono state selezionate un consistente numero di fotografie sono: Acciaierie di Bolzano, ACNIL, ANAS, BREDA, ECA, Ferrobeton, IROM, Montevecchio, Panfido, Provveditorato al Porto di Venezia, SACAIM, SADE, SAIGAT, SICE, SIRMA, Tubifrigor.

² Per questi archivi solamente in questi ultimi anni vi è un certo interesse ed una iniziale valorizzazione. Il lavoro di ricerca e di archiviazione fotografica relativa alle aziende veneziane, contribuisce allo sviluppo del progetto "Archivi della politica e dell'impresa del '900 veneziano", iniziativa nata dalla Fondazione Gianni Pellicani di Mestre, alla quale partecipa anche il Comune di Venezia grazie ad una convenzione firmata, nel 2010, con la stessa Fondazione Pellicani, la Soprintendenza archivistica per il Veneto, la Regione Veneto, Venis Spa, la Fondazione Venezia e altri istituti ed enti impegnati ad investire su tale progetto archivistico. Tale progetto si prefigge proprio l'obiettivo di "salvare", inventariare e valorizzare alcuni archivi d'impresa di Porto Marghera di quelle aziende che, con la crisi dell'industria, la dismissione degli impianti o la delocalizzazione rischiano di disperdere il loro patrimonio documentale e la loro storia. Molti dei materiali sui quali l'Archivio della Comunicazione del Comune di Venezia ha lavorato, saranno utilizzati anche per la realizzazione di itinerari educativi che coinvolgeranno i prossimi anni le scuole del veneziano.

“Aziende e Industrie” di cui stiamo parlando, non compaiono i molti lavori eseguiti per conto della C.I.G.A. (Compagnia Italiana Grandi Alberghi) le cui fotografie rientrano nella sezione d’archivio denominata “Arcipelago sanitario lagunare”.

I Giacomelli, l’industria in espansione e la grande committenza

L’allocazione degli uffici e degli impianti produttivi di alcune aziende a Porto Marghera, come detto, ci porta inevitabilmente a tracciare un breve e sintetico inquadramento storico degli anni che precedettero la creazione del nuovo porto industriale e dei due decenni successivi, essendo questi decisivi per le rilevanti trasformazioni che produrranno sul territorio veneziano, sull’economia e, inevitabilmente, sul ruolo assunto dallo studio fotografico Giacomelli in quel periodo. In estrema sintesi stiamo parlando del periodo tra le due guerre, sebbene alcune premesse avvennero ben prima, così come si ebbero dei seguiti anche dopo la fine del secondo conflitto mondiale.

Quando Pietro Giacomelli nel 1919 – all’età di ventisette anni, dodici dopo la morte del padre Giacomo - rilevò l’attività dalla madre ribattezzandola “Reale Fotografia Giacomelli”, forse non poteva immaginare che l’imminente avvento del Fascismo e l’intero ventennio tra le due guerre mondiali avrebbero dato all’azienda fotografica grandi opportunità di lavoro e una forte spinta imprenditoriale che la fece diventare, in pochi anni, una delle agenzie fotografiche italiane di maggiore rilevanza. A favorire il processo di affermazione dei Giacomelli contribuirono certamente i buoni contatti con l’apparato di governo di allora e le relazioni intrattenute dal papà Giacomo, sin dalla fine dell’Ottocento, con la Casa Reale dei Savoia per la quale si produssero, in particolare, ritratti e foto di famiglia.

Alla morte di Giacomo, nel 1906, Venezia stava completando un processo di trasformazione infrastrutturale avviatosi a Venezia nell’ultimo ventennio dell’Ottocento che aveva, di fatto, già cambiato l’immagine secolarizzata della città, cambiamento in divenire che continuerà anche con l’arrivo del nuovo secolo, ravvivandosi ulteriormente con l’avvento del Fascismo e l’attuazione d’importanti interventi sul territorio. La dinamica di sviluppo di cui vedremo i sommi capi, seppure con valenze e soggetti coinvolti diversi, continuerà senza soluzione di continuità e con grande vigore sino allo scoppio del secondo conflitto mondiale.

Molte furono, dunque, le iniziative economiche intraprese tra la seconda metà dell’Ottocento e gli inizi del secolo scorso, in particolare quelle turistiche al Lido di Venezia, che impressero all’isola, e di conseguenza alla città, un nuovo corso.

La costruzione di grandi e lussuosi alberghi al Lido ai primi del Novecento, con il contemporaneo spostamento e il potenziamento delle strutture sanitarie verso le grandi aree libere a est, diede all’isola un nuovo impulso economico e urbanistico che caratterizzerà buona parte del Novecento e che getterà le premesse per gli investimenti degli anni ‘30 collegati alla cultura e allo svago (Mostra del Cinema e Casinò in primis). Il fervore imprenditoriale e le realizzazioni che questo produsse furono bene documentati dai Giacomelli nelle bellissime immagini che sono visibili nel già citato “Arcipelago sanitario lagunare”.

Tale forza propulsiva non avvenne invece per l’industria veneziana e il capitale economico che la muoveva, il quale dovette trovare nuove soluzioni per i propri

investimenti e attendere il primo dopoguerra per vedere realizzati i propri progetti di sviluppo.

Il problema principale da risolvere era legato all'espansione sul territorio veneziano di nuove industrie e all'ampliamento di quelle esistenti, questione questa che si trascinava sin dalla fine dell'Ottocento quando, attraverso una serie di analisi, dibattiti politici, prese di posizione da parte delle diverse rappresentanze economiche veneziane, si giunse finalmente a gettare le basi politiche e finanziarie per indirizzare l'espansione dell'industria verso la gronda lagunare. Fu abbandonata così l'idea secolare che il centro storico e le isole potessero garantire da sole allo sviluppo economico della città³.

Tra i conservatori - rappresentati dalla piccola borghesia e dalla classe dei commercianti - che avrebbero voluto mantenere la centralità degli interessi in centro storico, e i nuovi gruppi industriali e finanziari che invece appoggiarono l'ipotesi del decentramento verso la gronda lagunare, prevalsero questi ultimi. Indubbiamente l'appoggio politico e l'influenza sociale di alcuni dei rappresentanti di queste classi politiche e imprenditoriali ebbero un ruolo decisivo su quelle che saranno le scelte adottate.

Ciò che però diede la svolta, dopo la prima guerra mondiale, e rese possibile una crescita esponenziale del lavoro e la produzione di ampie campagne fotografiche, furono i buoni rapporti - non solo professionali ma di vera e propria amicizia - con quei soggetti che più di altri a Venezia hanno determinato gli sviluppi e le trasformazioni del territorio e dell'economia veneziana, in primis il Conte Giuseppe Volpi di Misurata (1877-1977), Vittorio Cini (1885-1977) e l'ingegner Eugenio Miozzi (1889-1979). Molte delle immagini riguardanti le industrie e le aziende passano, infatti, direttamente o indirettamente, attraverso questi nomi, non tanto perché li consideriamo i diretti committenti di servizi fotografici, quanto per il peso che le loro pratiche e la loro "regia" hanno saputo imprimere all'intero processo di trasformazione del territorio, alla messa in "moto operativa" di molte imprese e alla rilevanza e al condizionamento impresso all'intera economia nazionale e alla struttura urbana e territoriale per tutto il Novecento e oltre.

Non fu però solo questo che determinò il successo dei Giacomelli.

In quegli anni del dopoguerra, infatti, la fotografia assunse sempre più la consapevolezza delle potenzialità comunicative insite nell'uso delle immagini, potenzialità ben comprese anche dal regime fascista che le commissionò e le usò per veicolare i messaggi più efficaci della propaganda nazionalista. In tal senso i

³ La saturazione abitativa di alcune aree deputate all'industria, come Santa Marta e la Giudecca, raggiunse nell'ultimo quarto del secolo una densità di popolazione analoga a quella che, storicamente, interessava l'area dell'Arsenale. La popolazione che qui vi abitava era prevalentemente operaia, e le condizioni igienico-sanitarie ed edilizie non differivano molto da quelle delle città industriali europee di più antica tradizione. Per le decisioni da prendere furono determinanti l'indagine sullo stato abitativo della città svolta nel 1873-74, il trend di costante crescita della popolazione la quale era concentrata, come detto, soprattutto nelle aree industriali insulari, nonché il Piano di Risanamento del 1889, che stabiliva in 30.000 persone l'eccedenza di popolazione insediata in città per la quale necessitavano altre collocazioni al di fuori del nucleo storico.

grandi lavori pubblici realizzati a Venezia tra gli anni '20 e 40 del Novecento rientrarono in questa logica. Lavori che furono determinanti per uscire - non solo idealmente ma concretamente - dall'isolamento territoriale secolarizzato cui era costretta la città, invertendo così le relazioni che sino allora avevano regolato gli accessi al centro storico. Giacomelli fu testimone di tutto ciò e autore pienamente consapevole del suo ruolo.

Il contesto storico tra Ottocento e Novecento: la “Grande Venezia”

Per ragioni naturali e morfologiche tipiche dell'ambiente lagunare, che non consentivano ulteriori espansioni edilizie e nuovi insediamenti industriali nelle aree storiche, prevalse a cavallo dei due secoli l'idea di espandere l'industria oltre il braccio di laguna che separava Venezia dalla terraferma, ipotizzando di decentrare contestualmente il porto, allora limitato all'area della Marittima. Inoltre questo non era più sufficiente a supportare il traffico commerciale e turistico e soffriva sempre più della competitività di Trieste, porto d'eccellenza dell'Impero asburgico. Per avere un porto moderno Venezia avrebbe dovuto necessariamente adeguarsi ai nuovi tempi, che volevano maggiore velocità nelle operazioni di interscambio delle merci dalla nave al treno e, successivamente, dalla nave ai trasporti su gomma.

Molte furono le proposte e i dibattiti su queste questioni e sul futuro di Venezia, susseguendosi tra la fine dell'Ottocento e il primo decennio di quello successivo, ed è proprio all'interno di tali dibattiti che si gettarono le basi per quel supporto teorico e politico che consentì in seguito, al Conte Giuseppe Volpi di Misurata, la realizzazione della grande operazione economica e pianificatoria che fu Porto Marghera.

Necessitavano spazi per nuovi insediamenti industriali e magazzini per lo stoccaggio delle merci. Alcuni di questi furono individuati nel 1908 nell'area del Canal Salso, di Altobello e in via Ancona a Mestre.

Molti e disparati furono i progetti di ampliamento del porto all'interno della laguna, nessuno dei quali, però, realizzato. Dobbiamo dar merito al capitano di Marina Luciano Pétit se nel 1904 sarà posta l'attenzione verso l'area dei Bottenighi che allora apparteneva al Comune di Mestre. Alla proposta del capitano Pétit seguirono, com'è facilmente immaginabile, dibattiti, convegni commissioni e proposte alternative che, per ovvie ragioni non ci è possibile approfondire.

E' però importante un breve cenno alla figura e al ruolo che ebbe Piero Foscarini - prima consigliere comunale a Venezia e poi Deputato nazionalista in Parlamento - nelle scelte su Porto Marghera. Egli seppe, con le sue proposte e la sua posizione politica, gettare un ponte tra la consapevolezza acquisita e condivisa da ampi strati della società veneziana, in primis gli industriali convinti che l'unica soluzione alla crisi dell'industria fosse decentrare il porto e le industrie al di fuori di Venezia, e i grandi interessi capitalistici e imprenditoriali i quali, attraverso il conte Volpi e la Banca Commerciale Italiana, avevano bisogno di atti politici concreti.

Un primo passo in tal senso fu fatto dal Governo che, con una legge sui porti italiani del 1907 stanziò circa cinque milioni di lire per lavori infrastrutturali e di completamento del molo di ponente dalla Marittima e, con lo stesso provvedimento, ne stanziò otto e mezzo per la creazione del cosiddetto “bacino sussidiario ai Bottenighi”.

Le basi economiche, finanziarie e normative per avviare la grande impresa di Porto Marghera, di fatto, erano gettate.

Nel 1917 l'ingegner Enrico Coen Cagli firmò il progetto definitivo di Porto Marghera.

Figura di spessore della finanza e della politica giolittiana di quegli anni, Piero Foscari agì trasversalmente e con indubbie capacità imprenditoriali nelle vicende di Porto Marghera.

Dopo una serie d'investimenti finanziari in Montenegro avvenuti nel 1903 insieme al Conte Volpi (al seguito vi era anche l'ingegner Enrico Coen Cagli, che abbiamo visto futuro progettista del piano regolatore di Porto Marghera), Foscari costituì nel 1905, sempre con Volpi, che ne diverrà Presidente, e con la Banca Commerciale Italiana, la S.A.D.E., Società Adriatica di Elettricità, che avrà un ruolo di primissimo piano per lo sviluppo delle reti elettriche in Veneto e del futuro polo industriale di Porto Marghera.

La S.A.D.E. sarà anche uno dei maggiori committenti dello studio Giacomelli, che produrrà accurate campagne fotografiche sugli insediamenti della stessa società a Porto Marghera, e documenterà, nei primi anni sessanta, l'infausta costruzione della diga del Vajont.

Nel 1911 Piero Foscari, ancora sindaco di Venezia, tornando sulla questione abitativa e portuale veneziana sosterrà con fermezza che la questione abitativa veneziana potrà essere risolta solamente con nuovi insediamenti in quelle aree, per lo più ancora deserte, che effettivamente diverranno nei decenni seguenti i nuovi quartieri: Lido, Sant'Elena e, per l'appunto, l'area del Bottenigo.

La svolta definitiva, quella che sancì definitivamente le scelte e spianò la strada verso la realizzazione del progetto del Conte Volpi, fu però quando, il 23 luglio del 1917, venne firmata la Convenzione tra lo Stato, il Comune di Venezia e la Società Porto Industriale, società presieduta ancora una volta dallo stesso Conte Volpi. Solo tre giorni dopo, il 26 luglio dello stesso anno, fu emanato il Decreto attuativo che consentì di partire, quasi subito, con la realizzazione del nuovo porto industriale e con l'urbanizzazione del nuovo quartiere residenziale di Marghera.

Il Ponte Littorio

La costruzione del Ponte del Littorio nel '32, realizzato in poco meno di due anni da Eugenio Miozzi, favorì ancora una volta la scelta di collegare Venezia alla terraferma, così com'era stato fatto con la costruzione del ponte ferroviario ottocentesco il quale aveva definitivamente invertito le relazioni commerciali e di trasporto con l'esterno, sino allora via acqua, a favore di quelle via treno. Portare le automobili sino a Santa Chiara e velocizzare poi gli spostamenti di persone a San Marco, attraverso lo sventramento di nuclei edilizi a S. Croce e la creazione di un nuovo rio nel '33 (Rio Novo), completarono il progetto di collegamento translagunare con Mestre e con Porto Marghera. Il tema del collegamento stradale, della modernizzazione del territorio e dell'autarchia economica furono temi molto cari al Fascismo, e fu così che anche quest'opera fu trasformata in un potente strumento propagandistico dell'efficienza e dell'orgoglio di regime.

La committenza pubblica, rappresentata e coordinata innanzitutto dal Comune di Venezia, e spesso personalmente dallo stesso Miozzi, divenne dunque di

fondamentale importanza per il successo dello studio fotografico, per dare continuità e spessore alla produzione fotografica e per garantire un consistente ritorno economico. Le foto prodotte verranno stampate per ogni occasione pubblica in cui verranno illustrati i progetti e finiranno nelle più disparate pubblicazioni “illustrate” italiane ed internazionali e nei report degli uffici tecnici che le usavano come strumento di lavoro.

Senz'altro un contributo iconografico sterminato, finito in un quantitativo molto ampio di documentazione editoriale che varrebbe la pena di cominciare a raccogliere, documentare e catalogare, per dare ulteriore supporto alla conoscenza dell'intero processo aziendale della “Reale Fotografia Giacomelli”. Una fotografia che fa propri i cambiamenti stilistici, tecnici e culturali che la fotografia stessa imponeva e che andavano a sostituire le incisioni e le illustrazioni sino allora presenti nelle riviste e nei libri. Immagini che interagiscono col testo dando a questo maggiore forza comunicativa, rendendo meno soggettivo il messaggio e che al contempo rafforzano l'immagine dei valori che il Regime andava propagando, in particolare l'accelerazione dei cambiamenti e la modernizzazione del Paese.

Le aziende e le industrie

Le immagini selezionate all'interno della sezione “aziende e industrie veneziane”, in estrema sintesi, possiamo dividerle in due blocchi: il primo va dalla realizzazione di porto ai Bottenighi (1919), all'urbanizzazione e l'edificazione della “città giardino” di Marghera e alla realizzazione delle grandi viabilità degli anni '30, sino alle committenze antecedenti la seconda guerra mondiale e riguardante in particolare la grande committenza pubblica; il secondo si caratterizza per immagini commissionate da società e imprese, alcune a valenza pubblica, altre che documentano le attività e i progetti di imprese private, e possiamo dire che idealmente vanno dal secondo dopoguerra alla fine degli anni '70. Ciò che caratterizza entrambi i periodi è la rilevanza delle aziende rappresentate, alcune delle quali tuttora in attività o che hanno “fatto la storia” dell'industria italiana e che hanno superato ampiamente i confini della loro operatività oltre la città insulare. Si riscontrano così le origini e la storia - raccontate attraverso la fotografia - di quelle industrie e aziende, non solo locali, che in questi anni di grandi trasformazioni contribuirono a trasformare il paesaggio, l'ambiente e l'urbanistica, talvolta con esiti di grande impatto economico e territoriale. Come detto, la creazione di Porto Marghera e la costruzione del quartiere residenziale, i collegamenti viari, in primis le arterie di penetrazione tra la terraferma e il centro storico veneziano, ma anche le grandi reti autostradali e molti altri lavori, apparentemente minori ma ugualmente propulsivi e caratteristici di un fervore economico indiscutibile, mettono in moto una rilevante quantità di imprese che opereranno sul territorio e verranno riprese nelle immagini dell'agenzia fotografica, con quel rigore e quella pulizia formale che la nascente “fotografia industriale” aveva in qualche modo imposto. Molte sono anche le fotografie di aziende alberghiere, navali, turistiche e dello spettacolo che, con il loro lavoro, hanno cambiato la cultura di un'epoca e l'intera società veneziana e internazionale.