

Un secolo di cambiamenti

di Leopoldo Pietragnoli

Il Novecento a Venezia si aprì nel cuore dei lavori per la costruzione del Molino e pastificio Stucky: una mole enorme e maestosa, fin ingombrante, tanto da mutare il profilo della città sulle acque della laguna; un “monumento” dal linguaggio architettonico nuovissimo ed estraneo, opera di un architetto tedesco; uno stabilimento industriale all'avanguardia per tecnologia e organizzazione, che sfruttava le vie d'acqua per avere una posizione di vantaggio sul mercato. Un simbolo, insomma, di quella stagione di straordinaria vitalità che fu per Venezia l'ingresso nel ventesimo secolo: un ingresso che la quarta edizione della Biennale d'arti visive salutava con la presenza di oltre 400 artisti da sedici Paesi e un bilancio di quasi 300 mila visitatori, straordinario per la limitata mobilità e la scarsa cultura di massa dell'epoca, mentre la Giunta di collaborazione tra cattolici e liberali, la prima in Italia, guidata dal “sindaco d'oro” Filippo Grimani, proponeva Venezia quale “laboratorio politico nazionale”; erano anni nei quali l'afflusso dall'estero di capitali e di imprenditoria costellava di nuove fabbriche la città e soprattutto la Giudecca, nutrendo il sogno di una “Manchester in laguna”, mentre sulla spiaggia del Lido, accanto ad un'altra maestosa “fabbrica” di stile esotico, l'hotel Excelsior (lo stesso nome del balletto che aveva salutato in tutta Europa la nascita del secolo!) si assestava l'invenzione della “capanna” che avrebbe connotato nel mondo l'attività balneare dell’“isola d'oro” e segnato di unicità i modi del vivere la spiaggia da parte dei veneziani... Una città proiettata verso “magnifiche sorti e progressive”, ma nella quale un terzo degli abitanti erano a carico della pubblica assistenza, e la mortalità infantile era superiore a quella di Napoli e di Palermo, a causa anche del sovraffollamento in case miserande (quasi metà era senz'acqua corrente, metà aveva la latrina in cucina) al quale si attribuiva il dilagare del tifo e del vaiolo, cui si aggiunse nel 1910 il colera. Il Molino e pastificio Stucky cessò l'attività a metà Novecento, nonostante la strenua difesa dei



Lido di Venezia, l'hotel Excelsior, 1935

lavoratori, accanto ai quali si strinse, vanamente, l'intera città. Diverse furono le concause della crisi, una la causa di fondo: con il prevalere del trasporto su gomma e il potenziamento delle infrastrutture stradali, l'insularità – che era stata per Venezia ragione prima di prosperità – si era trasformata in un handicap che allontanava sempre più la città dai ritmi dello sviluppo del Paese. Lo Stucky, ancora una volta come un simbolo: di quegli anni Cinquanta, il decennio “bellissimo e fatale” (per dirla con Pietro Zampetti) che vedeva contestualmente la pesante e definitiva crisi di un'altra industria di alto valore storico e simbolico, l'Arsenale, momento emblematico della fine della “Venezia industriale”, mentre l'opinione pubblica si logorava nello sterile dibattito sul ritorno o meno dei vecchi fanali in Piazza San Marco. Intanto, il movimento turistico registrava in dieci anni il balzo da un milione a oltre un milione e mezzo di presenze in centro storico, cui erano da aggiungersi le oltre 400 mila in terraferma, le quasi 400 mila al Lido e le quasi 300 mila al Cavallino, sì che il turismo – grazie anche al nuovo fenomeno delle “comitive” – poteva proporsi come “la prima industria” di Venezia. Sono gli anni nei quali comincia l'esodo verso la terraferma, alla ricerca di case con standard dignitosi: ancora nel 1957 tre case su quattro erano prive di un bagno vero e



La vecchia stazione ferroviaria di Santa Lucia, 1930 circa

proprio (e una su sette aveva il gabinetto in cucina!), oltre metà delle case aveva la cucina economica come unico mezzo di riscaldamento (e soltanto una su dieci aveva un impianto di termosifoni), due terzi degli alloggi abbisognavano di restauri più o meno radicali, uno su dieci era dichiarato inabitabile.

Al chiudersi del Novecento, al Molino e pastificio Stucky si lavora di nuovo: per adattare il vetusto ma robusto edificio – che nel frattempo è stato onorato quale “monumento” con il vincolo della Sovrintendenza ai Beni architettonici e ambientali – ad usi più consoni ai tempi, Centro per congressi, grande albergo, Centro commerciale (ma anche, per fortuna, abitazioni, con “quota” riservata per i residenti), così provando a realizzare nei fatti la sfida – che è di tutte le città storiche – di insediare nuove attività e nuove funzioni negli spazi inutilizzati e dismessi, conservando la memoria attraverso l’innovazione. Lo Stucky, insomma, ancora e sempre come un simbolo: ma questa volta non della realtà attuale di Venezia, ma di una Venezia “possibile”, simbolo di una scommessa in controtendenza nello scenario che sembra di resa alla monocultura turistica e allo sfruttamento collettivo di un patrimonio del passato, senza fantasia di innovazione, e di pure rendite di

posizione senza rischio d’impresa, con la città ridotta in gran parte a sito turistico da comitive, e nel resto quartiere residenziale di anziani e pensionati, con un ruolo residuo di “centro” soltanto nella pubblica amministrazione.

L’assunzione dello Stucky come simbolo e metafora è una delle tante strade possibili per rileggere il Novecento della città storica, e cogliervi soprattutto la vastità e la profondità del mutamento, in un secolo quant’altri mai lungo e decisivo, proprio mentre la mentalità corrente creava il mito dell’immutabilità, che oggi continua a coltivare. Se si dovesse riassumere questa vicenda con due sole immagini, dovremmo porre all’inizio una fotografia di vita in corte, che ci testimonia la stanzialità e la dimensione autarchica e rionale del vivere a Venezia ai primi del Novecento, con il laboratorio dell’artigiano contiguo ai poveri pianiterra sovraffollati (anche se l’immagine non ci restituisce la dominante realtà industriale di Venezia né la sua importante attività portuale); e alla fine dovremmo porre una fotografia delle comitive in Piazza San Marco, che ci documenta la trasformazione della “destinazione d’uso” dello spazio centrale della città, da luogo consueto e quotidiano della vita dei veneziani a sito storico-artistico e quindi “dei turisti”, una sorte che ha colpito e stravolto molti

campi e molte calli (ma dovremmo affiancare anche una fotografia della folla di migliaia di lavoratori pendolari – casa a Mestre, lavoro a Venezia – che ogni giorno entra ed esce, documento di una mobilità del vivere, che è anche segno evidente della riduzione di Venezia da città a quartiere).

La storia di Venezia nel Novecento è una lunga vicenda di cambiamenti, tanto da rendere irritante l'imperversare nelle "serenate in gondola" di quella canzone secondo la quale "Tutto è cambiato ormai, Venezia no, non cambia mai" e "Cambiano le città, Venezia no, non cambierà", e da far sorridere amaramente nel ricordare che l'autore fu Luigi Tortorella, famoso portiere di quell'albergo Bauer, che è uno dei segni più marcati e centrali del cambiamento a Venezia! Ci sono dei momenti forti, in questa vicenda: uno di essi è il 1917, l'anno della scelta della gronda lagunare a Marghera per la costruzione del porto industriale. È lo stesso anno di Caporetto, delle armate austroungariche ai bordi della laguna, della drammatica diaspora di decine di migliaia di veneziani in luoghi lontani di tutta Italia: la maggior parte di essi erano donne che non erano mai uscite dalla città, talora neppure dal sestiere, per le quali l'impatto con realtà spesso ostili e con modi di vivere del tutto nuovi fu devastante momento di smarrimento sulla propria identità; al ritorno – lo ricorda *Alvise Zorzi* – cominciò la dismissione in massa dell'uso dello scialle di grossa lana nera che fin allora era stato connotante costume.

Un altro momento forte sono i primi anni Trenta, quando la costruzione del ponte automobilistico translagunare, allora il più lungo del mondo – opera di *Eugenio Miozzi*, ingegnere capo del Comune – sancì il definitivo avvicinamento alla terraferma e

quindi al mondo moderno (ma sancì insieme la perdita dell'insularità, e lo squilibrio del poli-baricentrismo del centro storico), mentre l'apertura della "scorciatoia" del Rio Novo modernizzava il sistema della viabilità acquica, pur turbandone l'antico reticolo già colpito dagli interramenti dell'Ottocento. In quegli anni, il ponte degli Scalzi e il ponte dell'Accademia – anch'essi opera di *Miozzi* – mutavano il volto monumentale del Canal Grande; contemporanei erano altri interventi sulla viabilità, come il banchinamento della Riva dell'Impero, oggi dei Sette Martiri, o l'apertura – modesta per dimensioni, enorme per i riflessi sui percorsi urbani – del Sotoportego della Bissa in campo San Bartolomeo. Ancora a metà Novecento, Venezia conserva lo spirito dell'Ottocento nel por mano senza troppi scrupoli al piccone demolitore, quando lo senta giustificato da esigenze di migliore qualità della vita: nell'elaborazione del Piano regolatore a fine anni Cinquanta sono previsti 140 interventi, tra i quali, soltanto per esempio, il raddoppio delle Mercerie, la realizzazione di un nuovo percorso panoramico-monumentale lungo il Canal Grande da San Simeon a Rialto, l'ampliamento di calle del Lovo con un porticato al posto dei negozi... Per quasi tutto il secolo, del resto, Venezia pone mano, spesso ancora senza troppi scrupoli, a malta e cazzuola. I testi di architettura e di urbanistica ci raccontano di un imponente cambiamento: dalle variazioni della stessa "forma urbis" (l'isola del Tronchetto, i bacini dell'Arsenale) ai nuovi quartieri residenziali (Sant'Elena, Sacca Fisola), dagli agglomerati dell'edilizia popolare (Santa Marta, San Girolamo, Gesuiti, San Rocco, Celestia, ecc.) ai singoli edifici – dall'esito spesso contestato, quasi sempre discusso, al di là della "firma" dell'autore – sorti anche nel centro (il Danielino, il Bauer, il

Palasport, il Teatro Goldoni, la Cassa di Risparmio, Casa Gardella, il Cinema San Marco, la Borsa, la Loggia del Mercato ittico, la Stazione ferroviaria, ecc.), per finire con l'annotazione, forse un po' burocratica ma eloquente nella nuda realtà delle cifre, che quasi novemila delle 36 mila abitazioni della città storica – ossia una su quattro – sono state costruite addirittura dopo il 1919, il che fa cogliere tutta la vastità dei cambiamenti intercorsi nello scenario edilizio, fondale della vita quotidiana.



Operai dello Stucky in lotta contro la chiusura dello stabilimento, 1954

Ma torniamo agli anni Trenta: essi sono anche la stagione nella quale la Biennale, guidata da Giuseppe Volpi, “inventa” la Mostra d’arte cinematografica (la prima al mondo!) e i Festival del Teatro e della Musica: Venezia assume così un ruolo di capitale mondiale della cultura, con esperienze assai avanzate e inusuali nel clima chiuso di quel periodo, e i veneziani serberanno nella memoria – personale e collettiva – le recite di opere di Goldoni all’aperto, in campo San Trovaso e in campiello del Teatro, e quella della Nave dannunziana nello spazio tra terra e acqua a San Pietro di Castello.

Momento forte e decisivo è il 1966. La mareggiata del 4 novembre segna il “gomito storico” nella vicenda di Venezia, e non soltanto del suo Novecento. Ci sono un “prima” e un “dopo” nella storia della città segnati e definiti da quell’evento, dal profondo radicale ripensamento che esso impose al modello di sviluppo allora in atto, ma anche a politiche, progettualità, idee, abitudini da lunghissimo tempo consolidate e fin allora date per scontate, e dagli effetti – spesso soltanto vincolistici, e perciò talora più perversi che benigni – dell’allarme che ne seguì per le sorti della città e dell’appello a “salvarla” (per non parlare di come l’esagerato slogan “Venezia muore” abbia fatto trarre, certo oltre le buone intenzioni, la conseguenza “Andate a visitarla prima che muoia” e

il pesante impatto sui flussi del turismo di massa). La Venezia degli anni Sessanta era ancora largamente simile a quella degli anni Trenta, che i genitori trasmettevano ai figli nella sostanziale continuità dei luoghi di vita e dei modi di vivere. Ed era, soprattutto, una “città”: viva e vivace, sentita come città e come tale fruita dai suoi abitanti nella pluralità delle sue funzioni. La realtà del mutamento di un lungo secolo si riassume e si enfatizza nel confronto tra la Venezia di oggi e quella di poco più di trent’anni fa, un periodo breve nella storia di una città anche se lungo nella vita di un cittadino.

La principale chiave di lettura di tale mutamento, una chiave che è insieme descrizione dei fatti e spiegazione delle cause, è la rete dei negozi, anche perché il loro porsi – e il loro esporsi, nella fissità del luogo e nella continuità del tempo – “ad altezza d’occhio” connota fortemente l’identità di una strada o di un campo, e visualizza con efficace immediatezza ogni trasformazione. Se il calo della popolazione ha provocato un indebolimento quantitativo della domanda, l’invecchiamento dei residenti e la perdita delle fasce più giovani hanno indotto un impoverimento della complessità qualitativa; e intanto il dilagare esponenziale del turismo, soprattutto di quello “pendolare”, ha imposto la riconversione degli spazi mercantili a un’offerta turistica diffusa e invadente, e troppo



La costruzione della Riva dell’Impero (oggi Riva dei Sette Martiri), 1935

spesso scadente. Così oggi il filo della memoria riannoda per calli e campielli itinerari di tappe perdute e stravolte, quasi una mappa archeologica si sovrapponesse sulla carta topografica: ma l'accelerazione nel succedersi dei mutamenti già rende sempre più labile la memoria stessa. Pochi numeri esemplari servono più di tante parole: i negozi di alimentari, che erano oltre 1.300 negli anni Trenta, sono scesi attorno agli 800 a metà anni Settanta, per ridursi ai circa 570 di oggi. Ma i numeri non dicono tutto. Chi oggi percorra le Mercerie, antica strada maestra del commercio da Rialto a San Marco, più non vedrà negozi per cui da tutta la città vi si andava appositamente (e anche con un certo riguardo, data l'importanza dell'acquisto): la gioielleria Passoni, Pettinelli sport, la bigiotteria Vischio, la merceria Tre Cedri, la cartoleria Ferrari, Linetti giocattoli, la gelateria pasticceria Glacia, Borgato abbigliamento per bambini, Cima biancheria, Barera e Gasparini dischi, la merceria Fasolo, la libreria Serenissima, e altri ancora, in gran parte di altissima specializzazione a livello nazionale, tanto da far considerare le Mercerie come il percorso commerciale più pregiato d'Italia... E se a Rialto soltanto una residua pattuglia di banchi fa memoria dei grandi mercati all'ingrosso del pesce e della frutta e verdura, difendendo uno spazio sempre più ristretto dall'assalto straripante dei souvenir, in giro per la città alcune "emergenze" sembrano fin simboleggiare gli aspetti più radicali del cambiamento: così la gioielleria Cartier dov'era la farmacia Centrale a San Zulian, o Benetton al posto di Colussi biscotti a San Moisè, così il McDonald's nei locali della "mitica" drogheria Bernach e poi di Radiofonia e quindi di Carrera a San Bartolomeo, o il self service turistico in sostituzione della birreria Pedavena ai pontili di Rialto, o la Rolo Banca in campo San Luca dov'era Bortoli elettrodomestici, e prima ancora la libreria Zanco, e ancora in campo San Luca il fast food Spizzico nel palazzo del primo grande magazzino Standa...

Ma oltre i nomi celebri di negozi centrali, lungo tutti i labirinti rionali risuona dolente la litania del "qui c'era": il biavaròl e il barbiere, il fabbro e il banco del lotto, il fornaio e il caleghèr, il lattaio e i giocattoli, e pazienza siano spariti, quello che non si riesce a sopportare è vedere con che cosa sono stati sostituiti. Analogo è il discorso che si può fare per gli esercizi pubblici, che si ponevano anche al servizio della più disparata aggregazione della clientela – dalle società benefiche alle "casse peote", dal gioco delle carte ai campi di bocce, dai comitati per ricorrenze agli incontri fissi tra amici – con orari che andavano dalla mattina presto a notte fonda, sì che a qualsiasi ora un posto per un bicchiere in compagnia lo si poteva trovare. Oggi gran parte dei negozi e degli esercizi pubblici, soprattutto nelle zone centrali e lungo le direttrici verso San Marco, ha adeguato gli orari a quelli delle



L'interno del cinema Italia, 1940

comitive dei pendolari: la Venezia commerciale si alza tardi e va a letto presto, e così la città ha perduto l'antica caratteristica di essere insieme mattiniera e nottambula...

Un'altra dolente litania scandisce il percorso delle sale cinematografiche chiuse, e accomuna il ricordo personale degli anni verdi al ricordo collettivo di quanta vitalità, anche serale e notturna, esse spargessero da un capo all'altro della città: il San Marco oggi chiuso e il Malibrán in restauro, il Massimo ritornato Scuola di San Teodoro e il Santa Margherita e l'Italia diventati spazi dell'Università, il Moderno, il Progresso, il Garibaldi trasformati in supermercati, il Savona oggi albergo, e ancora l'Arsenale, l'Olimpia, l'Imperiale, il Nazionale, il Centrale, l'arena estiva di Rio Marin, per non dimenticare la rete delle oltre venti sale parrocchiali, tra le quali spiccavano, anche per qualità di programmi, i Frari e i Cavanis. Molti altri "contenitori" di pubblico interesse hanno cessato l'attività o hanno cambiato destinazione d'uso negli ultimi tre decenni: le Procuratie Vecchie lasciate dalle Assicurazioni Generali, il convento dei Gesuiti già caserma e Distretto militare, l'Ospedale pediatrico Umberto I, l'Ospedale militare a Sant'Anna (a proposito, fino a una trentina d'anni fa presidi militari hanno occupato molte piccole isole della laguna, assicurandone la manutenzione), il Centro rieducazione minorenni alle Zattere, gli Ospedali psichiatrici a San Clemente e a San Servolo, il Sanatorio a Sacca Sessola, la Casa di riposo a Poveglia, la redazione e la tipografia del Gazzettino in Calle delle Acque, il macello a San Giobbe, la palestra della Reyer alla Misericordia (oltre alle partite di basket ospitava anche incontri di boxe), i Magazzini Parisi, la Casa di Cura a San Cassiano; un ricordo, ancora, per la piscina Passoni nel canale della Giudecca, quando in quelle acque era bello nuotare, e uno, infine, per quel "contenitore" mobile che è il vaporetto dell'Actv – a proposito, una volta Acnil – che aveva la prua molto spaziosa, con le panchine parallele. Lo spopolamento e la secolarizzazione dell'ultimo



Il Patriarca Angelo Giuseppe Roncalli con Mons. Augusto Gianfranceschi, vescovo ausiliare, metà anni cinquanta

Novecento gravano quasi quanto le soppressioni napoleoniche del primo Ottocento sulle chiese, che ai valori storici e architettonici aggiungono il sigillo del sacro, a rendere più doloroso il cambiamento: nel giro di una trentina d'anni hanno cambiato destinazione l'Abbazia (deposito privato), Sant'Andrea della Zirada (studio di uno scultore), Sant'Aponal (archivi pubblici), San Bartolomeo (sede di mostre), San Biagio (annessa al Museo storico navale), Santa Caterina (inglobata in un convitto e ridotta a deposito), San Gallo (acquisita da un albergo), San Giovanni Novo (sede di mostre), mentre lunghi restauri o il disuso tengono praticamente sempre chiuse San Tomà, San Beneto, San Giovanni Elemosinario, San Simon Piccolo, Sant'Antonin, San Samuele, lo Spirito Santo. Lo spopolamento e l'esodo delle famiglie più giovani hanno rarefatto la popolazione infantile: è diventato raro vedere carrozzine e donne incinte, e i bambini che giocano in campo sono sempre di meno, quasi a mostrare che potremmo anche fare a meno del supporto delle statistiche. Le quali comunque ci dicono che in un terzo di secolo gli scolari alle Elementari sono scesi da oltre settemila a circa duemila, mentre le scuole si sono dimezzate, scendendo da 34 – delle quali 22 pubbliche (metà, undici, erano rigorosamente “monosessuate”) e 12 private – a 17, delle quali undici pubbliche e sei private. E sono spariti istituti scolastici religiosi di grande fama: come le Suore di Nevers, le Canossiane di San Trovaso, il Sacro Cuore.

Al chiudersi del Novecento, Venezia è una città con tanti nonni e pochi nipoti, prossima al punto di non-ritorno per tramandare i propri caratteri, ma anche la propria memoria. Negli ultimi decenni sono spariti il concerto domenicale della Banda in Piazza, il latte nelle bottiglie di vetro (e prima nei bidoni), i magazzini e le barche con il carbone per il riscaldamento, le impiraesce, il giustaombrele e il gua, lo strassetta e lo stagnino, il secchio delle immondizie, l'ambulante con gli stecchi di frutta caramellata, il felze sulla gondola, la “scuola di nuoto” ai bambini in canale, il gioco a massa e pindolo, la tombola in campiello (a proposito, fino agli anni Cinquanta si giocava anche una grande tombola in Piazza), il cannone di San Giorgio che sparava a mezzogiorno.

La memoria di questo secolo meriterebbe maggior fortuna. Grandi figure hanno illustrato Venezia nel Novecento, a cominciare dai tre Patriarchi che sono diventati Papi: Giuseppe Sarto (San Pio X), Angelo Giuseppe Roncalli (Giovanni XXIII), Albino Luciani (Giovanni Paolo I); la memoria collettiva ha tramandato alcune di esse, e la loro opera, come fossero dei “medaglioni di famiglia”, tra il mito e l'aneddoto: l'attore Cesco Baseggio, l'avvocato Francesco Carnelutti, il pittore Giuseppe Cherubini, Vittorio Cini e la rinascita dell'isola di San Giorgio, Giuseppe Cipriani e l'Harry's Bar; il sindaco-medico Davide Giordano, la collezionista e mecenate Peggy Guggenheim, il patriarca Pietro La Fontaine, Giulio Lorenzetti e la sua “Guida”, Eugenio Miozzi, Gianpietro Talamini fondatore del Gazzettino, Giuseppe Tassinari e le “Curiosità veneziane”, Giuseppe Volpi; non altrettanta fortuna popolare è arrisa ad altri protagonisti, la cui fama riecheggia in ambiti ristretti: da Pompeo Molmenti a Piero Foscarelli, da Emilio Zago a Francesco Pasinetti, da Diego Valeri ad Antonio Fradeletto, da Lorenzo Perosi a Costantino Reyer... E benché il nome dello stadio ricordi Pier Luigi Penzo, e quello della Canottieri faccia memoria di Francesco Querini, ben pochi sanno chi siano stati i due grandi e sfortunati esploratori.

Eventi tragici e drammatici hanno ferito Venezia nel Novecento: il crollo del campanile di San Marco e la sua ricostruzione “com'era e dov'era”, il processo a Maria Tarnowska (che aveva fatto uccidere un amante da un altro amante, nel mondo dorato ed esotico dei nobili russi in esilio), la citata diaspora dopo Caporetto, l'estenuante bombardamento delle “otto ore” nella Grande Guerra, la gelata del 1929 (ricordata peraltro in termini spensierati, perché “si poteva andare a piedi dalle Fondamenta Nuove al cimitero”), l'eccidio dei Sette Martiri davanti agli abitanti di Via Garibaldi per una rappresaglia nazista, il “delitto Cimetta” (dal nome della vittima, Linda Cimetta, uccisa nel mondo della borsa nera, il cui cadavere sezionato fu racchiuso in un baule e affondato in laguna), la mareggiata del 4 novembre,



La Laguna di Venezia durante la gelata del 1929

l'incendio del Teatro La Fenice, per citare soltanto i più celebri.

Prossimo al punto di non-ritorno è il declino del parlare in veneziano – lingua o dialetto che sia – ridotto a privilegio di sempre meno anziani e di pochissimi giovani, per pudicamente tacere dello

stazio del veneziano scritto, ormai “bestemmiato” non soltanto sui cartellini dei negozi ma anche su fogli insospettabili. Prossima al punto di non-ritorno è la trasmissione di un patrimonio di curiosità più o meno dotte – dalla toponomastica alla leggenda, dalla topografia alle filastrocche – che ha costituito nei secoli una cultura alternativa a quella dei dotti, ma certo non meno appassionata e vitale: ed è avvilente (anche se comprensibile, dato il

pendolarismo casa-lavoro) vedere come molti giovani commessi di bar e di negozi non sappiano rispondere ai turisti che chiedono l'indicazione stradale verso località o monumenti di grande

notorietà, magari a due passi dal posto in cui lavorano. Purtroppo, il chiudersi del Novecento ha i colori del tramonto: che rendono ancora più acuta la nostalgia di fronte ai portoni chiusi di tante scuole e alle risa perdute di tanti scolari.



Il Ponte Littorio appena terminato, 1933

