

Grandi progetti per una più grande Venezia

di Guido Zucconi

Per essere compresi nella loro dirompente unicità, alcuni tra i più significativi progetti architettonici devono essere collocati nello scenario della *più grande Venezia*¹ che si delinea a partire dal tardo Ottocento. Ripresa dall'inglese, questa espressione corrisponde sia alle rinnovate ambizioni di una città in cerca di rilancio, sia ad una dimensione più vasta della sola città insulare: una nuova entità territoriale che viene a disegnarsi, secondo modalità sue proprie, attorno al bacino lagunare.

Non sono i piani regolatori, né altri schemi urbanistici, a determinarne l'assetto, ma una serie di grandi opere che riguardano soprattutto alcuni aspetti: principalmente i problemi di tipo infrastrutturale legati all'accesso e alla percorribilità, poi i progetti di edilizia economica ed infine le proposte per grandi attrezzature di servizio.

Su quest'ultimo fronte, si registra un lungo elenco di occasioni mancate e di schemi disattesi che vanno dall'ospedale allo stadio, dai mercati generali ad un sistema scolastico concepito in modo unitario. Se letti in questa prospettiva, la seconda metà dell'Ottocento e il Novecento si presentano nel segno della continuità.

Chi volesse ri-andare con il pensiero alla prima pietra posata nel cantiere della "grande Venezia", dovrebbe rintracciarla nelle arcate in mattoni del primo ponte trans-lagunare; come è noto, la struttura è inaugurata nel 1846 per realizzare un collegamento ferroviario tra la terraferma e la città insulare. Il ponte non è che il modesto segmento di una linea, pensata soprattutto sulla lunga distanza, per raccordare Milano e l'altro polo urbano del Lombardo Veneto.

Forse non vi è ancora la piena consapevolezza dell'effetto che il ponte provocherà in termini di relazioni con il suo immediato intorno e pochi riflettono allora sul fatto che Venezia perde da quel giorno il suo carattere insulare.

John Ruskin ricordava con affetto l'approccio alla città su di una "grande gondola silenziosa"; quando vi ritorna nel 1845, resta profondamente turbato dal ponte ferroviario in costruzione. La presenza del treno, nota il critico inglese, configura un nuovo approccio al capoluogo lagunare e in futuro la farà assomigliare ad una qualsiasi città del mondo occidentale².

Non vi è spazio, a suo avviso, per qualsiasi ipotesi di modernizzazione. Nell'interrogarsi sul destino

della città e della sua architettura, Ruskin formula implicitamente un concetto che sta a metà strada tra la previsione e l'auspicio: al cospetto di un'identità così forte, ogni progetto è destinato ad infrangersi. Nel confronto con il *genius loci* dovrà snaturarsi fino al punto di perdere la sua carica innovatrice.

Questo modo di guardare al problema attraverserà da allora fino ad oggi la discussione attorno al destino di Venezia e alla legittimità delle proposte di trasformazione nei confronti di un contesto tanto caratterizzato.

Ancora per molto tempo la cultura tecnica dell'ingegnere continua però ad elaborare, imperterrita, modelli suoi propri, totalmente impermeabili alle suggestioni che provengono dal sito. La configurazione delle linee di transito e dei nodi per l'accesso rappresenta il tema principale di riflessione attorno ai destini della più grande Venezia. Ponti ferroviari e automobilistici, stazioni marittime e aeronautiche, terminali per l'arrivo e la sosta, banchine e approdi portuali, saranno ancora per molto tempo i soggetti preferiti di esercitazione per chi intenda forzare una condizione di staticità.

La nuova Venezia portuale e industriale

Non è perciò casuale che i temi e le attrezzature dell'accesso rappresentino, nel corso del Novecento, i tasselli fondamentali di una nuova entità metropolitana che avrebbe dovuto definirsi in modo ben più consistente tra la fine dell'Ottocento e gli anni sessanta del secolo successivo³. Il naufragio del progetto Tronchetto, la mancata realizzazione dei terminal automobilistici in terraferma hanno avuto, da questo punto di vista, un'influenza determinante.

Questo tipo di "piano" per la nuova Venezia si delinea soprattutto a partire dagli anni ottanta dell'Ottocento, quando si traggono fino in fondo i vantaggi urbanistici del collegamento ferroviario. Il dato diventa particolarmente chiaro dopo il 1883, quando viene attivata un'area portuale e industriale "modernamente attrezzata"⁴.

Nascono, in questo clima, negli anni ottanta e novanta dell'Ottocento le due grandi cattedrali della nuova Venezia manifatturiera: il Cotonificio veneziano sul lato di Santa Marta e il Mulino Stucky sul fronte opposto, alla Giudecca.

Occorre partire da qui per dipanare una vicenda in gran parte novecentesca: alle nuove banchine, ai depositi e agli stabilimenti fanno seguito altri elementi che configurano una città portuale-



Ponte dell'Accademia quasi ultimato, 1933



Il nuovo Ponte degli Scalzi accanto a quello ottocentesco, 1934

industriale: le case popolari per gli addetti alle attività produttive e commerciali, i servizi e i mezzi di trasporto per consentirne il flusso e il deflusso quotidiano.

Parte da questi problemi la discussione sul primo strumento urbanistico di cui la città vorrebbe dotarsi: i “quaranta progetti per sanificare Venezia”, la cui vicenda inizia nel 1887 per proseguire lungo l’arco di un ventennio. Si dibattono non soltanto allargamenti e rettifiche di tipo igienista, ma anche ampliamenti nelle aree di margine, particolarmente investite dal processo di industrializzazione: le zone di Santa Marta e della Giudecca e, sul lato opposto, la zona di Sant’Elena adiacente all’altro polo produttivo della città, l’Arsenale.

Il piano non sarà messo in essere nella sua intierezza e le discussioni evidenziano, all’inizio del nuovo secolo, il conflitto tra le necessità di sviluppo del polo industriale-portuale e la raggiunta consapevolezza dell’identità storico-artistica di Venezia. Per ampliare e potenziare il porto, occorre individuare nuove aree⁵.

Del 1902 è la scelta, da parte del Consiglio comunale, di procedere al raddoppio del bacino portuale e industriale estendendolo nell’area che sta di fronte a Santa Marta e alla Marittima: quella zona dei “Bottenighi” che, nel giro di alcuni anni, prenderà il nome di “Porto Marghera”. La decisione non è però facile perché implica una rinuncia a quella centralità che la storia politica e commerciale ha sempre assegnato alla città insulare.

Bisognerà aspettare fino al 1917 perché si dia avvio alla nuova area portuale-industriale.

Nel frattempo, alle sue spalle, si sta delineando un nuovo quartiere operaio a bassa densità: i villini e le palazzine collegate da un disegno viario tutt’altro che monotono registrano gli echi di modelli stranieri, in particolare di origine britannica.

Il conflitto tra le necessità di sviluppare e il bisogno di conservare non riguarda soltanto il problema della localizzazione, della non-facile coabitazione tra il nuovo e l’antico. Il confronto-scontro riguarda anche la questione del linguaggio architettonico.

Il formarsi di un *garden village* nell’area di Marghera⁶, così come sul fronte opposto della laguna il sorgere di una *città giardino* al Lido materializzano un altro problema di incompatibilità con il carattere unico di Venezia.

A innescare la polemica sulle “case brutte” negli anni attorno al 1906-1907, sono stati gli attacchi della stampa all’aspetto mediocre dell’edilizia popolare. Viene allora posta una non semplice questione di conciliabilità tra due estremi: da una parte le reali necessità di abbassare i costi, dall’altra il bisogno di costruire in accordo con la tradizione.

Ma la tradizione costa e, per soddisfare la logica di bilancio, non ci si può che allontanare da un confronto troppo ravvicinato con la storia. Anche

l’aumentata dimensione degli interventi spinge a ricercare aree lontane dalle parti centrali di Venezia: non soltanto a Marghera e al Lido, ma anche nelle fasce marginali della Giudecca e di Castello, oltre che a Sant’Elena e a Santa Marta.

Accordi e conflitti architettonici

Quella che potremmo chiamare la “legge di Ruskin” produce dunque i suoi effetti, anche se rovesciati nel loro esito finale. Di fronte alla necessità di un confronto vincolante con il passato e alla difficoltà nell’adattare le nuove funzioni ad un contesto tanto caratterizzato, non vi sono che due possibili opzioni: la via dell’allontanamento dal centro insulare o la via del mimetismo, per chi voglia insediarsi nel cuore della città storica (ma deve trattarsi, in questi casi, di piccoli interventi meglio se associati ad una buona disponibilità di spesa).

In posizione opposta alla conurbazione di terraferma che comincia a configurarsi all’inizio del secolo, si delinea una “terza Venezia” consacrata al tempo libero, al lusso e allo *charme* di un turismo allora d’élite: la città balneare del Lido. Essa offre ai progettisti una specie di zona franca capace di contenere un’architettura tanto nuova, quanto spregiudicata nei suoi esiti linguistici.

La vena orientalista di Giovanni Sardi può così materializzarsi nel gigantesco Hotel Excelsior, ultimato nel 1907. Anche l’Art Nouveau di Guido Costante Sullam e di Giuseppe Torres trova nel Lido la sponda più adatta ad esprimere la forza espressiva del nuovo indirizzo⁷: villini, alberghi, garage automobilistici sono alcuni tra i temi ricorrenti.

Anche nei decenni successivi, la *ville de loisir* conferma la sua vocazione a candidarsi come luogo deputato alla sperimentazione architettonica, nel contesto della “più grande Venezia”. Dopo la prima ventata floreale sarà il turno, a partire dagli anni venti, dei primi saggi di architettura moderna: edifici bianchi, con il tetto piano e le finestre allungate, spesso associati a funzioni e ad immagini di vita all’aria aperta. Tra questi spiccano l’Istituto elioterapico di Duilio Torres (1922-23), primo saggio di poetica minimalista, e la Colonia “Principi di Piemonte” di Daniele Calabi (1936-37), legata ad un soggetto frequente in quegli anni.

Nel 1912 era stato lanciato anche un concorso per la realizzazione al Lido di una “città giardino”, nell’ambito dei programmi di edilizia popolare: è quasi il *pendant* di quello che sta per essere costruito alle spalle del nuovo porto industriale, a Marghera.

Nel 1913 viene istituito l’Istituto autonomo case popolari di Venezia (Iacp) e questo consente un ampliamento della scala. Nei nuovi quartieri di iniziativa pubblica, a Marghera come al Lido o a Sant’Elena⁸, si cerca ormai di riflettere i tipi e il carattere della tradizione veneziana: non vi sono soltanto gli stilemi e i motivi architettonici, ma



Le nuove case popolari a Sant'Elena, 1927

anche le forme e i moduli spaziali ritenuti connaturati alla tradizione (campi e campielli, sottoporteghi e calli dall'andamento irregolare) come dimostra il caso del quartiere di Sant'Elena realizzato nel corso degli anni venti.

I secondi anni venti rappresentano un periodo di novità dirimpenti: nel 1928 la più grande Venezia viena amministrativamente sancita con l'inclusione dei municipi di Mestre, Favaro, Chirignago.

Nel 1923 viene attivato il primo nucleo della regia scuola superiore di architettura: ufficialmente riconosciuto nel 1926, l'istituto diventerà dopo il 1945 – con il nome IUAV - un polo didattico e culturale di eccellenza nazionale.

A partire dal 1928, l'architettura è presente alle biennali di Venezia, con un occhio di riguardo al nuovo indirizzo espressivo. Nello stesso anno si assiste al tentativo di dare vita ad un "gruppo veneto" all'interno del MIAR (Movimento italiano per l'architettura razionale)⁹. Nel settembre del 1932, sulle pagine di "Ateneo Veneto", compare una lunga e circostanziata dichiarazione di adesione alla corrente razionalista¹⁰; vi si fa riferimento ad "un nutrito gruppo di architetti veneziani e veneti".

Nel 1933 l'apertura del ponte automobilistico translagunare innesca una nuova stagione progettuale, entro la quale si collocano sia le proposte per nuove infrastrutture, sia gli schemi di piano pensati alla scala metropolitana¹¹. Risalgono a quella fase le più clamorose intrusioni linguistiche, delle quali il garage multipiano di piazzale Roma (1933) rappresenta una specie di manifesto programmatico: con la nuova stazione ferroviaria (oggetto negli stessi anni di un concorso e di una serie di proposte), con l'aerostazione al Lido e con i nuovi ponti sul Canal Grande, il terminal automobilistico è parte fondamentale di un sistema di approdi e di transiti definito in quegli anni, alla scala della "più grande Venezia".

Il responsabile dell'Ufficio tecnico comunale,

l'ingegnere Eugenio Miozzi¹², è il regista di questa strategia di piano, basata sulle attrezzature per l'accesso: non sarà comunque il solo a pensare ad uno schema urbanistico essenzialmente fondato sulla rete di comunicazione e sui punti di accesso, come dimostrano gli articoli di Duilio Torres alla vigilia della seconda guerra mondiale¹³.

In quegli anni, all'ombra delle grandi attrezzature di transito e di accesso, sembra inarrestabile la spinta verso la nuova architettura; soprattutto tra le nuove leve chiamate a disegnare lo scenario del prossimo futuro (e tra questi i giovani laureati presso lo IUAV).

Nel secondo dopoguerra, il problema si presenterà sotto luci diverse, con la tendenza a ristabilire un più equilibrato rapporto tra le istanze modernizzatrici e i richiami alla tradizione locale. La partita tra il nuovo e l'antico è però ancora tutta da giocare, come dimostrerà una lunga serie di episodi controversi, di progetti bocciati e di polemiche controversie.

Negli anni cinquanta, il confronto-scontro si ripropone in termini solo apparentemente inediti. La discussione ruota attorno ad un episodio



Mestre, veduta aerea del Villaggio San Marco, 1960

modesto di scala, ma clamoroso per la risonanza internazionale: il progetto di Frank Lloyd Wright per il Masieri Memorial (1953). Con la sua facciata dichiaratamente modernista, con la sua collocazione strategica sul Canal Grande, l'edificio proposto appare ad alcuni come un'offesa al volto tradizionale di Venezia. Queste ragioni alla fine prevalgono e il progetto wrightiano non sarà realizzato.

A non grande distanza dal luogo del gran rifiuto, la casa alle Zattere di Ignazio Gardella costituisce uno dei rari casi di "intromissione autorizzata"¹⁴. Per garantirsi dai dinieghi, l'architetto milanese ha saputo misurarsi nel 1954 con gli elementi della tradizione: ha usato la pietra d'Istria, intercalandola con l'intonaco rosso veneziano, sagomandola in forma di colonnine e di ogive modernizzate.

A vivacizzare i motivi di un antico contrasto è anche la presenza dell'Istituto universitario di architettura: saldo presidio di un modernismo intransigente che, sotto la direzione di Giuseppe Samonà, diventa un punto di riferimento per le avanguardie moderniste di tutta Italia. Tra il 1948 e il 1965 vi convergerà un agguerrito gruppo di docenti e, tra questi, Bruno Zevi, Luigi Piccinato, Franco Albini, Ignazio Gardella, Carlo Aymonino ed Aldo Rossi.

Sarà lo stesso IUAV, con il concorso determinante di Samonà e di Giuseppe Mazzariol, a costituirsi parte nel coinvolgimento di grandi stelle del firmamento architettonico: dopo quella di Wright è la volta di Le Corbusier con il suo ospedale su palafitte (1964), previsto nell'area dell'ex-macello di San Giobbe e anch'esso destinato all'accantonamento¹⁵.

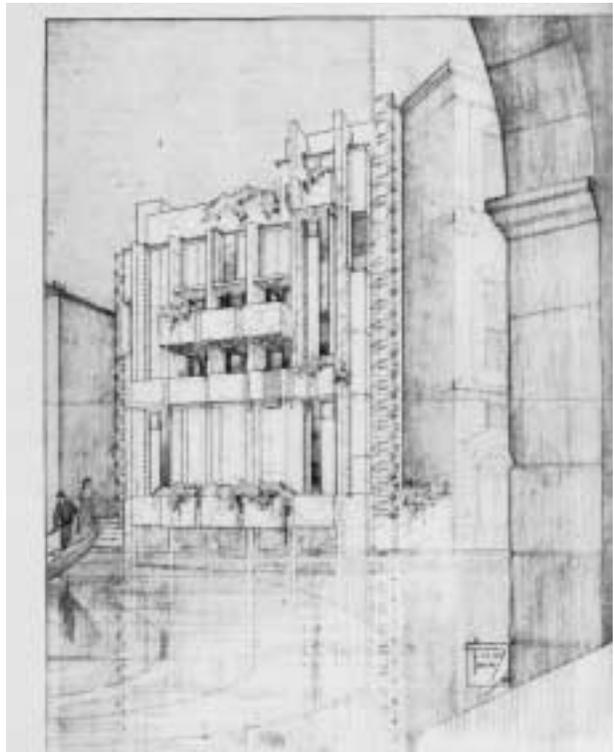
Infine vi è il terzo nella serie dei rifiuti insigni: si tratta del diniego opposto al disegno dell'architetto americano Louis Kahn per un auditorium da realizzarsi nei giardini di Castello (1968).

Occasioni fallite e nuove promesse

Nessuna città al mondo, come Venezia nel Novecento, può forse vantare una galleria tanto eccezionale di proposte respinte e cassate: i progetti di Wright, di Le Corbusier e di Kahn non sono accettati, perché ritenuti troppo lontani dal carattere cittadino¹⁶.

In questi tre casi illustri, la polemica è andata oltre l'episodio specifico: da un lato si è cercato di difendere il diritto dell'architettura moderna ad interferire nelle testimonianze del passato, dall'altro si è dichiarato il principio generale dell'impraticabilità del confronto con la tradizione (quello stesso che già Ruskin aveva rigettato).

Alla grande scala il confronto si rivela paradossalmente più agevole: specialmente in materia di edilizia popolare, la questione oltrepassa i limiti della Venezia insulare, toccando i lembi estremi della conurbazione. Edificato nell'ambito



Progetto di Frank Lloyd Wright per il Masieri Memorial sul Canal Grande, 1953

dei programmi INA-casa, nel corso degli anni cinquanta, il Villaggio San Marco prende forma secondo un modello spaziale che si richiama al tema della tipicità e del rapporto con la tradizione¹⁷: a stabilire uno stretto legame con l'identità locale non sono tanto i singoli riferimenti architettonici quanto il modo di aggregare i volumi attorno a spazi molto caratterizzati (ancora una volta, *campi e campielli* di antico-moderno aspetto).

In questo caso, il coordinatore dell'operazione del quartiere INA-casa non è un nostalgico del passato, ma un paladino dell'architettura moderna: Giuseppe Samonà registra, negli stessi anni, del rilancio dello IUAV. Nel Villaggio San Marco, così come in altri progetti di grande scala, l'attenzione si concentra sugli aspetti morfologici, ovvero sulla forma complessiva, sulla distribuzione dei volumi e degli spazi liberi.

In conclusione possiamo affermare che il richiamo al passato è così forte da coinvolgere anche aree lontane dal centro insulare, là dove il confronto con la tradizione veneziana non è necessariamente richiesto.

I criteri di aggregazione diventano determinanti negli schemi di edilizia economica. Ritroveremo questo dato a distanza di tempo, anche quando la tradizione non sarà esplicitamente chiamata in causa: nel quartiere disegnato da Giancarlo De Carlo per l'isola di Mazzorbo nel 1979 (ovvero la nuova Burano da realizzarsi al di là dell'acqua), nell'area ex-Saffa a Cannaregio ricostruita su



Particolare dell'entrata della Fondazione Querini Stampalia di Carlo Scarpa, 1963

progetto di Vittorio Gregotti dopo il 1984, infine nei due insediamenti alla Giudecca architettonicamente definiti da Gino Valle e da Valeriano Pastor, rispettivamente a partire dal 1980 e dal 1982¹⁸.

Siamo giunti con questi ultimi due interventi alle soglie degli anni novanta, eppure non sembra esaurirsi quel filone

di ricerca iniziato con il quartiere di Sant'Elena sessanta anni prima: la ricerca di un senso della tipicità attraverso richiami allo spazio e alle forme di aggregazione più che ai particolari architettonici, come bifore archi-acute o camini tronco-conici. Nel 1959 è stata perduta la possibilità di collocare un tassello fondamentale della grande Venezia: completare quello che manca tra il nuovo quartiere S. Marco e la laguna. In altre parole, si trattava di configurare l'affaccio di Mestre sull'acqua con un nuovo insediamento residenziale-direzionale di grandi dimensioni e di iniziativa pubblica. Come abbiamo visto, i grandi interventi edilizi come questi costituiscono i tasselli di una nuova entità metropolitana.

Nell'area, detta "Barene di S. Giuliano", è bandito un concorso nazionale: tra i progetti spicca quello di Lodovico Quaroni, con i suoi grandi emicicli multi-piano aperti verso la laguna. Entrando d'autorità nelle storie dell'architettura, questo segno diverrà l'icona di un'occasione mancata. La bocciatura dell'ipotesi per le Barene di S. Giuliano, insieme al rifiuto del progetto per l'ospedale all'altro capo del ponte trans-lagunare, impedisce la saldatura visuale tra la Venezia insulare e quella di terraferma.

Sia Le Corbusier, sia Quaroni hanno voluto "forzare" il sito con un segno molto marcato che non intende mediare con i modelli della tradizione. Ben inteso che la disponibilità alla mediazione intelligente non fornisce un salvacondotto per il buon esito dei progetti. Lo dimostra efficacemente la vicenda di Carlo Scarpa condannato a realizzare nella sua città poche opere, spesso marginali, nonostante la qualità e l'impegno impliciti nel suo sforzo di confrontarsi con un passato illustre. Soprattutto negli allestimenti e nelle trasformazioni museali, Carlo Scarpa¹⁹ si dimostra capace di imparare dalle preesistenze, senza per questo imitarne moduli e sagome. Il non-facile confronto tra il nuovo e l'antico trova qui un efficace terreno di verifica.

A Venezia prima con gli allestimenti nell'Ala napoleonica (a partire dal 1949), la sistemazione delle sezioni storiche e della quadreria nel Museo Correr (1953-60), poi con la trasformazione di alcune parti nella sede della Fondazione Querini-Stampalia (1961-63), infine con il riordino della Galleria Franchetti alla Ca' d'Oro (1972-73), si realizzano i frammenti di un possibile museo cittadino.

Quella di Scarpa è un'opera di recupero intelligente della memoria e della tradizione. In particolare, nell'ingresso della Fondazione Querini-Stampalia, le superfici di cemento a vista sono scandite da tagli, intarsi e modanature secondo una personale vena espressiva. Nel rapporto tra materiali lapidei e sostanza liquida, egli riafferma quel "senso del colore" e quel "dominio delle acque" che ha visivamente caratterizzato l'arte e l'architettura veneziane. Potremmo riassumere in uno slogan i termini della sua poetica: guardare al passato senza fare del mimetismo, ma riproducendone le tecniche e i materiali consacrati dalla tradizione. La sua è la dichiarazione di intenti di chi intravede possibilità di combinare il rigore minimalista dell'architettura moderna con la ricchezza espressiva di un passato non dimenticato: tutto questo trova riscontro soprattutto a livello di dettaglio e comunque ad una scala ridotta.

Ritornando al tema iniziale – grandi progetti per una più grande Venezia – , non possiamo non constatare un dato significativo: nel corso degli anni novanta, la città fa da sfondo ad una serie di progetti che coinvolgono alcune tra le personalità di maggior spicco del firmamento internazionale. Non possiamo che limitarci ad elencarne alcuni, rinviando ad altre sedi per un approfondimento²⁰: tra le proposte figurano quella di Frank Gehry, parte di un riassetto generale per il terminal di Tessera, quella di Enric Miralles per l'ampliamento IUAV a Santa Marta, quella di Santiago Calatrava per il quarto ponte sul Canal Grande, di David Chipperfield per l'ampliamento del cimitero di S. Michele in Isola, quello di Vittorio Gregotti per la sede della collezione Peggy Guggenheim alla punta della Dogana.

In forme e tempi diverse, tutti questi progetti contribuiscono ad elaborare un'immagine nuova di Venezia dove nostalgie e rimpianti non sembrano trovare spazio. L'accostamento tra il nuovo e la tradizione sembra infatti esprimersi senza complessi o sensi di colpa.

Nonostante emerga da tutti un senso di emancipazione da modelli e figure della tradizione, rintracciamo due filoni predominanti che si connettono a settori ben collaudati: da un lato il tema delle attrezzature per l'accesso che ripropone un agglomerato metropolitano saldato architettonicamente nei suoi principali punti di giunzione e di cerniera. Dall'altro riappare il tema delle attrezzature per la cultura il quale rilancia un

ruolo da tempo rivendicato, anche se in modo controverso, da Venezia: quello di grande palcoscenico internazionale. Anche in questo settore l'elenco delle occasioni fallite è vasto: dal progetto del nuovo padiglione Italia ai giardini della Biennale a quello per il nuovo palazzo del Cinema al Lido. Mentre le opinioni pubbliche italiana ed europea

¹ Questo articolo prende spunto dal programma di ricerca "Regesto storico di atti, progetti, documenti riguardanti il processo di formazione e consolidamento della città metropolitana di Venezia", di cui è responsabile il sottoscritto, nell'ambito della ricerca inter-ateneo (coordinatore nazionale, prof. Marino Folini) "La città metropolitana di Venezia: i sistemi delle infrastrutture e i luoghi della centralità". Il programma dell'unità operativa serve a coprire il versante storico del progetto più generale di ricerca riguardante il sistema delle infrastrutture e i luoghi nodali della "grande Venezia" in formazione.

² Cfr Lettera al padre del 10 settembre 1845, in *Ruskin in Italy. Letters to His Parents, 1845*, (a cura di H.I. Shapiro), Oxford 1872, p. 121.

³ Cfr V. Farinati, *L'esperienza di Venezia*, in "Rassegna", n.75, 1998, pp. 86 sgg.; M. Reberschak, *Venezia tra le due guerre: immagine e realtà*, in D. Resini (a cura di), Venezia Novecento. Reale Fotografia Giacomelli, Milano 1998.

⁴ A differenza di altri casi italiani, i binari arrivano fino alla banchina dove i depositi commerciali e gli stabilimenti industriali hanno una possibilità di contatto diretto sia con la nave, sia con il treno. Il cotone che viene dall'Egitto, il grano che arriva via mare dall'Ucraina, può essere stockato, lavorato e rispedito senza allontanarsi dal punto di arrivo e di partenza delle merci. Sullo sviluppo del porto cfr M. Costantini, *Il porto di Venezia*, Venezia 1996.

⁵ Il principio insediativo è lo stesso che ha garantito il successo della "marittima", realizzata attorno all'arzere di Santa Marta: offrire alle industrie la possibilità di insediarsi lungo il fronte portuale, così da permettere l'accesso diretto alle navi, ai vagoni ferroviari e agli autocarri, nell'immediato futuro.

All'inizio del Novecento e sulla scorta dei successi dell'industria tedesca, si profila all'orizzonte una seconda generazione di settori produttivi (chimica, siderurgica, elettro-meccanica) che appaiono ancor più incompatibili con il carattere della città. Il problema è ora di estendere il criterio dell'accessibilità alla nuova dimensione richiesta dalle necessità produttive. Con il suo carattere "intermodale" che lo pone all'avanguardia rispetto a qualsiasi altro porto italiano, il nuovo approdo veneziano non può che trovare collocazione nella terraferma sulla base di uno schema di iniziativa privata, il piano regolatore disegnato dall'ingegner Coen-Cagli. Un precedente piano di iniziativa pubblica, tracciato l'anno prima dai tecnici del Genio civile resta invece lettera morta. Cfr *Cenni illustrativi sulla zona industriale annessa al nuovo porto di Venezia a Marghera*, Venezia 1922; *Mestre, il nuovo porto di Venezia a Marghera*, Milano 1921. Per una rassegna generale cfr anche A.F. Nappi, *Storia di Marghera: da periferia a città*, Venezia 1994.

⁶ Cfr gli articoli di E. Emmer, ingegnere del Comune di Venezia, apparsi su "Rivista della città di Venezia": *Il Quartiere urbano di Porto Marghera (il nuovo sobborgo giardino di Venezia in terraferma)*, n. 5, maggio 1922, pp. 9-17; *Lo sviluppo del Quartiere urbano di Porto Marghera*, n. 12, dicembre 1925, pp. 424-432.

⁷ Si vedano in proposito i saggi di Giandomenico

guardano con perplessità alla tormentata ricostruzione del teatro La Fenice, viene da domandarsi se quest'ultima, recente vampata di attivismo progettuale avrà un seguito concreto: oppure se, tra qualche anno, in una delle prossime rassegne sull'architettura veneziana, dovremo aggiungere altri grani al lungo rosario degli appuntamenti mancati.

Romanelli: *Nuova edilizia veneziana all'inizio del secolo*, in "Rassegna", n. 22, 1985; *Lido, gli anni del modernismo*, in L. Puppi, G. Romanelli, *Le Venezia possibili. Da Palladio a Le Corbusier*, Milano 1985.

⁸ Cfr i saggi contenuti nel volume realizzato per i settanta anni dello IACP: *Edilizia popolare a Venezia*, (a cura di E. Barbiana), Milano 1983. Sull'argomento cfr anche P. Somma, *Venezia nuova. La politica della casa 1893-1941*, Venezia 1983.

⁹ Cfr A. Avon, *Opere pubbliche nel Veneto fascista (1933-38)*, in Daniele Calabi, *architetture e progetti 1932-1964*, (a cura di G. Zucconi), Venezia 1992, pp. 27 sgg.

¹⁰ Cfr *Possibili sviluppi dell'architettura moderna a Venezia*, in "Ateneo veneto", CX (1932), pp. 253 sgg.

¹¹ Tra gli altri il piano redatto da U.R.B.A. (Gruppo urbanisti veneziani), Piano regolatore della città di Venezia. Estratto dello studio per la sistemazione dell'arrivo del ponte a Venezia e dell'allacciamento alle comunicazioni interne della città, Venezia 1931.

¹² Cfr Eugenio Miozzi, *1889-1979. Inventario analitico dell'archivio*, (a cura di V. Farinati), Venezia 1997.

¹³ La serie di articoli appare su "Urbanistica" nel 1940. Cfr *Il problema urbanistico di Venezia. Organizzazione gerarchica delle comunicazioni*, n. 1, pp. 29-36; *Il problema urbanistico di Venezia. Le aree costruibili in Venezia e dintorni*, n. 2, pp. 73-85; *Il problema urbanistico di Venezia. Lo sviluppo della città in terraferma*, n. 4, pp. 163-177; *Il problema urbanistico di Venezia. La sistemazione più urgente della viabilità interna e delle più importanti zone dell'antica città*, n. 6, pp. 263-277.

¹⁴ Cfr M. Morresi, *Casa alle Zattere*, in Ignazio Gardella, *Progetti e architetture, 1933-1990*, (a cura di M. Morresi) Milano 1992, pp. 153 sgg.

¹⁵ Un regesto completo di documenti e materiale iconografico, relativa alla vicenda dell'ospedale veneziano, è stata recentemente pubblicato in occasione della mostra *H VEN LC, Hopital de Venise Le Corbusier*, a cura di R. Dubbini e R. Sordina, Venezia 10 giugno-31 luglio 1999. Cfr in particolare lo *Inventario analitico degli atti del nuovo ospedale*, a cura di V. Farinati, Venezia 1999.

¹⁶ Per una rassegna generale dei progetti redatti negli ultimi cinquanta anni cfr: A. Belluzzi, *Venezia*, in *Storia dell'architettura italiana. Il secondo Novecento*, (a cura di F. Dal Co) Milano 1997, pp. 82 sgg; in particolare si veda la prima parte, da p. 82 a p. 96, dedicata ai progetti per la città lagunare. Si veda anche l'ultimo capitolo nel volume di E. Concina, *Storia dell'architettura di Venezia dal VII al XX secolo*, Milano 1995. Cfr infine G. Zucconi, *Venezia. Guida all'architettura*, Venezia 1993.

¹⁷ Cfr l'ampia rassegna di interventi, nel campo dell'edilizia economica, contenuta nella raccolta di saggi, a cura di T. Campostrini, *Costruire a Venezia. Trent'anni di edilizia residenziale pubblica*, Venezia 1993.

¹⁸ Per una rassegna di questi interventi cfr. "Lotus International" n. 51, 1986; in particolare gli articoli di P.A. Croiset e di M. De Michelis.

¹⁹ Cfr in proposito la monografia a cura di F. Dal Co, G. Mazzariol, *Carlo Scarpa, 1906-1978*, Milano 1984.

²⁰ I progetti sono descritti nel volume *Venezia. La nuova architettura*, (a cura di M. De Michelis) Milano, 1999.