



Università  
Ca'Foscari  
Venezia

**Corso di Laurea Magistrale in  
Storia delle arti e conservazione dei beni artistici.**

**Tesi di Laurea**

**LA PRODUZIONE ARCHITETTONICA A VENEZIA DURANTE IL  
VENTENNIO FASCISTA:  
TRA ROMANITÀ E VENEZIANITÀ.**

**Relatore**

Ch. Prof.ssa Jasenka Gudelj

**Correlatore**

Ch. Prof.ssa Martina Frank

**Laureando**

Sara Girotto  
Matricola 834201

**Anno Accademico:**

2021-2022

# INDICE

## 1. INTRODUZIONE

1.1 Il concetto di romanità come mito della Nazione.

1.2 La romanità riproposta nell'architettura italiana.

1.3 L'esaltazione della venezianità e i suoi diversi significati.

1.4 L'architettura del fascismo a Venezia: venezianità e ripresa di elementi formali  
dalla tradizione.

## 2. CASI STUDIO

2.1 Il Padiglione Venezia alla Biennale.

2.2 Il Ponte del Littorio e gli interventi ad esso collegati.

2.3 Il 'provvisorio' Ponte dell'Accademia e il Ponte degli Scalzi.

## CONCLUSIONI

## 3. ILLUSTRAZIONI

3.1 Elenco illustrazioni.

## 4. BIBLIOGRAFIA

## 5. SITOGRAFIA

## 1. INTRODUZIONE

Durante il ventennio di governo fascista in Italia (1922-1943), l'architettura fu tra i mezzi fondamentali per l'affermazione dell'ideologia e della politica di Mussolini. L'architettura divenne uno degli strumenti necessari al governo per controllare e influenzare le masse, oltre che un mezzo per fissare il marchio del Regime.<sup>1</sup> Uno gli elementi principali che consentirono questo controllo attraverso l'architettura fu la fascinazione provocata dalle dimensioni dell'opera, dalla bellezza delle forme e dalla ricchezza dei materiali impiegati che soggiogava non soltanto la massa che si era inchinata al volere del regime ma anche coloro i quali erano critici verso lo Stato fascista. A questo si aggiunga che la concretezza fisica, il risvolto sociale e il connotato funzionale di tali opere consentivano di attirare il consenso anche delle persone più distanti alla politica.<sup>2</sup> Già nei primi anni Trenta l'architettura aveva il compito di sorreggere, accompagnare e illustrare le conquiste del fascismo.<sup>3</sup> Le architetture realizzate venivano riconosciute dagli italiani come opere del Duce, consegnate solennemente ai cittadini durante riti inaugurali che solitamente avvenivano in concomitanza con le festività delle città nelle quali questi avvenivano. Inoltre, attraverso i mezzi di comunicazione di massa, come ad esempio i cinegiornali, si mostravano le nuove architetture che apparivano come la rappresentazione più concreta dei valori dell'etica del regime.<sup>4</sup>

Pur insistendo sulla carica simbolica dell'architettura, è bene ricordare che durante il Ventennio di regime mussoliniano è erroneo parlare di un compatto 'Stile fascista' in architettura (anche se un tentativo di realizzazione di uno 'stile' che rispecchiasse i 'valori'

---

<sup>1</sup>A questo si aggiunga che il regime totalitario necessitava di coinvolgere i cittadini per controllarli; coinvolgimento che consisteva nell'accentuare un senso di appartenenza nazionalista con lo scopo di suscitare una certa corralità e un senso di comunità. Per questo si diede importanza alla propaganda e ciò fu attestato dalla creazione di un apposito ministero della 'Cultura popolare' e dai cospicui investimenti fatti non solo nell'architettura ma anche nella radio, nel cinema, nelle mostre che dovevano contribuire a diffondere un senso di grandezza imperiale, forza, virilità e unità nazionale. Per un maggiore approfondimento si veda: Viola P., *Il Novecento in Storia moderna e contemporanea, Volume quarto*, Piccola Biblioteca Einaudi, Torino, 2000, pp. 92-97.

<sup>2</sup>Giardina A., Vauchez A., *Il mito di Roma: da Carlo Magno a Mussolini*, GLF Editori La Terza, Roma, 2000, p. 233.

<sup>3</sup>Ciucci G., *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944*, Einaudi, Torino, 1989, p. 108.

<sup>4</sup>Petena G., *Architettura e propaganda fascista nei filmati dell'Istituto luce*, 2004, Testo & Immagine, Torino, 2004, p. 5.

del fascismo è avvenuto alla fine degli anni Trenta come si dirà in seguito). Paradossalmente, come ricorda Carlo Cresti, almeno nei primi anni l'architettura usufruì di un'ampia libertà di espressione.<sup>5</sup> Ciò è testimoniato dal fatto che in Italia a partire dagli anni Venti convissero diverse correnti: una composta da un gruppo di architetti che furono influenzati dai dettami del *Secondo Futurismo*, ma anche il gruppo *Novecento* e il *Gruppo 7* poi divenuto M.I.A.R. - Movimento Italiano per l'Architettura Razionale (il quale voleva introdurre un'architettura razionale moderna e funzionalista basata sulle esperienze internazionali).

Alla fine degli anni Trenta si assistette poi alla creazione di un'architettura moderna (perché l'«Italia fascista marciava verso il futuro»)<sup>6</sup> ma di tendenza classica, che fosse in grado di parlare alla memoria della nazione.<sup>7</sup> Si cercò di 'inventare', dunque, un tipo di architettura che si basasse sulla tradizione classica dell'antica Roma come mezzo per risvegliare un senso di appartenenza e di orgoglio nazionale. Di quest'ultimo tipo di architettura, un emblematico esempio fu il progetto dell'EUR42 a Roma e il cosiddetto 'Colosseo Quadrato'; entrambi i progetti erano caratterizzati da una rigida soggezione dell'angolo retto e dall'impiego di superfici di marmo levigato.<sup>8</sup>

Però, è bene sottolineare che quello della romanità fu un concetto cardine all'interno dell'ideologia del Fascismo italiano. Tale concetto fu riassuntivo di un patrimonio ideologico dell'antica Roma che divenne la chiave per le politiche culturali e identitarie del regime da poco prima il 1922. E l'architettura fu di conseguenza un mezzo attraverso il quale si esplicò la profusione della 'romanità' in quanto da secoli considerata un *instrumentum regni* e in questo periodo efficacemente utilizzato in quanto tale dal regime. In questo clima anche l'architettura ufficiale si allineò a questa volontà di revival del classicismo di epoca romana, riproponendo un repertorio di licenze decorative nei nuovi edifici.

In tale contesto politico e ideologico nazionale si inserì anche la produzione architettonica di Venezia. In questi anni si investì molto nella città marciana. Alcuni finanziamenti vennero dirottati in interventi che miravano ad accentuare il ruolo di Venezia in quanto centro

---

<sup>5</sup> Cresti C., Gravagnuolo B., Guerrini F., *“Architettura e città negli anni del fascismo in Italia e nelle colonie”*, A. Pontecorboli, Firenze, 2004, p. 14.

<sup>6</sup> Nicoloso P., *Mussolini architetto: propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*, Einaudi, Torino, 2008, p. 228.

<sup>7</sup> Nicoloso, P., p. 229.

<sup>8</sup> Pevsner N., *Storia dell'architettura europea*, Laterza, Bari, 1959, p. 282.

culturale e di città d'arte: si assistette dunque alla nascita del Festival del cinema nel 1932 e all'ampliamento della Biennale d'Arte. Inoltre, la città marciana fu soggetta a lavori di ammodernamento infrastrutturale e architettonico avvenuti attraverso una serie di nuovi interventi, la maggior parte dei quali rientrarono sotto quel grande progetto che venne identificato con il nome di 'Grande Venezia'.

Partendo dal presupposto che Venezia presentò fin dalla sua fondazione caratteri di unicità straordinari, che la sua storia si basa sul cosiddetto 'Mito di Venezia' il quale ha portato al radicarsi per secoli di un concetto culturale e politico molto forte ossia quello della 'venezianità', in questa tesi si vuole cercare di capire se, nei progetti architettonici realizzati a Venezia in questo periodo, il concetto di 'romanità', in quanto elemento essenziale della propaganda e dell'ideologia nazionale, prese il sopravvento o se invece il mito della 'venezianità', permase. Per dirla in altre parole: la venezianità venne esaltata o perlomeno perdurò anche in un contesto nazionale in cui il mito di Roma e dell'Impero diventarono il cardine dell'ideologia e della propaganda fascista? In un contesto in cui la romanità fu un elemento essenziale della propaganda nazionale, questa cancellò quella che fu la venezianità, filtro della storia di questa unica città?

Inoltre, si cercherà di delineare il significato dei concetti di romanità e venezianità in questo delicato periodo storico e come questi vennero tradotti a livello non solo ideologico e politico ma anche a livello formale nell'architettura. Infine, attraverso i casi studio, si proverà ad indagare se e come il mito di Venezia si materializzò negli anni Trenta nella produzione architettonica locale. I casi studio presi in analisi in questa tesi sono tutti progetti che rientrano all'interno di queste due grandi categorie di interventi ideati con diversi scopi ma tutti finalizzati alla promozione e all'internazionalizzazione di Venezia. Si analizzeranno i seguenti casi studio: il padiglione Venezia (1932) della Biennale d'Arte, il Ponte del Littorio (1933), e i Ponti dell'Accademia (1933) e degli Scalzi (1934). Si tratta di progetti da considerarsi tra i più importanti realizzati sotto il regime fascista a Venezia che ebbero come obiettivo quello di portare la città marciana ad avere una spinta di respiro internazionale per quanto concerne la cultura da un lato, e i commerci dall'altro.

Molti studi sono stati portati avanti negli ultimi decenni approfondendo gli aspetti dell'architettura realizzata durante il periodo fascista in Italia.

Uno studioso che si è preoccupato di scrivere una storia dell'architettura realizzata a livello nazionale durante il Ventennio è Carlo Cresti in particolare con i suoi testi *Architettura e fascismo* (1986) e *Architettura e città negli anni del fascismo in Italia e nelle colonie* (2004).

In entrambi gli scritti, in maniera più o meno approfondita, l'architetto e storico dell'architettura ha voluto fare chiarezza eliminando le sommarie condanne fatte all'architettura fascista, e in particolare quella piacentiniana, che hanno portato alla messa in dubbio delle qualità professionali di coloro i quali erano i più convinti sostenitori del fascismo. Senza mettere in dubbio quella che Cresti definisce «l'immagine grottesca che il fascismo ha lasciato di sé», dove per grottesco si intende la deformazione paradossale e inspiegabile che è insita in dichiarazioni di politici, accademici, critici, filosofi, architetti e altre personalità dell'epoca, quello che vuole fare è prendere le distanze da «servalutazioni o super-stroncature» caratteristiche degli studi portati avanti fino a quel momento, delle «antologie a senso unico» (1986, 7-8-9)<sup>9</sup>. Lo studioso vuole cercare quindi di creare una storia dell'architettura del periodo fascista guardando ai risultati architettonici senza pregiudizio, andando a cercare in quella che è la produzione dominante da lui definita del «pompiertismo» fascista quelle che invece sono poche architetture di qualità, i «miracoli e le anomalie» meritevoli di segnalazioni. È proprio lui che approfondisce i temi della romanità, latinità, ruralità e mediterraneità insiti nei progetti architettonici dell'epoca.

Altro studio dedicato all'architettura del periodo fascista è quello di Paolo Nicoloso intitolato *Mussolini architetto. Propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista* edito dalla casa editrice Einaudi nel 2008. Anche in questo testo viene approfondita la tematica della romanità come mito fondante della politica mussoliniana e viene messo in luce il ruolo essenziale dell'architettura come mezzo di propaganda politica. Infine, un focus particolare è dato alla figura di Mussolini in quanto soggetto direttamente coinvolto nella progettazione delle opere pubbliche: mostrava apparente trasparenza e democrazia totalitaria nei meccanismi concorsuali che erano invece segretamente manipolati a suo piacimento.<sup>10</sup>

Sull'architettura come mezzo di propaganda ha scritto anche Gaia Pettena in *Architettura e propaganda fascista nei filmati dell'Istituto luce* (2004) focalizzandosi in particolare sullo studio dei mezzi di comunicazione di massa che riuscirono a controllare e a destare interesse da parte del popolo nel campo delle opere pubbliche e del riassetto urbano.

È possibile studiare la produzione architettonica realizzata a livello nazionale sotto il regime fascista e il tema della romanità ad essa collegata anche in opere quali: Giorgio Ciucci *Gli*

---

<sup>9</sup> Cresti C., *Architettura e Fascismo*, Vallecchi editore, Firenze, 1986, pp. 7-8-9.

<sup>10</sup> È il caso, ad esempio, del primo progetto urbanistico di edificazione dell'EUR42 di cui non fu soddisfatto. Si veda: Nicoloso P., p. 229.

*architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944*, oppure nella grande collana Einaudi *Architettura del Novecento* a cura di Marco Biraghi e Alberto Ferlenga, o, ancora, *La costruzione dell'utopia. Architetti e urbanisti nell'Italia fascista* a cura di Giulio Ernesti (1988).

Tra i molti testi che si occupano invece del concetto di romanità si ricordano: Jan Nelis *From Ancient to modern: the myth of romanità during the ventennio fascista. The written imprint of Mussolini's cult of the third Rome* che spiega in modo scrupoloso come il mito della romanità venga ripreso nell'idea di creare la 'Terza Roma Mussoliniana' soffermandosi in particolare sul mito degli imperatori romani ai quali furono dedicati i tre bimillenni (*Virgiliano* 1930, *Oraziano* 1935, *Augusteo* 1937); e A. Giardina *Il mito di Roma: da Carlo Magno a Mussolini* in cui vengono studiati i gesti, i simboli, le feste, la terminologia di tradizione romana e altri elementi che vengono fatti propri e manipolati dal fascismo. Lo stesso Giardina ricorda come l'immaginazione collettiva vedeva la Roma Antica attraverso il filtro del presente; di conseguenza furono le immagini attuali che inventarono quelle antiche.<sup>11</sup> Perché a suo dire «l'efficacia di un mito è direttamente proporzionale al suo grado di falsificazione del passato» (2000, 216).

Per quanto concerne invece lo studio della produzione architettonica a Venezia, fonte imprescindibile è certamente l'opera di Ennio Concina, *A history of Venetian Architecture* del 1998 che nel capitolo dedicato agli anni Venti, Trenta e Quaranta del Novecento, dà uno spaccato essenziale ma esaustivo dei più importanti interventi urbanistici e architettonici promossi nella città lagunare. Altro testo fondamentale per questo studio è *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento* a cura di Guido Zucconi (1992) in cui lo storico dell'architettura analizza i progetti, realizzati e non, di interventi infrastrutturali e architettonici che insieme rientravano nell'unico grande piano chiamato 'La Grande Venezia'.

In un suo recente studio intitolato *Eugenio Miozzi. Venezia tra innovazione e tradizione 1931-1969* (2020), C.F. Kusch cerca di fare luce sulla figura dell'Ingegnere Eugenio Miozzi sottolineando l'importanza del suo operato e dei suoi progetti che avevano lo scopo di dare concretezza alla realizzazione di una più 'Grande Venezia'. Scritto essenziale per avere una visione della situazione storica e culturale di Venezia è *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento* a cura di S. J. Woolf e M. Inseghi, del 2002.

---

<sup>11</sup> Giardina A., Vauchez A., p. 232.

Sul tema della venezianità si è concentrato Filippo Maria Paladini in *Storia di Venezia e retorica del dominio Adriatico: Venezianità e imperialismo (1938-1943)*, studio che si concentra in particolare su un libro di Gino Damerini del 1943 dedicato al dominio veneziano sulle isole ionie. Attraverso la visione di Damerini, F.M. Paladini studia le relazioni intessute tra l'ideologia imperiale fascista e l'ideologia della venezianità dove la questione del dominio sull'Adriatico da parte di Venezia ritrovò negli anni Trenta una retorica molto potente.

Invece, sull'architettura realizzata nello specifico negli spazi della Biennale di Venezia, molto utile è l'analisi di Matteo Ballarin in *Architetture venete. Padiglioni e spazi della Biennale di Venezia (1976)*.

Oltre a fonti dell'epoca, di cui si dirà in seguito, per comprendere il concetto di venezianità si può far riferimento ai lavori di Christian Bec *Venezia. La storia, il mito (2003)* e di Peter Schreiner *Il mito di Venezia (2006)* anche se le opere in questione si soffermano di più, l'una sulla storia di Venezia, l'altra sullo studio del concetto di mito.

Le principali fonti storiche pubblicate che sono risultate utili per cercare di dare risposte esaurienti alle domande che ci si è posti in questa tesi sono: Gustavo Giovannoni *La tecnica della costruzione presso i romani* del 1925 e Antonio M. Colini, *Il fascio littorio di Roma ricercato negli antichi monumenti* del 1932, per quanto concerne lo studio del concetto di romanità e i suoi significati.

Di Eugenio Miozzi molti sono gli scritti e gli studi pubblicati a suo nome e di grande importanza per questo studio: *Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, in *Le Strade* del (1933) e *Il Ponte del Littorio (1934)* e *Dal Ponte di Rialto al nuovo Ponte degli Scalzi* del 1935 (estratto dagli annali dei lavori pubblici, già giornale del Genio civile), fonte necessaria l'analisi del terzo caso studio che si troverà di seguito, ossia il Ponte degli Scalzi. Si tratta di scritti fondamentali in cui l'ingegner Miozzi dà una descrizione chiara e precisa del processo di realizzazione delle nuove infrastrutture da lui progettate che hanno cambiato il volto di Venezia negli anni Trenta. O, ancora di Miozzi Eugenio, *Venezia nei secoli* una grandiosa opera in 4 volumi pubblicata fra il 1957-1959.

Inoltre, sono risultate preziose testimonianze anche i cinegiornali dell'epoca quali, ad esempio il *Cinegiornale 245 del 1933* reperibile presso l'Archivio Storico Istituto Luce.<sup>12</sup>

Per quanto riguarda la visione che in quel periodo si aveva dell'architettura e della centralità del concetto di romanità insita in essa si fa riferimento al libro di Paolo Napoli, *Arte e*

---

<sup>12</sup> Cinegiornale 245 del 1933, l'Archivio Storico Istituto Luce <https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL5000009558/2.html?startPage=20>.



*Architettura in regime fascista* del 1938 dove emerge in modo chiaro come in architettura (e non solo) ci si ispirasse all'Antica Roma. Così come, sempre nell'ambito di questo tema, è essenziale la testimonianza diretta che offre il *Catalogo della Mostra augustea della romanità* del 1937-1938; in questa mostra in cui fu:

*raccolto tutto il più insigne patrimonio di memorie d'arte e di storia a noi giunto nel tempo Romano; ciò non poteva farsi che in Roma e dell'Italia Fascista. (1937-1938, V)*<sup>13</sup>

Un mezzo utile per dare un significato al concetto di venezianità durante il ventennio fascista a Venezia è senza dubbio *Le origini romane de Venezia* di Giuseppe Marzemin del 1938. In questo testo lo studioso cercò di sostenere fermamente che le origini della città di Venezia fossero in realtà più romane che bizantine, inserendosi con il suo discorso perfettamente all'interno della mentalità e dei metodi di produzione della cultura di epoca fascista caratterizzati da manipolazione delle fonti, da una realtà distorta e al servizio degli interessi del regime. Altri testi presi in analisi per lo studio del contesto culturale e storico veneziano sono: Nicola Ottokar, *Venezia: cenni di storia e di culture veneziane*, 1941 e Gino Damerini, *Le isole jonie nel sistema Adriatico dal dominio veneziano a Buonaparte* 1943.

Infine anche alcuni discorsi di Benito Mussolini contenuti all'interno dell' *Opera omnia di Benito Mussolini*, sono risultati utili per comprendere la situazione ideologica, politica e culturale nella quale la produzione architettonica prima italiana e poi veneziana si inserì.

---

<sup>13</sup> *Mostra augustea della romanità: catalogo 1937-1938*, dal *Discorso pronunciato il 23 settembre 1937-xv nell'inaugurazione della mostra dall'On. Prof. Giulio Quirino Giglioli*, Roma, 1938, p. V.

## 1.1. Il concetto di romanità come mito della Nazione

Disciplina e potenza erano i valori essenziali della romanità; e l'Italia fascista doveva incarnare ed emulare lo spirito e la grandezza dell'Antica Roma, la quale rappresentava sia un punto di partenza che un esempio da superare.<sup>14</sup> A tal proposito, infatti, in un discorso del 1923 Mussolini disse:

*siamo tutti italiani e dobbiamo essere orgogliosi di essere italiani non solo per le glorie del passato [...]. Ma non dobbiamo sperare di vivere per il passato [...] ma per la nuova Italia che verrà.* (Mussolini 1956, 306)<sup>15</sup>

Oppure alla *Mostra Augustea della Romanità*,<sup>16</sup> tenutasi a Roma nel 1937 e organizzata in occasione del bimillenario della nascita di Augusto, i visitatori vennero accolti con una frase del Duce scolpita all'ingresso del percorso espositivo che recitava:

*Italiani fate che glorie del passato siano superate dalle glorie dell'avvenire.* (1937-1938, 20)<sup>17</sup>

Nella presentazione di suddetta mostra si poteva cogliere chiaramente l'idea mussoliniana secondo cui il 'nuovo stato fascista' fosse l'erede e il continuatore della grande Roma antica; Si parlò qui di Roma come fondatrice di una civiltà superiore e dai grandi valori intellettuali di disciplina ed equità, risorti con il:

---

<sup>14</sup> Nelis J., *From ancient to modern: the myth of romanità during the ventennio fascista. The written imprint of Mussolini's cult of the Third Rome*, Institut Historique Belge de Rome, Bruxelles, 2011, p. 34.

<sup>15</sup> Mussolini B., *Opera omnia di Benito Mussolini, 20: Dal viaggio negli Abruzzi al delitto Matteotti : (23 agosto 1923-13 giugno 1924)*, La fenice, Firenze, 1956, p. 306.

<sup>16</sup> L'imperatore Augusto fu dipinto come un vero e proprio fascista tra gli anni 1937-38 tanto che una critica ad Augusto sarebbe stata paragonabile a una critica diretta al Regime. Nelle pubblicazioni dedicate all'imperatore il riferimento all'Italia Fascista contemporanea fu all'ordine del giorno. La celebrazione di Augusto fu probabilmente la più pubblicizzata. Nelis J., pp. 108-109.

<sup>17</sup> *Mostra augustea della romanità: catalogo 1937-1938*, p.20.

*Popolo italiano, che, nel nome del Fascio, ha creato per il bene non solo dell'Italia ma di tutto il mondo, le norme del nuovo assetto politico dei popoli civili. (1937-1938, 6-7)*<sup>18</sup>

Questa idea di recupero da parte del fascismo della tradizione dell'Antica Roma ma anche della necessità di un suo superamento quindi di vedere la romanità come punto di partenza dal quale cominciare un nuovo cammino, fu ripresa anche in arte e in architettura. A tal proposito furono esemplificative le parole di Paolo Napoli del 1938:

*L'arte fascista può essere tradizionalista e al tempo stesso moderna. Bisogna creare altrimenti saremo gli sfruttatori di un vecchio patrimonio, bisogna creare l'arte nuova, dei nostri tempi, l'arte fascista. (Napoli 1938, 62)*<sup>19</sup>

*Noi siamo eredi di quell'attività artistica maestosamente espressa [...]; ma essendo figli d'altro secolo abbiamo [...] il dovere di manifestare coi nostri propri mezzi ciò che direttamente ci interessa. (Napoli 1938, 65)*

*In un Paese che ha ereditato come nessun altro la dovizia monumentale del passato, l'architettura deve saper trarre beneficio dalla lezione della tradizione, senza rinunciare alla perfetta applicazione delle conquiste scientifiche più moderne [...]. (Napoli 1938, 63)*<sup>20</sup>

La romanità, come un insieme di ideali astratti, non venne invocata fino a poco prima della marcia su Roma del 28 ottobre 1922<sup>21</sup> ed è anche per questo motivo che in questa tesi si tende ad escludere l'analisi di edifici o di interventi urbanistici e architettonici sorti o progettati prima di questa data. È in questo momento che la Roma idealizzata da Mussolini divenne un

---

<sup>18</sup> *Mostra augustea della romanità: catalogo 1937-1938*, pp. 6-7.

<sup>19</sup> Napoli P., *Arte e architettura in regime fascista*, Scuola Tipografica Don Luigi Guanella, Roma, 1938, cit. p. 62.

<sup>20</sup> Napoli P., p. 63.

Si noti come questa frase espliciti alla perfezione l'idea e la necessità di creazione di uno stile moderno ma che guardasse alla tradizione, che si tradusse in modo emblematico nel progetto dell'EUR42.

<sup>21</sup>Un riferimento alla romanità è da leggersi anche nella Marcia su Roma che fu essa stessa un richiamo dell'attraversamento da parte di Giulio Cesare del Rubicone avvenuta nel 49 a.C.

punto fondamentale attorno al quale si evolse il concetto di nazionalismo fascista.<sup>22</sup> Il concetto di romanità serviva come supporto e legittimazione del regime fascista per il suo dominio sull'Italia, per giustificare il conseguente potere acquisito e per ottenere un certo grado di consenso. Il duce in un suo discorso affermò:

*Noi sogniamo l'Italia romana, cioè saggia e forte, disciplinata e imperiale. Molto di quello che fu lo spirito immortale di Roma risorge nel Fascismo: romano è il littorio, romana è la nostra organizzazione di combattenti, romano è il nostro orgoglio e il nostro coraggio: civis romanus sum.* (Colini 1932, XIII)<sup>23</sup>

La retorica della romanità fu dunque un'importante caratteristica della graduale fascistizzazione della società italiana.<sup>24</sup> Ad esempio l'antichista Pietro De Francisci modellò nei suoi scritti la romanità in accordo con le esigenze ideologiche del regime,<sup>25</sup> utilizzando quella che era un'abitudine ben consolidata tra gli storici del fascismo ossia quella di adattare la storia in base alle esigenze dell'attualità.<sup>26</sup> Il fascismo utilizzava inoltre il modello dell'antico romano come mito di emulazione e propaganda e voleva creare quelli che lo storico Emilio Gentile definì i 'romani della modernità' ossia uomini capaci di realizzare nello Stato Totalitario moderno una città imperiale come avevano fatto i romani nell'antichità.<sup>27</sup> La fascistizzazione della società italiana ci fu e fu ben evidente; lo storico Umberto Silva parla di una società in preda alla 'psicosi ideologica fascista' dove molti intellettuali si misero al servizio della costruzione dell'ideologia fascista. E anche laddove ci

---

<sup>22</sup> Nelis J., p. 39.

<sup>23</sup> Colini A.M., *Il fascio del littorio di Roma ricercato negli antichi monumenti*, La Libreria dello Stato (Istituto poligrafico dello Stato), Roma, 1932, p. XIII.

<sup>24</sup> Colini S.M., p. 40.

<sup>25</sup> Si veda ad esempio: De Francisci P., *Spirito della civiltà romana*, Giuseppe Principato, Milano, 1940.

<sup>26</sup> Un altro esempio tra i tanti può essere quello dello storico Goffredo Coppola che nel 1941 scrisse un volume intitolato *Augusto*; la sua analisi sulla figura dell'imperatore Augusto era totalmente influenzata e adattata all'immagine che si voleva dare del Fascismo contemporaneo. Coppola G., *Augusto*, Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino, 1941.

<sup>27</sup> Gentile E., *Fascismo. Storia e interpretazione*, GLF Editori Laterza, Roma, 2002, p. 254.

fu chi dispreszò la volgarità e la natura del fascismo se ne distaccò semplicemente optando per quello che Umberto Silva definisce il «disimpegno dell'io» (1973, 33-40).<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Silva U., *Ideologia e arte del fascismo*, Mazzotta, Milano, 1973, p. 33-40.

## 1.2. La romanità riproposta nell'architettura italiana

Come già accennato in precedenza, il mezzo attraverso il quale si esplicò al massimo la profusione del concetto di romanità fu l'architettura. L'architettura 'dell'impero' fascista doveva simboleggiare un mito potente, e il più potente fu proprio quello della romanità. Secondo gli studi di Carlo Cresti si può dedurre che, già nei primi anni Venti, la predisposizione del clima artistico italiano al ritorno e alla rifioritura dello spirito romano fosse particolarmente accentuata. Lo studioso sottolinea come, ad esempio, la rivista *Architettura e arti decorative*, dedicava nel 1922 un articolo presentando suggestive visioni ricostruttive della basilica di Costantino, delle terme Antoniane, dell'Anfiteatro Flavio e uno studio a colori di 'case moderne in stile romano'.<sup>29</sup> Secondo tale articolo era meglio guardare alle vestigia romane «che sono roba nostra, piuttosto che stupirsi di fronte a quanto si va facendo all'estero e diventare succubi dell'arte altrui» (Cresti Gravagnuolo Guerrini 2004, 6).<sup>30</sup> Inoltre, la tradizione costruttiva di Roma antica appariva come l'«eloquente espressione dell'orgoglio di razza e di potenza» (Cresti 1986, 80).

Lo stesso Gustavo Giovannoni nel suo scritto *La tecnica della costruzione presso i romani* del 1925 mise in risalto i sistemi e la qualità della produzione architettonica realizzati nei domini della Roma Imperiale.<sup>31</sup>

Altro esempio che testimonia come nell'architettura italiana degli anni Venti e Trenta fossero presenti segni e soggezioni latine fu l'edilizia privata. In questa tipologia edilizia venne riproposto il modello culturale e artistico di Pompei: la casa pompeiana venne ripresa, con linguaggio moderno, nella tipologia della villa per una committenza borghese [Figura 1].<sup>32</sup>

---

<sup>29</sup> Cresti C., p. 95.

<sup>30</sup> Il concetto di romanità venne ripreso in realtà anche dai giovani architetti del M.I.A.R. Nell'introduzione al catalogo della Prima Esposizione italiana di Architettura razionale del 1928, Adalberto Libera e Gaetano Minnucci scrissero: «Sentiamo che questa è la nostra architettura [razionalismo] perché nostro è il retaggio romano della potenza costruttiva. E profondamente razionale, utilitaria, industriale, è stata la caratteristica dell'architettura romana». Cresti C., Gravagnuolo B., Guerrini F., pp. 6-7.

Lo stesso Cresti sostiene che convivono due anime nell'architettura italiana del tempo: il "Razionalismo" e il "Monumentalismo" ma entrambe riconoscevano la stessa paternità latina. Cresti C., p. 107.

<sup>31</sup> Giovannoni G., *La tecnica della costruzione presso i romani*, Società editrice d'arte illustrata, Roma, 1925.

<sup>32</sup> La ripresa della tipologia edilizia della casa pompeiana avvenne per molteplici motivi alcuni dei quali sono: le campagne di scavi che venivano illustrate in riviste di larga diffusione e che illustravano aspetti sempre nuovi e

Così, in un certo momento della produzione architettonica dell'Italia fascista, il mito della romanità divenne un imperativo. Lo Stato fascista utilizzò l'architettura come uno strumento capace, in modo straordinario, di suggestionare e trasmettere significati; fece infatti innumerevoli investimenti in opere di architettura pubblica in quanto consentivano di mostrare in modo efficace l'operosità del regime e la sua volontà di integrazione sociale e politica delle masse. L'incremento della politica dei lavori pubblici da un lato servì per rimediare agli effetti della grande crisi economica, dall'altro venne utilizzato come uno degli elementi di strategia del consenso.<sup>33</sup>

Lo stesso Marcello Piacentini, architetto ufficiale del Regime, scrisse nel 1941 che in Italia si era costruito:

*tanto quanto nessun altro popolo nello stesso periodo ha neanche lontanamente pensato di fare.* (Nicoloso 2008, 5)

La produzione architettonica italiana fu veramente enorme.<sup>34</sup> È proprio all'architettura che venne chiesto di elaborare i miti fondanti del fascismo ossia quelli della romanità e

---

generavano il fascino di questo tipo di edilizia; stimoli e interesse verso i soggetti educativi domestici nel dibattito attorno al fregio della Villa dei Misteri; la divulgazione del mito di Pompei attraverso un altro elemento di propaganda fortissimo e usatissimo dal regime ossia il cinema, con l'uscita, in particolare, del film *Gli ultimi giorni a Pompei* di A. Palmerini nel 1926; nel 1927 Mussolini dichiarò che sarebbero stati ripresi gli scavi di Ercolano.

Il modello latino della casa urbana principalmente tradotto fu quello della casa urbana 'ad atrio' al quale furono fatte aggiunte e rielaborazioni. Altro carattere ripreso dagli esempi di Pompei fu la proiezione della vita domestica verso l'interno dell'edificio, quindi il frequente utilizzo di aperture protette da porticati e affacci al nucleo verde centrale che portavano a una maggiore tutela della privacy. Per fare un esempio tra i molti si veda il disegno di Gio Ponti, *Progetto di villa alla pompeiana*, pianta e prospettiva di progetto, 1934.

Cresti C., pp. 101-107.

<sup>33</sup> Cresti C., p. 145.

<sup>34</sup> Si ricordi inoltre il sorgere di nuove tipologie edilizie quali per esempio le Case del Fascio o le Case del Balilla, queste ultime nate come progetto politico-pedagogico per l'educazione delle masse giovanili secondo lo stile di vita fascista. Secondo quanto riportato da P. Napoli in *Arte e architettura in regime fascista 1938* le case del Balilla nacquero per l'importanza data alla sanità dell'organismo mediante una sistematica educazione fisica nel periodo in questione. Per tale motivo dovevano rispondere più di ogni altro edificio a postulati di igiene.

Per un ulteriore approfondimento al riguardo si veda: Mangione F., *Le case del Fascio in Italia e nelle terre d'oltremare*" Pubblicazione negli Archivi Nazionali di Stato, Roma, 2003;

Capomolla R., *Case del Balilla. Architettura e Fascismo*, Electra, Milano, 2008.

dell'impero perché a detta del duce: «*Oggi in Italia non è tempo di storia. [...] È tempo di miti*» (Nicoloso 2008, 228).

Da un passo dello scritto di Paolo Napoli *Arte e architettura in regime fascista* del 1938 si comprende bene come il passato della Roma Antica fosse un *continuum* con il presente fascista, due mondi da mettere a paragone:

*L'arte fascista obbedisce [...] alla legge romana. Essa tende al grandioso [...] nel significato dell'imponente e possente. La strada romana era pavimentata dalle grandi selci che formano ancor oggi la nostra meraviglia. Era l'ampiezza e la lunghezza che corre diritta. La strada italiana fascista vuol essere altrettanto. L'edificio romano era una geometria di linee rette. Tal quale vuol essere l'edificio fascista. Il forum romano era la piazza gigantesca ove s'adunava il popolo per i comizi. Il forum fascista non è da meno, e per lo stesso scopo agisce. Roma era disseminata di giardini ai tempi di Orazio e di Augusto. Lo è oggi ai tempi di Mussolini. Questo combaciare del modernissimo e antichissimo non è casuale, è la logica conseguenza d'una identica concezione di vita. D'un riallacciarsi della tradizione presente alla maggior tradizione, la vera, di nostra gente.* (Napoli 1938, 54)

Come già si è accennato poco sopra, alla fine degli anni Trenta si assistette alla creazione di un'architettura moderna basata sulla tradizione classica dell'antica Roma. È ancora una volta Paolo Napoli a confermare nel suo scritto l'origine di questo tipo di nuova architettura:

*L'arte architettonica fascista risente inevitabilmente dello stile romano; rude logico, quadrato come una matematica [...]. Il Foro Mussolini in Roma è un esempio eloquente e grandioso di tali accostamenti, che sembrerebbero accidentali, e sono invece ragione della stessa cosa. E nella ragione stessa delle cose risiede il motivo della romanità rivalutata nei [...] suoi monumenti, nei suoi ruderi. Essi rappresentano la tradizione [...] che deve penetrare nello spirito e divenire - com'è divenuta - sostanza pulsante dello spirito italiano, di tutto il popolo.* (Napoli 1938, 55)

Mussolini fece uso dell'architettura per educare le masse in senso fascista e, un'architettura che educasse le masse doveva possedere forme chiare e comprensibili da tutti. Bisognava allora cercare di inventare uno stile che, senza rinunciare ai caratteri della modernità, parlasse alla memoria Nazionale. Esempio più tipico della messa in pratica di questo nuovo linguaggio fu l'E42 di Roma che divenne un modello per molti altri cantieri per dare forma al mito del



fascismo imperiale.<sup>35</sup> L'idea dell'E42 sarebbe maturata in Benito Mussolini in correlazione con la campagna contro l'Etiopia e la conseguente proclamazione dell'Impero il 9 maggio del 1936<sup>36</sup> e doveva indicare lo stile definitivo dell'epoca mussoliniana. Si voleva costruire una nuova 'città classica' che richiamasse nella mente del visitatore quella dei Fori Imperiali.<sup>37</sup> Attraverso l'architettura si voleva anche affermare il primato della civiltà italiana. La stessa Roma fu la città che più fu soggetta a sventramenti e a un nuovo piano urbanistico; in quanto capitale, doveva esprimere l'unità del Paese attraverso l'esaltazione del glorioso passato che contribuiva ad aumentare un senso di appartenenza e di orgoglio nazionale. Roma fu definita:

*come un tempo era per Ovidio l'ombelico del mondo, così lo è oggi, poiché Roma è tornata a significare un'idea universale, un centro di attrazione e un centro di irradiazione del pensiero di volontà, di norme umane e sociali.* (Napoli 1938, 95)

Il duce enunciò la volontà di creare una nuova Roma fascista quando disse:

*Dopo la Roma dei Cesari, dopo quella dei Papi, c'è oggi una Roma, quella fascista, la quale colla simultaneità dell'antico e del moderno, si impone all'ammirazione del mondo.* (1942, 171)<sup>38</sup>

L'obiettivo era quello di costruire la Nuova Roma monumentale del ventesimo secolo (ossia dell' 'Era fascista') quale nuova città degna della gloria di quella antica. A detta di Mussolini doveva apparire vasta, ordinata e potente come fu nei tempi dell'imperatore Augusto.<sup>39</sup> Qui il patrimonio storico e archeologico rappresentava il simbolo della nuova Italia prefigurata dal fascismo.<sup>40</sup> Ampie aree del centro città vennero svuotate di case e astratte dal contesto per isolare i frammenti dell'antichità, creando veri e propri vuoti attorno ai monumenti. Alcuni

---

<sup>35</sup> Nicoloso P., pp. XV-XVIII.

<sup>36</sup> *E 42: l'esposizione universale di Roma: utopia e scenario del regime: Ideologia e programma per l' "Olimpiade della Civiltà"*, Cataloghi Marsilio, Venezia, 1987, p. 3.

<sup>37</sup> Nicoloso P., p. 229.

<sup>38</sup> *Panorami di realizzazioni del fascismo*, vol. III, Tipografia Castaldi, Roma, 1942, p. 171.

<sup>39</sup> Cresti C., p. 20.

<sup>40</sup> Ciucci G., pp. 77, 78.

esempi possono essere la demolizione della Spina dei Borghi e la conseguente apertura nel 1937 di via della Conciliazione su progetto dell'architetto Marcello Piacentini; o l'apertura di Piazza Augusto Imperatore tra il 1936-37 in occasione della proclamazione dell'Impero del 1936, dove vennero concentrate le reminiscenze in onore di Augusto. La Pax Augustea veniva infatti utilizzata come uno dei simboli del regime. In realtà si assistette anche a una strumentalizzazione dell'archeologia in particolare nell'episodio di creazione del parco archeologico dei Fori sormontato da via dell'Impero inaugurata nel 1932. Lo scavo dell'area comportò la demolizione di 5500 vani abitativi quando però, successivamente, circa l'80% dell'antico tessuto portato alla luce venne ricoperto per realizzare la nuova arteria che doveva avere l'asse direzionato verso il punto focale del Colosseo. Così l'enorme dispendio di tempo e denaro servito per lo scavo fu in realtà rivolto al solo obiettivo di legittimare gli obiettivi imperialistici del regime attraverso la creazione di una 'strada parata'.<sup>41</sup>

Quando il fascismo, consolidò la sua posizione di potere, rispolverò quindi il mito della romanità esigendo di identificarsi come unico e legittimo erede di quel patrimonio di glorie passate; ne fu un esempio chiaro la ripresa dei simboli dell'aquila e del fascio littorio che divennero i segni della nuova Roma 'imperiale' fascista.

In questo clima anche l'architettura ufficiale si allineò a questa volontà di ripresa del classicismo di epoca romana.<sup>42</sup> Uno dei più importanti simboli della Roma Antica che venne riproposto come nuova tipologia di elemento architettonico fu proprio il Fascio Romano divenuto Fascio Littorio.<sup>43</sup> Nella prefazione di un testo dedicato interamente alla ricerca e allo studio del fascio negli antichi monumenti romani, Antonio M. Colini così descrisse nel 1932 la ripresa di tale simbolo durante il Ventennio:

*Dopo secoli di oblio, dopo essere di tanto in tanto riapparso come attributo di figure simboliche, dopo la inesatta rievocazione della Rivoluzione Francese, [...], ecco il Fascio del Littorio assurgere a nuova vita, nell'Italia baciata dalla Vittoria, rinnovellata dalle Camicie Nere [...]. L'Italia riprende così col simbolo littorio per volontà di un Duce romano la missione gloriosa di Roma. (Colini 1932, XIII)*

---

<sup>41</sup> Cresti C., Gravagnuolo B., Gurrieri F., p. 38.

<sup>42</sup> Cresti C., p.19.

<sup>43</sup> Per un approfondimento riguardante la storia del fascio romano si veda: Giardina A., Vauchez A., pp. 225 e seguenti.

Il tema del gigantesco fascio littorio è rilevabile nella facciata del Progetto di stadio ideato dall'architetto Ferdinando Biscaccianti nel 1928. Ma uno dei casi più celebri di utilizzo di tale simbologia fu la facciata provvisoria della *Mostra della rivoluzione fascista* del 1932 ad opera di Adalberto Libera e Mario De Renzi (che nascondeva l'accademico prospetto del Palazzo delle esposizioni in via Nazionale a Roma).<sup>44</sup> Qui furono presenti in facciata quattro giganteschi fasci semplificati. O ancora il progetto di Libera per il concorso del Palazzo Littorio (1934) nel quale l'architetto poneva al centro di un emiciclo caratterizzato da nastri paralleli di finestre continue 'alla Le Courbousier', un parallelepipedo in granito a forma di fascio composto di bassorilievi e ornato di un aggettante arengario.<sup>45</sup>

Altro simbolo ripreso dall'antichità e molto usato dal fascismo specie in architettura fu la Vittoria alata; esempi di tale ripresa possono essere Monumento ai caduti di Cortona (D. Giovatti) o il Monumento ai caduti di Muro Leccese, o ancora l'Arco della Vittoria a Genova realizzato da Marcello Piacentini.<sup>46</sup> Ispirati ai gruppi equestri dell'antica Roma furono gli abbondanti gruppi statuari pensati dall'architetto Biscaccianti nel suo Progetto di piscina natatoria per uno stadio, i quali vennero presentati come monumenti equestri dell'atleta del littorio.

Dal punto di vista formale gli elementi architettonici che vennero ripresi dall'antichità furono molteplici. Si cercherà di riportarne alcuni esempi.

L'architettura di Marcello Piacentini come l'Hotel Ambasciatori in via Veneto a Roma del 1925 è un esempio chiaro di questa ripresa di elementi di romanità in cui in facciata si mescolano i più svariati elementi tipologici e stilistici di un formalismo classico trascritto in maniera meno greve. Oppure i progetti di grattacieli italiani di Alessandro Limongelli datati al 1927 erano composti per ordini sovrapposti di colonne con, nei coronamenti, «esagerate statue ed eccessivi frontoni» (Cresti 1986, 19). L'architetto Ugo Ojetto, colui il quale si proponeva come il 'Vitruvio del regime', teorizzava la rivalutazione di alcune tipologie architettoniche di epoca romana confacenti alla retorica fascista. In particolare, si propagava il revival degli archi trionfali pregni di citazioni classiche come nel caso di quelli proposti da

---

<sup>44</sup> Questo è un esempio di connubio tra simbologia fascista e funzionalismo di marca razionalista inteso come identificazione rivoluzionaria dell'architettura.

<sup>45</sup> Cresti C., p. 28.

<sup>46</sup> Qui sono presenti statue, bassorilievi illustranti il 'poema' della guerra, Vittorie alate, medaglioni e prue rostrate: tipico esempio della ripresa ed esasperazione di modelli della Roma Antica.

Giovanni Muzio, da Cabiati e Alpagò Novello e da Giuseppe Vaccaro per il concorso del monumento ai Caduti di Milano nei quali le colonne, le lesene rivestite di palmette, i frontoni spezzati si associavano a motivi di protome, a mensole o nicchie sorreggenti urne e a gruppi scultorei.<sup>47</sup>

A Venezia, a seguito del completamento di Riva dell'Impero, venne progettata nell'isola di Sant'Elena la Scuola marinara ossia una scuola navale militare che nacque nel 1937 con la denominazione di 'Collegio Navale della Gioventù Italiana del Littorio'. In questo edificio il 'modernismo' promosso dal regime andava di pari passo con il programma di propaganda politica esplicito dalla presenza di un ciclo mosaicato basato sull'iconografia mussoliniana e dell'Impero Romano.<sup>48</sup>

Elementi formali ripresi dall'Antica Roma furono anche l'arco e la volta i quali:

*Per necessità autarchica tornano a imprimere all'architettura nostra uno degli inconfondibili elementi caratteristici delle [...] glorie romane.* (Napoli 1938, 135)

Più in generale quindi si assistette al proliferare di archi trionfati innalzati con chiari obiettivi revivalistici e abbondanza di sculture (alcuni esempi possono essere l'Arco di Genova e quello progettato per Palermo) o con apparecchiature decorative di aggettivazione fascista (Arco di Bolzano), insieme a esedre scenografiche (Monumento ai caduti di Macerata, architetto Bazzani) e a colonne votive (Colonna di Forlì, architetto Bazzani) che sono tutti elementi di una modellistica di "memoria" classica che portarono alla creazione di una «simbologia spesso esasperata e che entrarono a far parte di uno scenario urbano segnato da vuota apparenza» (Cresti 1986, 67).

Un esempio di riferimento imitativo alla tipologia del tempio e della colonna Traiana (e dell'assortimento di simboli e insegne) è la Casa del Fascio di Signa realizzata nel 1928 da Adolfo Coppedè e definita da Carlo Cresti un «caso di parodia architettonica» [Figura 2]. È evidente e clamorosa l'esasperazione dei singoli elementi formali che vengono ripresi e, anche grazie al loro effetto plastico nell'insieme, raggiungono il parossismo.<sup>49</sup> Altro progetto

---

<sup>47</sup> Cresti C., p. 21.

<sup>48</sup> Concina E., *A history of Venetian Architecture*, Cambridge University press, Cambridge, 1998, p. 321.

<sup>49</sup> Cresti C., p. 67. Si trattava di due colonne decorate con fregi avvolgenti con intrecci di labari, daghe romane, mazze e scudi, elmi e palle da catapulta, incorniciavano un tempietto coronato di frontone e due enormi fasci. A tutto ciò andavano ad aggiungersi elementi ornamentali del repertorio classico quali aquile e leoni.

che documenta la vanità del gigantismo architettonico e la tendenza a combinare elementi tratti da più disparati modelli architettonici fu la grande colonna e le massicce statue commemorative disposte da Felice Nori a contorno del suo ‘tempio’ littorio.<sup>50</sup>

Non si deve poi dimenticare che con la legge del 3 aprile del 1926 il fascismo istituì l’Opera Nazionale Balilla con la conseguente progettazioni di una nuova tipologia edilizia: la Casa del Balilla. L’idea di base di tale legge prevedeva la centralità dell’educazione fisica dei ragazzi tra gli 8 e i 18 anni in quanto necessaria per ‘perfezionare la razza’; l’educazione fisica veniva dunque intesa come una ‘necessità a carattere nazionale’. Ancora una volta la storia della Roma antica veniva manipolata e strumentalizzata per accompagnare le cause del fascismo, sostenendo che gli antichi romani «attribuivano la massima importanza all’educazione fisica di cui ben intesero l’enorme utilità e fin quando furono consapevoli di questo tennero il dominio sul mondo» (Cresti 1986, 74). Lo sport divenne così monopolio del regime in quanto metodo alla preparazione premilitare e i vari sport venivano «*classificati sulla base della loro utilità sia per il vigore che per l’armonia fisica dei giovani*» (1942, 428).<sup>51</sup> Si trattava di una nuova concezione secondo cui l’educazione fisica<sup>52</sup> veniva intesa «*non più come ginnastica senza costruito [...] ma un’educazione fisica razionale ispirata allo scopo di preparare una gioventù forte e sana*» (1942, 427).<sup>53</sup> La valorizzazione e la diffusione della pratica sportiva conducevano, conseguentemente, all’urgenza di fornire le città italiane di impianti adeguati allo svolgimento delle attività atletica; così nel quadro della politica dei lavori pubblici, il regime inseriva anche la costruzione di ippodromi, arene, stadi, piscine,<sup>54</sup> fino al monumentale progetto del foro Mussolini con richiami all’archeologismo e un retorico contorno di statue gigantesche.<sup>55</sup>

La ripresa della tradizione romana fu anche nell’uso dei materiali; emblematico fu il caso dello Stadio dei Marmi dell’architetto Del Debbio in cui l’elemento preponderante fu il travertino di tradizione.

---

<sup>50</sup> Cresti C., p. 29.

<sup>51</sup> *Panorami di realizzazioni del fascismo*, vol. I, Tipografia Castaldi, Roma, 1942, p. 428.

<sup>52</sup> Termine coniato dal professore di filosofia e deputato fascista Balbino Giuliano. Cresti C., p. 74.

<sup>53</sup> *Panorami di realizzazioni del fascismo*, vol. III, p. 427.

<sup>54</sup> Cresti C., p. 75.

<sup>55</sup> Cresti C., p. 82.

In questo contesto politico e ideologico nazionale si inserì anche la produzione architettonica della città di Venezia. Si analizzerà di seguito il contesto culturale nel quale tale produzione si inserì cercando in particolare di fare un focus sul concetto di venezianità.

### 1.3. L'esaltazione della venezianità e i suoi diversi significati

La venezianità fu un concetto molto forte e presente in questi anni a Venezia. Tuttavia, sulla base degli scritti e delle testimonianze dell'epoca, si può sostenere che tale concetto non si presentava con un significato univoco. Vengono ora riassunte le varie concezioni di venezianità presenti nella società veneziana di quel periodo.

Si può dire che il concetto di venezianità si presenti incarnato nell'obiettivo delle istituzioni locali di portare all'internalizzazione e a una modernizzazione della città.<sup>56</sup> Negli anni Trenta si assistette infatti a un'accelerazione della vicenda urbana e territoriale di Venezia con una conseguente trasformazione della città. Tutti i progetti che furono messi in atto in questo periodo si inserirono all'interno di quella che venne definita, già dagli inizi del Novecento, la 'Grande Venezia'. Dopo la Grande Guerra con la nascita di Marghera e la piena affermazione del Lido, Venezia apparve non più limitata alla sola area lagunare. Le maggiori opere architettoniche e infrastrutturali che vennero realizzate durante gli anni di governo fascista a Venezia si inserirono all'interno del progetto della 'Grande Venezia' a cui lo storico dell'architettura Guido Zucconi ha dedicato alcuni scritti.<sup>57</sup> Ci fu un'esigenza generale di modernizzazione per poter consentire una possibile omologazione di Venezia con altre città attraverso uno sviluppo industriale manifatturiero e di accessibilità rapida su ferro e su gomma.<sup>58</sup>

La venezianità in questo caso è da intendersi come esaltazione della città consentita attraverso una sua 'apertura al mondo' grazie alla creazione di una serie di grandi opere infrastrutturali che consentissero l'accesso degli automezzi in laguna. Si voleva infatti inserire il sistema della 'Grande Venezia' in un sistema di comunicazione più vasto. L'idea era quindi che Venezia tornasse ad essere uno snodo fondamentale e che, nonostante le sue caratteristiche

---

<sup>56</sup> Dopo la fine della Serenissima Venezia si era progressivamente chiusa in sé stessa e proprio nella prima metà del Novecento si pone questo obiettivo di riaprirsi al mondo.

<sup>57</sup> Si veda al riguardo: Zucconi G., *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia, 2002.

Zucconi G., *Grandi progetti per una più grande Venezia*, "Quaderno Insula", 4, 2000.

<sup>58</sup> Biraghi M., Ferlenga A., *Architettura del Novecento. Opere, progetti, luoghi L-Z*, Einaudi, Torino, 2013, p. 748.

acquee, tornasse ad essere un nodo cruciale di traffici e di commerci.<sup>59</sup> Si assistette a una trasformazione urbana del centro storico di importanza paragonabile a quella subita cento anni prima, con la costruzione della ferrovia ferdinandea.<sup>60</sup>

*Il 25 aprile [1933] sono stati inaugurati il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma ed i nuovi canali nell'interno della città in adiacenza ai piazzali d'arrivo per rendere più sollecite le comunicazioni da questi ai diversi centri della città stessa. (Miozzi 1933, 113)<sup>61</sup>*

Venne progettata, ma mai realizzata, anche l'Autostrada Venezia-Monaco per dare uno sfogo operativo sulla terraferma a Venezia: si prevede, inoltre, che l'autostrada avrebbe dato diverse prospettive al porto veneziano.

Nel disegno pre e post-bellico, dunque, l'obiettivo era quello di progettare un ruolo rinnovato della Serenissima attraverso un rinnovamento delle reti e dei traffici commerciali.<sup>62</sup>

Si tratteranno come casi studio di questa tesi le singole opere contenute all'interno del progetto più ampio di realizzare una più 'Grande Venezia'; queste attestano come, durante il periodo fascista, si volle mettere in luce l'importanza e il lustro della città.

Inoltre, a Venezia l'esaltazione della città e della sua storia andò di pari passo con la celebrazione del concetto di romanità promosso a livello nazionale. Un esempio può essere rappresentato dallo scritto di Giuseppe Marzemin intitolato *Le origini romane de Venezia* del 1938 in cui, insieme all'encomio sulla storia di Venezia e sul 'popolo veneziano del passato', si cercò di sottolineare in modo veramente marcato come Venezia avrebbe avuto in realtà origini romane e solo secondariamente bizantine. Contrariamente, dunque, a quanto tramandato dalla leggenda secondo la quale Venezia sarebbe stata fondata il 25 marzo del 421 d.C sugli isolotti del *Rivus altus* (Rialto),<sup>63</sup> Marzemin nel suo scritto sosteneva invece che:

---

<sup>59</sup> Miozzi E., *Venezia nei secoli*, Casa Editrice Libeccio, Venezia, 1957-1969.

<sup>60</sup> Baldin M., *Eugenio Miozzi: aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

<sup>61</sup> Miozzi E., *Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, in *Le Strade*, anno XVII, n. 5, Touring Club Italiano, Milano, maggio 1933, p. 113.

<sup>62</sup> Kusch C.F., *Eugenio Miozzi. Venezia tra innovazione e tradizione 1931-1969*, Dom Publishers, Berlino, p. 8.

<sup>63</sup> Bec C., *Venezia. La storia, il mito*, Carocci, Roma, 2003, p. 14.



*Stranieri imposero l'assioma che Venezia in arte nacque bizantina. E si assunse il termine "bizantino" come antitetico a romano, venetico e veneziano. L'errore ebbe fortuna ma va corretto. [...] I Venetici, compatto nucleo popolo latino-romano, moralmente non si lasciarono affatto travolgere e neppure influenzare dalla corruzione orientale né dal bizantinismo incompatibile con le caratteristiche della loro stirpe, con la forza delle loro tradizioni [...], con lo sviluppo indigeno della genuina propria civiltà romana dalla quale soltanto e non da Costantinopoli ripeterono la loro grandezza. (Marzemin 1938, 8)<sup>64</sup>*

Venezia venne definita come la «città più originale del mondo» e «città soprannaturale»<sup>65</sup> i cui palazzi, a suo dire, facevano:

*riguardare la fedeltà allo spirito del romanesimo sotto nuove e splendenti luci.*  
(Marzemin 1938, 11)

Il concetto di venezianità è da ricercare anche nel libro di Gino Damerini intitolato *Le isole jonie nel sistema Adriatico dal dominio veneziano a Buonaparte* del 1943 ben studiato da Filippo Maria Paladini.<sup>66</sup> La storia di Venezia questa volta venne attualizzata sia in funzione delle rivendicazioni nazionalistiche e imperialistiche a sostegno del progetto della 'Grande Venezia', di cui si è accennato poco sopra, sia secondo una prospettiva egemonica e panadriatica a vocazione mediterranea dell'Italia fascista. Già a partire dai primi del Novecento si assistette a un programma politico per la conquista delle masse<sup>67</sup> attraverso una «rianimazione e risignificazione degli stereotipi della venezianità» (Paladini 2000, 255) di

---

<sup>64</sup> Marzemin G., *Le origini romane de Venezia*, Società italiana del progresso delle scienze, Roma, 1938, cit., p.8.

<sup>65</sup> In questo ambiente ideologico e culturale un contemporaneo di Damerini, Nicola Ottokar, definì Venezia un «Mondo [...] irripetibile nella sua grandezza [...]; è un miracolo che non somiglia a niente e non potrebbe a nulla essere paragonato». Ottokar N., *Venezia: cenni di cultura e di storie Veneziane*, La Nuova Italia, Firenze, 1938, p. 1.

<sup>66</sup> Paladini F.M., *Storia di Venezia e retorica del dominio adriatico: Venezianità e Imperialismo 1938-1943*, Ateneo Veneto: Rivista di scienze, lettere ed arti; atti e memorie, 2000, p. 254.

<sup>67</sup> Gentile E., pp. 161-163.

matrice irredentistica e dannunziana<sup>68</sup> con il conseguente rinnovamento del mito di Venezia.<sup>69</sup> Tale rinnovamento fu consentito dalla questione adriatica e dal suo senso imperialistico, attuato nel corso dei progetti di modernizzazione di Venezia iniziato con il neonato porto industriale veneziano.<sup>70</sup> Damerini presentò così la Repubblica di Venezia come un intermediario che aveva il compito di continuare e mantenere viva la missione della Roma antica fino al nascere della nuova ‘Terza Roma’. Simile concetto fu portato avanti dallo stesso Gabriele D’Annunzio il quale descrisse Venezia come una città produttiva, dinamica e aggressiva il cui simbolo, il leone di San Marco, diviene una «*bestia selvaggia*» dotata di ali e accovacciata, pronta per fare il «*grande balzo in avanti*» (Damerini 1943, 261). Venezia venne vista da questo momento come il mezzo che avrebbe condotto l’Italia Fascista al suo destino imperiale, quindi uno strumento essenziale per la storia del Paese. Per di più, lo stesso Damerini, nei suoi corsi di storia veneta del 1940 espose una storia di Venezia con caratteri di:

*Una sintesi confacente non solo alle risultanze degli studi, ma al nostro sentimento di moderni.* (Paladini 2000, 268)

Voleva sottolineare l’importanza della storia di Venezia anche nella storia d’Italia e d’Europa. Evidentemente si ispirava al metodo di Gioacchino Volpe che sosteneva di «attualizzare la vita storica» e di «vedere in vera organica unità passato e presente». (Paladini 2000, 266)<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Si veda al riguardo: Cresti C., *Gabriele D’Annunzio “architetto immaginifico”*, Angelo Pontecorboli, Firenze, 2005. Per un approfondimento sul rapporto tra Gabriele D’Annunzio e Venezia si veda la fonte contemporanea di: Damerini G., *“D’Annunzio e Venezia”*, A. Mondadori, Milano, 1943.

<sup>69</sup> Paladini F.M, p. 255.

<sup>70</sup> Zucconi G., *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*.

<sup>71</sup> Come si è visto poco sopra, l’attualizzazione della storia fu un fatto purtroppo ben radicato e consolidato durante gli anni del Regime Fascista. Per fare un esempio non veneziano, si può ricordare la collaborazione dello storico Federico Chabod (allievo di Gioacchino Volpe) alla predisposizione dei materiali per la *Mostra sulla Civiltà Italiana – EUR 42*. Chabod sceglieva di evidenziare particolarmente il pensiero di Machiavelli sottolineando lo spirito patriottico di Machiavelli stesso con però una lettura parzialmente deformante e anacronistica che era condizionata dal contesto celebrativo del Regime e del suo ventennale. La lettura del passato venne fatta nel senso dell’elogio e delle celebrazioni a cui si guardava; Levis Sullam S., *I fantasmi del Fascismo: metamorfosi degli intellettuali italiani nel Dopoguerra*, Feltrinelli, Milano, 2021.

Un altro esempio di storia attualizzata può essere quello delle lezioni tenutesi da Eugenio Bacchion all'Ateneo Veneto: si trattò di lezioni sul rapporto tra il governo Veneto, Francia e Inghilterra nel 1848-1849 ma il tema in realtà rappresentava una trasposizione della situazione contemporanea di isolamento e di conflitto con le democrazie occidentali vissuta dall'Italia fascista.<sup>72</sup>

Si può dire dunque che negli anni del regime l'idea del mito di Venezia rappresentò una *variatio* del mito della 'Roma dell'Impero'. Se il momento di maggior successo del mito della romanità coincise con l'apice del consenso verso il regime ai tempi della conquista di Etiopia, il mito e l'idea di Venezia sembravano accompagnare la Roma dell'Impero nella missione mediterranea delle prospettive espansionistiche commerciali e industriali del triveneto che sostenevano ragioni ideali e politiche sulle rivendicazioni dell'Albania e la Dalmazia<sup>73</sup> e sulla campagna di Grecia. Così la 'questione adriatica' e il 'ricongiungimento' alla sponda dalmata rappresentarono l'obiettivo dell'espansione imperialistica italiana per mezzo di Venezia. All'interno di questa visione espansionistica e imperialistica Damerini esaltò l'idea di una riammissione di tutti i possedimenti dello stato veneto così come era giunto sino alla fine della Repubblica nel 1797. Ancora una volta Damerini mise in parallelo Venezia e Roma definendo: «*L'Italia fascista erede e continuatrice di Roma e di Venezia*» (Damerini 1943, 186).<sup>74</sup>

Damerini traeva dal dannunzianesimo la retorica di una patria adriatica ispiratrice d'«una concezione storica e nazionale» fondata sulla continuità veneziana, quella venezianità capace di incitare l'Italia alla «necessità della liberazione dell'Adriatico come prima tappa fatale per la risurrezione della sua potenza nel mondo» (Paladini 2000, 268).

Questa concezione assunse evidentemente una funzione pedagogica oltre che propagandistica. Ciò è attestato ad esempio dall'esito di uno scritto redatto da un'allieva di Bruno Duran al

---

<sup>72</sup> Paladini F.M., p. 265.

<sup>73</sup> Un progetto propagandistico del Regime e di legittimazione dell'annessione della Dalmazia all'Italia fascista tra il 1941 e il 1943 fu per esempio la *Mostra dell'Architettura Dalmata* organizzata a Roma (Accademia di San Luca) nel 1943; Gudelj J., *Roman Lens, Dalmatian Issues: the Exhibition of Dalmatian Architecture at the Accademia di San Luca (Rome, June 1943)*, in *Gustavo Giovannoni e l'architetto integrale*, Accademia Nazionale di San Luca, Quaderni degli atti 2015-216, pp. 461-477.

<sup>74</sup> Damerini G., «*Le isole jonie nel sistema Adriatico dal dominio veneziano a Buonaparte*», Istituto per gli studi di politica internazionale, Industrie grafiche A. Nicola & C, Varese, 1943., p. 186.

termine della frequentazione al corso di storia veneta dedicato allo Stato da Mar veneziano (Ateneo Veneto) del 1939; la studentessa descrisse Venezia come simile a Roma: così come Roma fece del mediterraneo il “mare nostrum” così Venezia fece dell’Adriatico il ‘suo golfo’. C’era una concezione per cui il ‘mare è di chi lo domina’.<sup>75</sup> L’efficacia propagandistica e la forza persuasiva di questo tema sono evidenti.

Oltre a ciò, per avere una visione generale ed esaustiva del contesto storico, sociale e culturale in cui si inserì la produzione architettonica veneziana durante gli anni di dominazione del regime fascista, è bene tenere a mente che fu proprio in questi anni che venne fondato il Regio Istituto Superiore di Architettura (poi I.U.A.V – Istituto Universitario di Architettura) a testimonianza di come questa disciplina assunse un ruolo centrale nelle politiche fasciste. Sebbene sia un’opinione diffusa che una Scuola di Architettura a Venezia abbia origini lontane e risalenti ai modi di fare architettura tramandati dai celeberrimi Jacopo Sansovino o Andrea Palladio, in realtà una scuola vera e propria nacque in forma semiufficiale solo nel 1923 grazie alla Riforma Gentile di generale riordino a livello nazionale dei profili professionali<sup>76</sup>. La sua fondazione ebbe origine, in primo luogo, dal lungo dibattito portato avanti a livello nazionale già dalla fine dell’Ottocento attorno alla figura dell’architetto<sup>77</sup> e alla necessità di una sua formazione che fosse in una posizione intermedia tra l’ingegnere civile e l’artista. In secondo luogo, la figura centrale fu quella di Giovanni Bordiga che agì a livello locale, proponendo nel 1915 il primo *Progetto per l’istituzione in Venezia di una scuola superiore*.<sup>78</sup> Bordiga propose uno piano completo che comprendeva l’acquisizione di numerose competenze grazie alle quali si sarebbero formate figure di tecnici esperti nella «composizione, direzione e costruzione di opere architettoniche, e nella conservazione e restauro dei monumenti di antica arte» (Woolf Isnenghi 2002, 1913). La Scuola di architettura

---

<sup>75</sup> Paladini F.M., p. 266.

<sup>76</sup> Woolf S.J, Isnenghi I., *Storia di Venezia. L’Ottocento e il Novecento*, Istituto dell’Enciclopedia Italiana Treccani, Roma, 2002, p. 1913

<sup>77</sup>Riferimento doveroso è da fare a Gustavo Giovannoni che, oltre ad esser stato un personaggio chiave per il suo contributo alla stesura della legge *Provvedimenti per la tutela delle bellezze naturali e degli immobili di particolare interesse storico* (1922), della *Carta di Atene* (1931) e della nuova legge di *Tutela delle bellezze naturali* (1939), fu anche il fondatore e direttore dal 1927 della Scuola Superiore di Architettura di Roma. Cresti C., Gravagnuolo B., Gurrieri F., p. 36.

<sup>78</sup>Woolf S.J, Isnenghi I., p. 1913.

risultò pienamente riconosciuta nel gennaio del 1926 quando andò a sostituirsi al corso speciale in Architettura presso l'Accademia delle Belle Arti (il quale venne istituito settant'anni prima). Proprio a questa data la Scuola di Architettura di Venezia risultava essere la seconda fondata e riconosciuta in Italia, dopo quella di Roma.

L'istituzione di una scuola dedicata all'architettura a Venezia si inserì in un clima di effervescenza culturale che vide il sorgere di nuovi progetti culturali nella seconda metà degli anni Venti. Si trattò per esempio del fiorire di nuove iniziative quali le Biennali di architettura oppure il tentativo di fondare una sezione locale del M.I.A.R (Movimento Italiano per l'Architettura Razionale).<sup>79</sup>

Successivamente, alla data del 1934 la Regia Scuola venne trasformata in Regio Istituto Superiore di Architettura con sede a San Trovaso, Palazzo Giustiniani.

---

<sup>79</sup>Woolf S.J, Isnenghi I, p. 1914.

#### **1.4. L'architettura del fascismo a Venezia: venezianità e ripresa di elementi formali dalla tradizione.**

Durante i primi anni Trenta il Governo fascista guardò con attenzione particolare alla Biennale di Venezia in quanto istituzione culturale più antica e prestigiosa nel campo dell'arte contemporanea che deteneva già allora una fama di livello internazionale. Nel 1930 la Biennale venne infatti trasformata in ente autonomo. Il potenziale di attrattiva turistica della Biennale, e di Venezia stessa, crebbe molto anche grazie al fatto che venne affiancata ad altri importanti eventi veneziani quali il festival della Musica Contemporanea (1930) quello dedicato al Teatro (1934) e soprattutto la mostra d'Arte Cinematografica<sup>80</sup> che a partire dal 1932 si tenne nel nuovo complesso del Lido.<sup>81</sup>

Nel 1932 venne costruito del cosiddetto Padiglione Venezia. Questo nuovo edificio nacque come padiglione espositivo per esporre le opere di arte decorativa veneta. La scelta di dedicare un padiglione alla produzione artistica veneta era dettata da una chiara azione di promozione territoriale<sup>82</sup> e quindi, si può dire, di esaltazione del concetto di venezianità.

Il rispetto nei confronti del contesto urbano è evidente anche nel progetto dell'architetto Brenno Del Giudice, il quale progettò la Stazione dei Vigili del Fuoco tra il 1932-34 che, come si vedrà di seguito, pur essendo un'opera moderna, recò segni inconfondibili di continuità con il passato anche se superficiali.<sup>83</sup>

Ancora, il richiamo alla tradizione si inserisce anche all'interno di un progetto presentato da Virgilio Vallot al concorso del 1932-1935 per la realizzazione della stazione ferroviaria e mai

---

<sup>80</sup> Ballarin M., *Architetture Venete. Padiglioni e spazi della Biennale di Venezia*, RG Editore, Treviso, 1976, p. 5.

<sup>81</sup> Il Palazzo del Cinema venne costruito nel 1937 e ad esso viene affiancato un anno dopo il Palazzo del Casinò. Questi facevano parte di un complesso edificatorio più ampio approvato nel 1938 ma mai realizzato. Maugeri P., *Il nuovo Palazzo del Cinema. Concorso Internazionale di progettazione. I progetti*, Marsilio, Venezia, 2006. Il progetto del Palazzo del Cinema incontrò alcune difficoltà per quanto riguardava la sua approvazione; venne realizzato in tempi rapidissimi: solo sei mesi; Scarpa L. *Ricerca storica sulla nascita del Palazzo della Mostra del Cinema di Venezia: manoscritto inedito 1953*, 2003.

<sup>82</sup> Ballarin M., p. 33.

<sup>83</sup> Concina E., p. 318.

realizzato. Tale progetto prevedeva, oltre che a un monumentale ingresso alla darsena coperta, dei rimandi figurativi alla decorazione di Palazzo Ducale.<sup>84</sup>

È possibile ricercare elementi di esaltazione del concetto di venezianità anche negli edifici e nelle infrastrutture che rientrarono in quel progetto più vasto che fu denominato ‘Grande Venezia’. Personaggio chiave per dare un’armatura infrastrutturale alla decisione di creare una ‘Grande Venezia’ fu l’Ingegnere capo della Direzione Lavori e servizi Pubblici del Comune Eugenio Miozzi, un’autorità tecnica indiscussa nella Venezia dell’epoca fascista che proseguì l’abitudine delle proposte ingegneristiche di fine Ottocento. Fu lui a progettare il nuovo Ponte del Littorio (oggi Ponte della Libertà) inaugurato nel 1933; tale opera di ingegneria infrastrutturale diede inizio a una nuova stagione progettuale e fu una delle prime grandi opere di congiungimento di Venezia alla terraferma.<sup>85</sup> Questo fu un grande progetto di apertura di Venezia al mondo e alla modernità con l’entrata in laguna delle automobili e del filobus.<sup>86</sup>

L’Ing. Miozzi cercò sempre di mediare l’esigenza di modernità con la necessità di salvaguardia e tutela della città.<sup>87</sup> Realizzò piazzale Roma e le opere ad esso connesse come ad esempio l’autorimessa di Sant’Andrea. In quest’ultima, detta anche Casa dell’Automobile, adottò chiaramente una soluzione razionalista, moderna e funzionale in cui l’esaltazione del concetto di venezianità non stava tanto sulla ripresa di stilemi tradizionalmente marciati ma sul fatto di dichiarare la superiorità di Venezia creando il parcheggio più grande in Europa.<sup>88</sup>

---

<sup>84</sup> Zucconi G., *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, p. 93.

<sup>85</sup> Zucconi G., *Grandi progetti per una più grande Venezia*, p. 64. Risalgono a questa fase le più clamorose intrusioni, delle quali il garage multipiano di Piazzale Roma (1933) rappresenta una specie di manifesto programmatico: con la nuova stazione ferroviaria, 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’.

<sup>86</sup> Fa parte di questo anche il concorso per l’ampliamento della Stazione ferroviaria sospeso però fino al secondo dopoguerra. Biraghi M., Ferlenga A., pp. 753-754.

<sup>87</sup> In occasione della presentazione del Progetto di Massima del Risanamento di Venezia nel 1939 affermò che il compito era quello di agire «*soprattutto senza alterare Venezia. Noi non dobbiamo creare una Venezia a nostro piacimento; Venezia è quella che è, e dobbiamo consegnarla ai nostri successori migliorata, ma non trasformata*». IUAV, AP, FEM, 1.pro/, vol. “*Comune di Venezia. Direzione generale dei servizi tecnici. Progetto di massima per il piano di risanamento di Venezia insulare. Relazione*”, Venezia 9 marzo 1939, p. 111.

<sup>88</sup> Concina E., p. 318.

Fu sempre lui a progettare il terzo ponte che in ordine di costruzione attraversava il Canal Grande: il Ponte degli Scalzi. Questo venne inaugurato nel 1934 e nella sua progettazione prevalse l'aspetto ingegneristico-strutturale per assecondare la necessità di creare un manufatto di massima esilità che non alterasse l'armonia dell'ambiente. Come si dirà in seguito, venne realizzato in pietra d'Istria proveniente dalla cava di Orsera, la stessa che fornì il materiale per la costruzione della Biblioteca del Sansovino; questo fu un evidente riferimento al passato glorioso della città. L'obiettivo di Miozzi fu inoltre quello di creare un ponte degno dell'emblematico Ponte di Rialto per dare voce all'epopea fascista caratterizzata da un monumentalismo di regime.

I richiami e i riferimenti all'esaltazione del Regime furono presenti nell'applicazione della simbologia classica dell'Antica Roma fatta propria dal Fascismo; basti pensare ad esempio alla presenza dell'aquila romana incisa nei due pili celebrativi posti all'inizio del Ponte del Littorio, oppure al riferimento ai fasci del littorio sulla facciata del Casinò di Lido.<sup>89</sup> È però altrettanto evidente come Miozzi abbia portato avanti il tentativo di coniugare la particolarità di Venezia con la necessità di 'rappresentanza fascista' tanto che, tale rappresentanza, trovò espressione più nei tempi di decisione e realizzazione delle opere, che nell'affermazione di uno stile specifico e rappresentativo dell'epoca.<sup>90</sup>

Da inserire all'interno del progetto di creare una 'più Grande Venezia' sono anche i lavori di scavo del Rio Nuovo, il quale consentì un rapido collegamento tra il bacino e il lido; inoltre, i relativi ponti di Cà Foscari e Santa Margherita ad esso collegati, secondo Ennio Concina, furono «una suggestiva razionalizzazione della pratica veneziana» (Concina 1998, 318). Ancora una volta l'edificazione di nuove opere tenne conto del contesto e dell'esaltazione della tradizione veneziana.

Si analizzeranno ora una serie di edifici realizzati a Venezia tra gli anni Venti e gli anni Quaranta del Novecento in cui si evidenziano elementi formali ripresi dalla tradizione veneziana.

---

<sup>89</sup> Il Casinò di Lido è un'opera architettonica tra le più importanti di Miozzi, inaugurata nel 1938 e realizzata ispirandosi all'architettura monumentale, seguendo gli stilemi dell'architetto Marcello Piacentini. Kusch C.F., p. 182.

<sup>90</sup> Kusch C.F., pp. 61-64.



Quando nel 1922 venne progettato il quartiere San Rocco venne chiesto che l'architettura, pur mantenendo semplicità di stile avesse un'impronta che rispondesse all'abitato veneziano. Il tentativo di comunicare una certa venezianità è presente soprattutto nelle case costruite: la commissione richiedeva finestre e porte gotiche e bizantineggianti, altezze dei fabbricati e colori delle facciate variabili; bifore, camini e balconi in stile.<sup>91</sup>

Altro esempio può essere la chiesa di Santa Maria Vittoria o Tempio votivo la quale fu progettata da Giuseppe Torres e realizzata tra il 1925 e il 1938 al Lido di Venezia [Figura 3]. La prima versione del progetto si presentava come una chiesa classicheggiante a pianta circolare, con cupola innalzata su una grande scalinata con ornamenti e sculture di richiamo classico. Successivamente la modifica del progetto portò a una semplificazione drastica delle linee eliminando completamente decorazioni e sculture presenti nella prima versione. In ogni caso, con entrambe le versioni del progetto, si volle creare un edificio che echeggiasse la Basilica della Salute, la quale si trovava sul lato opposto della laguna, di fronte al Tempio in linea d'aria. Soprattutto la cupola rappresentava un elemento formale ripreso dalla Basilica suddetta. Inoltre, l'asse dei gradini venne progettato da Torres orientato; questo fu un chiaro tentativo di proporre il Lido come una parte integrante della 'Grande Venezia' e del bacino di San Marco.<sup>92</sup>

Un uso eclettico dello 'stile veneziano' venne adottato nel 1926 nella progettazione dell'Istituto tecnico e navale Paolo Sarpi ad opera dell'Ingegnere Cicognara. L'edificio venne realizzato con uno stile austero e classicheggiante dove spiccavano nel primo ordine finestre trifore alternate a bifore realizzate con archi ogivali, elementi direttamente ripresi dalla tradizione veneziana.

Anche il progetto dell'aeroporto G. Nicelli al Lido di Venezia del 1926 e aperto nel 1934, pur trattandosi di un edificio realizzato secondo i dettami dell'architettura razionalista di stampo internazionale, presentava un riferimento alla tradizione locale. In quello che secondo le fonti dell'epoca fu il primo aeroporto interamente costruito ed equipaggiato in Italia, ciò che richiamava la tradizione veneziana furono gli interni che vennero studiati dal 'Gruppo arti

---

<sup>91</sup> Concina E., p. 105.

<sup>92</sup> Il Lido di Venezia rientrava nel grande progetto di modernizzazione e internazionalizzazione che avrebbe portato a un'apertura di Venezia al mondo. Ciò è testimoniato dagli investimenti di questo periodo portati avanti in questa zona che, tra gli altri, portarono all'edificazione dell'aeroporto Nicelli, al collegamento del Lido con Venezia per mezzo del nuovo vaporetto, e alla realizzazione dell'area comprendente il Palazzo del Cinema e il Casinò di Lido che dovevano confermare la vocazione culturale della città di Venezia a livello internazionale.

decorative', gruppo nato nel 1930 che si presentava come 'la più alta variante moderna della tradizione veneziana.'<sup>93</sup> Il loro lavoro fu culturalmente molto elevato e si distingueva per la predilezione data all'uso di materiali locali.

Altro elemento formale ripreso dalla tradizione edificatoria veneziana è l'utilizzo della Pietra d'Istria utilizzata sia per la realizzazione del Ponte degli Scalzi che per il Ponte del Littorio (oggi Ponte della Libertà), pietra utilizzata dal Sansovino per la costruzione della Biblioteca in piazza San Marco. Inoltre, nei plinti presenti all'ingresso del Ponte della Libertà che portava verso Venezia era presente il neo-cinquecentesco Leone di San Marco richiamante la retorica delle grandi opere pubbliche del passato veneziano.

I ponti disegnati per collegare il Rio Nuovo a Cà Foscari e Santa Margherita furono evocative razionalizzazioni della tradizionale pratica Veneziana<sup>94</sup>. Si osservino ad esempio i balaustrini realizzati in pietra nel Ponte di Rio Nuovo: sono evidentemente ripresi dalla tradizione veneziana ma semplificati.

Adiacente a quest'ultimo venne costruita la caserma dei pompieri tra il 1932 e il 1934 progetto realizzato da Brenno del Giudice. Si trovava posizionata nella giuntura dove Rio nuovo sfocia nel Canal Grande. Si avvicinò in questo caso al problema dell'incorporare il 'moderno' all'interno del tessuto urbano preesistente. Con la progettazione di questo edificio Del Giudice mise da parte lo stile Tardo-Barocco che aveva caratterizzato i suoi primi edifici (si veda per esempio la Casa del Farmacista al Lido di Venezia del 1925-26), in favore di un allineamento con gli idiomi ufficiali pur tenendo conto del contesto nel quale l'edificio si inseriva. La facciata presentava un basamento in bugnato caratterizzato da quattro archi massicci (di accesso per l'ormeggio) in ognuno dei quali si trovava una chiave di volta in stile neobarocco; successivamente vi era la presenza di due ordini di finestre: il primo ordine caratterizzato da finestre con archi a tutto sesto e una lunga balaustra di chiara derivazione veneziana, mentre il secondo presentava finestre quadrate. Basamento e ordini vennero divisi da marcapiani. Questo edificio esibiva certamente inconfondibili segni di continuità con il passato, seppur superficiali anche se la semplificazione formale, di cui si è parlato poco sopra, è ben evidente.

Altro architetto che lavorò a Venezia in questi anni fu Daniele Calabi che tra il 1936 e il 1937 progettò la colonia Principi di Piemonte agli Alberoni presso il Lido di Venezia. Tale edificio

---

<sup>93</sup>Concina E., p. 232.

<sup>94</sup>Concina E., p.232.

si presentava in pieno stile razionalista ma l'architetto introdusse anche un elemento ricorrente e tipico degli spazi pubblici non solo a Venezia ma più in generale del Veneto ossia il portico. Ecco che allora anche un'opera moderna come questa conteneva al suo interno un richiamo esplicito a elementi formali tipicamente veneziani.

## 2. CASI STUDIO

### 2.1. Il Padiglione Venezia alla Biennale

L'Esposizione Internazionale d'Arte della Città di Venezia nacque nel 1895 in un momento storico in cui l'arte contemporanea si presentava come uno strumento culturale per la competizione tra le nazioni occidentali. A partire dal primo dopoguerra si accentuò ancora di più la funzione di strumento di promozione artistica per fini politici e turistici delle esposizioni biennali. Successivamente nei primi anni Trenta il Governo fascista, consapevole del potenziale di efficacia propagandistica dell'evento,<sup>95</sup> trasformò la Biennale in Ente Autonomo: così facendo il controllo dell'Esposizione Internazionale d'Arte della città di Venezia passava dal controllo del Comune a quello dello Stato fascista.

Il potenziale di attrattiva turistica della Biennale e di Venezia stessa crebbe grazie alla particolare attenzione offertagli dal regime in questi anni e anche grazie ai numerosi investimenti di ampliamento concessi a suo favore.

Nel 1932 si procedette all'edificazione del cosiddetto Padiglione Venezia [Figura 4]; si trattò della prima annessione da parte della Biennale di un terreno appartenente al quartiere di Sant'Elena.<sup>96</sup> La collocazione in un nuovo quartiere fu una scelta obbligata dal fatto che la storica ambientazione della Biennale, ossia il parco dei Giardini di Castello, si presentava ormai in uno stato di saturazione; quest'ultimo è testimoniato anche dalle numerose richieste di spazio presentate dai comitati stranieri.<sup>97</sup>

Un primo elemento di venezianità riscontrabile in questo padiglione si esplica nella sua funzione: nacque infatti come padiglione espositivo in cui dovevano essere esposte le opere di produzione di arte decorativa unicamente veneta. L'esaltazione di Venezia era chiara: la titolazione di un padiglione esclusivo metteva in luce la volontà da parte delle istituzioni di

---

<sup>95</sup> Per alcuni anni i Giardini di Castello furono utilizzati come set cinematografici per girare filmati di propaganda fascista. Ballarin M., p. 5.

<sup>96</sup> Il quartiere di Sant'Elena fu una nuova zona creata nel 1910. Ma fu già dalla fine dell'Ottocento che degli impegni finanziari di alcuni operatori privati misero in luce una prima possibilità di sviluppo legata a un nuovo assetto territoriale e altrettanto moderne funzioni produttive. Zucconi G., *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, p. 163.

<sup>97</sup> Ballarin M., p. 32.

mettere in risalto la centralità di Venezia nella produzione artistica internazionale andando ad accentuare l'importanza della tradizione veneziana nel campo delle arti decorative. La conferma di questa volontà era ulteriormente riscontrabile nella scelta della posizione in cui il padiglione venne edificato: venne progettato in modo tale da risultare l'elemento centrale e di raccordo di un complesso di edifici realizzati negli stessi anni, ossia il Padiglione della Polonia e quello della Svizzera: rispetto a questi, si trovava in una posizione privilegiata e scenograficamente suggestiva che consentiva al padiglione dedicato all'arte decorativa veneta di spiccare rispetto agli altri edifici. A questo si aggiunga che si pose in un esemplare rapporto continuo con la città insulare tale da consentire un dialogo perfetto con il paesaggio urbano circostante.<sup>98</sup>

Il progetto del padiglione in analisi fu dunque strategicamente ben studiato sia per i suoi fini propagandistici di richiamo alla superiorità dell'arte decorativa veneta, sia per la prospettiva che si andò a creare per ottenere una sua posizione preminente. Anche l'interno dell'edificio era progettato basandosi su un'evidente retorica di esaltazione di Venezia e dell'artigianato artistico veneziano: l'accesso principale al padiglione conduceva direttamente alla parte centrale riservata alle arti decorative veneziane. La scelta di dedicare un padiglione alla produzione artistica veneta era dettata anche da un'azione di promozione territoriale;<sup>99</sup> la sua costruzione avvenne in anni particolarmente significativi per la Biennale, in un clima di vera e propria rinascita che estese il proprio interesse al di là delle Arti visive (le quali erano l'origine della propria attività).

Il Padiglione Venezia venne costruito in occasione della XVIII Biennale d'Arte su progetto dell'architetto veneziano Brenno Del Giudice. Da una prima analisi stilistica possiamo notare un certo richiamo allo stile *Novecento* con alla base il recupero di stilemi classici.<sup>100</sup> Lo stile *Novecento* si presentò in Italia come una corrente architettonica che professava un 'ritorno all'ordine' e si caratterizzava per il rifiuto dello stile Liberty e delle nuove tendenze portate avanti in campo internazionale di architettura razionalista. Nata tra gli anni Venti e Trenta del Novecento, questa corrente faceva ricorso all'uso di elementi classici ma spesso disadorni e divenuti metafisici, molto vicini a quella che in campo artistico fu l'idea di un'arte metafisica,

---

<sup>98</sup>Ballarin M., p. 32.

<sup>99</sup>Ballarin M., p. 33.

<sup>100</sup>Ballarin M., p. 32; Anche se in un primo progetto, poi modificato, un linguaggio rinascimentale se non addirittura palladiano la faceva da padrone.

ossia di un'arte classica assoluta e fuori dal tempo come era quella di Giorgio De Chirico.<sup>101</sup> Anche in arte nacque il *Novecento* che non era né una tendenza né un movimento ma un gruppo di pittori e scultori che si dichiaravano moderni attraverso la ripresa della 'sana tradizione italiana' e venne considerato il primo tentativo di creazione, al di fuori del futurismo, di un'arte di regime fascista.<sup>102</sup>

Matteo Ballarin nel suo scritto *Architetture Venete. Padiglioni e spazi della Biennale di Venezia* fa notare al lettore come l'allungata costruzione del Padiglione Venezia ricordi alcuni elementi architettonici presenti in alcune opere d'arte metafisica e della corrente *Novecento*; si vedano opere quali la *Piazza d'Italia* di Giorgio De Chirico [Figura 5] o le varie periferie urbane dipinte da Mario Sironi come, ad esempio, *Paesaggio urbano* [Figura 6]. In effetti in entrambe queste opere si può osservare la presenza di archi a tutto sesto di derivazione classica ma semplificati, per creare quella che De Chirico definì la «classicità assoluta e senza tempo» (Argan 1988, 342). Si confronti poi come lo stesso tipo di arco fosse presente nella facciata del Padiglione Venezia di Brenno Del Giudice. D'altronde questa ripresa di elementi di tradizione classica ma riproposti in modo innovativo e poetico fu alla base dei risultati progettuali della corrente *Novecento* in architettura. La tipologia di arco a tutto sesto riscontrabile nella facciata del padiglione in analisi è confrontabile con quella di arco classicheggiante semplificato che diventa linea/segno essenziale, ben visibile, ad esempio, negli edifici realizzati da Giovanni Muzio, principale esponente della corrente *Novecento* in architettura: si osservino l'ingresso della Cà Brutta di Milano (1919-1922) [Figura 7] o il portico del Palazzo dell'Arte Bernocchi [Figura 8], sede della Triennale di Milano (1931-1933). L'architettura del *Novecento*, dunque, fece riferimento al repertorio del passato, ma la sua poetica andò verso una purificazione, a una trasformazione di questo repertorio in modo creativo e spaziale. Il ricorso alla tipologia dell'arco a tutto sesto consente dunque di parlare dell'immissione a Venezia di questo elemento formale tipico dell'architettura romana. La presenza a Venezia durante il periodo Fascista di stilemi rappresentanti il concetto di romanità è dunque confermata nel padiglione della Biennale dedicato alla città.

A questo si aggiunga l'inserimento di suggestioni barocche e rinascimentali per la presenza della scalinata, della vasca e dell'edicola impostate seguendo rigide regole di assialità che rendono questa architettura spettacolare.<sup>103</sup> Infine, l'estensione in lunghezza si deve in parte

---

<sup>101</sup>Argan G.C., *L'Arte moderna. Dall'illuminismo ai movimenti contemporanei*, Sansoni Editore, Firenze, 1988, p. 339.

<sup>102</sup>Argan G.C., p. 342.

<sup>103</sup>Ballarin M., p. 32.

all'adattamento della pianta del progetto al lotto di terreno disponibile per l'edificazione, dall'altro dall'idea di creare un padiglione che fungesse da fondale unificante i futuri padiglioni dell'Austria e della Grecia.

Ai fini di questa ricerca di tesi, è doveroso fare anche un breve accenno alla modifica apportata al Palazzo Centrale della Biennale avvenuta negli anni Trenta. Tale edificio era il più antico presente nei Giardini di Castello e si presentò negli anni come il cuore delle esposizioni. Si trattò di uno spazio in continuo mutamento in quanto ampliato e modificato a seconda delle necessità espositive che si presentavano nel corso delle biennali.<sup>104</sup> La modifica di tale edificio, avvenuta nel 1932, consente di ragionare nei termini di quanto il mito della venezianità sia stato o meno offuscato da quello della romanità in quanto fulcro dell'ideologia fascista.

Fu l'architetto Duilio Torres a progettare le modifiche del nuovo palazzo centrale: inserì in facciata un colonnato novecentesco che andava a caratterizzare l'ingresso al complesso [Figura 9]. Per via della scelta di modificare la titolazione del Palazzo Centrale in '*Padiglione Italia*', la grande effigie del Leone di San Marco venne sostituita dalla scritta '*ITALIA*'.<sup>105</sup> Questa scelta porta a pensare che ciò che si volle mettere in risalto fu il concetto di italianità, più che quello di venezianità, il quale tra l'altro deteneva già uno spazio celebrativo a sé stante (ossia il padiglione Venezia). In ogni caso ai lati dell'insegna furono collocati due altorilievi uno rappresentante l'Aquila romana fascista, l'altro il Leone marciano; il simbolo di Venezia venne dunque solo relegato a un ruolo più marginale ma non scomparve.

---

<sup>104</sup>Ballarin M., p. 8.

<sup>105</sup>Ballarin M., p. 8.

## 2.2. Il Ponte del Littorio e gli interventi ad esso collegati

Il Ponte del Littorio venne progettato dall'Ingegnere Eugenio Miozzi, una figura fondamentale per la Venezia del Novecento, per dare un'armatura infrastrutturale alla decisione che era stata presa nel 1927 di creare la 'Grande Venezia'.<sup>106</sup> L'apertura del ponte translagunare subito nominato 'del Littorio' e avvenuta nel 1933, segnò l'inizio di una nuova stagione progettuale.<sup>107</sup> Si trattò dell'episodio costruttivo di maggiore rilevanza del programma di potenziamento strutturale, attuato su scala nazionale dal regime fascista che nel caso marciانو trovò piena realizzazione nel grande progetto del 'Sistema di collegamento tra Venezia e la Terraferma'.<sup>108</sup> Tale ponte e il Rio Nuovo che lo proseguì, erano parte di un sistema più ampio: un sistema che cominciava dal centro di Mestre (con quella che si chiamava Via Principe di Piemonte, oggi Corso del Popolo) si innestava sull'autostrada che arrivava da Padova con il cavalcaferrovia e poi proseguiva con quella che oggi chiamiamo via Righi per immettersi nel Ponte della Libertà. Miozzi creò poi un nodo fondamentale in Piazzale Roma, che proseguiva con Rio Nuovo<sup>109</sup> e continuava, attraverso un nuovo mezzo di motoscafo-vaporetto fino al Lido. Il Ponte del Littorio era quindi la spina dorsale che teneva insieme le

---

<sup>106</sup>Questa espressione è da ricondurre alla legge Giolitti sulla municipalizzazione dei servizi del 1927, grazie alla quale venne creato un nuovo assetto municipale che inglobava una serie di comuni delle isole e della terraferma, fino ad allora autonomi. Da questa serie di successivi ampliamenti nacque un insieme complesso, chiamato appunto 'Grande Venezia'. Si deve precisare che, se la consacrazione del nuovo coacervo metropolitano avvenne alla fine degli anni Venti, l'assetto urbanistico si formò lentamente. Kusch C.F., p. 27.

<sup>107</sup>Zucconi G., *Grandi progetti per una più grande Venezia*, p. 64. Risalgono a questa 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, 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'.

<sup>108</sup>Kusch C.F., p. 105.

<sup>109</sup>Il Rio Nuovo venne creato in quanto elemento di collegamento rapido tra Piazzale Roma, il Canal Grande e il centro della città nel tentativo di equiparare il ritmo dei trasporti acquei a quelli via terra. Cosmai F., Sorteni S., *L'ingegneria civile a Venezia: istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, Venezia, Marsilio, 2001, p. 114.



due estremità della ‘Grande Venezia’: il centro di Mestre e l’affaccio sul mare/Lido<sup>110</sup>[Figura 10].

Già nel primo Novecento si susseguirono varie idee di ponte e ciò creò nell’opinione pubblica due distinte fazioni: i ‘pontisti’ e gli ‘anti-pontisti’.<sup>111</sup> Per anni si susseguirono lunghissime discussioni a livello comunale e provinciale con richiesta ai vari governi che si alternarono nel tempo. Fu l’approvazione e la realizzazione del nuovo porto industriale di Marghera, nel 1917, a ribadire definitivamente l’esigenza di un nuovo collegamento translagunare. Infatti, lo stesso Miozzi scrisse:

*Energiche erano state le opposizioni in tutte le epoche, e sostenute con tutte le ragioni; sin quando si trattava di sola comodità di transito, le ragioni di indole tradizionale avevano potuto tener testa, ma quando poi sulla bilancia entrarono la questione del commercio del porto e le necessità industriali del Porto di Marghera i sentimentalismi dovettero ripiegare e cedere il posto alle esigenze. (Miozzi 1933, 113-114)*

La svolta fondamentale nel dibattito progettuale venne fornita, subito dopo il fallimentare concorso nazionale del 1919,<sup>112</sup> dall’Ingegnere Vittorio Umberto Fantucci che, con i suoi studi, formulò le direttive sulle quali fu poi elaborato il progetto definitivo. Nel giugno del 1930 tale progetto venne approvato dal governo e si firmò a Roma una convenzione chiamata ‘Palazzo Venezia’, sottoscritta fra gli altri anche dallo stesso Mussolini, con la quale il Comune di Venezia ebbe ufficialmente la concessione dallo Stato per costruire un ponte translagunare, adiacente al già esistente ponte delle Ferrovie dello Stato, una stazione d’arrivo e le relative

---

<sup>110</sup>Zucconi G., *Eugenio Miozzi: aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

<sup>111</sup>Obbiezione principale era stata quella della minorazione che la presenza di automezzi in Venezia, sia pure in una zona marginale, avrebbe arrecato alla tradizione di isolamento, alla caratteristica tutta speciale della città. Tali ragioni trovarono vasta ed anche giustificata eco nel grande pubblico veneziano e nazionale. Miozzi E., *Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, in *Le Strade*, anno XVII, n. 5, Touring Club Italiano, Milano, maggio 1933, p. 113.

<sup>112</sup>Nel maggio del 1919 venne bandito un concorso nazionale per un ‘collegamento di Venezia alla Terraferma’ ma data la vaghezza del tema e la totale libertà di scelta concessa, vi parteciparono solo dieci candidati che presentarono varie soluzioni. La commissione non assegnò il premio previsto e si limitò a segnalare qualche proposta a suo parere più degna di nota. Kusch C.F., p. 105.

opere accessorie compresa l'edificazione di un nuovo ponte sul Canal Grande. In tale convenzione lo Stato riconosceva il carattere di pubblico interesse dell'opera e dunque concesse il proprio concorso finanziario nella misura del settantacinque per cento.<sup>113</sup> Nell'agosto del 1930 però l'Ingegnere Fantucci diede le dimissioni e venne affidato l'incarico all'Ingegnere Miozzi, il quale presentò un nuovo progetto esecutivo. Tale progetto, che era stato realizzato sulla base di quello di massima autorizzato nello stesso anno e al quale Miozzi apportò sostanziali modifiche, venne subito approvata dal Magistrato alle Acque e dai Ministeri dei Lavori Pubblici, della Guerra e delle Comunicazioni.

Grazie a una ferrea organizzazione del cantiere la costruzione del ponte durò complessivamente cinquecentocinquanta giorni: iniziò nel luglio 1931 e terminò nell'aprile del 1933; la rapidità dell'esecuzione era uno dei mezzi che il regime usava a scopo propagandistico per mettere in luce il suo ormai trionfante sistema di potere. La sua costruzione venne articolata in due cantieri, uno che procedeva verso la terraferma e l'altro da Venezia. Il nuovo ponte era costituito da una serie di arcate coassiali con quelle del ponte ferroviario, riprendendo la disposizione delle pile-spalle e dei piazzali. Inoltre, distava dal preesistente 2,20 m tra vivo e vivo dei timpani: si era preferito lasciare questa intercapedine, anziché congiungere i due manufatti, per comodità di esecuzione e per non portare alcun turbamento alla stabilità del vecchio ponte ferroviario. Tra i due era stata gettata una sola soletta in cemento armato che formava il marciapiede e che costituiva il collegamento tra i due manufatti.<sup>114</sup> Nello specifico, il ponte automobilistico era lungo in totale 3997 m e aveva una larghezza media di 20m; era intercalato da quattro piazzali e da un quinto piazzale centrale poco più grande. Nel tratto tra i piazzali erano poste 7 arcate, ognuna con 5 archi (salvo il tratto centrale che ne aveva 7) per un totale di 37 archi. Tra una serie e l'altra delle 5 arcate era posta una pila-spalla. Dal quinto piazzale iniziava l'ampia curva verso Venezia, che portava alla strada del vecchio fortino di Santa Lucia (del 1860) conglobato nella struttura, sino ad attraversare con due volte il Canal Grande nel tratto terminale. L'intero ponte risultava composto di 228 arcate [Figura 11]. All'altezza dell'arcata 220 il ponte giungeva al tratto in salita, per poter sorpassare il parco binari della Marittima e con due successive grandi arcate oblique in laterizio, attraversava l'ultimo tratto del Canal Grande. Si giungeva poi a un piazzale di 1500 mq da cui si biforcavano due direzioni, una verso la stazione marittima di

---

<sup>113</sup>La *Convenzione firmata a Palazzo Venezia, 26 giugno 1930* è stata riportata integralmente in Miozzi E., *Il Ponte del Littorio*, Zanetti, Venezia, 1934.

<sup>114</sup>Miozzi E., *Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, p. 114.

San Basilio e l'altra verso il terminal Piazzale Roma con un ponte ad arco che attraversava il canale della Scomenzera.<sup>115</sup>

Tenendo conto del sottosuolo fangoso lagunare, Miozzi realizzò il ponte in muratura di mattoni caratterizzato dalle elevate doti di elasticità, capace di adattarsi e realizzare nel migliore modo la conservazione delle sezioni piane. Il progetto di Fantucci prevedeva inizialmente la realizzazione di una struttura in cemento armato che veniva nascosta da una cortina di mattoni facciavista; alle travi e alle pile in cemento armato, Miozzi sostituì le più tradizionali volte in muratura di mattoni, impostate su basamento di pietra d'Istria e calcestruzzo e fondate su pali battuti. L'uso del cemento armato era limitato solamente alle membrature in cui fosse strettamente necessario.<sup>116</sup>

Il ricorso all'utilizzo della pietra d'Istria può considerarsi un elemento di venezianità (si tratta dello stesso elemento che riemergerà anche nell'analisi del caso studio che si esporrà di seguito in questa tesi ossia quello del Ponte degli Scalzi). Questo tipo di pietra fu un materiale storicamente utilizzato a Venezia; lo stesso Miozzi ne diede conferma nel suo scritto *Il Ponte del Littorio* quando, parlando dei metodi costruttivi per la realizzazione degli storici edifici veneziani, scrisse:

*In ispecie per grandiose costruzioni, e si cita quelle del Palazzo Ducale, della Chiesa della Salute, delle Procuratie Nuove e Vecchie, degli innumeri Palazzi del Canal Grande, tenne il predominio quasi assoluto la pietra d'Istria e più propriamente quella delle cave di Rovigno e di Orsera. Chi anche oggi visiti quelle cave non può non rimanere ammirato dalla loro grandiosità. (Miozzi 1934, 71)<sup>117</sup>*

Altro ricorso alla tradizione veneziana per la realizzazione del Ponte del Littorio fu l'utilizzo dei mattoni; in particolare, Eugenio Miozzi utilizzò mattoni speciali, che non si deteriorassero e fendessero con l'umidità e con il gelo; si trattava di 'mattoni compressi' dalla buona composizione di argille, privi di dannosi noduli di calcare e di anidridi fosforiche.<sup>118</sup>

---

<sup>115</sup>Kusch C.F, pp. 108-109.

<sup>116</sup>Cosmai F., Sorteni S., p. 113.

<sup>117</sup>Miozzi E., *Il Ponte del Littorio*, Zanetti, Venezia, 1934, p. 71.

<sup>118</sup>Distefano G., Pietragnoli L., *Profili Veneziani del Novecento. Virgilio Guidi, Eugenio Miozzi, Francesco Pasinetti, Teresa Sensi*, Vol. 2, Supernova, Venezia Lido, p. 35.

L'utilizzo della pietra d'Istria e dei laterizi per la realizzazione del ponte translagunare può considerarsi una chiara scelta di richiamo alla venezianità in quanto ripresa della tradizione edificatoria veneziana. Tale ripresa può dirsi giustificata da varie ragioni che si cercherà ora di enunciare. In primo luogo, questo materiale era particolarmente resistente e dunque adatto ad inserirsi nel particolare contesto lagunare con i suoi agenti atmosferici, prima fra tutte la salsedine; poi si ricordi che la pietra d'Istria veniva ricavata da numerose cave già aperte e poteva essere facilmente trasportata via acqua sino al luogo di impiego andando ad unire al pregio della qualità della pietra anche un basso costo (l'economia di spesa era fra l'altro uno dei fattori richiesti dalla convenzione). Infine, era un tipo di pietra che consentiva la realizzazione di una struttura che rispettasse l'armonia dell'ambiente preesistente e non andava dunque ad irrompere nel paesaggio veneziano andando ad alterarlo. Infatti, sempre Miozzi affermò:

*Alla pietra d'Istria Venezia deve i suoi più belli e caratteristici palazzi, sopportando gli assalti della salsedine, supplendo con la sua compattezza alla deficienza degli agglomerati ed alle insufficienze delle fondazioni. [...] Pietra d'Istria e laterizi costituiscono si può dire di per sé soli quasi tutto il materiale edile murario usato a Venezia, hanno sopportato la prova dei secoli dando con le loro colorazioni la nota predominante della paesistica veneziana. (Miozzi 1934, 70)*

Per di più quasi tutte le volte dei ponti veneziani erano in laterizio per via della dote di plasticità della muratura di mattoni che consentivano di avere deformazioni considerevoli senza accenno di lesioni dato dalla presenza di un elevato numero di giunti.

Un altro motivo per cui il Ponte del Littorio venne realizzato in mattoni risiede nel fatto che doveva essere un simbolo della raggiunta fascistizzazione dello stato e dei poteri locali; doveva rappresentare uno dei principali esiti della politica dei lavori pubblici promossa dal regime tra il 1929-1934, nell'intento di contrastare la crisi economica mondiale e i correlati fenomeni di massiccia disoccupazione. Così a Miozzi e all'ufficio tecnico del comune venne data una comunicazione molto precisa: era necessario coinvolgere il maggior numero di lavoratori possibile per far fronte al periodo immediatamente successivo alla Grande Crisi del 1929. Quindi venne creato in mattoni perché il ponte in mattoni era l'unico tipo di ponte che

poteva dare questa possibilità di coinvolgimento di un alto numero di operai (possibilità che non avrebbe dato nessun'altra tipologia di ponte)<sup>119</sup> [Figura 12].

A tutto questo si aggiunga poi il desiderio di creare un'opera 'magnifica' che potesse essere equiparata agli storici edifici veneziani e che lasciasse un segno nella storia dell'urbanistica veneziana. A tal proposito si ricordino le parole dell'ingegnere quando affermò:

*Il ponte fu eseguito in pietra e laterizio, con gli stessi materiali cioè che sono in opera in tutti gli edifici veneziani, e che hanno sopportato la prova dei secoli. Nessun dubbio quindi per quanto riguarda i materiali impiegati, che anche il nuovo ponte possa, al pari degli altri grandi monumenti cittadini, vedere i secoli futuri ed essere testimone della magnifica attività del Regime Fascista. (Miozzi 1934, 80)*

Il ponte era contrassegnato da due grandi pili in marmo bianco posti nella giuntura del ponte con la terraferma. I due pili originariamente celebravano il Regime Fascista attraverso la presenza ai lati di entrambi i pili di tre fasci littori in altorilievo. [Figura 6]. Questa simbologia, come si è visto, si presenta come un connotato tipicamente fascista ripreso dalla tradizione dell'Antica Roma. A conferma di ciò si possono confrontare i fasci littori dei pili veneziani con altre opere del medesimo periodo realizzate in Italia; un esempio tra i moltissimi disponibili può essere il Monumento ai caduti di Bolzano realizzato nel 1928 da Marcello Piacentini dove la retorica fascista del fascio littorio derivante dalla simbologia del fascio romano non manca di essere riproposta in forma ridondante [Figura 13]. Questi emblemi vennero demoliti nel 1945 alla caduta del fascismo. Nello stesso anno, per celebrare la liberazione dalla dittatura fascista, venne ribattezzato con l'attuale nome di 'Ponte della Libertà'.<sup>120</sup>

Si ricordi infine che nel grande progetto iniziale era stata prevista una tramvia; però l'Ing. Miozzi si rese conto che questa, correndo su sede propria, avrebbe sottratto al ponte spazio in larghezza riducendo la carreggiata a soli 9 m non sufficienti alle esigenze di traffico.<sup>121</sup> Decise

---

<sup>119</sup>Zucconi G., *Eugenio Miozzi: aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

<sup>120</sup>Kusch C.F., p. 109.

<sup>121</sup>Da qui capiamo la sua capacità di visione, ragionava sempre a lungo termine. Quando si impuntò di fare il Ponte della Libertà a quattro corsie fu molto criticato. Ci si chiedeva a cosa servissero quattro corsie. Già prevedeva che cosa sarebbe successo al traffico automobilistico di lì a non molti anni. Croff D., *Eugenio Miozzi:*

quindi di impiegare la filovia composta da autoveicoli stradali su gomma a presa aerea di corrente. Le vetture di tipo tranviario erano quindici e vennero tutte costruite dalla Fiat.<sup>122</sup>

Nella sua proposta l'Ingegnere Miozzi non intendeva congestionare ulteriormente la viabilità in prossimità della stazione ferroviaria e scelse perciò di creare il terminal d'arrivo di Piazzale Roma su una superficie di 40.000 mq posta nell'area compresa tra il Rio Terrà di Sant'Andrea, il terminale del Canal Grande a Santa Chiara, il canale della Scomenzera e il giardino Papadopoli. Questa vastissima zona era costituita, prima dei lavori, da orti, giardini, campi da tennis e bocce e, in gran parte, da vasti capannoni in legno di proprietà del comune, pochi altri edifici privati e di nessun pregio artistico.<sup>123</sup> Il punto di arrivo avrebbe riunito tutti i servizi, quali filovia, autorimessa, approdo di motoscafi e vaporetti posti all'interno della cortina edilizia che avrebbe dovuto, nel progetto iniziale, circondare l'intero piazzale.

La zona scelta come punto di arrivo del ponte consisteva nella sua ubicazione considerata rispetto al resto della città: si trattava di una zona marginale della città ma comunque notevolmente vicina al suo nucleo centrale e in diretto collegamento per San Marco.<sup>124</sup>

Si trattò di una complessa opera pubblica che rese complementari il terminal ferroviario, stradale e della navigazione interna. Due vettori di trasporto fecero il loro ingresso in laguna: il 'filobus' (sopracitato) fino ad allora inedito a Venezia, per il tratto sulla strada, e il 'motoscafo', progettato per l'occasione, lungo le vie navigabili. Il passaggio dall'uno all'altro, dal mezzo di terra a quello acqueo, aveva luogo nel punto di attacco tra il ponte translagunare e il centro insulare (Piazzale Roma) che diventava così un nodo fondamentale per la nascente Grande Venezia.<sup>125</sup> La prima parte dell'opera venne completata in meno di due anni di lavoro e venne definita all'indomani dell'inaugurazione del Ponte del Littorio; questa zona però era stata inizialmente realizzata come provvisoria per consentire un 'periodo di prova' considerando che una sistemazione definitiva realizzata senza esperienza (vista l'unicità della

---

*aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

<sup>122</sup>Kusch C.F., p. 109.

<sup>123</sup>Miozzi E., *Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, p. 117.

<sup>124</sup>Miozzi E., *Il Ponte del Littorio*, p. 160.

<sup>125</sup>Kusch C.F., p. 28.

città lagunare) avrebbe potuto condurre a errori costosi. Un progetto di sistemazione definitiva per Piazzale Roma venne proposto nel 1941 ma non venne mai realizzato.<sup>126</sup>

Di quell'area di 40.000 mq, 9.000 erano occupati dall'Autorimessa Sant'Andrea anche chiamata 'Casa dell'Automobile' [Figure 14] (oggi Garage comunale). Tale autorimessa rappresentava l'edificio più significativo nella concezione della Venezia moderna di Miozzi ed era il fulcro di una Venezia che aveva nell'utilizzo dell'automobile una garanzia di sopravvivere in futuro. L'edificio, costruito in cemento armato, era composto di due corpi di fabbrica divisi da un cortile centrale, alle cui estremità si trovavano le rampe elicoidali di salita e di discesa ai diversi livelli.<sup>127</sup> La zona doveva accogliere molte funzioni, tra le quali le fermate della filovia Mestre-Venezia e degli altri mezzi pubblici ma doveva occupare anche una porzione il più ridotta possibile dello spazio disponibile. Così si comprese immediatamente la necessità di uno sviluppo in altezza che però non doveva contrastare con il contesto e la vicinanza del centro storico. Le particolari condizioni della città portarono alla soluzione di riunire in un solo edificio di arrivo tutti i servizi: automobilistici, sosta, ricovero, vendita, pubblico, posteggio e riparazioni.<sup>128</sup> I criteri per la realizzazione dell'Autorimessa furono:

- a) massima densità volumetrica in modo da ridurre al minimo la tassa di posteggio ed occupare una modesta area;*
- b) esecuzione in due tempi; nel primo tempo per le immediate necessità, nel secondo per le future, facendo larga previsione di ampi sviluppi;*
- c) concentrare nell'edificio tutti i servizi comprese le riparazioni, vendite, forniture, ecc.;*
- d) distribuire i movimenti interni in modo da evitare ogni congestione;*
- e) contenere i diversi servizi ed impianti al puro indispensabile abolendo lussi, superfluità estetiche, comodità eccessive, ampiezze in giustificate. (Miozzi 1933, 124)*

---

<sup>126</sup>Kusch C.F., p. 135.

<sup>127</sup>Baldin M., *Eugenio Miozzi: aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

<sup>128</sup>Miozzi E., *Il Ponte del Littorio*, p. 239.

L'Autorimessa poteva contenere fino a 1700 veicoli<sup>129</sup> distribuiti su quattro livelli fuori terra, un seminterrato e un coperto carrabile. Negli anni Trenta era il più grande parcheggio d'Europa e tale restò fino agli anni Cinquanta. Il progetto si ispirò ai principi dell'architettura razionale e funzionale contemporanea; probabilmente nel disegnare la facciata Miozzi tenne in considerazione un progetto di Ludwig Mies van der Rohe per un Palazzo di uffici mai realizzato del 1922 [Figura 15]. Si può dedurre che del progetto di Mies Van der Rohe riprese la struttura in cemento armato e le finestre orizzontali che formavano una striscia continua di vetro.<sup>130</sup>

Si trattava dunque di un edificio che non guardava alla tradizione stilistica veneziana; Miozzi tenne conto della funzione assolutamente moderna che tale edificio doveva svolgere. Per di più la costruzione di questo edificio avvenne in una zona marginale di Venezia non arrecando danno all'armonia dell'ambiente.

In quest'opera non si può dunque parlare di venezianità o romanità nel senso di ripresa della tradizione stilistica marcia o dell'antica Roma ma si può comunque sostenere che il concetto di venezianità è presente in un'altra forma. La venezianità in questo caso esplica nella necessità di dimostrare la superiorità di Venezia attraverso la creazione del parcheggio più grande d'Europa. Per mezzo di questo primato Venezia si presentava come città moderna e al passo con i tempi.

Il Ponte del Littorio fu inaugurato insieme al Piazzale Roma, l'Autorimessa del Rio Nuovo, il 25 aprile 1933, giorno di San Marco patrono di Venezia, alla presenza dell'allora Principe di Piemonte Umberto II, futuro Re d'Italia, e della consorte principessa Maria Josè, dal cardinale La Fontaine Patriarca di Venezia, e da numerose autorità dell'epoca. Gli invitati a bordo di autovetture percorsero il ponte, arrivarono a Piazzale Roma e, imbarcati su motoscafi, attraversarono in corteo acqueo il Rio Nuovo uscendo poi in Canal Grande fino a Piazza San Marco<sup>131</sup> [Figura 16].

---

<sup>129</sup>Oggi la capienza è stata aumentata a 2300. Baldin M., *Eugenio Miozzi: aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

<sup>130</sup>Blaser W., *Mies van der Rohe*, Zanichelli, Bologna, 1977, p. 16.

<sup>131</sup>Kusch C.F., p. 109.



### 2.3. Il ‘provvisorio’ Ponte dell’Accademia e il Ponte degli Scalzi

Un'altra opera realizzata da Eugenio Miozzi fu il Ponte dell'Accademia. L'intervento dell'ingegnere fu, in questo caso, un intervento d'urgenza: il precedente ponte di ferro di Neville del 1854 dava segni di sfinimento; si trattava di uno sfinimento fisico determinato da un lato dall'azione di corrosione provocata dalla salsedine marina e dall'altro dalla trascuratezza manutentiva causata anche dalla difficoltà sempre maggiore di sostenere le frequenti e onerose spese per mantenere intatto il manufatto con il conseguente avanzamento dello stato di usura della struttura. Inoltre, l'ipotesi di un suo eventuale restauro non venne mai presa in considerazione anche a causa dell'ostilità che i veneziani mostrarono fin da subito nei confronti di questo ponte che si presentava come nordico, decontestualizzato e per nulla veneziano.<sup>132</sup> Si trattava infatti di un ponte in ferro realizzato ispirandosi ad analoghi esemplari costruiti in alcune città del nord, il cui modernismo era estraneo alla storicità di Venezia.<sup>133</sup> Anche se la costruzione dell'ottocentesco Ponte dell'Accademia aveva portato un utile mutamento dei traffici acquei e pedonali, venne comunque visto dai veneziani come il simbolo di una rivoluzione industriale estranea al contesto veneziano. Inoltre, un manufatto di questo tipo ricordava un'epoca, quella austriaca, che si voleva dimenticare e sostituire con il carattere di italianità che caratterizzò gli anni dell'Italia post-unitaria. A questo si aggiunse un fattore meramente pratico ossia il fatto che ponti di questo tipo erano troppo bassi sull'acqua e quando c'era il fenomeno dell'acqua alta interrompevano la navigazione. Lo stesso Miozzi, analizzando la struttura del Ponte di Neville, non riuscì a dare una risposta al motivo di quella ‘strana struttura’ ipotizzando che risiedesse unicamente nel desiderio di creare qualcosa di nuovo.<sup>134</sup> Nell'annunciare il completamento del Ponte dell'Accademia, infatti, il giornale sonoro 245 dell'Istituto luce del 1933 riportò ai cittadini che:

---

<sup>132</sup> Kusch C.F., p. 162.

<sup>133</sup> Populin E., *Il Ponte dell'Accademia a Venezia, 1843-1986*, Il Cardo, Venezia, 1998, p. 73.

<sup>134</sup> Miozzi E., *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, estratto dagli Annali dei Lavori Pubblici, (già Giornale del Genio Civile (già Giornale del Genio Civile) – Fasc. 60-70, Roma, Stabilimento tipografico del genio civile, 1935, p. 3.

*A Venezia l'antiestetico ponte in ferro dell'Accademia costruito sotto l'Austria è stato temporaneamente sostituito da un ponte in legno ad unica arcata.*<sup>135</sup>

Già nel giugno del 1919, si sottolineava la necessità di costruzione di un ponte artistico in sostituzione di quello in ferro dell'Accademia, considerato un «brutto retaggio austriaco», come testimoniato da una lettera inviata al sindaco di Venezia.<sup>136</sup> Nel 1927 poi venne fatta una perizia per valutare la tenuta del ponte; la relazione lanciò un vero e proprio grido d'allarme sottolineando le precarie condizioni statiche del manufatto e il suo ridotto grado di sicurezza. Venne così costruito un ponte di legno provvisorio ad unica arcata di m.48 di luce. Nello specifico era costituito da due arcate portanti, composte da elementi modulari intercambiabili tali che le operazioni di manutenzione potessero avvenire facilmente senza interrompere il transito.<sup>137</sup> Il ponte venne montato in soli 37 giorni di lavoro con un'interruzione del transito acqueo di sole 7 ore; le prove di carico consistettero nell'uso di ben 1970 sacchi di sabbia da 45kg l'uno per un totale di 400kg per mq [figura 17]. Venne inaugurato il 19 febbraio del 1933.<sup>138</sup>

Lo stesso giorno dell'approvazione della costruzione di un ponte provvisorio di legno venne bandito dal Comune di Venezia anche un concorso nazionale per la realizzazione di un ponte in pietra. Molto interessante è notare come, i 57 progetti presentati inizialmente al concorso vennero analizzati e giudicati in base al 'principio d'armonica venezianità';<sup>139</sup> risultò vincente il progetto firmato dall'architetto Duilio Torres e dall'ingegner Ottorino Bisazza in quanto rispettava l'ambiente veneziano<sup>140</sup> [figura 18]. Il rispetto per l'ambiente veneziano e il 'principio d'armonica venezianità' quale elemento essenziale di giudizio per l'approvazione di un progetto definitivo, testimoniano come il rispetto del contesto architettonico-urbanistico veneziano fosse al centro della mentalità dell'epoca; la creazione del nuovo ponte non doveva

---

<sup>135</sup>Cinegiornale 245 del 1933, Archivio Storico Istituto luce <https://patrimonio.archivioluce.com/luce-web/detail/IL5000009558/2.html?startPage=20>

<sup>136</sup>Populin E., p. 73.

<sup>137</sup>Baldin M., *Eugenio Miozzi: aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

<sup>138</sup>Populin E., p. 93.

<sup>139</sup>Populin E., p. 81.

<sup>140</sup> Populin E., p. 82.

rompere con la perfetta armonia del centro storico dove doveva inserirsi rispettando quel principio della venezianità che evidentemente non scomparve in questo periodo.

Il progetto di Torres non venne mai realizzato: lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale e gli alti costi di realizzazione dell'opera, non sostenibili negli anni post-bellici, trasformarono il ponte provvisorio di Miozzi in definitivo.

Anche il Ponte degli Scalzi [figure 19-20], costruito nel 1934, venne realizzato in sostituzione del precedente ponte metallico Ottocentesco di Alfred Neville.<sup>141</sup> La necessità di sostituire il ponte del 1854 si verificò sia a causa dell'usura materiale del ponte, sia per la volontà di celebrazione dei fasti del regime, il quale voleva dare un volto moderno a Venezia. Infatti, anche il Ponte degli Scalzi si inseriva all'interno del progetto 'la Grande Venezia' che portava a una modernizzazione infrastrutturale della città con un conseguente mutato ruolo di quest'area marginale della città.

Nella prefazione di un suo testo intitolato *Dal Ponte di Rialto al nuovo Ponte degli Scalzi* del 1935, l'Ing. Miozzi segnalava come, tra i contemporanei, fossero emersi numerosi dubbi riguardanti la resistenza del ponte.<sup>142</sup> Tra le maggiori critiche riservate alla stabilità del ponte vennero riportate da Miozzi quelle scritte da un giornalista in un articolo che recitava:

*Un mio amico architetto tutte le volte che ci passa sotto, stringe gli occhi e trattiene il fiato, perché se fosse veramente fatto di quel che sembra, dovrebbe cascare. La struttura ha naturalmente un'anima di cemento armato, che la pietra di cui è ricoperto è debole e friabile. Disegnato con grande eleganza [...] fa inorridire la gente del mestiere. (Miozzi 1935, 1)*

Pur essendo evidentemente risentito per tale pungente critica, Miozzi volle in fin dei conti vedere questo scritto come un elogio involontario da parte dello scrittore che andò a mettere in evidenza il fatto che, con una struttura di tutta pietra, l'ingegnere era stato in grado di

---

<sup>141</sup>Il Ponte degli Scalzi di Neville del 1854, ubicato nell'area antistante la nuova stazione ferroviaria di Santa Lucia, era stato edificato per migliorare il transito pedonale dei passeggeri che dovevano dirigersi verso la stazione; la sua realizzazione si inserì all'interno di quel processo di rilancio dell'area occidentale veneziana iniziato con il ponte ferroviario translagunare e culminato poi negli anni Trenta con la realizzazione del ponte autostradale e dell'annesso piazzale Roma. Per un ulteriore approfondimento al riguardo si veda: Populin E., pp. 48-49.

<sup>142</sup>Miozzi E., *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, p.1.

realizzare una sagoma di esilità che era ritenuta possibile solo con l'impiego del cemento armato. Il giornalista credeva infatti, che la struttura avesse 'un'anima di cemento armato' ricoperta di pietra 'debole e friabile'. Si trattava invece di un ponte realizzato con bocchi massicci di pietra senza alcun collegamento metallico. Come scrisse Miozzi:

*Non ha nessuna armatura, né di cemento armato, né di ferro, né di bronzo; non ha nessun misterioso malefizio come ha scritto l'articolista: è semplicemente un ponte in pietra.* (Miozzi 1935, 2)

Un arco di cemento armato avrebbe a suo dire, con molta probabilità, subito l'azione e dunque la corrosione della salsedine marina presente in notevole quantità in laguna.

Un altro tecnico cercò di dimostrare la pregiudizievole stabilità del manufatto disconoscendo il metodo delle lesioni sistematiche inventato e applicato da Miozzi. Un altro ancora fece addirittura una scommessa che al disarmo il ponte sarebbe crollato.

Secondo l'ingegner Miozzi il Ponte degli Scalzi fu la prima opera monumentale che da oltre un secolo venne costruita a Venezia oltre che essere il terzo ponte che in ordine di tempo venne costruito sul Canal Grande; secondo quanto lui stesso riportò, le ultime opere architettoniche monumentali costruite nella città lagunare furono la Chiesa della Maddalena per opera di Temenza (1705-1789), la Fenice ed i giardini pubblici del Selva (1753-1819), il Tempio di San Simon piccolo dello Scalfarotto (1757-1822) e l'ala Napoleonica del palazzo Reale (1810).

Inoltre, il ponte, dovendo avere con un carattere monumentale ed essere posto in prossimità di edifici di grande pregio architettonico, necessitava di presentare la maggior esilità possibile per non alterare l'armonia dell'ambiente. Sempre secondo il progettista, un ponte sul Canal Grande doveva essere di marmo: Miozzi scelse come materiale la Pietra d'Istria precisamente quella della cava di Orsera, la stessa che fornì il materiale per la costruzione della Biblioteca del Sansovino in Piazza San Marco.<sup>143</sup> Il motivo della scelta di questa pietra risiede nel fatto che a suo dire:

*La pietra d'Istria è bella, è monumentale; il bianco delle zone battute dal sole e dalla pioggia, costituito da carbonato amorfo e bicarbonato di calcio forma una patina che è in netto contrasto con le zone non battute dalla pioggia e su cui sviluppano muffe color verdastro bruno; e così le modanature assumono un rilievo maggiore di quello*

---

<sup>143</sup>Miozzi E., *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, p. 2.

*prodotto dai giochi di luci e di ombre; l'insieme architettonico riesce vivo, emergente, l'occhio è pago, l'effetto artistico è magnifico.* (Miozzi 1933, 81).

Ecco quindi spiegato il motivo per cui la pietra d'Istria contribuiva a dare quel 'carattere monumentale' che era nella visione dell'ingegnere.

Per quanto concerne invece il riferimento esplicitato da Miozzi stesso alla Biblioteca Marciana porta a ritenere l'uso della pietra d'Istria come un primo elemento di venezianità, ove per venezianità, come si è visto, si intende in questo caso il richiamo alla tradizione locale. Infatti, come si è visto in precedenza, essendo una roccia sedimentaria formata da Carbonato e Calcio quasi puro, fu da sempre ritenuta un'ottima soluzione in quanto resistente alle condizioni atmosferiche tipiche del contesto lagunare. Per di più, la Libreria Sansoviniana presentava caratteristiche stilistiche che si ispiravano a modelli romani i quali, al tempo della sua realizzazione avvenuta nel 1537, erano assolutamente originali per Venezia; in considerazione di ciò si potrebbe ipotizzare altresì che il riferimento da parte di Miozzi alla Libreria del Sansovino non fosse stato semplicemente e solo un richiamo all'uso della pietra d'Istria o al fatto che questa fosse uno dei monumenti più importanti di Venezia; tenendo conto del contesto storico in cui la realizzazione del ponte degli Scalzi andò ad inserirsi, ossia quello del fascismo volto alla ripresa del mito della Roma antica come modello da imitare e da superare, si potrebbe pensare che il riferimento alla Biblioteca del Sansovino sia stato fatto anche come chiara scelta di esaltazione di un'opera architettonica che fosse piena di elementi stilistici tipici della suddetta romanità, o, più in generale, di un'opera che rientrava all'interno di quei parametri di gusto estetico di epoca fascista. Infatti, la Libreria sansoviniana si presentò come un edificio dichiaratamente vitruviano che portò, al tempo della sua realizzazione, ad un vero e proprio rinnovamento urbanistico della piazza. La Libreria venne progettata con un loggiato continuo su un portico terreno, il quale era caratterizzato da arcate di ordine dorico sopra le quali era presente una trabeazione dorica con triglifi e metope alternate; il loggiato superiore invece era caratterizzato da un ordine ionico sopra il quale fu realizzato un ricco fregio raffigurante putti e festoni di fiori e frutta. A completamento dell'opera venne realizzata una balaustrata con una serie di statue di divinità classiche.

Altro richiamo al passato di Venezia fu il riferimento al Ponte di Rialto: Miozzi volle fare un ponte degno di quello che a quel tempo era ancora l'unico attraversamento pedonale sul Canal Grande. Per ideare il Ponte degli Scalzi, dedicò proprio al Rialto uno studio accurato della storia e dei vari progetti disegnati dai *«più belli ingegni dell'architettura del Rinascimento;*

*Fra Giocondo, Michelangiolo Buonarroti, lo Scarpagnino, il Sansovino, il Palladio, il Vignola, lo Scamozzi, il Da Ponte»* (Miozzi 1935, 4). Inoltre, Eugenio Miozzi non mancò di fare un parallelo fra il Ponte degli Scalzi e quello di Rialto quando, dopo aver elencato le critiche da parte di alcuni riguardo al suo progetto, scrisse:

*Eppure non c'è nulla di strano in tutto ciò [...] per il Ponte di Rialto si sono verificati gli stessi dubbi e le stesse critiche.* (Miozzi 1935, 2)

Infatti, i lavori di costruzione del Ponte di Rialto cominciarono il 9 giugno 1588 ma, di lì a poco, sorsero dissensi che portarono alla sospensione dei lavori. I dubbi sorti furono quelli che le fondazioni non fossero sufficienti; ad esempio, Guglielmo de Grandi, che l'anno precedente si era dichiarato favorevole al progetto, sostenne che i pali erano troppo corti e sottili e che per fare una buona palificata bisognava utilizzare pali migliori con la conclusione che era necessario «desfar tuto» (Miozzi 1935, 13). A questa sospensione seguirono prescrizioni di opere di “robustamento” da parte di una Commissione d'inchiesta che furono secondo Miozzi del tutto superflue ma che il progettista Da Ponte per scrupolo attuò integralmente. Da Ponte, come Miozzi, oltre che a dover sopportare l'onere e la responsabilità della costruzione del ponte, dovette anche essere oggetto della malignità dei perfidi ‘che non mancano mai’.<sup>144</sup> Così concluse l'Ingegnere:

*Purtroppo per chi fa, la fatica maggiore non consiste nel fare, ma nel dover sopportare le chiacchiere di chi non fa.* (Miozzi 1935, 2)

Riprese poi una fonte storica quale *Venezia città nobilissima e singolare* di M. Francesco Sansovino del 1604 la quale sosteneva che il:

*Nuovo ponte di Rialto può senza dubbio esser l'ottava meraviglia del Mondo riputato, imperochè non è alcuno, e specialmente forestiero, che vedendolo non resti attonito, considerando la macchina, il modello, l'architettura, e in particolare il sito e le sue fondamenta che riposano sul terreno mole di queste lagune.* (Miozzi 1935, 12)

Ancora una volta si può pensare ad un parallelo tra il Rialto «*ottava meraviglia del Mondo riputato*», e il Ponte degli Scalzi; si può affermare ciò in particolare analizzando quanto riportato nella grande opera in quattro volumi di Eugenio Miozzi intitolata *Venezia nei*

---

<sup>144</sup>Miozzi E., *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, p. 14.

*Secoli*<sup>145</sup> quando, parlando dei ponti costruiti a Venezia dal 1931 e per mezzo delle parole usate da Perronet nel suo scritto *Description des projets et de la construction des Ponts de Neuilly, de Nante, d'Orleans*, li definì:

*Des monuments qui peuvent servir à faire connaître la magifcence et le genie d'une Nation.* (Miozzi 1957-1969, 518).

D'altra parte, con la stesura di *Venezia nei secoli* e il suo excursus della storia dell'architettura della città, Miozzi cercò delle ragioni di carattere storico alla necessità di creare una serie di grandi opere infrastrutturali che avrebbero consentito a Venezia di recuperare il suo ruolo di 'regina dei mari' che ha avuto nei momenti di massimo splendore.

Quindi la necessità fu proprio quella di creare un ponte che rappresentasse la magnificenza della Venezia contemporanea (o quella che si stava pianificando sarebbe stata) alla pari di quella del XVI secolo. Confrontando poi a livello stilistico le due opere, si può notare che nel Ponte degli Scalzi ci fu un richiamo della forma dei balaustri presenti nella balaustrata di Rialto. I balaustri di entrambi i ponti si presentano infatti con capitello nella parte superiore, collo allungato che andava rigonfiandosi inferiormente e base poggiante sullo zoccolo. Il collo dei balaustri del Ponte di Rialto si presentava più rigonfio rispetto a quello del Ponte degli Scalzi, ma si può comunque ritenere il richiamo a questo modello come esplicito.

Per quanto concerne la messa in opera il Ponte degli Scalzi venne realizzato con l'utilizzo di una speciale centina metallica.<sup>146</sup> Come già accennato, si richiedeva la realizzazione di un'opera esile che non opprimesse la visuale delle vicine chiese degli Scalzi e di San Simeon.

Ma un ponte che richiedeva la massima esilità e che fosse costruito, come si era deciso, in pietra in quanto materiale necessario per esaltarne il carattere di monumentalità, non poteva essere costruito in modi tradizionali. Il progettista Miozzi inventò un nuovo metodo grazie al quale era possibile controllare, con un intervento a priori, le condizioni di equilibrio dell'opera. Per ridurre l'eccentricità della risultante delle pressioni Miozzi ricorse al 'metodo delle lesioni sistematiche compensative' ovvero dei 'giunti aperti compensativi' sperimentato già a Bolzano (Ponte Druso 1930-1931).<sup>147</sup> Si trattava di un metodo che consisteva nell'auto-

---

<sup>145</sup>Miozzi E., *Venezia nei secoli*.

<sup>146</sup>*Venezia, Ponte degli Scalzi, Eugenio Miozzi, 1931-1934, su Archivi degli architetti, Sistema Archivistico Nazionale.*

<sup>147</sup>Distefano G., Pietragnoli L., p. 32.

precompressione delle volte che riusciva ad eliminare le cosiddette ‘sollecitazioni parassite’; queste ultime, causate da vari fenomeni quali ad esempio le variazioni termiche o l’elasticità/deformità del materiale, determinano una sollecitazione sulla spinta dell’arco e dunque un allargamento/accorciamento della volta. Il sistema prevedeva che venisse calcolata questa spinta già a livello del progetto e che dunque venissero create artificialmente nella volta delle ‘lesioni’, di geometria e collocazione accuratamente definite, che consentissero di eliminare le sollecitazioni parassite. In poche parole, si controllava con un intervento a priori le condizioni di equilibrio dell’opera. Questo metodo richiedeva una speciale competenza esecutiva tanto che per via della sua complessità venne applicato poche altre volte.<sup>148</sup>

Miozzi fu un attento studioso e per giungere alla teorizzazione del suo nuovo metodo delle ‘lesioni sistematiche compensative’, analizzò con attenzione le maggiori volte di ponte costruite a partire dal XIV secolo. Tale analisi portò alla luce il fatto che i ponti italiani tennero per lungo tempo il primato per grandezza delle volte realizzate;<sup>149</sup> inoltre emerse che si assistette a un forte e rapido incremento nell’ampiezza delle luci tra gli anni Venti e Trenta.<sup>150</sup> Secondo l’Ingegnere Miozzi questo balzo rapido che avvenne dal dopoguerra, (successivo a un periodo durato oltre cinque secoli in cui si assistette a progressi molto limitati in questo campo), fu da ricollegare al fatto che i nuovi costruttori riuscirono ad applicare nuovi metodi per l’esecuzione delle volte che consentirono di spingersi verso ampiezze non immaginabili in passato. Questa fu l’unica spiegazione plausibile per giustificare tale avanzamento di tecnica perché non ci fu nulla di sostanzialmente nuovo in quest’epoca: i materiali d’impiego erano i medesimi, medesimo era il calcolo che si utilizzava per la

---

<sup>148</sup>Alessandrelli E., Capurso G., Giannetti I., Iori T., Martire F., Palazzi I., Poretti S., *Storia dell’ingegneria strutturale in Italia - SIXXI 2 Twentieth Century Structural Engineering. The Italian Contribution* 2015, p. 68.

<sup>149</sup>Alcuni esempi: Ponte Vecchio di Firenze (1345), Ponte di Verona (1354), Ponte a Trezzo sull’Adda di ben 72 metri di luce (1377). Per lo schema completo delle maggiori volte di ponte costruite in ordine cronologico dal XIV secolo; Miozzi E., *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, Tab. III, p. 20.

<sup>150</sup>Miozzi E., *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, p. 22: esempi di ponti costruiti nel dopoguerra con un’ampiezza della luce dell’arco notevole:

- Ponte di S. Pierre di Vauvray con luce di metri 131 (1923);
- Ponte de la Caille sul torrente Usse con luce di metri 140 (1927);
- Ponte di Plougastel sull’Elorn presso Brest: tre arcate ognuna di mt 186 (1929);
- Ponte di Tronebergsund – Stoccolma, grande arcata di mt 181 di luce (1933);
- Ponte la Roche-Guyon – Francia, luce di mt 161 (1934).



realizzazione della volta e nulla di nuovo era stato messo in atto per la tecnica delle fondazioni. Come disse Miozzi:

*Non si tratta di perfezionamenti di mezzi già in uso, è una nuova via che si è aperta; si è imparato a condurre la curva delle pressioni, ove lo richiede la migliore condizione di equilibrio; si sa centralizzarla nell'asse della volta, limitando l'eccentricità a quelle dovute alle variazioni periodiche di temperatura e ai sovraccarichi. (...) Ridotta la minimo la eccentricità iniziale, e quindi i momenti flettenti, nella volta rimane la sollecitazione assiale, di poco variata dalle eccentricità occasionali; si ottiene così una condizione di quasi uniforme sollecitazione, consentendo alle dimensioni ridotte, minor peso proprio, minori spinte, pile e spalle più modeste, spese più limitate, oppure (...) maggior ampiezza, sino a giungere ed a superare quei limiti cui appena si aspirava vent'anni fa. (Miozzi 1935, 21)*

Si deve anche considerare che l'ubicazione del Ponte degli Scalzi venne giustificata da un'attenta analisi delle esigenze di viabilità. Se, come era stato ipotizzato all'epoca, fosse stato costruito oltre la stazione ferroviaria si sarebbe creata una maggiore congestione del traffico rispetto a quella già presente, sul piazzale della stazione. Per scindere le correnti della folla venne dunque scelto di posizionare il ponte prima del piazzale.

I tempi di realizzazione dell'opera furono molto rapidi, come fu d'altra parte tipico dei cantieri di epoca fascista: la consegna dei lavori avvenne il 4 maggio del 1932 e l'inaugurazione del ponte e la sua conseguente apertura al transito il 28 ottobre 1934.<sup>151</sup>

Infine, si noti come nel Prospetto del nuovo Ponte degli Scalzi, contenuto all'interno degli Annali dei Lavori Pubblici (già Giornale del Genio Civile) - anno 1935 [figura 21], presentava al centro dell'arcata l'iscrizione latina incisa:

«VICTOR EMANVELE III REGE – BENITO MVSSOLINI DVCE».

L'iscrizione di omaggio al re e quella del duce venivano inframmezzate dalla presenza di una croce, emblema del rapporto tra lo Stato fascista e la Chiesa cattolica; fin dall'inizio, infatti, il fascismo riscosse consensi da parte del Vaticano fino a giungere alle trattative che portarono all'approvazione dei Patti Lateranensi i quali, firmati nel 1929, regolavano i rapporti tra Stato e Chiesa. Si ricordi in questa sede che tali patti includevano un concordato che dichiarava la

---

<sup>151</sup>Miozzi E., *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, p. 45.

religione cattolica la ‘religione di Stato’.<sup>152</sup> Inutile dire che il fascismo ricavò un’ampia legittimazione da questi patti, sia a livello nazionale che internazionale. Fu proprio questo rinnovato rapporto fra Stato e Chiesa che giustificava la presenza di una croce nel progetto del Ponte degli Scalzi: si andò ad inserire il simbolo della nuova ‘religione di Stato’ in questa nuova opera monumentale veneziana eretta in epoca fascista. Ai lati della croce erano presenti anche due fasci littori: come si è già visto nell’introduzione a questa tesi, si trattava della ripresa di emblemi romani fatti propri dal regime che possono quindi essere definiti elementi di romanità inseriti all’interno del contesto veneziano. Infine, è ipotizzabile che lo stesso uso della lingua latina nell’iscrizione sia un riferimento al passato romano.

---

<sup>152</sup> Tra le altre novità apportate con la firma dei Patti Lateranensi si ricordi: l’istituzione dello Stato Vaticano come stato sovrano nel cuore di Roma; la religione cattolica come ‘finalità e coronamento dell’istruzione pubblica’ e quindi come materia di insegnamento nelle scuole pubbliche; un cospicuo risarcimento da parte dello Stato italiano per la conquista del 1870; l’assunzione di un valore civile del matrimonio religioso; il giuramento di fedeltà dei vescovi allo Stato; Il riconoscimento legale dell’Azione cattolica, unica associazione di massa non fascista riconosciuta dalla legge fascista. Viola P., pp. 100-102.

## CONCLUSIONI

Traendo le somme di questa ricerca si può dunque sostenere che, negli anni di Regime fascista a Venezia, l'attenzione per la tradizione e il contesto veneziano non venne meno.

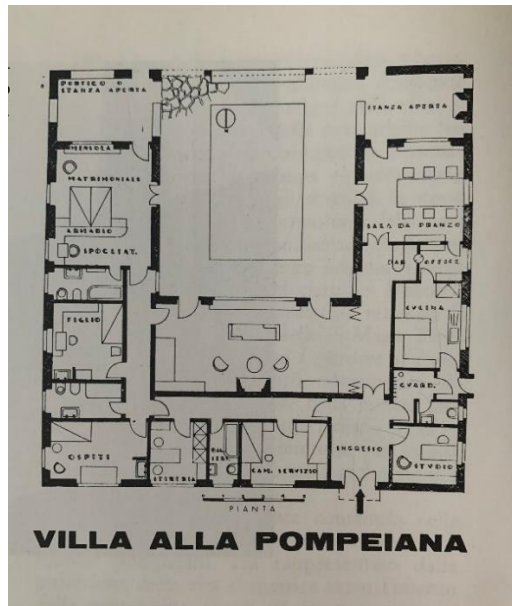
Il concetto di venezianità era presente a livello politico nell'idea del mito di Venezia come una *variatio* del mito della 'Roma dell'Impero', una Venezia che aveva il compito di accompagnare l'Italia verso il suo 'destino' imperiale attraverso la risoluzione della 'Questione Adriatica'; e, sempre a livello politico, nell'enorme progetto di internazionalizzazione di Venezia concretizzato negli interventi infrastrutturali che hanno cambiato il volto della Venezia del Novecento. Il concetto di venezianità si esplicò anche a livello culturale attraverso il controllo, la programmazione di eventi e l'ampliamento della Biennale d'Arte da parte del Regime fascista che vide da subito questa istituzione storica come un ottimo strumento di promozione artistica per fini politici e turistici. Inevitabilmente la produzione architettonica inserita in questo contesto mantenne vivo il richiamo alla tradizione veneziana attraverso in particolare l'uso di materiali edili emblematici della storia costruttiva della città marciana come la Pietra d'Istria o attraverso il richiamo più o meno esplicito a monumenti straordinari e caratteristici di Venezia (come ad esempio il richiamo al Ponte di Rialto e alla Biblioteca del Sansovino nel caso del Ponte degli Scalzi, oppure quello alla Basilica della Salute nel Tempio votivo di Venezia Lido). Si è visto anche come la necessità di richiamo agli elementi stilistici di venezianità si sentì particolarmente in zone più centrali della città, dove l'attenzione per il preesistente richiedeva che l'armonia dell'insieme non venisse alterato con le nuove opere (come nel caso del Progetto definitivo per il Ponte dell'Accademia ad opera di Duilio Torres e Ottorino Bisazza, o del Ponte degli Scalzi, o nell'uso eclettico dello 'stile veneziano' adottato nel 1926 da Cicognara nella progettazione dell'Istituto tecnico e navale Paolo Sarpi) mentre nelle zone periferiche si guardò più alla funzione dell'edificio realizzando opere in stile moderno come nel caso dell'Autorimessa di Sant'Andrea o dell'Aeroporto Nicelli al Lido per fare solo alcuni esempi.

Detto questo però è indubbio anche che le architetture e le opere di urbanistica veneziana si inserirono all'interno di abitudini, modi, e tempi di realizzazione tipici del Regime; non mancarono ad esempio parate inaugurali, simboli fascisti sui monumenti e molti progetti furono caratterizzati da una certa rapidità di esecuzione delle opere. Questi sono alcuni degli elementi che caratterizzarono la produzione architettonica e infrastrutturale a livello nazionale e che si riproposero anche nella città marciana. Il mito della romanità promosso dallo Stato venne sostenuto da una fetta della società veneziana (dal docente, allo storico, all'industriale)

come si è visto nell'analisi di alcune fonti storiche quali quelle di Damerini o Marzemin. Elementi di romanità a livello stilistico nelle architetture ci furono, e furono presenti soprattutto in opere, quali ad esempio il Padiglione Venezia alla Biennale, create seguendo i dettami di stili che si imposero a livello nazionale in arte e architettura come la Metafisica e la corrente *Novecento* dove alla base della ricerca estetica vi era la ripresa di stilemi classici dell'Antica Roma. Emerge inoltre anche a Venezia l'uso della simbologia romana fatta propria dal fascismo in particolare l'onnipresente fascio littorio o l'aquila romana.

Per concludere quindi il concetto di romanità promosso dallo Stato contaminò in una certa misura la produzione architettonica della città di Venezia, ma, in ogni caso, come si è cercato di enunciare in questo scritto, la venezianità rimase un concetto molto forte che, in molte opere, permase.

### 3. ILLUSTRAZIONI



*Figura 1: Gio Ponti, Progetto di villa alla Pompeiana, pianta, 1934*



*Figura 2: Adolfo Coppedè, Casa del fascio a Signa (Firenze), particolare, 1928*



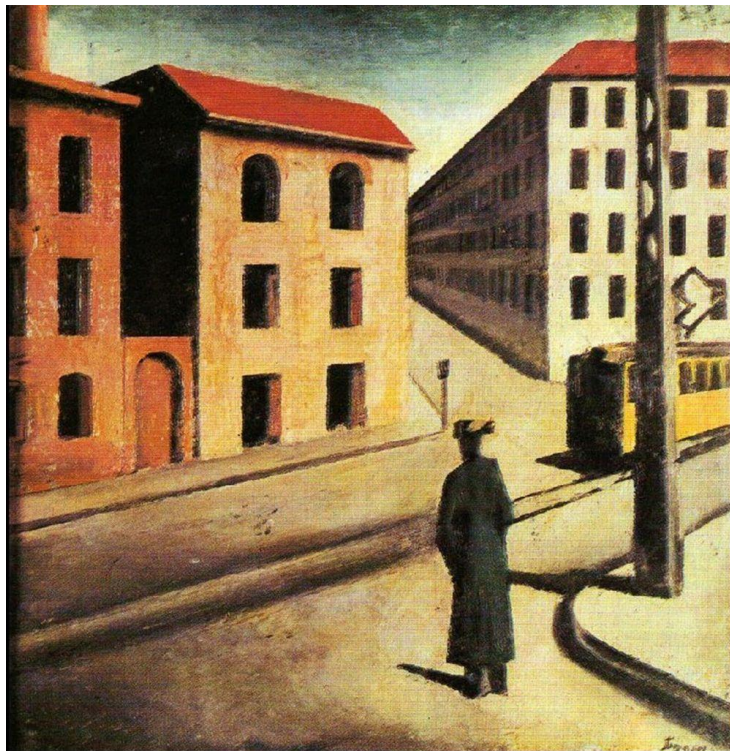
*Figura 3: Duilio Torres, Chiesa di Santa Maria Vittoria o Tempio votivo, 1925-1938, Venezia Lido*



*Figura 4: Brenno Del Giudice, Padiglione Venezia, Biennale d'Arte Venezia, 1932*



*Figura 5: Giorgio De Chirico, Piazza d'Italia, 1913*



*Figura 6: Mario Sironi, Paesaggio urbano, 1922*



*Figura 7: Giovanni Muzio, Cà Brutta, Milano, 1919-1923, particolare prospetto est su via Turati*





*Figura 8: Giovanni Muzio, Palazzo dell'Arte, Triennale di Milano, 1933, particolare*



*Figura 9: Duilio Torres, Padiglione Italia, Ingresso della Biennale d'arte di Venezia, 1932*

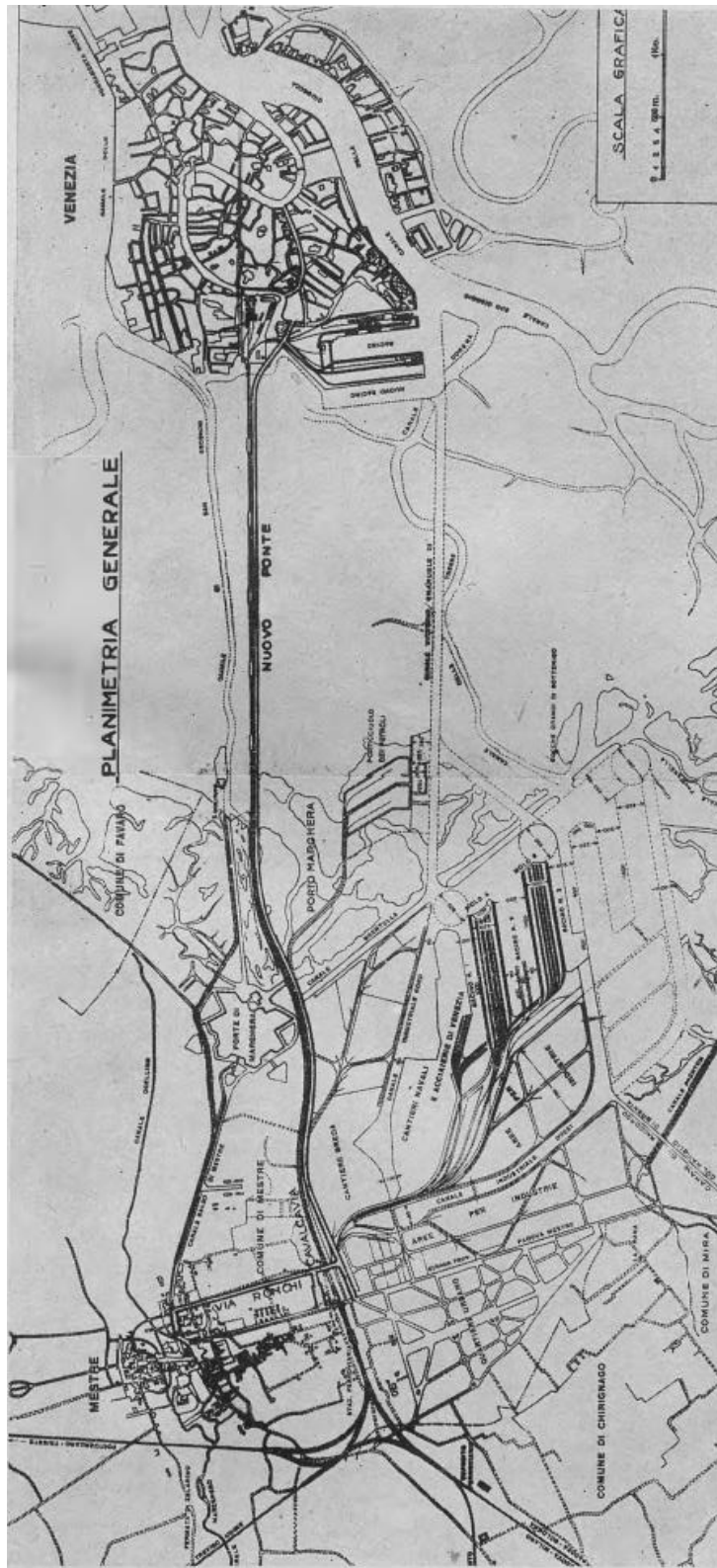
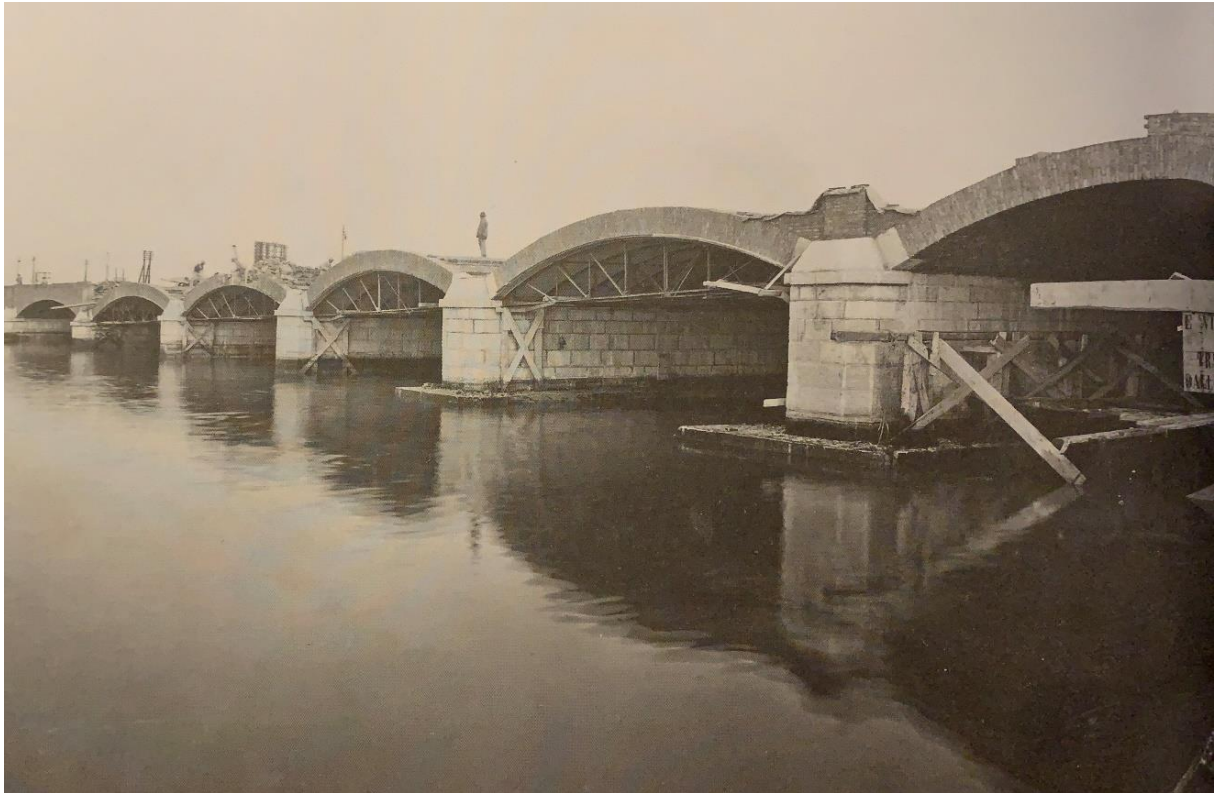
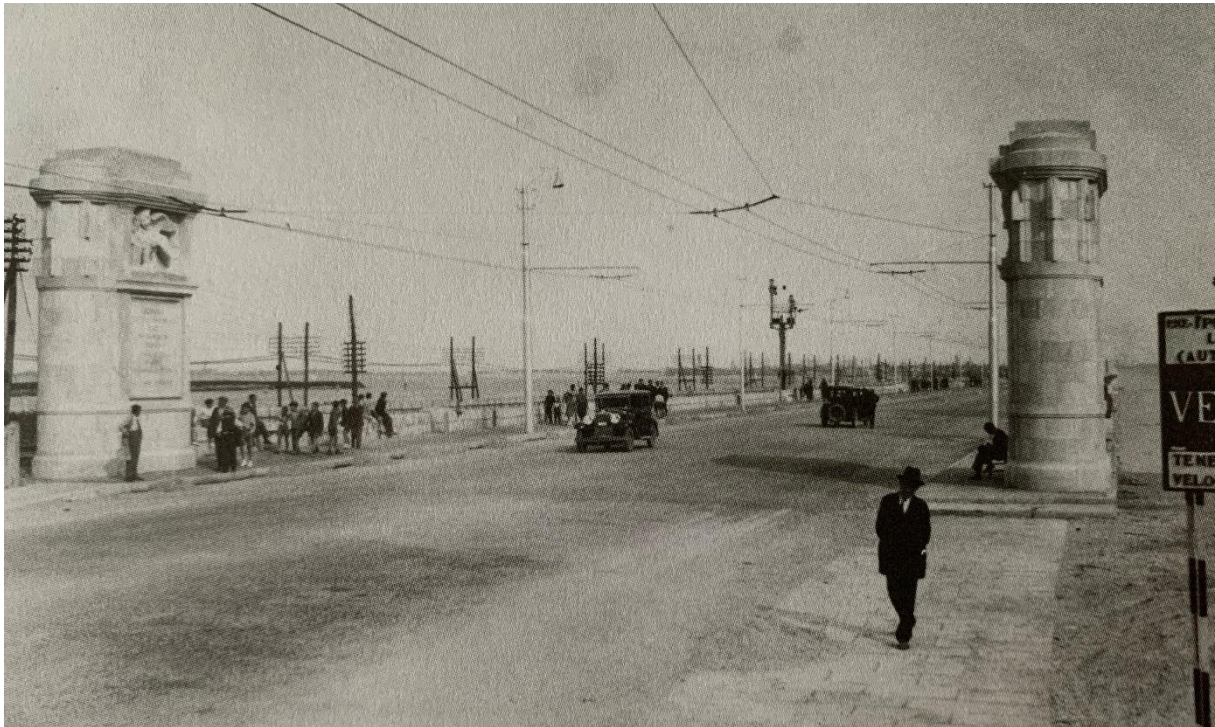


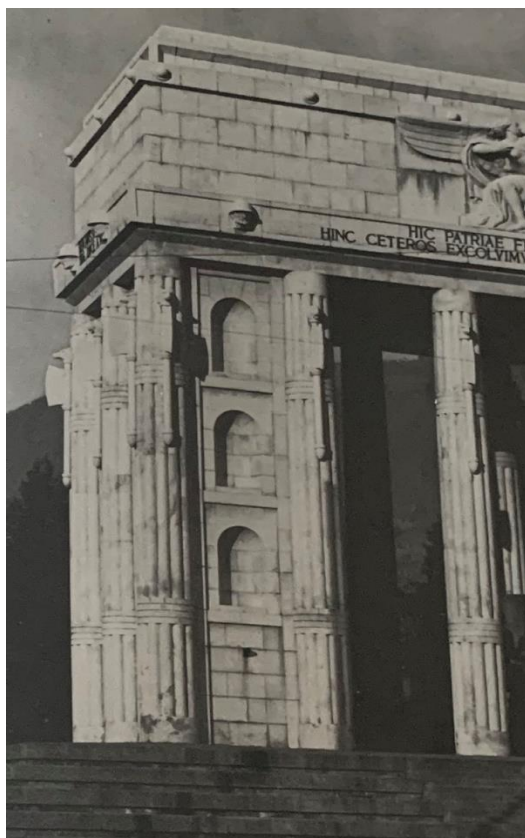
Figura 10: Planimetria allacciamento delle città di Mestre e Venezia, 1934



*Figura 11: Il Ponte del Littorio in costruzione, 10 gennaio 1933*



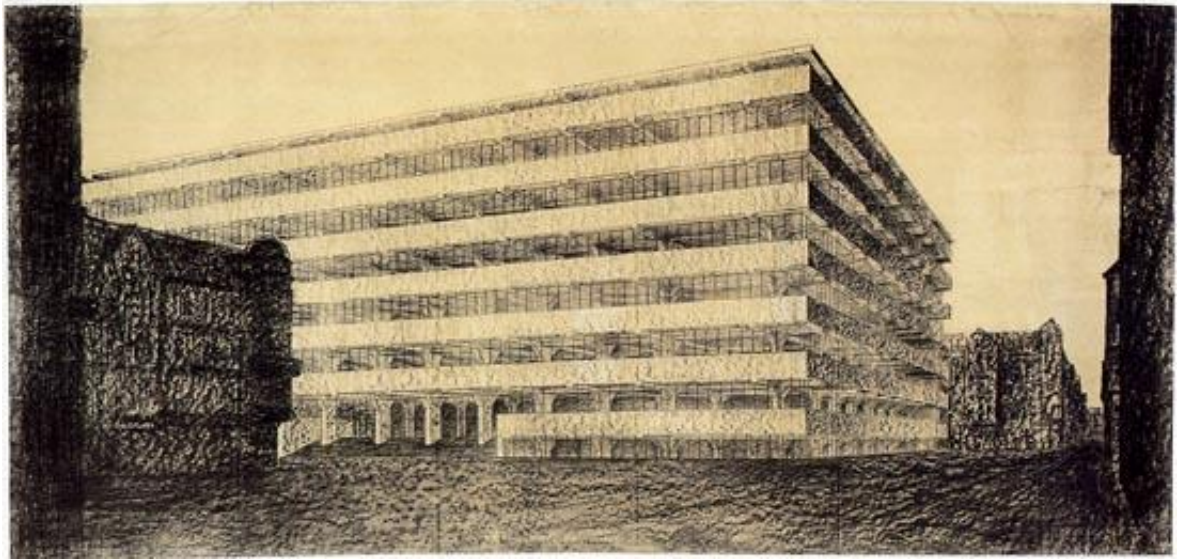
*Figura 12: I due pili all'inizio del Ponte del Littorio, 1933*



*Figura 13: Marcello Piacentini, Monumento ai caduti di Bolzano, particolare dei fasci littori, 1928*



*Figura 14: L'Autorimessa Sant'Andrea vista da piazzale Roma, 1934*



*Figura 15: Ludwig Mies Van der Rohe, Progetto di un edificio per uffici, 1922, disegno a carboncino*

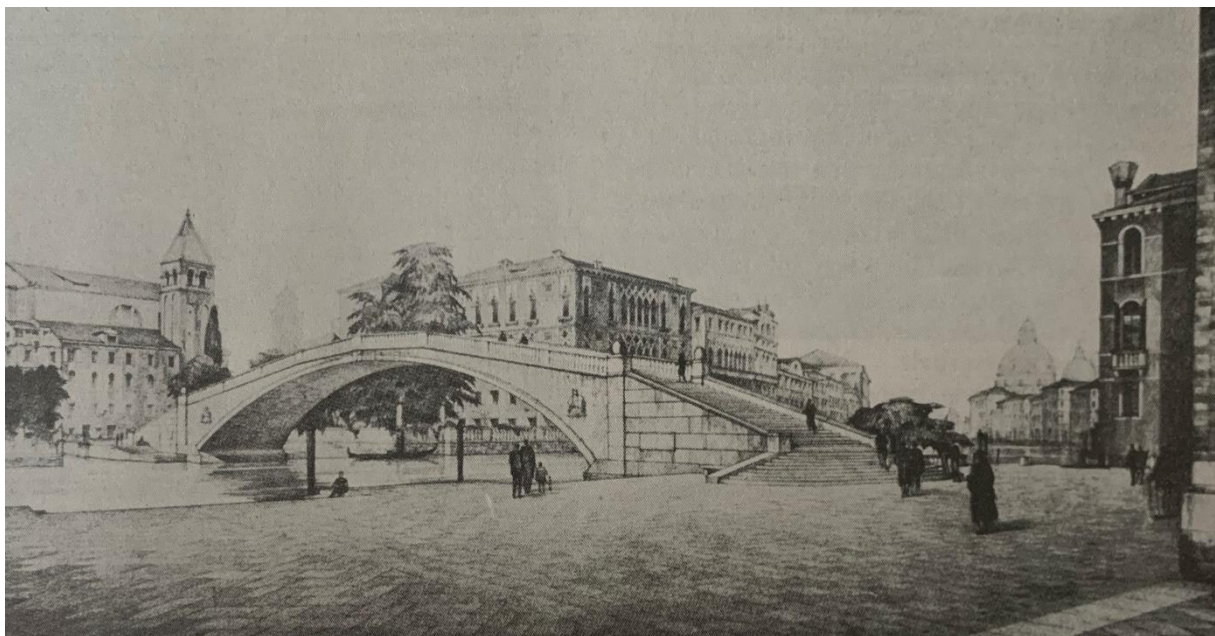


Venezia, piazzale Roma, ressa di automobili il giorno dell'inaugurazione, 1933/04/25

*Figura 16: Giorno dell'inaugurazione di Piazzale Roma, 25 aprile 1933*



*Figura 17: Collaudo statico del nuovo Ponte in legno dell'Accademia, 1933*



*Figura 18: Duilio Torres e Ottorino Bisazza, Progetto per il Ponte dell'Accademia di Venezia, 1932*



*Figura 19: I due Ponti degli Scalzi, 1934*



*Figura 20: Il Ponte degli Scalzi aperto al transito, 1934*

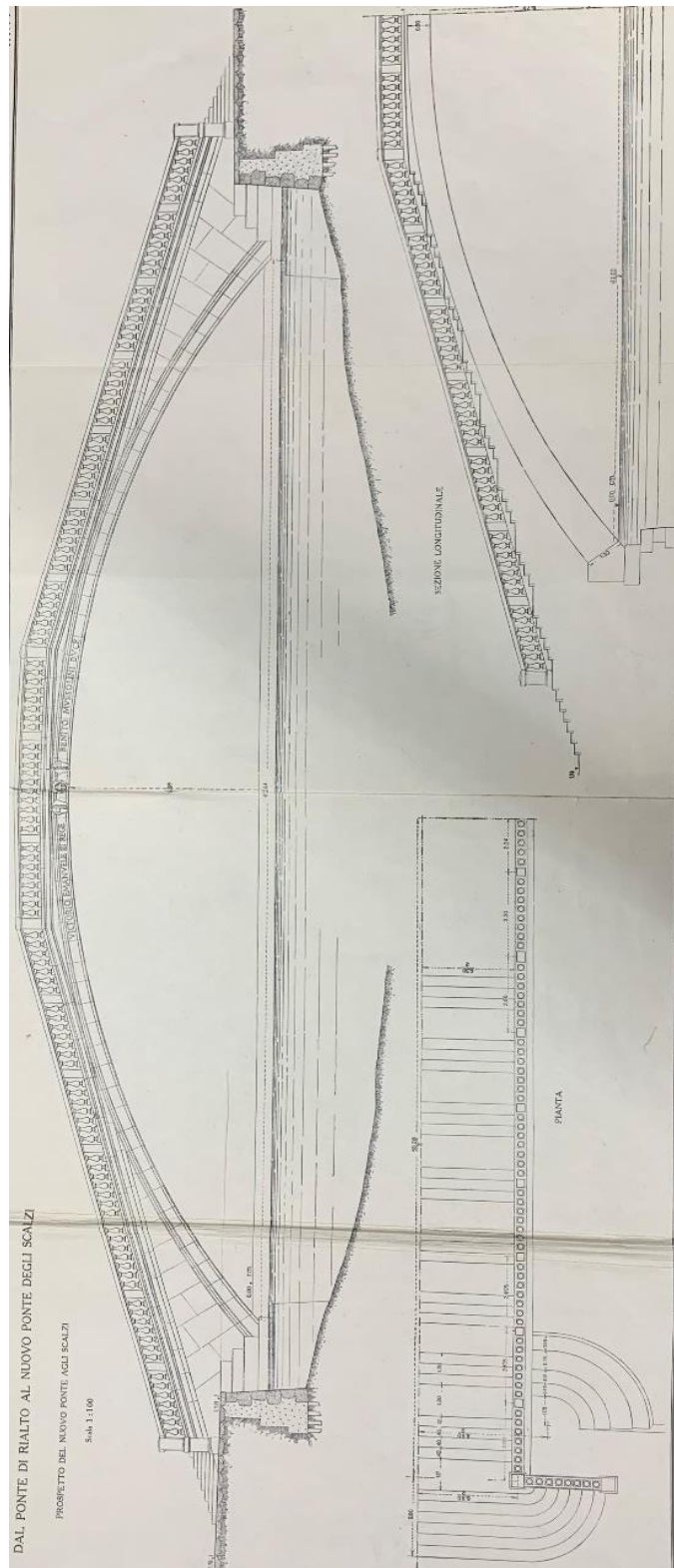


Figura 21: Progetto originario del Ponte degli Scalzi, 1934



### 3.1 Elenco illustrazioni

1. Gio Ponti, *Progetto di villa alla pompeiana*, pianta, 1934. In: Cresti Carlo. (1986). *Architettura e Fascismo*. Firenze: Vallecchi editore.
2. Adolfo Coppedè, *Casa del fascio a Signa* (Firenze), particolare, 1928. In: Cresti Carlo. (1986). *Architettura e Fascismo*. Firenze: Vallecchi editore.
3. Duilio Torres, *Chiesa di Santa Maria Vittoria o Tempio votivo*, 1925-1938, Venezia Lido. In: Concina Ennio. (1998). *A history of Venetian Architecture*. Cambridge: Cambridge University press.
4. Brenno Del Giudice, *Padiglione Venezia*, Biennale di Venezia, 1932. In: [Bando del concorso per giovani artisti "Artefici del nostro tempo" | Comune di Venezia](#).
5. Giorgio de Chirico, *Piazza d'Italia*, 1913. In: [Giorgio-DE-CHIRICO-Piazza-Italia-1913-.jpg \(1200x897\) \(artevitae.it\)](#).
6. Mario Sironi, *Paesaggio urbano*, 1922. In: [Le periferie urbane dipinte di Mario Sironi \(artribune.com\)](#).
7. Giovanni Muzio, *Cà Brutta*, Milano, 1919-1923, particolare prospetto est su via Turati, Milano. Sito web Regione Lombardia: [Ca' Brutta, Via Moscova - Milano \(MI\) – Architetture – Lombardia Beni Culturali](#).
8. Giovanni Muzio, *Palazzo dell'Arte*, Triennale di Milano, 1931-1933, particolare. Foto di Vincenzo Aragozzini, *Il Palazzo dell'Arte. Veduta del porticato verso il Parco Sempione*, 1932, gelatina bromuro d'argento, Milano, Civico Archivio Fotografico.
9. Duilio Torres, *Padiglione Italia*, Ingresso della Biennale di Venezia, 1932. In: Ballarin Matteo. (1976). *Architetture Venete. Padiglioni e spazi della Biennale di Venezia*. Treviso: RG Editore.
10. *Planimetria dell'allacciamento di Venezia con Mestre*, 1934, IUAV, Archivio Progetti, Fondo Eugenio Miozzi.
11. *Ponte del Littorio in costruzione*, 10 gennaio 1933, IUAV, Archivio Progetti, Fondo Eugenio Miozzi.
12. *I due pili all'inizio del Ponte del Littorio*, 1933, IUAV, Archivio Progetti, Fondo Eugenio Miozzi.
13. Marcello Piacentini, *Monumento ai caduti di Bolzano*, particolare dei fasci littori, 1928. In: Cresti Carlo. (1986). *Architettura e Fascismo*. Firenze: Vallecchi editore.
14. *L'Autorimessa Sant'Andrea vista da Piazzale Roma*, 1934, Comune di Venezia Archivi Fotografici e digitali "Fondo Giacomelli".

15. Mies Van der Rohe, *Progetto di un edificio per uffici*, 1922, disegno a carboncino. In: Blaser Werner. (1977). *Mies van der Rohe*. Bologna: Zanichelli.
16. *Giorno dell'inaugurazione di Piazzale Roma, 25 aprile 1933*. In: Miozzi Eugenio, (1934). *Il Ponte del Littorio*. Zanetti: Venezia.
17. *Collaudo statico del nuovo ponte in legno dell'Accademia*, 1933, IUAV, Archivio Progetti, Fondo Eugenio Miozzi.
18. Duilio Torres e Ottorino Bisazza, *Progetto per il Ponte dell'Accademia di Venezia*, 1932. In: Cresti Carlo. (1986) *Architettura e Fascismo*. Firenze: Vallecchi editore.
19. *I due Ponti agli Scalzi*, 1934, IUAV, Archivio Progetti, Fondo Eugenio Miozzi.
20. *Il Ponte degli Scalzi aperto al transito*, 1934. In: Eugenio Miozzi, *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*. (1935). Estratto dagli Annali dei Lavori Pubblici, (già Giornale del Genio Civile (già Giornale del Genio Civile) – Fasc. 60-70, Roma: Stabilimento tipografico del genio civile.
21. Eugenio Miozzi, *Progetto originario del Ponte degli Scalzi*, 1934. In: Miozzi Eugenio, *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*. (1935). Estratto dagli Annali dei Lavori Pubblici, (già Giornale del Genio Civile (già Giornale del Genio Civile) – Fasc. 60-70, Roma: Stabilimento tipografico del genio civile.

#### 4. BIBLIOGRAFIA

Alessandrelli Eliana, Capurso Gianluca, Giannetti Ilaria, Iori Tullia, Martire Francesca, Palazzi Ilaria, Poretti Sergio, (2015), *Storia dell'ingegneria strutturale in Italia - SIXXI 2 Twentieth Century Structural Engineering. The Italian Contribution.*

Argan Giulio Carlo. (1988). *L'Arte moderna. Dall'illuminismo ai movimenti contemporanei*, Firenze: Sansoni Editore.

Ballarin Matteo. (1976). *Architetture Venete. Padiglioni e spazi della Biennale di Venezia.* Treviso: RG Editore.

Bec Christian. (2003). *Venezia. La storia, il mito.* Roma: Carocci.

Biraghi Marco, Ferlenga Alberto. (2013). *Architettura del Novecento. Opere, progetti, luoghi L-Z.* Torino: Einaudi.

Blaser Werner. (1977). *Mies van der Rohe.* Bologna: Zanichelli.

Capomolla Rinaldo. (2008). *Case del Balilla. Architettura e Fascismo.* Milano: Electra.

Ciucci Giorgio. (1998). *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944.* Torino: Einaudi.

Colini Antonio Maria. (1932). *Il fascio del littorio di Roma ricercato negli antichi monumenti.* Roma: La Libreria dello Stato (Istituto poligrafico dello Stato).

Concina Ennio. (1998). *A history of Venetian Architecture*, Cambridge: Cambridge University press.

Coppola Goffredo. (1941). *Augusto.* Torino: Unione Tipografico-Editrice Torinese.

Cosmai Franca, Sorteni Stefano. (2001). *L'ingegneria civile a Venezia: istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo.* Venezia: Marsilio.

Cresti Carlo. (1986). *Architettura e Fascismo.* Firenze: Vallecchi editore.

Cresti Carlo. (2005). *Gabriele D'Annunzio "architetto immaginifico"*. Firenze: Angelo Pontecorboli.

Cresti Carlo, Gravagnuolo Benedetto, Gurrieri Francesco. (2004). *Architettura e città negli anni del fascismo in Italia e nelle colonie*. Firenze: A. Pontecorboli.

Damerini Gino. (1943). *D'Annunzio e Venezia*. Milano: A. Mondadori.

Damerini Gino. (1943). *Le isole jonie nel sistema Adriatico dal dominio veneziano a Buonaparte*. Varese: Istituto per gli studi di politica internazionale, Industrie grafiche A. Nicola &C.

De Francisci Pietro. (1940). *Spirito della civiltà romana*. Milano: Giuseppe Principato.

Distefano Giovanni, Pietragnoli Leopoldo. (1999). *Profili Veneziani del Novecento. Virgilio Guidi, Eugenio Miozzi, Francesco Pasinetti, Teresa Sensi*, Vol. 2. Venezia Lido: Supernova.

*E 42: l'esposizione universale di Roma: utopia e scenario del regime: Ideologia e programma per l'"Olimpiade della Civiltà"*. (1987). Venezia: Cataloghi Marsilio.

Gentile Emilio. (2002). *Fascismo. Storia e interpretazione*. Roma: GLF Editori Laterza.

Giardina Andrea, Vauchez André. (2000). *Il mito di Roma: da Carlo Magno a Mussolini*. Roma: GLF Editori La Terza.

Kusch Clemens F. (2020). *Miozzi Eugenio. Venezia tra innovazione e tradizione 1931-1969*. Berlino: Dom Publishers.

Giovannoni Gustavo. (1925). *"La tecnica della costruzione presso i romani"*. Roma: Società editrice d'arte illustrata.

Gudelj Jasenka, *Roman Lens, Dalmatian Issues: the Exhibition of Dalmatian Architecture at the Accademia di San Luca (Rome, June 1943)*, in *Gustavo Giovannoni e l'architetto integrale*, Accademia Nazionale di San Luca, Quaderni degli atti 2015-2016.

Isnenghi Mario, Woolf Stuart. (2002). *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*. Roma: Istituto dell'Enciclopedia Italiana Treccani.

Levis Sullam Simon. (2021). *I fantasmi del Fascismo: metamorfosi degli intellettuali italiani nel Dopoguerra*. Milano: Feltrinelli.

Mangione Flavio. (2003). *Le case del Fascio in Italia e nelle terre d'oltremare*. Roma: Pubblicazione negli Archivi Nazionali di Stato.

Marzemin Giuseppe. (1938). *Le origini romane de Venezia*, Roma: Società italiana del progresso delle scienze.

Maugeri Pina (2006). *Il nuovo Palazzo del Cinema. Concorso Internazionale di progettazione. I progetti*. Venezia: Marsilio.

Miozzi Eugenio. (1939). *Comune di Venezia. Direzione Generale dei servizi tecnici. Progetto di massima per il Piano di Risanamento di Venezia insulare*, dattiloscritto, 9 marzo 1939.

Miozzi Eugenio. (1935). *Dal ponte di Rialto al nuovo ponte degli Scalzi*, estratto dagli Annali dei Lavori Pubblici, (già Giornale del Genio Civile (già Giornale del Genio Civile) – Fasc. 60-70, Roma: Stabilimento tipografico del genio civile.

Miozzi Eugenio. (1933). *Il nuovo ponte tra Venezia e la terraferma*, in *Le Strade*, anno XVII, n. 5, Milano: Touring Club Italiano.

Miozzi Eugenio. (1934). *Il Ponte del Littorio*. Venezia: Zanetti.

Miozzi Eugenio. (1957-1969). *Venezia nei secoli*. 4 volumi. Venezia: Casa Editrice Libeccio.

*Mostra augustea della romanità: catalogo 1937-1938*. (1938). Roma: C. Colombo.

Mussolini Benito. (1956). *Opera omnia di Benito Mussolini, 20: Dal viaggio negli Abruzzi al delitto Matteotti: (23 agosto 1923-13 giugno 1924)*, a cura di Edoardo e Duilio Susmel. Firenze: Fenice.

Napoli Paolo (1938). *Arte e architettura in regime fascista*. Roma: Scuola Tipografica don Luigi Guanella.

Nelis Jan. (2011). *From ancient to modern: the myth of romanità during the ventennio fascista. The written imprint of Mussolini's cult of the Third Rome*. Bruxelles: Institut Historique Belge de Rome.

Nicoloso Paolo. (2008). *Mussolini architetto: propaganda e paesaggio urbano nell'Italia fascista*. Torino: Einaudi.

Ottokar Nicola. (1938). *Venezia: cenni di cultura e di storie Veneziane*. Firenze: La Nuova Italia.

Paladini Filippo Maria. (2000). *Storia di Venezia e retorica del dominio adriatico: Venezianità e Imperialismo 1938-1943*. Ateneo Veneto: Rivista di scienze lettere ed arti; atti e memorie.

*Panorami di realizzazioni del fascismo*. (1942). Voll. I-III. Roma: Tipografia Castaldi.

Pettna Gaia. (2014). *Architettura e propaganda fascista nei filmati dell'Istituto luce*. Torino: Testo & Immagine.

Pevsner Nikolaus. (1959). *Storia dell'architettura europea*. Bari: Laterza.

Populin Elisabetta. (1998). *Il Ponte dell'Accademia a Venezia, 1843-1986*. Venezia: Il Cardo.

Scarpa Luigi. (2003). *Ricerca storica sulla nascita del Palazzo della Mostra del Cinema di Venezia: manoscritto inedito 1953*.

Silva Umberto. (1973). *Ideologia e arte del fascismo*. Milano: Mazzotta.

Viola Paolo. (2000). *Il Novecento in Storia moderna e contemporanea, Volume quarto*, Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.

Zucconi Guido Vittorio. (2000). *Grandi progetti per una più grande Venezia*, "Quaderno Insula", 4.

Zucconi Guido Vittorio. (2002). *La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*. Venezia: Marsilio.

## **5. SITOGRAFIA**

Ordine e Collegio Ingegneri di Venezia, Ateneo Veneto, *Eugenio Miozzi: aspetti tecnici storici artistici e urbanistici delle opere*, in: Ordine Ingegneri Città Metropolitana di Venezia 2.0, Video degli atti del convegno <<https://youtu.be/94Mua5Ksq9k>> (2019).

*Venezia, Ponte degli Scalzi, Eugenio Miozzi, 1931-1934*, su Archivi degli architetti, Sistema Archivistico Nazionale.

Cinegiornale numero 245 del 1933, Archivio Storico Istituto luce  
<<https://patrimonio.archivioluca.com/luce-web/detail/IL5000009558/2.html?startPage=20>>