



LA MODERNITÀ E LA COSTRUZIONE DI NUOVI PAESAGGI: L'INTERFACCIA TERRA-ACQUA A MARGHERA

di Francesco Vallerani*

Nel nostro pianeta, gran parte degli attuali paesaggi di bonifica per prosciugamento sono localizzati lungo fasce costiere costituite da ampi depositi sedimentari, intersecate da aste fluviali che scorrono pigramente verso il livello del mare. Spesso si ramificano in varie direttrici ben prima dello sbocco finale, delimitando lagune, modificando l'andamento dei meandri, variando l'assetto dei fondali e la quantità e distribuzione del trasporto solido, interagendo con la forza delle maree e del moto ondoso, creando insomma quella straordinaria varietà delle morfologie sublitoranee che, ove non modificate e fissate dall'intervento umano, costituiscono tutt'oggi un indiscusso patrimonio di qualità ambientale, rifugio di biodiversità, irrinunciabile opportunità per tener viva la coscienza ecologica.

Tutto questo è il filo conduttore evolutivo che connota la condizione anfibia di Venezia e del suo circostante ambiente umido, portando alla costruzione di una territorialità litoranea senza eguali. A partire dai primi anni del secolo scorso, tale scrigno di successi geopolitici, economici e culturali ha però dovuto porsi di fronte alle esigenze della modernità industrialista, cercando di correggere quell'imperfezione geomorfologica fatta di paludi, barene e terreni fangosi. Il progetto modernista prevedeva infatti ben più profonde trasformazioni della base naturale rispetto al pur

cospicuo sforzo espresso dai tecnici della Serenissima fin dagli albori dell'aggregarsi di una struttura urbana nel precario supporto insulare della laguna.

La trasformazione dei paesaggi ibridi che connotano l'interfaccia terra-acqua attorno all'antico sito di Marghera si basa sulla condivisa 'demonizzazione' delle zone umide, tipica della fase modernista culminante con le logiche della bonifica integrale del primo dopoguerra. I progressi dell'ingegneria idraulica, sostenuta dall'impiego di macchinari sempre più efficaci, sono infatti riusciti a superare i limiti imposti dalla base naturale, aprendo al trionfo del progetto modernista gli originali biotopi palustri tra Fusina e il ponte della Libertà. Le competenze dei tecnici idraulici di fine '800 perfezionano e accrescono quanto già era stato acquisito nella gestione delle acque nella prima età moderna, incrementando il loro sollevamento in piani di bonifica sempre più estesi grazie all'impiego della idrovora a vapore, e in seguito elettrica, e consegnando al capitalismo agrario vantaggiose opportunità di accrescere i propri profitti.

La modernizzazione portuale e industriale di Marghera va quindi valutata come l'esito finale di un processo di innovazione della territorialità idraulica della bassa pianura veneta avviato subito dopo l'annessione del Veneto al Regno d'Italia, mirante a

incoraggiare gli scambi commerciali e il trasporto di materie prime tra lo scalo veneziano e le vivaci potenzialità dei porti fluviali di Padova, Treviso, Battaglia Terme e Adria. Di pari passo con il perfezionarsi di questi collegamenti si collocano le innovative strategie per l'ampliamento del porto di Venezia. Tutti gli aspetti fin qui indicati in qualche modo concorrono al progetto urbanistico e produttivo di Marghera, la cui ubicazione anfibia non deve stupire, ma va invece collocata all'interno del coevo spirito di sfida nei confronti degli assetti geomorfologici originari, ovvero le appena menzionate 'imperfezioni' della superficie terrestre. Dell'incerto interfaccia terra-acqua tra i pantani della laguna morta e i terreni depressi subito a sud della linea ferroviaria per Santa Lucia, i cosiddetti Bottenighi, si coglie ben presto la posizione strategica per installarvi l'auspicata espansione del porto di Venezia.

Dalla accurata analisi della situazione idrografica, il sito di Marghera evidenzia con chiarezza la sua importante funzione di cerniera tra lo scalo marittimo e un entroterra in grado di consentire comodi collegamenti sia con i poli produttivi nazionali che con i valichi in direzione dell'Europa centrale. Tale prospettiva, in sintonia con i grandi programmi dell'imperialismo economico, tende a espandere la vantaggiosa condizione di 'marittimità' ai più vivaci centri industriali e mercati dell'entroterra padano, attivando una vera e propria corsa al mare, puntando a un efficace collegamento con lo scalo veneziano.

Creare dal nulla un moderno porto industriale, trasformando la primeva ostilità palustre in una concreta opportunità di

sviluppo in grado di affrontare le sfide di un sistema globale, non è stata una scelta azzardata. I sempre più frequenti contatti internazionali, a partire dalla grande Esposizione parigina del 1878, il ruolo delle riviste scientifiche, l'espandersi della formazione tecnico-scientifica promossa dai politecnici, hanno consentito la diffusione e la condivisione di una nuova prassi territoriale, individuando adeguati modelli di intervento in base a specifiche tipologie geografiche. Ciò ha consentito, ad esempio, fruttuose comparazioni tra Venezia e Marsiglia, città portuali ben lontane dal tipo morfologico, dominante e vincente, dell'estuario. In entrambi i casi la presenza di vaste aree umide sublitoranee che delimitano ampi solchi di pianure alluvionali, decisamente favorevoli per l'espansione viaria verso l'entroterra, costituiva un'attraente opportunità per poter disporre di aree acquistabili a costi molto bassi e utilizzabili senza complesse procedure di bonifica idraulica.

Il microcosmo anfio di Marghera si colloca quindi in una indubbia posizione strategica, potenziale beneficiario non solo di quanto previsto dalla legge Baccarini del 1882 sul miglioramento fondiario e il risanamento ambientale, ma anche della legge n. 542 del 1907, emanata a seguito dei lavori della Commissione del Ministero dei Lavori Pubblici del 1904 per regolamentare le necessità dei principali scali portuali italiani. Certamente, se all'incremento dei traffici e dell'afflusso di materie prime dopo l'apertura di Suez si aggiunge il conseguente sviluppo idroviario e ferroviario del corridoio tra Padova e Venezia, si presenta un buon numero di motivazioni per la trasformazione di Marghera in un perfetto

esempio di quella «Patria artificiale» così ben definita e apprezzata da Carlo Cattaneo già a metà '800 nelle pagine della rivista «Il Politecnico», con un particolare riguardo proprio alla costruzione dei paesaggi d'acqua.

In questo scenario di addomesticamento della natura Marghera si identifica come ambito privilegiato di sperimentazione modernista, modello territoriale che sintetizza molteplici linee d'intervento a scala regionale, miranti non solo all'espansione delle terre utilizzabili grazie ai prosciugamenti meccanici, ma anche al potenziamento della produttività industriale e delle infrastrutture viarie, sia di terraferma che marittime.

Con buona sintesi il sito della nuova Marghera si pone come esito concreto di un ben più ampio meccanismo di trasformazione territoriale che è riuscito a trarre vantaggio dal concorso di prosciugamento e trasmissione a

distanza di energia elettrica dagli impianti montani (sia bacino del Piave che della Livenza), oltre che da una non trascurabile operazione di esproprio di terreni agricoli con case coloniche e annessi rustici, da sostituire con modi di abitare tipicamente urbani. Ci si trova dunque di fronte al definitivo superamento del territorio pre-moderno, risultato di secolari procedure di adattamento a morfologie e dinamiche naturali, quando si cercava di capirne i processi evolutivi, senza contrastarli. Il nuovo ordine modernista, invece, contraddice e sostituisce l'ordine naturale, collocandovi un proprio lessico con una sua specifica estetica, fatto di argini, bonifiche, idrovore, fumanti ciminiere, banchine portuali, magazzini, dighe montane e lunghi tracciati di svettanti tralicci metallici che si adagiano con organica efficienza lungo l'incerto confine tra acque e terra prospiciente la Venezia del passato, così lontana dalla provocatrice estetica futurista dell'epoca.

*Francesco Vallerani è professore ordinario di Geografia nell'Università Ca' Foscari di Venezia e socio effettivo dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti