

Il 25 ottobre Volpi scrive a Le Corbusier, da Venezia (su carta intestata del Senato del Regno):

*Egregio Signore*

*Le sono molto grato della Sua lettera del 25 settembre e Le sono anche grato di aver voluto scrivermi parole così gentili sulla mia iniziativa dei porto Marghera, alla quale tengo molto e che è l'opera conclusiva di venti anni di difficile lavoro.*

*Non vi è dubbio che Lei ha qualche ragione dove rileva che da noi fu dato a Porto Marghera maggior sviluppo alla parte industriale, piuttosto che alla parte urbanistica, ed anche io l'architettura della parte industriale la credo buona, quella urbanistica mediocre.*

*Soltanto ormai si può dire che il lavoro sia compiuto, e cioè sia in quello stadio dove il tempo automaticamente deve completare e dove l'iniziativa prima e la prima spinta sono cessate.*

*Io sono Commissario Generale per l'Italia alla Esposizione Universale di Bruxelles del 1935, ed andrò a visitare espressamente il quartiere di Anversa al quale Lei si è interessato, e poi avremo occasione di parlarne in un mio passaggio a Parigi.*

*Con molti saluti, voglia credermi.*

*Et après cela vous me direz fort probablement: que désirez-vous exactement?*

*Que me proposez-vous exactement?*

*J'offre ceci: c'est de venir discuter avec vous de la manière dont on pourrait poursuivre dans l'avenir l'urbanisation et la construction des quartiers d'habitations de Porto Marghera; de vous établir, si vous le désirez, une proposition; et ensuite l'organiser avec les camarades italiens que vous pourriez me désigner un développement des principes qui seraient admis et une mise en exécution.*

*J'ajoute, pour terminer, que le IV Congrès International d'Architecture Moderne que s'est réuni l'année dernière à Athènes et qui a été l'objet de manifestations très importantes de la part du Gouvernement grec, avait inscrit à son programme la "Ville fonctionnelle". Les solutions de ce Congrès sont toutes venues consacrer les recherches que j'avais faites depuis longtemps et je me permets de joindre à cette lettre le numéro de la revue "Beaux-Arts" qui relate ce Congrès et qui donne un extrait des résolutions admises.*

*Le rapport sur Anvers dont je parle ci-dessus est reproduit dans le numéro spécial de l'Architecture d'Aujourd'hui, consacré à nos travaux. J'ai voulu vous envoyer ce numéro, mais l'éditeur m'a fait savoir qu'il est entièrement épuisé. J'ai donc prié la baronne d'Erlanger de vous communiquer l'exemplaire que je lui avais envoyé.*

*La ville de Venise que je revoyais pour la troisième fois m'a fait une impression encore plus forte que jamais. Une belle oeuvre d'urbanisme c'est l'autostrade et le garage qui la termine dans Venise. Vous avez sauvé la Venise ancienne en créant Porto Marghera. J'ai la plus intime conviction qu'il est possible de faire à Porto Marghera une cité d'habitation qui soit également un poème comme Venise en est un – ceci sur un autre plan, bien entendu. J'espère ne pas vous avoir trop ennuyé. Je vous avais promis cette lettre, j'attendrai avec le plus vif intérêt de vos nouvelles et je vous prie de croire, cher Monsieur, à mes sentiments très dévoués.*

Dopo due giorni – quando lo assale il dubbio che Volpi non riesca a trovare il tempo per fermare la sua attenzione su questa sua lettera – Le Corbusier scrive ancora a Catherine pregandola di portare personalmente a lui la copia della rivista *Architecture d'aujourd'hui*.

Se nella precedente lettera Le Corbusier si era scusato con la baronessa, rendendosi conto di apparire forse ai suoi occhi come un uomo d'affari che fa i suoi interessi senza nemmeno tanto preoccuparsi di apparire volgare, questa volta le assicura tutta la sua gratitudine, perché se lei riuscisse a deporre nelle mani di Volpi il suo progetto per Anversa, *les choses seront faites au mieux*.

*Cher Monsieur*

*Vous vous souvenez peut-être du ton décidé avec lequel je me suis permis, lors de la visite du port industriel de Venise, de vous dire combien j'étais frappé par le contraste que font, l'un à côté de l'autre, le port industriel d'une part et le quartier d'habitation d'autre part. Par "quartier d'habitation", j'entends tout le réseau routier, la division du sol et le principe des constructions elles-mêmes. J'entends de plus encore la situation du quartier d'habitation actuel et futur par rapport au port industriel.*

*Mon intention n'est pas du tout d'être critique, mais d'être constructif et d'être utile à quelque chose. Je me contente donc, dans cette lettre, d'une affirmation qui est celle-ci: c'est que la révolution architecturale accomplie au cours du siècle dernier nous a mis depuis la guerre en posture de construire sur des bases entièrement nouvelles. Ces bases sont seules capables d'apporter à l'urbanisation des villes contemporaines les solutions indispensables. Ces solutions indispensables tiennent compte d'un facteur entièrement nouveau dans l'histoire de l'humanité: c'est l'introduction des vitesses vingtuples (les automobiles) dans les occupations de la vie quotidienne. C'est ensuite des facteurs d'hygiène, physique et morale, indispensables à la société présente (société machiniste). La journée solaire d'un individu de l'époque machiniste n'est plus celle d'autrefois, le temps est divisé autrement, les occupations sollicitent le corps et l'esprit d'une manière différente. Il est indispensable d'apporter aux habitants des villes le cadre utile pour que soient satisfaits les plus indispensables besoins physiques et moraux. C'est là qu'est l'urbanisme. C'est là que l'urbanisme touche à l'autorité, à la décision.*

*Or votre entreprise magistrale du port industriel de Venise montre que l'autorité y est maîtresse entière, et c'est pour cela que je me sens le goût et le courage de vous apporter modestement les certitudes que j'ai eu l'occasion d'acquérir au cours de vingt années de recherches et d'expériences. L'accueil fait à ces certitudes dans tous les pays me rassure et je sens que ce que je puis vous proposer n'est pas une fantaisie individuelle seulement.*

*Pour ne pas prolonger cette lettre, je vous demanderai simplement ceci, c'est de bien vouloir accorder quelques minutes d'attention à cette question par la lecture du rapport que j'ai établi l'an dernier pour l'urbanisation de la boucle de l'Escaut, rive gauche d'Anvers (cas très semblable à Porto Marghera). Ce rapport et les plans qui l'illustrent seront suffisants, je crois, pour que vous puissiez vous rendre compte qu'une page est tournée en matière d'urbanisme et d'habitations et que nous avons le devoir d'aller maintenant vers les temps nouveaux.*

*Si cette lecture retient votre attention, je serai heureux de vous apporter maints autres documents qui vous prendrons quelque temps, bien entendu. Ma documentation est énorme: il s'agira simplement de choisir.*

vocazione di promotore, per farsi – lei stessa – committente di un'opera di architettura. Quello che gli interesserebbe di più, scrive Le Corbusier a questo punto, *serait d'essayer à Venise de faire une maison moderne.*

Ma poi viene al sodo: *une chose bien importante et qui me serait très chère* – scrive senza più scherzare – *c'est le contact à prendre avec le comte Volpi au sujet de la ville d'habitation de la nouvelle ville industrielle.* Vale la pena – a questo proposito – di rileggere per esteso quanto scrive Le Corbusier nella lettera che indirizza alla baronessa, il 12 settembre:

*Lorsque j'étais à Venise, j'étais plein de feu et d'indignation aussi, et je sentais de mon devoir de renseigner un homme de la valeur du Comte VOLPI au l'état actuel des idées et des moyens en matière d'habitation. Les distances sont homicides, on finit par être désarticulé, mais je ferai parvenir au Comte VOLPI une note et des documents. La seule chose qui m'inquiète, c'est qu'il n'ait pas le temps de lire ces derniers et que mon intervention soit de ce fait de la nature d'une piqûre de moustique, et rien de plus. L'Italie se réveille formidablement, l'architecture et l'urbanisme y éclatent partout. L'accueil qu'on m'a fait à Rome et à Milan est tel que je puis, sans forfanterie, admettre une part de la paternité dans cette renaissance italienne (comme le mot est joli!). Si le Comte VOLPI voulait bien, comme vous le dites, faire appel à des gens venus de tout le Monde et me charger de lui expliquer quelle application peut être faite à Venise de la révolution architecturale et urbanistique dans le domaine de l'habitation, j'en serais charmé. Je suis arrivé à un âge où l'on commence presque à se laisser toujours frapper à la porte des autres et où l'on aimerait bien que, de temps en temps, on vienne vous appeler. Je laisse cette question entre vos mains, je sais qu'elle ne pourrait trouver de meilleure messagère et vous seriez gentille de me faire savoir, lorsque l'occasion s'en sera présentée, ce que je dois faire dans cette affaire relative à la ville d'habitation de la Venise industrielle.*

Evidentemente Catherine, avendo ricevuto questa lettera e, assieme a essa, il rapporto di Le Corbusier sulla urbanizzazione della nuova città d'Anversa, ancora una volta incita Le Corbusier a contattare direttamente Volpi.

Sollecitato da questo impulso, Le Corbusier si decide dunque a indirizzare a Volpi una lettera, datata 25 settembre, che conviene, a questo punto, trascrivere.

*Voici – scrive – j'ai une idée depuis longtemps. Je voudrais que il y ait un aquarium à Venise. Cela serait si beau avec les poissons de l'Adriatique. Non ha esitazione a scrivere, anche, come a suo parere dovrebbe essere l'interno di questa struttura. Mais l'extérieure! Voilà où votre goût s'imposerait. Cela serait merveilleux d'avoir à Venise une oeuvre de vous, da realizzarsi, beninteso, con i materiali propri della tradizione edilizia veneziana.*

Le Corbusier è troppo avvertito per non intendere il fondamento mondano di una proposizione dettata più che altro dalla fantasia e dall'entusiasmo e anche i limiti di una cultura che separa interno ed esterno di un edificio, che utilizza il concetto di gusto, che invoca insieme modernità e uso di pietra d'Istria, che sottovaluta i problemi di finanziamento di un'opera costosa, esaltando come fattore di economia la facilità di approvvigionamento, in Venezia, d'acqua marina. Ma non sottovaluta la circostanza che un personaggio quale è Catherine avrebbe potuto essere – nel suo vitalismo e nella sua esuberanza – un tramite conveniente per raggiungere Volpi per una via alternativa rispetto a quella – che andava rivelandosi niente affatto efficace – del direttore del Porto. Tanto più che Volpi si stava accingendo, proprio in questa congiuntura, a comprare la Villa costruita da Andrea Palladio per i fratelli Barbaro a Maser, per cui aveva preso l'abitudine di venire qui, sulle sponde del Brenta, per incontrare Bertie Landsberg che nel corso degli ultimi anni, con singolare competenza, era andato ricuperando dall'abbandono questa Villa palladiana.

A Catherine promette dunque di mandare una serie di sue fotografie per metterla in condizione di fare il suo ritratto, e scrive (il 12 settembre):

*C'est très intéressant de faire un aquarium, je ne demande pas de mieux. Giocando poi con questa idea nei modi che sono propri al suo costume mentale, scrive però: la difficulté est de faire de l'architecture aussi belle que certains des poissons de la mer Adriatique (je ne dis pas tous, car les aquariums sont souvent le Musée des horreurs naturelles, au point de vue humain bien entendu).*

In sostanza, Le Corbusier cerca di spostare su un altro tema l'attenzione di Catherine. Cerca di indurla a lasciare da parte la sua

Mello Franco per sollecitare l'invio di questi disegni – *être un de 120.000 cariocas, qui juiront de la belle vue que vous leur offrez*).

L'incontro fra Albert Clinton Landsberg, Cajo de Mello Franco e Le Corbusier – uniti da sogni brasiliani, forse per qualche aspetto convergenti – deve essere stato singolare. Anche per questo è veramente peccato che non si sia ancora rintracciato il film “très bien réussi” che de Mello Franco ha girato in questa occasione nelle sale de La Malcontenta.

*Soyez assuré* – scrive peraltro a Le Corbusier il diplomatico brasiliano qualche tempo appresso (nel momento in cui si appresta a rientrare dall'Aja in Brasile) – *que je serai un des plus ardents défenseurs de vos intérêts, dans l'espoir de pouvoir aussi contribuer à l'accomplissement de votre oeuvre*.

Nella Villa palladiana, a fianco di Albert Clinton Landsberg, vi è però anche una singolare figura femminile di grande vitalità – riconoscibile anche a grande distanza per la vistosa capigliatura rossa – che vive in ricerca costante di novità, di emozioni e di esperienze.

La baronessa Catherine d'Erlanger – un personaggio che si muove inquieto fra Parigi, Londra e questa postazione rinascimentale che sorge a fianco di Venezia, sulla Riviera del Brenta – non manca di cogliere quel sentimento di indignazione che aveva suscitato in Le Corbusier, il giorno innanzi, la vista del quartiere di Marghera.

*Vous avez si raison des terribles constructions bâties au dehors de Venise*, gli scrive un mese dopo questo loro incontro, il 28 settembre. E lo incoraggia a sostenere le sue opinioni direttamente con Volpi che è, a suo dire, *si intelligent et si ouvert aux suggestions* che *d'une Venise presque morte il a fait venir de gens de tout du monde, VOUS PAR EXEMPLE!*

Non si riesce bene a capire come Le Corbusier – se non per malizia – abbia potuto confidare a una figura così eccentrica che la sua vita sarebbe *faite des sauts brusques et qu'une chose chasse l'autre*; ma non ci sorprende che una dichiarazione del genere sia sufficiente a indurre Catherine a proporsi a lui come interlocutore diretto. Non solo come pittrice (vuole assolutamente fare di lui un ritratto), ma anche come *sponsor* (una vocazione che la baronessa aveva avuto modo di esercitare facendosi patrona di volta in volta dei *Ballets Russes* di Diaghilev, di Emile de Laszlo e di Cecil Beaton, come di altri giovani talenti, agli inizi della loro carriera artistica).

Per seguire ancora un poco gli sviluppi di questa vicenda che comincia ad apparire – questa volta sì! – una *aventure toute malheureuse*, dobbiamo fare un passo indietro, cronologicamente; dobbiamo cioè seguire ancora un poco i movimenti di Le Corbusier prima che egli torni a Parigi.

Per intendere quale sia il procedimento in forza del quale Le Corbusier si dispone a trasmettere all'ingegner Pagan l'estratto della rivista che pubblica il piano di urbanizzazione della riva sinistra dell'Escaut, ad Anversa, a sollecitare l'interessamento del direttore del Porto, ad annunciare l'intenzione di contattare direttamente il conte VOLPI (Le Corbusier scrive il nome di Volpi sempre in maiuscolo), bisogna seguire i passi che egli fa quando giunge a conclusione quell'*Entretien* che era stato il pretesto della sua venuta a Venezia.

Il 29 luglio (cioè il giorno successivo a quello della visita del Porto e della colazione alla Villa Pisani), egli torna sulla Riviera del Brenta. Lo ritroviamo infatti a colazione in una celebre *fabbrica* rinascimentale che sorge sulle sue sponde, in località Malcontenta.

Non lo spinge fin qui quell'interesse per l'architettura di Andrea Palladio che era stato così vivo in lui una decina d'anni innanzi. Quel che l'attira, questa volta, è la circostanza che proprietario della Villa è un uomo singolare, Albert Clinton Landsberg, che porta, come cognome, il nome di una città tedesca e ha una formazione culturale perfettamente inglese, ma è brasiliano di nascita. E così pure che ad attenderlo in questa occasione vi sarebbe stato – oltre al direttore del British Museum, sir Eric Maclagan (che aveva già avuto modo di conoscere personalmente nel corso dell'*Entretien*, ove questi era intervenuto come delegato inglese) – un diplomatico brasiliano brillante (allora addetto d'affari del suo Paese, presso il Governo olandese), quale era Cajo de Mello Franco.

Che una occasione del genere consentisse a Le Corbusier di riprendere il suo discorso sul Brasile e di perorare la causa delle sue proposizioni urbanistiche per Rio de Janeiro è in qualche modo provato dalla circostanza che egli promette a de Mello Franco di inviargli per posta un suo libro, "Précision", scritto nel 1929 "fra Rio e Buenos Aires", e però anche "due fogli di schizzi, fatti nel 1929-'30 a Rio de Janeiro e a Parigi, che mostrano in modo suggestivo i criteri con cui si potrebbe realizzare una espansione urbana di Rio". (*Je voudrais, je vous l'assure* – scriverà qualche tempo appresso Cajo de

ni tutti di godere di “Joies Essentielles” (fra cui rientrano anche l’insolazione, il gioco dei bambini, lo sport e tutto quanto, in effetti, la società contemporanea cercherà di ottenere nei decenni successivi). La nuova città, del resto, è concepita entro una trama di rapporti concettuali e di relazioni funzionali con il sistema ferroviario, il sistema autostradale e quello aeroportuale che concorrono a conferirle una dimensione, in senso lato, mondiale.

Il direttore del Porto è evidentemente in grado di “leggere” i disegni pubblicati nella rivista che Le Corbusier gli ha inviato. Quindi non ha difficoltà a intendere il principio della separazione del traffico automobilistico dal traffico pedonale e la concezione generale di un progetto che lascia libero l’88% della superficie del suolo per attività ricreative. Ma si rende anche conto che le residenze concepite per Anversa sono edifici di una quindicina di piani d’altezza, costruiti *à redents* (cioè come setti continui, articolati su una trama ortogonale in modo da non formare spazi chiusi), e che le attività terziarie sono riunite in blocchi che hanno una configurazione planimetrica e una altezza (circa 150-200 metri) tali da far impallidire, a confronto, molti grattacieli americani di quegli anni.

Basta questo, certamente, ad allertare la prudenza dell’ingegner Pagan che è uomo attento a non travalicare il ruolo tecnico che gli è stato assegnato, e da cui è pienamente appagato.

A indurre in lui una attitudine di cautela non è una forma di rispetto, né tanto meno di solidarietà, con l’autore del progetto del “nuovo grandioso sobborgo di Venezia in terraferma” (secondo la dizione originaria). Emilio Emmer era già stato liquidato qualche tempo addietro dal Comune di Venezia per far subentrare nel ruolo di ingegnere capo, al suo posto Eugenio Miozzi, un professionista di cui Volpi aveva piena fiducia, che aveva condotto con rapidità e efficienza le operazioni urbanistiche che abbiamo già avuto modo di ricordare prima.

Trattiene l’ingegner Pagan la coscienza che la costruzione del quartiere di Marghera è una operazione che era stata concepita circa un ventennio innanzi, nel 1917, in forza del decreto luogotenenziale attuativo del Porto industriale. Non solo: ben sapeva l’ingegner Pagan che non era intenzione di Volpi invadere materie, quale era lo sviluppo residenziale nel territorio municipale, che erano di competenza del Comune di Venezia.

zione della riva sinistra dell'Escaut, il fiume che lambisce la città di Anversa. Ci sono infatti molti elementi, in questo piano, che possono riconnettersi alla situazione veneziana: la presenza di una città antica, erede di un glorioso passato, uno sviluppo industriale indotto da nuove grandiose infrastrutture marittime e la necessità di prevedere un insediamento residenziale alle spalle dell'area portuale.

All'ingegner Pagan Le Corbusier raccomanda particolarmente la lettura della relazione che accompagna il suo piano; è una relazione di cui è particolarmente fiero. Essa evoca una serie di "fatti" che costituiscono di per se stessi "un poema dei tempi moderni". *Je le dis en toute sérénité*, scriverà Le Corbusier a un personaggio, la baronessa Catherine d'Erlanger, che avremo modo di incontrare fra poco. La lettura di questa relazione, scrive, *vous permettra de mesurer qu'il est aisé, aujourd'hui, de créer de villes d'habitation correspondantes exactement au degré des progrès techniques et à l'état de la vie sociale contemporaine.*

Per essere sicuro di agganciare l'attenzione del suo corrispondente veneziano, soggiunge:

*soulignez, en particulier, la nécessité absolue qu'il y a de separer, une fois pour toute, la circulation automobile de celle des piétons. Je n'ai pas besoin d'aller chercher loin l'exemple, puisque Venise a accompli le miracle et qu'elle est la seule ville du monde où le piéton ait encore sa dignité ancestrale et, chose frappante, le sentiment même de cette dignité.*

Come se la relazione sulla *urbanisation de la rive gauche de l'Escaut à Anvers*, redatta l'anno innanzi, fosse stata scritta per affrontare direttamente il tema di Marghera, essa inizia con una condanna senza appello del concetto stesso di "città-giardino".

*Les cités-jardins – scrive Le Corbusier – sont une erreur déplorable qui conduit au gaspillage, à l'extension dangereuse du territoire urbain et à un affaiblissement grave de la puissance civique.*

Il modello urbano che Le Corbusier propone, una volta poste queste premesse, è il frutto di un amalgama per molti aspetti affascinante di proposizioni teoriche e di sollecitazioni etiche che tendono a prefigurare un nuovo ordinamento sociale che consenta agli uomi-

pi, scrivendo all'ingegner Pagan: *en effet, je demeure persuadé que c'est un crime de réaliser sur un tel tracé une ville toute noeuve*, e soggiunge con una certa convinzione – forse anche per provocare un poco, con questa battuta, l'amor proprio del suo interlocutore – *surtout en un pays fasciste*.

“Il conte Volpi mi ha pregato di informarlo estesamente sulle ragioni delle mie osservazioni”, annota poi Le Corbusier al direttore del Porto, come per informarlo dei suoi passi futuri. *Je le ferai prochainement*, soggiunge.

È quello che in qualche modo si dispone a fare anche – secondo la nostra interpretazione – nel momento in cui mette mano al testo dell'intervento che aveva tenuto “a braccio” nella Sala del Piovego per consegnare all'editore le pagine che poi saranno pubblicate negli atti dell'*Entretien*. Forte è infatti l'impressione, rileggendo queste pagine, che Le Corbusier si rivolga idealmente a Giuseppe Volpi, assunto quale *leader* di un capitalismo industriale che ha tutti i numeri, secondo lui, per farsi protagonista di quella *seconde ère machiniste* di cui egli preconizza l'avvento.

*La fabrication de produits de consommation féconde: le logis, et qu'elle s'occupera enfin du bâtiment, exécutant en usine toutes les merveilles que l'on peut faire (...).*

*Ce qu'il nous faut, aujourd'hui, ce sont des gens animés d'assez de foi et d'assez de force de caractère pour s'obstiner à faire (...) les plans nécessaires dans tous les domaines. (...) Le jour où ces plans seront assez vastes et purs pour que l'on puisse y voir l'unité vers laquelle on marche, l'ouvrier devinera que, dans l'usine, c'est de son propre logis qu'il s'agit. Lorsque, par exemple, s'élèvera quelque part dans le monde, le premier groupe de trois ou quatre mille habitations faites avec les mêmes machines qu'il utilise pour faire aujourd'hui les autos des riches, il comprendra que la société a discerné des buts neufs. Alors, cette faculté commune interviendra (...) qui est l'amour, l'amour de toute entreprise des travaux humains.*

Ma ritorniamo alla corrispondenza con l'ingegner Pagan. Per spiegare al Direttore del Porto il suo pensiero (con la speranza – o per meglio dire: l'illusione – che questi lo riferisca a Volpi), Le Corbusier spedisce a lui (“come gli aveva promesso”) copia del numero speciale della rivista *Architecture d'aujourd'hui*, apparso nell'ottobre dell'anno innanzi, in cui è pubblicato il suo piano per la urbanizza-

ra, a quegli imprenditori-industriali francesi (i Citrohan e i Voisin, per citarne solo due), cui negli anni venti egli si era rivolto con appelli vigorosi, riponendo in loro molte aspettative.

La visita di Porto Marghera lo induce forse a ritrovare, in cuor suo, quegli stessi pensieri che erano affiorati alla sua mente dopo la visita del Lingotto a Torino:

*Qui donc parmi les autorités responsables ne reconnaîtrait pas que le moment est venu d'initier la construction de la ville avec la même foi, le même courage, la même témérité des chefs de la Fiat (...) Du reste – conclude – il y a bien de choses que la Fiat suggère et qui, pour l'architecture et l'urbanisme, intéressent le Pays.*

Di questo incontro con Volpi Le Corbusier riferisce poi al direttore del Porto, l'ingegner Luigi Pagan, che aveva avuto modo di “intervistare” durante la navigazione nei canali marittimi di Porto Marghera. Conta di trovare in lui, in quanto tecnico, un interlocutore capace di cogliere la novità e la forza delle sue argomentazioni, e forse anche di farsi tramite per sollecitare l'attenzione di Volpi, e in un certo senso conquistarla.

In una lettera data a Parigi il giorno 8 agosto, si rivolge ancora a lui, scrivendo di aver espresso a Volpi la sua ammirazione “per la parte del piano che è tecnica” – la costruzione di Porto Marghera, inteso come piattaforma logistica in cui si connettono i traffici su acqua, ferro e gomma – e però anche la sua delusione, anzi il suo sbalordimento [dice: *stupéfaction*] per *l'habitation*, cioè per l'insediamento urbano che sta sorgendo alle spalle del Porto industriale.

Il piano di questo era stato tracciato da un tecnico municipale, l'ingegnere Emilio Emmer, che diceva di aver seguito le direttive a lui date “magistralmente” da Henri Sellier, amministratore delegato dell'*Office Public des Habitations à bon marché du Département de la Seine*. Ma Emmer in realtà aveva replicato in modo quasi letterale lo schema di alcune *garden city* inglesi, da cui aveva tratto l'idea di piazzare nel mezzo dell'insediamento residenziale un “vialone giardino” a doppia carreggiata, di 50 metri di larghezza, al quale era raccordata in vario modo una trama di strade che definiscono, con i loro tracciati, la perimetrazione dei lotti edificabili.

Le Corbusier commenta il moto di indignazione espresso a Vol-

stessa come simbolo ed espressione della genialità dei dirigenti della fabbrica automobilistica torinese.

Evidentemente Le Corbusier pensa – sviluppando argomentazioni del genere – di captare l’attenzione di Volpi; ma non ha ancora avuto modo di visitare Porto Marghera.

A farla vedere a lui, come a tutti gli altri convenuti all’*Entretien*, ci penserà Volpi stesso. Dopo la chiusura del congresso, dopo il ricevimento che egli offre nel suo palazzo a San Beneto, il sabato, adotta quell’accorgimento organizzativo che aveva messo in atto con successo in occasione di quell’incontro fra Mussolini e Hitler che più sopra, non a caso, ci siamo un poco dilungati a descrivere. Fa convocare i partecipanti all’*Entretien* nella Villa Pisani di Stra.

Questa volta non viene imposto ai convegnisti il circuito Canal Grande-Piazzale-Roma-Ponte translagunare, perché viene dato per scontato che costoro, dopo tre giorni di permanenza a Venezia, già conoscano le opere che su di esso si dispiegano. Il trasferimento a Stra segue un itinerario che punta direttamente al Porto. Gli ospiti vengono dunque imbarcati su una motonave, “il piroscalo *Lido*”, che penetra nei canali marittimi della zona industriale, dove si affacciano con le loro strutture imponenti alcuni dei maggiori stabilimenti che negli ultimi anni erano stati costruiti. I carri-ponte e le gru del nuovo molo dei carboni che proprio in questa occasione viene inaugurato sono a loro modo impressionanti.

Dacché la colazione a Stra viene offerta dal Comune di Venezia (oltre che dalla Provincia), gli ospiti vengono condotti poi a visitare anche il nuovo quartiere urbano che è in costruzione alle spalle del Porto. Poi raggiungono la storica Villa che si affaccia sulla Riviera del Brenta, non lontano da Padova.

Entrando in questi spazi sontuosi Le Corbusier non si distrae, questa volta, mettendosi a disegnare sul suo blocco di schizzi le figure degli affreschi del Tiepolo che ornano il soffitto del grande salone centrale (come aveva fatto in occasione della sua precedente permanenza veneziana, visitando Palazzo Labia o la Scuola del Carmine). Egli punta con decisione ad avere un colloquio con Volpi.

È durante la colazione che qui si svolge che trova così, finalmente, l’occasione che gli consente di parlare con questo capitalista-imprenditore-promotore che appare ormai ai suoi occhi come una figura degna del massimo interesse. Assomiglia un poco, questa figu-

*pureté intégrale, et d'unité de civilisation* (per usare le parole stesse di Le Corbusier), è uno degli argomenti più ricorrenti, e peraltro anche più efficaci, che ha sorretto fin dalla sua origine il dibattito sulla necessità di un trasferimento delle infrastrutture portuali da Venezia al suo immediato entroterra.

Le Corbusier evoca insomma un concetto che nell'arco di poco più di un decennio era entrato nel repertorio retorico con cui ormai, a cose fatte, si celebrava la realizzazione di Porto Marghera.

Ma anche in un altro modo Le Corbusier pare aver organizzato il suo intervento tenendo a mente la realtà veneziana, quale si era presentata ai suoi occhi nei giorni che avevano preceduto la sua apparizione sul banco degli oratori.

Un secolo di conquiste scientifiche e di profonde perturbazioni morali si è concluso nel 1930, egli afferma in modo quasi perentorio. Quest'anno sancisce, a suo dire, l'inizio di una nuova era (che egli definisce *la seconde ère du machinisme*), che è votata alla armonizzazione dei fattori rivoluzionari emersi nella società europea nei decenni precedenti: un'era che deve compiersi, egli auspica, "in presenza delle eterne e permanenti aspirazioni ed esigenze della coscienza umana".

Come si possano formulare proposizioni così ottimistiche, due anni dopo la ascesa al potere di Hitler in Germania, nel giorno stesso in cui a Vienna viene ucciso da sicari nazisti il Cancelliere Dreyfuss, non è facile spiegare. Non ci si riesce agevolmente nemmeno a voler pensare che quell'acqua che ha difeso la città per molti secoli da ogni contaminazione esterna e quelle spesse mura del Palazzo Ducale che quasi isolano dal mondo gli intellettuali che sono qui convenuti rendano del tutto autoreferenziale l'universo in cui si svolge questo *Entretien*, cui Le Corbusier ha deciso solo all'ultimo momento di partecipare.

Si può forse capire in qualche modo, invece, se si considera che la data assunta da Le Corbusier come momento d'avvio di una gloriosa *seconde ère du machinisme* è quella in cui si assiste anche qui, a Venezia, alla affermazione di quella "cultura automobilistica" di cui abbiamo già detto: una cultura che coinvolge così profondamente l'animo di un intellettuale, quale era Le Corbusier, che egli non aveva esitato, appena due mesi innanzi, ad andare a visitare gli stabilimenti della FIAT e ad esaltarne la qualità architettonica, assunta essa

forme, come attrezzo perfettamente funzionale e, per la ripetizione sempre uguale delle sue strutture, come una profezia del livello di perfezione estetica che può essere raggiunto attraverso un processo di produzione standardizzato.

Quello su cui dobbiamo fermare l'attenzione, nella economia di questo incontro, è la partizione del suo intervento in due "pezzi" che sembrano giustapposti l'uno all'altro, tanto sono distinti nella sostanza e nella forma stessa della loro formulazione retorica.

Per comprendere, quanto meno cercare di comprendere, il senso di questa operazione, bisogna fare una osservazione preliminare. Le Corbusier questa volta, nella Sala del Piovego, affronta il tema veneziano con un approccio ben diverso da quello che aveva adottato nel 1907, in occasione della sua prima visita alla città, e così pure da quello che aveva seguito nel 1922 in occasione della sua seconda venuta.

Abbandona cioè quella lettura storicista e romantica che egli aveva dapprima praticato, seguendo in modo quasi scolastico la lezione di John Ruskin, e così pure evita di concentrare la sua attenzione su quei monumenti palladiani che, nel loro isolamento in un contesto urbano sostanzialmente tardo-medievale e nella specificità del loro linguaggio architettonico, erano stati l'oggetto principale del suo interesse quando era venuto a Venezia con Paul La Roche.

E però non si allinea ai toni della aspra polemica anti-veneziana dei futuristi, benché avesse incontrato Marinetti a Roma appena due mesi innanzi: cioè non attacca questa città come se essa, nella sua antichità, fosse di per sé stessa il simbolo della permanenza di un passato e di una cultura che devono essere spazzati via in nome della modernità.

Le Corbusier, questa volta, riconosce ed esalta la specificità di Venezia *dans sa conservation actuelle*.

A un attestato di profondo rispetto e di ammirazione per una testimonianza così singolare di civiltà, Le Corbusier fa seguire una invocazione: che ci sia, subito, una presa di coscienza che consenta – in questa congiuntura storica – la creazione di un insediamento residenziale nuovo, inteso come *outillage de l'époque moderne*.

Orbene – e per tornare con la nostra attenzione alla giustapposizione di questi due temi – si deve notare che quello della salvaguardia di Venezia, intesa come *phénomène unique d'harmonie totale, de*

una colazione ufficiale che le Amministrazioni municipale e provinciale di Venezia si erano impegnate a offrire, a Stra.

Che Le Corbusier non abbia presentato agli organizzatori dell'*Entretien* nemmeno un *abstract* dell'intervento che avrebbe tenuto nello spazio severo della Sala del Piovego nel corso della seconda giornata di lavoro non ci sorprende più che tanto, a questo punto. Egli vuole mantenere la massima libertà d'azione. Vuole orientare il suo intervento verso un obiettivo preciso. Vuole scegliere l'interlocutore cui indirizzare, quanto meno idealmente, le sue parole.

Che il testo del suo intervento, poi, sia esattamente quello che viene pubblicato qualche tempo appresso nel volume che raccoglie gli atti dell'*Entretien*, non possiamo esserne sicuri. Anzi, siamo tentati di dubitarne, perché Le Corbusier non ha ancora portato a termine, il 25 luglio, le sue ricognizioni veneziane; non ha esplorato a fondo gli esiti possibili di questa sua spedizione lagunare. Leggendo il testo pubblicato, sembra di poter cogliere, peraltro, uno stato d'animo che è difficile interpretare se non come conseguenza di un sentimento di insoddisfazione per l'esito di questa sua spedizione veneziana.

Sorprende infatti che un uomo di tanto vigore intellettuale e tanta energia definisca *aventures malheureuses* vicende che a noi, ancor oggi, paiono esaltanti, come sono le elaborazioni progettuali che egli aveva messo a punto negli anni precedenti per avviare una ridefinizione urbanistica di grandi capitali come Stoccolma, Mosca, Parigi, Buenos Aires e Algeri. Come sorprende che egli inserisca in questo elenco di capitali una città, quale è Anversa, che capitale non è.

Questo senso di amarezza – se non proprio di frustrazione – e questa interpolazione di Anversa in un elenco di capitali sembrano riflessi di uno stato d'animo contingente. Allo stesso modo sembra frutto di una circostanza particolare – perché Le Corbusier non è tipo da lasciarsi andare a forme plateali di moralismo – l'attacco frontale che egli fa alla logica del profitto e alla speculazione edilizia che sono la causa prima, a suo dire, che determina la costruzione di insediamenti urbani inaccettabili in termini edilizi, e degradanti in termini etici.

Ma veniamo alla sostanza del suo intervento, evitando di lasciarci sedurre dalla eccezionale freschezza intellettuale che caratterizza il suo *exploit* sulla gondola, esaltata da lui, per la particolarità delle sue

quindi, a benedire con il suo carisma lo sviluppo di Venezia nella sua terraferma. Finalmente Mussolini dice: “è tempo di guardare da questa parte di Venezia”. A questo punto viene congedato. Al volante della sua vettura può tornare nella sua Romagna.

\* \* \*

Il Senatore Rocco, l'emerito professore di diritto, l'autorevole Ministro della Giustizia del Governo Mussolini, l'uomo che Volpi aveva in un certo senso costretto ad assumere la Presidenza della Commissione Italiana per la Cooperazione Intellettuale a Le Corbusier non scrive più quando riceve la laconica lettera dilatoria nella quale l'architetto si rivolge a lui chiamandolo semplicemente *monsieur*. Lascia questa incombenza al direttore dell'*Institut International de Coopération Intellectuelle*. Questi scrive dunque a Le Corbusier, in data 7 luglio, una lettera rispettosa, in cui però fa intendere anche la serie di vantaggi materiali di cui Le Corbusier potrà fruire, se accoglierà l'invito di venire a Venezia.

C'è da ritenere che a questa lettera facciano seguito contatti diretti fra l'architetto e il funzionario, perché nessuna ulteriore traccia di comunicazioni scritte è reperibile negli archivi. È nel corso di questi incontri, dunque, che Le Corbusier ha modo di farsi una più precisa opinione sullo scenario veneziano in cui è chiamato a muoversi, e in particolare sulla figura di Volpi.

Solo a leggere il programma dell'*Entretien* che nel frattempo è stato messo a punto egli viene ad apprendere, peraltro, che Volpi l'avrebbe incrociato una prima volta al mattino della inaugurazione dell'*Entretien* che si sarebbe svolta in Palazzo Ducale, nella Sala del Senato. Lo avrebbe rivisto in occasione del pranzo ufficiale che sarebbe stato offerto nella serata ai convenuti, e così pure il giorno appresso nel corso della visita alla Esposizione Internazionale d'Arte, e poi ancora nel corso del ricevimento programmato per concludere in modo conviviale questa visita. E due giorni appresso l'avrebbe incontrato a una colazione che egli avrebbe offerto come Presidente della Biennale e poi ancora, alla sera di quello stesso giorno, nel palazzo prospiciente il Canal Grande che egli possedeva a San Beneto. Infine, l'ultimo giorno dell'*Entretien* avrebbe potuto rivederlo nel corso di una visita a Porto Marghera o, subito dopo, a

per celebrarlo in quanto Duce; altrimenti non si lascia sfuggire nemmeno un momento il controllo di queste due giornate. Hitler scende in un grande albergo (il *Grand Hotel*) che è posseduto da una Compagnia (la Compagnia Italiana Grandi Alberghi – CIGA) che lui stesso controlla. Alla Biennale è lui che accoglie il Cancelliere tedesco e lo accompagna a visitare i padiglioni (non senza sollecitare la sua vanità di pittore dilettante). È lui ad accogliere Mussolini quando – lasciata Stra, dopo aver pernottato nella stanza che era stata di Massimiliano d'Asburgo – viene a installarsi all'Hotel Excelsior (un'altra struttura della CIGA), l'albergo grandioso, aperto sulla spiaggia, sulla cui terrazza a mare l'anno precedente si era tenuta la prima edizione del Festival del Cinema.

È quasi un atto di esibizionismo di Volpi, poi, la circostanza che il secondo incontro ufficiale fra i due Capi di Stato si svolga nella Club House di un Golf costruito dalla CIGA – a potenziamento delle strutture alberghiere che questa Compagnia possedeva al Lido – sotto la direzione (si diceva allora) di Carlo Ruspoli, un principe romano che aveva da poco sposato la figlia primogenita di Volpi.

A trattenerci un poco dal sottolineare l'aspetto quasi solo mondano di quest'ultimo abbozzamento (al quale Mussolini si presenta con un cappello da *jacket-man*) è la circostanza che al pranzo che si tiene in questa occasione partecipi anche il Capo di Stato Maggiore della Reichswehr, il generale Rohem, che per disposizione di Hitler stesso sarà ucciso appena due settimane appresso, nel corso di quella “notte dei lunghi coltelli” che già abbiamo avuto modo di ricordare.

Una sola cosa resta da aggiungere a questo racconto, per aver modo di ritornare con l'attenzione all'*Entretien* che inizia i suoi lavori un mese appena dopo questi accadimenti.

La mente che li organizza – che ormai sappiamo quale sia – sa bene che Mussolini nel suo tragitto verso Venezia e poi nel percorso inverso che deve seguire per condurre Hitler a Stra non avrebbe avuto modo di vedere le colonie estive costruite al Lido “per la salute della stirpe”, né di visitare l'autorimessa grandiosa costruita nel nuovo Piazzale Roma, né le più recenti infrastrutture marittime, né alcun stabilimento industriale e nemmeno – neanche di sfuggita – il quartiere urbano che si andava costruendo alle spalle del Porto.

Per cui gli impone di compiere un vero e proprio *tour de force* per fargli prendere atto, quanto meno, di tutto ciò e per indurlo,

Per individuare il senso di tutta questa operazione, basta considerare una decisione che – senza una corretta interpretazione – non può che apparire bizzarra, tenendo conto del fatto che Mussolini a Venezia non ci veniva da dodici anni, e che Hitler non ci era mai venuto. Come sedi ufficiali degli incontri dei due Capi di Stato vengono scelti due luoghi fuori Venezia: una sontuosa Villa settecentesca che sorge una ventina di chilometri a ponente della città, e una Club House da poco costruita alla estremità meridionale del Lido, quindi a levante della città.

La scelta della Villa di Stra serve per obbligare Mussolini (che arriva qui da Riccione, guidando personalmente la macchina) a compiere un tragitto lungo il quale, per giungere a Venezia, avrebbe dovuto lambire Porto Marghera (avendo così occasione di apprezzarne l'ampiezza, quanto meno), a percorrere il ponte translagunare (quello che sarebbe stato realizzato per sua volontà, secondo la retorica ufficiale), ammirare l'enorme autorimessa, attraversare il piazzale su cui essa sorge, per imbarcarsi in un motoscafo che avrebbe percorso il Canal Piccolo (così era stato battezzato allora il canale appena scavato) e raggiungere così il Canal Grande e, di qui, il bacino di San Marco.

Nulla di ciò aveva veduto, finora. Nella mattina del 14 giugno tutto gli viene dunque descritto con la maggior precisione possibile – il costo delle opere, il tempo impiegato a realizzarle, il loro impatto sull'opinione pubblica – di modo che egli sia in grado, non solo di apprezzarle, ma anche di descriverle e di esaltarle come opere del regime fascista agli occhi del Cancelliere tedesco, cui sarebbe stato imposto di seguire qualche ora appresso questo medesimo percorso in senso inverso, per raggiungere questa villa.

Non è nemmeno il caso di tentare di intendere quali possano essere state le impressioni che Hitler può aver avuto vedendo queste realizzazioni. L'importante – nella logica di questo racconto – è aver inteso che questa parata di opere viene a lui esibita come una rappresentazione, e che una rappresentazione di tal genere è – per chi sa come stanno le cose – una vera e propria auto-celebrazione che Volpi stesso ha concepito per esaltare il suo ruolo di “doge” di questa città.

In quanto “doge”, Volpi, peraltro, lascia pienamente la scena a Mussolini solo al momento delle grandi parate fasciste organizzate

Che Mussolini non avesse alcuna particolare ragione, e nemmeno alcuna intenzione di incontrare Hitler (che definisce “una piccola scimmia di merda”, quando lo vede scendere dal portellone di poppa del potente quadrimotore, stretto in un impermeabile beige che fa apparire il suo corpo ancora più minuto) è abbastanza evidente, anche alla luce del comportamento che il Duce terrà nei due giorni seguenti.

I tempi riservati ai colloqui ufficiali fra i due Capi di Stato sono ridottissimi, in giornate che sono piene zeppe di eventi di ogni genere. In questi colloqui, peraltro, Mussolini – che il tedesco lo parla in modo approssimativo – rifiuta l’assistenza di un interprete. Galeazzo Ciano nulla annota sui suoi Diari di quanto il Duce e il Führer si sarebbero detti: perché sostanzialmente non si dicono nulla.

Altra, e al di fuori di ogni ragione politica, come dicevamo, è la logica che sovrintende a questo evento che – se non cadesse in una congiuntura storica drammatica – avrebbe aspetti per alcuni versi esilaranti (basti pensare alla rapidità e alla frequenza con cui Mussolini continua a cambiare tenuta e abiti).

politici dell’Austria; e rigetta ogni teoria razzista (riducendo il tema della “difesa della stirpe”, in Italia, a un problema di riorganizzazione del sistema sanitario).

Volpi, senza perdere tempo, coglie il pretesto della intervista rilasciata da Hitler e mette in moto il programma di un incontro – da tenere a Venezia – fra il Capo del Governo tedesco e il Capo del Governo italiano.

Mussolini non veniva a Venezia, peraltro, dal 1923 (quando Volpi stesso lo aveva convocato perché prendesse atto dell’avanzamento della costruzione del porto, dopo la inaugurazione di una importante centrale idroelettrica installata a Vittorio Veneto da una società da lui controllata). Hitler non ci era mai venuto.

Con quella tempestività che è una caratteristica complementare al suo intuito, Volpi riesce a concordare questo evento nel corso di un abboccamento fra Mussolini e l’ambasciatore tedesco che avviene a Villa Massimo nel breve lasso di tempo che corre fra l’infelice incontro fra il Capo del Governo italiano e von Ribbentrop – inviato del Führer a Roma per perorare la causa del riarmo tedesco – e la crisi gravissima che la conferenza sul riarmo conosce subito dopo, ai primi di giugno.

L’unica cautela che Volpi (evidentemente d’accordo con Ciano) adotta per la ufficializzazione di un evento che matura in un modo così estemporaneo al di fuori di ogni prassi diplomatica, è quella di far apparire sulla stampa come “una idea del Duce quella che alla causa della pace e al ristabilimento di normali rapporti fra Nazioni siano utili i colloqui diretti”. Il quotidiano veneziano, *Il Gazzettino* (che si guarda bene di dare l’annuncio dell’arrivo di Hitler prima che questi metta realmente piede in città), il giorno in cui il Cancelliere tedesco atterra all’aeroporto del Lido scriverà che “il Cancelliere dimostra ora pubblicamente di condividere questi concetti”.

– come ormai sappiamo – in cui Volpi assume la Presidenza della Biennale. In forza del credito acquisito con il mondo anglosassone quando era Ministro delle Finanze, Volpi, in questo suo ruolo, non ha difficoltà a persuadere gli Stati Uniti a costruire ai Giardini un padiglione americano. Nello stesso anno avvia un Festival Internazionale della Musica che di lì a poco assumerà una cadenza annuale. Nel 1931, nella sua qualità di Presidente dei Musei Civici Veneziani, avvia le trattative per garantire l’acquisizione al demanio municipale di un Palazzo, Ca’ Rezzonico, che è destinato a diventare il Museo dell’arte veneziana del XVIII secolo. Nel 1932 – l’anno in cui anche il Re d’Italia si lascia convincere a venire a visitare la Biennale – organizza un “Convegno d’Arte Contemporanea” (il primo di tal genere che in Italia si sia tenuto), e così pure un concorso di poesia (con un premio di 10.000 lire che sarà vinto da Giuseppe Ungaretti) e avvia le proiezioni – sulla terrazza del “suo” Excelsior, al Lido – di quel Festival del Cinema di cui già abbiamo detto.

Insomma: il successo della avventura industriale di Porto Marghera, questa reinvenzione dei rapporti di Venezia con la sua “terraferma” sulla base di una “cultura automobilistica”, e il rilancio su scala internazionale del ruolo culturale della città sono momenti fra loro concatenati, l’uno conseguente all’altro. E il 1934 è l’anno in cui si compie, per così dire, la celebrazione dell’ultimo atto di questa sorta di trilogia del potere.

Se consideriamo da questo punto di vista l’arrivo a Venezia del Cancelliere tedesco – che nel mese di aprile era atterrato sulla pista erbosa dell’aeroporto del Lido a bordo di uno scintillante Immelmann D. 2006 – esso continua ad apparire per molti versi stravagante, ma però meno incomprensibile di quanto non lo sia altrimenti.

Sarebbe interessante avere il tempo per spiegare come anche di questo evento Giuseppe Volpi sia il regista (d’intesa con Galeazzo Ciano che assisteva Mussolini, allora, come capo del suo ufficio stampa)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Il 4 aprile 1934 Hitler rilascia una intervista all’inviato della *Associated Press* inglese, e dichiara di essere disponibile ad avere contatti diretti con Capi di Governo delle Nazioni con cui la Germania avesse problemi pendenti (compresi gli Stati Uniti), saltando le procedure che si praticano di norma nella prassi diplomatica.

Di problemi pendenti con la Germania, l’Italia ne aveva più di uno. Mussolini avversa risolutamente ogni ipotesi di riarmo della Germania; condanna le ingerenze naziste negli equilibri

agli anni che immediatamente precedono questo 1934, cioè all'arco temporale che sta fra il 1929 e l'anno, il 1933, in cui vede la luce quel Festival del Cinema che è un segnale evidente dell'avvio di una concezione di governo della città che non possiamo definire altrimenti che innovativa.

È la stagione in cui viene portato a rapida conclusione – dopo anni di dibattiti e di scontri – il tema del congiungimento di Venezia con la sua terraferma, cioè con il Porto e il sistema autostradale che si andava allora costruendo nell'entroterra veneziano. Come dire che, nel quadro di una alleanza con altre forze imprenditoriali del Paese, si assiste, in quest'ambito lagunare, a una perentoria affermazione di una “cultura automobilistica” moderna.

Riassumiamo quello che capita, in modo quasi fulmineo, in questo breve arco di tempo. Viene decisa la costruzione di un ponte translagunare. Viene scartata l'ipotesi che esso sia a settentrione del ponte ferroviario (come volevano quanti continuavano a ispirarsi alla concezione tradizionale di un rapporto Mestre-Rialto): rimanendo a mezzogiorno del ponte ferroviario, esso diventa struttura e nello stesso tempo simbolo della connessione Venezia-Porto Marghera. Viene scartata l'ipotesi che il servizio pubblico di collegamento con la terraferma sia di tipo tranviario, e viene assunta la decisione che esso sia di tipo filoviario. Viene abbandonata l'idea che il ponte sia una “autostrada”, perché si afferma la concezione che esso sia una strada “a libera circolazione”. L'“autorimessa”, che in un primo tempo era stata prevista a ponente del canale Scomenzera, viene grandemente potenziata – quanto a capacità – e portata più entro la città. La “testa di ponte”, che si viene a formare ove erano i giardini Papadopoli, viene collegata al Canal Grande con l'escavo di un nuovo canale, di modo che la motorizzazione del traffico di terra si possa connettere con la motorizzazione del traffico acqueo.

È una storia, questa, che deve ancora essere scritta con quella puntualità che essa merita; una storia che Le Corbusier dimostra di conoscere, però, quando – di qui a poco – scriverà che “l'autostrada e il garage che la conclude a Venezia” sono, nel loro insieme, *une belle oeuvre d'urbanisme*.

Se si tiene conto di quanto capita nel frattempo sul piano “culturale”, lo scenario si fa ancora più preciso. Il 1930 (quasi contemporaneamente all'avvio dei lavori del ponte translagunare) è l'anno

sieduto da un premio Nobel, quale era Guglielmo Marconi; e – a fianco di eventi di tal genere – manifestazioni sportive (fra cui una competizione motonautica internazionale nelle acque della laguna) ed eventi mondani che si svolgono sulle spiagge del Lido, nei grandi alberghi della città ed entro quei palazzi veneziani che allora erano ancora “montati”.

Per quanto paradossale possa sembrare, anche la venuta del Cancelliere tedesco, alla quale si era assistito nell’aprile di questo stesso anno, appare in uno scenario del genere come un evento mediatico, più che politico; come fosse concepito per aprire in modo clamoroso una stagione che ha l’intento di rendere Venezia un ambito d’eccellenza, quasi avulso da un’Europa che avanza rapidamente verso una crisi che avrà gli esiti drammatici che tutti conosciamo.

Anche Le Corbusier viene a sapere – dunque – che il regista di tutto ciò è Giuseppe Volpi, un personaggio di tale caratura, per l’intuito e per le capacità imprenditoriali di cui è dotato, da essere guardato con sospetto da Mussolini. Perché è espressione di un capitalismo di matrice anglosassone che, per il respiro internazionale che ha, è per molti versi alternativo a un regime politico, quale è il fascismo, che ha necessariamente una dimensione nazionale.

Troppo articolata e complessa è la figura di Volpi per tentare qui di riassumere i diversi aspetti della sua personalità. Basti dire, per rimanere nell’ambito veneziano, che il potere imprenditoriale, finanziario e politico che era riuscito ad accumulare ne aveva fatto, senza alcun possibile antagonista, il protagonista della vita della città. Una città cui egli – identificandosi con la sua storia secolare – dopo aver portato a compimento la costruzione di Porto Marghera rivolge ora tutta la sua attenzione per esaltarne il ruolo culturale e il carattere cosmopolita.

Certo, in una visione di tal genere gioca, e non poco, l’interesse di Volpi al potenziamento della funzione turistica della città, dacché egli ne possiede gli alberghi di maggior prestigio; ma fattori di questo genere, per quanto potenti essi siano, non sono gli unici stimoli per un uomo che ha una visione organica del governo di una realtà di cui è e si sente padrone.

Per cercare di collocare nel tempo il momento in cui si compie questa evoluzione di una strategia industriale verso una strategia che potremmo definire turistico-culturale, bisogna portare l’attenzione

za che la Germania da un anno non fa più parte della Società delle Nazioni. Tant'è che lo stesso Ministro italiano del Governo di Mussolini non ha alcuna remora a non invitare a questo *Entretien* veneziano alcun intellettuale tedesco (eccetto Thomas Mann che è, con tutta evidenza, una specie di contestazione vivente dell'orientamento politico che si è andato imponendo in Germania).

È una annotazione, questa, di non poca rilevanza, dal momento che la seconda lettera del Ministro Rocco, quella che sollecita una sua risposta, perviene a Le Corbusier nel giorno stesso in cui Hitler mette in atto quel regolamento dei conti con le sue "camicie brune" – quelle che avevano concorso con la loro violenza a portarlo al potere – che prenderà il nome divenuto tristemente famoso di "notte dei lunghi coltelli".

Insomma, l'unica forma di cautela verso lo statalismo italiano espressa dalla Società delle Nazioni, a questa data, si percepisce solo nella avvedutezza che gli organizzatori del Convegno hanno quando decidono di sdoppiare il tema stesso del Convegno in due voci distinte, che stanno come a segnalare che anche nella società italiana è latente una contraddizione che può trasformarsi in una drammatica lacerazione. Intitolare il Convegno *l'art e l'Etat* e però anche, contemporaneamente, *l'art e la réalité* è come segnalare che in ogni statalismo vi è un rischio che la realtà sia qualcosa di distinto, o quanto meno distinguibile, dalla logica di uno Stato la cui ideologia ha in sé il germe del totalitarismo.

Alla luce di valutazioni di questo tipo – che Le Corbusier ha forse modo di svolgere anche con i dipendenti dell'ufficio dell'*Institut International de Coopération Intellectuelle* con cui prende contatto a Parigi – assume un certo interesse, anche ai suoi occhi, il singolare e anomalo scenario che Venezia offre in questo momento.

In questa estate in cui apre nuovamente i battenti la Esposizione Internazionale d'Arte – giunta alla sua XIX edizione – è programmata una serie di eventi che sono concepiti con tutta evidenza per esaltare il carattere internazionale della città, come se questa si candidasse a essere una entità extra-territoriale rispetto all'Italia fascista di allora.

Oltre alla "Biennale", vengono a cadere, quasi contemporaneamente, l'avvio di un Festival del Teatro, l'*Entretien* dell'*Institut de Coopération Intellectuelle*, un congresso di elettro-radio-biologia pre-

solini un Capo di Stato che avrebbe potuto accogliere le sue proposizioni in campo architettonico e urbanistico, solo che egli fosse riuscito a incontrarlo e a illustrargliele.

Ma non meno interessante appare agli occhi di Le Corbusier (che non avrà avuto difficoltà ad apprendere che Alfredo Rocco – che morirà l'anno appresso – è ormai stanco e malato) la circostanza che il Senatore, scrivendogli, non avesse mancato di dire che la scelta di Venezia come sede dell'*Entretien* era discesa da una *heureuse inspiration* che si doveva ricondurre alla Presidenza di una istituzione eminente, quale è la Biennale, che proprio nell'estate di questo 1934 avrebbe dato vita ad nuova edizione della Esposizione Internazionale d'Arte.

In tal modo – cioè in un modo nemmeno tanto velato – Alfredo Rocco aveva obbligato Le Corbusier a spostare la sua attenzione su colui che, con una mossa fulminea, nel gennaio del 1930 aveva sottratto la Biennale al controllo della Municipalità di Venezia, era riuscito a ottenere la emissione di un Regio Decreto che la trasformasse in Ente Autonomo e di lì a poco – nemmeno un mese appresso – ne aveva assunto la Presidenza, imprimendo all'Ente che si era venuto così a costituire un dinamismo assolutamente fuori dell'ordinario.

È un passaggio di consegne, questo, che appare quasi ovvio a chi conosca i legami politico-culturali che legano Rocco a Volpi fin dal 1913 – quando il professore di Diritto era docente a Padova – e conosca il ruolo niente affatto trascurabile che Rocco aveva avuto nel determinare un superamento dei sentimenti post-risorgimentali e irredentisti che erano i pilastri ideologici di quel proto-nazionalismo italiano cui Volpi aveva aderito fin dai primi anni del secolo. Ma questa è pre-istoria, rispetto a questo 1934.

Quel che merita d'essere osservato, ora, è che non può trattene- re Le Corbusier dal venire a Venezia – in questo 1934 -, e nemmeno può impensierirlo, il sospetto che esista una collusione fra il fascismo italiano e quel regime politico, il nazional-socialismo, che da due anni è al potere in Germania, come esito della vittoria di Adolf Hitler alle elezioni politiche del 1932.

A scongiurare ogni contaminazione con il nazismo (che a questa data è solo Winston Churchill a condannare con vigore e lucidità, inascoltato però dalle Cancellerie europee) sta anche la circostan-

ancora tempo. *Il m'est impossible vous donner une adhésion dès maintenant. En effet* – aggiunge – *je dois partir incessamment pour l'Afrique.*

Benché in effetti Le Corbusier abbia ancora molte buone ragioni per recarsi in Algeria in questo 1934, questa giustificazione è con tutta evidenza pretestuosa.

A spiegare la sua reticenza non sono di certo – conoscendo il suo temperamento – motivi che potremmo definire mondani (come la preoccupazione che accetti questo invito anche Henry van de Velde – l'architetto autorevole che con il suo voto aveva determinato la esclusione del suo progetto dal concorso per la costruzione, a Ginevra, della nuova sede della Società stessa delle Nazioni).

Sono ragioni più concrete che lo trattengono.

La coscienza – tanto per cominciare – che a Venezia non avrebbe trovato quel “pubblico” fatto di architetti e studenti che appena un mese innanzi avevano riservato a lui, in Roma, una attenzione quale solo si riserva a un maestro, se non addirittura a un profeta. E avrebbe trovato invece una accolta di intellettuali di diversa formazione e con interessi culturali lontani dall'ambito delle discipline architettoniche, che lo avrebbero ascoltato più con curiosità che con interesse.

Ma nello stesso tempo non rifiuta, perché vuole capire come Venezia sia riuscita ad attrarre a sé, con tempestività sorprendente, una manifestazione culturale di tanta importanza, non appena Oxford – che era stata inizialmente deputata ad accoglierla – aveva mostrato una certa esitazione ad accollarsi l'onere della sua organizzazione e quello niente affatto trascurabile del suo finanziamento.

Questa circostanza costringe Le Corbusier a portare la sua attenzione alla figura del Presidente della Commissione Italiana per la Cooperazione Intellettuale.

Alfredo Rocco – Ministro del Governo Mussolini dal 1923, ideatore di quella concezione corporativa dello Stato che diviene parte essenziale della ideologia del fascismo, e “padre” del nuovo Codice penale – era da più di un decennio una figura di primo piano sulla scena politica italiana. Cosa, questa, che non poteva non sollecitare l'interesse di un architetto che – frustrato nella sua aspettativa di avere un adeguato riconoscimento ufficiale da parte di un Paese, la Francia, di cui aveva da poco assunto la nazionalità – vede nell'Italia fascista un Paese “in marcia verso la modernità”, e in Mus-

*Antonio Foscari*

LE CORBUSIER A VENEZIA NEL LUGLIO DEL 1934  
UN *ENTRETIEN*, GIUSEPPE VOLPI E ALTRI INCONTRI

La venuta a Venezia nel luglio del 1934 è un episodio, nella vita di Le Corbusier, che possiamo considerare marginale. Non è uno di quegli eventi che offre a lui stimoli e motivazioni che lo inducono a elaborare uno di quei progetti che – per il rigore della loro concezione e la limpidezza della loro formulazione – quasi abbagliano l'immaginario di chi li studia, anche a distanza di decenni, impedendo quasi la percezione della occasione che li ha suscitati.

Proprio per questa sua marginalità, questo evento veneziano può essere lo spunto per avviare alcune considerazioni sulla avvedutezza con cui Le Corbusier valuta le occasioni che gli si offrono – in questo caso un invito del Ministro della Giustizia del Governo italiano – e poi cerca di sfruttarle. Cerchiamo dunque di avviare una riflessione su questo aspetto della sua personalità.

Il Senatore Alfredo Rocco, in quanto Presidente della Commissione Italiana per la Cooperazione Intellettuale, con una lettera in data 20 giugno, lo aveva invitato a partecipare a un *Entretien* che si sarebbe tenuto a Venezia fra il 25 e il 28 luglio, per volontà del *Secrétariat de la Société des Nations* e dell'*Institut International de Coopération Intellectuelle de Paris*, che della Società delle Nazioni era espressione.

Questa convocazione è degna di attenzione, dacché questo Convegno sarebbe stato una nuova edizione di analoghe iniziative che già sia erano tenute a Francoforte nel 1932 e a Madrid nell'anno successivo, con la partecipazione di molti intellettuali di grande prestigio. E tuttavia all'invito, formulato dal Ministro italiano nel modo più rispettoso, Le Corbusier oppone un silenzio così rigoroso che Alfredo Rocco è costretto a sollecitare una sua risposta. Lo fa il 28 giugno, quando manca meno di un mese all'inizio dell'evento.

Questa sollecitazione del Ministro italiano si incrocia tuttavia con una lettera, scritta il 29 giugno, con cui Le Corbusier prende