

ATENEIO VENETO

Rivista di scienze, lettere ed arti
Atti e memorie dell'Ateneio Veneto



1812

ATENEEO VENETO

Rivista semestrale di scienze, lettere ed arti

Atti e memorie dell'Ateneo Veneto

CCIX, terza serie 21/II (2022)

Autorizzazione del presidente
del Tribunale di Venezia,
decreto n. 203, 25 gennaio 1960
ISSN: 0004-6558
iscrizione al R.O.C. al n. 10161

direttore responsabile: Michele Gottardi
segreteria di redazione: Marina Niero
e-mail: niero@ateneoveneto.org

comitato di redazione
Antonella Magaraggia, Shaul Bassi,
Linda Borean, Gianmario Guidarelli
Simon Levis Sullam,
Filippo Maria Paladini

comitato scientifico
Michela Agazzi, Bernard Aikema,
Antonella Barzazi, Fabrizio Borin,
Giorgio Brunetti, Donatella Calabi,
Ilaria Crotti, Roberto Ellero,
Patricia Fortini Brown, Martina Frank,
Augusto Gentili, Michele Gottardi,
Gianmario Guidarelli
Michel Hochmann, Mario Infelise,
Mario Isnenghi, Paola Lanaro,
Maura Manzelle, Paola Marini,
Stefania Mason, Letizia Michielon,
Daria Perocco, Dorit Raines,
Antonio Alberto Semi, Luigi Sperti
Elena Svalduz, Xavier Tabet,
Camillo Tonini, Alfredo Viggiano,
Guido Zucconi

Editing e impaginazione
Omar Salani Favaro

Stampato dalla tipografia
Grafiche Veneziane soc. coop.
Spedizione in abbonamento



ATENEEO VENETO onlus
Istituto di scienze, lettere ed arti
fondato nel 1812
210° anno accademico

Campo San Fantin 1897, 30124 Venezia
tel. 0415224459
<http://www.ateneoveneto.org>

presidente: Antonella Magaraggia
vicepresidente: Filippo Maria Carinci
segretario accademico: Alvise Bragadin
tesoriere: Giovanni Anfodillo
delegato affari speciali: Paola Marini

I saggi pubblicati dalla rivista sono sottoposti
alla procedura *double-blind* secondo
la normativa Anvur



Iniziativa regionale realizzata in attuazione
della L.R. n. 17/2019 – art. 32

I N D I C E

SAGGI

- 9 Simone Fatuzzo, *Tre case cittadinesche per un palazzo patrizio (XVI-XVIII secolo). Giangiacomo de' Grigis e il palazzo Foscari Giovanni a San Stae*
- 31 Sabine Hermann, *Un racconto sconosciuto (1672) dell'esplorazione delle piramidi di Giza*
- 41 Emma Filipponi, *A sollievo del fiume. La gestione del réseau idrico padovano nel Settecento*
- 63 Margherita Mittone, *Filippo Lavezzari (Venezia, 1836-1917). Tra ingegneria idraulica e conservazione dei monumenti*
- 85 Adolfo Bernardello, *Pietro Paleocapa colto nelle sue incombenze quotidiane (1807-1848)*
- 93 Guido Zucconi, *L'architetto e il docente di una consapevole transizione*
- 113 Michela Pirro, *Ricostruire l'Italia. L'opera della Pontificia commissione centrale per l'arte sacra in Abruzzo nel secondo dopoguerra*
- 139 Maura Manzelle, *Un "progetto tentativo". Il monumento Venezia alla Partigiana di Carlo Scarpa (riva dei Partigiani, Venezia, 1964-1969)*

PREMIO *ACHILLE E LAURA GORLATO*, VII EDIZIONE (2020)

- 173 Teresa Bernardi, *Il welfare itinerante. Le doti delle donne greco-ortodosse in viaggio attraverso l'Adriatico (XVII e XVIII secolo)*

LE SCIENZE UMANE PER L'AMBIENTE

- 215 Shaul Bassi, *Le Scienze umane per l'ambiente, oltre le discipline tradizionali*
- 217 Petra Codato, *Peregrinazioni Lagunari. Un'esplorazione della laguna di Venezia dalla prospettiva delle Environmental Humanities*
- 241 Holden Turner, *Inondando il marmo. I mosaici pavimentali di San Marco per l'Antropocene*

MEMORIE

- 263 Mauro Pitteri, *Per la riscoperta di Marco Belli (1857-1929)*
- 271 Giorgio Bolla, *L'epistemologia dell'ars medica*

TAVOLE

ATTI DELL'ATENEO VENETO

- I Quadro dell'attività accademica 2022
- XV Assemblee e bilanci

Margherita Mittone

FILIPPO LAVEZZARI (VENEZIA, 1836-1917).

TRA INGEGNERIA IDRAULICA E CONSERVAZIONE DEI MONUMENTI

Quando il 14 luglio del 1902, a seguito della caduta del campanile di San Marco, Filippo Lavezzari fu chiamato a eseguire la ricostruzione della distrutta testata settentrionale dell'antica libreria Sansoviniana, era già dagli anni settanta dell'Ottocento in rapporti professionali stabili con l'amministrazione della Real Casa¹. L'incarico della riedificazione dell'intero primo piano del salone Sansoviniano, allora parte del palazzo Reale di Venezia, fu affidato a Lavezzari il giorno stesso del crollo dalla direzione provinciale della Real Casa (fig. 1-2). Nello specifico, i lavori progettuali di Lavezzari mossero dalle operazioni di consolidamento strutturale della storica sala divelta e dalla direzione della delicata operazione di cernita e sgombero delle macerie dei monumenti marciati. A seguito di questa prima fase, la proposta ufficiale di assumere l'incarico di allestire il progetto tecnico e la perizia della spesa per la ricostruzione, giunse il 22 febbraio del 1903², comunicata dal direttore del palazzo, Alberto Ghè³. Meno di tre anni dopo, nel luglio 1906, i lavori erano conclusi, e i progetti redatti da Lavezzari

¹ Per Real Casa si intende l'apparato amministrativo preposto alla cura della dotazione reale, denominato prima Azienda, poi Ministero della Real Casa dal 1856. L'Azienda vide una sua prima sistemazione organica con la fine della monarchia assoluta e la separazione del patrimonio della Corona dai beni demaniali. A livello periferico, dal 1884, la gestione dei beni mobili e immobili di dotazione della Corona fu affidata alle Direzioni provinciali. Per una panoramica sull'istituzione e il funzionamento della Real Casa: RAOUL ANTONELLI, *Il Ministero della Real Casa dal 1848 al 1946*, Roma, Bulzoni, 1990; MARIO PACELLI, *Il colle più alto: Ministero della Real casa, Segretariato generale, presidenti della Repubblica*, Torino, Giappichelli, 2017.

² Questo articolo si fonda su alcuni rinvenimenti documentali presso gli archivi veneziani di cui si riportano tutti i riferimenti in nota. In particolare, molti dei documenti citati appartengono all'archivio di Palazzo Reale, una sezione dell'Archivio Storico della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna, che da ora sarà indicato come: VENEZIA, *Archivio di Palazzo Reale* (d'ora in poi APR), b. 6.1- 2 Direzione provinciale della Casa, ricostruzione della parte rovinata delle Reggia per caduta campanile. Fasc. D - Incarico del progetto a Filippo Lavezzari.

³ Alberto Ghè è stato amministratore della Real Casa nella provincia di Genova e poi Direttore del Palazzo Reale di Venezia. Cfr. ANTONELLI, *Il Ministero della Real Casa*, p. 300.

vennero presentati alla sezione di architettura della Mostra di belle arti a Milano, dove furono premiati di un diploma d'onore a firma di Camillo Boito in veste di presidente⁴. Questi disegni, persi a causa di un incendio che devastò il padiglione in cui erano esposti, sono oggi documentati soltanto attraverso alcune fotografie⁵.

Fu probabilmente questo successo a favorire l'inclusione di Lavezari, il 23 agosto 1903, nella Commissione tecnico-artistica guidata da Gaetano Moretti⁶ per la ricostruzione del campanile e della loggetta del Sansovino (fig. 3), creata a seguito delle dimissioni di Luca Beltrami, a cui era stato affidato inizialmente l'incarico⁷.

⁴ ROMA, *Archivio centrale dello Stato* (d'ora in poi ACS), Cessate direzioni (1831-1920), b. 69.

⁵ Quello che rimane di questi progetti sono delle riproduzioni fotografiche, disposte in un pannello, oggi conservato nell'Ufficio del Direttore a Palazzo Fortuny.

⁶ Gaetano Moretti (Milano, 1860-1938), architetto e restauratore, dal 1903 al 1905 resse l'Ufficio regionale per i monumenti del Veneto e in questa funzione presiedette ai lavori di ricostruzione del Campanile. Moretti lasciò la direzione dell'Ufficio regionale nel 1908 quando ottenne, presso il Politecnico di Milano la prestigiosa cattedra di architettura civile già occupata da Boito. Per un suo profilo cfr. AMBROGIO ANNONI, *Tre architetti dell'Ottocento: Gaetano Moretti, Luca Beltrami, Camillo Boito*, «Metron», 37 (1950), pp. 42-46; ID., *Un maestro dell'architettura fra l'Ottocento e il Novecento: Gaetano Moretti*, «Annuario del Politecnico di Milano», a.a. 1951-1952, p. 31; FERRUCCIO CANALI, *Luca Beltrami, Gaetano Moretti e Corrado Ricci amicissimi: gli epistolari inediti tra storia, cultura e conservazione dei monumenti*, «Ravenna ricerche», 4 (2019), pp. 283-325.

⁷ Luca Beltrami (Milano 1854-Roma 1933), assistente di Camillo Boito al Politecnico di Milano e successivamente professore all'Accademia di Brera dal 1880, diresse dal 1891 l'Ufficio per la conservazione dei monumenti della Lombardia. A Venezia giunse nel marzo 1903 quando, in sostituzione di Giacomo Boni ormai a Roma per coordinare gli scavi archeologici del Foro romano, venne assunto con l'incarico di redigere il progetto di ricostruzione del Campanile. Fu in carica dal marzo 1903 al giugno dello stesso anno, per poi rassegnare le dimissioni a causa di problemi riscontrati con l'amministrazione locale cittadina. Effettuò gli scavi intorno al vecchio basamento, le analisi sullo zatterone e sulla palificata delle fondamenta. Cfr. LUCA BELTRAMI, *Settantadue giorni ai lavori del Campanile di San Marco*, Milano, Allegrètti, 1906; MARCO BOSCOLO BIELO, *Crollo e ricostruzione del Campanile di San Marco*, Roma, Stab. Litotipografico Ugo Quintily, 2012, pp. 78-87. Beltrami si fece portatore dell'idea di un restauro fiducioso nella ricerca documentaria per una corretta ricostruzione filologica dei fabbricati, e si inserì anche nei dibattiti sullo sviluppo del sistema nazionale di tutela: LUCA BELTRAMI, *La conservazione dei monumenti nell'ultimo ventennio*, «Nuova Antologia», s. 3, XXXVIII (1892), pp. 3-26. Tra i diversi studi che hanno analizzato la sua figura: AMEDEO BELLINI, *Le carte di Luca Beltrami. Un architetto attraverso il suo archivio*, Milano, Comune di Milano, 2008; ID., *Il restauro architettonico: tra Jhon Ruskin e Luca Beltrami*, in *Giacomo Boni: l'alba della modernità*, a cura di Alfonsina Russo, Roberta Alteri, Andrea Paribeni, Milano, Electa, 2021, pp. 42-28; *Luca Beltrami architetto. Milano tra Ottocento e Novecento*, a cura di Luciana Baldrighi, Milano, Electa, 1997; *Luca Beltrami 1854-1933: storia, arte, architettura a Milano*, a cura di Silvia Paoli, catalogo della mostra, Ciniello Balsamo, Silvana editoriale, 2014.

Com'è stato verificato in altre sedi, la qualità del restauro eseguito e le precise relazioni settimanali redatte da Lavezzari sull'andamento dei lavori al Salone dimostrano una grande pragmaticità e una profonda e riflettuta conoscenza della prassi di cantiere da parte del professionista⁸. Questo contributo muove dalla convinzione che sono proprio questi aspetti a richiedere, per essere meglio compresi, una più puntuale collocazione della figura di Filippo Lavezzari nel contesto professionale di cui fu parte.

Lavezzari, veneziano di nascita⁹, si laureò all'università di Padova nell'agosto del 1864, ottenendo il titolo di dottore in matematica¹⁰. Da qui approdò al biennale corso per ingegneri architetti presso l'Accademia di Belle Arti di Venezia, corso ideato e presieduto da Pietro Selvatico Estense¹¹. In quegli anni si verificarono anche i primi contatti con Camillo Boito, allora giovane docente di architettura presso l'isti-

⁸ Per l'analisi delle vicende di ricostruzione della Libreria cfr. MARGHERITA MITTONE, *La figura professionale dell'ingegnere-architetto e il suo ruolo nella conservazione dei monumenti a Venezia tra la fine dell'Ottocento e inizio Novecento*, tesi di Laurea Magistrale in Storia delle Arti e Conservazione dei Beni Artistici, Università Ca' Foscari Venezia, rel. prof.ssa Martina Frank, a.a. 2021-2022; ROSY GARGIULO, FEDERICA ROMARO, ALESSANDRA TURRI, DEVIS VALENTI, *La sede storica della Biblioteca Marciana: la Libreria Vecchia negli interventi novecenteschi*, in *La Zecca di Venezia dopo la caduta della Repubblica*, a cura di Ilaria Cavaggioni, Padova, Il Poligrafo, 2020, pp. 289-323; AMELIA BASSO *et al.*, *Indagini sul paramento lapideo della libreria del Sansovino in Piazza San Marco a Venezia*, «TeMa», 2 (2001), pp. 34-53.

⁹ Filippo Lavezzari, fu Rinaldo. Domiciliato alle Zattere, Dorsoduro, 1470, parrocchia dei Santi Gervasio e Protasio. Cfr. «Guida commerciale ex Mangiarotti della città e provincia di Venezia e delle città del Veneto» XXXI (1898), p. 222. Le informazioni sono confermate da: VENEZIA, *Archivio storico comunale* (d'ora in poi ASCVe), Foglio famiglia, 1850, Sestiere Dorsoduro, b. 75; ivi, Ruoli popolazione, 1850, Sestiere Dorsoduro, b. 61.

¹⁰ PADOVA, *Archivio storico dell'Università degli studi di Padova*, Facoltà matematica, Laureati dal 1847-48 al 1864-65, b. 17/L, fasc. 520, «Lavezzari Filippo».

¹¹ Per gli ingegneri dotati di patente governativa che volessero ottenere la qualifica di architetto, era stato istituito nel 1843 l'obbligo di frequentare un corso biennale presso l'Accademia di Belle Arti di Venezia, avviato poi effettivamente nel 1855 da Pietro Selvatico Estense. Cfr. MICHELA MINESO, *Tecnici e modernizzazione del Veneto, la scuola di Padova e la professione dell'ingegnere 1806-1917*, Trieste, Lint, 1992, p. 56. Per l'iter formativo dell'ingegnere: MICHELA MINESO, *Dal Proto all'ingegnere: tecnici veneti tra studi e professione, dalla fine del '700 all'avvio della scuola di applicazione di Padova*, «Storia urbana», 43 (1988), pp. 32-40; Id., *Tecnici e modernizzazione del Veneto*, 1992; GUIDO ZUCCONI, *Una scuola di architettura per gli ingegneri: tentativi e proposte del secondo Ottocento*, in *La città degli ingegneri. Idee e protagonisti dell'edilizia veneziana tra '800 e '900*, a cura di Franca Cosmai, Stefano Sorteni, Venezia, Marsilio, 2005, pp. 37-49; Id., *La scuola di architettura dopo il 1850: dal suo rilancio al progetto per un Istituto Superiore*, in *L'Accademia di Belle Arti di Venezia, L'Ottocento*, a cura di Nico Stringa, Crocetta del Montello, Antiga, 2016, pp. 67-85.

tuzione veneziana e, a seguito del corso Lavezzari ottenne il diploma di architettura¹². Dopo il dovuto triennio di pratica Lavezzari iniziò a esercitare la libera professione, divenendo un tecnico professionista di grande importanza a Venezia tra la seconda metà dell'Ottocento e gli inizi del Novecento per l'entità dei lavori condotti, sia negli ambiti tradizionalmente appartenenti al settore dell'ingegneria, che in quelli dell'edilizia e del restauro.

Innanzitutto, occorre sottolineare come Lavezzari, prima di ottenere il prestigioso incarico della riedificazione del salone Sansoviniano, fosse già stato attivo per più di un ventennio a palazzo Reale quale protagonista di importanti lavori di manutenzione e restauro eseguiti dagli anni settanta dell'Ottocento, oltreché come progettista di alcuni elementi nuovi dello stesso palazzo e dei suoi giardini. Inoltre, si intende evidenziare come la lunga durata dell'attività di ingegnere-architetto a palazzo Reale fu sempre affiancata, e in maniera preponderante, da un impegno professionale in ambiti diversi, strettamente tecnici e afferenti all'ingegneria. Lavezzari, infatti, progettò e diresse la costruzione dell'acquedotto di Venezia, fu direttore del collegio di categoria della provincia di Venezia in sostituzione del più noto Giovanni Bordiga¹³, oltreché attivo nelle principali questioni urbane della Venezia di fine Ottocento e inizio Novecento, anche in quanto ingegnere capo dipendente della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

L'intersecarsi dell'attività dell'ingegnere-architetto in settori professionali oggi differenziati, riflette e fotografa anche un preciso momento di storia culturale della città. La seconda metà dell'Ottocento è il periodo dello spostamento del fronte cittadino dal mare alla terraferma, degli sventramenti del tessuto storico eseguiti per ragioni di salubrità, ma anche e soprattutto della creazione delle nuove infrastrutture cittadine di servizio. In questo contesto e a causa della fragilità degli organi di tutela statali¹⁴, ancora basati su istituzioni periferiche poco

¹² VENEZIA, *Archivio Storico dell'Accademia di Belle Arti di Venezia*, Registro generale delle matricole, anno scolastico 1863-64, Matricola d'ammissione n. 343.

¹³ Sulla figura di Giovanni Bordiga si rimanda a *L'opera di Giovanni Bordiga nel risveglio culturale di Venezia tra fine Ottocento e inizio Novecento*, atti della giornata di studi (16 novembre 2012), a cura di Guido Zucconi, Venezia, Ateneo Veneto, 2014. In particolare, all'interno del volume: MONICA DONAGLIO, *L'assessore della Giunta Selvatico*, pp. 47-64.

¹⁴ Per un'analisi complessiva dell'evoluzione degli organi di tutela statali: MARIO BENCIVEN-

effettive, erano gli organi dirigenti delle categorie professionali degli ingegneri e architetti a vegliare sui risultati che gli stravolgimenti urbani in atto in quegli anni, occupandosi quindi di temi come la salvaguardia ambientale, la difesa dei singoli monumenti e degli oggetti d'arte¹⁵. Lavezzari, da questo punto di vista, fu un esponente esemplare di questa stagione di travasi, ibridazioni e progressive specializzazioni che, dall'artista-tecnico a tutto tondo del Rinascimento, condusse prima al riconoscimento della figura bifronte dell'architetto-ingegnere che sta al centro di questo intervento, e poi alla progressiva distinzione delle figure professionali degli ingegneri e degli architetti nel primo trentennio del Novecento.

Manutenzione e lavori edili a palazzo Reale

Dalla fine degli anni settanta e fino alla sua morte avvenuta nel 1917¹⁶, Lavezzari fu ingegnere-architetto dipendente della Real Casa. In questa funzione fu chiamato a ideare e a dirigere lavori edilizi e interventi di manutenzione e di restauro dell'allora palazzo Reale di Venezia¹⁷. A certificare l'avvio della sua attività è una lettera del 5 aprile 1879 del direttore del Regio palazzo:

NI, RICCARDO DALLA NEGRA, PAOLA GRIFONI, *Monumenti e istituzioni. Parte I, La nascita del servizio di tutela dei monumenti in Italia 1860-1880*, Ministero per i Beni culturali e ambientali, Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Firenze, Sezione didattica, Firenze, 1987; ID., *Monumenti e istituzioni. Parte II, Il decollo e la riforma del servizio di tutela dei monumenti in Italia, 1880-1915*.

¹⁵ GIOVAN BATTISTA STEFINLONGO, *Primo corso di perfezionamento in restauro architettonico*, Venezia, Istituto Universitario di Architettura, 1988, p. 40.

¹⁶ Il Direttore della Real Casa comunica al Ministro il decesso del Comm. Ing. Filippo Lavezzari, avvenuto il 9 settembre 1917. ACS, Ministero della Real Casa (d'ora in poi MRC). Divisione terza, amministrazione 1892-1921. Passaggi di consegna, stati di consistenza e relativi carichi e scarichi, contratti e cessate sedi (1880-1942), b. 458.

¹⁷ Il Palazzo Reale è stato costituito da Napoleone con decreto dell'11 gennaio 1807. Come noto, esso veniva creato dall'unione di tre edifici. La Libreria Marciana, prima grande commissione pubblica di Jacopo Sansovino a Venezia, eretta a partire dal 1537 e terminata nel 1591 da Vincenzo Scamozzi; le Procuratie Nuove, abitazioni dei Procuratori della Repubblica realizzate da Vincenzo Scamozzi fino dal 1586-1587, sostituito dal proto Francesco Di Bernardin Smeraldi e portate a compimento da Baldassarre Longhena nel 1655; e la nuova Ala Napoleonica, progettata da Giovanni Antonio Antolini, poi sostituito da Giuseppe Maria Soli. Cfr. da ultimo e con bibliografia precedente: MARTINA FRANK, *Il sogno di un palazzo con giardino sull'acqua: progetti napoleonici per Palazzo Reale a Venezia (1806-1808)*, in *Le residenze di corte nel Regno d'Italia (1805-1814)*, a cura di Giovanna D'Amia, Milano, Mimesis, 2023, pp. 80-92.

a seguito dell'autorizzazione ricevuta con il Ministeriale Dispiaccio, fu affidato l'incarico di esaminare il fabbricato e redigere le perizie dei lavori necessari all'ingegnere-architetto Filippo Lavezzari, sulla cui onestà e pratica in lavori d'importanza si può confidare pienamente¹⁸

a cui Lavezzari rispondeva citando i «molti ed importanti lavori che dal 1876 ho ovuto l'onore di far eseguire nel Regio Palazzo»¹⁹. Le informazioni sono confermate anche dagli atti di proroga della convenzione di assunzione per la direzione tecnica e sorveglianza dei lavori edili e mobiliari, stipulata per la prima volta nel 1879 e rinnovata con cadenza triennale. Da qui desume infatti come la convenzione non fosse altro che la prima nomina stabile di Lavezzari, seguita a tre anni di lavori nel palazzo, regolati sulla base di un conteggio minuzioso delle opere eseguite²⁰.

Gli interventi eseguiti sono testimoniati da un frammentato ma ricco apparato documentario conservato nell'Archivio della Soprintendenza di Venezia e sono accomunati da alcuni fattori.

Le operazioni messe in atto furono spesso mirate a innovare il decoro e il linguaggio negli interni più prestigiosi del palazzo, o a migliorare il *comfort* degli appartamenti reali per soddisfare le esigenze dei membri della corte durante i loro soggiorni a Venezia. Lavezzari fu protagonista di tutti quei lavori edilizi mirati a garantire le particolari condizioni d'uso richieste dalla committenza, lavori mossi quindi da un atteggiamento pragmatico verso la conservazione del luogo, legato al palazzo concepito come «machine à habiter»²¹. Basti ricordare come l'ingegnere fosse responsabile anche della riparazione dei pozzi dei cortili²², delle tubature relative ai condotti sia dell'acqua che del gas, ma soprattutto della progettazione dell'impianto di illuminazione elettrica nel 1913²³.

¹⁸ ACS, MRC, Cessate direzioni (1831-1920), b. 70.

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ *Ibid.*

²¹ PAOLO MARIA FARINA, *Temi della manutenzione*, in *Dal restauro alla Manutenzione: di more Reali in Europa*, atti del convegno internazionale di studi (Monza, 12-15 ottobre 2000), Monza, Il Prato, 2003, pp. 105-145. All'interno dello stesso volume si veda anche: AMALIA DONATELLA BASSO, *Manutenzione e restauro nel Palazzo Reale di Venezia: strumenti e prospettive*, pp. 77-82.

²² APR, b. 6\1, lavori 1870-90.

²³ ACS, MRC, Protocollo generale, Archivio generale (1893-1921), b. 516.

Più frequentemente nei documenti leggiamo di interventi motivati dalla volontà di mantenere in buono stato l'edificio. Per ogni anno di esercizio, a partire dal 1879, anno in cui Lavezzari firmò la prima convenzione di assunzione con l'amministrazione della Real Casa, corrispondono perizie che fanno riferimento a due tipi di occasioni: da una parte ai cosiddetti "lavori ordinari", effettuati ciclicamente e mirati alla più ampia e regolare manutenzione dell'edificio e dall'altra alla «straordinaria manutenzione», lavori volti «a mettere questo Real Palazzo con l'annesso giardino in buono stato di consegna, in modo che in futuro non vi fosse altro onere che quello dell'ordinaria manutenzione»²⁴.

Appena assunto, nel 1879, l'ingegnere-architetto eseguì «un coscienzioso esame a tutto il palazzo e specialmente ai tetti, alle facciate ed alle fondazioni»²⁵. Da tale esame emerse subito un grave dissesto dei coperti, che si considerava esistente fin dalla consegna del palazzo allo Stato italiano e si pose la primaria urgenza nel restauro alla facciata prospettante la Basilica «che non fu mai restaurata, ma solo momentaneamente riparata»²⁶. Dopo aver effettuato questo primo esame delle condizioni conservative e statiche delle varie parti dell'edificio, nell'agosto 1879 Lavezzari rassegnò un preventivo con un «calcolo particolareggiato delle quantità e prezzi unitari dei lavori di restauro da eseguirsi al Palazzo Reale onde metterlo in condizione di perfetta manutenzione»²⁷. In questa lunga e dettagliata lista, con in allegato la «descrizione e condizioni particolari dei lavori di ristanzio e miglioramento da eseguirsi al Palazzo», si rese evidente la situazione di dissesto dei coperti della fabbrica, sia quelli in cotto che quelli in lastre di piombo e zinco, e si espresse la necessità che i tetti fossero «riparati radicalmente e soprattutto quelli con le lamine di piombo», ma non solo i tetti, anche i loro tavolati sottostanti e le incavallature che li reggono, descritte come «fradicie». L'intera copertura in lamine di piombo,

²⁴ APR, b. 6\1, lavori 1870-90. Lettera 5 aprile 1879, firmata dal direttore di Palazzo Reale, conte Demetrio Finocchietti.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Ivi, lettera 5 aprile 1879 firmata dal direttore del Real Palazzo, Demetrio Conte Finocchietti, «I restauri alle facciate sono di assoluta necessità e soprattutto quella prospettante la Basilica che non fu mai restaurata, ma solo momentaneamente riparata togliendo i marmi che minacciavano la caduta e assicurando le arcate e cornicioni con spranghe di rame».

²⁷ Ivi, b. 6\1, lavori 1870-90.

quella sovrastante la porzione di fabbricato dell'antica libreria del Sansovino, avrebbe dovuto essere tolta d'opera per intero una porzione alla volta, in modo tale da «poter risparmiare quanto più possibile nella spesa di un contro-tetto».

Anche il restauro delle facciate tenne occupato il Lavezzari in questi anni. Fin dal già citato «calcolo particolareggiato» dell'agosto 1879 si manifestò la necessità di riparare tutte le facciate dell'edificio, iniziando da quella «dell'ala del palazzo verso l'Ascensione di fronte la chiesa di San Marco, e principalmente delle prime sei arcate principiando dall'attacco con la facciata a Nord dello stesso palazzo, nonché delle facciate tutte prospettanti sulla Piazza-Piazzetta-Molo»²⁸. Attraverso le perizie e relazioni puntuali è possibile leggere la descrizione di questi interventi e la salda consapevolezza del pregio monumentale dell'edificio, con la conseguente volontà di eseguire i lavori «con massima economia e perfetta costruzione a regola d'arte»²⁹. Era, infatti, la necessità di arrestare i meccanismi di degrado legati alle infiltrazioni dell'acqua, principali responsabili del dissesto delle pitture degli ambienti interni³⁰, a giustificare gli interventi manutentivi.

Negli esercizi economici relativi a ogni annualità una somma era dedicata al restauro delle facciate. Dai preventivi si legge chiaramente la differenziazione dell'intervento in due tipologie di azioni: una indirizzata alla manutenzione ordinaria delle facciate e dei coperti, e una seconda, ben distinta, che riguarda il restauro straordinario della parte decorativa. Nell'esercizio 1893, per esempio, si vede citata la «continuazione dei lavori di restauro della facciata del Real Palazzo prospettante la piazzetta»³¹. Ci si riferisce qui a tasselli, stuccature, fermi di pezzi di cornice «necessari per togliere i danni sempre maggiori, causa lo slegamento delle pietre per effetto del gelo», intervento, come quelli della stessa tipologia effettuati precedentemente, sempre legato a fermare i meccanismi corrosivi legati alle infiltrazioni dell'acqua.

Nell'esercizio 1894 poi, emerse l'urgente necessità di un restauro delle statue esistenti sul prospetto di facciata prospiciente piazza San

²⁸ APR, b. 6\1, lavori 1870-90.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ BASSO *et al.*, *Indagini sul paramento lapideo*, p. 50.

³¹ ACS, MRC, Protocollo generale, Archivio generale (1893-1921), b. 79.

Marco³². Nel preventivo datato 8 maggio si legge che i lavori effettuati furono volti ad assicurare e a ripristinare alcune parti di statue, attraverso il reintegro di dita e braccia ma, anche, tramite una raschiatura e pulitura delle decorazioni con conseguente stuccatura delle commisture con cemento, a prevenire guasti maggiori legati alle infiltrazioni dell'acqua³³.

Per quanto riguarda la progettazione di elementi *ex novo* per il palazzo, vorrei, seguendo un criterio cronologico, mettere in evidenza quelli più significativi. Si tratta in primo luogo di lavori eseguiti nei Giardinetti Reali, originati dal progetto di riforma napoleonica dell'area marciana e posizionati in sostituzione dei trecenteschi granai di Terranova.

La sostituzione di una «indecente cancellata in legno, pericolante per la sua umidità» ci è nota attraverso una perizia di spesa, corredata da una descrizione dei lavori da eseguirsi e da alcuni disegni, datati nell'agosto 1879³⁴ e dunque nel primo periodo del coinvolgimento di Lavezzari nelle vicende di palazzo Reale: la volontà fu quella di dare un aspetto più moderno e decoroso al giardino e, insieme, attraverso «la cancellata di ferro con colonnette di ghisa intermedie» (fig. 4), assicurarsi che questa non arrecasse pregiudizio all'incolumità dei passanti. La necessità di una cancellata si era resa necessaria perché, fin dal 1857, il viale costeggiante il bacino fu separato dai giardini della Corona e aperto al pubblico, per volontà dell'arciduca Ferdinando Massimiliano, governatore del Lombardo-Veneto durante la dominazione austriaca, di rendere pubblica la passeggiata lungo la riva³⁵. La vicenda si risolse accogliendo una proposta del direttore della Real Casa di utilizzare, come cancellata centrale, una inferriata già esistente, acquistata «dalla Fonderia delle Pignorie a Firenze» dal «defunto Commentator Cipolla nel 1873, per la recinzione del Regio Maneggio al Quirinale»³⁶, integrata dal manufatto progettato da Lavezzari per le cancellate laterali.

³² ACS, MRC, Protocollo generale, Archivio generale (1893-1921), b. 79.

³³ *Ibid.*

³⁴ APR, b. 6\1, lavori 1870-90, lettera 5 aprile 1879.

³⁵ ANNA MESSINIS, *Restauro dei Giardini Reali*, Venezia, Venice Gardens Foundation, 2019, pp. 12-13.

³⁶ APR, b. 6\1, lavori 1870-90.

In questo stesso 1879 l'ingegnere-architetto progettò per i giardinetti Reali «una Fabbrichetta ad uso conserva piante e deposito attrezzi da giardinaggio, in continuazione della fabbrica in uso deposito del caffè Reale»³⁷, vale a dire adiacente alla Coffee House di Lorenzo Santi. Una «serra calda» sarà poi costruita addossandola all'esterno di un altro fabbricato progettato da Lavezzari, il cantiere per il riparo delle Regie Gondole (fig. 5)³⁸.

Da una planimetria dei giardinetti Reali (fig. 6), di poco successiva al periodo in cui Lavezzari fu attivo, possiamo leggere visivamente la collocazione di questi elementi, ma soprattutto vedere quella che alla fine dell'Ottocento era la cerniera di collegamento tra l'area marcia, e il bacino di San Marco: il ponte levatoio, progettato nella sua veste attuale da Filippo Lavezzari.

Il 3 giugno 1878 il ministro della Real Casa rilevò «la necessità di ristabilirsi la proposta comunicazione sul rivo che divide il Real Palazzo dai Reali Giardini, mediante un ponte levatoio in ferro», collegamento che doveva essere «stabile e levatoio in parte, quale prima d'ora esisteva»³⁹. Infatti, già nel 1815 il giardino era in contatto diretto con la piazza, attraverso un ponte levatoio in legno costruito sul rio interno⁴⁰. Non è chiaro il perché il ponte originario fosse caduto in disuso e poi demolito, ma quello che è certo è che nel 1879 il direttore rettificava la sua volontà di costruire il ponte in ferro, prediligendo «per economia di spesa, che la detta opera anziché in ferro venisse eseguita in legno, come già esisteva in addietro, vedendo modo che, a tutto intero od anche solo in parte, sia fatta in guisa da potersi alzare per lasciare libero il passaggio alle gondole»⁴¹.

Per diversi anni però, la situazione fu accantonata e solo nel decennio successivo riprese vigore. Fin dai preventivi di spesa inerenti all'esercizio del 1890, si era registrata una condizione di estremo deterioramento del ponte in legno. Lavezzari scrisse nel 1892 che il ponte in legno «cominciava ad infradiciarsi» con la costante necessità della sua manutenzione. Oltre a ciò, era proprio la conformazione del ponte

³⁷ APR, b. 6\1, lavori 1870-90, lettera 7 luglio 1879.

³⁸ Ivi, lettera 28 agosto 1880.

³⁹ Ivi, lavori 1870-90.

⁴⁰ MESSINIS, *Restauro dei Giardini Reali*, p. 14.

⁴¹ *Ibid.*

«che aprendosi e chiudendosi recava danno al muro del Palazzo»⁴² a rendere necessaria la sua sostituzione. Al posto del ponte levatoio in legno demolito si posizionò in linea provvisoria una passerella di legno. La pedana sarà rimossa solo con il posizionamento del nuovo ponte levatoio in ferro progettato dal Lavezzari (fig. 7): una struttura composta da un tavolato di legno di larice con profili e mensole in ferro, con ai lati due elementi decorativi in ghisa, e costituito da tre porzioni, due più piccole fisse alle spalle murarie della sponda del canale e una più estesa, centrale, movimentata⁴³, lo stesso ponte ancora presente oggi (fig. 8). Possediamo molti disegni di progetti dell'ottobre 1892 e una minuziosa descrizione del ponte realizzato⁴⁴. Inoltre, l'intervento di restauro del 2019, tramite l'inserimento di una nuova struttura in acciaio inossidabile acidato adiacente a quella antica in ferro, è stato in grado di ripristinare il meccanismo originale di apertura e chiusura.

L'ingegnere

Prima dell'impegno per la Corona, nel 1872, Lavezzari venne assunto dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche appena fondata da Vincenzo Stefano Breda. Questa operò inizialmente come società di costruzioni, per poi intraprendere operazioni inerenti alla gestione in concessione delle opere da realizzare per conto di committenti pubblici. Al servizio della società, Lavezzari «diede attiva opera alla costruzione dell'attuale Cimitero di San Michele e dei più importanti lavori di risorgimento del nostro Arsenal Marittimo»⁴⁵. La costruzione del cimitero fu infatti per la società una delle prime occasioni di lavoro⁴⁶: venne loro appaltata la realizza-

⁴² APR, b. 6\1, lavori 1870-90, lettera 5 settembre 1892, firmata dal Lavezzari «fino dal 1887 mi avete domandato di costruire in ferro il ponte levatoio che mette in comunicazione il Regio Palazzo con i Giardini, e ciò perché, essendo in legno e cominciando ad infradiciarsi, si presentava la necessità di una continua manutenzione [...] da quell'epoca ad oggi si è cercato di ripararlo il meglio possibile, ma ora l'intelaiatura della parte mobile è talmente infradiciata [...] da non poter più essere rafforzata né con legname né con ferro».

⁴³ MESSINIS, *Restauro dei Giardini Reali*, p. 8.

⁴⁴ ACS, MRC, Protocollo generale, Archivio generale (1893-1921), b. 516.

⁴⁵ *Necrologio Filippo Lavezzari*, «Rivista tecnica del Collegio Veneto degli Ingegneri», VI (1916-1919), p. 35.

⁴⁶ Sull'operato della Società Veneta al Cimitero e all'Arsenale, vedi: MARCO MAFFEI, *Opere della società veneta di Breda*, in *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, a cura di Guido Zucconi, Venezia, Marsilio, 2002, pp. 33-41.

zione del progetto di Annibale Forcellini⁴⁷ e la direzione del cantiere fu affidata a Lavezzari.

Per quanto riguarda l'Arsenale, le trasformazioni tecniche e le mutate esigenze logistiche avevano reso necessario un ammodernamento delle infrastrutture. In questo contesto, il Genio militare elaborò alcuni progetti di intervento riguardanti i bacini di carenaggio, la darsena e gli scali di costruzione. La Veneta si assicurò i lavori degli scali e della darsena nel biennio 1873-75 tramite due appalti e nel 1875, vincendone un terzo, costruì nuovi bacini di carenaggio⁴⁸. Per conto della Società e con la funzione di ingegnere e capo cantiere Filippo Lavezzari diresse il collegamento delle due darsene esistenti, *Arsenal novo e novissimo*, in modo da realizzare un bacino più ampio per le navi di servizio (fig. 9).

Se l'attività di Lavezzari per la Società Veneta sembra limitarsi alla direzione di lavori, la sua riflessione sulle questioni infrastrutturali emerge nel suo aspetto progettuale nella realizzazione dell'acquedotto di Venezia dal 1880. La vicenda della costruzione dell'impianto per la fornitura dell'acqua potabile alla città ebbe, nel 1875, una prima sistemazione con l'affidamento della concessione alla ditta Ritterbandt-Dalgairns e dell'appalto per l'esecuzione dei lavori alla ditta Trezza di Verona. A causa però di una serie di difficoltà tecniche, nel 1879 la Compagnie Générale des Eaux pour l'étranger subentrò al primo concessionario, stipulando un contratto a *forfait* per la costruzione dell'acquedotto con la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche⁴⁹. Lavezzari, come abbiamo precedentemente introdotto, era già dipendente della società fin dalla sua fondazione, e si trovò così a coordinare i progetti esecutivi dell'acquedotto, già in parte redatti dall'ingegner Fannio per i concessionari precedenti, e i cantieri stessi per la posa degli impianti.

⁴⁷ Annibale Forcellini (1827-1891) ingegnere-architetto veneziano, direttore dell'Ufficio tecnico municipale dal 1873 al 1890. Nel 1858 vinse il concorso per l'ampliamento del Cimitero di Venezia, che fu realizzato dal 1872 dalla Società Veneta. I progetti di Forcellini del cimitero, con anche i particolari della progettazione della cappella di San Cristoforo sono conservati in ASCVe, 1865-69, IV/1/2. Cfr. CRISTINA BELTRAMI, *Un'isola di marmi. Guida al camposanto di Venezia*, Venezia, Filippi Editore, 2005, pp. 8-28; STEFANO SORTENI, *Annibale Forcellini e i lavori pubblici all'epoca del piano di risanamento*, in *La città degli ingegneri*, pp. 89-90.

⁴⁸ MARCO MAFFEI, *Opere della società veneta di Breda*, p. 33.

⁴⁹ Cfr. SERGIO BARIZZA, SUSANNA BIADENE, *L'Acquedotto di Venezia: studi progetti, lavori dal 1841 al 1923*, Venezia, Marsilio, 1984, p. 28; MAFFEI, *Opere della società veneta di Breda*, p. 34.

Tuttavia, Lavezzari apportò sostanziali modificazioni al progetto originario: prima di tutto la scelta del luogo ove collocare gli impianti dell'acquedotto, che si deciderà di installare, invece che a Santa Lucia, in campo Sant'Andrea. Anche i progetti della struttura del cisternone e della posizione dei filtri ai Moranzani vennero in questa sede rettificati. Più rilevante però, è la soluzione proposta da Lavezzari per la bocca di presa per l'acquedotto: nel 1885, individuò nella zona di Sant'Ambrogio, nel comune di Trebaseleghe, una sorgente di acqua purissima di cui la Compagnie Générale des Eaux pour l'Étranger acquistò i terreni acquiferi. Alla compagnia venne permessa l'attivazione dell'acquedotto già nel 1884, con l'acqua originata dalla Veneta Seriola ai Moranzani, ma è solo il 20 dicembre 1886 che venne presentato il progetto esecutivo della nuova bocca di presa, redatto da Lavezzari che prevedeva quindi di portare le acque da Sant'Ambrogio, con un tubo sotterraneo, fino ai Moranzani, e da lì immetterle nel già costruito tubo sublagunare, facendola infine arrivare a Venezia⁵⁰. Come possiamo evincere da una pubblicazione firmata da Lavezzari nel 1887 sul costruendo acquedotto di Venezia, e pubblicata all'interno del volume edito in occasione del VI congresso degli ingegneri e architetti veneziani⁵¹, l'ingegnere architetto progettò anche la rete tubolare distributiva in città, che doveva fornire d'acqua le cisterne pubbliche, per poi essere estesa alle abitazioni private.

L'acquedotto di Venezia fu collaudato il 28 settembre del 1890, dall'ingegnere della compagnia Emilio Pellesina e da Annibale Forcellini per quanto riguarda l'ufficio tecnico municipale, e a partire dal 1898 fu redatto da Lavezzari un progetto di «costruzione di un nuovo tronco di acquedotto per la fornitura dell'acqua potabile alla Giudecca, alle isole dell'estuario e al litorale del Lido». La sezione che doveva portare l'acqua potabile a Murano era invece già stata inaugurata il 27 marzo dello stesso anno su progetto tecnico ed economico sempre di Lavezzari⁵².

Negli anni successivi, con il rinnovamento della concessione a fa-

⁵⁰ BARIZZA, BIADENE, *L'Acquedotto di Venezia*, p. 31.

⁵¹ FILIPPO LAVEZZARI, *L'Acquedotto di Venezia*, in *L'ingegneria a Venezia dell'ultimo ventennio. Pubblicazione degli ingegneri veneziani in omaggio ai colleghi del VI congresso*, Venezia, Tip. Naratovich, 1887, pp. 10-30.

⁵² BARIZZA, BIADENE, *L'Acquedotto di Venezia*, pp. 43-44.

vore della Compagnie Générale nel 1912⁵³, degna di nota è la progettazione e costruzione della torre piezometrica a Sant'Andrea (fig. 10). Lo scopo della sua costruzione era quello di assicurare continuità al servizio di fornitura dell'acqua e maggior sicurezza del suo funzionamento permanente. Dopo il parere positivo della commissione dell'Ornato per la vicinanza del nuovo edificio con la chiesa e il campanile di Sant'Andrea, l'8 maggio 1914, Lavezzari scrisse al municipio di aver già iniziato, accanto al già esistente cisternone di Sant'Andrea, i lavori di costruzione di un «serbatoio piezometrico in cemento armato della capacità ordinaria di metri cubi 600 aumentabili fino a 800»⁵⁴. La torre piezometrica, insieme al cisternone parzialmente funzionante, creano un complesso di archeologia industriale di grande valore testimoniale⁵⁵, nonostante la revoca nel 2015 da parte della soprintendenza del provvedimento dichiarativo dell'interesse culturale.

Stazione marittima, porto e viabilità: l'approccio di Lavezzari alla città storica

Fin dagli anni cinquanta il governo austriaco aveva cercato di dotare la città di un aggiornato impianto portuale. Il problema della creazione di un moderno porto commerciale si pose in quegli anni a causa del nuovo ruolo di transito assunto da Venezia nelle rotte commerciali tra il Mediterraneo e l'entroterra. A causa della sostituzione delle tradizionali merci pregiate e capillarmente diffuse nei magazzini e fondaci cittadini, con materie povere e voluminose che, in transito dal bacino Mediterraneo dovevano essere distribuite nell'entroterra, si creò la necessità di costruire un porto dotato di grandi magazzini ed *entrepôts*⁵⁶. Lavezzari prese parte alle accese controversie che caratterizzarono que-

⁵³ BARIZZA, BIADENE, *L'Acquedotto di Venezia*, p. 53.

⁵⁴ Ivi, p. 54.

⁵⁵ La rilevanza della torre piezometrica è emersa nel 2015, momento in cui la sua integrità ed esistenza è stata minacciata dalla vendita del terreno in cui sorge, di proprietà della Veritas a Garage San Marco s.p.a. La società progetta un allargamento della zona dei parcheggi, provvedendo a questo scopo a far revocare il provvedimento dichiarativo dell'interesse culturale al complesso immobiliare di S. Andrea emesso nel 2008. La Soprintendenza infatti lo ha recentemente revocato, ai sensi del D.Lgs. 42/2004, limitatamente alla torre piezometrica dell'acquedotto, in ragione della sussistenza del grave rischio per la pubblica incolumità.

⁵⁶ MASSIMO COSTANTINI, *Alcune note preliminari sul porto di Venezia*, in *La grande Venezia*, pp. 19-22; ID., *Dal Porto Franco al Porto industriale*, in *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Repubblica*, XII, *Il mare*, a cura di Alberto Tenenti, Ugo Tucci, Roma, 1991, pp. 896-899.

sta vicenda e, nonostante non sia emersa l'origine di questo interesse, sappiamo affiancò i più anziani Giovan Antonio Romano⁵⁷ e Pietro Saccardo⁵⁸ nel pubblicare, nel 1867, un piano in esplicita concorrenza a quello della commissione reale istituita nel 1866. Questa, presieduta da Pietro Paleocapa e affidata a due funzionari, T. Mati e C. Contin, immaginava, come poi realizzato, lo scavo di un bacino chiuso contornato da un imbonimento a ferro di cavallo, nel tratto di laguna adiacente al canale Scomenzera. Contrari allo spostamento delle funzioni marittime e commerciali dal bacino Marciano, Lavezzari, Romano e Saccardo proponevano la costruzione degli impianti portuali all'estremità orientale della Giudecca, verso San Giorgio Maggiore (fig. 11)⁵⁹.

⁵⁷ Giovan Antonio Romano, i cui estremi cronologici non sono noti, aveva già partecipato nel 1857 al dibattito sulla Stazione Marittima con un progetto, frutto di iniziativa personale, nel quale l'imbonimento a ferro di cavallo del "progetto Paleocapa" era spostato a ridosso del ponte ferroviario. Le pubblicazioni a suo nome sono diverse e inerenti alle più disparate riflessioni sulle strade ferrate, sugli sviluppi possibili della laguna e sul porto del Lido. Cfr. GIOVAN ANTONIO ROMANO, *Di un progetto di ferrovie adriaco-alpine nella Venezia*, Venezia, Tip. Antonelli, 1872; ID., *Del risanamento di Venezia. Studi igienico-tecnico-amministrativi sulla fognatura della città*, Venezia, Tipografia Fontana, 1886. Documentati sono progetti per ponti, come quello in ferro sul rio della Tana (1872), e proposte di intervento per il Teatro Complay a S. Samuele e per il nuovo macello. Vedi: ASCVe, 1875-9, IX/2/3; 1855-9, I/9/16.

⁵⁸ Pietro Saccardo (1830-1903) è stato un ingegnere-architetto, dal 1861 Fabbriciere di San Marco e dal 1878 direttore dei restauri della Basilica. Ha pubblicato dagli anni sessanta dell'Ottocento diversi studi sui mosaici della Basilica di San Marco prima e relazioni sulle sue attività di restauro su di essi poi. Gli studi sul personaggio si sono focalizzati principalmente sul suo ruolo di proto di S. Marco e di direttore dei restauri musivi della Basilica. Vedi da ultimo: ETTORE VIO, *Pietro Saccardo, Ingegnere-architetto della Basilica di San Marco*, in *La città degli ingegneri*, pp. 130-135; ANDREA PARIBENI, *Le campagne di restauro di pavimenti e mosaici nella basilica di San Marco a Venezia alla fine dell'Ottocento: una "elaborata ed accurata falsificazione?"*, in *Atti del xv colloquio dell'Associazione Italiana per lo Studio e la Conservazione del Mosaico (AISCOM)*, a cura di Claudia Angelelli e Carla Salvetti, Tivoli, Scripta Manent, 2010, pp. 279-291. Gli studi sopracitati tralasciano però l'impegno di Saccardo nell'ambito dell'ingegneria e dell'urbanistica. A questo proposito ricordiamo la riflessione inerente al futuro della laguna: PIETRO SACCARDO, *La questione lagunare*, Venezia, Tip. Cordella, 1898.

⁵⁹ FILIPPO LAVEZZARI, GIOVAN ANTONIO ROMANO, PIETRO SACCARDO, *Progetto di massima di un fondaco (Magazzini Generali) per Venezia, da costruirsi all'estremità orientale della Giudecca in comunicazione colla stazione di Santa Lucia mediante un ponte di ferro sulla laguna [...]*, Venezia, Antonelli, 1867; ID., *Fatti ed argomenti che gl'ingegneri Lavezzari-Romano-Saccardo oppongono agli articoli anonimi pubblicati dalla Gazzetta di Venezia sotto il titolo di Magazzini Generali stazione ferroviaria marittima*, Venezia, Tip. Naratovich, 1868; ID., *I Magazzini generali a Venezia. Studio di confronto fra il progetto approvato dalla R. Commissione per i porti e lagune e quello degli ingegneri [...]*, Venezia, Tip. Antonelli, 1868. Scritti citati in GIANDOMENICO ROMANELLI, *Venezia Ottocento: materiali per una storia architettonica e urbanistica della città nel secolo XIX*, Roma, Officina, 1977, p. 438; ID., *Venezia Ottocento: l'architettura, l'urbanistica*, Venezia, Albrizzi, 1988, p. 425; STEFANO SORTENI, *L'ingegnere nell'ente locale: istituzione e funzionamento dell'uf-*

Il complesso portuale commerciale doveva essere collegato con la stazione ferroviaria attraverso una linea di binari su ponte parallela al canale di Scomenzera, lungo tutta la riva sud dell'isola. Nell'isola di San Giorgio sarebbe stata collocata la stazione passeggeri e gli approdi per le gondole, gli omnibus e le lance a vapore e in prossimità sarebbe stata posizionata la dogana e il punto franco con i suoi magazzini generali⁶⁰. Il progetto si configurò quindi secondo lo schema già anticipato da Giuseppe Jappelli, che voleva utilizzare come bacino portuale il canale della Giudecca e doveva quindi «portare i treni alle navi», ipotizzando cioè un prolungamento della strada ferrata all'interno della città⁶¹. La soluzione proposta ottenne il sostegno e plauso della Camera di commercio la quale, nel gennaio del 1868, dava il suo «pieno appoggio al progetto che portava la Stazione Marittima per le merci all'estremità orientale della Giudecca»⁶², esprimendo quindi i dubbi dei ceti commerciali veneziani rispetto il progressivo decentramento delle funzioni marittime e commerciali. Prevalse, com'è noto, il parere della commissione Reale, anche se la questione si risolse solo nell'ultimo decennio dell'Ottocento con il progetto dell'ingegner G.A. Baffo, che posizionò i magazzini sulla punta orientale di Santa Marta, sino al rio di San Nicolò⁶³.

La mancanza di un piano complessivo a lungo termine nella costruzione della stazione Marittima contribuì a creare però, all'inizio del Novecento, un nuovo dibattito sull'eventualità di una sistemazione delle strutture esistenti del porto, o di un suo possibile ampliamento. Ancora a questa data, le proposte presentate dal Genio civile e dalla Società ferroviaria, esercente della Marittima, erano limitate a una mera espansione e sistemazione dell'area della stazione Marittima a Santa Chiara e alla fine del secolo, le proposte più realistiche di ampliamen-

fficio tecnico del Comune di Venezia, in *L'ingegneria civile a Venezia: istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, a cura di Franca Cosmai e Stefano Sorteni, Venezia, Marsilio, p. 75; MARINO ETTORELLI, *I progetti per la Marittima e il porto insulare*, in *La grande Venezia*, p. 24.

⁶⁰ LAVEZZARI, ROMANO, SACCARDO, *Fatti ed argomenti*, 1868, pp. 1-30.

⁶¹ ETTORELLI, *I progetti per la Marittima*, pp. 22-31.

⁶² GIOVANNA NOVELLO, *La questione dell'accessibilità a Venezia nel Novecento: alternative infrastrutturali al ponte*, tesi di laurea magistrale in Storia delle Arti e Conservazione dei Beni Artistici, Università Ca' Foscari Venezia, rel. prof.ssa Elisabetta Molteni, a.a. 2019-2020, p. 48, n. 132.

⁶³ ETTORELLI, *I progetti per la Marittima*, p. 30.

to portuale lo prefiguravano esclusivamente alla Giudecca⁶⁴. Lavezzari avanzò anche in questa circostanza una proposta, presentata nel 1904 davanti all'appena creata Commissione per lo studio del piano regolatore dei porti, che era in continuità con i suoi progetti del 1867 e prevedeva di mantenere «il canale della Giudecca nelle attuali condizioni e di erigere sulla palude fra la Giudecca e San Clemente un terrapieno su cui verrebbero a trovarsi due moli, che andrebbero a formare un bacino» in cui si sarebbe posizionata la nuova Stazione marittima⁶⁵.

Fu solo nel 1900 che, con uno scritto del capitano marittimo Luciano Petit, l'ampliamento iniziò a essere immaginato in terraferma. Prima a nord della ferrovia⁶⁶, luogo poi rettificato dallo stesso in una memoria letta all'Ateneo Veneto nel 1904⁶⁷, dove il luogo indicato, per la migliore connessione con i canali di grande navigazione, diventò la zona dei Botteghini. Nel 1904 il Genio civile, il 25 aprile, mandò infatti un progetto al comune, dove avanzava la proposta definitiva di collocare un bacino sussidiario del porto commerciale di Venezia in terraferma, ai Bottenighi⁶⁸.

Lavezzari prese parte alla Commissione per l'esame dei vari piani d'ampliamento del Porto commerciale di Venezia, nominata dal Consiglio direttivo del collegio di categoria nel 1904⁶⁹. Al progetto del Genio civile la commissione rispose sostenendo che questo soddisfasse pienamente

nei riguardi tecnici sia della conservazione della laguna che del servizio ferroviario; ma ritiene che attuato questo progetto deriverà danno rilevante, immediato ed irreparabile al commercio di Venezia, mentre lontano ed ipotetico risulterà il vantaggio alla terraferma.

⁶⁴ RUBEN BAIOTTO, *Progetti per il nuovo porto ai Botteghini*, in *La grande Venezia*, pp. 45-47; CESCO CHINELLO, *Porto Marghera 1902-1926. All'origine del «problema di Venezia»*, Venezia, Marsilio, 2017.

⁶⁵ *Ivi*, pp. 155-156.

⁶⁶ LUCIANO PETIT, *Cenni per una sistemazione del porto di Venezia*, «Gazzetta di Venezia», 3 agosto 1902.

⁶⁷ *Id.*, *Sistemazione del Porto di Venezia in relazione ai più facili ed economiche comunicazioni con la terraferma. Memoria letta all'Ateneo Veneto nell'adunanza accademica del 21 gennaio del 1904*, Venezia, Bernardi, 1904.

⁶⁸ BAIOTTO, *Progetti per il nuovo porto ai Botteghini*, p. 43.

⁶⁹ *Esame dei vari piani di ampliamento del Porto commerciale di Venezia*, «Atti del Collegio veneto degli Ingegneri», 4 (1905), n. I, pp. 11-15.

Lavezzari l'anno dopo presentò anche un secondo progetto. Redatto nell'ambito della Relazione della minoranza della Commissione anzidetta, insieme ad Attilio Cadel⁷⁰ e Michelangelo Orrefice⁷¹, era un progetto in cui il nuovo porto veniva prefigurato su un ampliamento nord-est della stazione ferroviaria⁷², continuando quindi a immaginare uno sviluppo commerciale, e ormai industriale, insulare per la città.

In conclusione, Lavezzari, rifletté le posizioni del Collegio degli ingegneri, redigendo un progetto di ampliamento del porto che contrastasse con quello dei Botteghini⁷³ e dando quindi una veste tecnica all'immaginario dei cosiddetti «neoinsularisti». La volontà era quella di far coesistere insularità e moderna industrializzazione, con il primario scopo, chiaro fin dal progetto del 1867, del necessario riassetto e potenziamento dell'attività commerciale della città⁷⁴. Il piano di sviluppo industriale immaginato infatti, avrebbe dovuto caratterizzarsi da un impianto manifatturiero posizionato nelle aree disponibili in laguna.

Ancor prima che si ponesse la questione del decentramento delle funzioni industriali in terraferma, l'approccio «neoinsularista» di Lavezzari si sarebbe potuto leggere e confermare attraverso un «Piano dei Rivi» redatto ancora insieme a Giovan Antonio Romano, già nel

⁷⁰ Un profilo biografico esauriente di Attilio Cadel manca. Cadel (1857-1928) è stato ingegnere-architetto a Venezia, diplomato come ingegnere civile all'Università di Padova e attivo nella ditta familiare di costruzioni. Progettista nell'ambito del piano per le «Case sane ed economiche a premio decennale» e parte della «Commissione ministeriale e Municipale intorno al piano di risanamento ed al piano regolatore per la Città di Venezia» del 1891, si è interessato a diverse questioni urbane e di ingegneria sanitaria. Cfr. ATTILIO CADEL, *Case sane*, «Ateneo Veneto», s. XI, I (1887), pp. 316-346; Id., *A proposito di un nuovo ponte sulla laguna*, «Ateneo Veneto», s. XIII, I (1889), pp. 214-239. Per un accenno al profilo biografico di questo personaggio: ALESSANDRA FERRIGHI, *Venezia e la casa salubre. Dai piani per la città alle abitazioni a premio (1891-1925)*, Wuppertal, LapisLocus, 2020, p. 44, n. 69.

⁷¹ Michelangelo Orrefice è un personaggio per il quale non è stato possibile reperire alcuna informazione biografica. È però noto il suo progetto, redatto insieme a E. Luzzato e Luigi Marangoni, nel 1905, che posizionava la Stazione Marittima a nord-est del ponte ferroviario. Cfr. CHINELLO, *Porto Marghera 1902-1926*, pp. 155-156. Fu anche attivo come progettista nell'ambito del Piano per le «Case sane ed economiche». Cfr. FERRIGHI, *Venezia e la casa salubre*, p. 110.

⁷² *Esame dei vari piani di ampliamento*, p. 13; *Relazione della Sottocommissione sui provvedimenti d'urgenza da adottarsi per l'incremento potenziale della stazione marittima attuale e sue adiacenze*, Venezia, Tip. C. Ferrari, p. 23.

⁷³ Ivi, pp. 44-47.

⁷⁴ CARLA UBERTI, *La stazione marittima*, in *Le Venezia possibili. Da Palladio a Le Corbusier*, a cura di Lionello Puppi e Giandommenico Romanelli, Milano, Electa, p. 240.

1866, attinente alla sistemazione della topografia della città⁷⁵. In questa data, infatti, per la necessità di effettuare un riordino della viabilità cittadina a seguito dell'insediamento della ferrovia, e per esigenze di igiene e salubrità, venne creata una Commissione per lo studio di un piano di riforma delle vie e canali di Venezia⁷⁶. Ai cittadini questa richiese, tramite un avviso a stampa pubblicato il 12 settembre 1867, di inviare i loro contributi per una possibile riforma delle strutture urbane e alla commissione quell'anno giunsero un centinaio di progetti di «tutti coloro, i quali avessero fatto studi, piani, o progetti tanto parziali che generali sull'argomento, nonché tutti i cittadini che desiderassero esporre le loro idee»⁷⁷.

La volontà diffusa era quella, a seguito dell'unità d'Italia, di rendere Venezia una città come le altre, dotata quindi di un impianto viario efficace, di infrastrutture di servizio e riqualificata a livello igienico e idraulico. In quest'ottica, infatti, il progetto poi realizzato della via transurbana dai Santi Apostoli alla ferrovia di Federico Berchet. Ma anche, sullo stesso solco, il progetto di Giuseppe Bianco⁷⁸ che, nonostante non abbia visto la sua approvazione, era un piano di viabilità che sosteneva interramenti e allargamenti stradali, avvalorato dall'idea del rettilineo e della brevità dei percorsi. Proprio in opposizione a questo indirizzo prevalente di interrimento dei canali in favore dell'agibilità pedonale, Lavezzari invece immaginò un piano, fondato sull'idea che il sistema dei rivi dovesse rivestire un'importanza maggiore degli altri elementi stradali e che anche il sistema delle strade dovesse quindi essere subordinato a quello. Il piano si basava su un'attenzione categorica alla salvaguardia e manutenzione dei rivi, ma avrebbe comportato un onere di spesa elevatissimo: è stato notato come i principi informatori del progetto fossero gli stessi

⁷⁵ ROMANELLI, *Venezia Ottocento: l'architettura*, pp. 389-390.

⁷⁶ ALESSANDRA FERRIGHI, *A plan for Venice (1886-1896). Conflict and contradictions around the renovation of the city*, «ArcHistoR» VI, 12(2019), pp. 97-135; GUIDO ZUCCONI, *Planning Venice after the Italian Unification. The development of a Space-based identity*, «Planning Perspectives», 37, 3 (2022), pp. 583-614; ID., *Trasformazione urbana a Venezia tra Otto e Novecento: il contributo degli Ingegneri*, in *La città degli ingegneri*, pp. 29-35; MASSIMO FAVILLA, «*Delenda Venetiae*»: la città e le sue trasformazioni dal XIX al XX secolo, in *L'enigma della modernità: Venezia nell'età di Pompeo Molmenti*, a cura di Giuseppe Pavanello, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2006, pp. 165-226.

⁷⁷ FERRIGHI, *A plan for Venice*, p. 98.

⁷⁸ GIUSEPPE BIANCO, *Programma di allargamenti e accorciamenti di vie ed altri miglioramenti nel materiale della città di Venezia*, Venezia, Naratovich, 1866.

che, nel periodo coevo, stavano essendo applicati agli impianti viari delle città ottocentesche: rettilineo, ampiezza, salubrità e brevità dei percorsi⁷⁹. Anche Gianbattista Meduna non contemplò, nel piano presentato in quello stesso anno, l'interramento dei canali, ma anzi, si immaginò una moltitudine di nuove aperture di rivi⁸⁰. Lo stesso criterio mosse anche Lavezzari. Quest'ultimo però, basò il suo piano interamente su questioni idrauliche, tralasciando, a differenza di Meduna, la necessità di attivare anche nuove arterie pedonali e limitando così l'applicabilità del progetto stesso. Le proposte di Lavezzari, infatti, si basavano esclusivamente sull'apertura di nuovi rivi e sulla messa in comunicazione più efficace di quelli già esistenti, azione che nel dato di fatto avrebbe provocato massicci interventi sulla rete stradale ed edilizia già esistente. Lavezzari, quindi, nonostante non abbia né mai teorizzato, né compiuto scelte macroscopiche, è uno di quei personaggi che rifletté nel suo operato certe posizioni teoriche ben diffuse nel clima politico-economico della città, come in questo caso l'idea, di uno sviluppo commerciale e poi industriale «neoisulare» per la città di Venezia.

ABSTRACT

Il restauro e la manutenzione dei monumenti, nella Venezia dell'Ottocento, erano affidati non solo a organizzazioni statali, ma soprattutto alla categoria professionale dell'«ingegnere-architetto». Grazie all'ampio uso di fonti archivistiche, questo articolo indaga i primi risultati di una ricerca su un «ingegnere-architetto» dimenticato. Protagonista della ricostruzione del Salone Sansoviniano a seguito del crollo del campanile di San Marco, Filippo Lavezzari (Venezia, 1840-1917) fu attivo nel campo dell'ingegneria idraulica e dell'urbanistica, oltre che nel restauro di monumenti. Nel saggio che segue verranno analizzati i suoi lavori di restauro e gli interventi di progettazione edilizia realizzati nel Palazzo Reale di Venezia, dove fu attivo fino al 1917. A seguire, si cercherà di contestualizzare il suo operato all'interno della più ampia attività professionale nell'ambito dell'ingegneria.

⁷⁹ ROMANELLI, *Venezia Ottocento: l'architettura*, p. 389.

⁸⁰ Ivi, p. 380.

The restoration and maintenance of monuments in 19th century Venice was entrusted not only to state organisations, but above all to the professional category of the «ingegnere-architetto». Thanks to the extensive use of archival sources, this article investigates the first results of a research on a forgotten «ingegnere-architetto». Author of the reconstruction of the Salone Sansoviniano following the collapse of the Campanile di San Marco, Filippo Lavezzari (Venice, 1840-1917) was active in the field of hydraulic engineering and town planning, as well as in the restoration of monuments. The following essay will analyse his restoration and building design work in the Palazzo Reale in Venice, where he was active until 1917. Following which, an attempt will be made to contextualise his work within his broader professional activity in the field of engineering.



1. Venezia, Palazzo Foscarini Giovanelli a San Stae

2. Michele Marieschi, *Il Canal Grande a San Stae*, 1730 circa (collezione privata, courtesy Robilant + Voena, London-Milano-New York-Paris)





3. Particolare con palazzo Foscarini Giovanelli del catasto napoleonico (VENEZIA, *Archivio di Stato*, Catasto Napoleonico, Comune di Venezia, foglio 6, nn. 10884-10886)

4. Schema planimetrico delle proprietà nella corte di Fondi negli anni 1514-1537

5. Schema planimetrico delle proprietà nella corte di Fondi nel 1566

6. Palazzo Foscarini Giovanelli, Venezia (foto Wolfgang Moroder)



7. Palazzo Bellavite a San Maurizio, Venezia



8. Arco ionico dello scalone di palazzo Foscari-Giovanelli

9. Arco ionico dello scalone di palazzo Coccina a Sant'Aponal

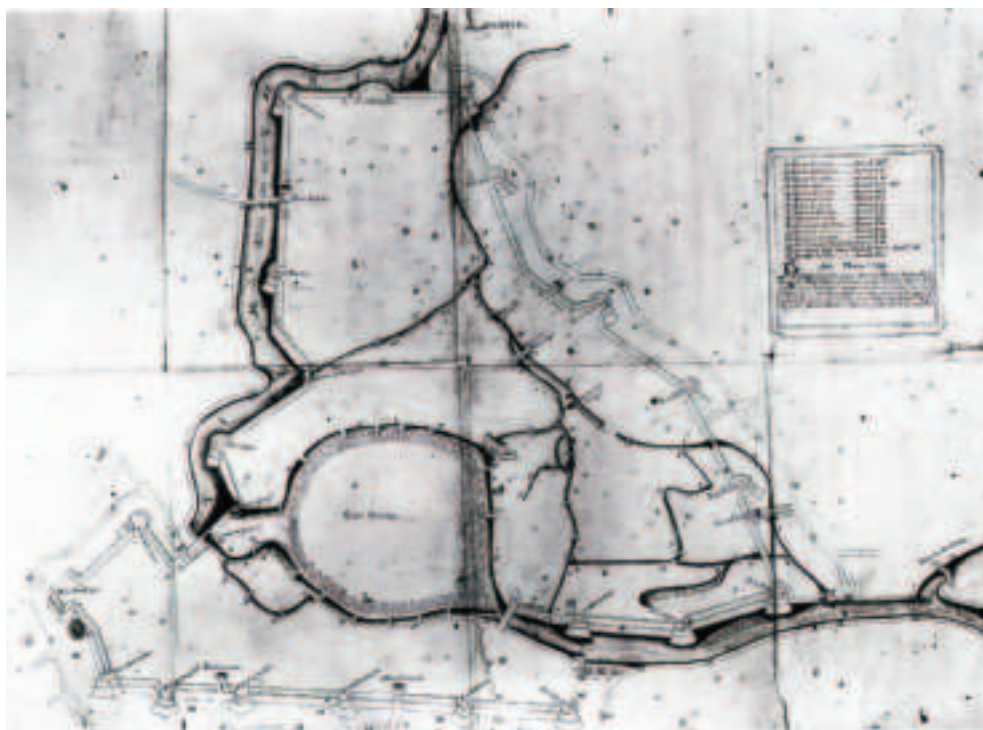


10. Schema delle proprietà de' Grigis e Zenucchini a San Cassan



1. Anonimo, Padova e i suoi canali, 1710 circa, stampa, collezione privata





2. Cristoforo Sorte, mappa di Padova, 1550 circa, disegno (PADOVA, *Biblioteca Civica*)
3. Mappa di Padova e dei suoi corsi d'acqua, 1760 circa, disegno (VENEZIA, *Archivio di Stato*, Savj ed esecutori alle acque, Atti, b. 541)
4. Antonio Tintori, mappa di Padova, 1739, disegno (PADOVA, *Biblioteca Civica*)

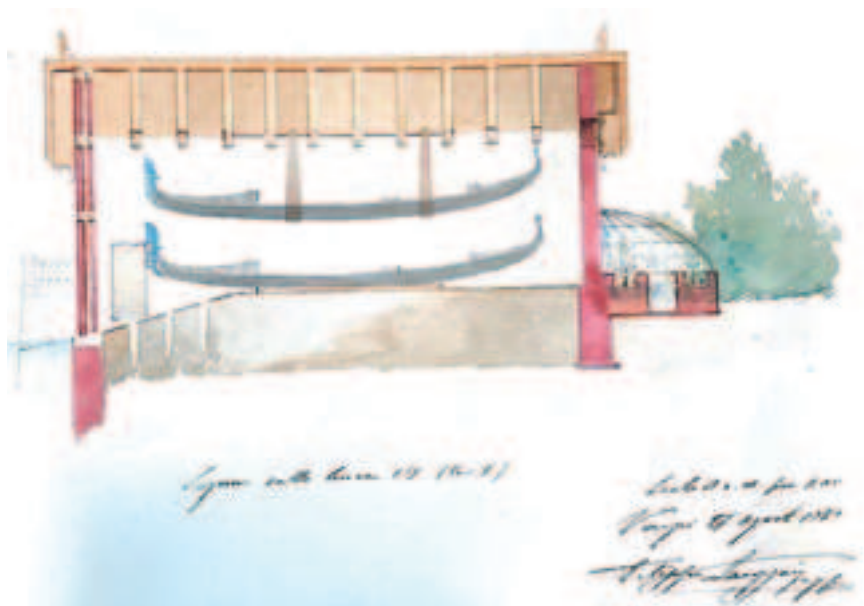


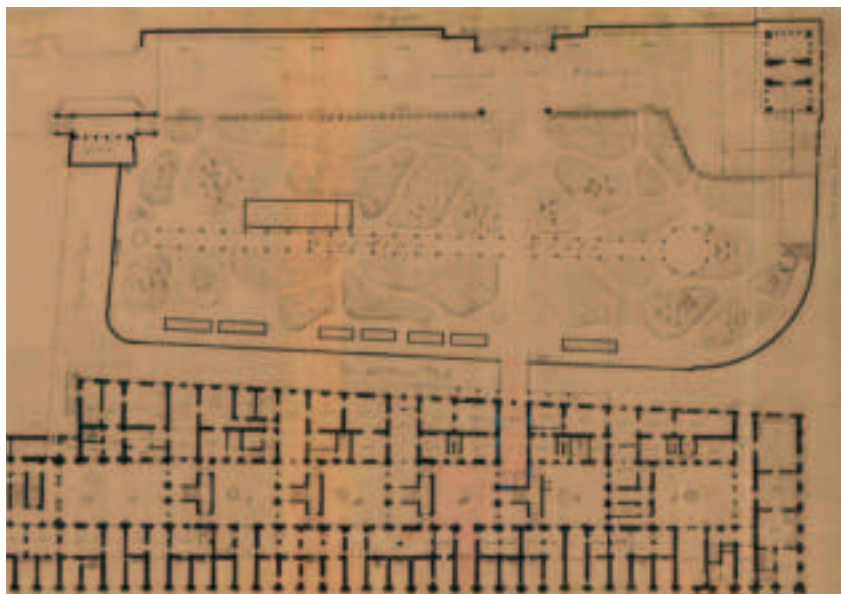
5. Mappa di Padova e dei suoi corsi d'acqua, dettaglio, 1760 circa, disegno (VENEZIA, *Archivio di Stato*, Savj ed esecutori alle acque, Atti, b. 541)

6. Giovanni Valle, mappa di Padova, particolare del Prato della Valle, 1784, stampa, collezione privata



1. Facciata nord delle Procuratie nuove, all'altezza del salone Sansoviniano travolta dalle macerie del campanile (Ire Venezia, Regione Veneto)
2. Testata settentrionale del salone Sansoviniano divelta a seguito del crollo (VENEZIA, *Archivio Fotografico della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per il Comune di Venezia e Laguna*)
3. Fotografia non datata che rappresenta Filippo Lavezzari insieme ad altri protagonisti della ricostruzione del campanile di San Marco, albumina/carta (VENEZIA, *Archivio Fotografico della Fondazione Musei Civici di Venezia*)

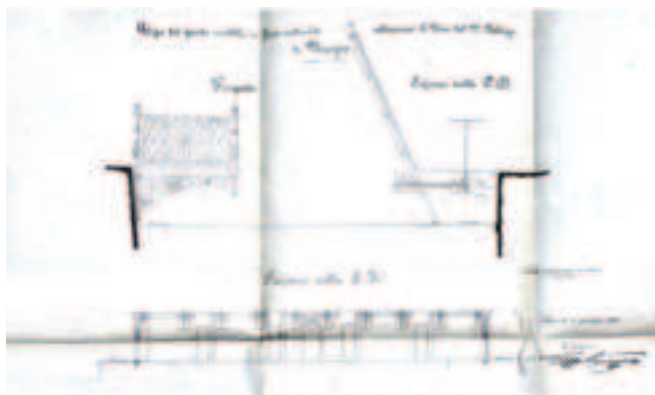




4. Disegno per cancellata laterale firmato da Filippo Lavezzari (VENEZIA, *Archivio di Palazzo Reale*, b. 1\6, lavori 1870-1890)

5. «Progetto d'un cantiere per il riparo delle R. Gondole da aggiungersi nel R. Giardino», Venezia, 27 agosto 1880 firmato da Filippo Lavezzari (VENEZIA, *Archivio di Palazzo Reale*, b. 1\6, lavori 1870-90)

6. Planimetria dei giardinetti Reali in piazza San Marco (VENEZIA, *Archivio storico del Comune*, 1921-1925, IX/7/5)



7. «Tipo del ponte mobile in ferro costruito attraverso il rivo del R. Palazzo», firmato Filippo Lavezzari (VENEZIA, *Archivio di Palazzo Reale*, b. 1\6, lavori 1870-1890)

8. Il ponte levatoio oggi dopo il restauro del 2019 promosso dalla Venice Gardens Foundation



9. L'Arsenale e i lavori alle darsene della Società Veneta (VENEZIA, *Archivio storico del Comune*, C/11/3)



10. «Progetto di un Castello Piezometrico della capacità di metri cubi 800 a S. Andrea», firmato da Filippo Lavezzari, 8 maggio 1914 (VENEZIA, *Archivio storico del Comune*, 1910/14, IX/5/4)



11. «Progetto di massima di un Fondaco (Magazzini Generali) per Venezia, progetto Giovan Antonio Romano, Filippo Lavezzari, Pietro Saccardo», disegno a penna acquarellato e dettaglio collocazione Magazzini. (VENEZIA, *Archivio storico del Comune*, 1865/69, II/9/4)

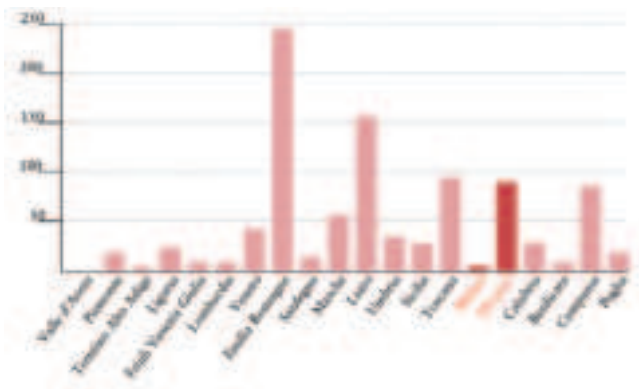


1. La chiesa di San Sebastiano a Pietraferrazzana (foto dell'autrice)

2. La chiesa di San Rocco a Sambuceto, ricostruita nel secondo dopoguerra a opera dell'architetto locale Paride Pozzi (AP, Progetti edifici sacri, 12)

3. La demolizione dell'edificio in tempi recenti (2017)





4. La nuova chiesa realizzata da Mario Botta (foto dell'autrice)

5. Il numero dei progetti di ricostruzione consultabile oggi presso il fondo della Pontificia Commissione



6. Le rovine nella città di Orsogna (foto di George Kaye. PAColl-4161: New Zealand DA-06278-F. *Alexander Turnbull Library*, Wellington, New Zealand)



7. Soldati nella chiesa di Sant'Antonio di Padova in Villagrande, Ortona, 5 gennaio 1944

8. Soldati davanti a una chiesa vicino Orsogna (foto di George Kaye. PAColl-4161: New Zealand DA-05083-F. *Alexander Turnbull Library*, Wellington, New Zealand)



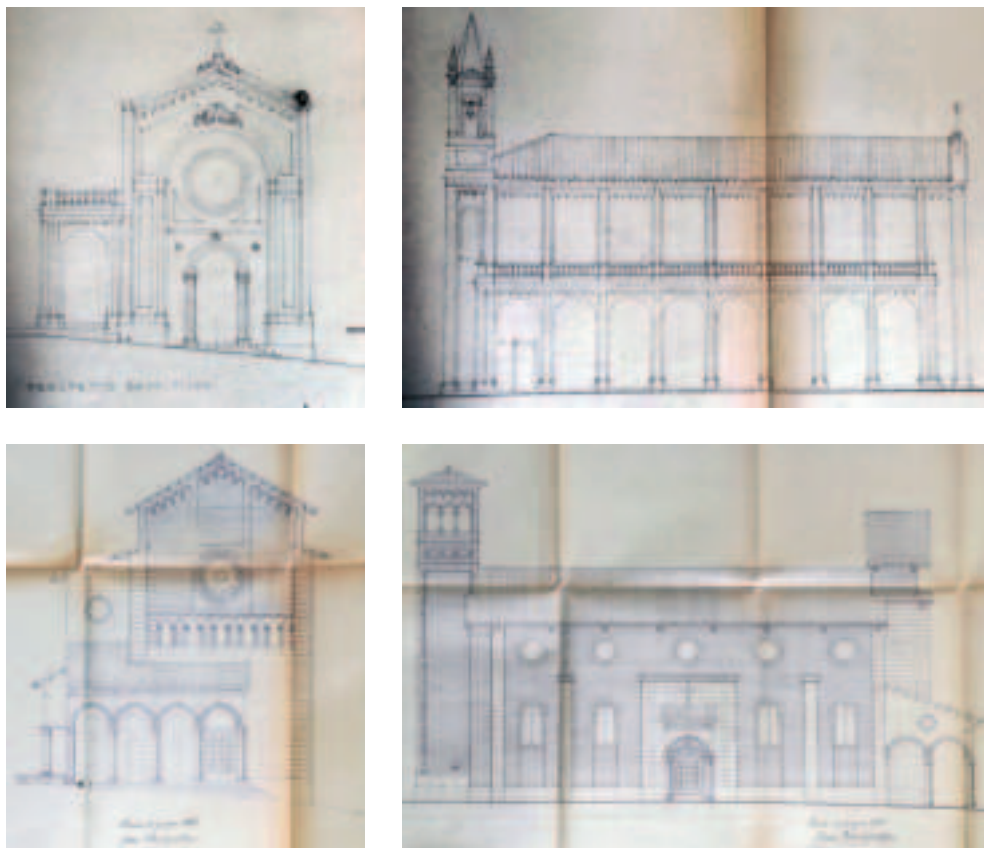


9. La cattedrale di Ortona severamente colpita dai bombardamenti (WWII, DA Series, DA-05128-F, "War damaged cathedral in Ortona, Italy", 12 gennaio 1944)

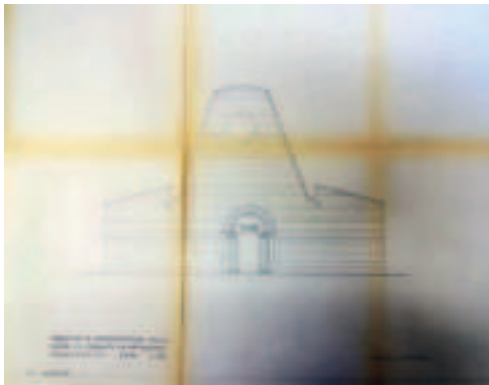


10. Due preti davanti ai resti della chiesa di Atessa danneggiata (foto di George Kaye. PAColl-4161: New Zealand DA-04363-F. *Alexander Turnbull Library*, Wellington, New Zealand)

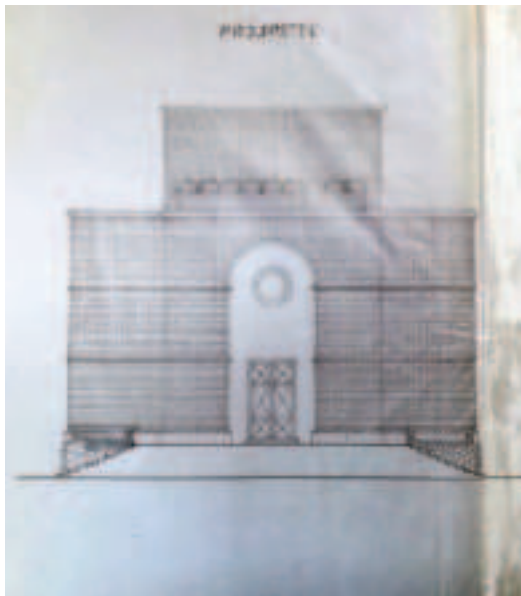
11. I danni alla chiesa della Santissima Annunziata a Castel di Sangro, Diocesi di Trivento (ACS, Ministero LL. PP., D. G. Servizi Speciali, Divisione XVIII, b. 160, fasc. 490)



12 (a-d). La chiesa di San Rocco a Orsogna: com'era prima del bombardamento e progetto di ricostruzione del geometra Cipollone con la sua reinterpretazione del portico distrutto (ASCh, Genio Civile, Danni di guerra, Edifici di culto, b. 9, pp. 107-108)



13 (a-d). In tal senso il caso della ricostruzione della chiesa di San Orante a Ortucchio è emblematico. Le immagini riportano l'edificio dopo il sisma del 1915 e nel 1917 dopo i restauri provvisori. Il Comune, nel 1949, affidò il progetto di ricostruzione a Saverio Muratori, in cui propose una conservazione dei resti, con la segnalazione accurata dell'inserimento di parti nuove, il cui obiettivo era inserirsi nell'edificio rispettandone l'individualità. Tuttavia il progetto, nonostante l'approvazione della Commissione, non fu mai realizzato, preferendo una ricostruzione "com'era": in questo caso si affermò un modello di eliminazione delle fasi e l'uniformazione a un falso medioevo. (ASGCRA, Archivio Storico, b. 64)





14 (a-c). La chiesa di San Filippo prima della guerra; primo progetto a opera dell'ingegnere Drisaldi bocciato dalla Pontificia Commissione; la chiesa oggi (LANc, Archivio Corrente Diocesano Lanciano, "parrocchia dei S. Filippo e Giacomo Apostoli"; foto dell'autrice)

15. La musealizzazione dei ruderi della chiesa di San Giovanni Battista a Roccacinquemiglia





16 (a-b). Il fronte principale della chiesa dei Santi Pietro e Paolo ad Alfedena prima della guerra e ai giorni d'oggi

17. La chiesa di Santa Liberata a Francavilla al Mare a opera degli architetti Pantano e Giurgola, subito dopo la ricostruzione (ACS, Ministero LL. PP., D.G. Servizi Speciali, Divisione XVIII, b. 160, fasc. 490)

18. Il portico della cattedrale di Ortona prima della guerra (ACS, Ministero Pubblica Istruzione, Direzione Antichità e Belle Arti, b. 101, fasc. 1642)



19. Il duomo di Santa Maria Maggiore a Guardiagrele, con il suo portico ricostruito nell'immediato dopoguerra

20 (a-b). La chiesa di San Rocco a Orsogna. Ieri e oggi (foto dell'autrice)

21. Progetto di ricostruzione della chiesa dei Santi Antonino e Falco (ACS, Ministero LL. PP., D. G. Servizi Speciali, Divisione XVIII, b. 94, fasc. 275)





22. La chiesa di Palena oggi (foto dell'autrice)

23. La chiesa di San Vito Chietino (foto dell'autrice)

24. L'interno della chiesa di San Sebastiano a Pietraferrazzana mostra la completa assenza di ornamenti



25. L'antica chiesa di San Nicola a Lettopalena: a tre navate, di cui quella centrale coperta da volte a vela e le laterali da crociere, la muratura in pietrame e ricorsi scandiva il prospetto principale a capanna, su cui si apriva un portale cinquecentesco (ASCh, Genio Civile, Danni di Guerra, Edifici di culto, b. 41, p. 409)



26. La chiesa oggi (foto dell'autrice)

27. La chiesa di San Rocco a Torricella Peligna: la proposta di ricostruzione dell'ingegnere Trinchese nel 1951 (ADCh, Deposito, Torricella Peligna)





28 (a-b). La chiesa di San Rocco a Torricella Peligna e San Silvestro a Guardiagrele (foto dell'autrice)

29. La chiesa di Santa Maria ad Nives a Magliano dei Marsi (foto dell'autrice)



30 (a-b). La chiesa di Santa Maria di Ripoli a Massa d'Albe (foto dell'autrice)



31 (a-b). La chiesa del Purgatorio a Roccaraso (foto dell'autrice)

32 (a-b). La cattedrale prima della guerra (ACS, Ministero Pubblica Istruzione, Direzione Antichità e Belle Arti, b. 101, fasc. 1642) e la sistemazione della facciata a opera dell'ingegnere Drisaldi (1946 ca) (LANc, Archivio Corrente Diocesano Lanciano, "Basilica di S. Tommaso Apostolo", Ricostruzioni e restauri per danni bellici Carteggio)

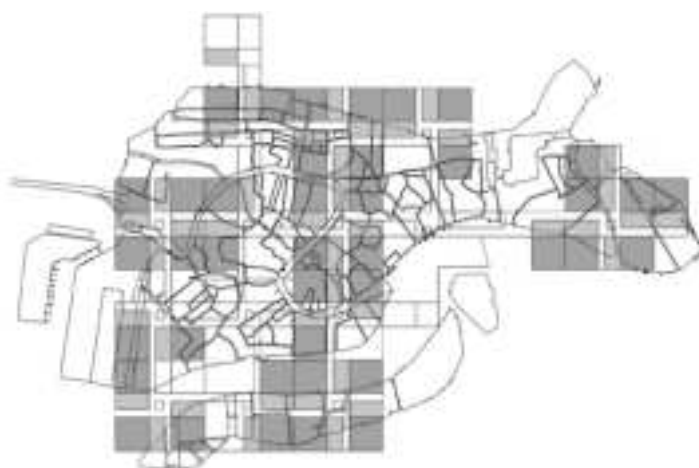


33. La chiesa di Santa Maria Maggiore a Francavilla al Mare a opera di Ludovico Quaroni

34. Alcuni membri consultori durante un sopralluogo sulle rovine di Montecassino (*Ecclesia*, a. IV, 1945)

35. La chiesa di San Bernardino a Gissi durante la ricostruzione





1. Sovrapposizione del rilievo del monumento *Venezia alla Partigiana* alla pianta della città di Venezia, elaborazione dell'autrice

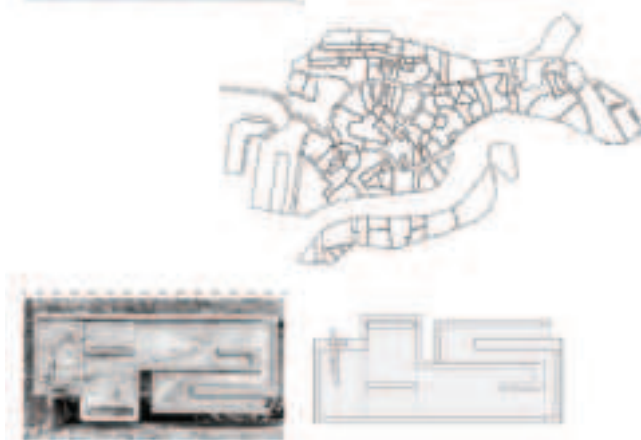
2. Sovrapposizione dello schema del primo progetto di Le Corbusier per l'ospedale di Venezia alla pianta della città, elaborazione dell'autrice

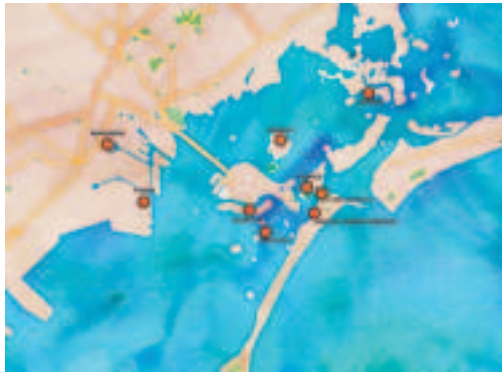


3. Sovrapposizione della *visica piscis* alla pianta della città di Venezia, elaborazione dell'autrice



4. Accostamento alla pianta della città di Venezia del secondo progetto per il portale della sede dell'Università Ca' Foscari nel convento di San Sebastiano (ribaltato rispetto alla verticale) e del piccolo bacino all'inizio della vasca d'acqua che limita il giardino della Fondazione Querini Stampalia (ribaltato rispetto all'orizzontale), elaborazioni dell'autrice



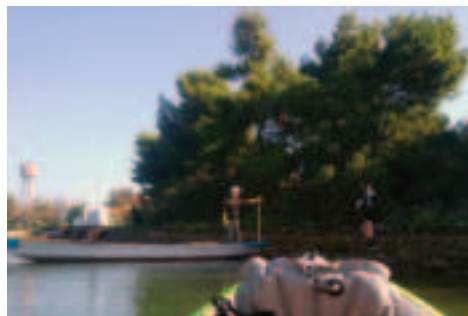


1. Mappa della laguna di Venezia con indicati i luoghi citati nella canzone *Peregrinazioni lagunari*. Il design è prodotto con l'ausilio di Scribble Maps (https://www.scribblemaps.com/create#/lat=45.4378425&lng=12.34622279&z=13&t=s tm_watercolor)

2. L'isola di Murano come viene rappresentata da Vincenzo Coronelli nel suo *Isolario*. Coronelli V. (1698?), *Isolario, descrizione geografico-historica, sacro-profana, antico-moderna, politica, naturale e poetica. Mari, golfi, seni, spiagge, porti, barche, pesche, promontori, monti, boschi, fiumi [...]*, Phaidra Collezioni digitali, 38

3. Due maestri vetrai che lavorano nella vetreria Schiavon Murano, 16 novembre 2022 (foto dell'autrice)

4. Un camion mentre scarica rifiuti negli impianti di riciclaggio di Fusina, 6 febbraio 2022 (foto dell'autrice)



5. Tre impiegati presso gli impianti di riciclaggio che selezionano i rifiuti, 6 febbraio 2022 (foto dell'autrice)

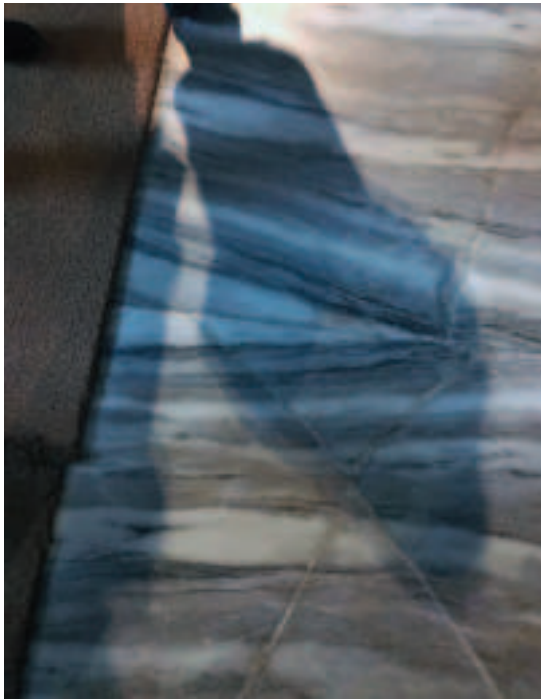
6. Gabbiani e ibis presso gli impianti di riciclaggio, 6 febbraio 2022 (foto dell'autrice)

7. Gabriel Bella, *La Regata delle donne in Canal Grande*, 1779-1792, olio su tela (Pinacoteca Querini Stampalia, foto: Cameraphoto Arte)

8. L'autrice mentre parla con Marco, un pescatore incontrato sulle sponde di Sacca Sessola, dalla prospettiva del kayak, Sacca Sessola, 19 ottobre 2022 (foto: Giovanni Lorenzi)

9. Bambù nell'area in concessione al progetto Veras, isola delle Vignole, 22 ottobre 2022 (foto dell'autrice)





1. Lastre di marmo proconnesio, fessurate e riparate; il pezzo centrale dei pavimenti di San Marco, 2022 (foto dell'autore)

2. Un *opus tessellatum* a forma di pavone; gravi danni alla coda dopo l'*aqua grande*, 2019 (foto della Procuratoria di San Marco)

3. Il diluvio in oro e blu, recentemente restaurato sul soffitto di San Marco; pioggia e onde scintillanti (foto Web Gallery of Art, <https://www.wga.hu/index.html>)



1. Teatro Anatomico, Archiginnasio,
Bologna (foto dell'autore)

2. Il successo terapeutico è il frutto
della corretta diagnosi



Finito di stampare
per i tipi della Tipografia
Grafiche Veneziane soc. coop.
Venezia - luglio 2023