



SAGGI





VINCENZO STEFANO BREDÀ 1825-1903) E LA SOCIETÀ VENETA PER IMPRESE E COSTRUZIONI PUBBLICHE: INGEGNERIA, APPALTI E POLITICA NELL'ITALIA DEI SAVOIA

Irina Baldescu

Il nome scelto dai fondatori per la *Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, istituita nel 1872¹, e già di per sé una dichiarazione di intenti: il nuovo quadro legislativo che si stava delineando in materia di appalti e di contabilità di stato (la legge sugli appalti del 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, le nuove leggi sulla contabilità di stato promulgate intorno al 1865), i mutamenti nel modo di concepire la città e il territorio, in relazione allo sviluppo industriale e delle infrastrutture, alla nuova concezione sull'igiene che si fa strada nel secondo Ottocento (codificata successivamente, nel 1888, nella legge sanitaria Crispi, dopo l'epidemia napoletana di colera del 1884-1887², con molte conseguenze sulle sistemazioni delle città, sull'approvvigionamento idrico e sulle canalizzazioni), creano un ricco bacino di grandi progetti e lavori. L'Italia è ormai unita e moderna politicamente, ma resta assai sconnessa e antiquata dal punto di vista infrastrutturale. L'occasione è colta al volo da Vincenzo Stefano Breda, il quale, già attivo nell'edilizia e nelle ferrovie con una sua società, si rende conto della necessità di mettere insieme maggiori capitali, per poter procedere a lavori di maggiori dimensioni: cavalcando l'onda, istituisce la *Società Veneta* insieme ad un gruppo di soci, soprattutto veneti (per provare le sue migliori intenzioni in effetti cede alla Veneta, per esempio, l'appalto del cimitero di S. Michele a Venezia, da lui aggiudicato "a titolo

¹ L. MONTORBIO, *Vincenzo Stefano Breda*, Padova 1987, in particolare cap. "La Società Veneta", pp. 37 segg.

² La legge sanitaria di Francesco Crispi del 22 dicembre 1888 trattava anche l'igiene alimentare, del suolo e dell'abitato, la sanità marittima e la polizia mortuaria (v. Enciclopedia Treccani, 1936, voce *Sanitaria, legislazione*, on line [http://www.treccani.it/enciclopedia/legislazione-sanitaria_\(Enciclopedia_Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/legislazione-sanitaria_(Enciclopedia_Italiana)/)



personale"). Il cerchio dei fondatori è strettamente connesso alla politica, non solo attraverso la figura di Breda, socio fondatore e presidente per molti anni, allora deputato (dal 1866 al 1879), diventato in seguito senatore del Regno d'Italia (1890-1903), ma anche attraverso altre figure (per esempio Giulio Camuzzoni, successivamente sindaco di Verona, l'imprenditore di Schio Alessandro Rossi³, ecc.).

Diversi studi hanno messo a fuoco la poliedrica figura del senatore Breda, il suo percorso biografico, l'attività politica e imprenditoriale, gli interessi da collezionista⁴. Interessante la costanza con la quale promuove la sua immagine di personaggio impegnato nella rinascita dell'Italia, già dal tempo quando il Veneto era ancora austriaco (anche se, dopo un glorioso episodio nel 1848 nel Vicentino⁵, che lo coinvolge perché era all'epoca direttore dei lavori di un tratto della ferrovia Vicenza-Verona, si è sempre tenuto lontano dalle barricate). Le dichiarazioni di intenti sono più pacificamente espresse nella committenza architettonica. Nella ristrutturazione della dimora di famiglia – già villa Contarini-Guastavillani a Ponte di Brenta, acquistata nel 1859 – sviluppa, assieme all'architetto vicentino Antonio Caregaro-Negrin, un ricercato programma decorativo celebrativo della storia dell'Italia, in un certo senso un manifesto risorgimentale⁶.

³ MONTObbio 1987, pp. 40, 41 per i dettagli connessi alla fondazione, i soci, il cedimento dell'appalto; v. anche G. ROVERATO, *A. Rossi tra mobilitazioni di capitale agrario e organizzazione imprenditoriale*, in *Schio e Alessandro Rossi: imprenditorialità, politica, cultura e paesaggi sociali del secondo Ottocento*, a cura di G. L. Fontana, Roma 1985; per Camuzzoni si veda anche M. ZANGARINI, *Giulio Camuzzoni. Un intellettuale borghese fra tradizione e progresso*, in AA.VV., *Il canale Camuzzoni. Industria e società a Verona dall'Unità all'Ottocento*, Verona 1991, e le memorie dello stesso CAMUZZONI, *Note autobiografiche e scritti vari che vi si collegano*, Verona, Franchini, 1897.

⁴ Fondamentale la monografia di MONTObbio 1987. Ultimamente, nell'ambito del progetto Archivi d'Impresa della Direzione generale per gli archivi del Mibac, è stata dedicata a V. S. Breda un'accurata scheda; <http://www.imprese.san.beniculturali.it> >sezione Protagonisti > Breda Vincenzo Stefano, consultato a gennaio 2013; voce V. S. Breda (autori F. Bonelli-P.Craveri), in *Dizionario Bibliografico degli Italiani - Treccani*, on line http://www.treccani.it/enciclopedia/vincenzo-stefano-breda_%28Dizionario-Biografico%29/; v. anche G. ROVERATO, *V. S. Breda, Filantropo sfortunato*, in "Padova e il suo territorio. Rivista di storia, arte, cultura", 2011, n. 153, pp. 25-28; sull'attività collezionistica fondamentale F. MILLOZZI, *La collezione e la committenza di Vincenzo Stefano Breda (1825-1903)*, Tesi - Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Padova, 1999-2000; F. MILLOZZI, *Dipinti dell'800 nella collezione Vincenzo Stefano Breda*, Venezia (Marsilio editori) 2000; AA.VV., *Un collezionista dell'Ottocento: Vincenzo Stefano Breda*, Catalogo della mostra del centenario, Padova 2003.

⁵ MONTObbio 1987, pp. 23 – 25, si veda anche E. N. LEGNAZZI, *In difesa del socio ingegnere V. S. Breda senatore del Regno. La società Veterani 1848-1849*, Padova 1896; B. MUNARETTO, *La battaglia di Montebello Vicentino (8 aprile 1848)*, Vicenza 1936; all'epoca Breda, giovane ingegnere, si trova nella zona perché soprintendeva alla costruzione del tratto di ferrovia Vicenza - Verona.

⁶ Per la Villa Breda, si veda F. MILLOZZI 1999, A. CAREGARO NEGRIN, *Raccolta di disegni autografi per edifici pubblici e privati, 1882-1886*, Vicenza 1886; A. GLORIA, *Ponte di Brenta e la Villa Breda*, Padova 1866, A. GLORIA, *Il territorio Padovano illustrato*, Padova 1862. Le iconografie del prospetto meridionale della Villa, conservate solo parzialmente, sono identificabili attraverso la descrizione fornita da Gloria (1866). Il pittore Luigi Sacco ha raffigurato nelle lunet-



Anche se l'attività della *Veneta* non può essere appiattita alla singola figura di Breda, lo stretto intreccio tra la società e il suo percorso politico e di vita è incontestabile (ciò definisce, per la presente ricerca, anche i limiti cronologici di indagine). L'interesse di Breda per le ferrovie si collega al suo percorso professionale: laureatosi in ingegneria a Padova nel 1847, lo troviamo nei mesi a seguire già direttore dei lavori alla ferrovia Venezia – Milano⁷. Alcuni documenti lacunari conservati nel suo archivio personale (ABr) provano l'interesse sostenuto per la tecnica ferroviaria, per le soluzioni possibili anche in condizioni di notevole difficoltà, ma anche agli aspetti strategici. Si conservano, per esempio, sotto forma di fogli sciolti e privi di contesto, alcuni disegni pertinenti ad un progetto per la ferrovia del Brennero, fino a Innsbruck città; siccome tale ferrovia è stata inaugurata nel 1867, è ancora da chiarire il significato di questo documento, che fa supporre che V. S. Breda avesse partecipato all'appalto, senza vincerlo, prima dell'istituzione della *Veneta*. Nello stesso archivio si conservano, con annotazioni autografe di Breda, bozze della discussione nella Camera dei Deputati del progetto di legge sul "Concorso dell'Italia alla costruzione della Ferrovia di San Gottardo" (luglio 1870).

È notevole come l'attività imprenditoriale di Breda si intrecci costantemente ai suoi programmi politici: la politica traccia un piano strategico per lo sviluppo del paese, l'imprenditoria offre i mezzi per avvicinarsi all'obiettivo. Uno dei fili conduttori del pensiero politico del deputato, poi senatore, Breda è rendere l'Italia autonoma dal punto di vista delle forniture di guerra e di potenziare la capacità di difesa del Regno⁸; l'idea scaturisce dall'esperienza delle guerre contro gli austriaci, tra il 1859-1866, che hanno visto l'esercito italiano operare in condizioni tecniche assai precarie.

Nobili sono gli scopi, proficue, per gli azionisti, le imprese di Breda. Dalla costruzione di infrastrutture, allo sviluppo di una razza di cavalli che si intende resistente e adatta anche all'uso militare, alla fondazione delle acciaierie di Terni per supplire alle necessità nazionali di materiale rotabile per le strade ferrate, di cannoni e fucili, di condotti e tubature per

te sovrastanti le finestre della villa i ritratti di una galleria di italiani famosi: Cristoforo Colombo, Jacopo Barozzi, Cimabue, Marco Polo, mentre nel registro inferiore a fianco della figura centrale di Tiziano Vecellio si riconoscono da una parte Sansovino, Macchiavelli, Amerigo Vespucci, Leonardo da Vinci, dall'altra Arrigo Dandolo, Pietro Bembo, Francesco Guicciardini e Giovanni Bellini. Sul fianco ovest è raffigurata una schiera di architetti e pittori, Ottone Calderari, Jacopo da Ponte, il Pordenone e il padovano Giuseppe Jappelli. Il prospetto verso il parco è dominato da una statua di Galileo Galilei posizionata sul timpano, affiancato da due geni e due fame; nelle lunette appaiono altre figure di artisti e poeti.

⁷ MONTABBIO 1987, pp. 23-25. V. anche nota 5.

⁸ MONTABBIO 1987, in particolare p. 77; si rinvia a V. S. BREDÀ, *Agli elettori del secondo collegio di Padova*, 1867, 1868, Firenze 1867, 1868 ecc; più tardi le notizie sull'attività politica di Breda, pubblicati annualmente, sono intitolati *Resoconto ai propri elettori...*



acquedotti e per canalizzazioni (tra questi, molti appalti della *Società Veneta*), le imprese industriali portano sviluppo al territorio e occupazione, ma – viste le cospicue subvenzioni statali per imprese non sempre redditizie, come nel caso delle Acciaierie di Terni – aggravano il debito pubblico italiano. Breda non esita di cambiare alleati quando le politiche della sua destra remano contro i propri interessi imprenditoriali: come per esempio nel 1876, quando si schiera dalla parte della sinistra che fa cadere il governo di Minghetti, inteso a sostituire la gestione privata delle reti ferroviarie con la gestione statale⁹: ciò avrebbe danneggiato la *Società Veneta*, concessionaria di molte ferrovie.

L'attività della *Società Veneta* – che ebbe uno scarso rilievo storiografico, come notava Roverato ancora nel 1995, e della quale è stato sottovalutato "il ruolo che ebbe nella infrastrutturazione civile e ferroviaria di ampie aree del paese"¹⁰ – è documentata da una mole impressionante di documentazioni d'archivio, di cui alcune non ancora ordinate¹¹. I fondi permettono di ricostruire l'evoluzione di un'impresa instancabile, legata ad un sistema clientelare di ampissimo raggio. Al di là dei dubbi sollevati ogni tanto dalla stampa e dagli avversari politici sulle modalità di aggiudicazione di alcuni appalti, è incontestabile che la *Società Veneta* ha sviluppato notevoli lavori di ingegneria: i documenti sono particolarmente interessanti non solo per le vicende particolari della storia amministrativa del Regno d'Italia, ma come testimonianze della storia della tecnologia e, in fin dei conti, dell'industria italiana.

La ricostruzione del percorso della *Società Veneta* è facilitato anche dall'usanza di pubblicare regolarmente fascicoli contenenti le relazioni del consiglio di amministrazione, in occasione delle assemblee generali degli azionisti¹², volumi divulgativi dei progetti o celebrativi, dedicati all'attività della società in generale o ai maggiori cantieri (tale per esempio il vo-

⁹ MONTABBIO 1987, p. 75; v. anche G. MONTELEONE, *L'opinione pubblica a Padova e le elezioni politiche del 1876*, in «Rassegna di politica e di storia», 1964.

¹⁰ G. ROVERATO, *L'archivio della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, in «Archivi e Imprese», 11/12 (gennaio-dicembre 1995), pp. 217-224.

¹¹ I fondi sono divisi tra l'AStPd, Fondo Società Veneta (risorse on line: <http://www.archivi-sias.it> > Archivio di Stato di Padova > Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche), l'AStTerni, e i fondi conservati presso la Pia Fondazione V. S. Breda, non ancora ordinati; si veda anche G. ROVERATO, *L'archivio della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, in «Archivi e Imprese», 11/12 (gennaio-dicembre 1995), pp. 217-224, consultabile on line: <http://www.giorgioroverato.eu/A/ArchivioVeneta.pdf>

¹² Non sono conservate documentazioni per tutti gli anni (nella biblioteca civica di Padova per esempio i volumi relativi alle assemblee del 1890, 1897, 1898), v. Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche (anonima sedente in Padova), *Assemblea generale ordinaria degli azionisti. Relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci*, Padova 1890 (Stab. Tip. Prosperini), Padova 1897, Padova 1898 (l'usanza, comune in epoca, si ricollega anche alla meticolosità di Breda, di pubblicare a fine anno dei resoconti agli elettori con il suo operato, v. anche le note precedenti).





lume dedicato all'acquedotto di Vicenza, all'acquedotto di Napoli ecc.)¹³; con pignola attenzione all'opinione pubblica, vengono pubblicati anche estratti delle sentenze nel caso di cause giudiziarie che vedono coinvolta la Società Veneta: tutto ciò si ricollega ad una particolare attenzione di Breda alle politiche di immagine e ai rapporti con la stampa, serbatoio di ferventi conflitti¹⁴.

Un importante valore documentario rivestono gli album di fotografie commissionati per documentare lo sviluppo dei grandi cantieri, come è il caso dell'album realizzato dallo studio Lotze, a partire dal 1884, su commissione del comune di Verona, seguendo il cantiere del canale Camuzzoni-Giuliani¹⁵, oppure l'album dell'acquedotto di Napoli commissionato dalla Società Veneta allo studio "Mauro Achille, fotografo di Sua Maestà in Napoli"¹⁶.

Appalti, lavori, ingegneria

La presente ricerca propone una prima ricognizione topografica dell'estensione territoriale dei lavori della Società Veneta, nella prospettiva più ampia dell'assemblaggio, nella seconda metà dell'Ottocento, dello scheletro infrastrutturale dell'Italia unita¹⁷.

I lavori si possono raggruppare in alcune serie tematiche, dalle infrastrutture territoriali (ferrovie, ponti, lavori idraulici dal Trentino alla Calabria, porti), a quelle urbane (acquedotti di alcune grandi città, quali Venezia, Padova, Napoli, o il cimitero di Venezia, i Magazzini generali o interventi all'Arsenale di Venezia ecc.). La Società Veneta partecipa alla stagio-

¹³ La Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche: 1872-1881, Bassano 1881; AA.VV., Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche. Aquedotto di Napoli, Bassano (tip. Roberti) 1883, ecc., – oppure pubblicazioni di progetto, v. Progetto della ferrovia Padova-Bassano con diramazioni da Cittadella su Vicenza e Treviso: relazione, Penada, 1870; Progetto di condotta d'acqua potabile per le città di Vicenza e Padova: Relazione con n. 3 suballegati, Padova 1881 ecc.

¹⁴ MONTABBIO 1987, passim, in particolare pp. 42, 75; già dal momento della fondazione della Veneta, nel 1872, il presidente Breda fu autorizzato dagli azionisti di "reperire organi di stampa periodica con cui impostare una difesa schietta ed onesta dell'attività svolta", mettendo a disposizione una somma tra i 10.000 e 12.000 lire – v. ASPd, Società Veneta, P/1, pp. 42-43; nel 1884, di nuovo, Breda fece comprare dalla società azioni di alcuni giornali politici e finanziari, erogando annualmente tra le 15.000 – 20.000 lire. Gli importi sono notevoli all'epoca; a prezzi assai stabili tra il 1872 ed il 1902, come si vede dall'Annuario statistico italiano – ISTAT, Italia in 150 anni. Rilevazione dei prezzi di consumo, v. http://www3.istat.it/dati/catalogo/20120118_00/cap_21.pdf –, si nota che il ribasso d'asta su tutto il lavoro del Ministero delle finanze risulta di c. 500.000 lire, mentre il lascito testamentare di Breda alla nipote preferita, Linda, ammonta a 200 lire.

¹⁵ V. MILANI GIUSEPPE, Moritz Eduard Lotze. Un fotografo tedesco nell'ultima Verona austriaca (1854-1868), Verona 2010; AA.VV., Il canale Camuzzoni...1991, riproduzioni delle immagini pp. 15-31. Nell'archivio Breda si conserva una copia dell'album di Lotze.

¹⁶ ASPd, C/7.

¹⁷ In generale v. A. MIONI, Le trasformazioni territoriali in Italia nella prima età industriale, Venezia, Marsilio 1976.



ne dei risanamenti urbani e delle grandi sistemazioni urbanistiche (sventramenti e nuove espansioni), a Roma sull'Esquilino, nel quartiere Umbertoiano, a Treviso nella contrada del Teatro, a Napoli nella zona di piazza del Plebiscito e nel Rione Amedeo; si aggiudica l'appalto di un edificio simbolo dell'Italia unita, quale la sede del Ministero delle finanze a Roma in via XX Settembre (oggi sede della Ministero delle finanze)¹⁸. Quest'ultimo cantiere è stato particolarmente impegnativo, creando difficoltà tecniche e finanziarie notevoli alla Società veneta: per il trasporto dei materiali è stata creata una deviazione ferroviaria apposita, dalla stazione Termini fino al luogo del cantiere.

*Le strade ferrate*¹⁹

Le ferrovie rappresentano il cavallo da battaglia della *Veneta*, uno dei campi con i quali Breda aveva maggior dimestichezza: come già detto, da neolaureato in ingegneria era stato assunto come direttore dei lavori del tratto ferroviario Vicenza-Verona, nel 1847; successivamente, l'imprenditore Breda è socio della Società per le strade ferrate dell'Italia Centrale (1854), allora impegnata nella costruzione della Piacenza-Bologna, e in seguito della Società delle ferrovie Calabro-Sicule (1861)²⁰. Da nord a sud l'intera penisola rappresenta il campo d'azione per i lavori ferroviari della Società Veneta; il meccanismo finanziario prevedeva la costruzione della ferrovia da parte della società, impiegando in parte fondi statali, in parte capitale proprio. Dopo l'inaugurazione, la linea era concessa in gestione alla società che l'aveva costruita: la linea Vicenza-Schio, per esempio, aveva portato nelle casse della *Società Veneta* incassi tali da ammortizzare in pochi anni l'investimento, mentre in molti altri casi il margine di profitto era assai basso.

Tra gli anni 1873-1879 la società realizza tra il Veneto e la Lombardia diversi tratti ferroviari: Legnago-Rovigo-Adria, Verona-Legnago, Mantova-Legnago-Monselice, Vicenza-Treviso e Vicenza-Tiene-Schio (quest'ultima inaugurata nel 1876, dove tutti e due gli appalti vicentini sono stati ottenuti con l'intervento dell'industriale Alessandro Rossi, proprietario del Lanificio Rossi di Schio); poi Padova-Cittadella-Bassano e Conegliano-Vittorio Veneto; nello stesso periodo diede avvio ai lavori alla ferrovia Novara-Seregno, nel suo primo tratto dopo Novara.

¹⁸ Fino ad ora non è stato trovato riscontro documentario, invece, per il coinvolgimento della Società Veneta nella costruzione delle fortificazioni di Roma capitale, nei forti Braschi e Aurelio.

¹⁹ Cronologia riportata secondo le indicazioni in MONTObbio 1987, passim, in particolare pp. 43-44; alla storia delle ferrovie, con cronologia delle inaugurazioni dei singoli tratti, con ampia bibliografia, sono dedicate anche numerose risorse bibliografiche on-line, v. per esempio www.trenidicarta.it

²⁰ MONTObbio 1987, p. 23; www.imprese.san.beniculturali.it>protagonisti>Breda.

Dopo il 1880 si aggiudicano degli appalti tra Veneto e Friuli, appunto le ferrovie da Treviso a Udine e da Treviso a Portogruaro; mentre dopo il 1884 la Veneta avanza verso il centro-Italia, acquisendo la ferrovia Parma-Sorvolo-Boretto-Gualtieri-Guastalla-Luzzara-Suzzara e costruendo la linea Arezzo-Stia.

Meno proficua per Breda, prima della fondazione della *Società Veneta*, è stata la vicenda – ancora da chiarire – legata alla sua partecipazione alla costruzione delle ferrovie siculo-calabre (costruzione avviata nel 1861 attraverso la legge del 28 luglio; le principali concessioni sono state attribuite, all'inizio, alla società Adami e Lemmi, che successivamente si è ritirata facendo strada alla Società italiana per le strade ferrate meridionali, fondata nel 1862 su iniziativa del conte Pietro Bastongi): nell'archivio Breda a Ponte di Brenta circa 3 m lineari di archivio ospitano la documentazione sui processi intercorsi in merito a questi appalti.

Ponti

La costruzione di ponti in ferro, tra i più interessanti rami dell'ingegneria ottocentesca, è strettamente connessa allo sviluppo delle ferrovie: richiedono, oltre la sapienza progettuale notevole – nella progettazione statica generale, nel calcolo dei singoli elementi che lavorano a trazione o a compressione, della resistenza degli assemblaggi ecc. – anche la massima precisione nella tecnica di assemblaggio in cantiere²¹ (è rilevante specificare qui che la *Veneta* aveva alle sue dipendenze, in un certo periodo 50 ingegneri). La serietà dell'impresa diventa ancor più ovvia dopo alcuni sfortunati eventi che hanno destato scalpore a livello internazionale, come per esempio il crollo del gran ponte scozzese Tay Bridge nel 1879, spazzato via dal vento di Levante mentre un treno passeggeri lo attraversava.

Era necessario anche disporre di fonderie di buon livello tecnologico, per produrre l'acciaio con caratteristiche affidabili e garantite a lungo termine: negli anni 1870 si era arrivati a una tecnologia che permetteva di produrre grandi quantità di acciaio dolce, con basso contenuto di carbonio e più elastico, adatto per le strutture reticolari. In questo contesto, l'acquisizione da parte di Breda nel 1881 dell'acciaieria Benech Rocchetti di Padova, che vantava l'esperienza di quasi tre decenni di attività, è da vedere come una decisione strategica²².

²¹ Senza entrare nei trattati di ingegneria, si rinvia alla breve descrizione del contesto in M. BAXANDALL, *Sulla spiegazione storica delle opere d'arte*, trad. it. Torino (Einaudi) 2000, in particolare cap. *L'oggetto storico: il Forth Bridge di Benjamin Baker*, pp. 27 segg.

²² La Benech Rocchetti era, come importanza, la seconda fonderia del Veneto dopo la Neville & Co di Venezia, v. A. ERRERA, *Storia e statistica delle industrie Venete e accenni al loro avvenire*, Venezia 1870. V. anche M. BERTI, *Ponti in ferro a Padova. La fonderia Benech-Rocchetti 1852-1881*, Abano Terme (Piovan) 1994.



Interessante notare che tra gli arredi di Villa Breda, ricca di oggetti d'arte e di ricercato mobilio, si trovavano – per quanto riferisce il Gloria, devoto cronachista della famiglia – le fotografie di quattro ponti realizzati dalla Società Veneta: il ponte sul Reno a Bologna, sul Secchia, sul Panaro e uno – non meglio identificato – sul Naviglio²³. Il fatto conferma lo sguardo particolare riservato a queste strutture all'epoca, quasi come fossero un equivalente tecnologico degli oggetti d'arte, per la perfezione della corrispondenza tra funzione e forma. Per questo valore simbolico, i ponti sono stati sempre al centro della polemica che contrapponeva i tradizionalisti dell'estetica ai progressisti impegnati nelle nuove modalità di espressione tecnica ed artistica²⁴.

Nell'archivio della *Società Veneta* si trova inoltre il progetto di un ponte sul Timonchio, legato probabilmente alla ferrovia Vicenza-Schio (ASPd – Soc. Ven. – D/9) e sul Tagliamento (ASPd – Soc. Ven. – B/27) – da mettere in relazione con la ferrovia Treviso Udine. Nel 1879, per conto della *Veneta*, V. S. Breda si interessa presso il consiglio provinciale di Venezia anche in merito ad un eventuale costruzione di un ponte tra Venezia e terraferma.

Un episodio notevole è l'appalto aggiudicato nel 1887 in Romania, per la realizzazione del ponte ferroviario sul Danubio a Cernavodà, in Romania, sulla linea Bucarest-Constanța²⁵ (dai documenti consolari risulterebbe l'attività della *Società* a partire dal 1889). Progettato per conto del Ministero romeno dei lavori pubblici dall'ingegnere Anghel Saligny²⁶, alla data dell'inaugurazione, nel 1895, era il ponte più lungo in Europa. Gli elementi in acciaio provengono dalla fonderia Benech Rocchetti di Padova, acquisita dalla *Veneta* nel 1881²⁷. La *Società Veneta* impiegava alla direzione dei lavori gli ingegneri Monterumici e Marin (che furono anche decorati dal governo romeno a fine dei lavori); ma documenti diplomatici, rintracciati da una recente ricerca sui flussi operai migratori tra l'Italia e la Romania²⁸, indicano che sul cantiere – “al gran ponte ferroviario e al piccolo porto di Cernavodà” – sono attivi nel 1895 circa 2000 operai ita-

²³ I quattro ponti le cui fotografie erano inserite come arredi nella casa di Breda sono indicati da GLORIA 1866, v. nota 6.

²⁴ Nel 1889, molto lontano da Padova, una famosa polemica si svolge a questo proposito all'Accademia di Edimburgo, coinvolgendo anche l'esponente dell'Arts and Crafts Morris e dall'altra parte l'ingegnere Benjamin Baker; v. BAXANDALL 2000, p. 42.

²⁵ ASPd, Soc. Veneta, P/3; Capitolato D/26, v. anche MONTORBIO p. 47.

²⁶ L'ing. Anghel Saligny, cittadino romeno ma di genitori alsaziani, era laureato a Berlino. Ha rivestito diverse cariche ufficiali, fu più tardi professore al Politecnico di Bucarest (*Scuola per strade e ponti*, istituita nel 1881).

²⁷ ASPd, S.V, P/5, pp. 50-51; MONTORBIO 1987 p. 50; v. anche G. ZALIN, *Momenti e poli di trasformazione industriale dall'annessione all'inizio del Novecento*, in *Trasformazioni economiche e sociali nel Veneto tra il XIX ed il XX secolo*, a cura di A. Lazzarini, Vicenza 1984.

²⁸ R. DINU, *Studi italo-romeni. Diplomazia e società 1879-1914*, Bucarest 2009, in particolare cap. *Appunti per la storia dell'emigrazione italiana in Romania*.



liani, come precisa la relazione del console italiano Giulio Tesi²⁹, quasi tutti veneti o friulani.

Sempre dai documenti consolari risulta che la *Società Veneta* continua l'attività in Romania anche dopo l'inaugurazione del ponte: nel 1896 la Società impiegava più di 130 operai, tra i cantieri di Cernavoda in Dobruja (probabilmente al porto), Târgu Ocna, Bacău e Moinești in Moldavia, a lavorare a "steri, montatura di ponti in ferro". Nel 1898 l'ing. Marin si trovava ancora a Bucarest, in qualità di rappresentante ufficiale della *Società Veneta* in Romania, in strette relazioni con il ministro plenipotenziario dell'Italia, Beccaria Incisa, e con l'ambiente politico locale³⁰. Il lavoro della *Società Veneta* si inserisce in un contesto estremamente prolifico: all'epoca le imprese edili italiane, per l'alta qualificazione delle maestranze, eseguivano la stragrande maggioranza dei lavori pubblici per infrastrutture ed edifici rappresentativi, ma anche molte committenze private di grande rilievo.

Impianti portuali

Sempre nell'ambito dei trasporti, negli stessi anni la *Società Veneta* è impegnata nello sviluppo di diversi impianti portuali, dove resta da delimitare in modo più esatto l'estensione dei lavori effettivamente realizzati: tra Campagna, Puglia e Sicilia, sono documentati lavori al porto di Napoli-Castellammare, di Brindisi, Molfetta, Licata e di Palermo; al porto di Ortona in Abruzzo; in fine, ai porti di Genova (1877-1880) e di Venezia.

Il potenziamento dei porti siciliani è da mettere in relazione con la necessità di trasportare lo zolfo estratto nelle miniere dell'isola.

La vicenda del porto di Venezia è interessante per il contesto strategico associato. Breda solleva ripetutamente in Camera il problema della concentrazione dei flussi di merci dell'Adriatico nel porto di Trieste, sbocco al mare dell'Impero austriaco³¹. L'idea di Breda era di sviluppare il porto di Venezia per rendere indipendente il traffico italiano nell'adriatico settentrionale e sottrarre a Trieste parte del traffico internazionale. La vicenda politica si riflette in un quadro della collezione di Breda³²; l'ingegnere

²⁹ DINU 2009, p. 421, si rinvia a G. Tesi, console generale nel Distretto di Galatz, *Immigrazione Italiana nel Distretto di Galatz*, in *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1896, marzo, pp. 160-161.

³⁰ DINU 2009, pp. 424, 425 n. 15. Si rinvia al *Bollettino del Ministero degli Affari Esteri*, 1898, pp. 199-200, rispettivamente alla corrispondenza conservata nel fondo D. A. Sturdza della Biblioteca dell'Accademia Romana.

³¹ MONTABBIO 1987, p. 89. si rinvia a Atti Parlamentari, *Senato. Discussioni, Legislatura XXI*, 2° Sessione 1902, pp. 1236-1237.

³² Autore G. Lavezzani, opera erroneamente identificata nel catalogo (AA.VV., V. S. Breda. *Un collezionista dell'Ottocento*), cat. 3, come "Veduta del porto di Chioggia con Vincenzo Stefano Breda", c. 1875. Il punto di vista della veduta è inequivocabilmente identificabile come S. Marta, per la conformazione particolare della chiesa dell'Arcangelo Raffaele, a due campanili.



e deputato si fa ritrarre in sopralluogo a Venezia, dalle parti di Santa Marta, alla ricerca di un sito adatto per il porto: in effetti, è qui che sorge il porto attuale di Venezia. Però la *Società veneta* nel 1886 acquisì l'isola di Sant'Elena a Venezia, sviluppando l'impianto del cantiere navale mediante una convenzione con il Comune³³, dalla parte opposta della città rispetto a S. Marta: si nota la concentrazione degli interessi della Società nella zona est di Venezia della città, più vicina alla bocca di porto del Lido. Nella stessa area la Società Veneta aveva già eseguito dei lavori all'Arsenale di Venezia (1875-1880) e al cimitero di San Michele in Isola (finalizzato nel 1876-1881).

È interessante ricordare qui l'intenzione di sviluppare, in associazione con la società inglese James Cleminson & sons di Londra, una collaborazione per costruire in Egitto³⁴: l'ing. Albertini parte nel 1895 con Cleminson ad Alessandria ed Assuan, per prendere visione dei luoghi in vista di lavori al porto di Alessandria e ad un barrage sul Nilo. A causa del decesso di Cleminson nell'anno successivo, l'affare non si realizza.

Rimane ancora da chiarire il coinvolgimento della *Veneta* nell'ammmodernamento del porto di Cadice in Spagna, documentato dal progetto conservato dei fondi ASPd³⁵. Attraverso il *Real Decreto* del 17 dicembre 1851 il governo spagnolo, identificando il miglioramento degli impianti portuari come obiettivo nazionale, pone tali spese a carico dello Stato: si succedono diverse proposte di ammodernamento del porto di Cadice, per potenziare il traffico commerciale drasticamente diminuito a partire dal 1800³⁶. Forse la partecipazione della *Veneta* è da mettere in relazione al progetto del 1881 della società franco-inglese *Sociedad Franco-Inglesa de Aguas y Puertos*, o con la successiva elaborazione del 1895; il contesto è comunque l'intenzione di aprirsi ad appalti esteri, come contrappeso alla crisi che la *Società* attraversa in patria.

Come indicato prima, contestualmente al ponte di Cernavodà, è probabile che la *Società Veneta* fosse coinvolta anche nel cantiere del porto fluviale sul Danubio, nella stessa località. Resta ancora da indagare l'eventuale contributo al cantiere del porto marittimo di Constanța, sul Mar Nero, considerato l'esperienza della *Società Veneta* nel campo, e anche il dato statistico, che rileva come i lavori portuali vedono in Romania un'estesa presenza di maestranze italiane³⁷.

³³ ASPd, Soc. Ven., P/2, p. 364.

³⁴ ASP, Soc. Ven., P/5 pp. 141-147, MONTABBIO 1987, p. 50.

³⁵ ASPd, Soc. Ven., D/40.

³⁶ Per la storia del porto di Cadice, v. A. LEPORÉ, *El puerto de Cádiz desde XVI hasta XIX siglo*, in "Memoria", vol. 13, 2006, trad. it. on-line *Il porto di cadice dal XVI al XIX secolo*, http://www.academia.edu/1526405/Il_porto_di_Cadice_dal_XVI_al_XIX_secolo.

³⁷ DINU 2009, pp. 430. Dal *Bollettino MAE*, 1897, p. 152, risulta che sono "assai largamente retribuiti in Romania i buoni muratori e minatori, ...e specialmente coloro che lavorano nei





Acquedotti

La *Società Veneta* ha realizzato gli acquedotti di tre importanti città del Veneto (di Venezia inaugurato nel 1884³⁸, di Vicenza, di Padova tra il 1885-1891) e della città di Napoli (c. 1882-1885): la documentazione conservata riguardante questo tipo di lavori è particolarmente interessante per la complessità dei problemi tecnici affrontati, dalla captazione delle fonti e del pompaggio (con relativi progetti di edifici tipo, cisterne, turbine ecc.), al calcolo delle pendenze e dei diametri delle tubature, alle soluzioni per il passaggio sotto terreni privati (con relativi espropri), agli schemi distributivi minuti all'interno dei centri storici, fino ai conteggi riassuntivi dei singoli pezzi di assemblaggio delle condutture. Nell'archivio Breda si conserva il progetto completo dell'acquedotto di Padova³⁹, di grande interesse tecnico per la completezza della documentazione conservata: dato che la *Società Veneta* risulta essere sia costruttore che gestore dell'Acquedotto, almeno fino al 1892, quando il Comune di Padova avvia il processo di riscatto, è ovvio che la precisione documentaria faceva risparmiare in occasione delle operazioni manutentive o di eventuali ampliamenti.

Sistemazioni urbanistiche e nuove lottizzazioni

A partire dalla documentazione conservata, che testimonia il coinvolgimento della *Società Veneta* in alcuni importanti esempi di sistemazioni urbanistiche (a Roma sull'Esquilino, a Napoli nel rione Amedeo, e di minor peso – la regolarizzazione dei fronti della Contrada del teatro a Treviso, l'attuale Corso del Popolo, ASPd, Soc. Ven., D/6) – resta ancora da indagare l'eventuale iniziativa del socio della *Società Veneta*, l'industriale Alessandro Rossi, il cui interesse per l'urbanistica e la città si erano espressi a Schio nell'edificazione del quartiere operaio con i criteri progettuali della città giardino⁴⁰.

Si è provato qui a mettere in risalto il contributo della *Società Veneta* in alcuni ambiti di eccellenza dell'ingegneria di fine Ottocento: la cronologia stilata qui di seguito prova a situare su una linea temporale le notizie sui lavori della *Società Veneta*, in un senso più generale, per consentire la vi-

cassoni ad aria compressa nella costruzione dei porti...".

³⁸ Acquedotto di Venezia, Album – Torino 1886; v. anche S. BARIZZA, *L'acquedotto di Venezia. Studi, progetti, lavori, 1841-1923*, Venezia 1984; documentazione ASPd, Soc.Ven., C/3;

³⁹ Consegnato alcuni decenni fa dall'ente gestore alla Pia Fondazione V. S. Breda; sono conservati c. 12 faldoni.

⁴⁰ *Schio e Alessandro Rossi: imprenditorialità, politica, cultura e paesaggi sociali del secondo Ottocento*. Atti del Convegno – Schio 1979, a cura di G. L. Fontana, Roma 1985-1986; *Un manuale per la nuova Schio: piano particolareggiato per la riqualificazione urbanistica ed ambientale del quartiere operaio Alessandro Rossi* / a cura di F. Mancuso, Venezia 1990.



sione generale dell'esteso quadro d'impresa.

Tra capitoli e delibere per l'affido di appalti, relazioni di valutazione delle varianti, consistenza in termini di disegni, relazioni di calcolo e relazioni tecniche, la documentazione delinea un quadro vivo e colorato dell'iter burocratico e tecnico dei lavori pubblici nell'Italia umbertina. Trasuda dalla documentazione il permanente stato tensionale tra il servizio reso al paese e il guadagno del privato imprenditore, con piani finanziari che talvolta confondono sogno e realtà (come per esempio nel caso delle acciaierie di Terni), società dai conti in rosso e subvenzioni statali di salvataggio per salvare lavori da milioni, dove la straordinaria competenza tecnica non riesce a colmare i problemi gestionali: conflitti di interesse tra affari e politica (occasionalmente denunciati dalla stampa "di sinistra"⁴¹, che hanno occasionato anche un episodio memorabile di dimissione di Breda dalla Camera dei Deputati, nel 1879) che fanno riflettere – non solo sull'economia, ma sulla ciclicità della storia.

Lavori e progetti della Società Veneta: appunti cronologici e topografici

1872 – Fondazione della *Società Veneta*. Breda cede alla società alcuni appalti vinti aggiudicati in precedenza, per la costruzione della ferrovia Vicenza-Schio (iniziata nel 1870) e per il cimitero di Venezia.

1872-1877 – La Società Veneta assume contratto per il *Ministero delle finanze a Roma*, in via XX Settembre: per la gestione del cantiere organizza una ferrovia industriale dalla stazione Termini, sita nelle vicinanze, trasportando i materiali con 2 locomotive e 44 vagoni.

1873-1879 –

Ferrovie

Legnago-Rovigo-Adria;

Verona-Legnago;

Mantova-Legnago-Monselice;

Vicenza-Tiene-Schio (inaugurata nel 1876; appalto ottenuto con l'intervento di Alessandro Rossi);

Vicenza-Treviso – appalto ottenuto con l'intervento di Alessandro Rossi;

Padova-Cittadella-Bassano;

Conegliano-Vittorio Veneto;

Novara-Serego: inizia la costruzione del primo tratto vicino a Novara;

Lavori ad impianti portuali:

Porto di Napoli;

Porto di Castellamare;

Porto di Brindisi;

Porto di Molfetta;

⁴¹ Per le denunce della stampa politicamente opposta, v. MONTORBIO 1987, 65, 66, 68, 74-75, 125, 143 e passim.

Porto di Licata;

Porto di Palermo;

Inizio dei lavori alla Galleria Sampierdarena-Genova;

Residenziale speculativo

Roma, quartiere Esquilino – costruzione di 38 fabbricati e una scuderia (ASPd, buste D/17, D/18, D/20, D/21); si nota che investimento fosse assai comodo, dal punto di vista della localizzazione, rispetto al grande cantiere del Ministero delle finanze, e molto vicino alla stazione Termini, fatto che facilitava il trasporto dei materiali).

1875-1880 – Lavori all'arsenale di Venezia.

1876-1881 – Lavori al cimitero di S. Michele in Isola, a Venezia.

c. 1876-1884 – Acquedotto di Venezia, in collaborazione con la *Società générale des eaux pour l'étranger*, con la quale lavorerà anche al Canale Camuzzoni a Verona. Lavoro celebrato nell'album *Acquedotto di Venezia*, Torino 1886.

1877-1880 – Lavori al porto di Genova.

1879 – Il consiglio di amministrazione delega Breda ad interessarsi con il consiglio provinciale di Venezia per il progetto del ponte di collegamento tra Venezia e terraferma.

c. 1879-1883 – Ferrovia Parma-Sarzana (v. progetto ABr, busta 41);

c. 1880 –

Costruzione della linea ferroviaria Treviso-Ponte di Piave; Ponte di Piave-Motta; San Donà di Piave – Portogruaro;

Viene aggiudicata la concessione della linea ferroviaria Udine-Portogruaro; La Società Veneta assume la gestione dell'officina operante a Padova, nell'Osservatorio astronomico della Specola;

forse c. 1880-1890? Non meglio datata a questo stato della ricerca è la sistemazione urbanistica (allargamento della strada) della Contrada del teatro Onigo a Treviso (attuale Corso del popolo e Teatro Comunale: l'edificio venne inaugurato nel 1869, sul posto dello storico teatro Onigo, devastato da un incendio).

1880-1893 – costruzione della *Torre – Ossario di San Martino della Battaglia* (Desenzano del Garda), dedicato a Vittorio Emanuele II, in ricordo dei caduti della battaglia di Solferino e San Martino; V. S. Breda era membro della Società di Solferino e San Martino. Il monumento è anche menzionato nelle lettere inviate da Breda a Luigi Pelloux, a gennaio 1900, quando Pelloux era ancora presidente del consiglio dei ministri (v. Montobbio 1987, pp. 159-160). Il cantiere della Torre è stato diretto dall'architetto Frizzoni di Bergamo, con il contributo degli ingegneri Monterumici e Cavalieri⁴².

⁴² <http://www.italiaunita150.it/monumenti/san-martino-torre-di-san-martino-della-battaglia.aspx>

1881 – Partecipazione all'esposizione universale di Milano con il modello del treno-ospedale per l'esercito (ASPd, Società Veneta. P/1, p. 364);

1881-1885 – La Società Veneta insieme alla società francese *Compagnie Générale des eaux pour l'étranger*, si aggiudica l'appalto e realizzano il Canale Camuzzoni di Verona, con l'appoggio del sindaco Giulio Camuzzoni;

1881 – Progetto degli acquedotti di Vicenza e Padova; l'acquedotto di Vicenza viene costruito negli anni a seguire;

1881 – Acquisizione delle acciaierie Benech-Rocchetti di Padova;

c. 1881 o 1895? – Probabile intenzione di partecipare ad un appalto per l'ammodernamento del porto di Cadice in Spagna, come dimostrato dal progetto conservato (ASPd, Soc. Ven., D/40).

1882 – Iniziano i lavori per l'acquedotto di Napoli (acquedotto di Serino), inaugurato nel 1885; la Società Veneta subappalta i lavori per conto della Naples Water Works Company – Limited, contra la quale andrà in causa per problemi finanziari (v. anche l'opuscolo *Società Veneta contro Compagnia delle Acque - Naples Water Works Company – Limited. Sentenza della 9 sezione del Tribunale di Napoli, 30 luglio 1889, Napoli 1889*);

1884 – Acquisizione delle Acciaierie di Terni;

Costruzione della linea tranviaria Padova-Mestre-Venezia con trasbordo a Fusina su piroscafo per Venezia, arrivo in riva degli Schiavoni. La linea segue la riviera del Brenta.

Costruzione della ferrovia Arezzo-Stia;

Viene acquisita la ferrovia Parma-Sorvolo-Boretto-Gualtieri-Guastalla-Luzzara-Suzzara.

1885-1891 – Realizzazione dell'Acquedotto di Padova;

1886 – Breda acquista l'isola di Sant'Elena a Venezia e l'impianto del cantiere navale mediante una convenzione con il Comune (ASPd, Società Veneta, P/2).

Sono in corso i lavori del rione Amedeo a Napoli (viene aperta la via dei Mille).

1887 – Vengono alla luce gravi problemi finanziari connessi alle perdite delle Acciaierie di Terni;

1887-1895 – Appalto nell'ambito del cantiere del ponte ferroviario sul Danubio a Cernavoda, in Romania, sulla linea Bucarest-Constanța (ASPd, Soc. Veneta, P/3; Capitolato D/26, v. anche *Montobbio* p. 47); gli elementi in acciaio provengono dalla fonderia Benech Rocchetti di Padova, acquisita dalla Veneta nel 1881 (ASPd, Soc. Ven., P/5, pp. 50-51⁴³; *Montobbio* 1987, p. 50).

⁴³ V. anche G. ZALIN, *Momenti e poli di trasformazione industriale dall'annessione all'inizio del Novecento*, in *Trasformazioni economiche e sociali nel Veneto tra il XIX ed il XX secolo*, a cura di A. Lazzarini, Vicenza 1984.

1888 – Il consiglio di amministrazione decide di limitare il potere del presidente Breda all'interno della Società Veneta e di rinunciare alle partecipazioni all'Acquedotto di Verona, al tram di Albano-Anzio-Nettuno (anche in questo caso la presenza di Breda ad Anzio è immortalata da Pietro Gabrini, *Veduta del porto di Anzio con il Senatore Breda*, 1885 c.), alla tramvia Bologna Imola; invece si decide di mantenere la partecipazione agli acquedotti di Napoli e di Venezia, ai Magazzini Generali di Venezia, alla costruzione della piazza del Municipio e alla lottizzazione del rione Principe Amedeo a Napoli, sia per quanto riguarda gli acquisiti dei terreni che per le costruzioni.

1895 – Si instaurano dei rapporti con la società James Cleminson & sons di Londra, per appaltare dei lavori in Egitto (ASP Soc Ven P/5 pp. 141-147, Montobbio 1987, p. 50). L'ing. Albertini parte con Cleminson per visitare Alessandria ed Assuan. Si intende partecipare al risanamento del porto di Alessandria, alla costruzione di barrages sul Nilo, alla costruzione di una nuova sede del Museo della Antichità del Cairo⁴⁴, alla costruzione delle ferrovie agricole. I lavori non vanno in porto.

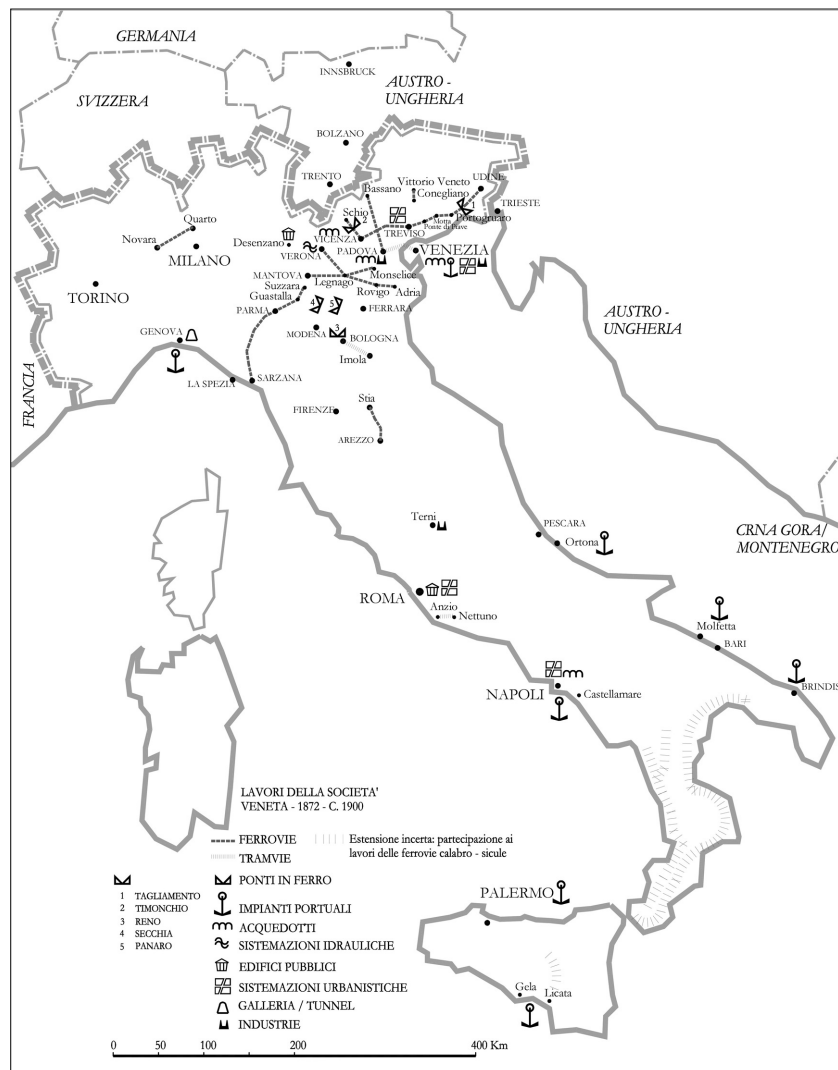
Elenco delle abbreviazioni:

ASPd – Archivio di Stato di Padova

ABr – Archivio e biblioteca Breda, Padova

AABuc – Archivio della Biblioteca dell'Accademia, Bucarest

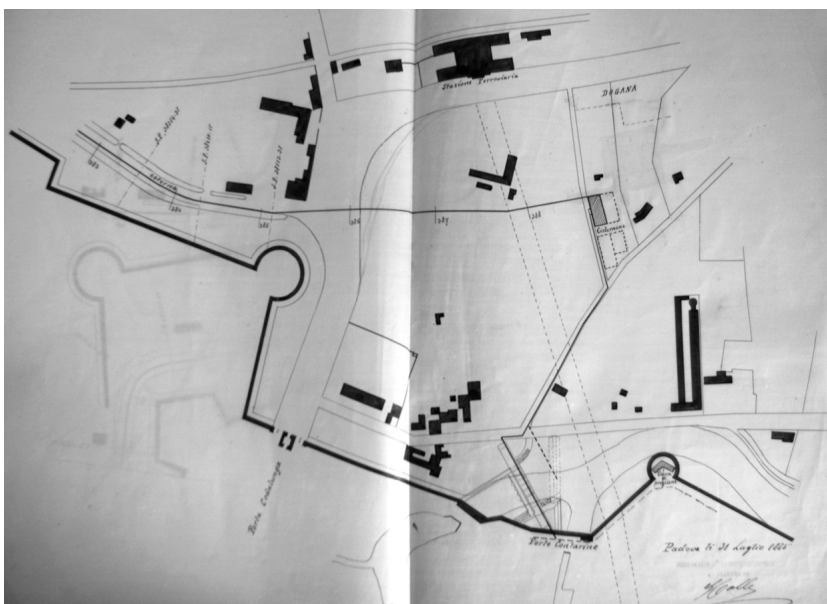
⁴⁴ Il vecchio museo al *Boulaq*, sulle rive del Nilo, eretto intorno al 1858, aveva subito diverse distruzioni a causa di alluvioni nel 1878 e le antichità furono trasportate al museo di Giza; verranno ricollocate a Cairo solamente verso il 1902. WAFAA EL-SADDIK, *The Egyptian Museum*, in "Museum International", 2005, vol. 57, n.1-2. Risorse on-line: http://en.wikipedia.org/wiki/Egyptian_Museum.



Mappa dei lavori della Società Veneta in Italia, c. 1872 - 1900. Fonti: ASPd, ABr, MONTOBIO 1987 (elaborazione dell'A., base cartografica googlemaps, confini al 1900 secondo le mappe storiche geo-politiche Euratlas 2009).



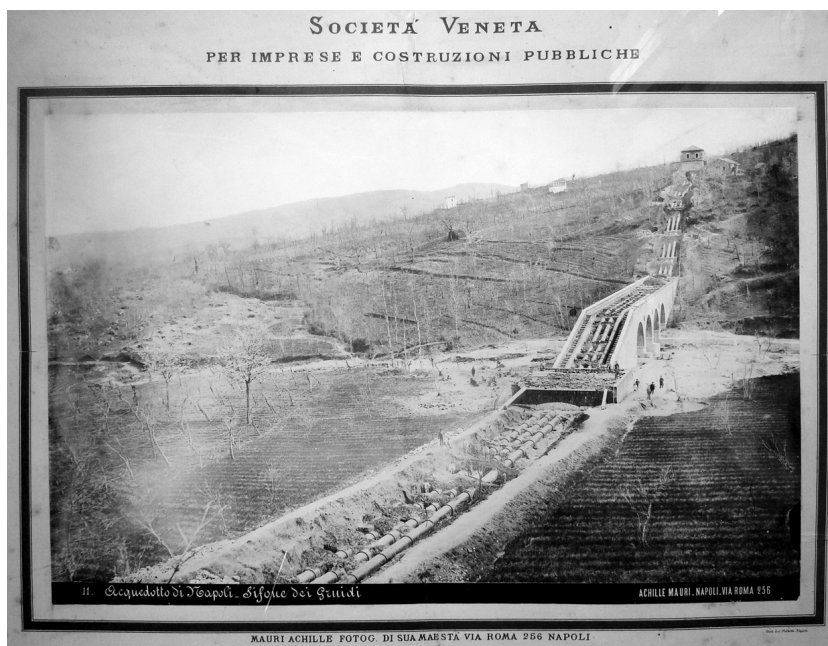
ABr, fotografia non catalogata (inedita), relativa probabilmente al cantiere del Ministero delle Finanze a Roma (1872-1876), databile quindi poco dopo il 1872 (si scavano le fondazioni). Si nota la ferrovia per il trasporto dei materiali, i resti archeologici in fondo (da identificare con i resti delle terme di Diocleziano, la basilica di S. Maria degli Angeli e Martiri) ed i resti archeologici nel sottosuolo.



ABr, *Acquedotto di Padova*, busta 1, c. 1881, planimetria dell'ultimo tratto dell'acquedotto prima della distribuzione all'interno delle mura (disegno a china su lucido; inedito).



G. Lavezzari, *Il senatore Breda in visita al porto di S. Marta a Venezia* (erroneamente identificato nel catalogo come porto di Chioggia), olio su cartone, c. 1875, collezione Breda.



ABr, fotografia del cantiere dell'acquedotto di Napoli, parte di un album commissionato al fotografo Mauro Achille di Napoli (una copia completa è conservata nell'ASPd, invece nell'ABr si trova solamente la tavola presente): tavola n. 11. *Sifone dei Gruidi* (inedita).



ABr, Album del Canale Camuzzoni-Giuliani a Verona, fotografo M. Lotze, tavola III. I scavi di fondazione dell'edificio di presa dell'acqua. Stato dei lavori al 21 maggio 1881.



Mappa dei lavori e progetti (alcuni non realizzati) della Società Veneta in Europa e nel Mediterraneo, c. 1887-1900. Fonti: ASPd, ABr, MONTABBIO 1987 (elaborazione dell'A., base cartografica googlemaps, confini al 1900 secondo le mappe storiche geo-politiche Euratlas 2009).



AABuc, fondo fotografico Dushek, Fotografie del cantiere del ponte di Cernavodà in Romania, c. 1893(?). Gentilmente messe a disposizione da Radu Oltean, blog: <http://art-historia.blogspot.it/2012/01/o-serie-extraordinara-provenind-din.html>