



# CITTA' DI VENEZIA

Assessorato Ambiente - Osservatorio Naturalistico della Laguna

Centro Studi Riviera del Brenta

In collaborazione con:

Coop. Hyla – CAI – Uff. Educazione Ambientale – Istituzione Parco Laguna



Corso didattico formativo

## LA LAGUNA DI VENEZIA: genesi, evoluzione, naturalità e salvaguardia

- Anno 2008/2009 -

### LA LAGUNA TRA RESIDUALITÀ E AMBIENTE. PORTO MARGHERA: NASCITA, SVILUPPO E ATTUALITÀ

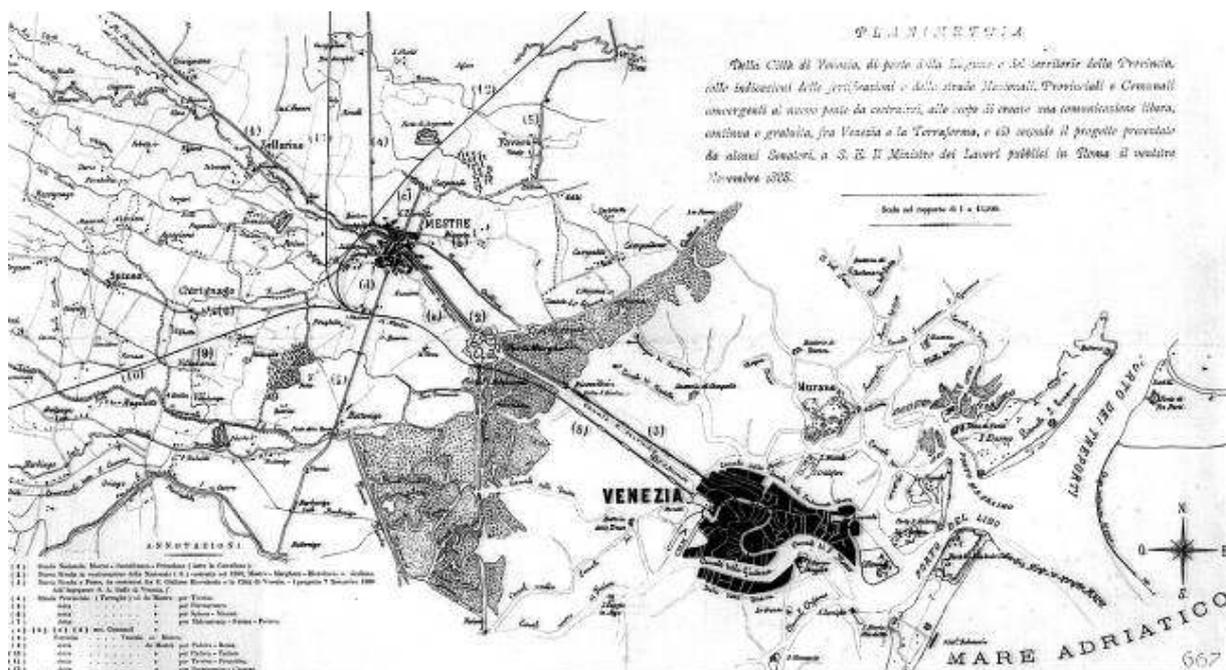
*Sergio Barizza (Storico)*

E' superfluo ricordare come la forza e la grandezza economica di Venezia fosse fondata sul mare e quanta attenzione sia stata data nei secoli alla conservazione della laguna sulla quale la città era sorta e che ne aveva quasi costituito un'ideale cinta muraria.

Il porto, ricovero sicuro per le molte navi, da guerra e da commercio, era proprio all'interno di quella laguna: nel bacino di San Marco, lungo il canale della Giudecca e persino lungo il Canal Grande (il ponte di Rialto, in legno, fino all'inizio del cinquecento era apribile per lasciar passare le navi alberate e anche durante i secoli successivi, grosse barche da trasporto lo risalivano per scaricare merci 'preziose' nei magazzini al piano terra dei palazzi patrizi).

La situazione muta velocemente negli anni successivi alla caduta della Repubblica (1797).

Una prima 'ferita' alla struttura della gronda lagunare, così com'era stata curata e conservata da secoli, si concretizza durante la dominazione francese con l'avvio (1809) della costruzione di Forte Marghera: lo si colloca infatti proprio a cavallo della conterminazione lagunare (la cui lunga costruzione era stata terminata appena nel 1792, un cippo della quale si può ancora ammirare poco oltre l'ingresso del forte stesso), deviando lungo i suoi bastioni il corso rettilineo del Canal Salso (scavato nella seconda metà del trecento, dopo il passaggio di Mestre sotto il dominio della Serenissima nel 1337, per garantire una facile e continua comunicazione tra la città lagunare e l'immediato entroterra) e distruggendo il piccolo borgo di Marghera (o, secondo molte carte, Malghera) lasciando la denominazione al forte stesso e poi all'intera zona.



Di lì a qualche anno, l'asse di comunicazione in cui si inserisce il Canal Salso diviene l'ordito sul quale si cerca di tessere il futuro della Venezia industriale (l'ultimo tassello sarà il ponte automobilistico translagunare del 1933).

La linea ferroviaria verso Milano, voluta fortemente dalla Camera di Commercio veneziana come volano di una possibile crescita economica, superata Mestre, corre infatti parallela al Canale, passa a fianco del forte (dove dal 16/12/1842 viene attivata una prima stazione provvisoria con trasbordo di passeggeri e merci su barche verso Venezia) per giungere infine a Cannaregio, nella zona di Santa Lucia (11/1/1846).

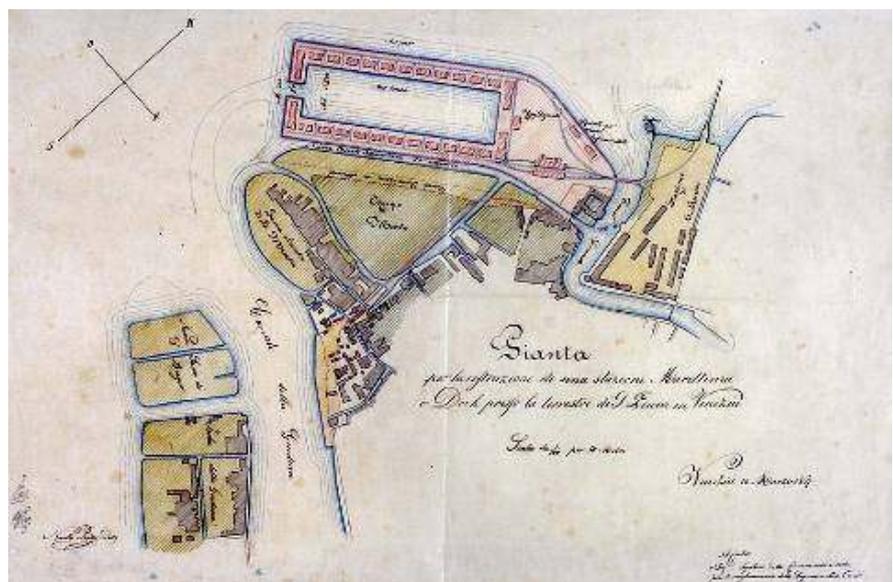
La rivoluzione del 1848-49 frena ogni possibile crescita fino all'annessione al Regno d'Italia (19/10/1866). Il governo austriaco privilegiava Trieste e a Venezia fiorivano solo progetti (come quello di Giuseppe Jappelli, del 1850, in cui si prefigurava il prolungamento della ferrovia fino alla punta della Salute per attrezzare le strutture portuali lungo la Riva delle Zattere).

All'indomani dell'annessione (1867) è Pietro Paleocapa a disegnare la struttura di un moderno bacino portuale, nella zona della sacca di Santa Marta, dove i binari della ferrovia potevano facilmente essere dirottati, separando il traffico merci da quello passeggeri (che rimaneva a Santa Lucia) e creando le premesse per l'interscambio nave-ferrovia, condizione necessaria per uno scalo all'altezza dei tempi.

Non casualmente è Paleocapa perché a lui si deve, all'inizio degli anni quaranta, l'avvio della costruzione delle dighe alla bocca di porto di Malamocco per consentire l'accesso alle navi sempre più grandi ma soprattutto l'impostazione della "filosofia dello sfruttamento turistico" di Venezia, dentro alla quale, con immense difficoltà, ancora oggi ci arrabattiamo.

Tra il 1843 e il 1844, nel corso di varie riunioni della Commissione che doveva decidere sulla costruzione di un nuovo ponte sul Canal Grande all'Accademia, egli insistette (e poi si rivelò l'ipotesi vincente) per la costruzione di un ponte sospeso, in ferro, non apribile, per costringere le barche alberate a dirottare e ormeggiare lungo il Canale della Giudecca perché il Canal Grande con i suoi splendidi palazzi doveva diventare una esclusiva attrattiva per i turisti, sul cui incremento l'autorità cittadina doveva decisamente puntare (si deve ricordare che, a questo stesso scopo, dal 20 giugno 1841, era stata ripristinata la regata storica con cadenza annuale).

Mentre sempre un maggior numero di binari si prolungava verso l'area della sacca di Santa Marta, la costruzione del bacino portuale previsto da Paleocapa, con le necessarie strutture annesse, procedeva assai lentamente: quella che i veneziani chiamano semplicemente 'Marittima' (il molo artificiale a U per l'attracco delle navi) sarà inaugurata solo il 1/3/1880, il Punto Franco il 1/6/1892 e i Magazzini Generali il 1/3/1896.



(Pianta per la costruzione di una stazione Marittima)

Intanto le navi, non più in legno, ‘pescavano’ sempre di più e per favorirne un più comodo accesso nel 1882 erano iniziati i lavori per la costruzione, alla bocca di porto di Lido, della diga sul litorale del Cavallino e nel 1888 su quello prospiciente, i cui lavori termineranno solo dopo la fine della prima guerra mondiale.

Ma i ritmi lenti dell’adeguamento delle strutture non fermavano la crescita economico-industriale: alla fine dell’ottocento il porto di Venezia era già secondo, solo dietro a Genova, nel movimento merci in Italia.

I disagi erano infiniti, i pericoli per i lavoratori continui (sono registrati numerosissimi incidenti dovuti al disordine e al traffico che si registrava sulle banchine).

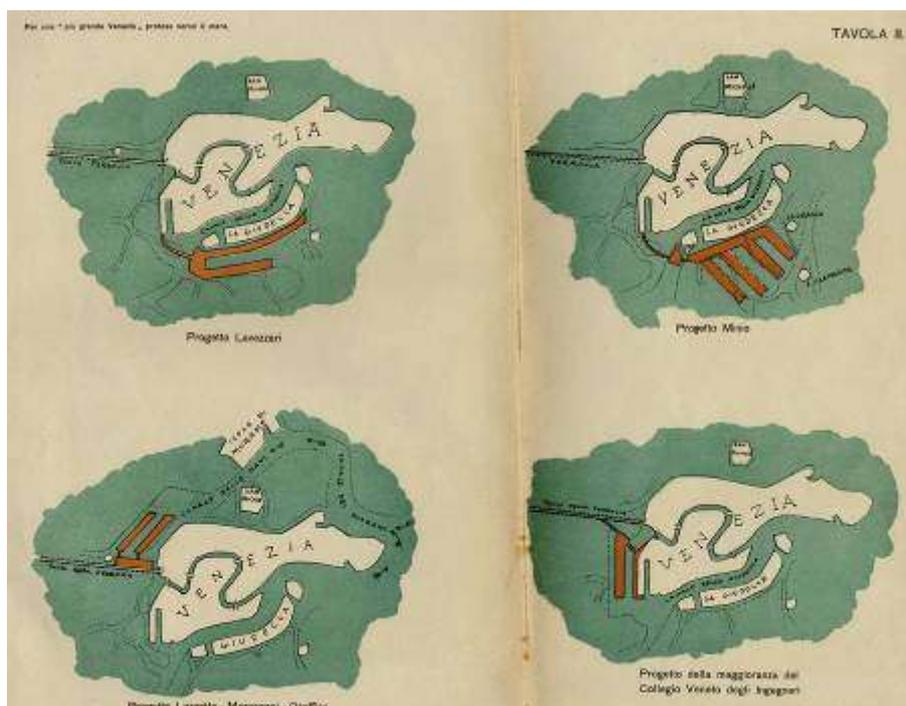
Basti un accenno alle due merci essenziali per ogni sviluppo industriale: carbone e petrolio.

Il carbone aveva cominciato ad affluire in massa fin dal 1839, quando si erano avviati i lavori per il gasometro di San Francesco della Vigna, dove, con la sua combustione, si produceva il gas che progressivamente avrebbe fornito l’illuminazione a tutta la città. Fu inizialmente disseminato in spazi liberi, ma quando decollò la Marittima, una parte del molo fu subito invasa da enormi cumuli, in attesa di essere trasbordati su chiatte o vagoni e trasferiti a destinazione.

Per il petrolio il Comune acquistò dal Demanio addirittura l’isola di Sacca Sessola (1874) per adibirla a deposito temporaneo, quando le navi lo trasportavano ancora in “cassette o barili provenienti dall’America e dalla Russia”, ma quando, nel 1888, cominciarono ad arrivare le navi cisterna, dei grandi serbatoi circolari vennero sistemati nella parte terminale del molo di ponente della stessa Marittima. Così, a cavallo tra otto e novecento, la creatura di Paleocapa, dopo un parto lungo e travagliato, era già diventata ‘vecchia’.

Occorrevano nuovi spazi (anche nel 1908, a fronte della minaccia degli industriali cotonieri di trasferire altrove lo scarico delle balle di cotone necessarie all’industria tessile del nord Italia, fu attrezzato il ‘porto di Mestre’ con una darsena e numerosi magazzini sul Canal Salso in zona Altobello, le cui strutture si possono ancora oggi ammirare in Viale Ancona).

Nei primi anni del novecento si assiste così a un fiorire di proposte per l’ampliamento del porto all’interno della laguna (raddoppio della Marittima, costruzione di nuovi moli alla Giudecca, a Cannaregio a ridosso della ferrovia o addirittura in tutta l’area della bocca di porto del Lido tra

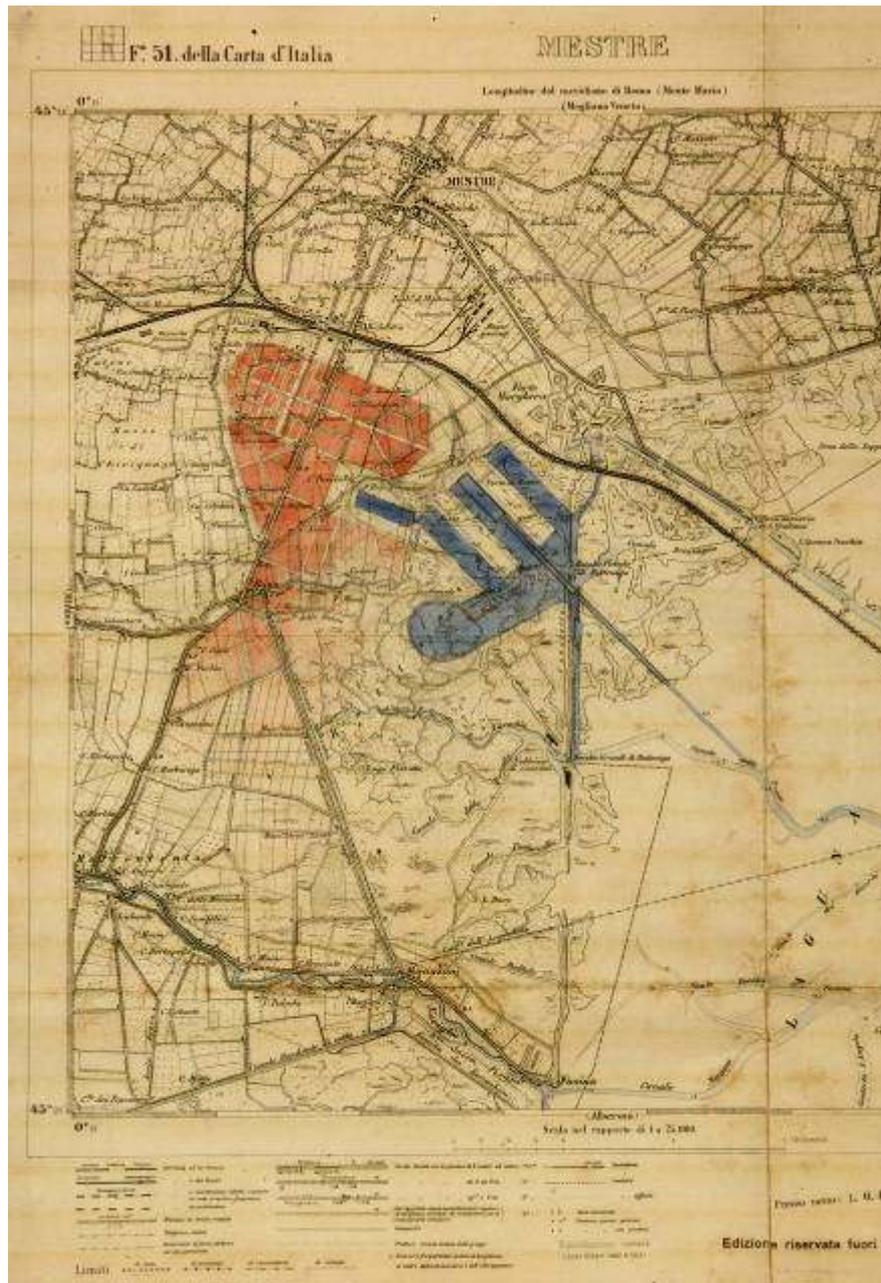


Progetti per l’ampliamento del porto

Sant'Erasmus, le Vignole e Murano...), finché grazie all'intervento del capitano di marina Luciano Pétit, l'attenzione si sposta anche verso la gronda lagunare. Egli infatti propone di allargare il porto 'sbarcando' in terraferma, prima nella zona di San Giuliano (1902) poi nella frazione di Bottenigo (1904) del Comune di Mestre.

Dibattiti, convegni e commissioni si accavallano finché il Governo con la legge sui porti del 1907 non decise di stanziare circa cinque milioni e mezzo di lire per il completamento del molo di ponente della Marittima e otto e mezzo per la creazione del "bacino sussidiario ai Bottenighi".

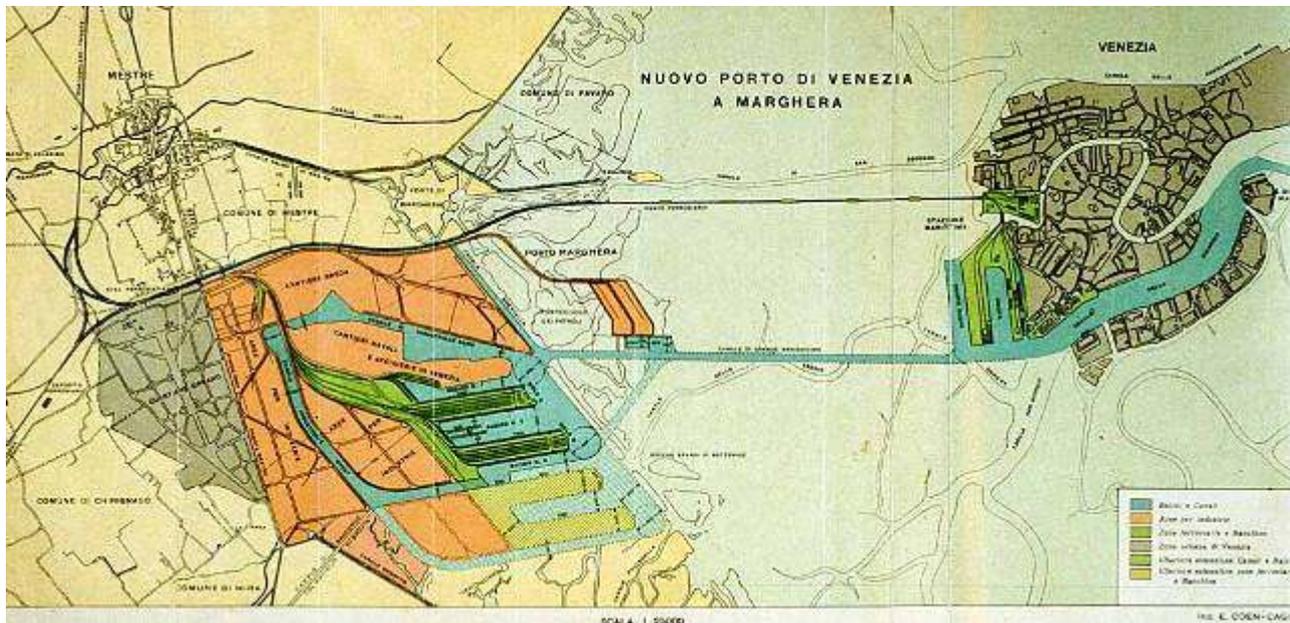
Era l'inizio dell'avventura-Marghera.



Si decise subito di avviare lo scavo di un lungo canale dritto (il 'Vittorio Emanuele' che ancora oggi le navi percorrono) tra la Marittima e un nuovo, iniziale, bacino che si sarebbe attrezzato nella terraferma mestrina (grosso modo dove oggi c'è la Fincantieri) per dirottarvi le 'merci povere', in primo luogo carbone e petrolio. Canale e bacino sono ben visibili sulla mappa del 1911 dell'IGM (Istituto Geografico Militare), sulla quale vengono disegnati, fino al 1916, progetti sempre più

complessi in cui banchine e scali si moltiplicano a favore di aree adiacenti da destinarsi alle industrie, elaborati dall'Ufficio del Genio Civile, sotto la guida dell'ingegnere idraulico Erminio Cucchini.

Ma non sarà lui a firmare il progetto definitivo (15/5/1917) bensì Enrico Coen Cagli, ingegnere del gruppo economico che faceva capo a Giuseppe Volpi.



Giuseppe Volpi, presidente della Sade dal 1905, aveva colto subito l'opportunità insita nella costruzione di una zona portuale-industriale sugli ampi spazi tra barene e campagna dei Bottenighi supportato dall'iniziativa politica e dalle idee di Piero Foscari e Filippo Grimani.

L'insufficienza di spazi per banchine portuali e insediamenti industriali faceva infatti il paio con la carenza di aree per l'edilizia popolare e l'aver puntato gli occhi sulla terraferma aveva già provocato un movimento per sostituire fabbriche con case: nello stesso anno, 1908, il Comune acquista infatti l'area della Fonderia Veneta dei Neville a San Rocco per avviare la costruzione di un nuovo quartiere residenziale (i macchinari nel frattempo erano stati trasferiti alla Savinem alla Giudecca, da cui poi passeranno in parte a Marghera) e lo stesso avviene a Cannaregio, nello spazio occupato dalla Carbonifera, dopo il suo trasferimento a Mestre.

Nel 1911 Piero Foscari mette il punto fermo all'intera questione affermando in Consiglio Comunale che bisogna dare una risposta all'esigenza di case non solo occupando gli spazi eventualmente liberi nel centro storico ma allargando la 'cerchia' di Venezia alla sacca di Sant'Elena, al Lido e a Bottenigo (i tre quartieri in effetti si realizzeranno nel corso degli anni venti).

Si materializzava così l'idea di una 'Grande Venezia' che per rispondere alle esigenze della modernità 'abbatteva le proprie mura'. In effetti nelle grandi città europee le mura erano viste, in quegli anni, solo come degli intralci allo sviluppo urbano e per alcune torri che vennero riciclate in abitazioni molte cinte murarie furono demolite per costruire boulevards, circonvallazioni o semplicemente palazzi e quartieri residenziali (dice Jacques Le Goff: "Per le città industriali, le mura erano spesso diventate dei vecchi ronzi").

Le mura di Venezia erano...la laguna ed essa fu direttamente investita dagli insediamenti industriali e residenziali, con danni difficilmente quantificabili e con estrema difficoltà riparabili, come possiamo constatare oggi nei vari progetti di disinquinamento e recupero.

Il regista politico dell'operazione era il sindaco di Venezia Filippo Grimani che fin da quando si era cominciato a parlare di 'porto sussidiario' in terraferma non aveva mai voluto sentir parlare di 'porto di Mestre' e in ogni occasione ripeteva fino alla nausea: "Dove è il porto di Venezia è territorio di Venezia".

Il via all'operazione Marghera avviene nell'estate del 1917, poco prima di Caporetto.

Prima (23 luglio) viene firmata la Convenzione tra Stato, Comune di Venezia e Società Porto Industriale (presieduta da Giuseppe Volpi) e, tre giorni dopo (26 luglio), viene emanato il Decreto che darà il via alla realizzazione di Marghera, sia nella sua zona portuale-industriale che come insediamento urbano.

Alle società industriali che volevano insediarsi vennero garantiti degli sgravi fiscali mentre attraverso una progressiva sequela di convenzioni la Società di Volpi riuscì a garantirsi la gestione delle aree lasciando allo Stato l'onere di espropri, lavori di bonifica, scavo dei canali e banchinamento e al Comune le spese dei servizi (strade, fognature, elettricità...).

Come scrive Wladimiro Dorigo: "*Volpi ottenne di costruire tutte le opere portuali di Marghera, sia industriali sia commerciali, a spese dello Stato, di ricevere in cessione gratuita dallo Stato le aree di proprietà demaniale, di acquisire mediante espropriazioni le residue aree di proprietà privata, di ricevere la concessione di costruzione e di esercizio della rete ferroviaria della zona*".

La costruzione di Porto Marghera ebbe, tra le prime conseguenze, la soppressione del Comune di Mestre.

Il decreto del 26/7/1917 stabiliva, all'art. 2, che tutto il territorio a sud della ferrovia, conosciuto come la frazione di Bottenigo del Comune di Mestre, passasse immediatamente sotto la giurisdizione del Comune di Venezia, avvallando pienamente l'impostazione del sindaco veneziano Filippo Grimani.

Dopo il progetto di allargamento della prima zona industriale (quella che sarà appunto chiamata seconda zona, la cui costruzione inizierà solo dopo la fine della seconda guerra mondiale nel 1949), elaborato sempre da Enrico Coen Cagli alla fine 1925, altri Comuni vennero inglobati per permettere una facile e omogenea gestione del territorio. Furono aggregati a Venezia, a fine agosto del 1926, i comuni di Mestre, Favaro, Zelarino e Chirignago e la frazione di Malcontenta del comune di Mira.

Nel 'progetto Marghera' era compresa la costruzione di un quartiere urbano, diviso dalla zona industriale semplicemente da una strada, via Fratelli Bandiera.

Il piano regolatore (approvato il 6/2/1922) era opera di Pietro Emilio Emmer che aveva pensato a una 'città giardino' grazie a un reticolo di strade che convergevano su un grande viale centrale ricco di alberi e aiuole, dove le case dovevano avere non più di tre piani e un congruo spazio da destinare a orto o giardino recintato da una muretta con cancellata.

Inizialmente vi si insediarono, commercianti, bottegai, impiegati e ferrovieri, pochi gli operai ché - per la maggior parte - venivano a lavorare in bicicletta dai vicini centri agricoli.

Si avvicinarono alle fabbriche soprattutto nel secondo dopoguerra, facendo crescere non solo Marghera ma, smisuratamente, anche Mestre con la costruzione in proprio di casette o sistemandosi in condomini che si espandevano velocemente, mettendo le basi per la formazione di un'unica, vasta, città. La quale, nei vari piani regolatori, venne vista sempre come un'appendice di Venezia, tanto che il suo piccolo centro storico non venne risparmiato dal disegno di nuove strade, realizzate in funzione di collegamento diretto con Venezia (l'esempio più macroscopico è costituito dall'asse Via Einaudi-via PioX che sventra il recinto del Vecchio Castello passando tra l'unica torre e via Palazzo).

Al giro di boa dei cento anni, la costruzione della 'Grande Venezia' ci interroga ancora per la fragilità istituzionale dovuta alle diverse anime presenti nella comunità la cui integrazione si rivela troppo lenta e difficile (causa non ultima la scarsa mobilità fra le parti) e ci coinvolge drammaticamente con i problemi dell'inquinamento dovuti a residui di produzioni industriali spesso fuori controllo e dedite solo al profitto in un territorio delicato e fragile che, in quanto tale, era stato con cura custodito e mantenuto per secoli.

### Riferimenti bibliografici

Wladimiro Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna*; Venezia 1973.

Cesco Chinello, *Storia di uno sviluppo capitalistico: Porto Marghera e Venezia, 1951-1973*; Torino 1975.

Cesco Chinello, *Porto Marghera 1902-1946. Alle origini del 'Problema di Venezia'*; Venezia 1979.  
*Venezia, città industriale: gli insediamenti produttivi del 19° secolo*; Venezia 1980.

Rolf Petri, *La zona industriale di Porto Marghera, 1919-1939. Un'analisi quantitativa dello sviluppo tra le due guerre*; Venezia 1985.

Sergio Barizza, *Storia di una fine annunciata. Cronaca dei piccoli passi verso la fine dell'autonomia amministrativa del Comune di Mestre*, in *La città invisibile. Storie di Mestre*, a cura dell'Associazione StoriAmestre; Venezia 1990.

Francesco Piva, *Contadini in fabbrica. Il caso Marghera, 1920-1945*; Roma 1991.

*Cent'anni a Venezia. la Camera del Lavoro 1892-1992*, a cura di Daniele Resini; Venezia 1992.

*Marghera. Il quartiere urbano*, a cura di SERGIO BARIZZA, circolo Auser di Marghera; Marghera 2000.

*La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra otto e novecento*, a cura di Guido Zucconi; Venezia 2002.

*Porto Marghera: il novecento industriale a Venezia*, a cura di Sergio Barizza e Daniele Resini; Treviso 2004.

*Marghera 1917-2007: voci suoni e luci tra case e fabbriche*, a cura di Sergio Barizza e Lorenzo Cesco; Marghera 2007.

