



Comune di Venezia
 Dipartimento Salvaguardia dell'Ambiente
 E Sviluppo Socio Economico
 Direzione Sviluppo del Territorio ed Edilizia
 Ufficio Urbanistica di Mestre

**PIANO PARTICOLAREGGIATO
 TERMINAL DI FUSINA**

Municipalità di Marghera 2008

A 4 1 14

ORIGINALE



BENI CULTURALI

RELAZIONE STORICA

PROGETTISTI:

Dott. Urb. Turiddo Pugliese (Responsabile del progetto)
 Arch. Fabio Scasso (Responsabile del progetto)

COLLABORATORI:

Laura Barbato
 Arch. Viviana Castaldello
 Arch. Nicola Rossi
 Arch. Paolo Ortelli

CONSULENTE STORICO

Arch. Anna Maria Zizzi

IL DIRIGENTE DI AREA



CentroDoc



ME465

0260 04 3.0 00.2 - ME465

strumento

Piano Particolareggiato del Terminal di Fusina

elaborato

Fascicoli di Analisi

fase / rev documento

controdedu / 0 A 4-1/14 Beni Culturali R

comune di venezia - urbanistica - centro documentazione

Segretario Generale

Presidente del Consiglio Comunale

Adozione delibera di G.C. n.	del	esecutiva il
Protocollo generale n.	del	esecutiva il
Approvazione delibera di C.C. n. 20	del 27/04/10	esecutiva il



Comune di Venezia
Dipartimento Salvaguardia dell'Ambiente
e Sviluppo Socio Economico
Direzione Sviluppo del Territorio ed Edilizia
Ufficio Urbanistica di Mestre

IL NAVIGLIO BRENTA E LA SUA FOCE

Relazione storica preliminare alla pianificazione particolareggiata del Terminal di Fusina

a cura di Anna Maria Zizzi



Veduta di Lizza Fusina dove il Fiume Brenta sbocca nella Laguna di Venezia

novembre 2006

INDICE

PREMESSA	pag. 3
INTRODUZIONE	pag. 4
1 IL NAVIGLIO BRENTA E IL SUO TERRITORIO	
1.1 Notizie storiche	pag. 5
1.2 Idrografia dalle sue origini ad oggi	pag. 7
1.3 Il territorio di Gambarare e la borgata di Sant'Ilario	pag. 10
1.4 Il "Folo" e i Moranzani	pag. 14
2 FUSINA	
2.1 Notizie storiche	pag. 16
2.2 Trasformazione urbanistica ed edilizia	pag. 20
2.3 La linea tramviaria Padova-Venezia della Società Veneta	pag. 27
Bibliografia	pag. 28
ALLEGATO	pag. 29
Mappe storiche	pag. 30
Documentazione fotografica	pag. 37

PREMESSA

In questi ultimi anni si va formando un risveglio culturale intorno ai problemi della salvaguardia dell'ambiente.

Lo sfruttamento del territorio a scopi produttivi ed il mancato interesse del controllo e della tutela dello stesso ha provocato, nel corso degli anni, la scomparsa, più spesso la rovina e la progressiva decadenza delle strutture architettoniche, delle tipologie edilizie e dei caratteri paesaggistici, con la conseguente perdita di significato dei valori che rappresentavano, rompendo l'unità delle relazioni in piccoli episodi.

Un recupero di questi elementi dell'ambiente, non finalizzato ad una mera e passiva conservazione, ma tendente alla ricostruzione di quei valori originari o all'attribuzione di nuovi valori, riprogettando per essi un nuovo modo di esistere o di essere fruiti, secondo un diverso sistema di relazione tra le parti, potrebbe essere una valida soluzione per un loro effettivo reinserimento nel più ampio contesto della pianificazione dell'area.



Comune di Venezia-Archivio Fotografico, fotografia aerea , anno 1960.



INTRODUZIONE

Nel presente elaborato si analizza e descrive la trasformazione avvenuta nelle varie epoche storiche nel territorio di Fusina, partendo da uno studio storico dell'antica idrografia, caratterizzata dalla presenza del fiume Brenta. Il Brenta era un tempo un'importante via di comunicazione, che consentiva ingenti traffici con Padova e il suo territorio.

Il piccolo nucleo di Fusina, foce del fiume Brenta, è collocato a 5 Km da Malcontenta, il suo territorio è il lembo di terra che si lascia alle spalle prima di arrivare a Venezia.

Fusina è tutt'ora un punto di scambio molto importante tra Venezia e la terraferma, in passato connessa con i traffici verso sud, è stata riproposta negli ultimi anni in funzione del traffico turistico (fino al 1954 vi era ubicato anche il terminal della linea tranviaria che serviva la riviera).

Oggi il nucleo di Fusina è compromesso da interventi incongrui, disomogenei, scoordinati e da un abbandono pluriennale dei fabbricati. Tuttavia il nucleo storico merita attenzione per un recupero edilizio, ed una riqualificazione ambientale, anche in considerazione del valore paesaggistico della riviera del Brenta.

Per quanto sopra, l'obiettivo di questa analisi storica è di essere un supporto preliminare alla pianificazione particolareggiata del Terminal di Fusina, per una progettazione rispettosa ai valori ambientali.

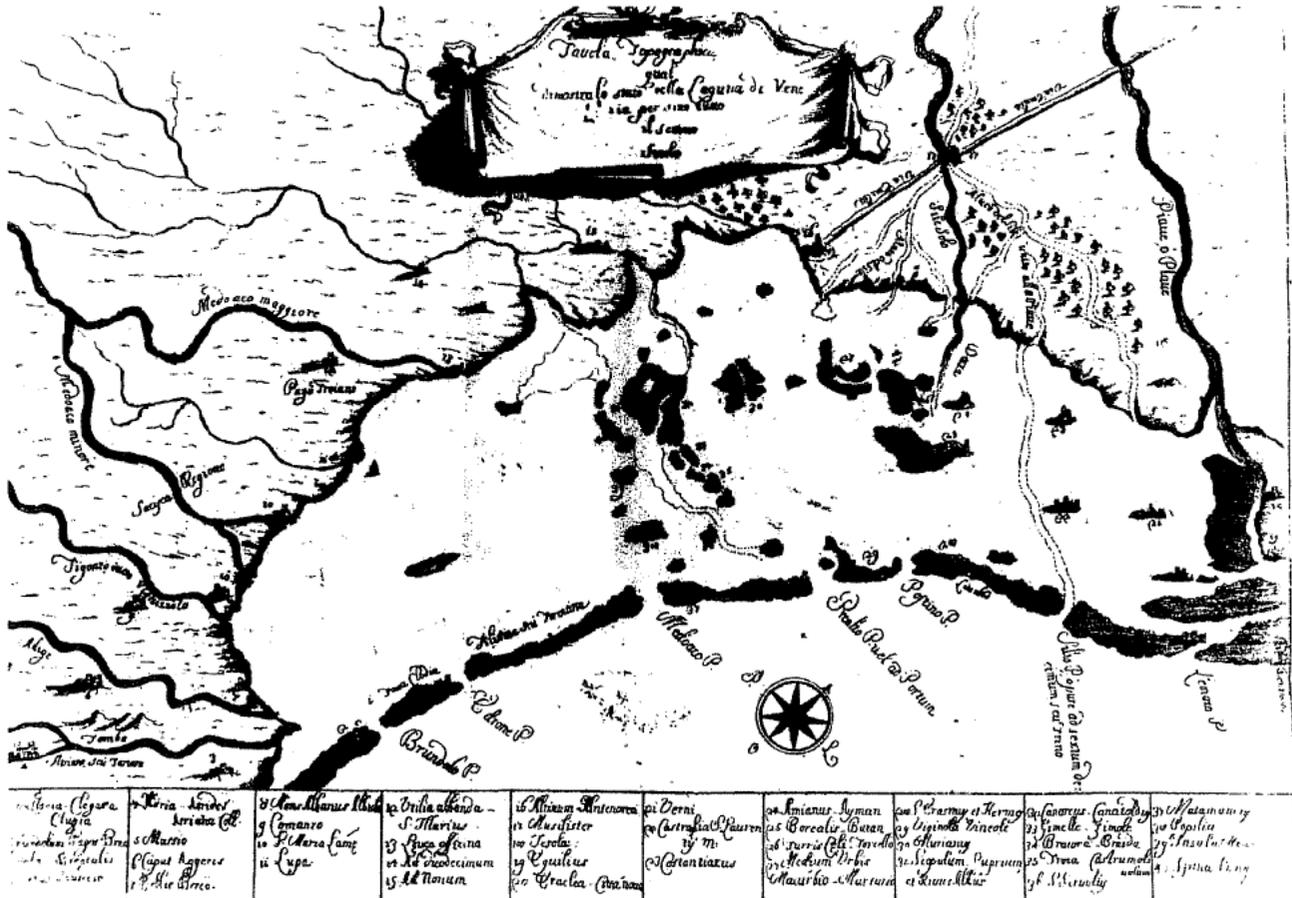
La ricerca è suddivisa in due parti: la prima tratta le trasformazioni nella storia a cui andò soggetto il fiume Brenta, relazionandolo al suo territorio, la seconda descrive il nucleo storico di Lizza Fusina dalla sua origine ai giorni nostri; in allegato mappe storiche e documentazione fotografica.



Comune di Venezia-Archivio Fotografico, fotografia aerea , anno 1960.

1. IL NAVIGLIO BRENTA E IL SUO TERRITORIO

1.1 Notizie storiche



B. Trevisano, La Laguna veneta e il suo retroterra fluviale nel VII secolo – Biblioteca Correr.

In epoca romana l'area compresa tra l'attuale naviglio Brenta ed il Dese, era coperta di foreste e scarsamente abitata, e a questo pare possa richiamarsi la leggendaria Selva Fetontea.

Il Brenta, in questo periodo si chiamava Medoacus e in un punto imprecisato tra Noventa Padovana e Fiesse d'Artico si divideva in due rami: il "Major", che sfociava nella laguna centrale e aveva un andamento in parte coincidente con l'attuale naviglio, e il "Minor", che raggiungeva la laguna sud con un tracciato lungo e tortuoso. Nella tavola I del Temanza, vi sono raffigurati i due settori del Medoacus Maior e del Medoacus Minor, sfocianti in vari rami di canali defluenti nella laguna di Venezia.

A partire dal V secolo il corso del "Major" andò atrofizzandosi e i Padovani, nel IX secolo, furono spinti ad usare per i loro commerci con la laguna il faticoso "Medoacus Minor", la cui foce era sorvegliata alle Bebbe da munite postazioni dei Veneziani, che si erano impossessati di una porzione di terraferma anche in corrispondenza del "Maior", fino al territorio di Gambarare, dove fondarono il monastero benedettino di S. Ilario, che tra il X e il XII sec. divenne fattore essenziale per la bonifica e l'organizzazione produttiva e commerciale della zona.

Fin dal VI secolo abbiamo notizia di disastrose inondazioni in tutto il territorio della valle Padana, tali inondazioni interessarono particolarmente il Veneto orientale, dove fiumi come il Piave, il Sile e il Brenta, uscendo dal loro alveo, provocarono disastri.



1.2 Idrografia dalle sue origini ad oggi

L'attuale naviglio Brenta, sia come regime di acque, sia come andamento dell'alveo, è il risultato di profonde trasformazioni, sia per opera della natura, che dell'uomo.

Per opera della natura: il diluvio di pioggia, uragani e squilibri meteorologici e tellurici dell'anno 589 d.c., che hanno disordinato, secondo le testimonianze di Paolo Diacono e di S. Gregorio, il corso dei fiumi che nelle vicinanze tra Fiesso e Dolo fecero rivoltare la piena del Brenta per Mira e Oriago, il maremoto del 1105, che sconvolse tutta la laguna e perciò anche le foci del Brenta, ed infine il terremoto del 1171, che deviò il Brenta a Strà e Fiesso.

Per opera dell'uomo una serie di interventi, che vengono descritti storicamente e cronologicamente di seguito.

Il Brenta aveva sempre costituito per i Padovani la linea principale di comunicazione con il mare attraverso il ramo denominato "Medoacus Minor", che per Noventa, Camin, Saonara, Arzegrade, Vallon, Rosano, sfociava a Portosecco.

La navigazione del "Medoacus Minor" era piuttosto complicata, sia perché obbligava ad un percorso vizioso per il porto di Chioggia, da cui poi si risaliva per raggiungere Venezia, sia perché lo sbocco in mare era controllato dai Veneziani, mediante il castello delle Bebbe. Questa situazione indusse Padova nel 1142 ad isolare il "Minor" e a riversare tutte le acque del "Medoacus" nel "Maior", provocando una grave alluvione nel territorio di S. Ilario, da indurre Venezia a scendere in guerra.

I Padovani vennero battuti, ma la Serenissima non impose il ripristino della situazione idraulica, preferendo difendere S. Ilario con arginature e rettificare il fiume a Oriago per renderlo più scorrevole. Fu una scelta a favore dei trasporti fluviali più rapidi con Padova, che provocò il progressivo impaludamento del territorio di S. Ilario, con la conseguente decadenza del monastero fino alla sua totale scomparsa.

Padova, dal canto suo, effettuò nel 1209 il taglio del Piovego, con il quale immise nel Brenta le acque del Bacchiglione, collegandosi in tal modo direttamente per via d'acqua con la laguna.

Il tracciato della riviera corrispondeva ormai pressappoco a quello attuale, ma la massa d'acqua convogliata, ricca di sabbie e di detriti, poneva a Venezia il problema dell'interramento lagunare.

Perciò a partire dal XIV secolo cominciò una vasta serie di interventi sul fiume, tesi a limitarne gli effetti negativi sulla laguna e, nel contempo, a garantirne la navigabilità.

Provvedimenti in questo senso furono presi dal governo veneziano per tutto l'arco dei secoli XIV e XV, per prescrivere di chiudere le bocche di Fusina, obbligando le acque del Brenta a scaricarsi di fronte al porto di Malamocco (1339).

Ma si doveva tenere conto non solo delle esigenze lagunari, bensì anche delle necessità della terraferma, proteggendo le campagne dalle inondazioni dirette e indirette del fiume e lo scolo di territori suscettibili di facili impaludamenti causati dal loro basso livello.

Nel 1405 Venezia sottomise definitivamente Padova e da allora ebbe la possibilità di estendere tali interventi all'intero corso del Brenta.

Nel 1410, essendosi riscontrato un certo miglioramento nel porto di Malamocco, mentre si era notato un continuo peggioramento nel Porto di Lido, si riaffacciò il progetto di immettere le acque dolci nel bacino lagunare di Lido: nel 1425 si riapriva la foce a Fusina per esperimento di un solo anno. Ma i danni notevoli causati dalle alluvioni, obbligarono a rimettere le acque dolci ancora nel 1439 nel porto di Malamocco. Quest'ultimo tuttavia continuava a subire l'azione deleteria di interrimento e, di conseguenza si dovette ricorrere alla nuova soluzione, decisa nel 1444, di far defluire la Brenta nel porto di Chioggia. Non migliorarono ancora le condizioni della laguna né quelle della terraferma, in cui si verificarono frequenti inondazioni, tanto che, per alleggerire il carico delle acque, si procedette all'apertura di vari diversivi.

Quello di S. Bruson, del 1457, serviva a deviare il Brenta al Dolo per l'alveo della Brenta secca; un altro diversivo fu ritenuto necessario alla Mira nell'anno 1531. Questo diversivo si staccava dalla

Mira e veniva nel canale di Lugo di Sotto e Torre del Curan, raggiungeva il Canale Cornio all'imboccatura della Gaorna, e discendeva attraverso il Canale Maggiore in laguna di Malamocco.



C. Sabbadino (1487-1560), Venetia-Laguna-retroterra; particolare della carta idraulica, 1545
- Biblioteca Correr.

Ma solo nel 1539 si incominciò ad avere una migliore comprensione del complesso problema, che avviò alla soluzione del 1540, con la diversione delle acque del Brenta al porto di Brondolo e con la separazione della foce del Brenta da quella del Bacchiglione.

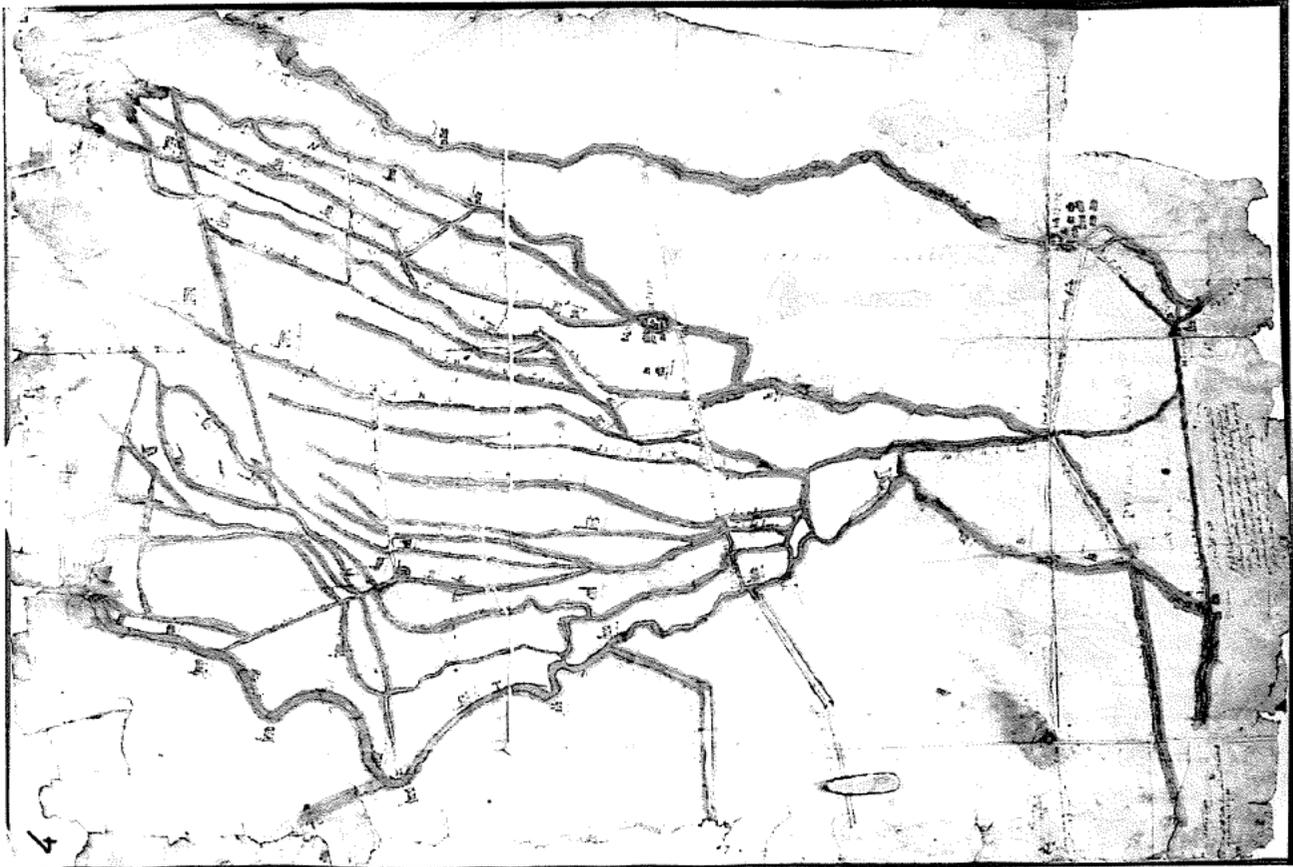
Verso la fine del XVI secolo si fece strada l'idea di un'ulteriore regolazione del Brenta, al fine di un ristabilimento dell'equilibrio nel suo regime idraulico.

“Nel 1602, dopo varie proposte ed un sopralluogo dei Savi alle Acque, veniva approvato il progetto di escavo del Taglio Nuovissimo, studiato allo scopo di fare defluire a Brondolo le acque sovrabbondanti del ramo del Brenta di Fusina e per servire nel contempo la nuova via navigabile.

Nell'anno stesso fu dato lento avvio alla esecuzione dei rispettivi lavori, ma soltanto nel 1609, con decreto del 14 giugno, il Collegio delle Acque decise la costruzione dei ponti-canali necessari alla definizione di quel canale. L'opera ebbe compimento l'anno 1611.



Nel Taglio Nuovissimo vennero anche convogliate le acque del Muson Vecchio, mediante un nuovo canale da Mirano alla Mira (Taglio di Mirano), terminato nel 1613.



Idrografia del Marzenego (nord) al Brenta (sud), A.S.V., S.E.A., Brenta, 232, 1611, 19 settembre.

Si dovette successivamente constatare che per la lunghezza e l'insufficiente pendenza del suo alveo, il Nuovissimo, scorrente pressoché lungo una linea di livello orizzontale ed utilizzato per la navigazione, si dimostrava soltanto atto a smaltire in regime tranquillo un esiguo corpo d'acqua, ma inadeguato ad impedire danni derivanti dalle piene.

Avvennero, infatti, lungo di esso molteplici rotte ed inondazioni. E tutto il territorio attraversato dal Brenta a valle di Strà per circa altri due secoli ebbe a subire allagamenti e danni frequenti, poiché il letto fluviale si andava elevando in continuità per i depositi sabbiosi.

Nel 1687 dovettero essere attuati scavi da Limena a Strà. E nel 1711 altri nella parte inferiore, oltre il Dolo verso Fusina" (S.E.A., Filza 55, A.S.V.).

Il deflusso delle acque del Brenta a Brondolo aveva, nel frattempo, migliorato le condizioni della laguna di Chioggia, ma aveva peggiorato quelle di Brondolo, sia in ordine di transiti fluviali, sia in ordine di regime lagunare.

Queste dannose conseguenze allarmarono il governo e l'opinione pubblica e destarono l'interesse di molti idraulici, particolarmente nella seconda metà del '700. Si passò di progetto in progetto, fino al cadere della Repubblica, quando cioè stava per essere approvato il piano dell'avvocato fiscale del Magistrato alle Acque Angelo Maria Artico, che sosteneva la necessità di accorciare il più possibile il corso del Brenta e non di allungarlo, se si voleva una volta per sempre risolvere il secolare problema di rendere innocuo il Brenta, sia a Venezia, che alla terraferma. Egli dopo aver esaminato molteplici progetti per la sistemazione del Brenta, fece suo questo: apertura di una nuova inalveazione da Fossolovara a Corte, proposta dal giovane ingegnere Fossombroni, attraverso il Piovego, per eliminare il più vizioso e tormentato tronco del Brenta, compreso tra Strà, Fiesso, Dolo. Questo piano prevedeva di mantenere il corso del fiume nella sua antica sede con la foce a



Brondolo. Occupandosi perciò di alcuni rettifili, che avevano scopo di facilitare l'efflusso lungo le svolte più accentuate, proponeva come opera principale un nuovo taglio di saldo da Fossolovara a Corte.

Sopraggiunte le vicende belliche e caduto il governo, non fu possibile prendere nessun provvedimento. Ma i nuovi danni provocati dalle piene nella provincia di Padova, nel 1816, costrinsero a provvedere al nuovo taglio da Fossolovara a Corte.

Nel 1821 il consiglio aulico di Vienna, a cui erano stati portati i reclami e le proteste della terraferma e di Venezia, sentenziò che si riportassero tutti i fiumi nella laguna e la cancelleria aulica ne ordinò l'esecuzione.

Il gran cancelliere Saurau, comprese tutta la gravità delle risoluzioni prese, soprattutto per Venezia, e propose all'imperatore di soprassedere a firmare il decreto e consultare un uomo imparziale e competente sull'argomento: il Fossombroni, insigne idraulico e ministro delle finanze del Granducato di Toscana.

L'imperatore soprassedette otto anni, ma dopo nuovi reclami e due rovinose piene a Fiesse, nel 1835 incaricò il Fossombroni affinché prendesse dei provvedimenti. Il Fossombroni per sviluppare il progetto si avvale della collaborazione dell'ing. Paleocapa. Così il progetto Fossombroni-Artico-Paleocapa venne accettato, soprattutto perché il Brenta veniva accorciato.

Con questo progetto, si portava la foce del Brenta a quella del "Novissimo", nella laguna di Chioggia, operando una netta separazione delle acque del Brenta da quelle del Bacchiglione. Altri lavori erano previsti, tra questi il taglio di alcune svolte in Brenta Vecchia. Certi tagli furono però anticipati e recarono gravi pericoli di rotta.

Si completarono infine gli studi e i manufatti necessari per sistemare, in concomitanza dei lavori eseguiti e delle necessità della navigazione, sia il Vecchio Naviglio da Fusina a Dolo, sia il suo prolungamento da Dolo a Strà, creando per quest'ultimo un grandioso sostegno a porte presso la nuova inalveazione del Brenta.

I lavori di difesa e di sistemazione idraulica potevano considerarsi ormai terminati, ma il progressivo interrimento della laguna di Chioggia, riproponendo l'antico e irrisolto problema, fece ripristinare nel 1896 la foce a Brondolo, e, questa volta, definitivamente, dal momento che ancora oggi il Brenta vi defluisce.

1.3 Il territorio di Gambarare e la borgata di S. Ilario

Il territorio di Gambarare costituiva una delle nove parti in cui era diviso il dogado, ed era appunto la nona parte, a ponente di Venezia e costituiva il margine della terraferma.

La sua giurisdizione comprendeva tutto il territorio sulla destra dell'attuale Naviglio Brenta, partendo dai confini di Sanbruson e Campagnalupia, estremo limite del Piovego della Saccisica per arrivare al mare, mentre sulla sinistra partiva dal confine del vicariato di Oriago, territorio padovano, oggi Cà Sabbioni, arrivava da una parte fino ai Bottenighi, oggi Rana, per raggiungere il mare a Fusina. Aveva quindi un'estensione grosso modo di oltre diecimila ettari.

Non abbiamo riferimenti storici dell'epoca romana. E' documentato con certezza che in questo territorio vi furono due grosse borgate: Aurilia e Sant'Ilario, dove sorse la famosa Abbazia benedettina di Sant'Ilario.

Il toponimo Gambarare lo si deve far derivare dal fatto che le acque del territorio erano molto ricche di gamberi. Anticamente nella zona di Gambarare esistevano molti corsi d'acqua, specie dopo i lavori di sistemazione idraulica fatta dai Benedettini ed era appunto in questi corsi d'acqua che gli abitanti si dedicavano alla pesca dei gamberi ed una delle fosse si chiamava "fossa gambararia".

Il villaggio che è sorto lungo le rive della "fossa gambararia", con ogni probabilità, ha assunto per conseguenza il nome Gambarare, prendendo con il tempo il sopravvento sul nome di Sant'Ilario dopo la scomparsa del monastero, perché il centro di tutto il territorio si spostò a Gambarare.



Benedettini quando decidevano di fondare un nuovo monastero sceglievano luoghi molto appartati, territori da bonificare o completamente abbandonati, perché faceva parte della regola monastica la preghiera ed il lavoro, sia intellettuale, che materiale. La zona di Gambarare si prestava alla bonifica, perché aveva ricchezza di piccoli fiumi naturali. Gran parte del territorio, specie quello ad est e a sud, si pensa che fosse molto acquitrinoso, ma diventato fertile dopo i lavori di risanamento.

Quando i padovani nel 1143 operarono il famoso taglio del Brenta, chi ne risentì maggiormente fu il monastero, tanto è vero che quando fu stipulato il patto di pace tra veneziani e padovani venne dato il permesso allo stesso abate e al monastero, per i danni subiti, di costruire mulini sopra i possedimenti dei padovani, fino a Noventa, ed inoltre il permesso di ricevere “la quarta parte dei noli” dai naviganti.

Quindi dopo il tagli del Brenta i Benedettini dovettero rivedere tutto il sistema fluviale del territorio ilariano, continuando, così, l’opera di bonifica, che rallentò sicuramente dopo la distruzione del monastero ad opera di Ezzelino.

Durante tutto il 1600 questo territorio è andato sempre migliorando, infatti l’estimo del 1740 dimostra come Gambarare fosse diventato un luogo preferito dai veneziani, sia per dimora estiva, che per acquisto di terreni. Se guardiamo l’estimo del 1537 nel territorio di Gambarare c’erano solo sette ville, dopo 44 anni da sette diventarono tredici, nel 1740 divennero 89.

Parlando del monastero di S. Ilario (km 4.5 a ponente da Fusina) scrive il Filiassi :

“Sempre al nord salendo il margine poche miglia dopo Fogolana e Canne un argine eretto aveano i nostri per liberarsi delle piene di Brenta. Lì presso un borgo ed una celebre badia incontratasi detta dei SS. Ilario e Benedetto. La Brenta che dentro terra dividevasi in due rami, con uno correa verso l’est dopo il villaggio di Fiesso, e veniva a sboccare in laguna presso Fusina e il Moranzano, quasi in faccia a Venezia. Coll’altro correva al sud verso piove di Sacco, e, incontrando il Bacchiglione che veniva da Padova, insieme con questo sboccava in laguna presso Fusina e il Moranzano, quasi in faccia a Chioggia. Molti rami più piccoli e canali ed alvei derivati da què fiumi tagliavano poi in mille guise il paese o vi stagnavano in vari luoghi, per cui di accesso difficile egli era, e per tale ragione appunto qua e là vi avevano dominio i Veneziani. Simil cosa vedemmo essere stata alle foci del Sile, Piave e Livenza. ...” (*Filiassi-Veneti primi e secondi-Tomo III, pag. 363*).

Non si può parlare delle vicende storiche di Gambarare e della riviera del Brenta se non si parla di questo Monastero, che ebbe un ruolo molto importante nello sviluppo socio-economico di questo territorio.

L’abbazia di Sant’Ilario, sorta nel IX secolo, rappresentava una linea di demarcazione fra due ambienti e due civiltà diverse; quella lagunare, ancora sotto la diretta influenza bizantina, e quella feudale dominata dai longobardi, poi dai franchi ed infine dalle signorie di Padova e Treviso. L’espandersi per acquisti e donazioni, dei possedimenti di Sant’Ilario in terraferma, se da un lato costrinse gli abati ad assumere la veste di signori feudali, con vassalli ed armi cui affidare la gestione ed il controllo dei beni, dall’altro fu origine di attriti e dispute con le autorità civili ed ecclesiastiche dell’entroterra.

Venezia, protesa almeno fino al XIV secolo verso il mare, sul quale gravitavano i suoi interessi politico-commerciali, non aveva ancora maturato mire espansionistiche verso la terraferma, preoccupandosi piuttosto di mantenere il controllo delle foci dei fiumi e di garantire libero traffico al transito commerciale lungo la rete navigabile dell’entroterra padovano. Marghera, San Zulian, Sant’Ilario erano le teste di ponte veneziane, prossime a territori spesso ostili e quindi dotate di torri, sbarramenti fluviali e terrapieni fortificati con funzioni prettamente difensive, al pari della torre delle Bebbe, posta a controllo delle vie di comunicazione con la Lombardia, e di quelle di Montalban e Santa Margherita, lungo il taglio del Brenta. Mestre non era veneziana, ma ricadeva sotto la giurisdizione di Treviso. Dal borgo delle Gambarare, conteso a più riprese fra padovani e veneziani, all’abbazia di Sant’Ilario, intercorrevano poche centinaia di metri, così come dalla torre del Curan, ai piedi della quale le opposte milizie si scontrarono con maggior frequenza ed

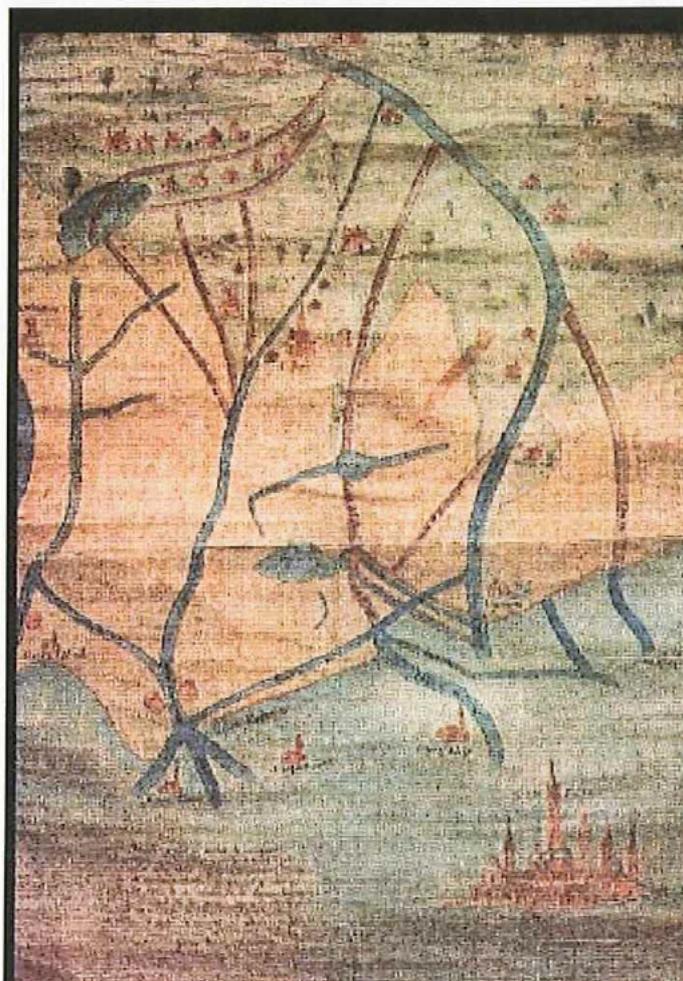


accanimento tra l'inizio del XII secolo e la definitiva conquista veneziana in terraferma, ultimata nel 1405, con la sottomissione di Padova.



T. Temanza, (1705 - 1789), Territorio di Sant'Ilario (rappresentazione del territorio nel sec. IX ai tempi dei Dogi Partecipazi).

Ritornando con la descrizione al monastero di sant'Ilario, va detto che i possedimenti dello stesso erano ingenti: 44 masserie nel 1025 e altre 150 nel 1117, per lo più si trattava di vendite da parte dei conti di Treviso in decadenza. Queste acquisizioni in territorio padovano e trevigiano, oltre ad essere ben visti dalla Repubblica di Venezia, sviluppavano prestigio ed efficienza, divenendo un centro importantissimo anche per il suo porto, unica via di comunicazione, che univa Venezia con la terraferma.



N. Dal Cortivo, Ricostruzione ipotetica della situazione fluviale, A.S.V., S.E.A., Laguna, 5, 1541, 21 febbraio.

Durante il medioevo Sant'Ilario si trovò coinvolto nel sistema feudale, divenendo un potente feudo, dal punto di vista economico culturale e spirituale. I territori erano floridi e bonificati, ma dopo il taglio del Brenta effettuato dai padovani, sopra descritto, tutta l'orografia del territorio ilariano fu sconvolta: vennero danneggiate le valli e le terre, distrutti i villaggi e si diffuse la malaria.

A questo primo disastro si aggiunse, dopo circa 70 anni, le continue scorrerie di Iacopo da Sant'Andrea, poi le invasioni di Ezzelino, che saccheggiò il monastero e cacciò i monaci.

A nulla valsero i tentativi dei monaci di far risorgere il monastero con l'antico splendore.

Inoltre l'interramento dei fiumi, l'impaludamento, la scomparsa di ogni commercio fluviale, ormai dirottato verso Fusina, aveva isolato il monastero.

Se infine pensiamo alle guerre combattute nel suo territorio contro i da Carrara e i Genovesi, rispettivamente nel 1362 e nel 1379, lo spettacolo diventa veramente desolante, perché ci furono molti saccheggi, incendi e continue scorrerie sia da parte dei Tedeschi ed Ungari, al soldo carrarese, che da parte dei Candioti, al soldo dei Veneziani. Tutto questo costrinse i pochi monaci superstiti ad abbandonare per sempre l'abbazia, lasciandola andare in completa rovina, permettendo agli abitanti di usufruire del materiale per costruire le loro abitazioni. Dell'abbazia rimaneva soltanto il nome, indifferentemente di San Gregorio o dei Santi Ilario e Benedetto.

Si deve ricordare che il monastero non curò soltanto le attività economico-sociali della zona, ma fu soprattutto un centro di spiritualità. Si insegnò soprattutto che l'uomo era un essere libero e non schiavo, o servo della gleba, di cui il padrone poteva disporre e venderlo assieme ai suoi beni.



1.4 Il “Folo” e i Moranzani

Il toponimo “Folo” è oggi scomparso, rimane ancora vivo quello di Fusina e Moranzani.

Quando il Dogado era diviso in nove parti, la nona era Gambarare. Mentre Venezia era divisa in sestieri, Padova in centenari, la terraferma in podesterie e vicariati, questi in comuni e colmelli (diminutivo di comuni), Gambarare era diviso in quartieri, o, più brevemente in quarti.

Bottenigo, Fusina, Moranzan, formavano il quarto del Folo, il cui nome era di molto anteriore alla suddetta suddivisione. “Folo” è un vocabolo che deriva dal latino *fullus* e dal barbaresco *fullo* e significa gualchiera, oggi il nome della macchina con motore ad acqua che percuotendo con grossi magli i tessuti di lana, trattati con acqua, sapone e argilla, toglie le impurità dando loro la consistenza del feltro. Questo toponimo lo troviamo in tutti i catastici, sia in quelli del 1500, che nei successivi, poi andò scomparendo, perché scomparve il “Folo”.

Il commercio della lana era per Venezia molto importante, infatti i più grandi proprietari di beni erano i commercianti di lana.

Nel 1633 quindi la Camera del Purgò era diventata la principale proprietaria del “Folo”, però doveva corrispondere ai da Pesaro un obbligo annuo, confermatosi sia nella Condizione 440, che 456 del Registro 402 del 1711. Le condizioni di quest’anno e precisamente la 428 del registro 402 ci dà ancora questa notizia: “Noi cassieri e procuratori della Camera del Purgò possiede la giurisdizione loco de lavar le lane a Fusina alle porte del Moranzan - ducati 120 fin dal 1633 e possiede due case affitate un per ducati 85 e l’altra per ducati 28 e una bottega de fruttarolo”.

Il naviglio Brenta sfocia in laguna in località Fusina, che si raggiunge percorrendo la strada lungo l’argine sinistro del fiume, sul quale si attesta anche il minuscolo insediamento di Moranzani.

Questa località, appena oltrepassata Fusina, era come una testa di ponte in terraferma.

Nei tempi antichi, usciti dalla laguna, si entrava in territorio di altri stati. I posti di confine erano sotto controllo, soprattutto per i dazi. Oggi ci sono le sbarre che si abbassano e si alzano, un tempo c’erano le *palade* (sbarramenti fatti con pali conficcati sul letto del fiume).

A Moranzani rimane una conca settecentesca che, tuttora regola il dislivello tra la laguna e il fiume, consentendo alle barche di superarlo. Nulla resta dell’antica stazione del dazio, mentre ancora sussistono, anche se profondamente rimaneggiate, la locanda e la cappella.

A Moranzani fino all’ottocento era attiva la seriola, piccolo canale che forniva d’acqua potabile Venezia, derivandola a monte del naviglio del Brenta e purificandola con il suo lungo corso che terminava in una serie di vasche per la decantazione finale; apposite barche poi prelevavano da qui l’acqua e la portavano in città.

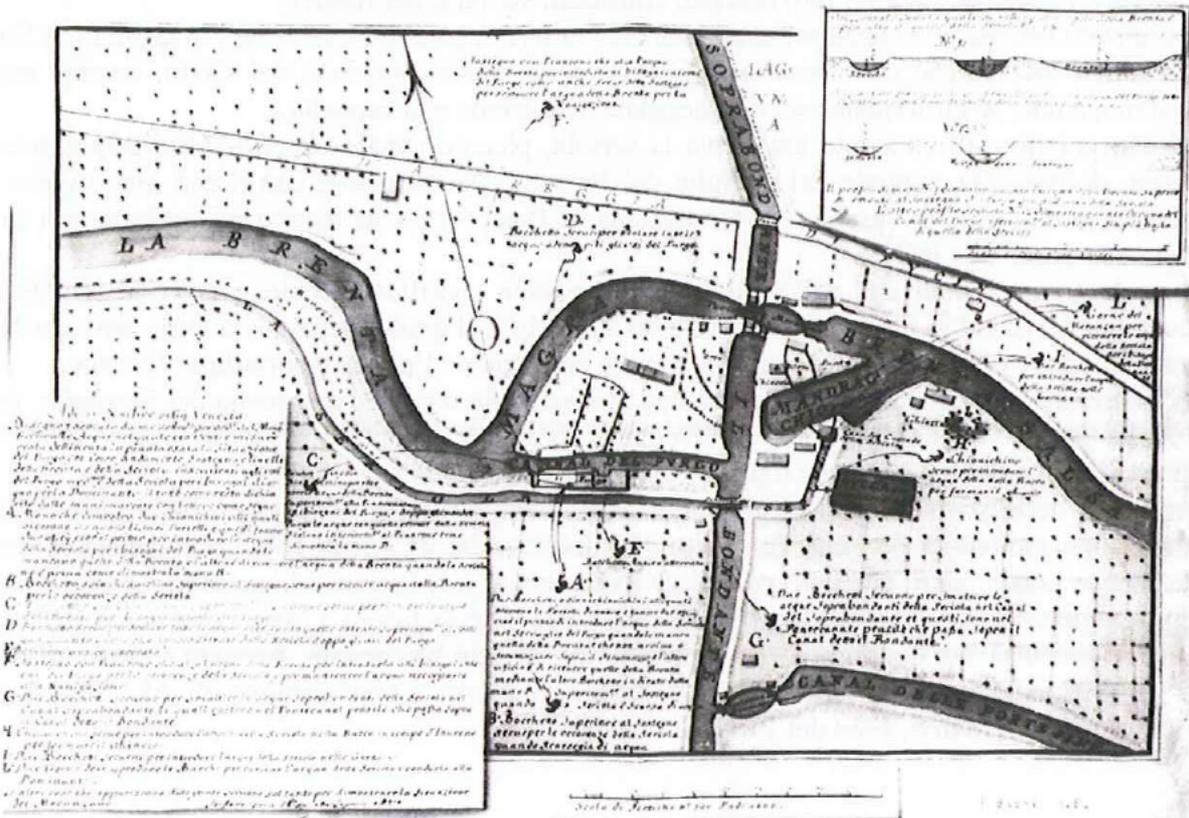
La seriola è una parola che nell’antico dialetto veneto significa piccolo corso d’acqua. Era un piccolo canale, di cui in molti punti rimangono le vestigia, il quale partendo da Dolo arrivava fino a Moranzani, dove c’erano sempre pronte le barche per caricare l’acqua e portarla a Venezia.

Il problema dell’acqua aveva sempre assillato Venezia e la migliore era quella del Serraglio, le cui sorgenti sono a Onara nel Padovano. Prima che si spostasse a monte, cioè ai Moranzani, era Fusina il punto di arrivo dei barcaioli per il prelievo dell’acqua potabile per Venezia.

Il problema dello sbarramento del Brenta ai Moranzani, assieme all’apertura dell’argine di Lizza Fusina, dopo molteplici progetti, fu risolto con delibera del 24 aprile 1602 e realizzata la risalita delle acque salse sino ad una conca o sostegno; e nei pressi si sarebbe spostato anche l’approvvigionamento dell’acqua potabile. Nel 1611 si conclusero i lavori di escavo del canale artificiale (seriola), per condurre l’acqua potabile da Dolo ai Moranzani. Accanto sorsero gli edifici del “purgò”, del “cargador dell’acque” e della “ghiazzara” (vedi disegno di M. Alberti e A. Minorelli del 1690 e di S. Foin del 1769).



Matteo Alberti, Angelo Minorelli, Veduta prospettica del nodo idraulico ai Moranzani, A.S.V., S.E.A. Brenta, 41 (part.), 1690, 19 settembre.



Stefano Foin, Planimetria del nodo idraulico ai Moranzani, A.S.V., S.E.A., Brenta, 82, 1769, 11 dicembre.

Per merito di queste opere idrauliche i Moranzani divenne un importante punto di transito fluviale. Nel 1867, dopo diverse proposte, il Consiglio Comunale decise di cercare soluzioni meno precarie e più igieniche e quindi si pensò alla realizzazione di un acquedotto.

Ma soltanto nel 1884 venne realizzata una condotta Moranzani-Venezia con tubazioni sub-lagunari, sostenute dalla centrale di S. Amdrea .

Le acque della "Seriola" vennero portate direttamente ad una fontana in Piazza S. Marco.

Nel 1890, per esigenze di salute pubblica, il Comune di Venezia con la Compagnia concessionaria acquistò dei terreni a S. Ambrogio di Trebaseleghe (Pd), sperimentando i pozzi artesiani con buoni risultati. L'acqua salubre del sottosuolo venne immessa in un manufatto di cemento, che, attraversata Mestre e seguito l'argine di conterminazione lagunare, si congiungeva con le condutture in ghisa dei Moranzani, senza più passare per le vasche filtranti poste a sud del fiume.

Così nel 1923 venne definitivamente abbandonata la vecchia linea, sostituita con una condotta che ammetteva la portata d'acqua della città e venne ridotta la lunghezza del percorso che seguì la strada di Zelarino e S. Giuliano, tagliando definitivamente il centro dei Moranzani.

2 FUSINA

2.1 Notizie storiche

La foce del Naviglio Brenta, da testimonianze di scavi effettuati nella zona, in cui sono state pervenute antichissime lapidi, pare fosse abitata fin da tempi remoti.

In epoca romana esisteva, in un estesa fascia dell'immediato entroterra, una sola via terrestre di comunicazione ("stradela"), che collegava Mestre con il borgo residenziale sviluppato lungo la strada che si raccorda ai Moranzani e quindi a Fusina; ci viene rappresentata nel disegno di Cristoforo Sabbadino.



Cristoforo Sabbadino, Il Mestrino e la gronda lagunare tra Fusina e Campalto, S.E.A., Diversi, 106, sec. XVI.

Trattando di Fusina, scrive il Filiassi: “Lungo al margine, un miglio dopo S. Ilario, incontrasi la foce della Brenta ora detta Brenta morta e il luogo chiamato Fusina. Anticamente il suo nome era Lizza Fusina, non Leuca-Fucina, come piacque al Sabellico per dargli un’area antiquata. La Brenta vera o il Medoaco maggiore, vegnente da Bassano, verso Strà o Fiesso, dividevasi in due rami, con uno de quali correva fino a Fusina, ed ivi entrava nella laguna, dedicato a S. Leone, e di esso trovasene memoria nel 1183. A motivo della sua situazione era detta S. Leone in bucca fluminis.

La foce colà del Brenta subì per altro molte vicende, che ora nè bene si sanno, nè bene si capiscono, ora essendo aperta pel transitò delle barche, ora l’uscita a questa venendo impedita. E cioè forse perché troppo vicina trovasi alle isole di Rialto, che ne distano appena tre miglia, sicchè incomodavale colle sue torbide, e forse anche di poca sicurezza per le medesime supposevasi la libera uscita colà del fiume.” (*Filiassi - Veneti primi e secondi-Tomo III - pag. 385*).

Per quanto riguarda l’etimologia del nome, “Lizza Fusina” pare che derivi da Foxina o Fuoxa, cioè foce di canale e Lizza da chiusura di pali e assi.

Lo sbarramento, posto allo sbocco del fiume, serviva per innalzare il livello dell’acqua facilitando la navigazione e per impedire l’apporto in laguna di materiali solidi da parte dello stesso canale.

Sullo sbarramento era collocato un congegno denominato “carro”, dotato di argini e slitte, lo si vede rappresentato nel disegno di Giacomo De Gastaldi del 1563 (Fig. 1).

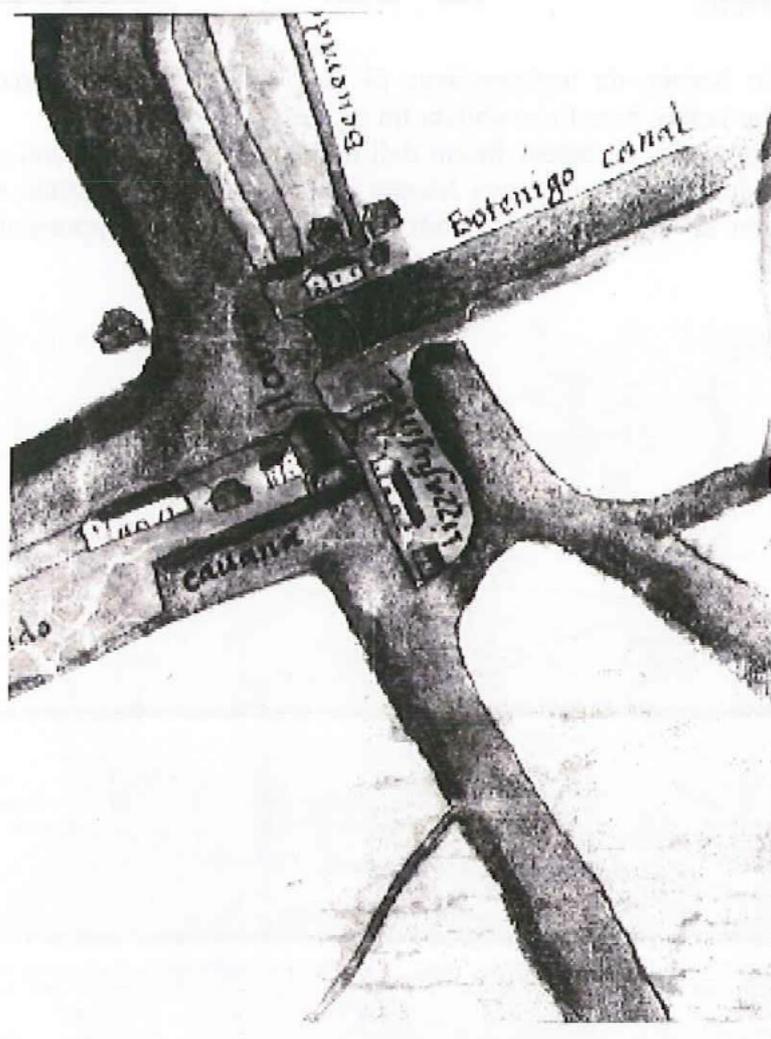
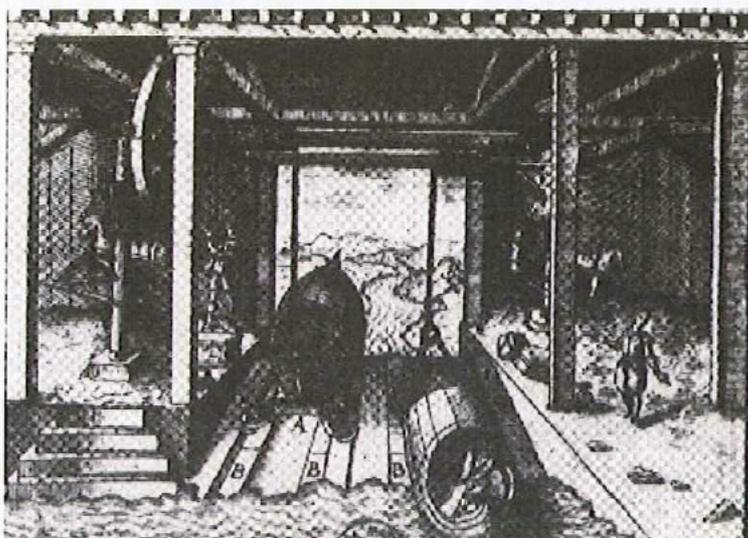


Fig. 1 - Disegno di Giacomo de Gastaldi, Il Brenta dalla Riscossa a Fusina – Particolare di quest’ultima località, con la posizione del “carro”, A.S.V., S.E.A., Brenta, 15, 1563, 19 settembre.

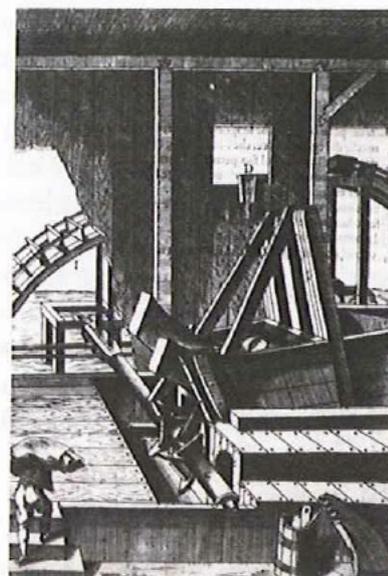
Scrive il Molmenti: “I carri o lizze per passare le barche attraverso gli argini che separavano i canali d’acqua dolce dalle salse della laguna erano formati da due piani inclinati, discendenti dalla sommità dell’argine, l’uno verso il canale interno, l’altro verso la laguna; il suolo dei piani aveva il pavimento di pietra con traversoni di legno, in modo da poter reggere il peso delle barche. Sotto la barca si faceva discendere e si assicurava un telaio robusto di travi, e con funi ed argani si trascinava il telaio (Lizza) con sopra la barca sul piano inclinato, Per tirare il carro con la barca si usava una ruota dentata, unita ad un argano orizzontale ed un asse verticale che muoveva la ruota mediante manovella messa in giro da un cavallo.”



Stampa del 1607 rappresentante il “carro”, V. Zonca, Novo teatro di macchine et edifici, PD 1607.



Esempio di macchina per alzar l’acqua, intallata a Lizza Fusina nella seconda metà del secolo XVI, V. Zonca, Novo teatro di macchine et edifici, PD 1607.



Macchina per follare i panni riprodotta nel libro di V. Zonca del 1607.

E il Tentori aggiunge: “Nel 1324, volendo il Governo impedire il danno che le acque della Brenta, le quali uscivano in laguna per la foce di Lizza Fusina, cagionavano a motivo dei continui interrimenti, ordinò che con grosso argine fosse chiusa detta foce. L’argine di fatto si elevò dal



Bottenigo sino a Fusina e di là sino al luogo allora chiamato S. Marco di Lama e quindi incominciò ad introdursi la costumanza di trasportare le barche che navigavano verso Padova col carro, il quale dal canale alla laguna e da questa al canale le trapassava. Tale macchina situata a Fusina, apparteneva alla patrizia famiglia Pesaro, le ha dato la denominazione del carro.

Laonde le porte di sostegno detto del Moranzano, sostituito al carro dopo che fu tolto l'argine nel 1561 e lasciata scorrere la Brenta per Fusina nella laguna, furono un tempo di giurisdizione di detta nobile famiglia." (*Tentori - Legislazione della laguna-pag. 65-110*).

Come è stato descritto nella prima parte la navigazione fluviale attraverso le acque del Brenta avveniva da Padova a Venezia, prima attraverso la Pioveghella, poi utilizzando il taglio del Piovego ed infine il Brenta da Strà a Fusina per immergersi nella laguna e da questa nel canale della Giudecca. Dopo il taglio era stata costruita una diga per separare le acque dolci da quelle salate e per la navigazione era stato costruito a Fusina un sistema di elevazione, per cui le barche, benchè cariche di merci venivano fatte passare dal canale alla laguna e da questa al canale.

Nella prima parte sono stati descritti anche gli interventi di carattere idraulico intrapresi dalla Repubblica sulla regolamentazione del fiume Brenta, abbiamo visto appunto che, per quanto riguarda la foce del Brenta a Fusina, a partire dal 1324 venne più volte decretata la sua chiusura e poi la riapertura, operazioni che lasciano trasparire non poche incertezze e ripensamenti. Così, come scrive il Tentori, la macchina denominata "carro", fu appunto costruita dopo il 1329.

Il Tentori scrive che il "carro" fu sostituito nel 1561 (probabilmente questa data è stata presa dal decreto del Consiglio dei Dieci, del 1561, 31 maggio, come fatto definitivo, mentre l'opera non era ancora entrata in funzione) dal sistema delle porte o conche, ma questa data è contraddetta dai seguenti documenti: -Anno 1581 -cond. 440- Francesco e Vettor da Pesaro a Lizza Fusina denuncia il "carro, canal hostaria per li miei 22 carati tiene Isepe Longo - ducati 976 e carati 13 dell'edificio del carro al detto ducati 125". Questo secondo documento, ci da ulteriori conferme; si tratta di un ricorso contro l'accertamento e tassazione fatta dall'ufficio dei X Savi alle Decime di Lunardo da Pesaro, Anno 1677, 5 zugno-Condizione 6687 -Registro 395: ".....e avendo veduto in essa nota essere stato posto una terminazione fatta in mio nome l'anno 1666 1° ottobre di ducati 54 per Xma (1 decima) sopra ducati 581 grossi 16 B.V (buona valuta) per quello mi paga il magistrato Ecc. mo delle acque per il rifacimento del carro che era a Fusina, che fu levato di pubblica commissione sin l'anno 1613 della qual terminazione non essendo io tenuto ad alcuna supplica, per non essere delle comprese nelle Xme dei beni esenti per esser denaro del Magistrato Ecc.mo delle Acque, su detto non sottoposto a pagamento di Xma....."

Da questi documenti si deduce che il carro fu sostituito nel 1613 dal sistema delle porte di Moranzani, che ancora oggi è esistente e funzionante.

Dal XIV secolo Fusina assieme ai Moranzani assume particolare importanza come punto di collegamento e di smistamento postale tra Venezia e l'entroterra padovano.

Documenti storici ci danno notizia che, a partire dal 1323, sia a Lizza Fusina, che ai Moranzani ci fosse un'attività di osti e panettieri.

La Redecima del 1537 ci fa sapere che a Fusina c'era una "casa di pubblica ragione per uso dei barcaioli", notizia confermata fino alla Redecima del 1740.

Il 1561 rappresenta una data storica per Lizza Fusina e i Moranzani:

- Ordinanza di demolizione del "carro" perché fosse sostituito dal funzionamento delle porte con relativa conca.

- Inizio dei servizi postali fra Venezia e Milano, prerogativa che durò fino al 1806.

L'uso posteriore delle porte, sostegni, chiuse, caterrate, come sono ora ai Moranzani, alla Mira, a Dolo, a Strà, migliorò le condizioni della navigazione.



2.2 Trasformazione urbanistica ed edilizia



Lizza Fusina con le quattro barche di traino del Burchiello e della "barca di Padova", G. F. Costa, 1750-56.

Perduta l'ultima e reciproca necessità che tra il cinquecento e il settecento legava il Brenta all'ambiente e alle strutture circostanti e il loro insieme a Venezia, lungo la riviera del Brenta si trovano oggi insediamenti ed episodi edilizi assai dissonanti e spesso in stridente contrasto tra loro, nonostante il vincolo paesaggistico che da diversi anni gravita lungo tutta la fascia marginale del fiume Brenta fino a Fusina, nel quale ultimo tratto il vincolo si amplia.

L'attuale riviera del Brenta, chiamata così da pochi anni, prese nomi diversi attraverso i secoli: Riva del Brenta, strada Postale, strada Napoleonica, strada Regia. Attualmente il suo vero nome è Strada Padana Superiore n. 11 e l'antica strada del Brenta ne è una parte. In alcuni tratti, dopo la eliminazione del Brenta ha subito mutamenti e rettifiche e faceva capo a Fusina, una volta grosso centro per quei tempi, poi posto di dogana, oggi inizio del grande centro industriale di Marghera.

Il suo traffico ora non arriva più a Fusina, ma a Mestre.

A Fusina facevano capo, fin dal 1561, anche i servizi postali tra la terraferma e Venezia, che durarono fino al 1806 con la Compagnia dei Corrieri.

La strada oggi è percorsa da pesanti automezzi, è diventata ormai un centro nevralgico e industriale, basti pensare alla zona industriale di Marghera.

Prima di analizzare il nucleo storico di Fusina, si delinea brevemente lo sviluppo industriale della limitrofa area di Porto Marghera.

La nascita di Porto Marghera ufficiale sulle carte è del 1917, ma la sua effettiva realizzazione comincia nel 1919, su progetto dell'ing. Coen-Cagli, che delimitava e suddivideva per funzioni la prima zona industriale.

Sin dal 1907 si delinearono una serie di iniziative per la creazione del Porto industriale sulle barene, progetti che si concretizzarono nel 1917 per iniziativa di un consorzio formato dallo Stato, dal Comune di Venezia e dalla Società Porto Industriale, presieduta da Giuseppe Volpi.



Dalla nascita del porto industriale conseguirono una serie di realizzazioni di notevole importanza, sia dal punto di vista urbanistico, che amministrativo: nei primi anni '20, in diretta connessione con l'insediamento e l'espansione delle strutture portuali e industriali è pensata la formazione di un nuovo quartiere urbano di Marghera; l'aggregazione nel 1926 al Comune di Venezia dei territori dei Comuni limitrofi di Mestre, Chirignago, Zelarino, Favaro Veneto, la costruzione del collegamento automobilistico tra Venezia e la Terraferma (1931-32).

Lo sviluppo di Porto Marghera può essere suddiviso in quattro fasi.

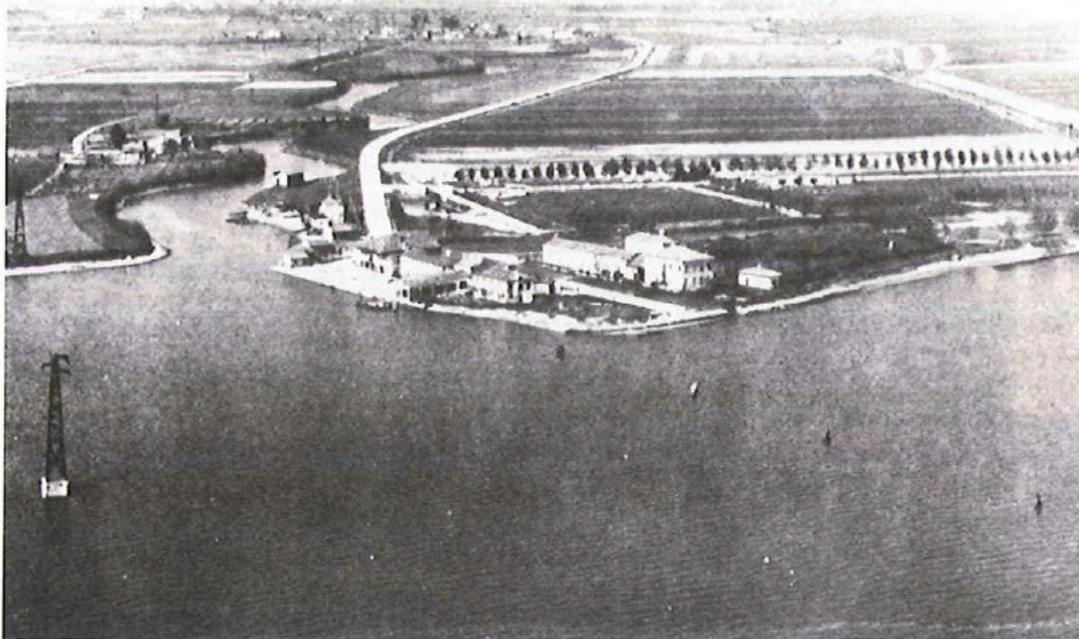
La prima fase è compresa nel periodo tra le due guerre, con la decisione di espandere il porto di Venezia a Marghera, creando così un possibile polo di concentrazione industriale padana.

La seconda fase, che va dalla fine del secondo conflitto mondiale al 1963, è contraddistinta da uno sviluppo tecnologico nel settore chimico, petrolifero e metallurgico e dalla disponibilità di metano che si aggiunge all'energia elettrica e da una crescente offerta di manodopera proveniente dall'agricoltura. Questa fase caratterizza Porto Marghera come una delle più grandi concentrazioni industriali d'Europa.

La terza fase inizia nel 1963 e risulta coincidere con una previsione di realizzare a sud delle prime due zone industriali una terza di dimensioni enormi (oltre 400 ettari), che si estendeva fino al Naviglio Brenta. In questa fase fu previsto l'escavo di un nuovo canale navigabile, profondo 15 metri (il canale di Malamocco-Marghera). Ma l'ipotizzata terza zona industriale non fu mai realizzata.

La quarta ed attuale fase è iniziata con la crisi petrolifera ed è caratterizzata da prospettive piuttosto incerte, fino all'inversione di tendenza degli anni '80 con la dismissione di aziende importanti, con conseguente calo occupazionale. Esauritesi le spinte espansive, si entra nella fase della riconversione produttiva.

Per quanto riguarda l'antico insediamento del nucleo di Fusina, purtroppo, oggi restano pochi edifici, per lo più abbandonati, in stato di degrado, ed in parte compromessi da interventi incongrui. Nonostante ciò, essi, meritano attenzione per un recupero edilizio ed una riqualificazione ambientale.



Fusina prima della costruzione dello stabilimento SAVA e dell'escavo del canale di Malamocco - Marghera, foto aerea anno 1958.

Se ora confrontiamo, cronologicamente, le mappe storiche, del nucleo di Fusina, notiamo che nel disegno di Matteo Alberti del 1690 (Fig. 2), il nucleo di edifici sia simile, per collocazione e forma, ad alcuni esistenti nella mappa napoleonica (1808-10), nella quale appaiono con destinazione d'uso per uffici della polizia, della finanza, osteria, stallorimessa ed una cappella (Fig. 3).

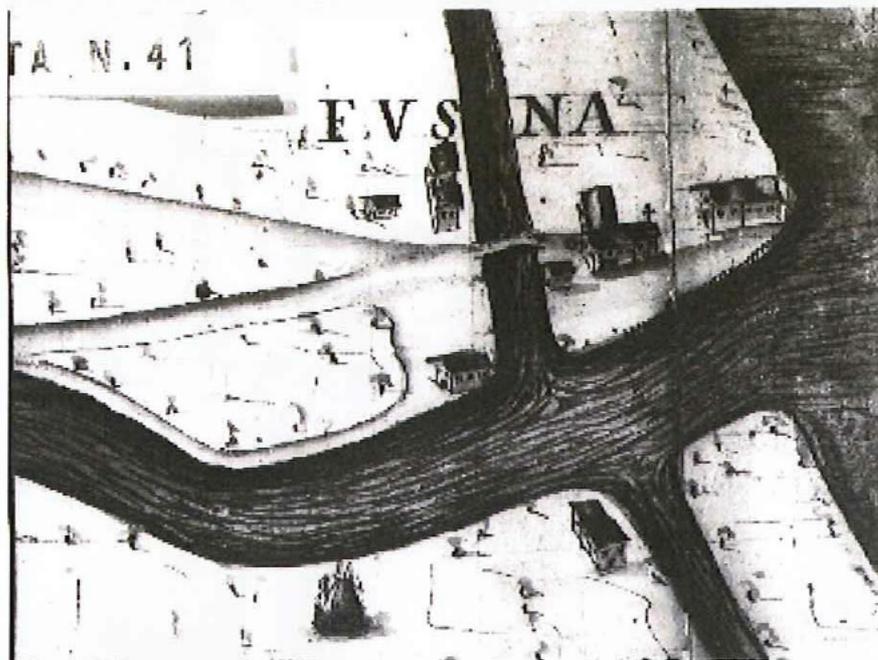


Fig. 2 - Brenta Magra da un miglio sotto Oriago (Cà Bon) a Fusina.
Disegno di Matteo Alberti, 1690, 19 settembre, A.S.V., S.E.A., Brenta, 41.

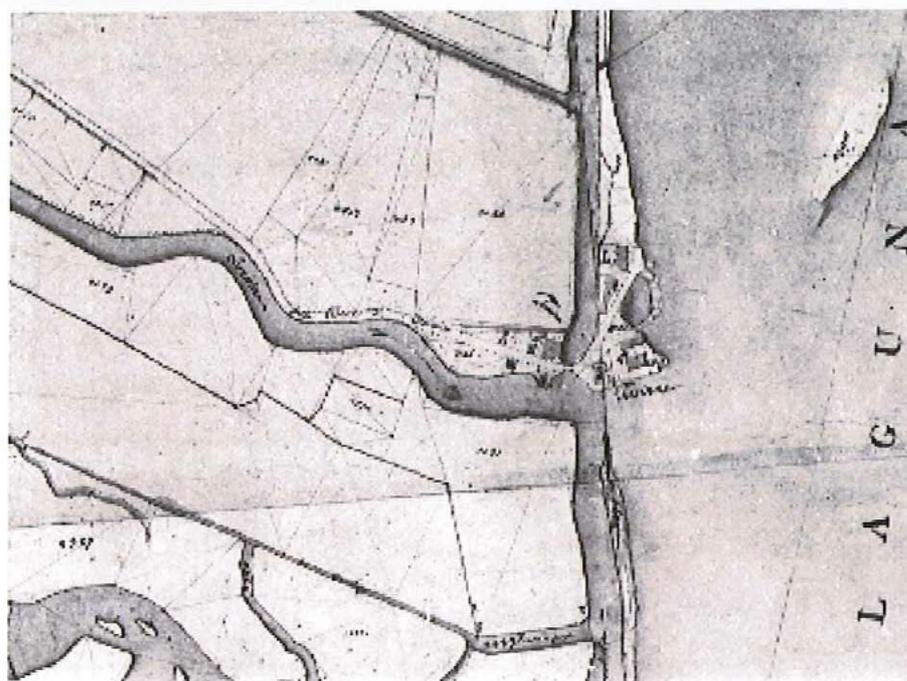


Fig.3 - Fusina dal catasto Napoleonico (1808-10), A.S.V., mappa 38/4.

Nella mappa austriaca (1831-1841-aggiornamento del catasto napoleonico), si rileva che la casa della finanza e la cappella rimangono invariate, mentre il resto dell'edificato è notevolmente modificato (Fig. 4).

Confrontando la mappa Austro-Italiana, Fig. 5 (1846-1916), con quella Austriaca (Fig. 4), appare sempre invariata la casa della finanza e la cappella, mentre il resto dei fabbricati ridotti di numero e con diverso sedime, ad eccezione di due edifici isolati, di cui uno oggi ancora oggi esistente. Nella mappa Austro-Italiana, appare il fabbricato che ha ospitato dalla fine dell' '800 l'ex Tramvia della Società Veneta.

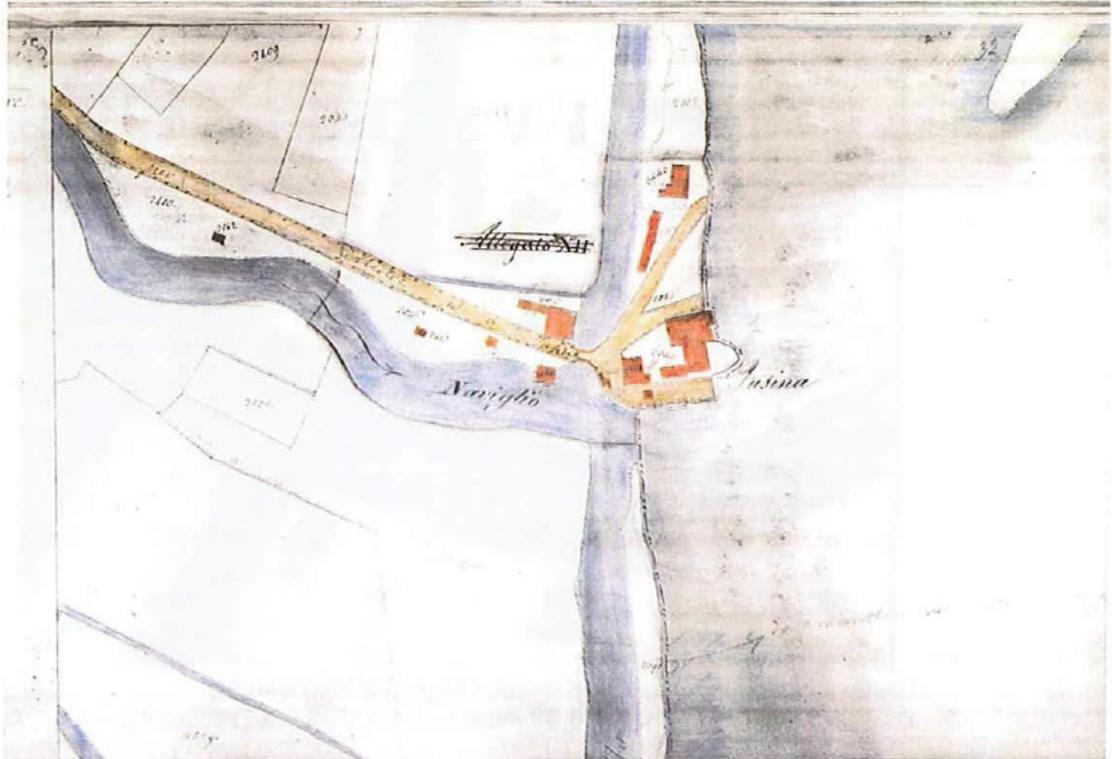


Fig. 4 - Fusina dal catasto Austriaco (1831-1841), Gambarare Tav. XLII.

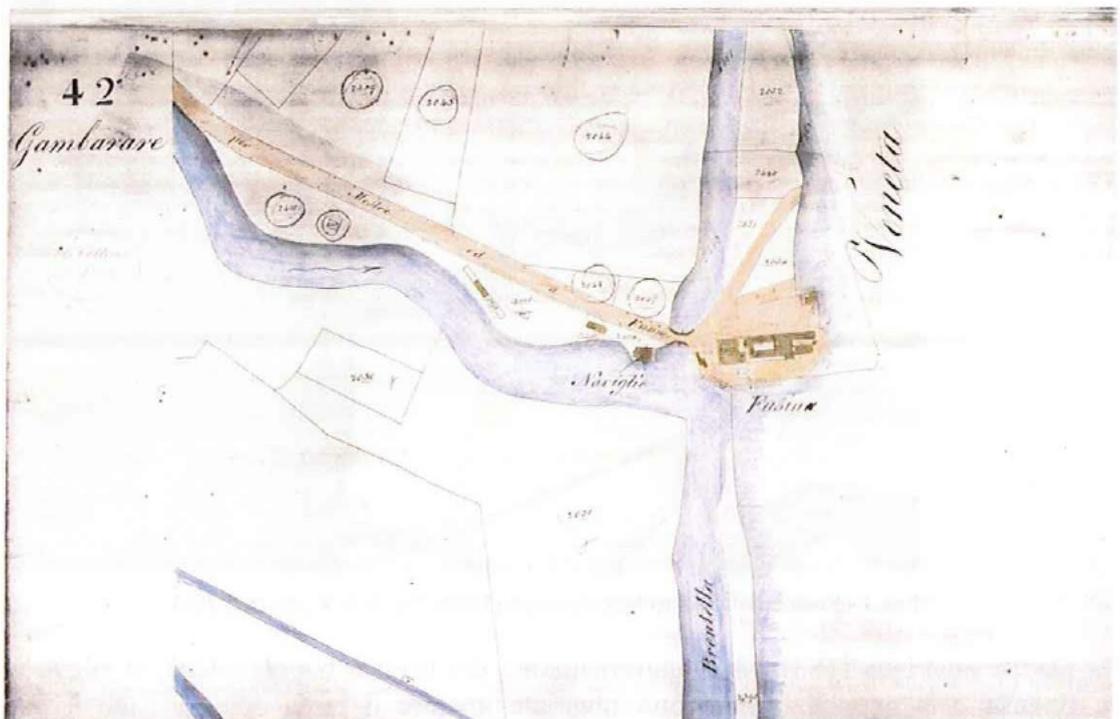
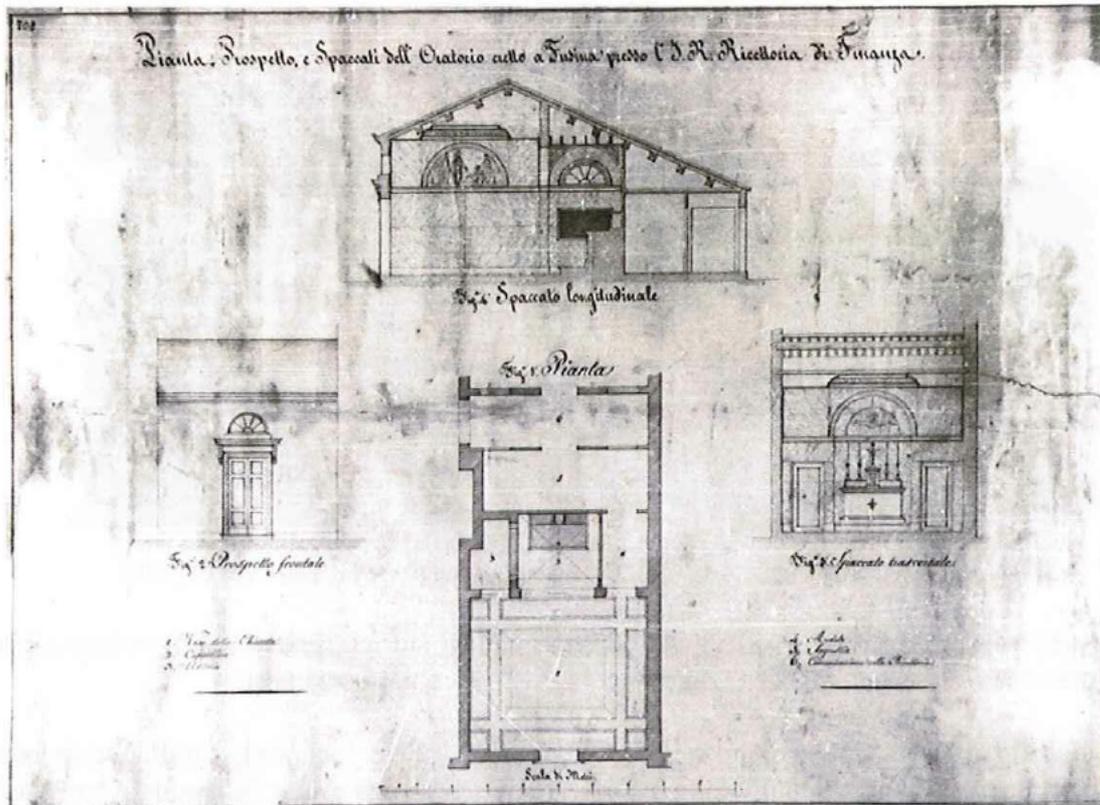


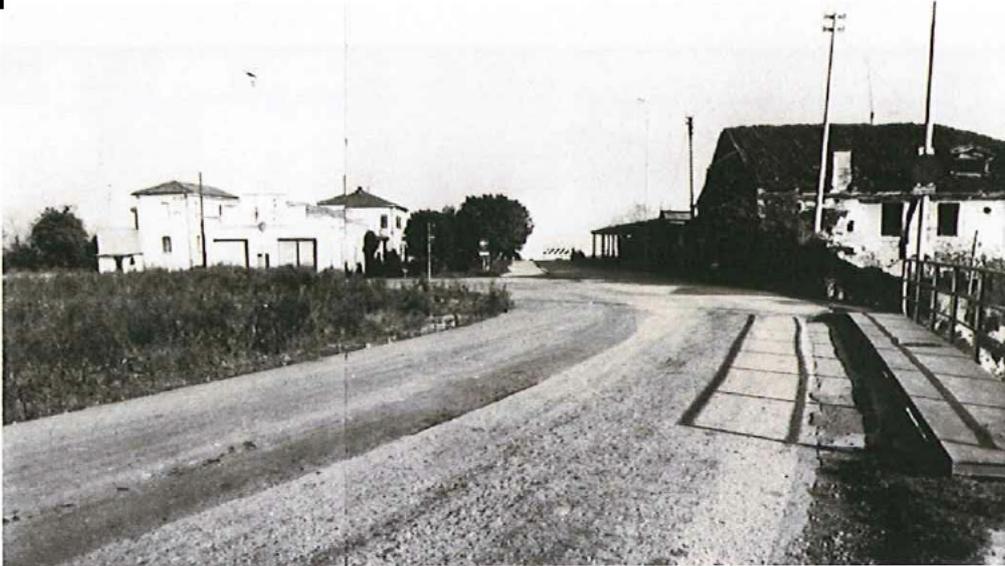
Fig. 5 - Fusina dal catasto Austro-Italiano (1846-1916), Gambarare Tav. 42.



Fusina, Oratorio, Disegno del sec. XIX, A.S.V., Misc. Mappe, 708.



Fusina, ex casa della finanza ed oratorio, fotografia F. Rossetto, anno 1982.



Nucleo storico di Fusina, anno 1987 (circa), fotografia tratta da: Comune di Venezia, Assessorato alla Cultura e Belle Arti, C.d.Q. Malcontenta: un paese per chi, Venezia, 1980.

Se analizziamo lo stato di fatto, confrontandolo con i catasti storici appena citati, vediamo che gli edifici di interesse storico-testimoniale, oggi ancora esistenti, sono i seguenti:

- L'ex casa della finanza (in origine pare fosse utilizzata come locanda), caratteristico edificio lagunare seicentesco a pianta rettangolare con due piani nel fronte verso la laguna e tre piani sul fronte opposto, il tetto è a tre falde con manto in coppi.

Il fianco, su cui recentemente spiccavano i caratteristici camini con i fondali e le canne fumarie esterne, risulta, oggi, in buona parte crollato, assieme ad una parte della copertura.

Sul fronte verso la laguna, in età neoclassica, è stato aperto un portico con architrave in legno e cornice sagomata in pietra d'Istria (in gran parte caduta negli ultimi tempi) sorretto da due colonne e due paraste angolari di mattoni già rivestite di marmorino (che l'incuria e la salsedine ha consumato) e capitelli di pietra d'Istria, in stile "dorico".

L'edificio meriterebbe urgentemente un intervento di restauro conservativo, in considerazione del suo degrado e dello stato pericolante.

Questo fabbricato è vincolato dalla Soprintendenza come Bene culturale.

- La piccola cappella, di semplici forme, unitamente all'ex casa della finanza, a cui è annessa, versa in stato di degrado.

Questo oratorio nel XVII secolo fu dedicato a Sant' Antonio di Padova, agli inizi del XIX secolo fu riedificato dalla Regia Finanza, ma l'insufficienza del numero dei cappellani della parrocchia di Gambarare consentì solo una saltuaria celebrazione domenicale.

Nel 1880 risultava ancora aperto, mentre nella visita pastorale del 1917, non viene più citato.

Assieme all'edificio lagunare seicentesco, anche l'oratorio è vincolato dalla Soprintendenza come Bene culturale.

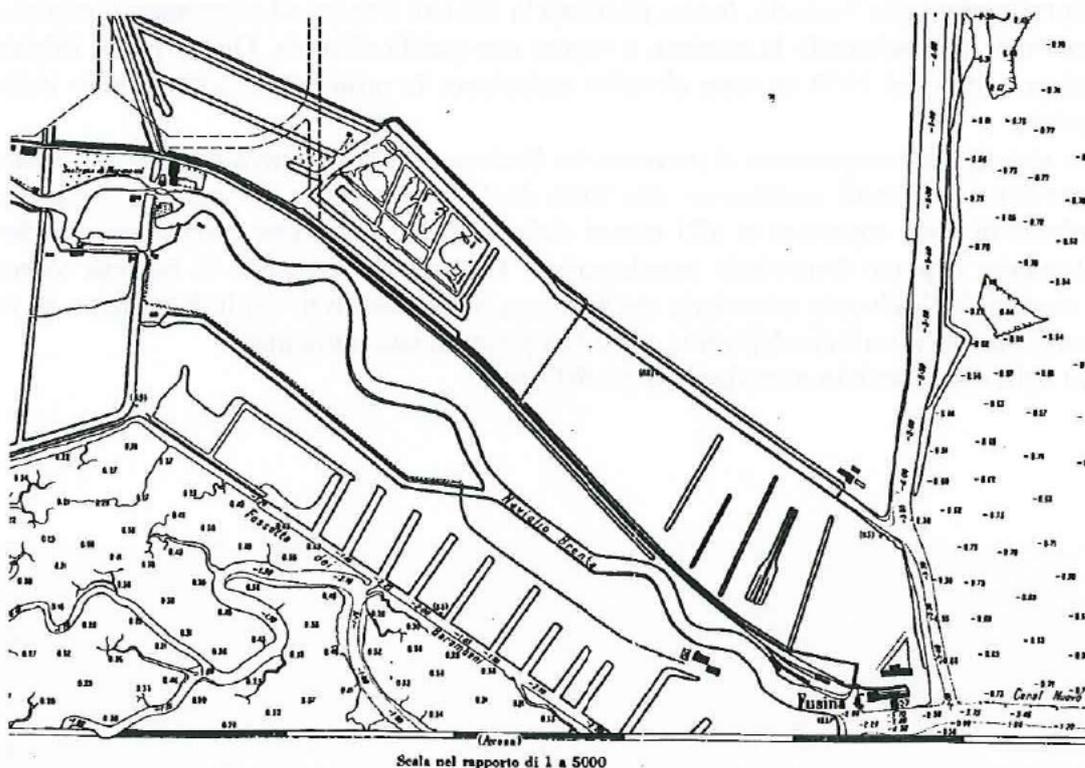
- L'edificio che ha ospitato la stazione dell'ex tramvia della Società Veneta, che collegava Fusina con Padova, dalla fine del 1800 fino al 1954, risalente alla prima metà dell' '800, ha subito, dalla sua nascita rifacimenti e superfetazioni.

Il manufatto che collega l'edificio ottocentesco alla pensilina, prospiciente la strada, come la stessa pensilina, si può far risalire ai primi anni del '900. La pensilina è una struttura in latero cemento, sorretta da colonnine di fusione metallica. Questa costruzione sembra recepire in maniera provinciale i caratteri del liberty.

Il succitato manufatto che collegava l'edificio ottocentesco alla pensilina prospiciente la strada, prima della parziale demolizione, si allungava fino a raggiungere il fiume Brenta, infatti questo corpo è visibile nella tavola I.G.M. del 1932 e nelle foto aeree (1958-1960), sopra illustrate. Trattandosi di edificio di proprietà pubblica, con più di 50 anni, è sottoposto alla verifica, di Bene culturale, da parte della competente Soprintendenza.

- Un'abitazione isolata, prospiciente il Naviglio Brenta, risalente alla prima metà dell' '800, ristrutturata in questi ultimi anni.

Si citano, anche se di epoca più recente rispetto ai precedenti, altri due fabbricati, siti a nord dell'edificio che ha ospitato l'ex tramvia della Società Veneta. Essi risultano presenti nella tavola I.G.M. del 1932, attualmente sono abbandonati ed in stato di degrado.



Carta della Laguna di Venezia, Istituto Geografico Militare, anno 1932.

“Dalla fine degli anni cinquanta l'area situata in località Fusina a nord-est della foce del Brenta, affacciata ad est verso la laguna veneta, è occupata da un campeggio, la cui sistemazione generale si deve all'architetto veneziano Carlo Scarpa. Incaricato tra il 1956 e il 1957 di fornire un progetto d'insieme. Scarpa organizzò il campeggio secondo un asse principale che attraversa longitudinalmente l'area nel tratto settentrionale così da avere un ampio settore destinato alle tende, ai camper e ai bungalow, prospiciente il mare.

Lungo questo viale alberato si attestano le attrezzature collettive del campeggio progettato dallo stesso Scarpa. In particolare all'estremità occidentale a nord del viale si trova l'edificio d'ingresso con la biglietteria, mentre ad un terzo circa della sua lunghezza, in corrispondenza di un secondo vialetto che scende a sud-est verso la laguna, vi è la costruzione che ospita il bar-ristorante. Ad oriente in prossimità dell'intersezione dei due assi, lungo il tratto meridionale del viale principale, vi è infine il blocco dei servizi che comprende le docce, i servizi igienici, i lavabi e due piccoli ambienti originariamente destinati all'infermeria.” (Tratto dalla relazione storico-artistica, allegata al Decreto di vincolo del Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, relativo ai manufatti progettati dall'architetto Carlo Scarpa).



2.3 La linea tramviaria Padova-Venezia della Società Veneta

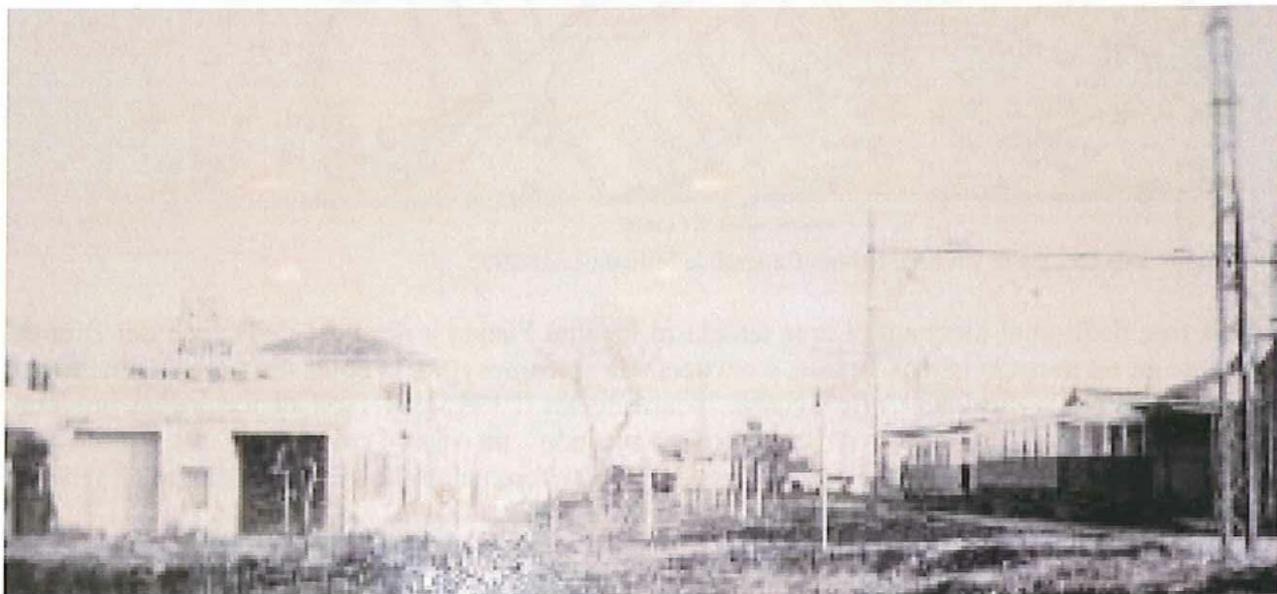
Una volta deviato il Brenta, i suoi alti argini incominciarono ad essere spianati e la strada, che in parte passava lontana dalle sponde fu portata sulla riva. Per iniziativa della Società Veneta, nel 1866, fu realizzata la tramvia a vapore per congiungere la città di Padova alla laguna e viceversa, nonché fra loro tutte le località lungo il Brenta.

Il primo tratto da Padova a Ponte di Brenta fu aperto all'esercizio nel maggio del 1885, fino a Dolo nel luglio successivo e l'intera linea nel novembre dello stesso anno. Con un percorso di 36 Km, a ridosso dell'antica strada Regia, i passeggeri arrivavano a Fusina e si imbarcavano su battelli della Società Veneta, che attraverso il canale della Giudecca si dirigevano alla Zattere e Riva degli Schiavoni.

L'enorme sviluppo industriale verificatosi a Padova e a Marghera, il crescente bisogno di rapide e frequenti comunicazioni con Venezia, fecero decidere la Società Veneta ad aumentare il numero dei treni e la loro velocità sostituendo la trazione a vapore con quella elettrica. Questi lavori iniziarono nel 1907 e al principio del 1909 un tram elettrico percorreva la prima volta tutto l'intero tratto da Padova a Fusina.

Con il nuovo sistema di locomozione il percorso tra Padova e Fusina veniva coperto in 74 minuti, mentre un servizio di battelli conduceva alla Riva degli Schiavoni in 66 minuti, la durata del servizio risultava di poco superiore ai 125 minuti della linea a vapore che congiungeva Padova a Venezia, attraverso il ponte ferroviario translagunare. Con questo impianto la Società Veneta si affermò nel campo dell'industria tramviaria elettrica. ma, in un secolo in cui il dinamismo ha il suo massimo trionfo, anche il servizio della S.V. ebbe ben presto il suo tramonto.

Il 31 gennaio del 1954 il servizio tramviario cessò del tutto.



Il trenino della Società Veneta a Fusina, di fronte all'edificio che ha ospitato la stazione dell'ex tramvia.



Bibliografia

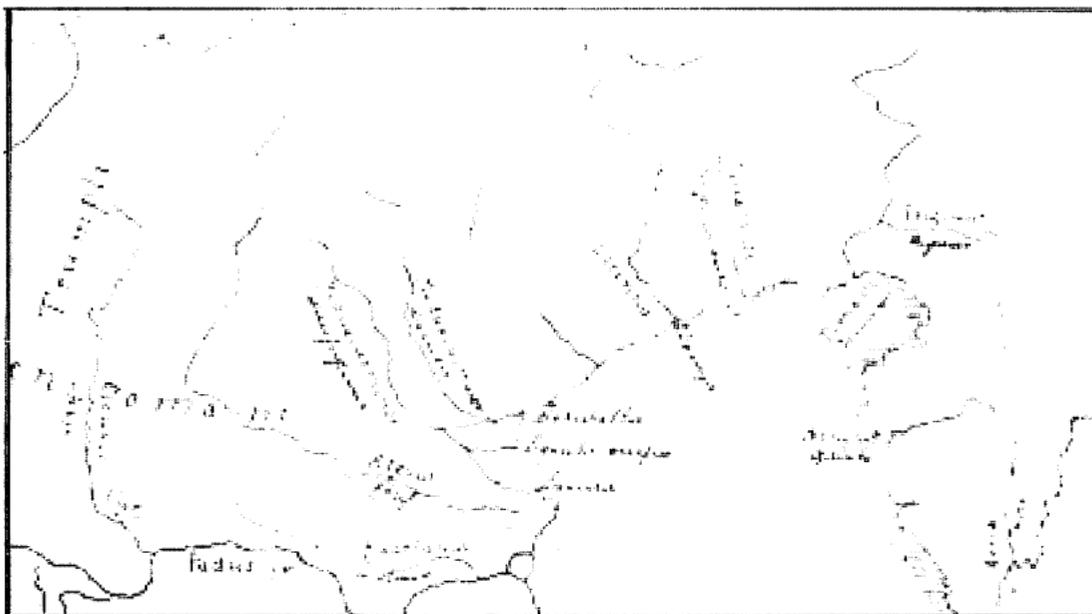
- Baldan A., Storia della riviera del Brenta, vol. I°, Vicenza, Moro, 1978.
- Brunello L., L'antica idrografia della terraferma veneziana, Mestre, Tip. Trentin, 1968.
- Averone A., Saggio sull'antica idrografia veneta, Bologna, Forni, 1979.
- “Piano Letter per la rinnovazione della strada Postale da Fusina al Dolo e per l'escavazione del canale di Brenta Magra dal Moranzano alla Mira” in Savi ed Esecutori alle acque, 996, Venezia, Archivio di Stato, 1795.
- Mazzotti G., Mestre - Marghera, Abbazia di S. Ilario, Venezia 1954.
- Gloria A., Il territorio padovano illustrato, Padova, 1862.
- Lanciani F., Sul Brenta e sul Novissimo, Firenze, 1872.
- Marcon P., Cenni cronologici delle principali vicende cui andarono soggetti i fiumi del veneto negli ultimi loro tronchi conterminanti la Veneta laguna, A.S.V., Miscellanea Codd. I, Storia Veneta, 139, 1878.
- Filiati J., Memorie storiche de Veneti primi e secondi, II-III, Padova, 1811.
- Temanza T., Dissertazione sopra l'antichissimo territorio di S. Ilario nelle diocesi di Olivolo in cui molte cose si toccano all'antico stato della Venezia marittima appartenenti, Venezia, 1761.
- Zendrini B., Memorie storiche dello stato antico e moderno della laguna di Venezia, I-II, Padova, 1811.
- Poppi M., Gambarare e il suo territorio. Note storiche, Dolo, Ist. tipografico edit., 1977.
- Nazzari P., La riviera del Brenta da Dolo a Fusina: situazione urbanistica dall'800 ai giorni nostri, tesi di laurea in materie letterarie, A. A. 1971-72, Padova.
- Caporali G. Emo de Raho M., Zecchin F., Brenta Vecchia, Nova, Novissima, Venezia, Marsilio, 1980.
- Consorzio obbligatorio per il nuovo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera, Il Piano Regolatore della zona di espansione del porto commerciale e industriale di Venezia, Venezia, 1965.
- Zordan G., La Laguna e la terraferma, in “Venezia, Guida d'Italia”, Milano, T.C.I., 1985.
- Comune di Venezia, Assessorato alla Cultura e Belle Arti, C.d.Q. Malcontenta, Malcontenta: un paese per chi, Venezia, 1980.
- Comune di Venezia, Assessorato al Decentramento, C.d.Q. Malcontenta, Malcontenta: immagini, documenti, testimonianze, per una storia del territorio, a cura di Conton G., collaborazione Pomo R., Venezia, 1988.
- Comune di Dolo, Il Naviglio Brenta: storia e trasformazione di un fiume, Dolo s.n.t.
- Comune di Mira-Assessorato all'Urbanistica, Brenta:struttura & ambiente. Materiali per conoscere il territorio. Catalogo Mostra, Mira, s.e., 1982.
- Guiotto M., Monumentalità della Riviera del Brenta. Itinerario storico artistico dalla laguna di Venezia a Padova, Signum, 1983.
- Gusso A., Mestre: le radici identità di una città, Padova, La linea editrice, 1986.
- Tiozzo G. B., Semenzato C., La riviera del Brenta, Canova, Treviso, 1972.



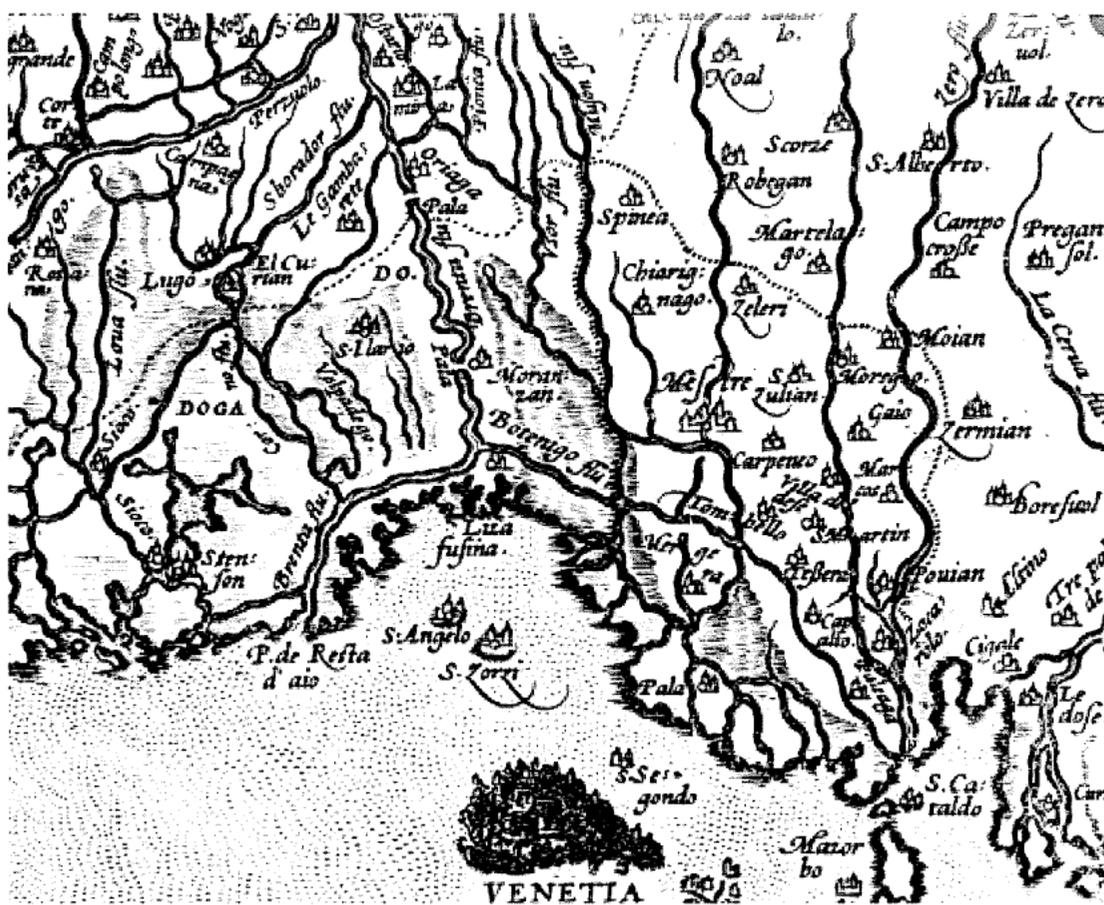
ALLEGATO



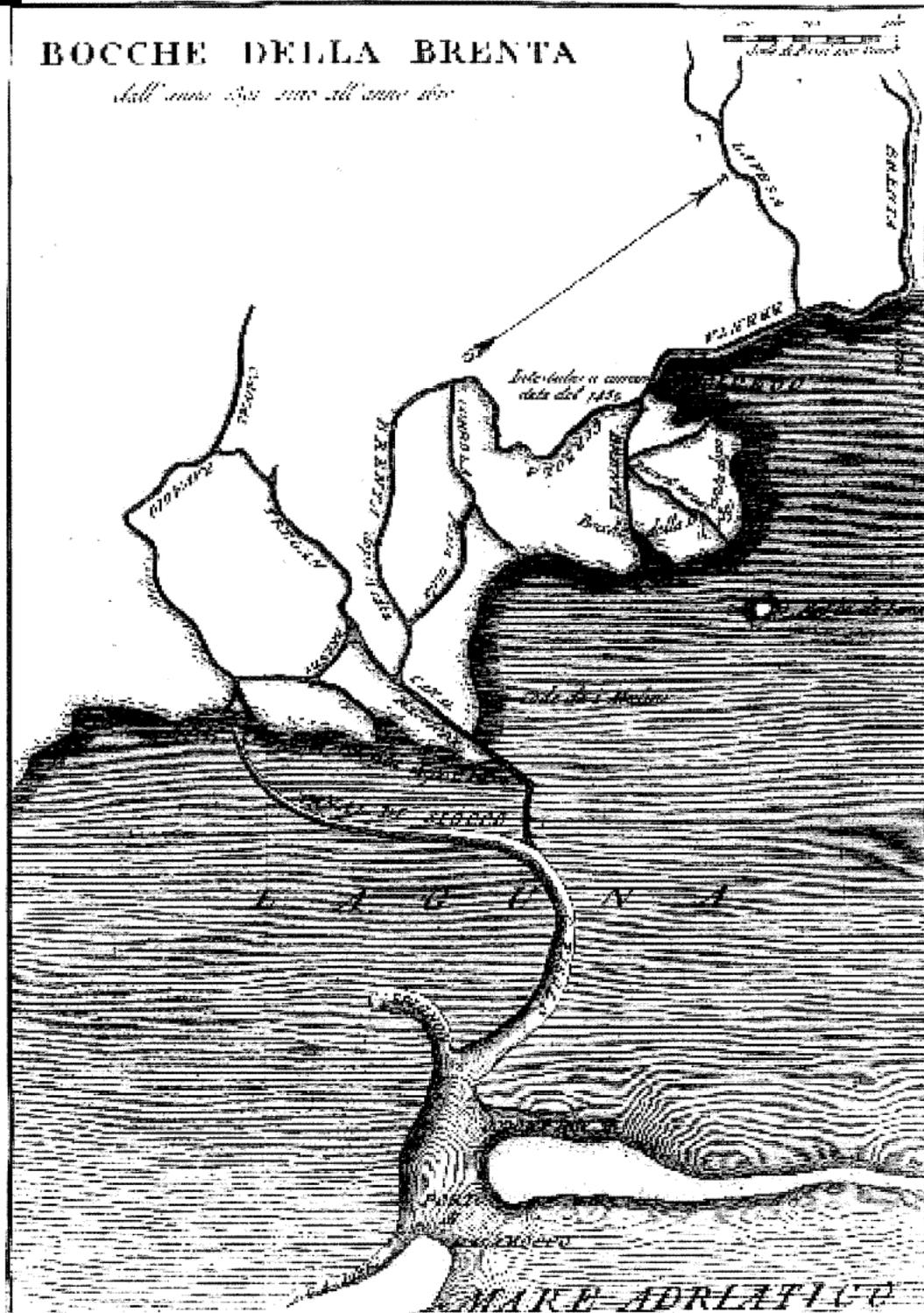
Mappe storiche



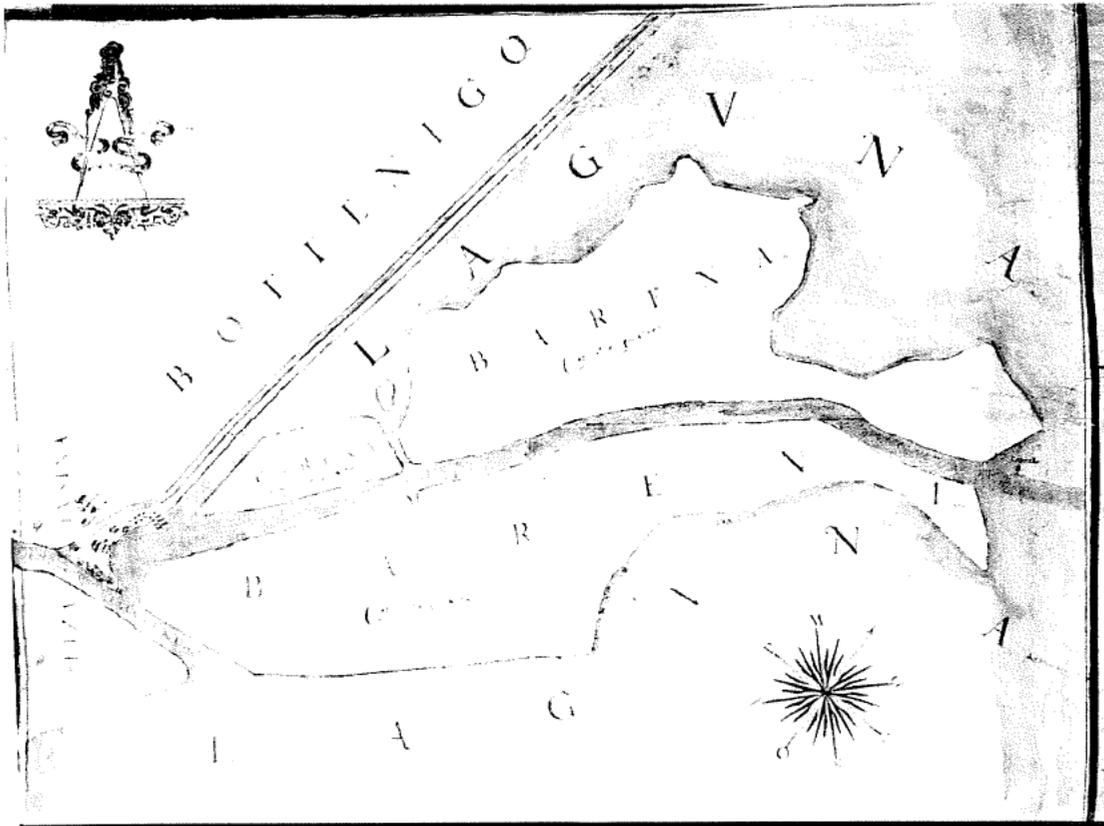
Idrografia dell'età Romana, Konrad Muller: Itineraria Romana.



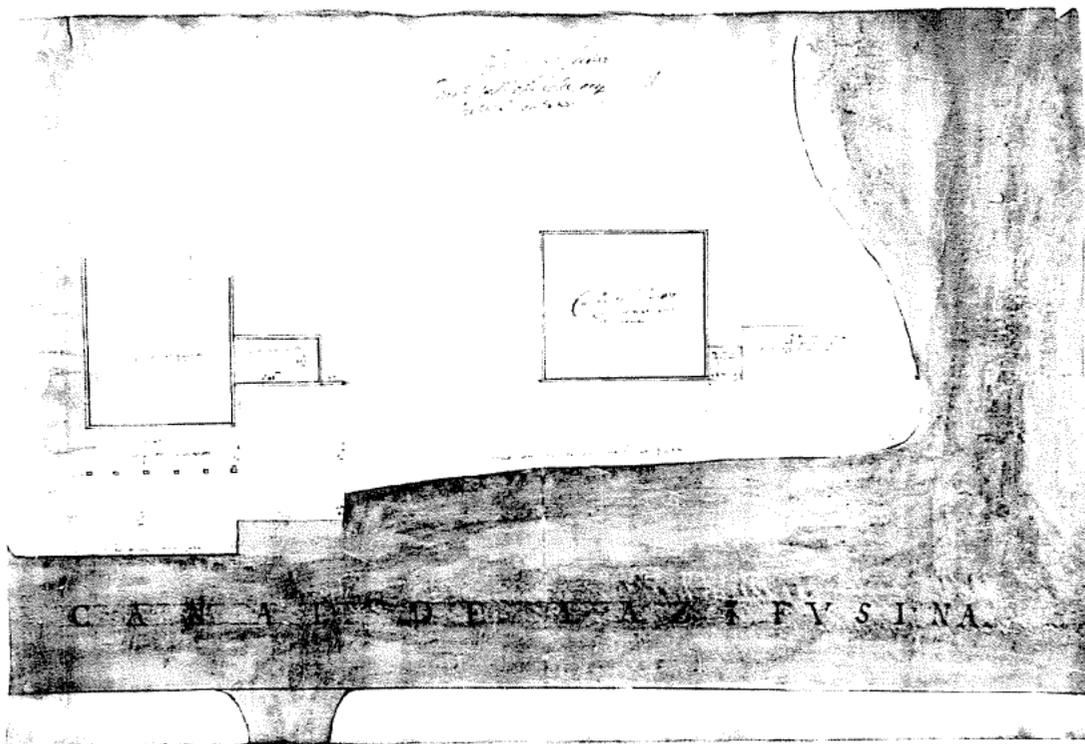
Idrografia della terraferma Veneziana, C. Sabbadino A.S.V., S.E.A. Laguna, 13, 1556.



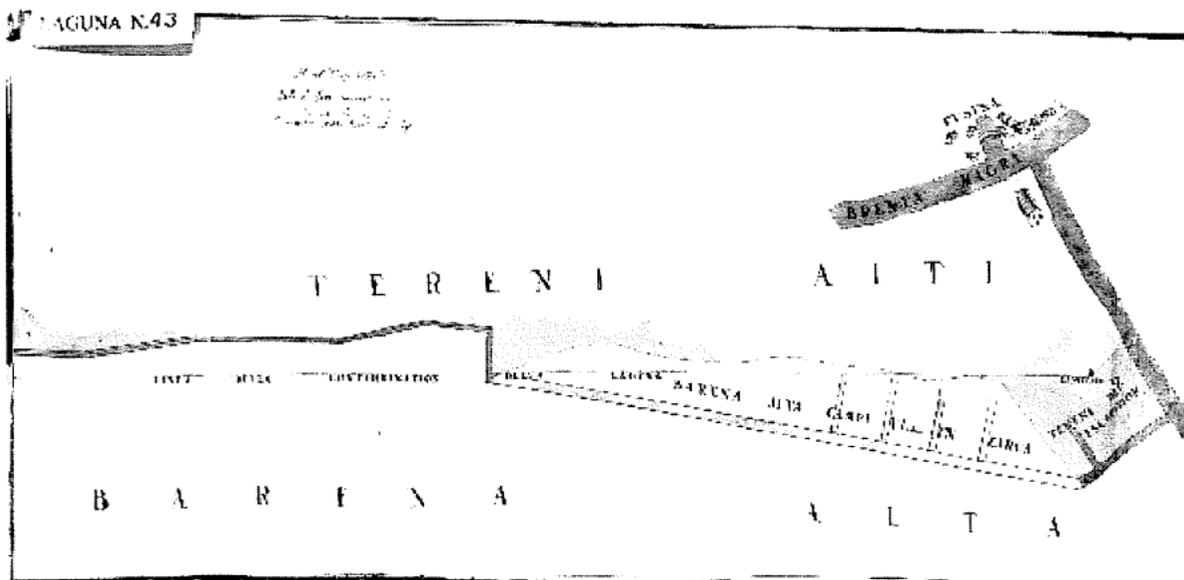
Porto di Malamocco e bocche della Brenta, ricostruzione della situazione dall'anno 1391 al 1610. Bernardino Zendrini (1679+1747), Biblioteca Civica Correr, pos. 12 F 2.



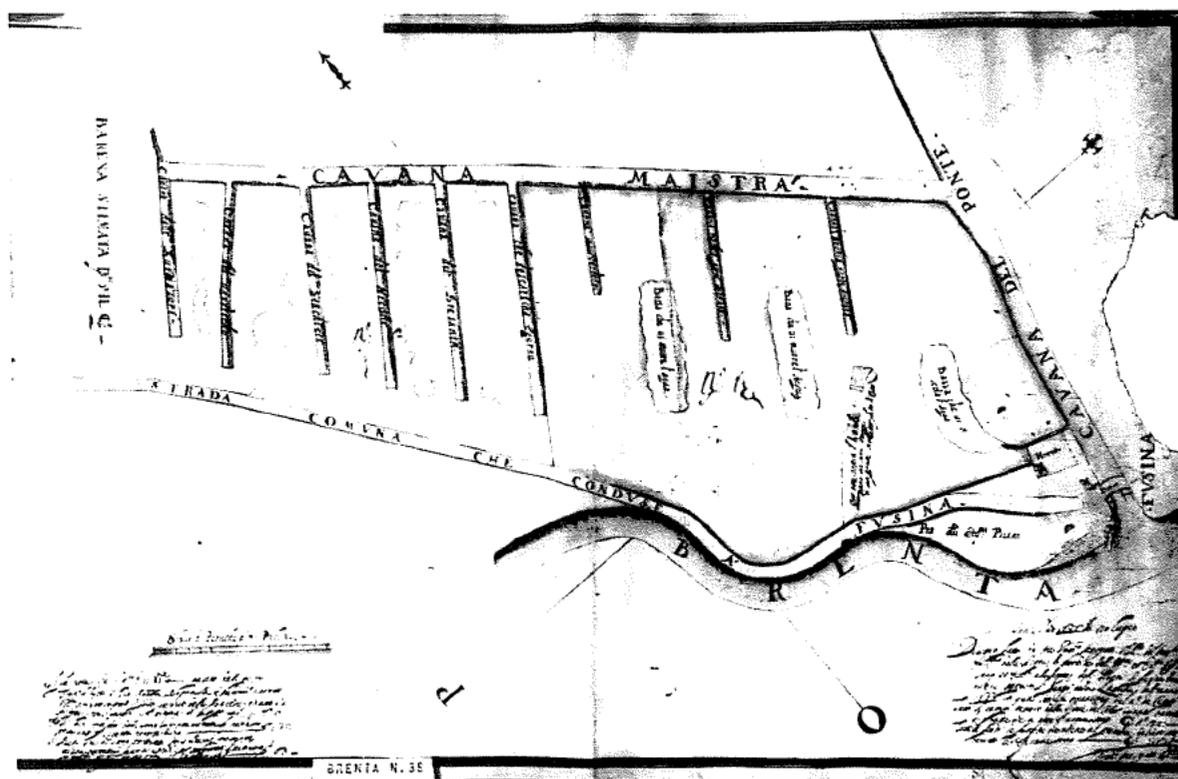
Laguna circostante Lizza Fusina con il Canal del Bottenigo.
Autore ignoto, A.S.V., S.E.A. Brenta, 149, sec. XVII.



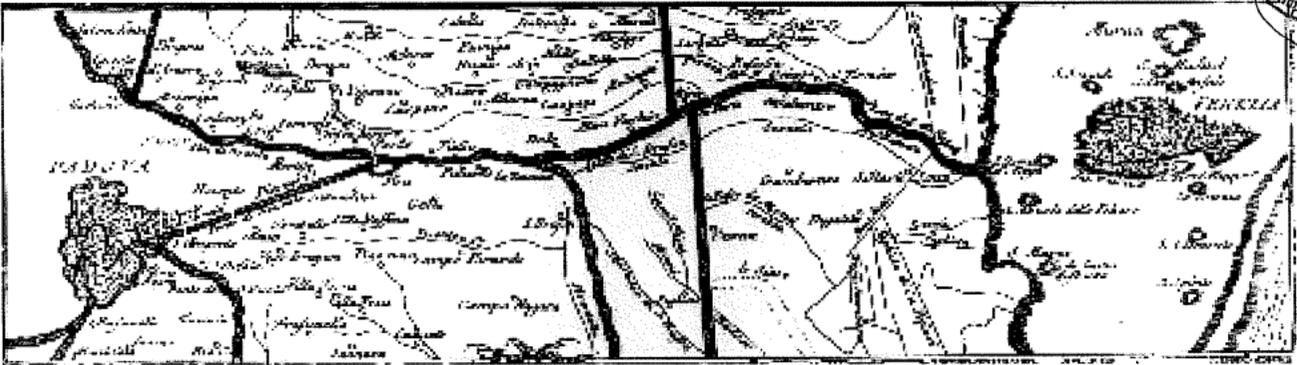
Mappa di Fusina all'arrivo del traghetto, A.S.V., Genio Civile I, 39,1621, 21 luglio.



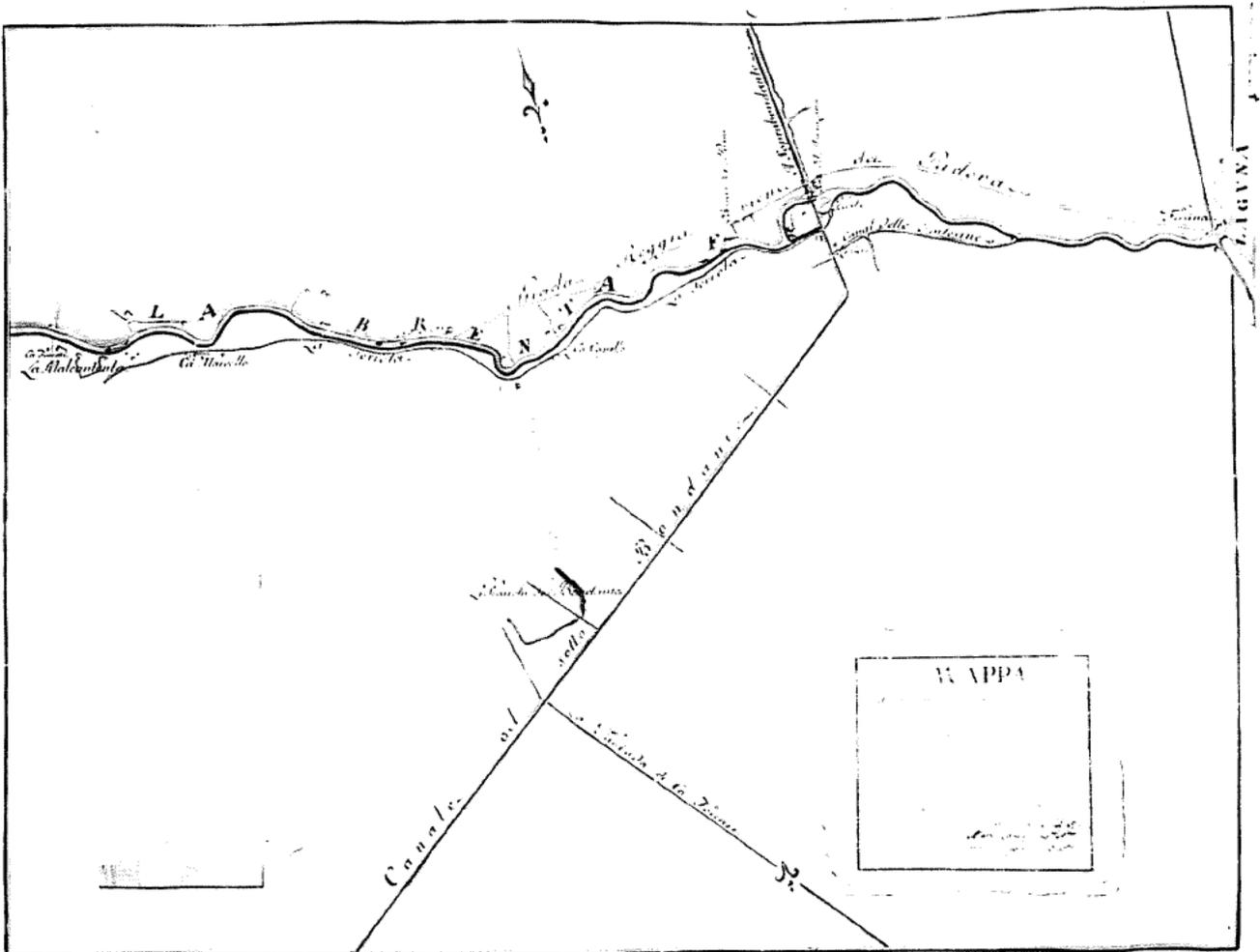
Conterminazione della laguna con Fusina ed il Brenta,
 Disegno di Contin Bernardin, A.S.V., S.E.A. Laguna, 43, 1634, 26 maggio.
 Disegno a mano su carta, rinforzata con tela, con colorazioni ad acquarello.



Beni presso Fusina, tra il Brenta, la Cavana del Ponte e Cavana Maistra, dove si depositano i fanghi della laguna dall'anno 1660 in poi.
 Disegno di Domenico Marguitti, A.S.V., S.E.A., Brenta, 38, 1686, 19 settembre.



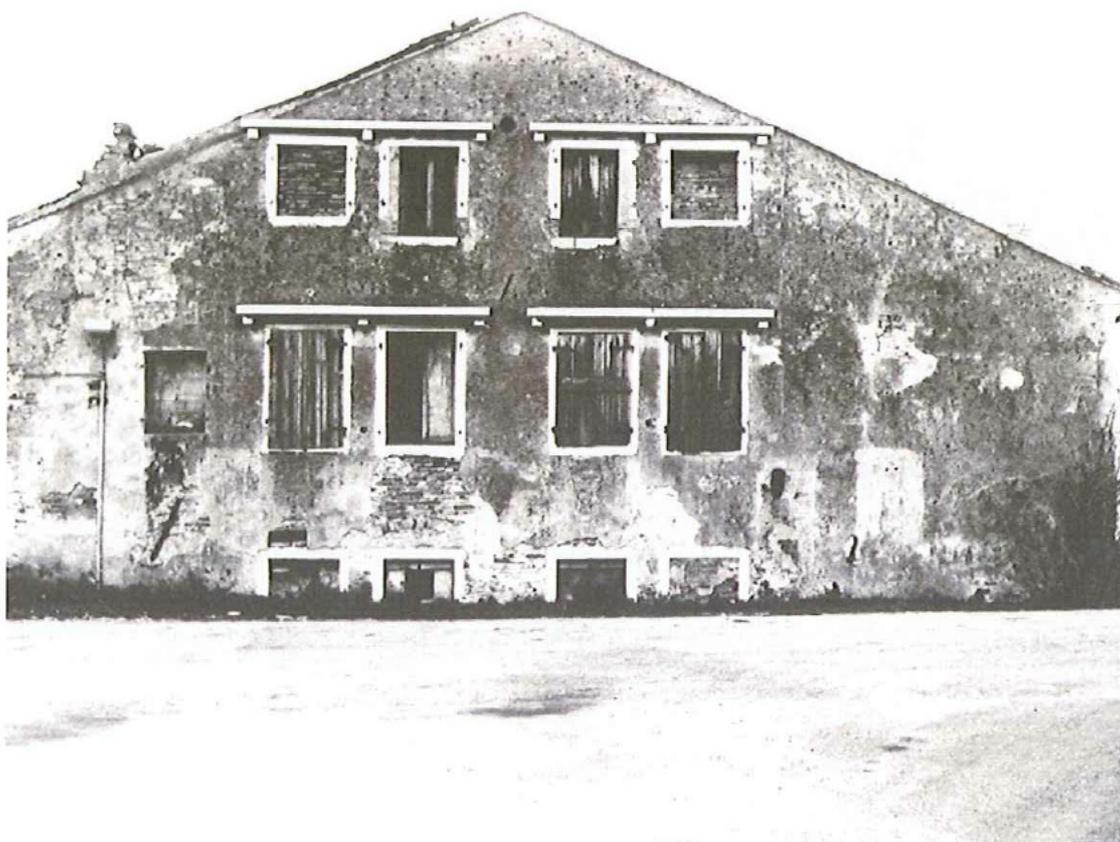
Il corso del fiume Brenta da Padova fino alla laguna di Venezia, dall'incisione di G. B. Costa, 1750-56.
"Le delizie della Brenta", Tomo I- Tav. III, sbocco in laguna del canale derivato del Brenta.



Settore della Brenta magra da Malcontenta al Moranzano e Fusina e progetto di trasporto dell'emissario del Purgo alla Volta di Cà Cappello.
Particolare di una mappa di T. Temanza, A.S.V., S.E.A, Brenta, 1766, 23 agosto.



Documentazione fotografica



Edificio lagunare seicentesco (ex casa della finanza), fronte verso la strada.
Fotografia F. Rossetto, anno 1982.



Edificio lagunare seicentesco (ex casa della finanza), fronte verso la strada.
Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Edificio lagunare seicentesco (ex casa della finanza), fianco laterale, sono ancora visibili i caratteristici camini. Fotografia F. Rossetto, anno 1982.



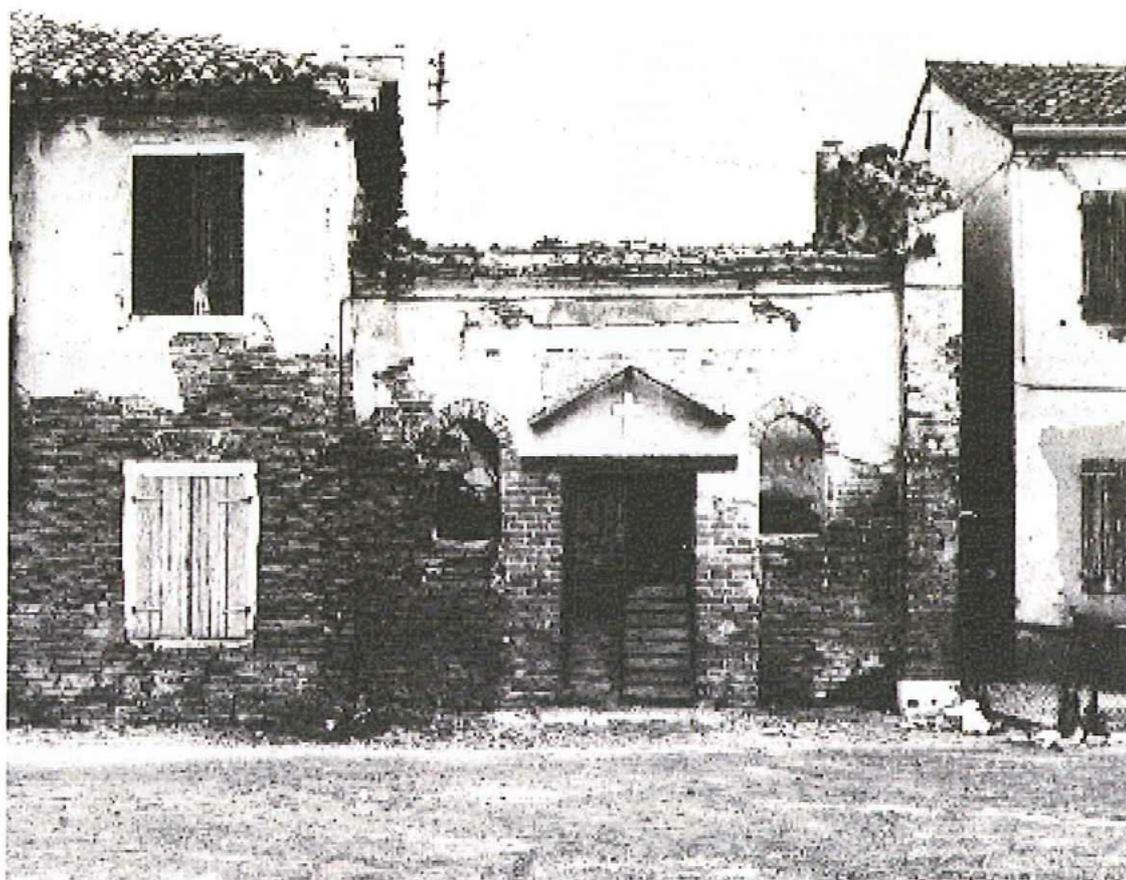
Edificio lagunare seicentesco (ex casa della finanza), è visibile il crollo del fianco laterale e di porzione del tetto. Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Edificio lagunare seicentesco (ex casa della finanza), fronte verso la laguna, dove è visibile l'architrave in legno, sorretto da due colonne e due paraste angolari in mattoni rivestite in marmorino.
Fotografia F. Rossetto, anno 1982.



Edificio lagunare seicentesco (ex casa della finanza), fronte verso laguna, è visibile il cedimento strutturale.
Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Oratorio dedicato a S. Antonio di Padova nel XVII sec., riedificato dalla Regia Finanza agli inizi del XIX secolo. Fotografia F. Rossetto, anno 1982.



Oratorio del XIX secolo, è visibile lo stato di degrado della piccola cappella. Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Vista d'insieme, lato nord-est, dell'edificio ottocentesco, che ha ospitato la stazione dell'ex tramvia della Società Veneta dalla fine del 1800 al 1954 (fronte verso la laguna).
Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Vista d'insieme, lato sud-est, dell'edificio ottocentesco, che ha ospitato la stazione dell'ex tramvia della Società Veneta dalla fine del 1800 al 1954 (fronte verso la laguna).
Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



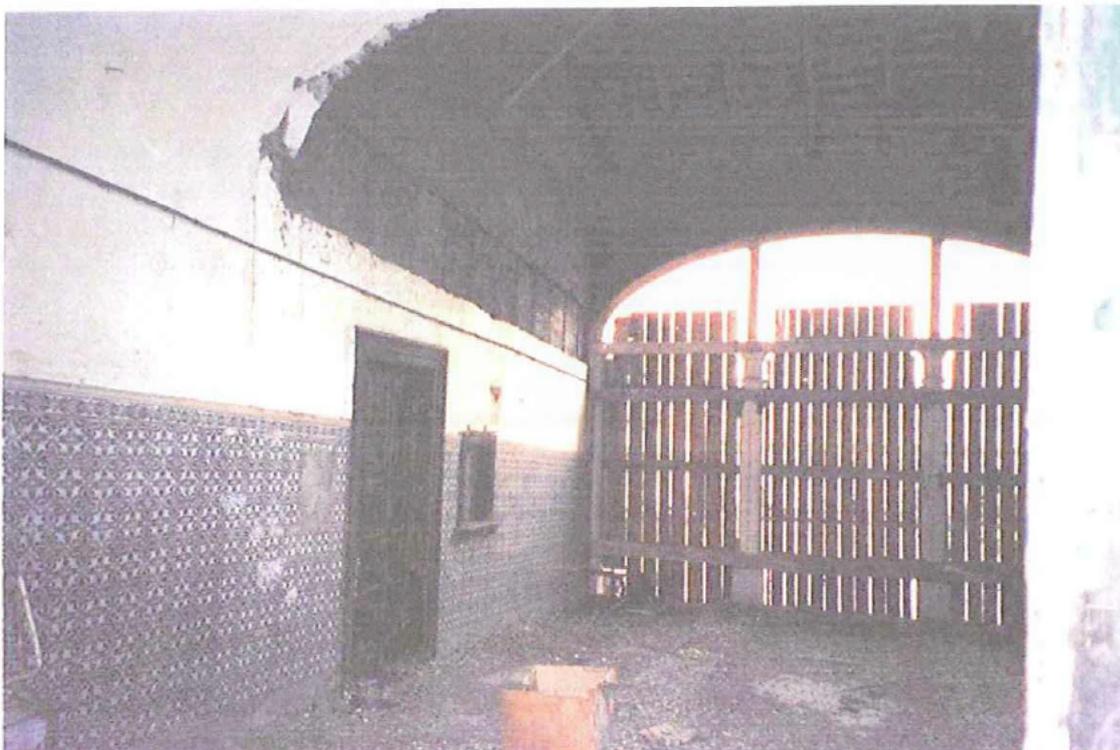
Vista d'insieme, lato nord-est, dell'edificio che ha ospitato la stazione dell'ex tramvia della Società Veneta, che collegava Fusina con Padova, dalla fine del 1800 al 1954, e visibile la pensilina prospiciente la strada.
Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



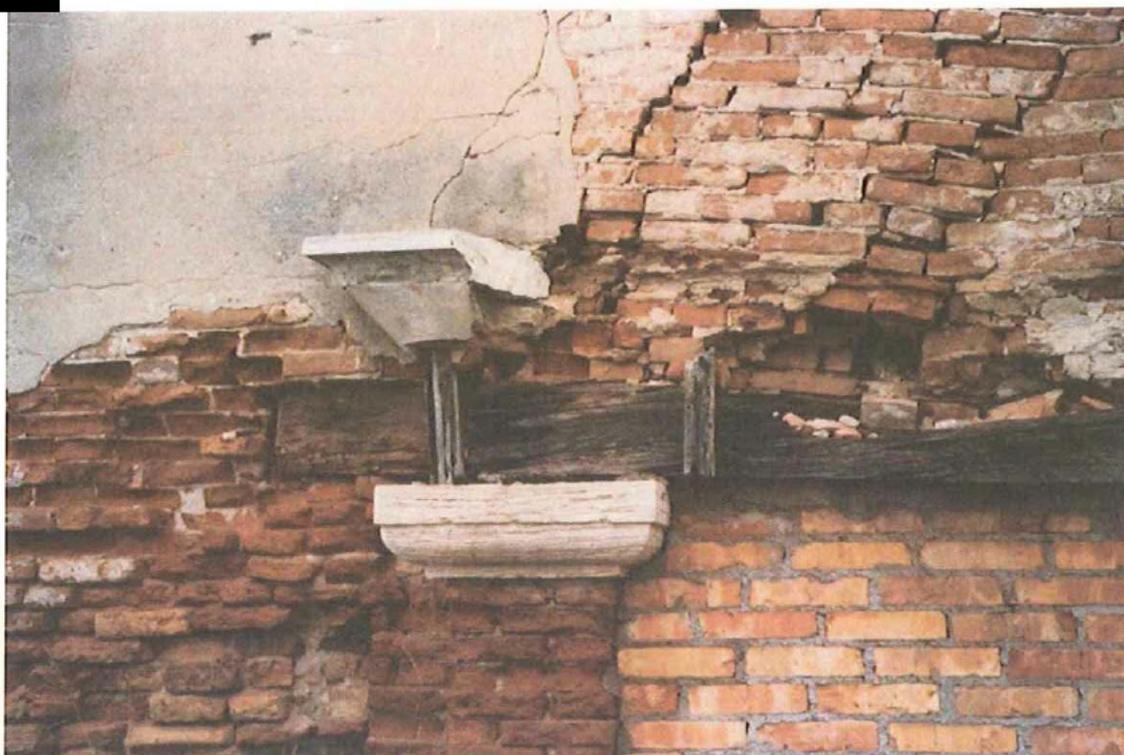
Particolare, lato nord, della pensilina in latero cemento, sorretta da colonnine di fusione metallica.
Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Interno della pensilina, in cui sono visibili gli ingressi che conducono al sottoportico di collegamento con l'edificio risalente alla prima metà dell' '800.
Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Particolare del sottoportico del manufatto che collega la pensilina dei primi anni del '900, all'edificio ottocentesco. Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



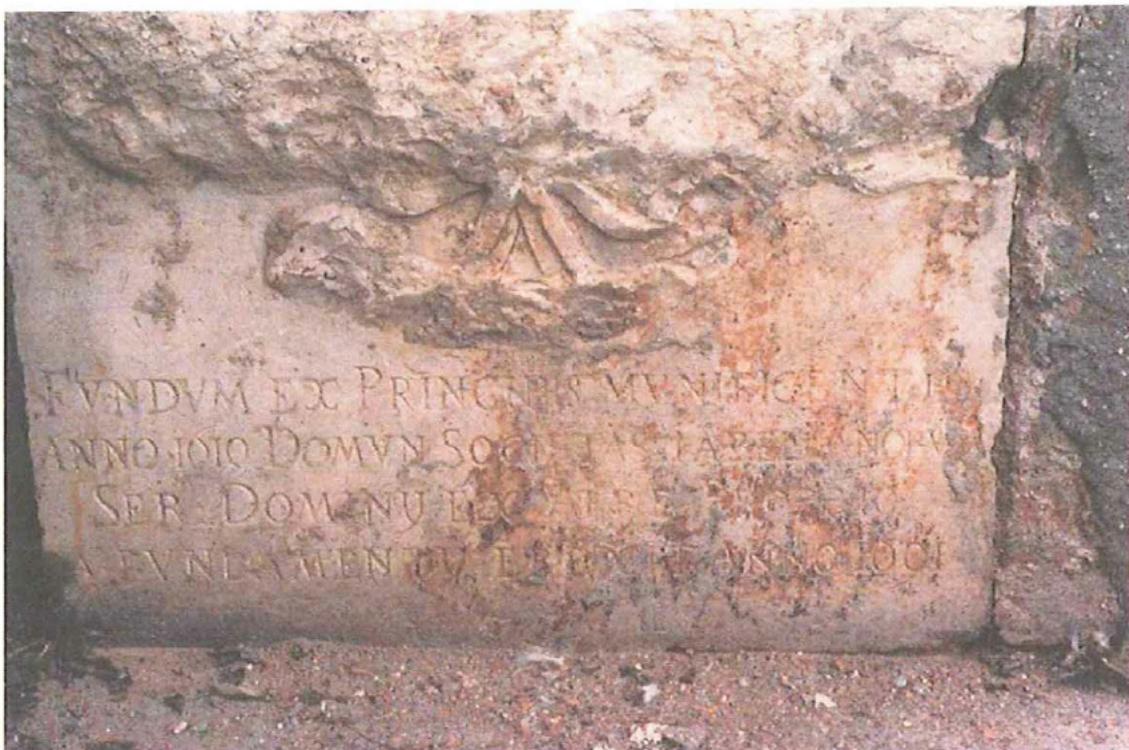
Particolare di una delle due paraste angolari dell'edificio lagunare seicentesco, poste lateralmente al portico aperto sul fronte verso la laguna; è ancora visibile il capitello in pietra d'Istria e l'architrave in legno, mentre la cornice sagomata in pietra d'Istria è in gran parte caduta. Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Particolare della colonna che sorregge il portico (sinistra) e della parasta angolare (destra) dell'edificio lagunare seicentesco; è visibile il capitello in pietra d'Istria in stile "dorico" e la cornice sagomata in pietra d'Istria. Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Scritta marmorea, posta sul fronte verso la laguna, dell'edificio che ha ospitato la stazione dell'ex tramvia della Società Veneta. Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.



Particolare della scritta marmorea, posta sul fronte verso la laguna, dell'edificio che ha ospitato la stazione dell'ex tramvia della Società Veneta. Fotografia A. M. Zizzi, novembre 2006.

