

CORSO DIDATTICO FORMATIVO
“LAGUNA DI VENEZIA:PASSATO PRESENTE E FUTURO”
Salvaguardia e prospettive
Edizione 2011/12

LA NUOVA CITTÀ NELLA LAGUNA.

**LA MODERNIZZAZIONE DIFFICILE: SACCHE, PORTO E INDUSTRIE,
CASE E SISTEMI A RETE.**

di Sergio Barizza

Vorrei sottoporre alcuni spunti di riflessione sulla Venezia in cui ci troviamo ancora oggi a vivere, con sempre maggior difficoltà, esaminando alcuni momenti ed eventi del recente passato che hanno costruito la ‘Venezia contemporanea’.

La data d’inizio della contemporaneità a Venezia è ormai comunemente condivisa: si tratta dell’undici gennaio 1846, quando fu inaugurato il ponte ferroviario translagunare e la prima locomotiva fumante, quasi sospesa sulle acque dopo punta San Giuliano, approdava nella zona di Santa Lucia.

Per costruire la stazione ferroviaria fu demolita una parte della città (come del resto avverrà nel 1933 per la costruzione del terminal automobilistico di Piazzale Roma).

Ma se le nuove costruzioni andavano sostanzialmente a rimpiazzare quelle demolite insistendo sullo stesso territorio, non altrettanto può dirsi per gli spazi, che presto sarebbero stati richiesti per il deposito/scambio delle merci in arrivo e partenza.

Il problema si pose urgentemente dopo l’annessione di Venezia al regno d’Italia.

Il governo austriaco aveva costantemente privilegiato Trieste rispetto a Venezia, dove erano fioriti solo progetti per un attrezzato porto moderno, come quello di Giuseppe Jappelli, nel 1850, in cui si prefigurava il prolungamento della ferrovia fino alla punta della Salute per attrezzare le strutture portuali lungo la Riva delle Zattere.

Le navi continuavano a utilizzare allo scopo il bacino di San Marco e il canale della Giudecca com’era avvenuto per secoli.

All’indomani dell’annessione (1867) sarà così 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 ferroviario delle merci da quello dei passeggeri (che rimaneva a Santa Lucia) e creando le premesse per l’interscambio nave-ferrovia, condizione necessaria per uno scalo commerciale all’altezza dei tempi.

Non casualmente è Paleocapa perché a lui si deve, un paio di decenni prima, all’inizio degli anni quaranta, l’avvio della costruzione delle dighe alla bocca di porto di Malamocco per consentire l’accesso in laguna alle navi sempre più

grandi (era allora l'unica bocca navigabile e per la sua sistemazione s'erano impegnati anche i francesi all'inizio del secolo).

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

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 nella zona di San Nicoletto, i cui lavori termineranno solo dopo la fine della prima guerra mondiale.

Questa trasformazione, legata alle esigenze del porto, è sicuramente l'origine del mutamento dello storico rapporto tra città e laguna i cui effetti continuano ancora oggi senza aver raggiunto un equilibrio definitivo (basti riflettere alle conseguenze della costruzione del Mose con l'inevitabile ripensamento di questo storico rapporto).

La sistemazione delle due bocche di porto di Malamocco e Lido per permettere il comodo accesso verso le banchine di navi sempre più grandi cambia visivamente la loro struttura: se a Malamocco si vedono solo due propaggini che si allungano verso il mare, non altrettanto può dirsi di San Nicoletto, dove le dighe snaturano completamente quello che era stato da sempre un triplice accesso verso la laguna (da cui il nome Treporti).

Ciò che non compare in nessuna carta è la massa ingente di acqua che comincia da allora a riversarsi in laguna modificandone progressivamente la fragile struttura, mentre le navi mercantili (comprese le pericolose petroliere) transitano ormai davanti a San Marco per approdare prima al bacino artificiale di Santa Marta e poi (dal 1921) al bacino sussidiario di Marghera (cosa che continuò fino all'apertura del canale dei petroli nel 1969).

E' ben noto a tutti come tale processo non sia ancora concluso: i lavori per il Mose hanno ulteriormente modificato la struttura delle bocche di porto, ma soprattutto hanno inciso forse irrimediabilmente (e ne vedremo le conseguenze nei prossimi anni) sul rapporto mare-laguna.

Dall'inizio dell'ottocento si accelera, sotto l'esigenza di reperire nuovi spazi, la costruzione di 'sacche' (aree lagunari che vengono recintate, palificate e progressivamente prosciugate innalzandone il livello con materiale di risulta il più vario, dai fanghi derivanti dallo scavo dei rii alle macerie provenienti da demolizioni).

Il bacino portuale artificiale previsto da Paleocapa sorge accanto alla grande sacca di Santa Marta la cui realizzazione era iniziata all'inizio dell'ottocento per offrire uno spazio adeguato alle esercitazioni militari (Campo di Marte).

Quando verrà distrutto il quartiere che si affacciava sulla 'spiaggia di Santa Marta' (ritratto anche in un quadro di Canaletto) le sue macerie serviranno per

la costruzione dell'isola di Sacca Sessola che, dal 1874, verrà adibita a deposito di prodotti petroliferi, isolati dalle altre merci per la loro pericolosità. Alla fine dell'ottocento infine, verrà realizzata la sacca di Sant'Elena (che unirà il monastero e la chiesa omonima, in precedenza un'isola, al resto della città) inizialmente per ospitare lo stabilimento di Vincenzo Ernesto Breda per la costruzione di materiale ferroviario necessario per lo smistamento delle merci al porto (praticamente mai decollato e smantellato dopo una decina d'anni) e più tardi destinata a ospitare un nuovo quartiere cittadino e lo stadio per il calcio.

Le due sacche di Santa Marta e Sant'Elena, modificano profondamente, ai due estremi, l'immagine cristallizzata della Venezia storica.

Le grandi sacche non finiranno qui: basti ricordare, nella seconda metà del novecento, il Tronchetto e la Sacca Serenella a Murano e le grandi casse di colmata costruite per l'allargamento del bacino portuale-industriale di Marghera che ora, speriamo, siano definitivamente lasciate a un nuovo ciclo naturale.

Modificazioni notevoli avvengono anche all'interno del contesto urbano per l'insediamento di industrie: ne cito solo due.

Il cantiere navale con annessa fonderia del francese Federico Layet, a Castello tra Calle San Domenico e l'attuale Riva dei Sette Martiri, dove fabbrica e uno squero moderno si innestano in una struttura abitativa consolidata da cui verrà inevitabilmente espulso con la costruzione della Riva dell'Impero (1937).

La fonderia dell'inglese Enrico Gilberto Neville nella "cavallerizza" di San Rocco, ampio spazio alle spalle dell'Archivio di Stato verso il rio delle Sacchere ai Tolentini.

Una vera e propria industria nel cuore di Venezia (attiva dal 1858 al 1905) che arriva a dar lavoro a 250 operai producendo manufatti in ferro per le necessità della città stessa (ponti, ringhiere, fanali per l'illuminazione, coperchi per i pozzi...) ma ben presto, per il mercato esterno, anche macchine a vapore o pompe centrifughe per le bonifiche (ve n'è una grandissima all'interno del museo della bonifica di Porto Tolle nel Parco regionale del Delta del Po).

L'industria chiude nel 1905 soprattutto per la difficoltà di trasportare verso il porto manufatti sempre più ingombranti. Mentre i macchinari e i dipendenti vengono dirottati in un nuovo stabilimento sull'isola della Giudecca (la Savinem, poi Cnomv) lo stabilimento viene smantellato e viene costruito, a cavallo del primo decennio del novecento, un grande quartiere di edilizia popolare. Lo stesso meccanismo porterà alla costruzione nell'isola di Sant'Elena, dopo il fallimento dello stabilimento Breda, di un quartiere residenziale all'inizio degli anni venti.

Per quanto riguarda la costruzione di nuove abitazioni, sono questi i due avvenimenti più macroscopici perché grazie all'attività prima della Commissione Case Sane ed Economiche (1891) e poi (dal 1913) dello IACP (Istituto Autonomo Case Popolari) molti "spazi liberi" o recuperati con nuove, piccole, sacche all'interno del recinto della città storica verranno occupati da case popolari (da Quintavalle a Castello ai Gesuiti, dalla Madonna dell'Orto alla

Sacca San Girolamo, da Campo della Lana a Santa Marta a ridosso delle strutture portuali).

Un'ultima riflessione in questo dialettico rapporto tra la città e l'acqua in cui è immersa ,riguarda la costruzione dei "sistemi a rete".

Giustamente è stato rilevato come l'introduzione di tali sistemi (per la distribuzione di gas, acqua ed elettricità e per la circolazione con vari mezzi di trasporti urbani) segni una svolta epocale nella struttura delle città moderne.

Così fu anche per Venezia: alcune considerazioni sul gas e sull'acqua potabile.

Il gas fa la sua apparizione ufficiale il 13 marzo 1843 con l'illuminazione pubblica di piazza San Marco (in sostituzione di quella a olio).

Era prodotto nell'officina di San Francesco della Vigna grazie alla combustione del carbone che arrivava in gran quantità dall'Inghilterra, principalmente dalla zona di Newcastle.

Per poterlo distribuire fu necessaria la posa di tubazioni che dovevano passare canali e ponti.

La rete si estese progressivamente a tutta la città iniziando da Castello-San Marco, la zona più prossima al gasometro.

All'inizio del novecento l'officina principale traslocò nella sacca di Santa Marta dove c'era più spazio e più comodità per ricevere il carbone direttamente dalla Marittima.

L'acqua potabile, da secoli, a Venezia veniva raccolta nei pozzi pubblici disseminati nei Campi e anche in quelli privati esistenti nelle corti dei palazzi.

Erano delle vere e proprie cisterne sotterranee in cui confluiva l'acqua piovana o vi veniva versata quella raccolta alle foci del Brenta, del Sile o alle Quattro Fontane del Lido.

Non ci si può meravigliare se ciclicamente scoppiava un'epidemia di colera.

Dopo molti progetti si decise finalmente di portare a Venezia l'acqua potabile che arrivava dal Canale della Seriola ai Moranzani (vicino a Fusina) fino a Sant'Andrea, ai limiti delle strutture portuali, dove sarebbe stata costruita una centrale di raccolta e smistamento.

Fu necessario posare sul fondo della laguna un tubo del diametro di 800 millimetri e poi, da Sant'Andrea, diramare tubazioni dal diametro via via sempre più ristretto per arrivare alle 40 fontanelle che erano state appositamente costruite, ai 120 pozzi che erano stati dotati di bocchettone e alle case dei privati.

Anche qui, come per il gas: tubi sotto i ponti e attraversamento dei canali, tramite sifoni.

Un grande lavoro che finì simbolicamente il 23 giugno 1884 con una provvisoria, grande, fontana eretta in Piazza San Marco.

L'acqua prelevata dalla Seriola correva a cielo aperto per cui si pose ben presto il problema di poterla prelevare direttamente alla sorgente e farla correre sempre dentro tubi per preservarne al massimo la potabilità.

Nel 1890 venne così costruita una condotta che dalle sorgenti di Sant'Ambrogio, in provincia di Treviso, portava l'acqua ai Moranzani e da qui a Venezia tramite il tubo sublagunare costruito in precedenza.

Nel 1912 venne varato un piano di potenziamento dell'acquedotto che, interrotto negli anni della grande guerra, sarebbe stato concluso nel 1923. Dalla Gazzera, alla periferia di Mestre, il tubo principale venne deviato verso San Giuliano e da qui, sotto la laguna, fu costruita una doppia tubatura in cemento armato di 800 millimetri che portava l'acqua alla centrale di Sant'Andrea dove, nel 1914, era stata nel frattempo eretta una torre piezometrica che ancora rimane il simbolo dell'acquedotto veneziano.