

MARGHERA, LE TRASFORMAZIONI DI UN SITO DA BORGO A FORTE

Premessa

Nell'immaginario collettivo il nome di Marghera rimanda subito ad un panorama spettrale di fabbriche, di fumi, di tante aree dimesse, di aria e acque inquinate, di un quartiere cresciuto compresso tra la ferrovia, la zona industriale e gli assi stradali di attraversamento. Con il nome di Marghera sono evocate anche le grandi concentrazioni operaie, le lotte sindacali e le grandi tensioni sociali degli anni '60 e '70 dello scorso secolo.

Ma questa Marghera è una Marghera molto recente, che sbuca quasi dal nulla, o meglio che cresce sulle bonifiche delle barene lagunari solo a partire dai primi del '900 con la prima zona industriale e la città giardino alle sue spalle, con la sua caratteristica pianificazione di case, vialetti alberati e rotonde da città ideale, realizzazione dell'utopia del vivere armonico tra il luogo del lavoro e il luogo dell'abitazione.

Ma prima di questa, anzi ben prima di questa, è esistita un'altra Marghera, in un posto diverso, un po' più a nord, al di là dello spartiacque oggi rappresentato dal tracciato della linea ferroviaria rimasto quello realizzato dalla "Imperial – regia strada ferrata ferdinanda lombardo – veneta" nella prima metà dell'800.

Si tratta della Malghera, o Margera, così come ci viene proposta dalla toponomastica che fin dal XII secolo, individua pur se ancora piuttosto confusamente, l'area terminale della terraferma prospiciente la laguna e rimasta in mano dei trevigiani fino al 1337. Si tratta di un sito la cui importanza strategica si verrà prepotentemente consolidando parallelamente alle profonde trasformazioni morfologiche naturali e artificiali che interesseranno nei secoli questo lembo della laguna destinato a passare da palude a barena a luogo fortificato.

La vecchia Marghera è un po' forse il paradigma non solo di questa parte del Veneto ma di un'intera regione e delle sue trasformazioni; è l'esempio di una costante trasformazione e di un continuo adeguamento ora alle condizioni politiche, ora alle condizioni ambientali e morfologiche, alle condizioni economiche e commerciali, ora di nuovo alle condizioni politiche e militari. Un punto a cavallo tra la terraferma e l'acqua salmastra della laguna che oggi è di nuovo pronto a trasformarsi in un luogo simbolo della trasformazione, in questo ultimo caso da struttura militare a cittadella della cultura e della rappresentanza di una nuova dimensione territoriale, spaziale, ma anche architettonica e tecnologica.

Il Borgo

La definizione puntuale e cronologicamente corretta della Marghera medievale risente pesantemente della profonda confusione tramandataci dai documenti e dalle loro successive interpretazioni, forzate quest'ultime anche dalle continue modifiche che la morfologia del luogo subirà nel tempo. Resta la indiscutibile strategicità di un'area ai confini tra la Repubblica di Venezia e la Signoria di Treviso, luogo di transito e di controllo per le merci e le persone su ambo i lati dei possedimenti: a Marghera per i trevigiani, sull'isola di S. Giuliano per i veneziani, funzioni e usi che finiranno ben presto per portare a confondere i due siti originali. Basti per tutti il famoso dipinto del Canaletto dal titolo "La Torre di Malghera" che ritrae in realtà la torre di S. Giuliano, l'unica all'epoca del ritratto ('700) ancora in piedi. Se sappiamo poi con buona precisione la data di edificazione della torre di S. Giuliano, voluta dai veneziani per fronteggiare i trevigiani nel 1209, "quod Malgarie turris statuatur" si legge infatti nel capitolare dell'Avogaria del 19 dicembre 1209, non altrettanto precisa è la data di costruzione della torre di Marghera. Se ne ha notizia una prima volta l'11 luglio del 1328 quando la Signoria di Treviso ordinava la realizzazione di due torri, di cui una a Marghera, per impedire l'uscita di rifornimenti alimentari dal territorio. La torre, si dice nei manoscritti, doveva sorgere sui terreni della chiesa colà presente, passaggio quest'ultimo che inizia comunque a disegnare anche se con tratti ancora non ben definiti la presenza di una Marghera sui bordi dei confini lagunari.

Nel 1832, il Barcella nelle sue *"Notizie storiche del castello di Mestre dalla sua origine all'anno 1832"*, ci aiuta a compiere un ulteriore passo avanti. Cita la presenza a Marghera di un oratorio con un ospedale per infermi situato sull'isola detta di Pastrello separata dal borgo di Marghera da un canale. *"La chiesa o oratorio sussisteva sotto il titolo di San Giuliano e l'ospitale sotto il titolo del S. S. Salvatore. Dell'una e dell'altro è fatta menzione nella bolla di Lucio III Papa, nell'anno 1184 nella bolla di Clemente IV del 15 giugno 1346. Confrontando però questi documenti si trova però nella bolla del 1346 nominata la chiesa di San Giuliano con titolo di Cappella e l'ospitale di S. S. salvatore entrambi nella località di Marghera e nella bolla del 1184 si trova nominato l'ospitale a Marghera e l'altro ospitale di San Giuliano di Fossa Pudia, il quale era forse quello appartenente a Venezia. Provverebbe questo l'antica esistenza così dello ospitale a Marghera, che dell'altro ospedale dei templari di Marghera lo stesso di quello di S. Giuliano, e da quel sito a Marghera trasportato"*.

Pur nella non totale e puntuale precisione, lo scritto del Barcella aggiunge un nuovo dettaglio citando la presenza del borgo di Marghera, separato dall'ospedale da un canale.

La torre, non venne mai costruita dai trevigiani, tanto che poco dopo l'annessione dei territori della signoria alla Repubblica di Venezia, il 13 dicembre del 1359 il Doge ordinava al Podestà di Treviso di mandare a Marghera persone esperte per individuarvi un sito dove costruire una "*Fortezza*" .

Della torre, nel frattempo evidentemente edificata, si torna ad aver notizie nel 1513 quando viene bruciata dalle truppe imperiali, tanto che pochi anni dopo, nel 1519, se ne propone l'abbattimento, realizzato però solo nel 1531.

I resti della torre si possono notare ancora nella seconda metà del '500, riportati sia nella pianta di G. Alvise Gallesi, sia in quella stesa dai Savi Esecutori alla Acque che, riguardo quest'ultima particolare per noi interessante, riproduce il ponte costruito nel 1589.

Ma l'evoluzione del Borgo non è ovviamente limitata alle sole vicende della torre. Tra il 1341 e il 1362, la Repubblica, da poco nuova padrona dell'area, decretava lo scavo della Fossa Gradeniga, dove si sarebbe dovuto trasportare tutto il traffico di merci e persone da e per Venezia visto il progressivo interrimento del Porto di Cavergnago e la scarsa navigabilità del Marzenego.

Con lo scavo della fossa Gradeniga si apre a questo punto anche il capitolo dei grossi interventi di trasformazione idrografica del territorio ai quali la repubblica di Venezia costantemente darà seguito impegnata nella lotta per la difesa della laguna e della sua estensione. L'area di Marghera ne risulterà significativamente interessata con la conseguente trasformazione dei criteri di trasporto delle merci che vi transitavano. Tra il 1454 e il 1505, da Fusina alle foci del Dese, passando perciò anche per Marghera, tutta la laguna viene arginata. Nel 1462 veniva completata l'intestatura di Marghera per impedire l'ingresso delle acque dolci nel canale di S. Secondo e in quello stesso anno, si chiudevano i lavori per la costruzione del "carro", un grande argano con il quale si sollevavano le imbarcazioni per scavalcare il nuovo argine tra la sponda "dolce" e quella "salata".

A seguito di questi interventi sul borgo intervengono delle ulteriori significative trasformazioni. Sorgono nuovi manufatti con funzioni di magazzino, resi necessari dalla lentezza delle operazioni di passaggio delle barche attraverso il carro e lo stesso trasporto acqueo lungo la fossa Gradeniga viene soppiantato dalla parallela strada carrabile detta delle "mote" che permette di evitare due successivi imbarchi. In questo periodo veniva di conseguenza realizzato anche il ponte che collegava la strada con l'isola di Marghera, dapprima in legno (1502/1505) e poi in mattoni (1589) e sotto le cui arcate scorrevano le acque dolci del Marzenego deviate in due rami opposti a sfociare con il ramo detto dell'Osellin a nord est della laguna e con l'altro ramo verso il mare a Malamocco.

A Marghera si potenziano dunque le strutture di ricovero per le merci e per le persone. Importanti servizi di "ricettività" vengono garantiti a personalità più o meno illustri in transito per Venezia. Nel 1506 nei

suoi diarii il Sanudo ricorda la presenza dell'arcivescovo principe elettore di Treviri, ambasciatore imperiale, seguito pochi giorni dopo dall' ambasciatore del re d'Ungheria.

Con le grandi opere di diversione dei fiumi maggiori spostati fuori dalla laguna (il Brenta tra il 1602 e il 1610 e il Sile nel 1685), venivano eliminate anche le cause dei danni che le prime opere di arginatura sulla fronte della gronda lagunare avevano causato: l'interramento delle aree di terraferma soggette alle inondazioni, la sedimentazione delle acque nel borgo di Marghera, il mancato sfogo delle alte maree in laguna con le conseguenti acque alte in città. Così, nel 1615 veniva abbattuta l'intestatura di Marghera e con essa il carro e le imbarcazioni potevano liberamente tornare a navigare direttamente tra il canale di S. secondo e la fossa Gradeniga, mentre il Marzenego veniva definitivamente innestato verso la laguna nord e soggetto successivamente ad una significativa rettifica che lo allontanava definitivamente da Marghera e dalle arcate del ponte cinquecentesco.

Alla fine di queste gigantesche opere idrauliche a difesa della laguna, con l'ultima conterminazione lagunare del 1794, il lato occidentale dell'arcata del ponte di Marghera, venne a contrassegnare il confine della laguna verso la terraferma, venendo anche a definire in via quasi definitiva l'assetto morfologico di quello che ancora per pochi anni resterà il borgo di Marghera.

Il Forte

Cresciuta sulle acque e difesa dalle acque, la vita della Repubblica di Venezia sembra quasi obbligatoriamente essere destinata alla fine dal momento che la forza del "suo elemento" ha cominciato a venir meno. Nuove e più potenti artiglierie, nuovi eserciti e nuovi imperi a pochi giorni dalla sua caduta spingono il senato veneziano ad incaricare il provveditore alle lagune e ai lidi a censire gli armamenti e le fortificazioni esistenti e ad individuare quelle nuove indispensabili alla difesa della città. Vengono armate le isole di S. Giorgio in Alga e di S. Secondo e realizzate sette batterie su palafitte a formare un arco parallelo alla gronda lagunare da Malamocco fino a Torcello.

Volontà effimera di difendere una secolare storia che pochi mesi dopo, il 12 maggio 1797, si spegnerà per lasciare il posto in sequenza ad una municipalità filo francese, al governo austriaco in quello stesso 1797, alla Francia napoleonica dal 1805 al 1814, di nuovo agli Asburgo dal 1814 al 1866 e al regno italiano dei Savoia dal 1866.

Saranno proprio i nuovi governanti, giunti da terra e consci di quanto sgumito fosse questo accesso alla città di S. Marco a cominciare a pensare alla necessità di fortificare la gronda ed in particolare lo

strategico snodo di Marghera. Sono i francesi per primi a disegnare il forte sopra il borgo di Marghera e a cavallo della fossa Gradeniga utilizzando come base l'incisione del 1797 di Teodoro Viero fatta per Gian Pietro Grimani e sulla quale decidono di censire tutte le fortificazioni lagunari.

Sono però gli austriaci nel 1805 ad iniziare la costruzione del forte con alcune requisizioni e la realizzazione di alcuni bastioni ma saranno di nuovo i francesi a ultimarli decretando con la messa in opera della fortificazione più imponente a difesa della città anche la scomparsa dell'antico borgo di Marghera la cui ultima rappresentazione realizzata da Giacomo Patron nel 1781 ci mostra il borgo addossato lungo la fossa Gradeniga e attraversato dalla strada comunale con il ponte, la chiesa di San Salvatore, il palazzotto Malanctti, la villa Nani all'angolo della strada per Campalto, l'osteria Marcello.

Ancora nel 1807, grazie ad un rilievo dell'ing. Lucchesi è possibile identificare con buona precisione tutti gli edifici componenti il borgo accanto ai primi bastioni, per finire con il "Plan du Fort et Environs de Marghera" dell'ingegnere Marescot, la versione definitiva del progetto del forte nella quale con assoluta precisione viene riportato il rilievo dello stato dei luoghi e con questo gli edifici che andavano abbattuti e quelli che andavano riutilizzati.

Non ancora del tutto ultimato, il forte subisce il suo primo collaudo nel 1809 quando vi si riparano le truppe francesi insegue e assediato dall'esercito austriaco. Un nuovo assedio austriaco ancora a danno dei francesi nel 1814 e poi, con il passaggio al governo austriaco il suo completamento definitivo, con il ponte cinquecentesco trasformato in polveriera a prova di bomba, le due polveriere del ridotto interno (una iniziata dai francesi) le casermette affacciate sulla darsena, la ricostruzione dei ponti per passare dal corpo esterno al ridotto centrale. Con il complesso del forte anche le sue lunette esterne e i due ridotti chiamati poi forti Manin e Rizzardi, quest'ultimo a sud della ferrovia poi scomparso all'interno dell'area industriale dei petroli.

Nell'epopea della rivolta anti-asburgica dell'effimera rinata repubblica di Venezia guidata da Daniele Manin, il forte diviene per quasi un anno il punto di difesa più avanzato della libertà veneziana; almeno fino al momento del suo abbandono il 26 maggio del 1849 prima che le truppe austriache, dopo l'incessante martellamento delle artiglierie potessero dare l'assalto agli spalti del forte.

Nuovi sistemi d'arma come la canna rigata, introdotta a partire dalla metà dell'800 renderanno ben presto insufficiente anche forte Marghera a garantire la difesa della città di Venezia e del suo porto.

Con l'arrivo dei Savoia la difesa di Venezia verso la terraferma continuerà a fare perno sull'ormai sorpassato forte napoleonico basato sui sistemi bastionati di origine vauboniana, ma si rafforzerà con la realizzazione tra il 1886 e il 1911 del campo trincerato di Mestre e i suoi più moderni e potenti forti di

tipo Tunkler e Rocchi, distribuiti in due centri concentrici attorno al vecchio forte e al di fuori del centro abitato.

La vita “militare” del forte continuerà, trasformato in centro di direzione logistica fino al 1996 perdendo progressivamente la sua importanza strategica da un lato ed urbanistica dall’altro; ruolo quest’ultimo verso il quale il percorso di acquisizione pubblica avviato dal Comune di Venezia e il suo auspicabile riutilizzo e valorizzazione sono inevitabilmente destinati a restituirgli.