

SUI WATERFRONT DI VENEZIA: LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO INDUSTRIALE PER I BISOGNI DELLA CITTA'  
(Franco Mancuso per Malaga, ottobre 2019)

Venezia ha una duplice eredità portuale: quella di quando era tutta città porto, e aveva dato luogo nel suo baricentro, il bacino di San Marco, ad un possente sistema di attrezzature e di manufatti per la navigazione e il ricovero delle merci; e quella di quando trasferì il suo porto sul proprio confine occidentale, concentrandolo in un luogo specializzato collegato alla terraferma dalla ferrovia. Vedremo quindi come questo processo ha preso forma, e come abbia portato ad un duplice insieme di iniziative di preservazione e valorizzazione delle strutture abbandonate.

1 - Nel corso della sua storia, Venezia è venuta assegnando al Bacino di San Marco la funzione di vero luogo portuale; con banchine per il deposito delle merci, scivoli per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni, magazzini per le granaglie e il sale, alloggi per marinai, ospizi per pellegrini in partenza verso la Terrasanta, ospedali per i naviganti, forni per il biscotto con cui rifornire le navi, squeri e cantieri per la costruzione e la riparazione di imbarcazioni di ogni sorta, ponti levatoi per l'ingresso delle navi in Arsenal. Ma anche sicuro specchio d'acqua, protetto dai venti di bora, per la lunga sosta alla fonda di gran parte della flottiglia: dove trasbordare con barche di minor stazza le merci più preziose fino ai fondaci della città, o – lungo fiumi e canali – fino alle città della terraferma; dove imbarcare equipaggi, armamenti e milizie per le spedizioni in Oriente.

Questo modello resse per secoli, fino a quando la città acquisisce la consapevolezza che la simbiosi con il porto non avrebbe più potuto far fronte alla repentina rivoluzione dei commerci, sostenuta, oltre che dal nuovo quadro politico che si stava delineando in Europa, dalle radicali innovazioni tecnologiche intervenute nelle modalità della navigazione, e nella concezione stessa dei navigli; cui stavano conseguendo altrettanto radicali innovazioni nell'organizzazione e nello svolgimento delle funzioni portuali.

2 - Di lì a qualche anno infatti Venezia non è più un'isola: il collegamento con la terraferma (da Milano) attraverso il ponte ferroviario (realizzato nel 1841-42 dall'amministrazione austriaca) raggiunge la città sul fronte occidentale, determinandovi la nascita di una nuova consistente polarità urbana che si allontana progressivamente dalla centralità del Bacino: una polarità che si rafforza, in particolare, con la costruzione della Stazione Marittima (1860), la nuova darsena portuale non lontana dalla stazione ferroviaria e ad essa presto efficacemente collegata.

Declina quindi repentinamente il modello della città-porto, e si impone quello del porto come luogo specializzato, separato dalla città, anche se fisicamente ad essa ancora unito. Vi si arriva adesso dal mare attraverso bocche di porto i cui fondali vengono repentinamente approfonditi per

consentire il passaggio di navi di stazza sempre più grande, munite di dighe che si protendono verso il mare aperto; e si attraversa certo ancora il Bacino, ma non più per sostarvi, perché occorre subito imboccare il Canale della Giudecca per raggiungere il porto che è al suo capo estremo.

3. Il nuovo porto determina ingenti trasformazioni funzionali e urbanistiche lungo il bordo occidentale della città, per secoli incerto confine fra acqua e terra: vi compare ora perentoriamente l'industria, sostenuta da capitali stranieri e attratta dall'inedita compresenza di attrezzature ferroviarie e moderne banchine portuali capaci di ospitare navi di sempre maggior tonnellaggio; oltre che dalla presenza di terreni facilmente conquistabili attraverso l'imbonimento di sacche e barene.

Al cadere del secolo, tutta la parte di città protesa verso la terraferma ha cambiato completamente aspetto e funzioni, ricca di infrastrutture e manufatti tipici di una vera e propria periferia portuale. Vi compaiono presto attività produttive vere e proprie e nuove infrastrutture urbane, che occupano tutte le aree disponibili lungo i margini occidentali della città: oltre al Punto franco, e ai Magazzini Generali, l'Officina del Gas nel vasto triangolo dell'ex Campo di Marte, e l'Acquedotto (inaugurato nel 1884) nella vicina zona di Sant'Andrea, rifornito dalla nuova condotta sublagunare proveniente dalla terraferma.

Ma presto le strutture del porto insulare appaiono insufficienti; lo scavo di un canale navigabile in direzione di Marghera (iniziato nell'agosto 1909) pone fine all'intenso dibattito che fra la fine dell'800 e l'inizio del '900 si era avviato a Venezia sulle ipotesi di ampliamento del porto, determinate dalla necessità di far fronte al repentino aumento del traffico commerciale.

Nasce quindi in terraferma un imponente nucleo portuale, circondato da vaste aree industriali, e da una vasta zona immediatamente alle spalle delle aree industriali, che viene riservata alla creazione del cosiddetto *quartiere urbano*, previsto per ospitare una popolazione di 30.000 abitanti.

4 - Il nuovo porto di terraferma, pur essendosene staccato, condiziona fortemente Venezia. La Stazione Marittima viene infatti progressivamente abbandonata, negli stessi anni in cui il porto di terraferma è modernizzato e tecnologicamente ripensato; i monumentali silos dei cereali, vengono demoliti, e molti magazzini altrettanto repentinamente abbandonati.

Questa progressiva dismissione delle strutture facenti parte del porto commerciale insulare è parte di un fenomeno che interessa tutta la struttura produttiva della città: Venezia assiste infatti, nel volgere di poco più di un ventennio, alla chiusura della maggior parte delle aziende che ne avevano fatto, fra Otto e Novecento, la più grande realtà produttiva del Veneto. Di quella grande "città industriale" che fu Venezia non restano che grandi aree dismesse e manufatti in disuso, spesso

imponenti e di ottima fattura.

Su queste gradatamente si avvia un'intensa azione di recupero per funzioni legate prevalentemente ai bisogni della città: si fanno case pubbliche nell'area ex Fregnan a Sacca Fisola, nell'ex Trevisan alla Giudecca e nell'ex Saffa a Cannaregio, e talvolta, come alla Giudecca, si accetta la sfida del recupero dei bei manufatti esistenti, alla ex Dreher, alla ex fabbrica del ghiaccio e agli ex granai. Si realizzano sedi per l'università, più che mai affamata di spazi, all'ex Macello e all'ex Cotonificio Veneziano, e presto agli ex Magazzini Ligabue; attrezzature per la cantieristica minore all'ex CNOMV; e all'ex Herion incubatori, ovvero luoghi per ospitare aziende artigianali e di servizio. Si inizia la realizzazione della "cittadella della giustizia" nell'ex manifattura Tabacchi, liberando in prospettiva gli affollatissimi locali delle Fabbriche nuove di Rialto.

5 - Il recupero delle strutture portuali di Venezia avviene con interventi rilevanti, non di rado esemplari per qualità delle scelte architettoniche e appropriatezza delle nuove funzioni ospitate. Accompagnandosi al riuso, già in atto da decenni, delle più antiche strutture portuali cittadine, come l'ex granaio di San Biagio, che ospita il Museo Storico Navale, il Fondaco del Megio, che diviene sede di una scuola elementare, i Magazzini del Sale, spazi espositivi e sedi di associazioni cittadine, la Dogana, ora grande spazio espositivo, la struttura dell'ex Punto Franco napoleonico, ora darsena di un circolo velico cittadino e sede espositiva della Fondazione Cini.

Quanto alle strutture e ai manufatti della Marittima, aperta l'area alla città dopo la demolizione (nel 1998) del muro che la circoscriveva, essi sono oggi soprattutto sedi di strutture universitarie, ottimamente ospitate negli ex Magazzini Ligabue e all'ex Cotonificio. Altri magazzini ospitano gli uffici dell'Autorità Portuale, e sedi di agenzie che hanno rapporti con le attività del porto, ed uno di essi, ricavato alla fine dell'800 nell'edificio dell'antica chiesa quattrocentesca di Santa Marta, è ora sede di un bell'auditorium. E le banchine portuali, un tempo interdette, sono divenute un vero prolungamento delle Zattere, aperte alla città, collegate efficacemente all'imbarcadero di San Basilio.