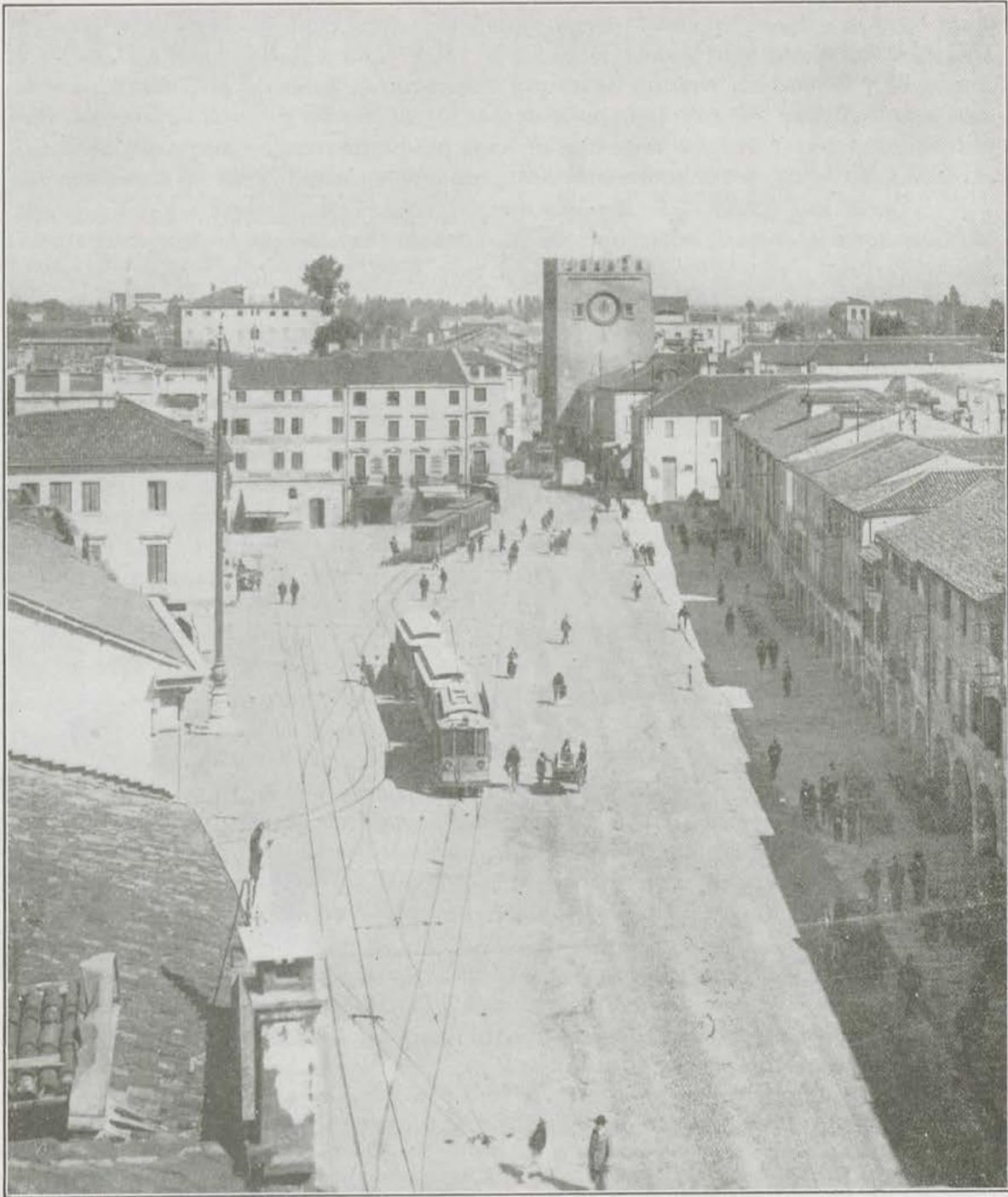


LE CENTO CITTÀ D'ITALIA ILLUSTRATE

MESTRE

IL NUOVO PORTO DI VENEZIA A MARGHERA



Mestre. — Panorama e piazza Umberto I.

Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

Fascicolo **21°**

CASA EDITRICE SONZOGNO-MILANO
MADE IN ITALY

Centesimi **80**

Città di ieri, città di domani

La città che ci viene incontro, per 80 centesimi di tre quarti di secolo fa, nelle pagine che seguono, è molto diversa dalla Mestre che conosciamo. Solo i più anziani potrebbero ritrovare nella città che queste foto e queste pagine descrivono il luogo che hanno frequentato, in cui sono vissuti e cresciuti. Sono lontani i tempi in cui Mestre era ancora simile a ciò che era sempre stata, per secoli, cioè un borgo, un paese che stava diventando una cittadina e poi una città senza gravi squilibri, fedele al proprio passato e alla propria forma, in crescita lenta ma armonica. Insomma, la città che Hemingway, attraversandola dopo la prima guerra mondiale (della cui prima linea, tra Caporetto e Piave, Mestre era stata retrovia e snodo cruciale), narrava come una bella città, "bianca e bella" che gli ricordava la vecchia New York!

Era, quella, la città che non aveva ancora conosciuto la tempesta dell'urbanizzazione selvaggia degli anni '50 e '60 (e in parte anche '70), la crescita smisurata e sregolata che doveva guadagnarle la fama impietosa di "città più brutta d'Italia". Altre volte abbiamo espresso la convinzione che Mestre abbia straordinarie potenzialità, che sia ormai avviato il processo di riequilibrio e che si possa tentare decisamente di realizzare il sogno che Gaetano Zorzetto chiamava "Mestre bella". La città del Duemila non ha bisogno di rifarsi nostalgicamente a epoche lontane. Ha bisogno soprattutto di fiducia nelle proprie risorse e nel proprio futuro, negli elementi strutturali e soggettivi che lo possono garantire al meglio (elementi di natura produttiva, industriale e post-industriale, e scientifico-culturale, oltre che sociale e politica). Ma a quel tempo, certo passato, dobbiamo ripensare con matura attenzione e coglierne ciò che tuttora può dare.

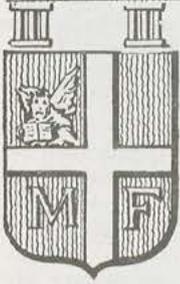
E allora, ripensando alla Mestre che queste pagine ci restituiscono riconosciamo una città che aveva cura di sé, che aveva un forte spirito civico e che, dunque, sapeva imprimere alla propria crescita un elemento di consapevolezza e di amore civile, comunitario, che poi, a lungo, dopo la fine dell'autonomia amministrativa non ha più potuto avere. Gli anni nei quali Mestre è meglio cresciuta sono quelli del secondo Ottocento e fino ai primi anni Venti, fino a quando cioè è durata, nella sua pienezza e maturità, come Comune autonomo. In quegli anni è divenuta da borgo una cittadina con oltre 20 mila abitanti, dotandosi delle funzioni essenziali e dei servizi di base: gas, acquedotto, ospedale, macello, asili, scuole, asilo per senza tetto, mercato centrale ecc.. Non era l'età dell'oro, certo, ma era una fase autodeterminata di crescita, e perciò di piena responsabilizzazione degli abitanti e dei ceti dirigenti. In seguito, con lo strappo del '26 e l'assimilazione nel nuovo grande Comune di Venezia, tutto questo è stato travolto, asservito a interessi diversi da quelli che la città esprimeva direttamente. Quella Mestre, che all'inizio degli anni Venti otteneva per decisione regale il titolo di "città" è testimoniata in queste poche ma rivelatrici pagine. Era una città che stava per scomparire, certo amministrativamente ma soprattutto socialmente e fisicamente (nella forma urbis e nelle architetture).

La Mestre di oggi può guardare a quella di allora per più di un motivo, proprio adesso che scruta il proprio possibile futuro di grande città del nordest a cerniera tra Venezia, la città del millennio che si sta concludendo (come l'hanno definita negli Stati Uniti), e la metropoli del millennio prossimo, la città diffusa, ricca di funzioni pregiate, ad alta intensità di intelligenza, che si va realizzando nell'entroterra (che tale sarà davvero se saprà mettere a frutto il meglio dell'eredità del passato).

In questo crogiolo dei tempi, questa volta senza farsi travolgere, Mestre può ritrovare quell'antico amore civico, quella profonda fedeltà a se stessa che nel turbine del '900 si erano infine perdute.

Gianfranco Bettin, Prosindaco di Mestre

LE CENTO CITTÀ D'ITALIA



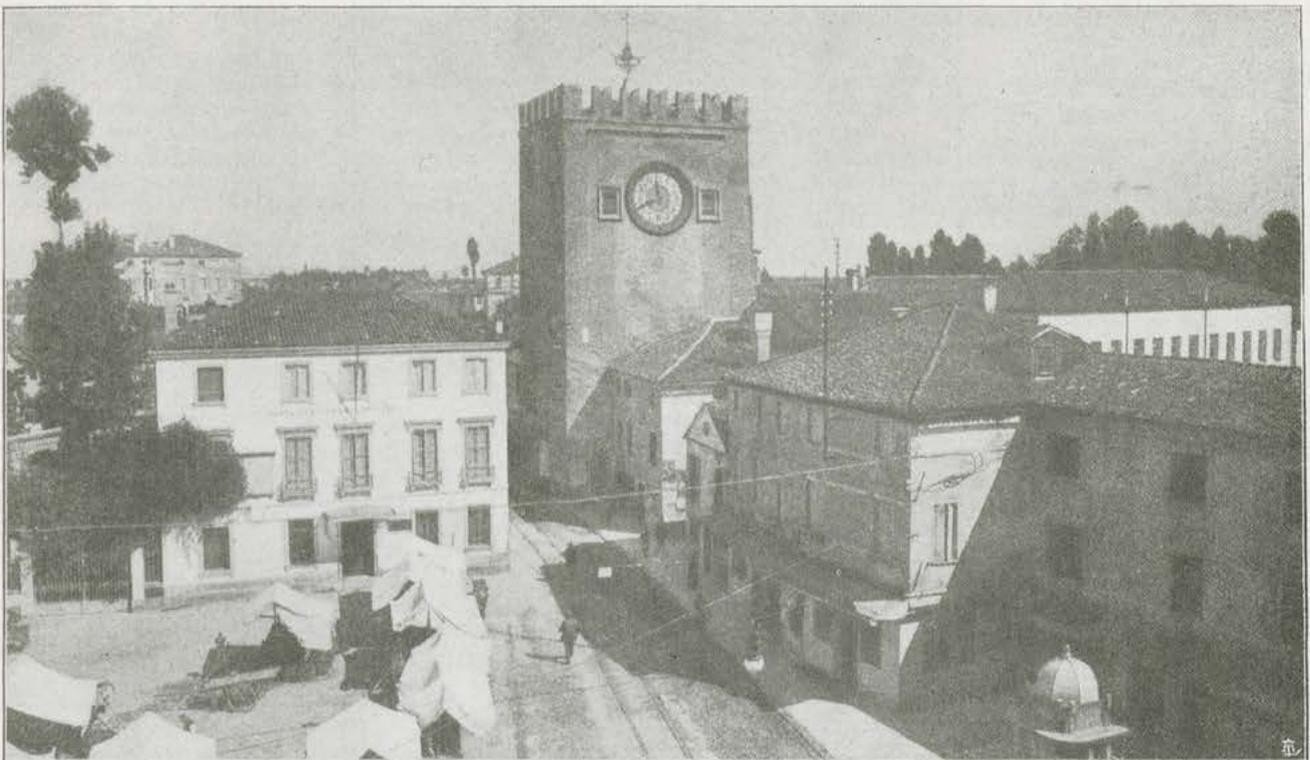
MESTRE

IL NUOVO PORTO DI VENEZIA A MARGHERA

MESTRE — che oggi ha quasi 24 mila abitanti — è di origine antichissima; la sua storia è ricca di avvenimenti. Che fosse una *mansion* romana sulla via Emilia Altinate e che un castello romano qui sorgesse non vi è dubbio, e lo ricorda Strabone. Un documento dell'anno 780, di recente scoperto negli archivi di Verona, indica Mestre anche come *centu-*

castello cadde in mano dei Goti, poi dei Longobardi, e quindi formò parte della Marca Trevigiana.

Nella lotta fra Venezia e la terraferma, e fra i Padovani e Trevigiani, sopportò vicende e dominazioni diverse fino all'anno 1337, in cui venne consegnata alla repubblica di Venezia, e per essa ad Andrea Morosini, dai tedeschi che la tenevano per conto dello



Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

Mestre. — La massiccia Torre dell'Orologio, del 1108, la sola rimasta delle undici che, secondo la tradizione popolare, munivano il demolito castello di Mestre, uno dei più vasti e più formidabili fortificati medioevali.

ria, e di fatto possono tuttora riscontrarsi, nel recinto dell'antico castello, il *decumano* da sud a nord, attraversato dal *cardo* da ovest ad est.

Come Aquileia, Concordia ed Altino, anche Mestre subì la furia devastatrice degli Unni, nell'anno 452 dell'era volgare; ma presto risorse dalle sue rovine, e rifece il suo castello, perchè le più antiche memorie di Mestre nel Medio evo la dicono *terra munita*. Il

Scaligero. Seguì poi la sorte di Venezia e ad essa si mantenne sempre fedele, meritandosi il titolo di *Mestre fedelissima*, inquartato nello stesso suo stemma (M. F.). In quel tempo Mestre era governata da un nobile veneto col titolo di Podestà e Capitano, ed aveva un consiglio civico composto di trenta famiglie, dapprima originarie del luogo e poi anche aggregate. Caduta la Repubblica nel 1797, passò, come Vene-



Mestre. — Caffè e albergo « Italia ».

lonnello Ulloa, intorno gli stavano altri valorosi: Sirtori, Rossarol, Mezzacapo, Virgili, Cosenz, Carrano, ed altri ufficiali, fermi di morire piuttosto che aprire le porte al nemico.

Gli austriaci protetti dalle piante, onde la campagna intorno è folta, acceleravano i lavori per assediare il forte; erano venticinque mila soldati, quasi tutti acquartierati a Mestre, i cui abitanti, in gran parte, avevano presa la fuga portando seco quanto potevano delle cose loro. Nell'estate del 1848 gli austriaci più volte minacciarono Marghera senza peraltro cominciare l'assedio. Erano però decisi di impadronirsene, tanto più che Radetzki credeva di poter riuscire facilmente all'impresa, ed anzi era convinto che la caduta di essa avrebbe sgomentati i veneziani. Egli stesso pertanto, con gli arciduchi Carlo Ferdinando, Leopoldo e Guglielmo, coi tenenti marescialli Perglas, Wimpfen, coi generali Kerpen, Coronini, Wetter, Thurn e Vitaliani, col prussiano Willisen, e col principe russo Troubetzkoi si recò a Mestre traendosi dietro anche un pittore perchè fermasse



Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

Mestre. — Teatro Toniolo (arch. G. Francesconi).

sulla tela il suo trionfo, e con la sua presenza animò maggiormente i soldati che continuarono giorno e notte con febbrile accanimento i lavori. Non mancarono nemmeno, dopo i furiosi bombardamenti del 4 maggio, le blandizie del generalissimo austriaco che — scrive Vincenzo Marchesi nella sua « Storia documentata della rivoluzione e della difesa di Venezia negli anni 1848-49, tratta da fonti italiane ed austriache » opera premiata dal Municipio di Venezia nel 1913 — comandò ai suoi di cessare il fuoco e spedì a Venezia un parlamentario con un suo bando diretto agli abitanti, nel quale rivolgendosi loro « non come guerriero o generale felice, ma come padre » dopo aver accennato ai malanni che traggono seco l'anarchia e la rivoluzione, promise un generale per-

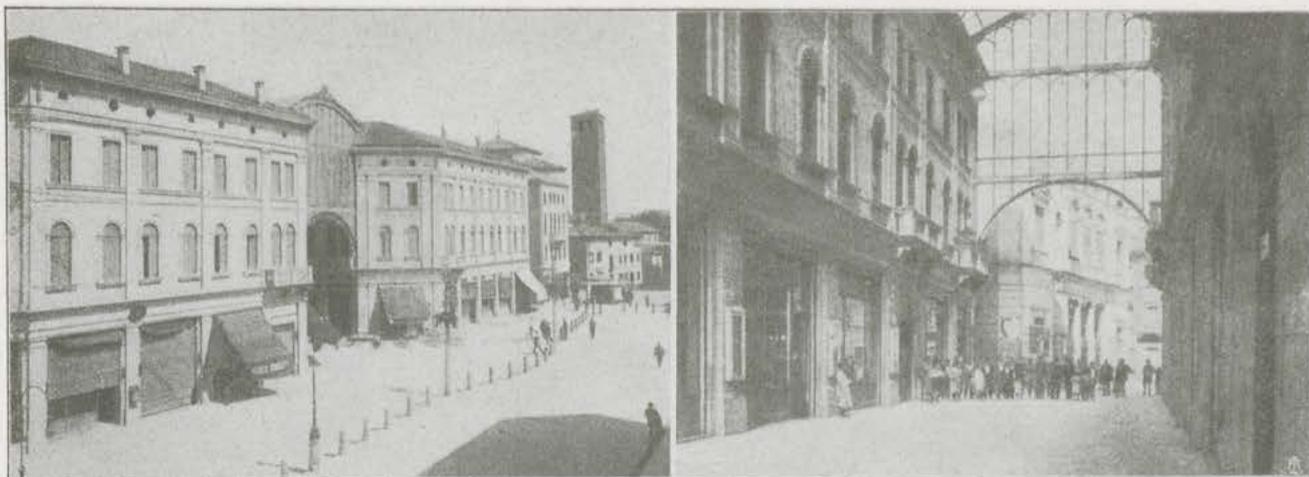


Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

La Provvederia, a Mestre, in fondo a Via Palazzo; edificio caratteristico, inferiormente di stile romanico, e superiormente del Rinascimento.

dono, in cambio di una dedizione « piena ed intera ». I consoli francese e inglese offersero i loro uffici nel caso che Venezia intendesse di arrendersi; ma i principali abitanti, cui il Manin comunicò tale offerta e l'intimazione del maresciallo, ad unanimità sostennero che si doveva persistere nella resistenza.

Gettata così audacemente la sfida, decisa la lotta ad oltranza, seguirono gli aspri combattimenti del 6 e del 7 maggio attorno alla fortezza dei veneziani ritenuta inespugnabile, con frequenti audacissime sortite sotto gli occhi degli arciduchi austriaci e dell'Havnanau, i quali passavano gran parte della giornata sulla torre elevantesi all'estremità della piazza del mercato di Mestre, contemplando tutto quanto avveniva nella sottoposta pianura. « Da quella torre si svolgeva dinanzi all'occhio dello spettatore l'ultimo atto di quel dramma che fu la rivoluzione italiana. Coi canocchiali — scrisse il colonnello Ulloa — si potevano osservare



Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

Mestre. — Veduta della torre da Via XX Settembre e ingresso alla Galleria Vittorio Emanuele. — L'interno della Galleria.

benissimo tutti i lavori degli assediati i quali avevano fatto in Marghera una pompa straordinaria di bandiere tricolori, cosicchè tutte le fortificazioni ne erano adorne come nei giorni di festa ».

Il blocco erasi trasformato in assedio.

Alla rabbiosa, accanita operosità degli austriaci nello spingere le opere d'assedio, rispose febbrile, disperata la difesa degli assediati. Le sortite degli assediati si succedevano ogni notte, micidiali al nemico, i cui lavori, per di più, venivano indefinitamente ritardati. Una chiusa abilmente costruita nel canale di Mestre, valorosamente difesa dagli assediati, inondò il campo austriaco, distrusse parte delle opere e sospese i lavori della seconda parallela, mentre i prodi ufficiali Debrinner, Rossarol, Sirtori, Cosenz, alla testa dei volontari della guarnigione di Marghera, si spingevano vittoriosi fin oltre le trincee nemiche. Ciò

nonostante, i lavori d'approccio progredivano e gli assediati, che mancavano di tutto, non giungevano a riparare ai danni arrecati dal cannoneggiamento nemico. Gli austriaci aprivano a Campalto una nuova batteria, i cui proiettili giungevano fino alla testa di ponte, minacciando le comunicazioni fra Marghera e Venezia: le batterie veneziane le ridussero al silenzio; ma altre ne sorgevano; e nuove parallele, nuove trincee rendevano sempre più stretto l'assedio.

Inutili eroismi d'ogni giorno, d'ogni ora!

Il giorno 17 maggio, malgrado una grandine di proiettili che tempestava gli assediati, altre batterie austriache furono ridotte al silenzio; i tentativi d'assalto contro il forte Manin, ridotto lateralmente alla fortezza presso il canale Oselino, furono vittoriosamente respinti; gli assediati, inseguendo gli austriaci, penetrarono fino nella trincea nemica, portandovi la



Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

Mestre. — Via Giuseppe Verdi e Riviera XX Settembre.



Mestre. — Via Rosa.

Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

confusione e il panico. Gli austriaci tentarono nuovi assalti. Sempre respinti, rinunciarono al pensiero di espugnare il forte Manin a viva forza e tentarono distruggerlo con le batterie appostate a Campalto; ma, dopo tre ore di cannoneggiamento, anche quelle

furono ridotte al silenzio dall'artiglieria del forte. L'assedio era stretto sempre più anche dalla parte del mare; ogni comunicazione era chiusa dalla squadra austriaca, comandata dall'ammiraglio Dehlorup, il quale, il giorno 21 maggio, trasmise ai consoli delle po-



Carpenedo. — Viale Carlo Goldoni con le caratteristiche villette fronteggiate dai piccoli giardini.

Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.



Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

Mestre. — *In alto*: Canal Salso e Piazza XXVII Ottobre. — *Nel mezzo*: Piazza Umberto I, centro della vita di Mestre, con a sinistra la parrocchia di San Lorenzo, disegno dell'architetto Maccaruzzi; il campanile è di forme romaniche. — *Nel basso*: Piazza di Carpenedo, ad un chilometro da Mestre. Ameno luogo nel quale sorgono parecchie ville e vi sono giardini che si estendono per larghe zone ai lati degli stradali.

tenze straniere l'invito di far uscire da Venezia i loro connazionali.

La città era affamata, e perciò frequenti le sortite degli assediati dal forte Brendole per requisire viveri; sortite sempre fortunate, a dispetto dei numerosi cordoni nemici che completavano il blocco. All'alba del 24 maggio, gli austriaci smascherarono tutte le loro batterie e vomitarono contemporaneamente un tor-

Alla carestia, al bombardamento incessante si aggiunse un nuovo, terribile flagello: la moria. Il colera era scoppiato a Chioggia con violenza spaventevole, e in pochi di tutto l'estuario veneto e Mestre furono invasi dal terribile morbo. In un solo giorno si contarono fino a quattrocento colpiti, duecentosessanta morti, su una popolazione di circa 160.000 abitanti. I magazzini erano esausti, le sortite eseguite per ter-



rente di piombo: un uragano inaudito. Lo scoppio delle bombe, delle granate a « shrapnels » il sibilo stridente dei razzi, i proiettili tempestanti i parapetti, sollevavano un rimbombo assordante, disseminando dovunque la morte. Rispondevano vigorosamente gli assediati con settanta bocche da fuoco, le sole che avessero vista sulle batterie nemiche.

Le prove dolorose non erano finite per la sventurata Venezia, abbandonata dagli uomini e dal destino che sempre più si aggravava.

ra davano carne appena sufficiente per gli ospedali, e sempre più rigorosa facevasi la vigilanza austriaca. Il colonnello Sirtori aveva bensì eseguito una felicissima scorreria fino a Conche, a Santa Margherita, a Calcinara, respingendo vigorosamente le gran guardie austriache, scagliate lungo il Brenta per completare il blocco, e fatto grosso bottino di viveri, ma appena sufficiente a nutrire la parte più misera della popolazione soltanto per qualche giorno.

Il bombardamento continuava furibondo e ininter-

CARATTERISTICHE DELLA CITTÀ

Il centro di Mestre è formato dalla lunga piazza Umberto I, e le strade si aprono larghe, diritte, popolate specialmente al mattino e alla sera, quando i numerosi operai si recano alle fabbriche.

Oltre l'edificio della Provvederia, Mestre possiede alcune chiese di una certa importanza: l'Arcipretale,

dintorni è il piccolo oratorio di Sant'Elena in Tessera, notevole per il suo campanile rotondo, che è il solo monumento di probabile origine romana esistente nel circondario di Mestre.

Tra i luoghi importanti per i ricordi storici, oltre al forte di Marghera, sono le ville Algarotti e Papadopoli; la prima che ospitò nel 1790 la corte francese del Duca d'Artois, fu nel 1805 quartier generale del

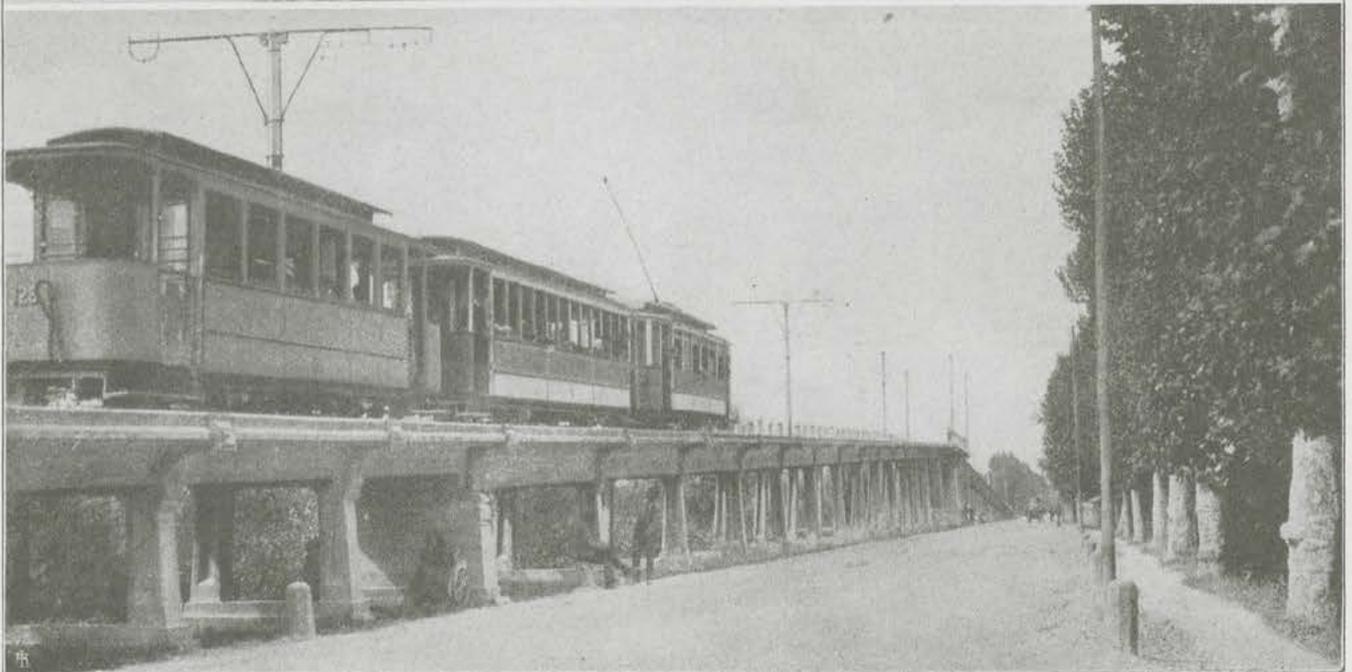


Fot. Faggiaro, edit. A. Benetta, Mestre.

Carpenedo, presso Mestre. La facciata del Duomo di stile romanico-gotico.

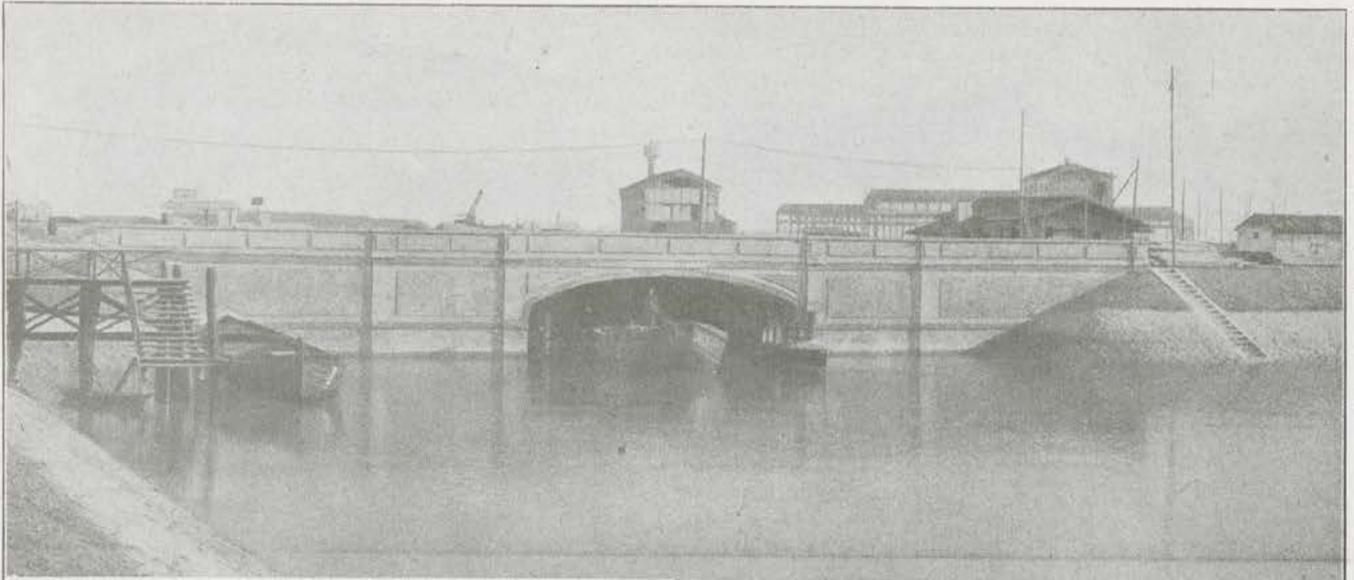
dedicata a S. Lorenzo, ricostruita nel 1805 dal Maccaruzzi, conserva nel suo interno pitture del Guaragna, del Dariani, del Gressler, del Pozzoserrato, di Domenico Canal e un trittico in tavola attribuito a Cima da Conegliano; la chiesa di S. Maria delle Grazie con annesso convento, ora adibito a caserma, la chiesa di S. Girolamo con facciata della decadenza e pala attribuita a Paolo Veronese e la chiesa di San Rocco che contiene, fra le pitture notevoli, una Madonna in stucco che si ritiene di origine greca. Nei

maresciallo Massena e nel 1848 residenza del generale austriaco Nitis, e qui il 17 agosto 1866 fu stipulato l'atto di delimitazione dell'armistizio di Cormons, per l'unione di Venezia al Regno d'Italia, la seconda nel 1869 ospitò i delegati italiani ed austriaci che stabilirono i patti per la cessione di Venezia. Notevoli ancora il ponte della Campana che fu il teatro più sanguinoso della lotta provocata dall'eroica sortita di Marghera e la Villa Bianchini Di Rosa, che ospitò nel 1782 papa Pio VI.

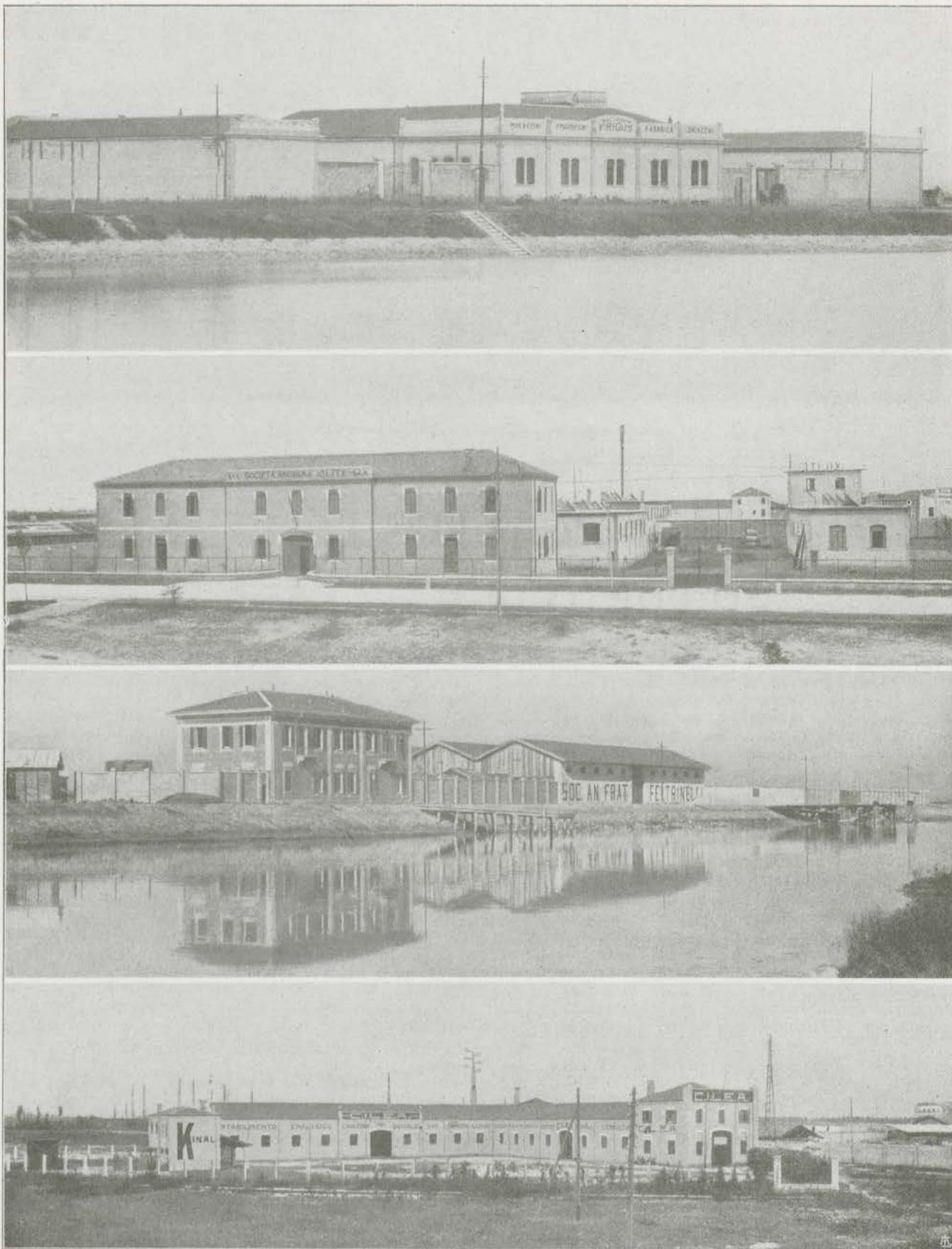


Fot. Faggiaro, ed. A. Benetta, Mestre.

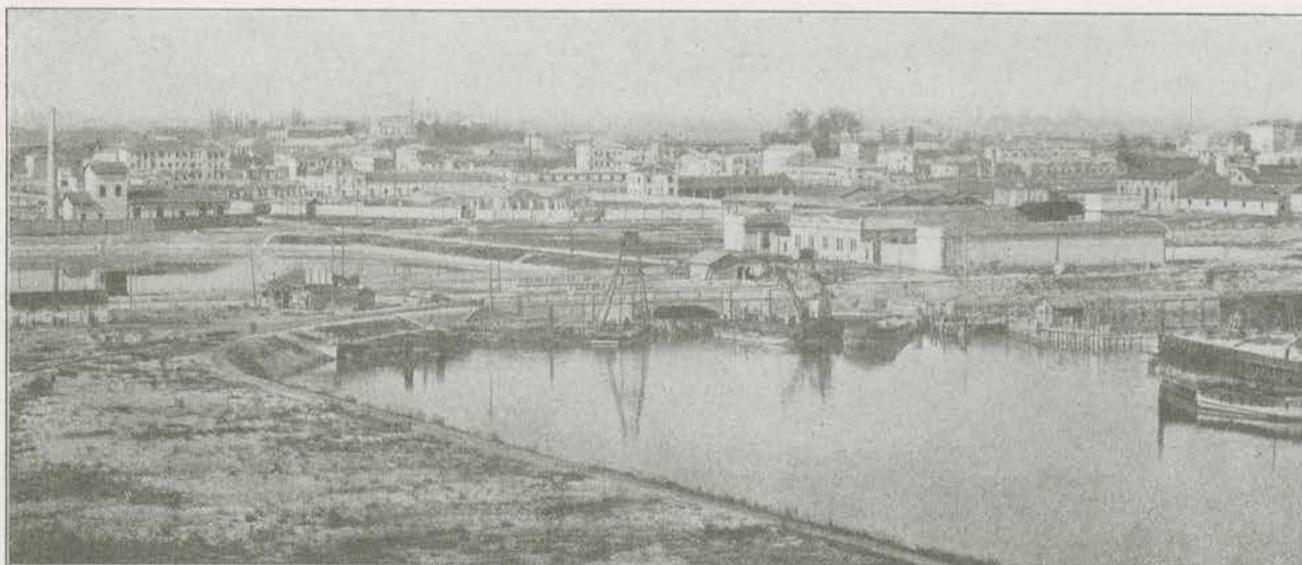
In alto: Il piazzale della Stazione ferroviaria di Mestre, davanti al quale si apre la vista dei nuovi quartieri della città giardino. — Nel mezzo: Il cavalcavia della strada da Mestre a Mirano, quest'ultima centro industriale con molte ville di veneziani. — Nel basso: Il cavalcavia della strada Mestre-Treviso presso il viale dagli alberi annosi; caratteristica arteria, una delle strade più belle e più ampie della terraferma veneta che pure vanta, in ciò, un primato indiscusso.



Presso Mestre, al di là della zona per le industrie e della strada provinciale Mestre-Padova, che ne costituisce il limite verso occidente, sorge il quartiere urbano (specie di città giardino di cui qui diamo il nuovo ponte, i graziosi piazzali, il largo viale, i villini ridenti), disposto secondo le linee di un elaborato piano regolatore, destinato ad assicurare civile ed igienica sede ad una popolazione di lavoratori, di impiegati, di esercenti che supera i 30 mila abitanti.



Nel Quartiere Urbano si è provveduto dalla Società « Porto Industriale » non soltanto alla sistemazione delle strade-banchine, ma alla costruzione di binari numerosi, di canali, di impianti di forza elettrica, agli acquedotti, alla fognatura. E nella zona sorgono già importanti stabilimenti, come per esempio quelli qui rappresentati. *Dall'alto*: Lo stabilimento « Frigus »; lo stabilimento « Xilite »; stabilimento « Feltrinelli »; lo stabilimento della « Campagna italiana liquori e affini ».



Veduta della zona industriale e del Quartiere Urbano.

IL NUOVO PORTO DI VENEZIA O PORTO DI MARGHERA

Chi passa in treno sul vecchio e storico ponte che unisce Mestre a Venezia, guardando dai finestrini di destra (per chi si reca colà) scorge fra la Laguna e gli isolotti della terraferma un enorme cantiere in febbrile attività. Gigantesche draghe scavano senza posa rovesciando in parte, per mezzo di lunghi tubi, la belletta e la mota che tolgono dal fondo dei canali o dallo specchio delle darsene, sopra le aree che si bonificano per colmata e divengono piazze, strade e moli. Enormi pompe battono il loro ritmo regolare, rovesciando nelle cunette di scarico l'acqua ingombrante, mentre in certi tratti una vera selva d'antenne metalliche rivestita di calcestruzzo o di cemento, si trasforma in ponti, in soprapassanti stradali, in tettoie e in edifici risonanti di macchine e di operosità. In alcune parti del porto, in luogo delle ciminiere delle draghe, già nel 1923 cominciavano a comparire i piroscafi e Venezia vedrà prontamente attuato il nobile sogno di coloro che la vogliono viva ed attiva nel Veneto e nell'Italia nuova, ma religiosamente conservata nei suoi insuperabili tesori d'arte e di storia.

GLI SCOPI DELLA GRANDE OPERA

Primo scopo della nuova opera era quello — dice in una sua relazione l'ing. E. Coen-Cagli — di assicurare al porto commerciale di Venezia la possibilità di nuovi successivi ampliamenti, atti a soddisfare — nelle migliori condizioni domandate, per un regolare regime d'esercizio, dalle moderne e ognora crescenti esigenze della navigazione e del commercio — i crescenti bisogni dei traffici.

Mirava in secondo luogo la nuova opera a costituire, in adiacenza ai nuovi approdi, le condizioni necessarie e più propizie ad un vasto sviluppo di industrie, le quali, per l'assoluta mancanza di spazio e per la caratteristica topografia dell'antica città,

non possono in essa affermarsi. Ed infine mirava l'opera a procurare adatta sede ad un nuovo e vasto quartiere urbano.

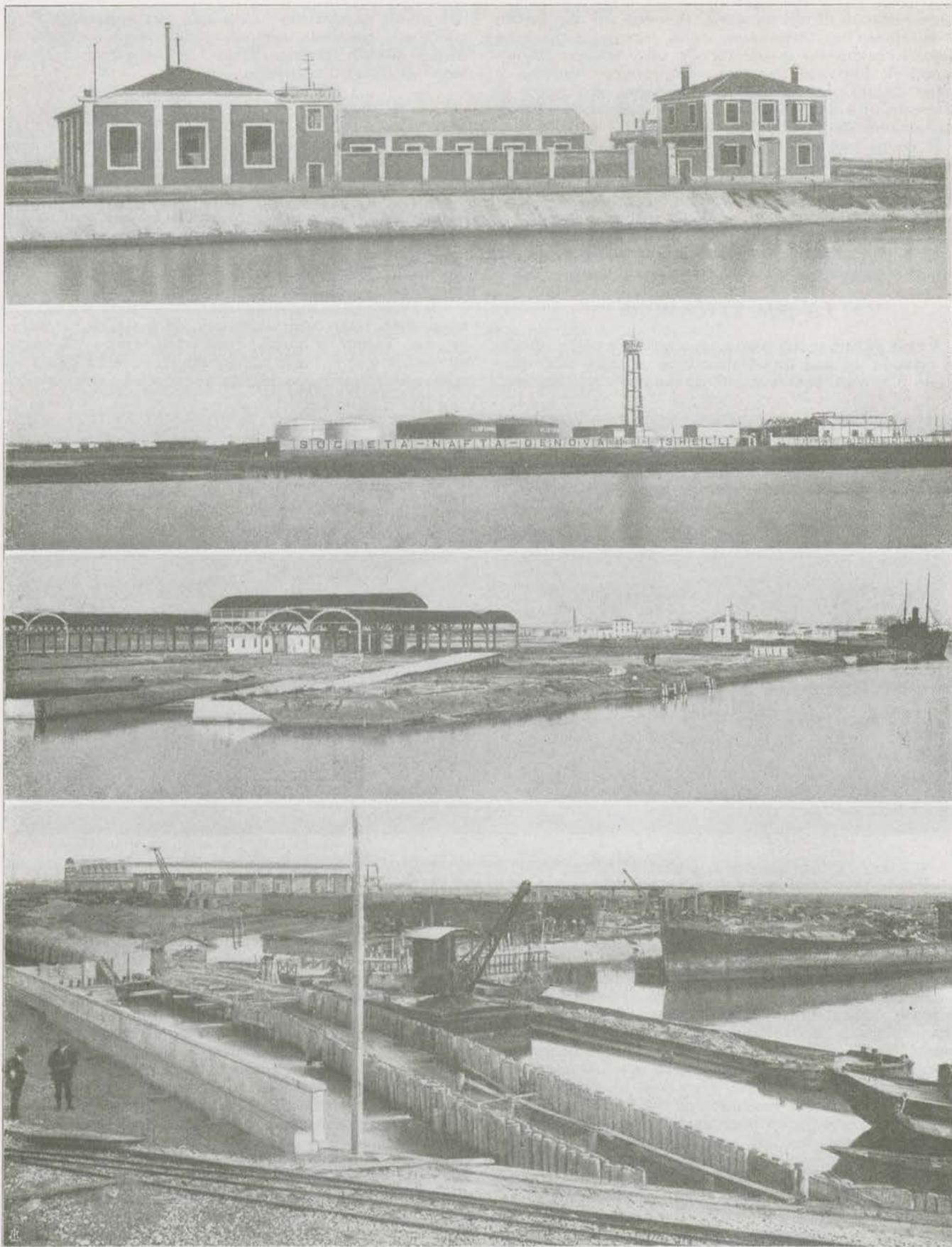
Il conseguimento di tutti e tre questi scopi fu pienamente assicurato dalla costruzione del nuovo porto, al margine della laguna in terraferma, immediatamente a sud della ferrovia Mestre-Venezia, con approdi che potranno avere sviluppo pressochè illimitato, all'infuori da ogni soggezione e nelle condizioni meglio rispondenti ad ogni maggiore esigenza di traffici, con la creazione, accanto ad essi, di vaste zone per industrie, dotate di ogni desiderabile risorsa, e con la formazione di moderno quartiere cittadino.

Le relative opere sono state dal governo autorizzate sulla base di una convenzione, stipulata in data 23 luglio 1917 tra lo Stato, il Comune e la Società « Porto Industriale di Venezia », giusta la quale venne a quest'ultima affidata l'esecuzione, per conto dello Stato, dei lavori tutti di carattere portuale, nonchè la gestione delle aree per industrie, rimanendo alla competenza del comune di Venezia ogni opera di pubblico servizio e la creazione del quartiere urbano.

GLI ACCESSI DEL NUOVO PORTO

Al nuovo porto dà accesso, in diretto prolungamento del canale della Giudecca, un canale di grande navigazione — intitolato al nome di re Vittorio Emanuele III — lungo m. 4100 e largo in superficie, per ora, 64 m., con profondità di m. 9, e quindi atto ad essere percorso anche dalle maggiori navi da carico.

Ad un chilometro circa dal suo sbocco nel nuovo porto commerciale, s'apre sul detto canale, in piena zona barenosa, un piccolo porto isolato, detto Porticciuolo dei Petroli, costituito da un bacino esterno, ad uso di avamposto, e da un bacino interno di stazionamento, destinato al traffico degli infiammabili,



Dall'alto: Stabilimento per la «Produzione dell'Ossigeno». — Stabilimento della Società «Nafta». — Stabilimento «Cantieri Navali e Acciaierie di Venezia». — Cantiere Navale «Breda». — Sono questi fra i principali stabilimenti che ora sorgono ai nuovi approdi verso il limite, a terra, della Laguna in località felicissima nei riguardi di Venezia, che apre così le vie alla espansione del nuovo Porto, accessibile alle grandi navi, e ne accresce al massimo grado la potenzialità.

segnatamente di olii minerali. A tergo dei due bacini è sistemato un terrapieno, della superficie di quasi mezzo chilometro quadrato che offre sede a stabilimenti di deposito per una complessiva capacità di oltre 200.000 tonnellate, che faranno del porto di Venezia uno dei massimi centri d'importazione e distribuzione di olii minerali del mondo.

Il porto commerciale è costituito da una serie di grandi sporgenti, o moli, fra loro paralleli, lunghi 1000 metri e larghi m. 220, intercalati fra altrettanti bacini, o darsene — di cui una progettata con speciali disposizioni che la rendono adatta all'ufficio di principale stazione di raccordo fra la navigazione marittima e quella fluviale — sboccanti tutte in un comune canale d'accesso, a guisa di avamposto.

LA SUA ESTENSIONE

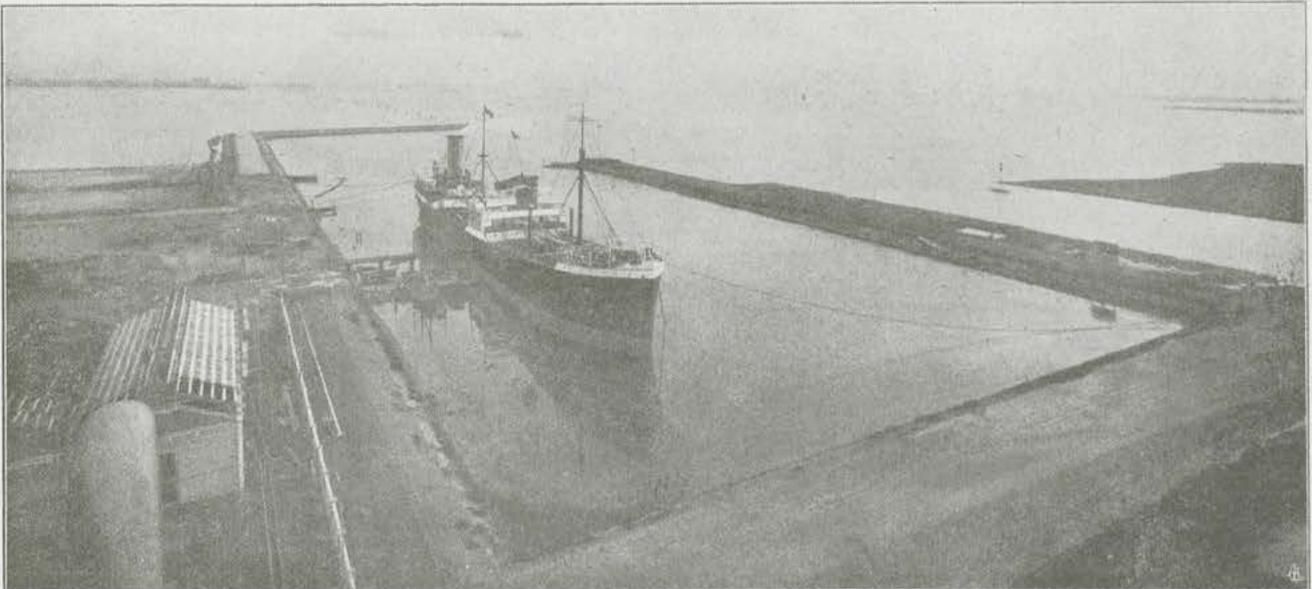
Entro i confini del piano regolatore, il nuovo porto si estende ad una totale superficie di chilometri quadrati 3,5, con 10.000 metri di calate a grande fon-

del piano regolatore — occupa una superficie di 8 chilometri quadrati, con un complessivo sviluppo di canali in suo servizio di m. 7500, e circa 15 chilometri di fronti d'approdo.

IL NUOVO QUARTIERE URBANO

Al di là della zona per industrie e della strada provinciale Mestre-Padova, che ne costituisce il limite verso occidente, sorge, ridente, con sempre nuove costruzioni il Quartiere Urbano di contro alla zona industriale. Tale quartiere, con 11 chilometri di strade interne, impianti di acquedotti, fognature, illuminazione, venne destinato alle famiglie dei tecnici e degli operai, e fu costruito dal comune di Venezia con un primo preventivo di 60 milioni di lire.

I tre milioni di metri quadrati della zona industriale nord sono stati tutti assegnati all'impianto di stabilimenti. Taluni di questi, completati, erano già aperti all'esercizio nel 1922, come una grande fabbrica di xilite e fabbriche diverse per materiali da costruzione.



Veduta del bacino e dell'« Avamposto Petroli ».

dale, dotate di potentissimi e moderni arredamenti.

A nord e ad ovest del porto commerciale s'estendono, in due gruppi, sulle antiche barene marginali e sulle basse gronde della Laguna, le aree per industrie, che vennero colmate mediante le materie provenienti da scavi dei canali e dei bacini. Il gruppo settentrionale, costituente la zona industriale nord, occupa una superficie di 3 chilometri quadrati ed è direttamente servito dal mare mediante un canale di grande navigazione — il canale industriale nord — aperto in prolungamento del canale d'accesso al nuovo porto e lungo metri 2500, provvisto di due ampie darsene, l'una centrale e l'altra terminale, nonché a mezzo di un canale per navi di media portata, detto canale Brentella, fronteggiante il lato nord-orientale della zona sopra una lunghezza di oltre 1000 metri. Il gruppo occidentale, costituente la zona industriale ovest, della superficie di chilometri quadrati 3,5, è a sua volta direttamente servito dal mare da altro canale di grande navigazione, dello sviluppo di circa 4000 metri, provvisto esso pure di una darsena terminale.

In totale: la zona per industrie — dentro i confini

con due grandiosi cantieri navali, con officine meccaniche ed acciaierie; un importante stabilimento frigorifero; un opificio per la conservazione e la lavorazione dei legnami, e un grande stabilimento per il deposito di olii minerali al porticciolo dei Petroli.

Delle opere portuali propriamente dette, un programma minimo d'esecuzione e inteso a soddisfare nei più ristretti limiti i più immediati bisogni del commercio, comprende: l'apertura alla profondità di 9 metri del canale d'accesso al nuovo porto, già scavato su minor sezione a diretta cura del magistrato alle acque; la costruzione del porticciolo dei Petroli; l'apertura del canale industriale nord, con le relative darsene e banchine; l'apertura del primo bacino del porto commerciale, con la costruzione di 1500 metri di calate e relativi arredamenti, impianti ferroviari e sistemazioni accessorie; lo scavo del canale industriale ovest e la costruzione, infine, di un canale di navigazione interna per il raccordo del nuovo porto col Naviglio di Brenta, in servizio specialmente degli importanti centri industriali ed agricoli delle province di Padova e di Vicenza.

Ripensando Mestre

Il volumetto "Mestre", tratto dalla collana "Le Cento Città d'Italia Illustrate" che la casa editrice Sonzogno pubblicò agli inizi degli anni '20 e che il Gruppo di Ricerca Storica ed il Centro Studi Storici di Mestre oggi ripropongono integralmente, è dedicato alle giovani generazioni mestrine.

I giovani che vivono la realtà caotica e anarchica di una città senza anima e senza testa, scoprono in queste poche pagine le mille speranze di una cittadina in crescita che sta dosando sapientemente insediamenti manifatturieri ed edilizia residenziale di pregio, ancor'oggi additata quale saggia politica del buon vivere, con un profondo rispetto dell'ambiente, in perfetto equilibrio fra gli orizzonti verdeggianti della campagna e le placide acque lagunari, di cui i limpidi corsi d'acqua che l'attraversano sono preludio.

Osserviamo una Mestre consapevole delle proprie potenzialità, che trova al suo interno le risorse per uno sviluppo armonico, conscia ma non succube della vicinanza allo straordinario, unico ed irripetibile fenomeno storico, Venezia.

Da queste pagine traspare con evidenza che un sapiente autogoverno può fare grandi cose quando le scelte vengono decise in modo attento alle necessità della Città, dei suoi abitanti ed in piena sintonia con essi.

È viva la speranza che, anche attraverso queste iniziative editoriali coloro che hanno in mano le sorti di questa città comprendano quello che Mestre avrebbe potuto essere e non è, e agiscano per ridare a Mestre quella dignità e quella qualità della vita che le sono state volutamente negate.

Roberto Stevanato, responsabile Centro Culturale Villa Pozzi

Mestre, una delle Cento Città d'Italia

Questa pubblicazione è la prova dell'esistenza di una città che c'era e che è stata sacrificata al progetto di una Grande Venezia. Ma il progetto della Grande Venezia in realtà si è risolto nella occupazione di un territorio e nella sua colonizzazione, negando così a Mestre ogni identità e ogni dignità.

Il Centro Studi Storici di Mestre è orgoglioso di avere salvata, con la sua attività multiforme ormai quasi quarantennale, da prima solitaria e oggi invece apprezzata e condivisa, l'idea di Mestre come città.

Mestre come poteva essere e non è stata: una città veneta, come ad esempio Treviso è rimasta, rispettosa della sua storia e delle sue tradizioni, protagonista del suo futuro, vivace ed operosa. Niente di tutto questo è accaduto a Mestre, è accaduto il contrario. Privata dell'anima, l'ha riguadagnata poco a poco attraverso tante battaglie contro molti nemici, ma non è ancora città.

C'è infatti molta strada da fare; bisogna innanzitutto consentirle di badare a se stessa, di farla uscire di tutela e renderla così consapevole e attrice del suo avvenire.

È bene conoscere di Mestre la storia, soprattutto quella più recente, di cui questa pubblicazione è un fondamentale documento. È però giusto, per non essere stoltamente ottimisti, invitare coloro che a Mestre città si sono ciecamente opposti di fare un esame di coscienza affinché il grande evento si avvicini: Mestre tornata ad essere, nel senso pieno e con ogni conseguenza, una delle Cento Città d'Italia.

Piero Bergamo, presidente Centro Studi Storici di Mestre

Villa Pozzi



Il Centro Culturale Villa Pozzi è frutto di un progetto proposto e realizzato dalle quattro associazioni *Gruppo di Ricerca Storica*, *Centro Studi Storici di Mestre*, *Gruppo Scienze Naturali C. Darwin* e *Gruppo Anziani La Barchessa* e fatto proprio dal Comune di Venezia per il tramite del Consiglio di Quartiere 16 Chirignago Gazzera.

Operando sinergicamente in stretta collaborazione con il Consiglio di Quartiere, le associazioni hanno realizzato negli spazi di Villa Pozzi un servizio culturale per la città, nel pieno rispetto della struttura e delle caratteristiche architettoniche della villa, che viene in tal modo valorizzata.

In particolare gli spazi interni del Centro sono stati così organizzati:

al piano terra

- servizi di accoglienza;
- saletta del plastico del Castello di Mestre;
- sede e spazi per le attività del Gruppo Anziani "La Barchessa";

al primo piano

- sala di lettura e consultazione della biblioteca storica di Mestre, costituita da innumerevoli pubblicazioni sulla storia della Città e dal notevole materiale inedito raccolto nel corso di continue ricerche archivistiche.
- uno spazio espositivo;
- stanze archivio e di studio;
- la sede del Gruppo di Ricerca Storica e del Centro Studi Storici di Mestre;

al piano sottotetto

- l'esposizione di fossili e minerali, corredata da didascalie, presentata in modo didattico e di facile comprensione;
- il locale di studio e catalogazione del materiale;
- la sede del Gruppo Scienze Naturali "C. Darwin"

Le quattro associazioni attuano diverse iniziative, rivolte soprattutto ai giovani, perché, iniziandoli all'esperienza della ricerca nei settori della storia, delle tradizioni e degli aspetti naturalistici del territorio, maturino cultura civica, siano stimolati al rispetto delle eredità culturali ed ambientali e, in definitiva, si avvicinino alle Istituzioni. Inoltre, mediante incontri e confronti fra generazioni diverse si stimola la riflessione sui profondi cambiamenti sociali e culturali della nostra società negli ultimi decenni.

Il **GRUPPO DI RICERCA STORICA** è nato operativamente nel 1987 con lo scopo di contribuire alla conoscenza della storia, delle testimonianze del passato e del territorio della terraferma mestrina, al fine di contribuire ad infondere, soprattutto nei giovani, il rispetto per quanto di meglio ci perviene dalla natura e dalle generazioni passate.

Il **CENTRO STUDI STORICI DI MESTRE**, istituzione culturale sorta nel 1962 allo scopo di valorizzare la storia e le tradizioni di Mestre e della Terraferma di cui si stavano disperdendo le tracce, può essere considerata l'anima della città; svolge un'opera insostituibile e preziosa, a favore non soltanto della storia, ma dello stesso avvenire di Mestre e del suo territorio.