

Roberto Stevanato

LE ACQUE DI MESTRE



CENTRO STUDI STORICI
DI MESTRE

Mestre Città d'Acqua

Mestre Città d'acqua; Mestre duale Città d'acqua, dolce e salata.

Si perde nel buio dei tempi ed è pervenuto sino a noi lo stretto rapporto fra Mestre, il territorio di terraferma del Comune di Venezia, e le acque, nonostante gli epocali sconvolgimenti operati dalla natura e le grandi opere idrauliche realizzate dall'uomo, che hanno sinergicamente minato questa simbiosi.

Nella sua attuale configurazione, Mestre, l'antica *Communitas Mestrensis*, è delimitata dalle acque, dolci e salate, del fiume Dese a nord, del Naviglio del Brenta a sud, della laguna ad est; si affaccia sullo specchio lagunare per ben oltre 15 chilometri da Punta Fusina a sud sino a lambire l'antica Altino a nord. Il suo territorio è attraversato dal fiume Marzenego e da una miriade di canali, alcuni tutt'ora esistenti e visibili, altri ricoperti e scomparsi alla vista, altri ancora scavati e poi interrati, realizzati nei secoli con precise finalità: per attuare un rapido collegamento acquatico fra Venezia e Mestre (cava Gradeniga o Canal Salso, XIV sec.); per la diversione delle acque lontano dal centro storico isolano (Fossanuova o Osellino, XVI sec.; Musone e Brenta XVI-XVII sec.); per la difesa delle fortificazioni (i canali del *Castrum Vetus* e del *Castrum Novum*, poi interrati, in tempi remoti; i fossati dei Forti del Campo Trincerato nel XIX sec.); per la regimentazione delle acque e la salvaguardia idraulica del territorio (la Brenta Vecchia, la Fossa Teralii e gli altri *tagli* nel XVI sec., successivamente interrati; la rettifica del Marzenego nel 1781; i canali di bonifica e lo Scolmatore nel XX sec., ecc.); per la realizzazione del nuovo Porto di Mestre e di Porto Marghera (la darsena ortogonale del canal Salso ed i canali industriali, XX sec.).

Mestre, la sua struttura urbana, è stata disegnata dalle acque, del Marzenego e del Musone; per secoli la sua storia, la sua economia sono strettamente interconnesse con il suo rapporto con l'acqua, con i porti fluviali in epoca remota, sul Canal Salso ai tempi della Serenissima e sui geometrici canali industriali che dalla laguna penetrano la terraferma, in tempi recenti. Le frequenti alluvioni, soprattutto nei secoli passati, ne hanno condizionato il tessuto urbano, sociale ed economico.

Lo stesso toponimo della città potrebbe essere un *idronimo*, essendo ben nota per secoli (XII - XIV) la denominazione di *flumen Mestre* o *flumine de Mestre quae appellatur Marcinigum*.

Da sempre la storia di questo territorio è quindi associata al suo rapporto con l'acqua: testimonianze dapprima generiche, poi, dopo il Mille, sempre più precise, parlano di Mestre avendo come oggetto le sue acque, il ruolo ed il governo delle sue acque.

I Porti di Mestre

Mestre sin dal buio dei tempi è sito portuale, fluviale e lagunare. E' del 1101 un documento in forza del quale Rozzone, Vescovo di Treviso ed il Doge Pietro Orseolo, dopo un lungo susseguirsi di controversie ed incidenti, giungono ad un accordo in merito ai rispettivi diritti e competenze sull'importante scalo portuale di Mestre. Mediante il patto sottoscritto, il Vescovo riserva al Doge un terzo del diritto di telomeo e ripatico, e assicura sicurezza ed incolumità ai Veneziani che operano nel porto di Mestre... *et vestri homine venientes ad nostrum portum defensare promittimus ita ut illesi et securieundo et redendo, et in eodem portu morando in omnibus existant.*

L'importanza del porto di Mestre emerge anche da altri documenti, fra cui un accordo di vendita, del 1117, di innumerevoli beni fondiari di proprietà dei fratelli Ansedisio e Widoto della famiglia dei conti di Treviso,



successivamente appellati Collalto, all'abate Pietro del Monastero di Sant'Ilario. Nel documento i due fratelli dichiarano che per onorare un debito con l'imperatore Enrico V si vedono costretti ad alienare l'intera possessione comprendente 150 *massericie*, con la sola eccezione di tutto quello che si trova *in ripa de Mestre*.

La struttura sociale ed urbana di Mestre in quel XII secolo risulta però molto più complessa di un *portum* e di una *ripa*, come si evince dalla lettera di Eugenio III, del 1152, nella quale il sovrano conferma al Vescovo di

Treviso il possedimento di una *plebem S. Laurentii de Mestre cum castro, portu et curte et pertinentiis suis*. Una Comunità, quindi, raccolta attorno ad una chiesa dedicata a San Lorenzo, difesa da un castello, economicamente supportata da un porto, governata da una corte, con tutte le necessarie pertinenze. Documenti successivi (XIII sec.) specificano la localizzazione del *portus de Mestre* sul ramo nord del Marzenego (noto nell'800 come Ramo delle Beccherie), ricompreso fra il *castrum vetus*, a sud, e la *via publica*, ora via Torre Belfredo, a nord.

Salvo quindi la quota di diritti riservata a Venezia, il Porto di Mestre risulta di competenza del Vescovo di Treviso, mentre una parte di esso, la *ripa*, rimane di proprietà dei conti trevigiani, ora Collalto, in virtù di una concessione ottenuta da Regimbaldo da Ottone III nel 994 ... *Regimbaldum nostrum honorabilem ... ad haec etiam dedimus ei mansum regalem inter Mestre et Paureliano et Brentulo ...*

Probabilmente per controllare e difendere la *ripa*, i Collalto erigono, in quel tempo, la casa-torre, poi inglobata e trasformata in torre-porta nelle mura del *Castrum Novum*, ed ancora esistente e nota come Torre dell'Orologio di Piazza Ferretto.

Il Porto di Treviso in Mestre acquista sempre maggiore importanza in virtù dell'incremento di merci da e per le isole lagunari che la Serenissima vi fa transitare. Ne consegue che anche le strade che collegano il porto alle principali vie di comunicazione del tempo devono essere tenute in buone condizioni e questa incombenza è a carico delle Regole del mestrino, così come riportato in un documento del 1316, che definisce gli obblighi imposti a queste embrionali locali amministrazioni del territorio. In particolare, nella *regula capituli Plebis Mestre* si impegnano coloro che possiedono casa o sede *in portu de Mestre e fino ad pontes Campi de Castello a in conzo tenere* la strada prospiciente le loro proprietà, mentre alla *Regula Tertii* viene affidata la responsabilità della manutenzione concerne principalmente *unam viam publicam* di collegamento del territorio della predetta Regola sino *ad ripam*, ove operano coloro che traghettano persone e merci per Venezia.

Il *Portus de Mestre* con la *ripa* non rappresenta comunque il solo sito di attività portuale nella Mestre medioevale. Una visione d'insieme del ruolo di Mestre, nelle articolate attività commerciali fra trevigiani, padovani e veneziani nel XIII secolo, si ricava dagli Statuti trevigiani, che nel disciplinare nel 1231 i mercati del territorio della Marca, stabiliscono i giorni di mercato a Mestre: il mercoledì il *mercatum boum ad Margariam*; il sabato il *mercatum in portu Mestre*; inoltre viene riportato il mercato *quod fit in Mestre, in festo Sancti Laurentii*. In quei tempi le merci vengono trasportate per lo più via acqua, e quindi se tre sono i mercati attivi, è possibile, secondo importanti autori, che tre siano anche i porti all'uopo dedicati. Altri documenti testimoniano in quel tempo la presenza di un quarto porto, dedicato soprattutto agli scambi commerciali con Rivoalto, per il quale nel 1173 il Vescovo di Treviso Ulderico si vede riconoscere da Ezzelino da Romano *theloneum et mutam mercatorum, et navium que fiunt in Caurignago et a Caurignago inferius prope flumen de Mestre usqua ad aquam salsam*.

Il Porto di Cavergnago, che doveva esistere almeno dall'inizio del IX secolo, ma che secondo taluni poteva addirittura trattarsi del porto romano riportato con la dicitura *Ad Portum* nella Tavola Peutingeriana, doveva pertanto trovarsi in corrispondenza della foce del Marzenego in laguna, approssimativamente nella zona di Campalto, non lontano dalla chiesa di San Martino *de strata*, sulla romana via Annia. Gli altri tre citati porti erano quindi localizzati: a *Margariam*, indicativamente ove ora sorge Forte Marghera probabilmente sulla foce del Musone, di cui si dirà più avanti, quello dei buoi; sulle rive del Marzenego il



portu de Mestre, a ridosso dell'area dell'ex ospedale Umberto I e del contiguo Candiani, ove peraltro durante i lavori del centro culturale sono stati rinvenuti resti di palafitte e strutture che ben potevano avere una funzione portuale; quello attivo *in festo Sancti Laurentii* doveva invece trovarsi sulle rive del Musone, ovvero l'attuale *Ramo delle Munghe* o *della Campana* del Marzenego, sulla moderna Via Poerio, prospiciente il Monastero di Santa Maria della Grazie e a ridosso del Ponte della Campana. Questa importante attività economica, derivante dalle operazioni portuali ma anche dai ricchi dazi, e la strategica posizione geografica di Mestre stimolano gli appetiti delle maggiori signorie del territorio di quel tempo, dai Carraresi ai Tempesta, gli Ezzelini, gli Scaligeri, persino del Patriarca di Aquileia e dei Visconti di Milano,

che si contendono questi luoghi con lunghe estenuanti guerre, finché la Serenissima non decide di scendere in lizza per difendere i propri lucrosi interessi in terraferma.

Questa delocalizzazione sul territorio di strutture e attività portuali trova sintesi, nella seconda metà del trecento, nello scavo del Canal Salso. Qualche decennio dopo la conquista del *Castrum Vetus* di Mestre nel 1337, la Serenissima decide, oltre a rinforzare la malandata fortificazione, peraltro già considerata inadeguata a fronte delle nuove artiglierie, a procedere, nel 1362, alla realizzazione della Cava Gradeniga, un canale di collegamento diretto fra Rivoalto ed il centro di Mestre. Il nuovo Canal Salso, così chiamato per la salinità delle sue acque, nel tratto dalla testata di piazza Barche, quasi a ridosso di Piazza Maggiore, ora Ferretto, sino alla sua immissione in laguna, intercetterà per i successivi cinque secoli tutte le merci e le genti in transito via acqua nel territorio mestrino, rendendo di fatto superfluo il ruolo sino ad allora svolto dagli altri porti disseminati sul territorio e di cui ben presto si perderà la memoria storica.

Piazza Barche diviene il cuore pulsante dell'immediata terraferma, ove ogni giorno una miriade di barche, merci e persone transita da e per Venezia, già consolidatasi come una delle maggiori potenze politiche ed economiche dell'Occidente. Prospicienti le rive del Canal Salso, vengono eretti numerosi edifici a destinazione commerciale e di supporto ai traffici - magazzini, depositi, osterie, alloggi, uffici di posta e di affari, ecc. - ma anche signorili residenze di commercianti e affaristi, che dai traffici sul Canal Salso lucrano ingenti guadagni. Significative, a questo proposito, sono le vedute settecentesche che Canaletto ed altri maestri riproducono con fedeltà fotografica.

Scrivono Vincenzo Formaleoni attorno al 1770: *Mestre, terra grossa aperta in vicinanza delle lagune, ben fabbricata e popolatissima. Vi sono alcune chiese e monasterij d'uomini e di donne, alcuni bellissimi palazzi di campagna e comodissimi pubblici alloggi ... è luogo di gran concorso di popolo ... il luogo è ricco ed esercita il traffico e vi si trovano continuamente pronte vetture per ogni parte d'Italia.* Concetto, questo, ripreso da Goldoni che, nella commedia *La cameriera brillante*, non esita ad affermare *... e sì mo in ancuo Mestre xé diventà un Versaglies in piccolo.* E questo grazie al diretto collegamento acquatico fra Mestre e Venezia e all'economia che attorno a quella struttura gravitava.

Quindi Mestre vive per molti secoli come centro di commerci, servizi e di interscambio di persone e merci, grazie alla sua posizione baricentrica rispetto alle tre grandi aree urbane del trevigiano, a nord, del patavino, ad ovest e del veneziano, ad est, ma soprattutto in virtù delle sue acque, fluviali e lagunari, che le permettono collegamenti e trasporti rapidi ed efficienti.

Il declino dell'importante funzione svolta dal Canal Salso avviene per effetto dell'inaugurazione, nel 1846, del ponte ferroviario translagunare, che permette più rapidi collegamenti via rotaia di Venezia con Mestre e di seguito con le principali città italiane. L'economia legata ai traffici sul Canal Salso, già messa a dura prova con la caduta della Serenissima nel 1797, subisce il colpo fatale con il nuovo rapido e comodo mezzo di trasporto. Anche l'indotto formato da tutte le attività di servizio al punto d'interscambio di Piazza Barche subisce pesanti ripercussioni; alcune attività si spostano a ridosso della nuova stazione ferroviaria, operante sin dal 1842 e situata sensibilmente più a sud, ove successivamente la città si espanderà con la realizzazione dell'importante nucleo della Case dei Ferrovieri.

Dopo l'annessione di questo territorio al Regno d'Italia, Mestre, divenuta Comune autonomo, ripensa questa parte della città anche in termini artigianali ed industriali. Nel 1907-1908, a metà circa del percorso del Canal Salso, viene scavata una darsena ortogonale a servizio di importanti attività produttive e commerciali che si installano in quell'area ed utilizzano il Canal Salso come porto per il più agevole trasporto di materie prime e prodotti finiti. Sono le Fornaci Da Re, lo Scopificio Krull, la fabbrica di traversine per binari CLEDCA, la Carbonifera Industriale



Italiana, la Docks Cotoni Milano, l'officina per la produzione del Gas, la società per lo sfruttamento delle forze idrauliche del Veneto Cellina, le fabbriche di produzione di oli e grassi lubrificanti Matter, il deposito di acqueragia e di benzina della Società Italo Americana pel petrolio (poi Esso), il deposito di vini Gerardi e di casse per la spedizione delle uova Manestra e Anselmi, la fabbrica di dolci Taboga, ecc.

Si sta già profilando all'orizzonte però, l'idea di creare il nuovo grande porto di Venezia in gronda lagunare, ai Bottenighi, subito a sud del Ponte Translagunare. Nel 1904 viene approvato un primo progetto; nel 1909



iniziano i primi lavori; il 10 maggio 1917 il Ministero dei Lavori Pubblici approva il piano complessivo di realizzazione di Porto Marghera. L'area industriale si amplia nel dopoguerra con la cosiddetta Seconda Zona Industriale, che si sviluppa per un ulteriore migliaio di ettari a sud della Prima Zona, sino a ridosso del Naviglio del Brenta, che delimita a sud il territorio comunale.

All'apice del suo sviluppo, a cavallo fra la fine degli anni '60 e l'inizio degli anni '70, Porto Marghera, il grande porto industriale sulla laguna di Venezia, rappresenta uno dei grandi poli della ricostruzione e dello sviluppo industriale del Paese, con centinaia di

industrie ed oltre 35.000 dipendenti diretti, oltre ai lavoratori impegnati nell'indotto. Parallelamente anche la popolazione di Mestre (tutta la terraferma comunale) cresce vertiginosamente, passando dai 100.000 abitanti del 1952 ai 200.000 del 1967, per raggiungere l'apice di oltre 210.000 abitanti qualche anno dopo. Si tratta di nuovi residenti provenienti da Venezia ed isole lagunari per il 60% circa, mentre il restante 40% arriva dall'entroterra veneto e da altre province italiane. Le esigenze abitative sono gravi ed impellenti e non seguono i tempi della politica, che solo nel 1962 vara il Piano Regolatore Generale, sbagliato nelle previsioni e nel quale a Mestre viene riservato un ruolo periferico. Fatalmente si verifica quello che verrà successivamente definito il *sacco di Mestre*, una espansione edilizia disordinata, priva di servizi alla residenza e di qualsiasi disegno urbano di rispetto dell'ambiente e delle emergenze storiche e architettoniche; un'irreparabile sfregio alla *Versaglies in piccolo* di goldoniana memoria.

I fiumi ed i canali di Mestre

Descrivere in modo preciso il percorso dei fiumi che bagnarono questo territorio nei tempi antichi è operazione azzardata e rischiosa. Molte, e in tempi antichi poco o nulla documentate, furono le diversioni nel corso dei secoli dei corsi d'acqua non regimentati; neppure la ricerca dei paleoalvei può essere fruttuosa, giacché innumerevoli furono le alluvioni, e le correnti delle acque hanno smosso, trasformato, sconvolto, sepolto e ridisegnato l'originale morfologia del territorio, rendendolo irricognoscibile anche a distanza di qualche secolo.

Prova significativa del mutevole andamento dei corsi d'acqua nei periodi antichi ne sono i diversi tortuosi e larghi canali che solcano la parte centrale della Laguna e danno forma alla città insulare: il Canale di Campalto e quello di San Secondo che confluiscono nel Canale delle Navi; il Canale delle Tresse e quello di Fusina che si riuniscono nel Canale della Giudecca e tanto quest'ultimo che quello delle Navi sfociano in mare aperto per la bocca di porto del Lido. I grandi alvei non possono che aver avuto origine da grossi fiumi che dalla terraferma sfociavano in Laguna, ma di questi corsi d'acqua non vi è oggi traccia alcuna.



Ciclopiche furono le opere attuate dai veneziani al fine di prevenire l'interramento della Laguna, naturale e mai violata difesa della città lagunare, allontanando dalle isole lagunari le foci dei diversi fiumi che nel passato sfociavano in corrispondenza delle isole lagunari. Gigantesche furono le opere per regimentare le acque in terraferma, allo scopo di prevenire le alluvioni, preservarne le attività economiche e garantire la navigabilità dei fiumi.

In questa sede ci si soffermerà maggiormente sui tracciati più certi e documentati del Musone e del Marzenego, che maggiore rilevanza hanno avuto nella storia e nella struttura urbana di Mestre nel corso dei secoli.

Del Brenta sappiamo per certo che i Veneziani, nel 1605, dopo i fallimenti di precedenti opere, realizzano il Taglio Nuovissimo del Brenta, un nuovo canale che incanala le acque della Brenta Vecchia da Mira Taglio in direzione sud fino a sfociare a sud di Chioggia, nella zona della attuale foce della Brenta detta della "Cunetta". Del vecchio percorso rimane la Brenta Vecchia, ramo naturale minore individuato ora anche con il nome di Naviglio del Brenta, che, percorrendo la parte terminale est della pianura veneta e attraverso le chiuse di Dolo e Mira sfocia tutt'ora nella Laguna di Venezia a Fusina. Nel 1609 entra in funzione la chiusa dei Moranzani, una conca di sollevamento per superare i dislivelli provocati dalle successive arginature,

intestadure, e deviazioni artificiali del fiume e permetterne così una più agevole navigabilità, anche per raggiungere via acqua, dalle isole veneziane, le nobili residenze di campagna della Riviera del Brenta.

Ma non è solo il Brenta ad impensierire i Veneziani. Dice Cristoforo Sabbadino, ingegnere idraulico del XVI secolo, in merito ai fiumi che solcano questo territorio: *la ferita mortale sono le fiumane Musone, Marzenego, Dese, Zero ed Sile le quali continuamente escono con il suo natural flusso in laguna, et per esser continue, et dolce, superano l'umor dell'acqua salsa, et non lascia che la salsedine pur operi il suo natural ...* Altrettanto apocalittico, parlando di Dese, Marzenego e Zero, è il Consiglio dei X, che in un decreto del 1501 li definisce *pestiferi e velenosi serpenti che rosegano la città e che se da queste nostre lagune no se removeno, minacciano la total distruttione et desolatione della Città*. Si riferiscono certamente a Venezia, ma nondimeno a Mestre e nella retrostante terraferma i due fiumi non si risparmiano ad inondare vaste aree coltivate, sommergendo campagne e villaggi, provocando morte e distruzione con enormi danni alle popolazioni contadine ed alle grandi proprietà fondiari delle ricche famiglie veneziane, dei monasteri e delle confraternite. Si tratta di fenomeni apocalittici, considerando la carenza di argini, se consideriamo che sino a non molti anni fa, nonostante arginature e bonifiche idrauliche, ancora il Marzenego di tanto in tanto esondava con conseguenti danni e disagi. E non a caso nel XVI sec. a Venezia si stabiliva che *siano condotte le acque del Muson, Marzenego, Dese e Zero alla volta del Sile, le quali condotte in detto luogo s'abbiamo poi a condur per quel miglior modo che allora parerà, insieme con esso Sile, fuori di questa Laguna acciocché del tutto sia liberata da tutti i fiumi che le scaricano dentro a distruzione e rovina sua, delle Contrade e di questa Città*.

Fiumi temibili, quindi, per le esondazioni e l'interramento della laguna, ma nel contempo importanti per la navigazione interna e la fertilità delle campagne; pescosi e bucolici nei periodi di calma, tanto che i ragazzi nella calura estiva, anche sino a non molti anni fa, non esitavano a tuffarsi nelle loro acque limpide e scorrevoli per refrigerarsi, mentre le donne ci lavavano i panni, come testimoniato sino in tempi recenti, della presenza di lavatoi pubblici ai Sabbioni di Mestre e vicino allo stabilimento Taboga, ora Coin.

Documenti medioevali riferiscono quindi del Porto di Cavergnago, sulla foce del Marzenego a Campalto, nelle vicinanze della chiesa di San Martino di Strata. Sulla base di documentazione sufficientemente certa di almeno mezzo millennio addietro, è possibile descriverne il percorso, che per comodità si riporta a ritroso.

Dalla sua foce in laguna, ove viene testimoniata la presenza del Porto di Cavergnago, il fiume penetra la terraferma in direzione ovest, entra nell'abitato mestrino nella *Ripa de Mestre* e quindi subito a sud della Torre Collalto del Castelnuovo (Ponte delle Erbe o della Dogana), continua con il *Portus de Mestre*, lambisce il lato nord del *Castrum Vetus*, si inoltra nella campagna ovest ove lambisce il Musone, l'altro terribile fiume di cui si parlerà più avanti, si prolunga fungendo da confine fra le Regole di Brendole e Zelarín e procede sostanzialmente verso ovest, attraversando Noale e poi ancora sino alla sua origine di risorgiva a Fratta di Resana.

Agli albori del Cinquecento, in località San Rocco di Mestre, ora via Manin, una diramazione, chiamata Ramo di San Girolamo, si stacca in direzione est, alimenta il fossato del Castelnuovo, ne penetra le mura inoltrandosi sino alla chiesa di San Girolamo, per poi uscirne a ridosso della Porta Altinate e ricongiungersi col ramo principale in corrispondenza dell'attuale Ponte di Via Colombo. Poco più ad ovest del *Castrum Vetus*, pure cinto da un fossato di difesa, una ulteriore diramazione, la *Fossa Terralii*, si sviluppa in linea quasi retta verso nord costeggiando il *Terralium Mestri*, l'attuale Terraglio. Realizzata con deliberazione del Consiglio dei X del 1501, ha lo scopo di convogliare acque del Dese sul Marzenego al fine di alimentare una serie di *mulini* per conto pubblico, costruiti ad est del Castelnuovo. Contemporaneamente vengono realizzati altri *tagli*, quali il taglio della *Brenta vecchia*, che mette in collegamento le acque del Musone, intercettate all'altezza di via Poerio, con il Naviglio del Brenta, nonché altri di minore lunghezza, con lo scopo di creare un reticolo di interconnessione di tutti i fiumi del territorio, dal Brenta al Sile, al fine di permettere una migliore e più omogenea distribuzione delle acque nel veneziano e nel trevigiano.



L'opera si rivela un fallimento perché i mulini, troppo vicini alla laguna e soggetti all'andamento delle maree, non funzionano a dovere e le diversioni delle acque comportano problemi di navigazione nei fiumi coinvolti nel grande progetto. Nel 1531, considerato che *tute le aque che sono sta tirate ai molini nostri de Mestre sono sta*

causa de grandi inconvenienti et danni alle lacune nostre ...viene ordinato che tute le aque che son sta conducte per causa de dicti molini, siano ritornate ne li soi alvei antiqui, cioè in quelli che discorrevano avanti la constructione di dicti molini: si che più le aque non venghino a Mestre et conseguente li molini poi siano rovinati et disfatti et le case vendute. I mulini ad est del Castenuovo vengono abbattuti, i tagli interrati e a tutti gli altri mulini a monte (nel territorio mestrino i mulini Scabello e Ca' Bianca di Trivignago, Fabbris e Ronchin di Zelarino, Gaggian alla Cipressina) viene imposta l'applicazione della *pietra Zorza* che indica il livello massimo che l'acqua può raggiungere al fine di prevenire possibili allagamenti.

I problemi però non cessano; ancora nel 1552 la *terra di Mestre era ridotta in pessimo stato per la costituzione dell'aria ... e quasi spopolato ne rimaneva quel grosso castello ...* a causa del ristagno delle acque morte nelle fosse, non più alimentate, create ad uso dei mulini. Disastrose alluvioni si succedono nei decenni successivi che non cessano nonostante la realizzazione di ulteriori opere di regimentazione delle acque che interessano tutto l'ampio bacino dal Brenta al Sile. Sino alle ulteriori opere idrauliche e bonifica del XX secolo che, soprattutto con la costruzione dello Scolmatore, finalmente risolvono il dramma delle grandi alluvioni di questo territorio.

Nato da risorgive non lontano da San Martino di Lipari, il *Muson Vecchio* raggiunge Mirano ove ora, mediante il Taglio di Mirano, all'altezza di Mira si riversa nel Brenta. Preziosa documentazione, in particolar modo la già citata descrizione delle Regole del 1315, dimostra che nel medioevo il Musone a Mirano prosegue verso est, indicativamente con percorso parallelo all'attuale via Miranese sino alla località Giustizia di Mestre ove cambia direzione verso nord sino a lambire il Marzenego poco più ad ovest di Piazzale Olimpia. Qui cambia decisamente direzione verso sudest e con una serie di anse, oggi rettificata, procede nel sedime ora chiamato Ramo delle Muneghe o della Campana del Marzenego. Passando fra la Pieve di San Lorenzo e il convento di Santa Maria delle Grazie, ora via Poerio, il fiume punta verso la laguna. Nel 1362, quando i Veneziani realizzano il Canal Salso, intercettano il Musone, o quantomeno un ramo importante dello stesso, nella parte terminale est di via Poerio, deviandolo a Nord ed immettendolo nel Marzenego, mentre la parte terminale dell'alveo, scavata, rettificata e dotata di sponde, viene a costituire il sedime della nuova Cava Gradeniga o Canal Salso.



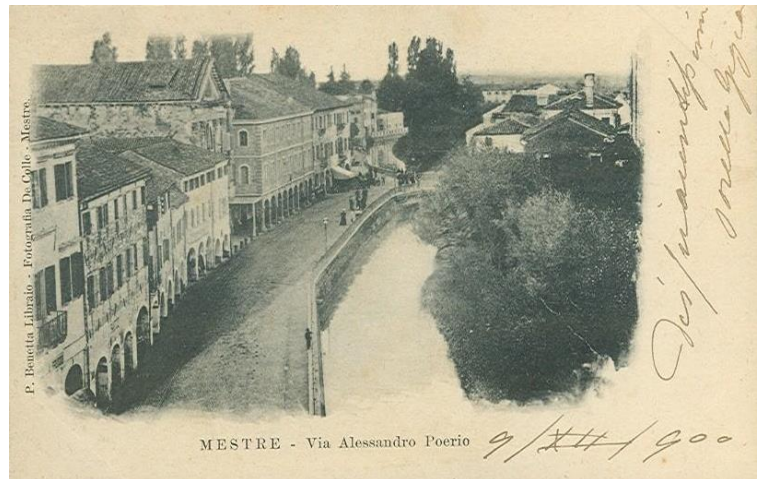
Toponimi ed idronimi oramai dimenticati, ma riportati in vecchi documenti, richiamano questa arcaica struttura di Mestre antica disegnata dalle acque: il Rio Cimetto ancora a tratti visibile nel suo tortuoso percorso in prossimità di Mestre nell'area verde ricompresa fra la Tangenziale e la linea ferroviaria Mestre-Trieste, ad ovest di Piazzale Olimpia, altri non è che il Musone, oramai ridotto a rigagnolo a motivo della sua intercettazione a Mirano e quindi denominato Musonel (piccolo Musone), Scolador, Simitto (fiumiciattolo) e poi Rio Cimetto. La zona di Via Verdi fra Villa Querini e Via

Miranese è ancora nota fra le persone più anziane come *Sabbioni*, evidentemente per il grande apporto di sabbia depositata nei secoli trascorsi dall'impetuoso Musone. Che la zona fosse molto bassa ed impaludata viene confermato da almeno due importanti fatti: l'abbandono, nel 1378, in quella che restò nella storia come la Guerra di Chioggia, dell'assedio del Castelvechio da parte delle truppe della coalizione capitanate da Francesco da Carrara. Più che la resistenza del Castelvechio e le incursioni degli assediati, fu la malaria alimentata dalle paludi che attorniavano la zona a indebolire le truppe nemiche, che furono costrette a ritirarsi rinunciando all'assedio. Questo stesso motivo fu invocato nel 1434 dal Senato nel decidere l'abbandono definitivo del Castelvechio, oramai inservibile, perché vetusto come fortificazione e sito insalubre ... *ille locus in die efficitur male sanus et nisi provideatur ... ibit in desolationem.*

Secondo diversi autori è verosimile che proprio il Musone, penetrando la Laguna, abbia in tempi immemori formato il Canale di San Secondo e quindi il Canal Grande per proseguire poi nell'attuale Canale delle Navi sino a sfociare in mare attraverso la bocca di porto del Lido. Analogamente, a sud il Brenta avrebbe creato il Canale della Giudecca, mentre a nord sarebbe stato il Marzenego a creare il Canale di Cannaregio.

Il disegno formato nell'immediata terraferma dal percorso dei due antichi fiumi mestrini rappresenta una grande isola, la *terra di Mestre*, approssimativamente a forma di lente, delimitata dal Marzenego a nord e dal Musone a Sud. All'interno della *terra di Mestre* era ricompresa la parte più antica della città con il *Castrum Vetus* ad ovest ed il *Burgus Sancti Laurentii* con la sua Pieve ad est, protetti dalle barriere naturali costituite dai due corsi d'acqua. I ponti noti che collegavano la *terra di Mestre* con il restante territorio erano sicuramente il *Pons Castrum*, l'attuale ponte di Castelvechio, il *Pons apud brolium episcopatus* ora Ponte della Campana, ed il Ponte delle Erbe o della Dogana che separa Piazza Ferretto da Piazzetta Matter. Ad est della cinta muraria esisteva il ponte dei Molini, che superava il già citato ramo secondario del Marzenego che usciva dal Castelnuovo. Merita citazione un altro ponte, il *Pons Longus super flumen Musoni*, così definito nella descrizione delle Regole del 1315, che collegava l'ampia terraferma ad ovest del già citato punto di quasi confluenza del Musone sul Marzenego con il territorio est. L'importanza strategica di tale ponte lungo risulta dalla nota relativa alla Regola di Parlano, nella quale si prescriveva che ben 8 regole (Parlano, Brendole, Selvanese, Rovego di Sotto, Maerne, Salzano, Tagliarolo, Zigaraga e Asseggiano) fossero tenute alla sua manutenzione.

Nel primo Novecento, nell'ambito di importanti lavori per qualificare le parti centrali della Città, si pensa di recuperare spazi pubblici coprendo il Ramo delle Muneghe del Marzenego che, in tre fasi successive dal 1910 al 1925, viene tombinato da Riviera XX Settembre sino a Coin. Quasi contemporaneamente anche il Canal Salso, già oggetto del marginamento murale delle sponde per un lungo tratto nella seconda metà dell'800, viene interrato dapprima per una prima parte a partire dalla testata negli anni 1932-1933, per un ulteriore lungo tratto poi negli anni Sessanta.



Oggi, con lo scopercchiamento della parte centrale del tratto del Ramo delle Muneghe - confidando in una chiarificazione delle sue acque - e con l'ipotesi di riportare alla luce almeno la storica testata del Canal Salso, si attua il recupero di quel rapporto atavico di Mestre con le sue acque dolci, che ne hanno condizionato la struttura urbana e per molti secoli anche la storia e l'economia.

Mestre e la Laguna



Nell'ambito dei grandiosi lavori di diversione delle acque dolci da Venezia insulare, nel 1502 la Serenissima realizza la *Fossanuova*, poi chiamata *Osellino* quale prolungamento del Marzenego di cui intercetta le acque alla foce in laguna e le convoglia più a nord nei pressi di Tessa. Il nuovo canale viene così a costituire una chiusura sull'affaccio lagunare, con l'eccezione di un pertugio a Campalto, ove uno stretto ponte permette il passaggio - il Passo di Campalto - verso le barene.

Con la costruzione in gronda lagunare a ridosso del confine nord del Comune di Venezia dell'aeroporto Marco Polo di Tessa negli anni 1958-1961, anche l'ultimo lembo di affaccio della terraferma sulle barene lagunari a nord del Ponte Translagunare viene meno. Rimane Punta San Giuliano, che vive la migliore stagione nella prima metà del Novecento, quando ospita il capolinea del tram a ridosso della Ricevitoria di imbarco sul vaporetto per Venezia, il Garage Reale e la Colonia Elioterapica Arturo Valentini, dotata di

una piccola spiaggia con vista su Venezia. Il sito viene successivamente abbandonato, per l'eliminazione del tram a favore delle filovie che collegano direttamente la Terraferma con Venezia percorrendo il Ponte Translagunare automobilistico costruito nel tempo di un anno nel 1931, ma soprattutto per l'insalubrità dell'aria e dell'acqua, inquinate dalla vicina zona industriale di Marghera, e per i fanghi tossici delle lavorazioni industriali, che colposamente viene concesso di scaricare nelle prospicienti barene. Solo recentemente l'area della discarica viene recuperata dignitosamente a parco, sebbene la massa di fanghi industriali con tutto il loro carico inquinante rimanga nel sito, ricoperta da un sottile strato di terreno vegetale, da un manto erboso e da radi, asfittici alberi, che hanno difficoltà a svilupparsi per l'ambiente inospitale in cui affondano le loro radici.

A sud del Ponte Translagunare, con la costruzione della prima zona industriale di Porto Marghera, un migliaio di ettari di barene e di affaccio ancora non antropizzato di Mestre sulla laguna viene consolidato negli Anni Venti del '900 con l'apporto di sabbia e terra proveniente dall'escavo di nuovi canali a uso industriale. A nulla valgono le proteste del Comune di Mestre, che anzi viene soppresso nel 1926. Il paesaggio barenicolo di quella zona cambia rapidamente aspetto; già nel 1929 nelle zone di Porto Marghera si contano 1317 ettari di spazi d'acqua demaniali con 11 Km di canali navigabili, 645 ettari di terrapieni di cui 70 per il porto commerciale, circa 551 per il porto industriale e 24 per il porto petroli. Negli anni Trenta viene aperta al traffico la calata nord del Molo A di Marghera, si costruiscono le nuove banchine Friuli e Cadore e si procede all'escavo della darsena a ovest del bacino commerciale 1.

Nella Seconda Zona, costruita nell'immediato dopoguerra, vengono scavati gli ampi e profondi canali industriali Ovest e Sud, costruito il Molo B con il terminal cereali, la darsena del porto petrolifero di San Leonardo, il prospiciente bacino di evoluzione di 450 m di diametro ed un tratto di raccordo di 1500 m fra lo stesso porto ed il canale Malamocco Marghera. Con i fanghi di escavo dei canali si iniziano ad imbonire 1348 ettari di barene, ripartiti su quattro terrapieni, per la futuribile Terza Zona Industriale, prevista a sud dei confini comunali; l'operazione non verrà portata a realizzazione, anche a seguito di ripensamenti e radicali opposizioni al progetto, conseguenti il dramma della grande acqua alta del 4 novembre 1966.

La gigantesca area industriale di oltre duemila ettari viene così a sostituirsi alle barene e ad infraporsi sul libero affaccio di Mestre sulla Laguna, instaurando un nuovo rapporto, una connessione fatta di canali industriali, capannoni, ciminiere, impianti di elevata tecnologia, che di fatto preclude ai comuni cittadini il contatto con l'acqua salsa, con l'unica eccezione di Punta Fusina, all'estremo sud del Comune di Venezia, miracolosamente salvatasi dall'espansione industriale del Novecento.

Oggi, con la chiusura delle fabbriche più vetuste, inquinanti e non più economicamente vantaggiose della Prima e Seconda Zona Industriale di Porto Marghera, pur gravato dall'eredità di un pesante inquinamento del suolo e delle acque, il waterfront di quell'area tenta di aprirsi alla Città, con il Parco Scientifico e Tecnologico VEGA e con il nuovo padiglione fieristico di EXPO AQUAE, che si auspica rappresentino i primi significativi passi perché Mestre possa riappropriarsi della sua naturale, storica contiguità con le acque lagunari.

Bibliografia essenziale

AA.VV. (1985). *Il Marzenego*. Comune di Venezia.

AA.VV. (1980). *Ripristino, conservazione ed uso dell'ecosistema lagunare veneziano*. Comune di Venezia.

Barizza Sergio e Resini Daniele (2004). *Porto Marghera. Il Novecento industriale a Venezia*. Comune di Venezia.

Brunello Luigi (1971). *Mestre. Il Porto. Il Castello*. Mestre.

Brunello Luigi (1993). *Antica idrografia della terraferma veneziana*. Quaderno 2 del Centro Studi Storici di Mestre.

Brunello Luigi (1997). *Morte di un fiume*. Centro Studi Storici di Mestre.

Formaleoni Vincenzo (1770-1780?). *Topografia veneta ovvero descrizione dello Stato Veneto*.

Gusso Adriana (1992). *Mestre e le sue strade. Documenti e testimonianze dei secoli XVI-XVII*. Nuove Ed. Dolomiti. Mestre

Polesello Giovanni (1979). *Il Porto di Venezia nell'epoca moderna. Da Cinquant'anni del Provveditorato al Porto di Venezia*. Provveditorato al Porto di Venezia.

Sbrogio Marco (1990). *I Castelli di Mestre e l'antica struttura Urbana*. Centro Studi Storici di Mestre.

Wladimiro Dorigo (1991). *Mestre Medioevale*. Venezia Arti.

Zoccolletto Giorgio (2005). *I quattro fiumi*. Centro Studi Storici di Mestre.

Roberto Stevanato
Ottobre 2015.

Mestre e le sue acque

