

# Per la più grande Venezia

Se <sup>in qualche</sup> ~~esagerazione~~ <sup>in quel che abbiamo letto</sup> ~~quand'è si scrive~~ e lo abbiamo  
~~letto~~ <sup>accertando in una abbastanza</sup> ~~molto serio~~  
e ~~autentico~~ <sup>che anche ha raggiunto</sup> 100,000 ab  
punti nell'ultimo <sup>quadro</sup> ~~quadro~~ dall'unico esemplare  
Mestre - Marghera e le ragioni che lo hanno deter-  
minato sono tali da far presumere che quella  
cifra sarà presto raggiunta e superata.

L'annuncio si era ~~già~~ annunciato in misura  
altamente promettente già prima del 1931: la popolazione  
di Mestre, che nel 1901 era di appena 9931 ab., raggiun-  
se, trent'anni dopo, i 31727; Marghera da 4315  
saliva a un balzo, dopo il 1919, a 4630. Dopo  
soli 24 anni, al principio del 1955, Mestre ha già superato  
i 51.000 ab. di popolazione; Marghera i 21.000. Sarà dunque  
in tutti e due di 82.000 ab., due quali raggiungendo gli 11.500 di  
più, da questo sarà la continuazione <sup>l'andatura</sup> di Mestre, si va ben  
lontano dai 100.000, di cui parla <sup>il</sup> ~~il~~ <sup>mercato</sup> ~~espresso~~.

Non tale aumento, per cui in 50 anni la popolazione si è quasi  
duplicata, è solo in parte dovuto alla situazione ~~per~~  
~~territoriale~~ demografica particolare di Venezia,  
di cui il numero degli abitanti, ~~adesso~~ ~~resta~~ ~~frequenti~~ ~~del~~  
alti e bassi, <sup>raggiunto il livello di esso</sup> ~~ha~~ ~~già~~ ~~raggiunto~~  
alla metà del '50. Anche negli ultimi 50 anni, ~~per~~  
~~lo~~ ~~stabilimento~~ ~~del~~ ~~capoluogo~~ e specialmente dopo il  
1900, ~~rispetto~~ ~~di~~ ~~capoluogo~~ di ~~regione~~ ~~del~~

sono (con <sup>avviso</sup> incrementi notevolissimi, che per Roma  
 ottengono altri proportionali preoccupanti, Venezia  
 di mandare preti che ~~stabiliscano~~  
~~l'anno~~ aumentando soltanto da 129,000 ab. del 1874  
 l'anno 1883, per 1955, e naturale quindi che ~~to~~ l'eccezione della fo-  
 polazione, inevitabile in una città che abbia una  
 immigrazione abbastanza rilevante dal Veneto a Dal 1874  
 rogioso, non trovando possibilità di residenza nel cen-  
 tro insulare di rivestire nella sua immediata vicin-  
 zanza.

Una parte però è assorbita dal bido che  
 nel 1883 aveva meno di 2000 ab. <sup>si raggiunge oggi</sup>  
 quasi 14.000, <sup>e fu cominciata negli anni 1870-80, e si vede oggi</sup>  
 zioni originali ~~stabilite~~ <sup>stabilite</sup> alle loro isole, quanto più  
 to delle famiglie di recente immigrazione, dovute decise  
 a stabilire la propria residenza in provincia e special-  
 mente a Mestre, contribuendo all' aumento della sua  
 popolazione in misura che non per altro influisce alla  
 eccedenza delle nascite sulle morti.

Di fronte ad un così rapido incremento demografico  
 sorge naturalmente il quesito se ad esso si accom-  
 pagni o se anzi possa considerarsi la causa uno  
 sviluppo corrispondente dell'attività economica -  
 Il problema si presenta forse sotto due facce diverse  
 a secondo che noi lo vediamo in considerazione  
 nel passato recente e nella situazione attuale, o se lo  
 prevediamo invece nel futuro.  
 Dal 19 in poi noi abbiamo assistito ad un incre-  
 mento prodottissimo del porto e della zona indus-

abitato di Marghera, di cui altri vi parlerò  
 con competenza ben maggiore della mia. Lo voglio  
 solo osservare - e sarà ben visto da la città, che è soprattutto  
 un'impulsione, potrà essere dimenticata in questa stessa città,  
 che sia il porto, sia la zona industriale non hanno funzione  
 costruttiva, se non in misura molto modesta; tutto quello  
~~che si fa~~ e all'incremento economico della città di  
 Mestre. In fondo porto e zona industriale ~~sono~~  
 formano un tutto solo: la funzione del porto, come è ben  
 naturale, è soprattutto quella di fornire alla industria  
 della zona, le materie prime ad un costo che, per le  
 minori spese di trasporto e di scarico, siano inferiori a  
 quella che devono sopportare le industrie del retroterra.

Perciò i maggiori stabilimenti industriali sono sta-  
 ti costruiti lungo i canali ~~di~~ del porto, e  
 quali ~~che~~ ciascuno di essi ha le proprie banchine e  
 propri moli di scarico, ed esso effettua col proprio porto  
 reale. Non vi è dunque, per quel che riguarda l'attività  
 reale, una netta distinzione fra ~~industrie~~ portuali e ~~industrie~~  
 industrie industriali, ed esse, che hanno oscillato - un pare - in  
 gli ultimi anni tra le 25.000 e le 30.000 unità, sono riscaldate  
 per la massima parte per il costo reale delle campagne retribuite  
 stanti della provincia di Venezia, Padova e ~~Venezia~~ <sup>Treviso</sup>.  
 Chiunque si trattenga fra le 7 e le 8 della mattina sul Canal  
 come accade all'afflusso in massa di bisbetta e all'arrivo di banchi  
 e di filo in affollatissime, da cui migliaia e migliaia di operai  
 si affrettano a raggiungere i loro posti di lavoro. Non meno  
 è vero - gli operai, e soprattutto gli impiegati che partono

quasi interamente da Venezia per Marghera, e quelli, ed  
 dai più numerosi che provengono dalla campagna nelle  
 vicine vicinanze di Mestre, ma ben pochi sono quelli  
 che, per ragioni di lavoro, abbiano finora stabilito la loro  
 residenza in questa città.

Merito al porto industriale indotto stretto,  
 si è creato - è vero - a Marghera anche un porto com-  
 merciale; ma il suo traffico - che è scarse - non è  
 limitato finora, quasi esclusivamente a due soli  
 prodotti: al carbone e agli oli minerali; l'ordina-  
 to, il primo, ad essere per la massima parte inoltrato  
 per ferro verso il reatino, e solo in minima parte  
 data ad essere oggetto di contrabbando commerciale, eser-  
 citato soprattutto da quelle che hanno la loro sede a Venezia;  
 destinati i residui o alla raffinazione, e rimandati  
 per via dell'attività del porto industriale, oppure - in un  
 suo viaggio all'incanto immediato verso l'interno.

Quella che manca al porto di Marghera è una  
 vera ed intensa funzione commerciale, sul tipo di quella  
 che ha esercitato fino al 1914 il porto di Trieste e che  
 serve tuttora il porto di Genova - E' appunto  
 questa indispensabile funzione commerciale che il po-  
 rto di Marghera potrebbe concorre nella forma più  
 efficace allo sviluppo economico di Mestre.

~~Quanto fatto~~ In vista appunto di questa legge  
 tirata e probabilissima aspettativa, se i domandi con-

Stato che zone e parte industriale hanno concorso  
 allo sviluppo economico e demografico del complesso Mezzogiorno.  
 Nonostante sia rimasta alquanto inferiore a quanto spettava  
 si afferma, per l'avvenire ~~con~~ le previsioni di  
 una area molto più estesa, ed il miglioramento di  
 cui certamente quando le maggiori imprese industriali  
 che dovranno farsi indotti nelle zone industriali e nel  
 porto, ricorrono la convenienza di stabilire a Mezzogiorno  
 la sede amministrativa e commerciale delle loro  
 imprese, e quando alle nuove industrie ora alla trasformazione  
 zone industriali o all'industria, molto nel subordine,  
 si avvicinano, in buon numero, quella che si fonda agli  
 scambi in loco.

Conviene allora ~~che~~ essere che la base fondamentale  
 della vita di un grosso centro urbano è anzitutto  
 il commercio; è stato il commercio, anzi più dell'industria,  
 che ha animato per otto secoli la ricchezza e la potenza di  
 Venezia, è soprattutto al commercio che Milano deve il suo  
 ruolo industriale di cui essa gode nella vita economica  
 nazionale.

Per fortuna Mezzogiorno oggi alcune delle condizioni  
 più favorevoli che possono essere, quanto sono intelligentemente  
 le aziende, un grande centro di scambi. Ma al porto  
 ed alla zona industriale in continuo e crescente sviluppo  
 ruolo e che anche più saggiamente ammonta se non  
 dei trovati un ostacolo <sup>grandi</sup> insuperabile ed incompleto  
 essa ha alle sue spalle, dal Cantone a Portogruaro, una  
 vasta zona di barriere, dove si è sviluppata, in  
 modo che, detta l'ammirazione dei comitati, una  
 agricoltura intensiva e specializzata in prodotti  
 in cui la migliore parte loro destinati al commercio.

io. Di questo commercio che attende già  
due arioni anche in partibentari, Metto lo  
netto e potrebbe essere il clubo naturale, per di  
creato, con opportuni e elaboramente facili provan-  
menti, le condizioni siccome più delicate per far  
no lo sviluppo.

Ma non basta; altro ad altro un modo ferroviario  
importante con linee che lo rinvigoriscono, a raggers,  
con Bologna, Milano, <sup>con</sup> Trento, ed Padova, e Venezia  
no, con Trieste e la Jugoslavia, essa è al centro d'una  
fatta di ~~obiettivi~~ ~~relati~~ di strada ordina-  
ria che, in un'epoca di automobilismo prosperan-  
te, saranno un'importanza di primo ordine per  
il movimento delle persone e delle merci, per la  
rapidità nella costituzione degli affari.

Se questo nuovo centro sorgesse oggi dal nulla, in  
modo del tutto indipendente da ogni elemento urbano, si  
potrebbe lasciare da questi fattori naturali ~~di~~ ~~creazione~~  
la loro azione spontanea e ne determinassero lo sviluppo  
così è avvenuto in passato per tanti e tanti clubi urbani  
che hanno raggiunto un incremento ed una fioritura mirabi-  
gliosa, dove che si sia sentito il bisogno di alcuni piano più  
disciplinato e favorire la crescita: Ma qui siamo  
di fronte ad un caso del tutto diverso: il fatto è la zona  
indivisibile di ~~comune~~ <sup>regionale</sup> ~~due~~ <sup>due</sup> ~~sorti~~, per volontà di Ven-  
eziani, come un necessario complemento del por-  
to di Venezia, e lo stesso centro urbano è, almeno  
in parte, una conseguenza necessaria della impor-  
tanza e inevitabile incremento della sua popolazione.

Ma appunto perché Mestre è una insostituibile  
 appendice di Venezia, questo ha verso di essa dei  
 doveri a cui, nel proprio interesse proprio all'interesse  
 stesso. Il Comune di Venezia ha sostenuto - e vorrà  
~~mantenere~~ ~~il proprio~~ ~~per~~ ~~la~~ ~~benemerita~~ ~~delle~~  
 spese assai considerabili, specialmente se si tiene conto  
 della sua gravi difficoltà finanziarie. Ma di più  
 domandando se quelle spese siano state disfatte in for-  
 ma organica e siano state fatte alle scopo <sup>per</sup> ~~apporto~~ ~~alla~~  
 di fare di Mestre un vero centro urbano, ~~che~~ ~~è~~ ~~chi~~  
~~per~~ ~~lo~~ ~~scopo~~ ~~commerciale~~ ~~o~~ ~~un~~ ~~altro~~ ~~scopo~~ ~~è~~ ~~chi~~  
 molto.

Il piano regolatore, che si attende da ben  
 10 anni, forma ancora negli uffici romani,  
 e intanto le nuove costruzioni che si moltiplo-  
 ranno con ritmo assai rapido sorgono nella fan-  
 zia più caotica senza alcuna considerazione  
 di quella che debba essere la pianificazione della  
 nuova città.

Il nuovo quartiere costruito dall'INA case nelle im-  
 mediate vicinanze del parco di Marghera ha offeso  
 momentaneamente richiamato l'attenzione su uno dei problemi  
 che ci sembrava più vitali per l'avvicinare della più gran-  
 de Venezia: quello di ridurre al minimo possibile  
 la distanza fra la città vecchia e la nuova, estendendo  
 le costruzioni, quanto più è possibile, verso la  
 Laguna. Ma perché questo possa farsi in buon esem-  
 plare di efficienza, di abitabilità, di comunicazione

8

è necessario passare a tutta mano senza di farsi  
di paraggiamento e fide di sollevarmentati molti  
fiumi, di fognature, di condotte d'acqua, di gas,  
di energia elettrica, di strade; lavori non ubbie  
mente alla coltura, ma il cui costo sarà largia-  
mente ripagato, oltre che dal vantaggio generale  
dell'incremento fortissimo <sup>del valore</sup> delle aree ~~che~~ diventate sal-  
vificabili.

Non è una gran deficienza a cui si deve provvede-  
re è quella di un mercato, che fatto accentrato e  
favorevole all'industria fornisce di materia e materia potibile di  
piccoli mercati locali sui rifornimenti giornalieri della sposta  
risorsa, ma non ha ancora una struttura che si fonda  
al grande commercio, a cominciare da quello di cui è  
più sentito il bisogno, un mercato ortofruttiolo: stato

In una materia così delicata e che è stata  
distinta, bisogna guardarsi dagli equivoci, e tener  
ben distinto il mercato di vita, lavoro per il consumo  
locale, dal mercato all'ingrosso per il commercio regio-  
nale, interregionale e - in qualche caso - internazionale  
non vi ha dubbio che sarebbe un grande ostacolo  
non meno obbligato a produttori di frutta e verdura di Tar-  
cello, di S. Basilio, del lido a trasportare i loro prodotti fino  
a Mestre in modo che i costi e più rivenditori di Venezia  
dovessero ogni mattina fare un percorso di 20 o 25 Km.  
in barca per riportare gli stessi prodotti ai loro nego-  
zi. Ben diverso invece è il caso del commercio all'ing-  
rosso per il quale il rifornimento di un vasto altro



(9)

terra può essere fatto ben più facilmente e comu-  
damente da un mercato che possa essere raggiun-  
to rapidamente dai mezzi di trasporto terrestri.

Ma soprattutto l'avvenire della più grande be-  
nigna risultante dalla espansione della città  
insulare in terraferma è legato alla scomparsa  
di certi gravi pericoli, di una situazione  
psicologica tradizionale, che ha dominato  
languinisticamente i tratti della popolazione, sia a  
Tenerezze che a Mestre. Il Tenerezze di mestiere  
oggi, sebbene in forma alquanto rigata, vive  
situazione, che già altre due volte aveva provocato  
vivaci manifestazioni di protesta. Dopo il 1866 quan-  
do si fece strada l'isola, imposta da una urgen-  
za necessità, di rinviare gli impianti portuali con la  
ferrovia e fu venne finalmente decisa la <sup>costruzione</sup> ~~costruzione~~  
di quella a cui appunto per questo fu <sup>aperta</sup> ~~costruzione~~  
la stazione marittima, le mentali della tradizione  
che non potevano concepire la <sup>guastatura</sup> ~~guastatura~~ come  
mercato di Tenerezze fuori delle linee, dei mitici, delle  
località in cui si era affermata nel passato, gridando  
no al sacrilegio, alle rovine che si proponevano ~~alla~~  
~~città~~ ai danni della città gloriosa. Sperando  
il luogo di tutto, di tenerezze a carico delle navi dal  
banchi di S. Marco al punto estremo del canale del  
la Ganderese, in una località era che distava dalla

ferivano meno di 1000 metri, ma presentavano l'inestimabile vantaggio di permettere lo scarico diretto delle merci ~~dal mare~~ dalla nave al capo ferro-romo e viceversa.

Passò l'allora nostro secolo e non solo non vi fu alcun caso che dovette accorgersi dei danni feruti, ma il movimento delle merci nel porto si moltiplicò nel rapporto di uno a sei.

Ma appunto l'aumento rapidissimo del movimento portuale, accelerato in minima aspettativa nei 12 anni che precedettero la prima guerra mondiale, rivelò in evidenza l'insufficienza degli impianti, ed è evidente per ciò che riguardano le navi più voluminose e pesanti, destinato ad essere risolto per ferrovia nel prossimo.

Si fece strada per ciò già negli anni di guerra il progetto di accrescere la potenzialità del porto e di agevolare le sue comunicazioni verso l'interno, con lo scavo di canali e la costruzione di banchine lungo l'orlo vallivo della laguna, che nello stesso tempo, ~~si sarebbe~~ avrebbe quegli <sup>importanti</sup> vantaggi, formulo come un <sup>supplimento</sup> proprio la creazione di una <sup>zona industriale</sup> industriale.

Ma anche questa volta si guidò al trionfo degli interessi vitali di Venezia; il nuovo porto in trasferta avrebbe tolto ogni possibilità di vita ai vecchi bacini della stazione marittima.

ma e sarebbe diventato - non si sa proprio  
perché il porto di Padova - In realtà nel ventennio  
non compreso fra le due guerre mondiali non si è  
avuto, per ~~la~~ la progressiva situazione  
degli Stati Uniti, quell'incremento del traffico  
che l'ultimo decennio dell'andamento aveva fatto  
spuntare; si è manifestato bensì per i combustibili  
solidi e liquidi una prevalenza di Marghera qua  
verchi barioni della Venediciana, ma non si è lan-  
tato affatto, per Venezia e la Venezia, quel rullo  
calle spostamento di equilibrio di cui si era  
tanto parlato.

Ma le difficoltà che dopo il 1917 si erano  
così espianenti e ingiustamente manifestate  
contro il trasferimento a Marghera di una  
parte degli impianti portuali, si ~~si~~  
incontrano ancora una volta contro l'idea  
di fare di Venezia un prolungamento in terra  
ferma della Venezia insulare.  
È perfettamente comprensibile, anzi annun-  
ciare, l'atteggiamento dei Veneziani alla propo-  
sita; è perfettamente giustificato lo loro con-  
tinenza alla prospettiva di condanna Venezia  
alla semplice funzione di un molo, temporaria-  
mente contenuta nella sua ~~in~~ indagine, non  
solo per ragioni storiche e artistiche, ma  
anche nell'interesse pratico di porre un  
continuo incremento del movimento dritto  
è invece perfettamente vero il contrario che il resto

to dell'arte e delle maniere numerose altre  
 tratti con la continuità e lo sviluppo della  
 vite e che Venezia, anche ~~in quanto al punto di~~  
 sta puramente e esattamente limitate quelle del  
 to da vedere se diventate una città nuova, dal tipo  
 di quella che le ricerche archeologiche ci rivelano  
 nel Medio Oriente o nel Nord Africa

Ma la vite di Venezia risulava non ha nulla  
 da perdere dalla sua espansione in terraferma.  
 Per un periodo del 1870 la vite sembrava inevitabile  
 rimaneva ristretta entro la cerchia di Sette Colli; oggi  
 la città si estende per 5,6 ed anche 7 km. fuori di  
 quella cerchia: per un cittadino che abbia la sua abitazione  
 in a Borgo Truffello, si muoveva o lungo la via Lippa  
 Nuova, ~~il~~ e la sede della sua attività nel club della  
 città vecchia, il trasferimento dell'una all'altra sede richie-  
 ve due o quattro volte al giorno l'impiego di due o tre  
 mezzi di trasporto diversi, e 50 o 60 minuti di tempo.  
 Eppure, nonostante quella strada dritta un abba-  
 ne di Borgo Truffello si sente cittadino di Roma non  
 no di quegli che risiede nelle rinomate vicinanze di  
 piazza Colonna.

Dovremo quindi attribuire  
 sparsi di fronte ai cinque chilometri o forse  
 più che dividono le ultime case di Cannaregio da  
 quelle di Mestre verso la laguna.  
~~Il problema è tutto~~ Si tratta insomma di  
 un semplice problema di convenienza e di ab-  
 breviate le distanze fra i punti estremo di una

Città e di rendere più facile e più rapido l'accesso  
per via d'acqua da Trieste Roma ed altre  
di ~~di~~ Rialto.

Dallo lato opposto non sono ancora state fatte  
a Mestre le sopravvivenze dello spirito di tempi ormai  
superati quando essa era ancora un piccolo club di 8 o  
9.000 ab. e Venezia era ancora la Dominante. Ora  
con oggi avviene di sentire parlare per le speranze  
che si nutrono per la costruzione di un marciapiede  
e per promuovere il movimento turistico, invocare  
con insistenza che almeno per il secondo scopo, che  
analoga - fatta la felice proposta - tiene strettamente  
anche per Mestre, dimenticando che per questa città il  
benessere più vitale ed urgente è quello di ~~una~~  
~~un~~ ~~stato~~ ~~completato~~ rapidamente la sua abitudine  
di non che le permetta di raggiungere in pochi anni  
quella che è la funzione assegnata dalla sua posizione di  
massimo centro commerciale della regione -  
se a Venezia ed a Mestre si comprendi che è  
necessario dall'una e dall'altra parte la piena  
disponibilità per il raggiungimento di questo fine, l'aver  
una di Venezia protesa nella stessa parte  
dove si desidera.

