

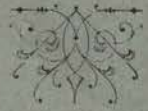
B. A. A. 11.17



LANZONI PRIMO

PROF. NELLA R. SCUOLA SUPERIORE DI COMMERCIO DI VENEZIA

# IL PORTO DI VENEZIA



FRATELLI DRUCKER

LIBRAI - EDITORI

VERONA — 1895 — PADOVA

STUDENTI  
R. SC. SUP. DI COM.  
F  
21

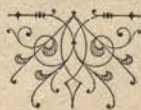
F  
21

LANZONI PRIMO

PROF. NELLA R. SCUOLA SUPERIORE DI COMMERCIO DI VENEZIA

---

# IL PORTO DI VENEZIA



VENEZIA

PREMIATO STABILIMENTO TIPO-LITOGRAFICO CARLO FERRARI

1895

---

PROPRIETÀ LETTERARIA

---

Compiute le formalità prescritte dalla Legge, i diritti di riproduzione e di traduzione sono riservati.

## AVVERTENZA

---

*Questa che ora pubblico è la descrizione del porto di Venezia, considerato allo stato di riposo, e dovrà essere completata da uno studio, che è in preparazione, sul porto considerato nella sua vita attraverso il tempo, o, ciò che vale quasi lo stesso, sulla « Navigazione e sul Commercio di Venezia ».*

*Nei dati ho usato la diligenza più scrupolosa e il controllo più severo. E poichè quasi tutti furono raccolti da me personalmente e coll'aiuto di funzionarî pubblici e di altre persone competenti, così non citerò di mano in mano che le poche fonti stampate alle quali ho dovuto per alcuni di essi necessariamente ricorrere.*

---





## IL PORTO DI VENEZIA

---



A malgrado dei suoi quattordici secoli di vita, Venezia conserva ancora giovanilmente quell'aspetto fantastico che la fece in ogni tempo celebrare da poeti e da pittori, quegli edifici che sorgono a guisa di prodigio dal seno delle acque mormoranti in susurri indistinti l'eterna e profonda poesia della laguna, quel palazzo ducale « leggiero come una trina e fantastico come una visione di fata », quello splendido canal Grande che è « specchio alla doppia fila di palagi ricamati nel marmo », quel meraviglioso S. Marco dove in ogni pietra palpita una memoria, quella Riva degli Schiavoni che, piegandosi ad arco, sembra tendere le braccia all'amplesso del sole, quei ponti che lanciano l'eleganza dei loro archi brevi e scolpiti sopra i canali malinconici e freschi pieni di ombre e di mistero, tutto insomma l'incanto secolare creato dall'acqua e dal cielo, dalla storia e dalla leggenda.

Ma le sue calli recentemente allargate, i suoi canali percorsi dai vaporini, le sue case illuminate a luce elettrica, il suo magnifico acquedotto che distribuisce dovunque un'acqua eccellente, i suoi stabilimenti industriali e commerciali che innalzano qua e là le loro moli poderose e gli alti camini, e infine il movimento sempre maggiore delle sue comunicazioni e dei suoi traffici, — tutto ciò dimostra a chiare note che un'onda di vita nuova ha cominciato a scorrere nelle fibre di questa Venezia che alcuni amano di figurarsi ancora neghittosamente prostrata nell'adorazione d'un passato altrettanto glorioso quanto irrevocabile.

Gli è soprattutto nel porto e nelle istituzioni che si connettono ad esso che un tale risveglio si è reso più sensibile, fenomeno questo consolante, quando si pensi che, per la sua situazione, la sua configurazione, le sue tradizioni, Venezia è anzitutto e soprattutto una città marinara.

## LA LAGUNA

Non è possibile farsi un' idea esatta del porto di Venezia senza conoscere la laguna in cui sorge e che lo circonda e gli serve di rada (1). Essa si estende, per 571 Kmq. di superficie (2), dalla conca di Brondolo alla foce della Piave Vecchia, e penetra variamente entro terra con una serie di bassifondi, sparsi d' isolette e intersecati da canali. I bassifondi che l'alta marea ordinariamente ricopre sono detti *paludi* o *velme* e costituiscono, coi canali che li alimentano, la così detta laguna *viva*; quelli che sono elevati al di sopra del piano di comune marino, vale a dire del punto più alto a cui arrivano le ordinarie maree, e rimangono perciò generalmente scoperti o fuor d'acqua, sono detti *barene*, e formano, coi canali e bacini interclusi, la così detta laguna *morta*.

Quest' ultima, la quale occupa naturalmente la parte più interna, dove la laguna si annoda e si confonde colla terra ferma (3), rappresenta i  $\frac{9}{16}$  dell' intera superficie. Alcune parti di laguna morta, artificialmente chiuse da sterrati e da « *grisiole* », formano le *valli salse da pesca* dove si allevano imprigionati i pesci che vi penetrano all'epoca della frega, o vi sono immessi per mezzo delle semine.

Fra le *isole* numerosissime di cui è sparsa la laguna, sono degne di nota: l'arcipelago maggiore su cui sorge Venezia; l'arcipelago minore di Murano e San Michele che si distende a nord del precedente; il gruppo di Mazzorbo, Burano, Torcello e San Francesco del Deserto che è situato colle saline di San Felice, col litorale di Treporti e colle isole di Sant' Erasmo, Vignole e Certosa, a levante di Venezia; e finalmente le isole di S. Lazzaro, S. Servolo, S. Clemente, S. Spirito, Poveglia, Sacca Sessola e S. Giorgio in Aliga che sono seminate variamente qua e là nella parte meridionale e occidentale.

Fra gli innumerevoli *canali* che percorrono in ogni senso la laguna, due sono i principali (vedi tav. I): quello di « Grande navigazione » che comincia col canale dei Marani alla porta Nuova dell' Arsenal, fa un gomito dietro S. Elena e a sud dei Giardini e prosegue a ponente coi canali Orfano, S. Spirito e Malamocco fino alla rada dello Spignon e alla bocca degli Alberoni, — e il canale di « S. Marco » che si forma alla punta della Salute, col nome di bacino di S. Marco, dalla unione del canal Grande col canale della Giudecca, si distende dinanzi al Molo e alla riva degli Schiavoni, costeggia i Giardini, s' incrocia, dopo la loro punta, col canale di Grande navigazione, e, volgendosi a sud-est, termina alla bocca o porto del Lido.

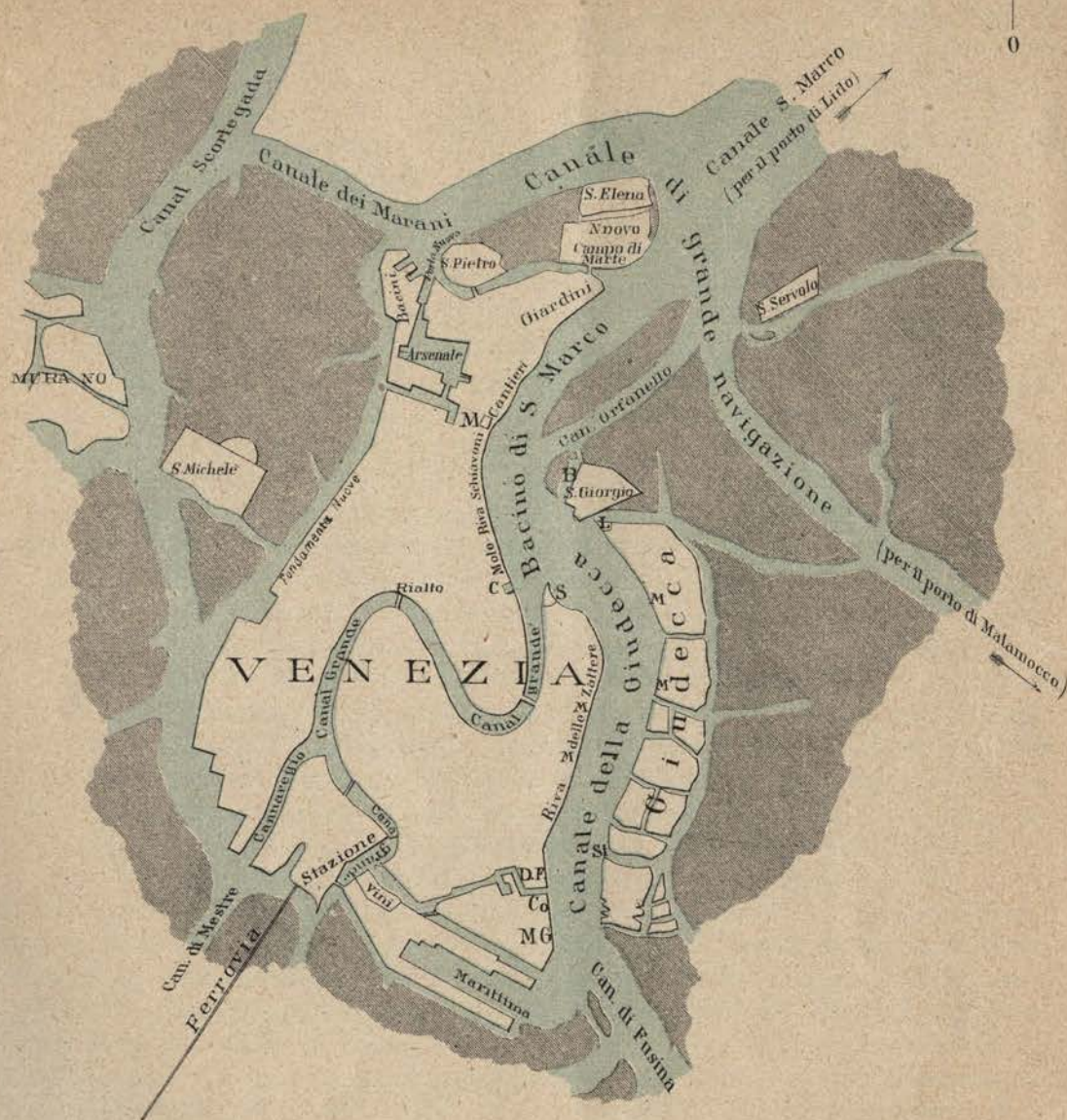
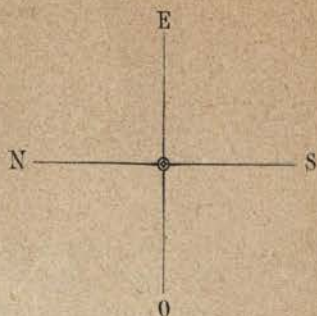
Ad essi poi si connettono molti canali minori, come quelli di S. Pietro, Pellestrina, Caroman e Chioggia, che, partendo dalla rada dello Spignon, adducono

(1) Quantunque il ministero dei lavori pubblici abbia classificato tutto intero il bacino della laguna, detta di Venezia, come un solo ed unico porto, resta peraltro il fatto che la laguna, nella sua massima parte, non è che il mezzo di passaggio delle navi dal mare alto ai luoghi interni d' ancoraggio che costituiscono il porto vero e proprio di Venezia.

(2) Vedi: *L' ingegneria veneziana nell' ultimo Ventennio* (Venezia — Naratovich — 1887).

(3) Alcune piccole barene esistono anche nella parte più animata della laguna viva, vale a dire presso ai porti di mare da cui essa trae alimento, ma sono un' eccezione.





- B. Bacino di S. Giorgio
- C. Capitaneria di Porto
- Co. Colonificio
- D. F. Deposito Franco
- L. Cantiere della Società Lagunare
- M. Magazzini privati
- M. G. Magazzini Generali
- S. Salute (Dogana principale)
- St. Molino Stucky

VENEZIA

Scala  $\frac{1}{40000}$



all'estremità sud-ovest della laguna; il canale Orfanello che costituisce una scorciatoia per i bastimenti minori che dal canale Orfano (tav. I) si dirigono al bacino di S. Marco; il canale di Fusina che dall'estremità occidentale del canale della Giudecca conduce all'imboccatura del naviglio di Brenta; il Canal Regio o Cannaregio (tav. I) che si distacca dal canal Grande presso la stazione ferroviaria e prosegue per il canale di Mestre, attraverso i forti di Marghera, sino alla terra ferma; il canale di Murano che va da Venezia a Murano e ivi si congiunge al canale dei Marani proveniente dall'Arsenale, e prosegue poi coi canali successivi di Scortegada o Carbonera, di Scomenzera, di S. Giacomo, di Mazzorbo, di Burano e col canale Buffon fino all'estremità grecale della laguna.

Quasi tutti questi canali sono mantenuti più o meno profondi mediante scavi periodici, e sulle loro sponde subacquee sono piantati dei pali, isolati od a gruppi (1), i quali servono a segnare l'andamento quando l'alta marea, spandendosi sui paludi, ne farebbe perdere la traccia. Dai canali più grandi si diramano innumerevoli canali minori o canali interni che si dicono « ghebbi ».

Il *perimetro* della laguna è designato da 100 capi stabili in pietra i quali vennero sistemati e verificati, con un ultimo accertamento legale, nel 1791.

Separa e difende la laguna dal mare una lunga striscia di terra che è detta il *Lido* la quale, nelle sue parti più sottili, da Pellestrina a Chioggia, venne artificialmente inrobustita per mezzo di terrapieni, di argini e di giganteschi « murazzi » (2). Essa è interrotta dalle 5 bocche od aperture, dette impropriamente « porti », di Chioggia, di Malamocco, di Lido, di Sant'Erasmo e di Treporti (tav. V a pag. 36), per le quali passano le acque che dal mare entrano in laguna colla « crescente » o « cevente », e quelle che dalla laguna tornano in mare col « riflusso » o « dosana ». E poichè l'acqua, nel movimento alternato dell'alta e della bassa marea, segue sempre gli stessi canali allagando e scoprendo costantemente i medesimi spazi, ne risulta una divisione interna della laguna in altrettanti bacini separati e distinti quanti sono i porti che li alimentano. Così, la parte di laguna su cui sorge la città di Venezia appartiene al bacino di Lido, perchè viene alimentata dal porto di questo nome, e si stende fra i bacini di Malamocco e di Sant'Erasmo. I singoli bacini sono poi separati fra di loro per mezzo di linee o più propriamente di zone, dette « parliacque », dove l'acqua di un porto si tocca e si equilibra con quella del porto vicino, e dalle quali si scorgono, con perfetta calma di vento, dirigersi in senso opposto le correnti di bassa e alta marea. « Stanca » è il periodo di sosta, che dura in media 15 minuti, il quale s'interpone fra la « crescente » e la « dosana » e durante il quale le forze opposte si bilanciano prima che la corrente d'acqua s'inverta. La « stanca » non si verifica contemporaneamente in tutta la laguna, ma incomincia ai porti e di lì si propaga mano mano lungo i canali fino alle loro estremità (3).

La laguna ha un'importanza capitale per Venezia, la quale non sarebbe sorta senza di essa e senza di essa perirebbe. Laonde, fino dai tempi più remoti vennero emanate disposizioni tutt'ora vigenti, per impedire:

(1) Un palo isolato è detto *mea* o *meta*, un gruppo di tre pali *bricola*, un assieme di molti pali in guisa da formare un quadrato *faro* o *carega*, e finalmente *gruppo* l'unione di 16, o, 20 pali piantati vicini tra di loro e inchiodati insieme. I pali servono non solo di segnalamento, ma anche di ormeggio alle imbarcazioni.

(2) Fu l'abate Natale Dalla Lasta che designò quelle imponenti difese marittime come degne della famosa epigrafe *Auso romano aere veneto*, la quale però non si trova scolpita in alcuna parte dei Murazzi.

(3) Vedi *Ingegneria Veneziana*, ecc. (Op. citata).

- I. che si diminuisse l'ampiezza o profondità della laguna, o fosse posto intoppo al libero movimento della marea;
- II. che vi si facessero interramenti gettando o lasciando cadere in essa fanghi, sabbie, o macerie.
- III. che si coltivassero i terreni compresi nel suo recinto;
- IV. che vi si esercitasse abusivamente la pesca <sup>(1)</sup>.

## CAP. II.

### L' INTERRAMENTO DELLA BOCCA DI LIDO.

La bocca naturale del porto di Venezia, quella cioè per cui le navi possono più direttamente dal mare alto penetrare in città e da questa ritornare al mare, è la bocca di Lido, che le è la più vicina e la più propria, e che ne fu anzi per secoli la sola. (Vedi tavola III a pag. 12).

Di lì infatti passavano le migliaia di navi trafficanti coll' oriente nei primi albori della rinascite civiltà; di lì uscirono le flotte che conquistarono l' Istria e la Dalmazia, onde l'Adriatico cominciò universalmente a stimarsi un lago veneziano; di lì partirono i Crociati che conquistarono per Venezia la parte migliore dell' impero bizantino e le permisero di constellare di fattorie commerciali i paesi del Levante. Di lì spandevansi per mezzo delle innumerevoli galee la incontrastata supremazia della Repubblica fattasi padrona assoluta dei traffici coll'India ed esercitante sul Mediterraneo il commercio più largo e più florido che fosse mai esistito. E di lì usciva ogni anno, nel giorno dell'Ascensione, con uno splendido e lungo corteo di ricche imbarcazioni, il nazionale naviglio del Bucintoro, donde, tra il fulgore delle dorature, il scintillio delle armi e lo sventolare degli orifiammi, il Doge celebrava in nome di Venezia la simbolica cerimonia dello sposalizio del mare. Ed ancora per il porto di Lido tornavano, vinte non dome, le armate repubblicane che, dopo sforzi di valore sovrumano, dovevano mano mano ripiegarsi dinanzi all'avanzare continuo e vittorioso dei Turchi, che strappavano brano a brano alla gloriosa Repubblica quasi tutte le sue colonie orientali. Ed ivi fra lo sgomento universale giungevano di ritorno vuote per la prima volta le galere d' Egitto, solite ad imbarcare in quel paese le spezie e le altre merci dell'Oriente che Venezia poi distribuiva a tutta l'Europa, e che da quel momento, per l'assicurato predominio dei Portoghesi nell'India, cominciavano a prendere esclusivamente la via marittima del Capo di Buona Speranza, mentre la scoperta di Colombo e gli avviati traffici coll'America, finivano per isvellere dai suoi cardini secolari il commercio mondiale, trasportandolo dal seno del Mediterraneo alle coste dell'Atlantico.

(1) Vedi l'ultimo *Regolamento lagunare* pubblicato colla notificazione 20 dicembre 1841 dall'Imperial Regio Governo di Venezia. Si sta ora studiando di modificare tale regolamento in qualche parte riconosciuto insufficiente o imperfetto.

Ed ivi ancora, in quel medesimo porto di Lido, doveva prodursi quel fenomeno d'interramento che, insensibile prima e rimasto per lungo tempo ignorato, cominciò a rendersi manifesto dopo che, per salvare Venezia, vennero espulsi dalla laguna e fatti sfociare a levante della medesima il Sile ed il Piave, e andò poscia aumentando gradatamente fino a mettere in pericolo non soltanto la navigazione del porto, ma la vita stessa di Venezia, giacchè la sua salubrità e può dirsi quindi la sua esistenza, stanno in ragione diretta della quantità d'acqua nuova che penetra nel suo bacino a due riprese, giornalmente, dal mare. (Vedi tav. III a pag. 12).

Il Magistrato delle acque della Repubblica Veneta, giustamente preoccupato del grave fenomeno, ma credendo che esso fosse cagionato dall'uscita violenta delle acque, a bassa marea, dal vicino porto di Sant'Erasmo, operò nel 1349 la chiusura di quest'ultimo; ma la tolse 11 anni dopo, quando si accorse che essa non aveva dato gli attesi risultati. Poi, ricredutosi, la rimise, per tornare poscia, dopo un certo tempo, a levarla di nuovo. Nè miglior risultato pratico ottennero le opere interne con cui si tentò di ampliare la laguna di Lido nella speranza che, secondo l'antico dettato veneziano che « gran laguna fa gran porto », ne venisse allargato ed approfondito il porto di Lido che la alimenta. Nè paia troppo strano che gli ingegni acutissimi della Repubblica Veneta, i quali avevano dato in altre circostanze prove solenni della loro sapienza così da essere citati a modello nelle idrauliche discipline, abbiano proceduto in tale argomento per secoli a tentoni, senza poter mai trovare al grave problema una conveniente soluzione.

Gli è che essi credevano che l'origine del male fosse dentro, mentre invece era fuori della laguna e consisteva, come venne trovato e provato di poi, nei copiosi sedimenti trasportati e deposti sulle vicine spiagge di nord-est, dai fiumi Sile, Piave, Livenza, Lemene, Tagliamento, e di lì trascinati a deporsi lungo la spiaggia e dinanzi alla bocca del Lido, dall'azione cospirante dei venti del primo quadrante o di nord-est che vi sono in prevalenza e dalla corrente costiera marittima che proviene dalla Dalmazia e dal golfo di Trieste ed è diretta verso la parte occidentale dell'Adriatico.

In tempi assai più remoti, si aveva avuto a Venezia l'intuito dell'origine vera del male e se ne erano anche escogitati gli acconci rimedi colla costruzione delle così dette « palate » o « speroni », specie di palafitte riempite di sassi e rinforzate con pietre da taglio, le quali, dal litorale di Lido, si avanzavano a larghi intervalli normalmente nel mare, e avevano appunto lo scopo, come dicevasi allora, di « smorzare l'impeto dell'onda e di arrestare il cammino delle sabbie che si dirigevano da nord-est verso sud-ovest. » Ma poichè, riempitosi presto di sabbia e di altri sedimenti lo spazio d'acqua poco profondo esistente fra esse ed il Lido, prima che l'interramento di quel porto fosse divenuto sensibile, esse non produssero alcun effetto apparente all'infuori dell'ingrossamento, a mare, della striscia litoranea, non si credette opportuno di ripeterne la prova più tardi, quando l'insabbiamento del porto si fece visibile e dannoso. Fors'anche, nello scoraggiamento prodotto da una serie lunghissima di inutili tentativi, il Magistrato delle acque non osò di iniziare un'opera colossale quale doveva essere una diga avanzantesi in mare a tale profondità da obbligare le sabbie ad accumularsi alle sue spalle.

E intanto la bocca di Lido andava sempre più interrandosi e si prevedeva

prossimo il momento fatale in cui le navi mercantili, non avrebbero potuto più penetrare nel porto di Venezia.

Laonde la Repubblica, disperando di trovare una soluzione a quel problema che rimaneva ostinatamente insolubile, deliberò di abbandonare al suo destino quel benedetto porto di Lido che si manteneva ribelle ad ogni cura e, fino dal 1724, rivolse la sua attenzione al porto più lontano di Malamocco che erasi conservato in condizioni di navigabilità molto migliori, e, per mezzo di canali artificialmente scavati attraverso al partiacque lagunare, lo mise in diretta comunicazione cogli ancoraggi interni della città.

### CAP. III.

#### IL PORTO DI MALAMOCCO E LA SUA SISTEMAZIONE

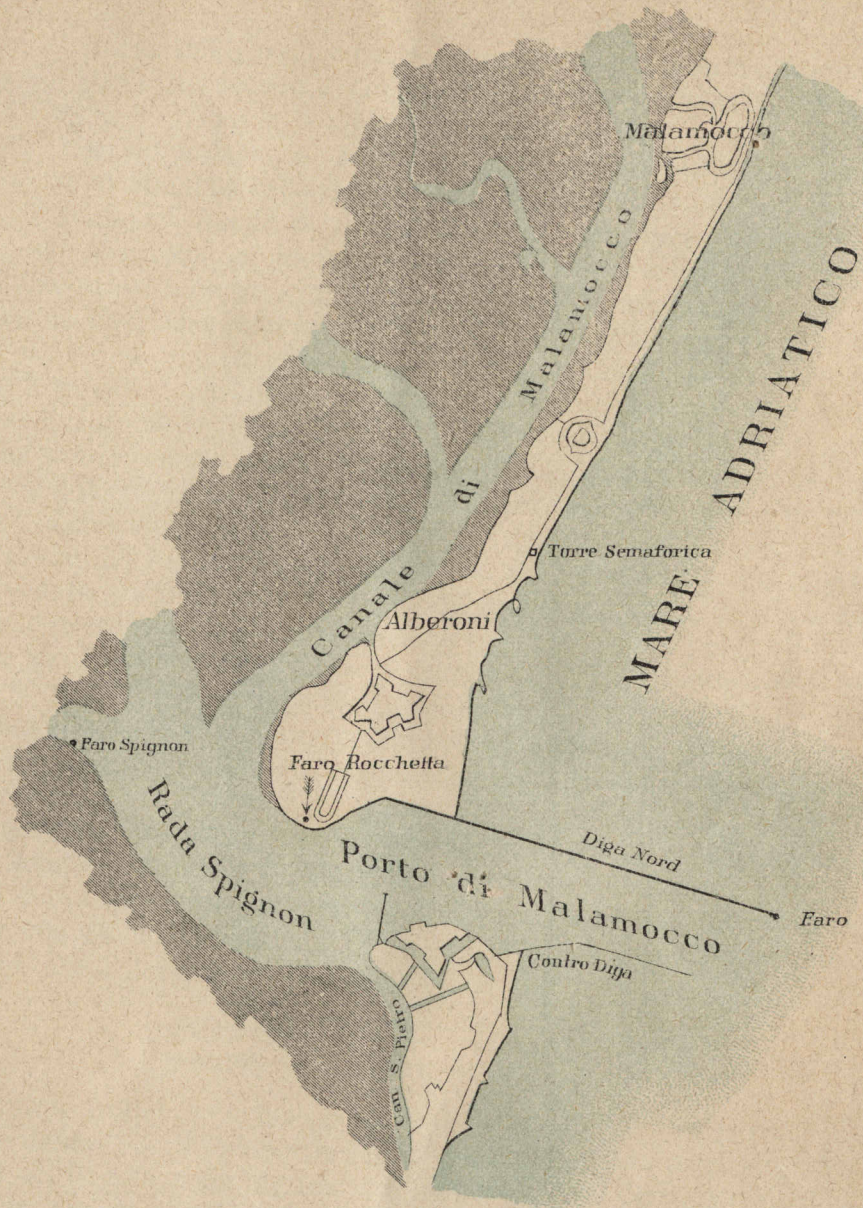
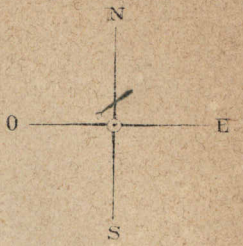
Importante ai primordi della Repubblica, quando questa aveva la sua sede a Malamocco, il porto del medesimo nome era stato pressochè abbandonato dopo che la sede del governo e dei traffici venne trasportata a Rialto e intorno a quel nucleo era andata sorgendo Venezia, cui doveva naturalmente servire da porto la bocca assai più vicina e più comoda di Lido. Da secoli quindi Malamocco più non serviva che da porto di rifugio, allorchè esso venne, prima timidamente a titolo di esperimento, e poi decisamente in forma assoluta, innalzato alla dignità di porto principale e quasi esclusivo della Repubblica che viveva, ahimè, gli ultimi anni della sua vita.

Pareva destino che il porto di Malamocco, il quale aveva assistito al sorgere radioso della fortuna veneziana, ne salutasse anche l'inonorato tramonto!

Perduto dal principio del Cinquecento il monopolio delle spezie, esclusa dall'Atlantico per opera dei popoli occidentali d'Europa, cacciata dal Mediterraneo orientale per le continue conquiste dei Turchi, battuta sul Mediterraneo occidentale dalla risorta attività marinaresca di Genova, di Marsiglia e di Barcellona, e ristretta si può dire all'Adriatico dove pure, quantunque fosse il suo campo più vicino e più naturale di operosità, essa era costretta a difendersi dalla concorrenza nascente di Ancona e di Trieste che verso la metà del secolo XVIII erano state proclamate porti-franchi, Venezia vedeva sempre più diminuire il movimento del suo porto, così come aveva visto mano mano allentarsi tutte quante le manifestazioni della sua vita economica. Infine, essa quasi più non visse che sfruttando ad uno ad uno i suoi ricordi e i suoi tesori, allo stesso modo che una grande famiglia rovinata vive ancora lungamente degli avanzi dei suoi passati splendori.

Caduta la Repubblica nel 1797, venne tolto al porto di Venezia ogni ripiglio in terra ferma e le furono chiuse più che mai le vie già esaurite del mare.

Quando, sotto il regno Italice, essa cominciò alquanto a riaversi, il suo pensiero fu subito rivolto alla bocca di Malamocco, la quale nel frattempo, pur mantenendosi sempre migliore e più profonda di quella del Lido, erasi andata a sua volta e per le stesse ragioni lentamente insabbiando, cosicchè minacciava di dive-



Scala di  $\frac{1}{40.000}$

PORTO DI MALAMOCCO





nire essa pure impraticabile alle navi che si usavano allora di portata sempre più grande.

E poichè non credevasi possibile di tornare al porto di Lido, che si riteneva definitivamente perduto, così si riconobbe che era indispensabile di salvare dal minacciato interramento il porto di Malamocco, se almeno si voleva evitare a Venezia la estrema rovina.

L'idea, ventilata prima dal governo Italice, divenne poscia matura sotto il governo Austriaco il quale la raccolse e la fece sua, a merito soprattutto del bergamasco Pietro Paleocapa, che ne fu il più ardente ed illuminato sostenitore.

Il suo progetto, che si cominciò ad attuare nel 1840, consisteva nel costruire a levante della bocca di Malamocco una forte diga la quale fosse spinta avanti nel mare fino a raggiungervi quella profondità dove in circostanze ordinarie le sabbie non vengono sconvolte e poste in balia delle maree che le porterebbero a depositare all'entrata del porto. La diga fu portata alla lunghezza di 2140 m. e i risultati che se ne ottennero superarono le più rosee previsioni, perchè non solo l'insabbiamento venne immediatamente arrestato, ma bastò la costruzione di un'altra diga più piccola e parallela quasi alla precedente, lunga 946 m., perchè scomparisse, senza l'aiuto delle draghe e in un tempo relativamente breve, quel grande scanno che erasi formato alla bocca coi lenti ma costanti depositi dei sedimenti sabbiosi, ed il porto, largo all'apertura 470 m., si facesse rapidamente profondo, e diventasse accessibile alle maggiori navi mercantili. (Vedi tav. II).

Gli è che le acque del mare, entranti ed uscenti nell'alta e nella bassa marea, avevano acquistato, incanalandosi, una grande forza meccanica, la quale era stata sufficiente a rompere e ad asportare lo scanno.

Bastò allora approfondire colle draghe il canale di grande navigazione, in cunetta, da m. 6,50 a m. 8 prima, quindi a m. 9 e finalmente a m. 10, perchè, in questi ultimi anni, anche le navi più colossali, come la Belgravia dell'« Anchor-Line » (1) e perfino la corazzata di prima classe Francesco Morosini (2), potessero giungere fino a Venezia.

Iniziata dal governo austriaco la sistemazione del porto di Malamocco, venne condotta a termine dal governo nazionale colla spesa complessiva di 8 milioni di franchi. Venezia mercantile era salva ed esprimeva la sua riconoscenza verso il Paleocapa con un monumento che venne eretto sopra uno dei suoi *campi* e sul quale si legge che l'illustre uomo è riuscito

sulla veneta spiaggia  
vincitore della natura.

Peccato che questo grande beneficio reso a Venezia sia stato in parte cancellato dall'enorme danno che il Paleocapa le ha poscia arrecato colla sua sciagurata immissione del Brenta nella laguna, gravissimo errore del quale popolazioni e governo scontano ancora le conseguenze!

(1) Lunghezza della Belgravia 124 m. Suo pescaggio piedi 25 1/2 (pari a m. 7,70).

(2) La Morosini, lunga 106 m., con un pescaggio di piedi 37,3 (pari a m. 8,40), andò ad ancorarsi il 4 agosto 1894 nel canale di S. Marco fra l'isola di S. Elena ed il Lido.

## LA RISURREZIONE DEL PORTO DI LIDO

Mentre si eseguivano i lavori del porto di Malamocco, Venezia, già porto franco fino dal 1830 e salita poi mano mano a un certo grado di prosperità economica, era tornata a decadere dopo il 1859, quando cioè l'Austria, accortasi che il Veneto le sarebbe un giorno o l'altro sfuggito di mano, aveva rivolto tutte le sue cure alla città ed al porto di Trieste. In quello sciagurato periodo, la povera Venezia, trascurata dalle ferrovie, lasciata in disparte dalle nuove linee di navigazione a vapore, mancante di marina mercantile, e sprovvista delle istituzioni e dagli attrezzi che invece abbondavano nel porto rivale, si chiuse melanconica e dignitosa fra le sue moli marmoree, come il principe decaduto che si rassegna a morire d'inedia per non tendere la mano. Ai migliori cittadini, fremmenti allora sotto il giogo austriaco, pareva quasi irriverenza provvedere comunque agli interessi economici della loro patria, finchè non fosse risolto il problema assorbente della sua indipendenza dallo straniero.

Ma quando spuntò finalmente, nel 1866, colla unione del Veneto all'Italia, l'alba d'un'era nuova, e incominciò per Venezia un periodo di lento ma continuo progresso civile, industriale, marinaresco e commerciale, progresso che parve arrestarsi nel 1874 coll'abolizione del porto-franco, ma che riprese poscia maggior vigore negli anni successivi, essa cominciò a chiedersi se non fosse il caso di ritornare sulla questione dal porto di Lido. Poichè, se colla sistemazione della bocca di Malamocco, Venezia aveva potuto restare porto di mare, non si era però soddisfatto alle sue legittime aspirazioni. Quella bocca non era nè poteva esser il porto ideale di Venezia, perchè, una volta entrate per essa nell'ancoraggio dello Spignon, le navi, per giungere al vero porto interno della città, dovevano e devono ancora percorrere, con grande precauzione e con certa lentezza, ben 15 Km. di canali contorti, dove è facile l'arenarsi e i quali inoltre richiedono una grande spesa per essere mantenuti a conveniente profondità. Era quindi naturale che, anche sistemato il porto di Malamocco, gli occhi di Venezia si volgessero desiosi alla bocca di Lido, la quale dista soltanto 5 Km. dal cuore della città e ne costituisce la via naturale di accesso dalla parte del mare.

Ma la questione della bocca di Lido cominciava ad imporsi come una imprescindibile necessità anche per un'altra ragione, quando cioè si cominciò a diffondere la convinzione che il suo interrimento sarebbe stato per la città una causa di morte. Già fino dal principio del secolo XVIII si era cominciato a notare uno spostamento dello spartiacque che nell'interno della laguna ne separa il bacino alimentato dalla bocca di Malamocco da quello vero e proprio della città che riceve alimento dalla bocca di Lido. Questo spostamento a danno del bacino di Venezia significava che il porto di Lido non lasciava ormai più passare, per la sua soglia soverchiamente elevata, che una parte dell'acqua necessaria a fornire alla città il benefico e diuturno bagno lustrale, e quindi andavasi continuamente aumentando la laguna morta a scapito della laguna viva, au-



Scala di  $\frac{1}{40.000}$

PORTO DI LIDO



mento il quale, dove non fosse a tempo arrestato, avrebbe finito col soffocare nel suo amplesso fatale la povera Venezia.

Ingegneri e statisti avevano dato l'allarme e il poeta Giacomo Zanella pronosticava all'augusta città delle lagune la fine miserrima di Torcello, quando non fosse con urgenza provveduto al pericolo imminente che la minacciava (1).

D'altronde l'idraulica aveva così progredito che poteva dirsi completamente risolta la questione intorno alla quale si erano inutilmente affaticati gli ingegni speculativi della repubblica Veneta.

Una all'esterno, riguardo al mare che la bagna, ma triplice all'interno rispetto alla laguna che essa alimenta, la grande bocca di Lido doveva essere sistemata specialmente nei suoi rapporti col mare. Una volta salvata dal graduale successivo insabbiamento cui era sottoposta da secoli, asportandone, colla forza meccanica della marea incanalata, il banco di sabbia che ormai quasi la otturava, si sarebbe aumentata la alimentazione dei due porti interni di S. Erasmo e di Treporti, con grande vantaggio delle rispettive lagune, quella cioè di Murano e S. Giacomo, e quella di Burano, Mazzorbo, Torcello e S. Felice, ma si sarebbe soprattutto avvivata, aumentandola, l'alimentazione del terzo porto, quello di Lido propriamente detto, e quindi anche della laguna che ne dipende e nella quale sorge la città di Venezia. Nello stesso tempo, quel naturale accesso al porto di Venezia che è la bocca di Lido la quale si era fatta ormai quasi impraticabile perfino ai trabaccoli, sarebbe diventata accessibile, non solo ai maggiori bastimenti mercantili, ma ben anche alle grandi navi da guerra, cui sarebbe così reso possibile di entrare, quando che fosse, nell'Arsenale. (Vedi tav. III).

Gli è questo concetto che accolsero le commissioni nominate nel 1871 dal governo per lo studio dell'importante argomento, e gli è in questo senso che nel 1879 venne approvato il progetto relativo e che nel 1882 si incominciarono regolarmente i lavori.

Delle due dighe continue che, avanzandosi in mare e piegando ad arco fino a ridursi parallele, dovranno chiudere in una specie di canale largo 900 m. l'entrata di Lido, si è ora quasi ultimata (al principio del 1895) la diga di NE che raggiunge in mare la profondità di m. 10 ed ha una lunghezza complessiva di m. 3490, e si è già portata la Controdiga ad avere una lunghezza di m. 2850 (2).

L'esecuzione di questi lavori, egregiamente diretta dal Genio civile di Venezia, ha già condotto ad eccellenti risultati, superiori perfino a quelli che si erano ottenuti a Malamocco. Lo scanno di sabbia, che prima quasi otturava la bocca del porto così da non lasciarle che una profondità minima di m. 1,20 sotto

(1) Monta la sabbia al Lido  
l'alga dal fondo appar,  
alla sua donna il mar  
è fatto infido.

Dal di che la mia mano  
l'anello non gli dona,  
irato m'abbandona  
e va lontano.

Ad altre spiagge apporta  
la carezzevol onda  
e a me lascia l'erba immonda  
e l'acqua morta.

Colombi di S. Marco,  
voi con leggero volo  
avrete a miglior suolo  
agevol varco:

né i figli miei vedrete  
gialli di febbre estiva,  
trar faticando a riva  
una vil rete;

né le mie donne assise  
ove non batte il sole,  
languir come viole  
al suol recise.

Vicin segnale io sento;  
il suon d'una campana  
or viene or s'allontana  
al trar del vento.

Udite, o figli, udite;  
i morti di Torcello  
chiaman l'estremo appello  
e voi dormite!

ZANELLA — *Il grido di Venezia.*

(2) Al 31 dicembre 1894 si erano così spese complessivamente L. 5.310.000.

il piano di comune marino, è ora in buona parte scomparso ed i massimi fondali del medesimo sono gradatamente discesi fino ad oltre 11 metri, mentre lo scandaglio utile per la navigazione si può calcolare da m. 6,65 a m. 7,50 sopra la comune alta marea (1).

Terminate le due dighe, è facile prevedere che il porto raggiungerà la profondità voluta di 12 m.

E allora, assicurata la sua esistenza materiale e guarentita la via dei suoi traffici marittimi, Venezia potrà, come il simbolico leone alato della sua colonna, ultimamente salvato con ardita opera di rifacimento dall'estrema rovina, attendere serenamente collo sguardo volto a levante, quella completa risurrezione economica che le sono andati preparando gli avvenimenti, dalla sua liberazione politica a tutt'oggi.

## CAP. V.

### ENTRATA ED USCITA DELLE NAVI

Delle due entrate nel porto di Venezia, quella di *Lido* di cui abbiamo ora parlato, divenuta già praticabile alle navi di media portata ed effettivamente praticata dai piroscafi del Lloyd austriaco e della Navigazione generale italiana nei loro viaggi da Trieste a Venezia e viceversa (2), non venne ancora regolarmente e stabilmente sistemata. All'estremità delle due dighe furono collocate due boe a gaz per indicarne l'entrata di notte. Siccome però il fondo muta col procedere dei lavori, così le navi hanno sempre bisogno dell'opera di piloti praticissimi. Si prevede che, una volta sistemato, il porto di Lido sarà di entrata più facile di quello di Malamocco. (Vedi tav. III).

L'entrata delle navi nella bocca degli *Alberoni* (vedi tav. II a pag. 10) è indicata la notte: dalla luce bianca fissa del grande faro di Sacca di Piave che è situato alla foce della Piave Vecchia ed ha una portata ordinaria di 16 miglia; dal faro lenticolare della Rocchetta che s'innalza nell'interno della bocca, presso Alberoni, sopra una torre alta 25 m. e il quale manda dei lampi bianchi ad eclisse, di 30 in 30 secondi, visibili alla distanza di 10 miglia; dal faro di Malamocco che sorge all'estremità della diga maggiore, al principio della bocca e all'altezza di m. 11,50, e, colla sua luce bianca alternata da lampi rossi di 15 in 15 secondi, ha una portata di 9 miglia; e finalmente dal piccolo fanale verde dello Spignon che è posto in fondo alla rada omonima, all'altezza di m. 11, ed ha una portata massima di miglia 8. Questi due ultimi servono più specialmente ad indicare l'imboccatura della rada. Di giorno, l'entrata delle navi nella bocca di Malamocco è relativamente facile, ammenochè non sia difficoltà dalle nebbie, come avviene talvolta in inverno (e allora

(1) Tutte le notizie di fatto riguardanti i lavori dei porti di Malamocco e di Lido e quelli interni del porto di Venezia mi vennero fornite dall'Ufficio locale del Genio civile. Ringrazio soprattutto gli ingegneri Spadon e Davanzo che mi hanno gentilmente aiutato anche nella preparazione delle tavole.

(2) Nel 4 giugno 1892 uscì dal porto di Lido un primo e piccolo naviglio a vapore della Navigazione generale italiana, il « Napoli » che ha una portata di 350 tonn. Il 7 giugno successivo si inaugurò col « Selinunte », che stazza 1600 tonn., il passaggio per il porto di Lido delle navi maggiori. Fra queste merita di essere ricordato il vapore-cisterna germanico « Bayonne » che ne è uscito vuoto, con un pescaggio di 7 m., nella prima quindicina di maggio del 1895.

è indicata da una forte « sirena »), oppure non soffi violentemente il grecale o vento di N.E. Il quale ultimo però, che è più frequente in inverno, serve allora assai meglio a facilitare l'uscita delle navi che non contrastarne l'ingresso. Questo inoltre è molto favorito dal scirocco che domina soprattutto in estate (1).

Una volta entrate in quel bacino d'acqua interno, il quale è conosciuto col nome di ancoraggio o campo interno o rada dello *Spignon*, le navi sono al sicuro da ogni traversia marittima, ma non possono proseguire il loro cammino alla volta del porto vero di Venezia se non a condizione di procedere lentamente e con molta circospezione entro a quei solchi subacquei ripiegati e tortuosi che sono i canali così detti di *Grande navigazione*. Essi portano successivamente i nomi di Malamocco, S. Spirito, Orfano e S. Marco, ed hanno una larghezza variabile dai 40 ai 70 m. e una profondità in cunetta di m. 10 (2). Il gomito con cui dal canale Orfano si passa in quello di S. Marco (tav. I) è detto il Punteruolo di S. Marco e non può essere superato dalle navi maggiori che con una grande diligenza.

Gli è perciò che, mentre il servizio di *Pilotaggio* è facoltativo da qualunque punto del mare fino all'interno dei porti di Malamocco e di Lido, di lì diventa obbligatorio, salvo che per i bastimenti i quali non superino le 200 tonn., fino all'estremità del porto interno di Venezia (3).

Il servizio di *Segnalazione* è fatto dalla torre semaforica dei Piloti, che sorge a Malamocco sul mare, presso la radice della diga Nord (tav. II a pag. 10).

Il servizio di *Rimorchio* è facoltativo e viene eseguito (al 31 dicembre 1894) da 20 gozzi e da 16 piroscafi rimorchiatori spettanti a piccole imprese (4).

## CAP. VI.

### IL PORTO DI VENEZIA

Il porto propriamente detto, quello cioè dove ancorano o si ormeggiano le navi e si eseguono da queste le operazioni di commercio, non si presenta tutto insieme all'occhio dell'osservatore, poichè è diviso in tre parti principali: il bacino di S. Marco, il canale della Giudecca e la stazione Marittima, senza contare l'Arsenale, dove entrano però esclusivamente le navi da guerra (tav. I).

Gli è soltanto salendo sopra un punto elevato, ad esempio sul campanile di

(1) Vedi *Annuario Meteorologico di Venezia*, 1888.

(2) Il canale di Grande navigazione è lungo 13810 m. dal principio della diga Nord fino al punteruolo di S. Marco. Ivi si biforca: un ramo, che è poi il canale di S. Marco, si svolge per altri 2150 m. fino alla punta della Salute ed è percorso di preferenza dai navigli mercantili; l'altro, che conserva il nome generale di canale di Grande navigazione, prosegue per altri 3864 m. fin alla porta Nuova dell'Arsenale. Laonde il canale di Grande navigazione propriamente detto ha una lunghezza complessiva di 17704 m. (Vedi tav. I a pag. 6).

(3) Tariffa del pilotaggio di mare: Prendendo il pilota sulla linea Piave-Maistra, cent. 6 per ogni tonn. di registro, colla limitazione di un *minimum* di L. 20 e di un *maximum* di L. 108. Prendendo il pilota nei paraggi di Pelorosso o a due miglia dalle testate delle dighe del porto di Lido, cent. 2 per ogni tonn. con un *minimum* di L. 12 ed un *maximum* di L. 36. Le navi che si saranno fatte pilotare all'arrivo a tariffa intera, pagheranno alla partenza soltanto la metà.

Tariffa del pilotaggio dei canali interni: 45 millesimi per ogni tonn. con un *minimum* di L. 20 ed un *maximum* di L. 90. Dovrà pagarsi s'intende l'intera tariffa tanto all'arrivo, quanto alla partenza. Però alla partenza le navi avranno diritto di farsi pilotare fino ad un miglio in mare fuori del porto di Malamocco o del porto di Lido, senza aumento alcuno di mercede.

(4) Il compenso viene stabilito di volta in volta. Però i battelli a vela che fossero richiesti come ausiliari nel servizio di pilotaggio nei canali interni hanno diritto a un compenso di L. 15.

S. Marco, che si può godere l'aspetto di tutto quanto il porto, aspetto che è veramente pittoresco, quando il sole festeggia le brune moli delle navi da commercio e da guerra spiccanti sul piano corrusco e iridescente del bacino di S. Marco, dalla macchia verde dei Giardini, alla sfera dorata della Salute e all'ampio canale della Giudecca, — mentre laggiù, all'estremità occidentale, spuntano di su le case le antenne numerose delle navi ancorate alla stazione Marittima ed a levante s'intravedono i bastimenti disseminati nei vari bacini dell'Arsenale, — e dovunque è una vivacità di movimenti, una malia di colori e una festività di prospettive indescrivibili, — dal lungo ponte della ferrovia che si perde nella nebbiolina indistinta e sembra il mistico ombellico per il quale Venezia è congiunta alla madre terra, — agli innumerevoli fumaiuoli della periferia che tagliano a grandi linee l'orizzonte e dai quali sembrano venire l'alito ansante e il rumore cadenzato delle industrie, — ai vaporini che solcano in ogni senso i canali lagunari, — alle agili e cupe torpediniere che pare scivolino insidiosamente dovunque, — ai bastimenti mercantili che entrano in porto oppure ne escono pei tortuosi canali della laguna, nettamente disegnati dalle lunghe file di pali, — e lontano lontano, al di là della verde striscia di Lido, si distende, placida e azzurra, la immensa solitudine del mare.

Il bacino di S. Marco e il canale della Giudecca i quali costituiscono ciò che potrebbe dirsi il *porto vecchio* di Venezia, perchè furono effettivamente per 14 secoli l'unico porto mercantile della città, hanno una superficie utilizzabile per operazioni di commercio di 120 ettari all'incirca e presentano dei fondali che cominciano lungo le rive da m. 1 a m. 6 e discendono mano mano fino a una media di m. 9. La stazione Marittima, che è il vero *porto nuovo* di Venezia, giacchè non conta che 15 anni di vita essendo stata aperta all'esercizio il 1° maggio 1880, è lunga 500 m. e larga 190, ed ha una superficie utilizzabile di 9 ettari e  $\frac{1}{2}$  e una media profondità di m. 8.

**Bacino di S. Marco.** — Designasi con questo nome quella parte più espansa del canale di S. Marco la quale, dalla punta estrema dei Giardini, lungo il lato occidentale di questi e i cantieri e la case successive fino all'imbocco di via Garibaldi, si estende dinanzi allo splendido semicerchio della riva degli Schiavoni e del Molo fino alla punta della Salute dove se ne staccano a destra il canal Grande e a sinistra quello della Giudecca (tav. I) (1).

Tutto quanto il bacino di S. Marco, che può dirsi il porto classico e più antico di Venezia, serve di ancoraggio alle navi. Così, lungo i Giardini, si ormeggiano di preferenza le navi da guerra estere o nazionali, — dinanzi alla riva di S. Biagio i bastimenti carichi di grano che si scaricano negli attigui grandi magazzini di deposito, — dinanzi alla riva della Pietà i burchi della navigazione interna e i trabaccoli della navigazione marittima che aspettano un nolo, — e, finalmente, qua e là, nel mezzo del bacino, le navi da guerra, gli « yachts » e le navi mercantili. In uno spazio d'acqua, preso in affitto e segnato da boe, fra il Molo, S. Giorgio e la Salute, ancorano i piroscafi del Lloyd austriaco, che fanno un regolare servizio fra Trieste e Venezia. Il resto della riva degli Schiavoni serve soltanto all'ormeggio dei vaporini della navigazione lagunare, dei bragozzi da pesca,

(1) Dall'imboccatura di via Garibaldi fino quasi alla Capitaneria di Porto, che è situata dirimpetto alla Salute, al principio del Canal Grande, la riva degli Schiavoni è lunga col Molo 963 m. e serve di passeggio ordinario e gradito alla popolazione veneziana.



delle torpediniere e delle cannoniere della R. Marina e infine delle gondole, dei battelli, dei topi, delle chiatte e di tutte le altre molteplici imbarcazioni cittadine. Il piccolo bacino o darsena di S. Giorgio, che servì per un certo tempo da punto franco prima che Venezia fosse dichiarata porto franco, è esclusivamente riservato ai natanti del Genio militare (R. Brigata lagunare).

**Canale della Giudecca.** — Questo canale ampio e profondo, che fu anticamente letto dal Brenta e che si distende, leggermente arcuato, fra la città di Venezia propriamente detta e l'isola della Giudecca, ha una grandissima importanza economica, perchè sulle sue rive <sup>(1)</sup> sorgono i Magazzini Generali e il Deposito franco, molti magazzini governativi e privati <sup>(2)</sup>, il Cottonificio, il grande molino Stucky, il cantiere della Società di navigazione lagunare e alcuni altri stabilimenti industriali (tav. I a pag. 6). Laonde può dirsi che il canale della Giudecca sia la parte della città dove batte più concitato il cuore della Venezia nuova.

Come porto, il canale della Giudecca accoglie molti piroscafi i quali accostano le banchine di S. Marta e del Deposito franco, ovvero si ormeggiano dinanzi ai magazzini privati della Giudecca o al molino Stucky per scaricare carbon fossile o grano, o per caricare farine, ovvero si ancorano presso le Zattere per scaricarvi il baccalà proveniente dalla Norvegia. Lungo le Zattere si ormeggiano di preferenza i maggiori velieri, e, verso la Dogana, in duplice, triplice e talvolta quadruplici fila, i trabaccoli provenienti dall'Istria e carichi di legna da ardere per il consumo cittadino.

**Stazione Marittima** (tav. IV). — Incominciata nel 1869, aperta all'esercizio, benchè non completata, nel 1880, la stazione Marittima, la quale è quella parte più interna del porto di Venezia dove il servizio marittimo si fonde e si integra col servizio ferroviario, è salita in pochi anni ad una tale importanza da costituire ormai, essa sola, più della metà del movimento complessivo del porto <sup>(3)</sup>. Ed era naturale che ciò avvenisse dopochè, in seguito alla costruzione del ponte sulla laguna e alle successive costruzioni ferroviarie del Veneto e dei paesi limitrofi dell'Italia e dell'estero, cominciarono le merci provenienti dall'interno od all'esterno dirette per mezzo ferroviario a prendere una parte sempre più cospicua nel movimento commerciale del porto. Alla stazione Marittima ancorano specialmente le navi a va-

(1) Le rive di mezzogiorno del canale, sulla Giudecca, hanno una lunghezza complessiva di m. 1808, mentre quelle di mezzanotte, dalla Dogana al canale Scemenzera, sono lunghe m. 2.110. Di essi, 1.414 appartengono alla riva delle Zattere e 225 al Deposito franco, mentre 471 formano la così detta banchina di S. Marta, la quale si protende per altri 71 m. sull'attiguo canale Scemenzera, di fronte alla stazione Marittima. Questi ultimi 770 metri di banchina emergono di 2 m. sopra il livello della comune.

(2) Magazzino governativo è l'Emporio del Sale situato sulle Zattere. Fra i magazzini privati sono notevoli quelli del grano che sorgono alla Giudecca e i quali, coi magazzini di S. Biagio, già ricordati, introducono annualmente da 200 a 250 mila Ql. di granaglie, specialmente dalla Russia.

Nel 1881		di cui		nella stazione Marittima	
2.559 con tonn.		684.927		202 con tonn. 111.049	
• 1882	2.834	• •	777.407	305	• • 105.634
• 1883	3.188	• •	809.641	423	• • 165.350
• 1884	2.876	• •	768.590	456	• • 216.695
• 1885	2.732	• •	824.291	505	• • 285.255
• 1886	2.607	• •	731.225	492	• • 334.502
• 1887	3.021	• •	967.615	826	• • 517.600
• 1888	3.022	• •	908.938	803	• • 562.300
• 1889	2.933	• •	917.743	909	• • 566.630
• 1890	2.960	• •	1.006.065	920	• • 583.360
• 1891	3.334	• •	972.600	752	• • 591.025
• 1892	3.597	• •	951.611	821	• • 497.827
• 1893	3.769	• •	1.002.373	847	• • 567.951

pore che fanno il servizio postale, i vapori-cisterna ripieni di petrolio russo e la maggior parte dei piroscafi carichi di carboni fossili inglesi o di grani del mar Nero e diretti agli stabilimenti industriali del Veneto, o destinati al consumo delle ferrovie della rete Adriatica.

Il bacino della stazione Marittima è chiuso da tre parti da una sacca, o isola formata artificialmente per mezzo dei fanghi di escavo, la quale ha la forma press'a poco d'un ferro da cavallo e su cui scorrono i binari della ferrovia, che sono congiunti da apposito ponte in ferro alla stazione centrale di S. Lucia. Dei due *moli* che chiudono il bacino, il più importante è l'*orientale*, il quale è orlato da banchine tanto sul bacino medesimo quanto sull'attiguo canale Scomenzera (1), è percorso in ogni senso dai binari della ferrovia, e possiede i più importanti meccanismi idraulici per il carico e lo scarico delle merci, e i magazzini e le tettoie per la loro custodia e conservazione. Alla banchina del bacino, il cui coronamento emerge di m. 2,50 sul livello ordinario della bassa marea, ancorano i maggiori piroscafi, quelli soprattutto della Navigazione Generale Italiana, della Puglia e del Lloyd austriaco, i quali fanno servizi periodici regolari e a cui venne accordato, salvo i casi di forza maggiore, uno stabile approdo, mentre alla banchina del canale Scomenzera accostano di preferenza i velieri e i piroscafi minori.

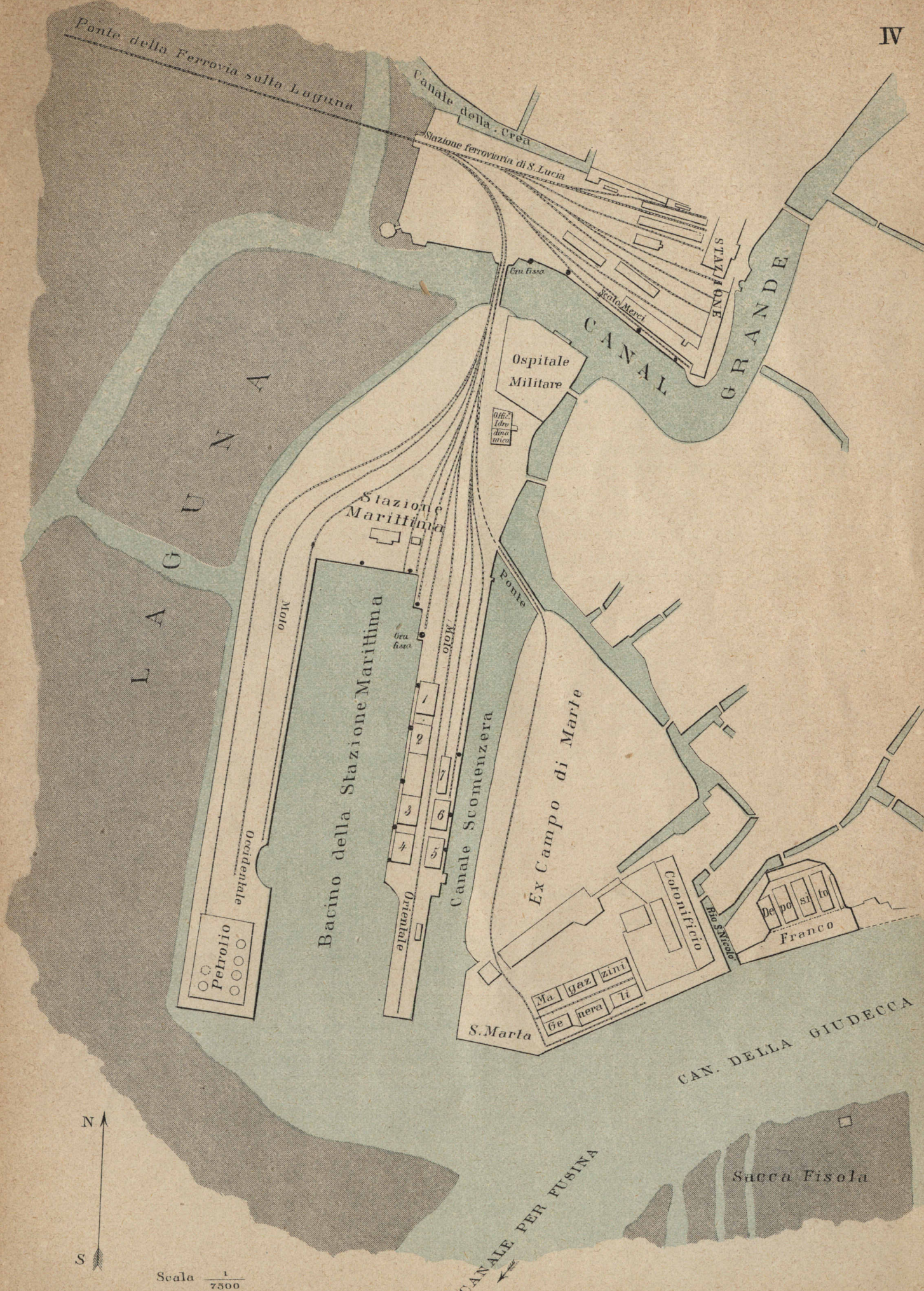
Su queste banchine agitano le grandi braccia e si muovono con apposito binario sulle loro mostruose gambe di ferro, 11 gru idrauliche potenti, di cui 3 verso il canale Scomenzera e 8 lungo il bacino, tutte della portata di 15 quintali; mentre in un angolo di questo se ne eleva tozza e gigante una dodicesima, la quale è fissa ed ha una forza da 120 a 200 quintali. Dietro ad essa sono disposti 3 arganelli idraulici i quali servono ad uso esclusivo della ferrovia per la trazione dei vagoni. Questo imponente macchinario, il quale venne impiantato dalla Società ferroviaria della Rete Adriatica per conto dello Stato, colla spesa di 1.200.000 lire, e per il quale il porto di Venezia ben poco ha da invidiare, relativamente al suo limitato movimento mercantile, ai porti rivali, viene alimentato dalla officina idrodinamica che è situata nell'interno della stazione Marittima e dalla quale dipendono le altre 6 gru e un arganello, che funzionano, per conto della medesima società, nella stazione ferroviaria di Santa Lucia, all'estremità del canal Grande (2).

I magazzini, in numero di sette (3), che si distendono in duplice fila sul molo orientale e sono congiunti in parte fra di loro col mezzo di tettoie che servono a riparare dalle intemperie gli oggetti e le persone, sono parimenti esercitati dalla società ferroviaria della Rete Adriatica e servono alla custodia ed alla conservazione, non soltanto delle merci che arrivano dal mare e sono destinate a proseguire per ferrovia, ma ben anche di quelle che provengono dalla ferrovia o dalla città per essere caricate sulle navi, e di quelle altresì che devono essere ritirate dai destinatari cittadini ovvero rispediti per mezzo ferroviario. Si sono dovute ammettere in Marittima, non ostante le prime disposizioni regolamentari, anche queste ultime categorie di merci, poichè il carico dei piroscafi ivi scalanti, specialmente di quelli postali, è

(1) Lunghezza delle banchine del molo orientale: sul bacino m. 490, sul canale m. 300, totale m. 990.

(2) Sono 4 gru fisse e 1 gru mobile della portata di 15 quintali ciascuna, più una grande gru fissa di una portata variante da 60 a 120 quintali. Pel resto, tanto a questa stazione quanto alla stazione Marittima, ai Magazzini generali, al Deposito franco e alla Dogana, sono stabilite parecchie gru a mano.

(3) Il settimo magazzino non era ancora stato aperto nell'aprile 1895. Vi è inoltre un ottavo magazzino, più piccolo ed isolato, verso l'estremità meridionale del molo orientale, il quale serve alla custodia delle materie infiammabili.



Scala  $\frac{1}{7500}$

Ponte della Ferrovia sulla Laguna

Canale della Urea  
Stazione ferroviaria di S. Lucia

L A G U N A

STAZIONE  
CANAL  
GRANDE

Ospitale Militare

Stazione Marittima

Bacino della Stazione Marittima

Ex Campo di Marte

Petrolio

Canale Scomenzera

Colonificio

Deposito Franco

S. Marla

CAN. DELLA GIUDECCA

Sacca Fisola

CANALE PER FUSINA



un amalgama di merci così diverse che al momento dello scarico, o non se ne conosce la futura destinazione, oppure, conoscendola, non è possibile, anche per ragioni doganali, eseguire immediatamente la dovuta separazione fra quelle indirizzate in città e quelle che invece sono destinate a proseguire successivamente per ferrovia.

Il molo *occidentale* non ha che una banchina sul bacino, alla quale, così come alla banchina di prospetto (1), accostano generalmente i bastimenti carichi di carbon fossile. Anzi, una parte di quel molo e una gran parte a ovest della stazione Marittima interna, sono occupate dalle grandi cataste di carbone che appartengono ai privati ovvero costituiscono una porzione della riserva regolamentare imposta dallo Stato alle ferrovie della Rete Adriatica. All'estremità meridionale del molo occidentale sorge, entro un recinto chiuso, il grande deposito del Petrolio, appartenente alla società Italo-americana, il quale contiene, oltre alle piccole cisterne di servizio, 5 grandi cisternoni di lamiera inverniciata di bianco e capaci di 13.500 tonn. Nel maggio 1895 si stava erigendovene un sesto per altre 3000 tonn. I grandi vapori-cisterna carichi di petrolio del Caucaso i quali si ormeggiano a quella riva, vengono vuotati per mezzo di una pompa a vapore in ragione di 1700 tonn. per ogni 24 ore di lavoro all'incirca. Il petrolio viene poscia spedito sia all'interno che all'estero per mezzo di appositi vagoni-cisterna che sono sempre allineati in gran numero sui vicini binari, oppure per mezzo di « latte » o recipienti di ferro stagnato che vengono fabbricati in gran quantità con apparecchi meccanici perfezionatissimi nell'interno del Deposito (2).

Un inconveniente grave della stazione Marittima, inconveniente che non sarà mai abbastanza deplorato, è la mancanza di una passerella pei passeggeri, i quali perciò, quando si recano dalla città alla stazione medesima si vedono troppo spesso impossibilitati a passare da interminabili treni lentamente manovranti attraverso alla strada, treni i quali inoltre costituiscono un pericolo continuo e furono causa non infrequente di irreparabili sventure. Un altro inconveniente non meno grave, il quale ha già prodotto molte disgrazie, è la insufficiente illuminazione, contro la quale invano hanno protestato finora la stampa cittadina e la Camera di commercio (3).

(1) Banchina del molo occidentale n. 400. — Banchina di prospetto che congiunge in fondo al bacino il molo occidentale all'orientale — n. 190.

(2) Dopo che vennero attivati i cisternoni privati del petrolio alla Marittima, cessarono di funzionare quei magazzini comunali che si erano impiantati molti anni prima nell'isola di Sacca Sessola, per eccesso di precauzione, al di là dello spartiacque lagunare che separa il bacino di Lido da quello di Malamocco. Quell'isola venne dal Comune recentemente permutata con quella della Grazia, situata dietro S. Giorgio, e destinata all'Ospitale che era da lungo tempo richiesto per le malattie contagiose.

(3) Benché situata nel perimetro di Venezia, la stazione Marittima ne sembra molto lontana, tanto e così diverso è l'aspetto che essa presenta col suo affacciarsi rumoroso e febbrile in singolare contrasto colla quiete che domina sovrana nel resto della città. Soprattutto nelle giornate di grande lavoro quando emerge dal bacino una vera selva di antenne e di ciminiere e le navi inglesi, italiane, austro-ungariche, greche, accostate talvolta in duplice fila alle alte banchine di marmo, sembrano vomitare ed ingurgitare continuamente, senza riposo, le merci d'ogni sorta e d'ogni provenienza, botti d'olio e di vino delle Puglie e della Grecia, balle di cotone e di pelli dell'Egitto e del Levante, grani alla rinfusa provenienti dal mar Nero, sacchi, cassette, legnami, animali vivi, e via dicendo, mentre sul molo terminale e occidentale è tutto un pulviscolo nero in mezzo a cui si procede con ansia febbrile allo scarico del carbon fossile nei barconi e sui vagoni, e dovunque è un rincorrersi e un gridare di facchini, di agenti, di marinai, uno stridere, un fremere e un fischiare di meccanismi a mano e a vapore, un rotolare di merci, un lento via vai di treni interminabili e su in alto agitano le loro braccia mostruose le gru idrauliche, — quell'estremo lembo della città di Venezia assume veramente l'aspetto imponente e vertiginoso d'un grande emporio marittimo.

## SERVIZIO DELLE NAVI

**Fornitura dell'acqua dolce e della zavorra.** — Le navi si provvedono di *acqua dolce* alle numerose prese dell'acquedotto scaglionate lungo il porto, dalla riva degli Schiavoni, alle Zattere, alla banchina di Santa Marta e alla stazione Marittima. Quando poi sieno ancorate alla Giudecca o in bacino di S. Marco, laddove non può giungere coi tubi di gomma l'acqua dell'acquedotto, le navi ricorrono ai cosiddetti « mercanti », i quali conducono al fianco loro le piatte o cisterne ripiene di acqua (1).

Il servizio di « *zavorramento* » è fatto da una trentina di barche (2). Per facilitare ed assicurare in ogni tempo questo servizio venne stabilito nell'interno del porto un deposito considerevole di zavorra, costituito da sabbia, da ghiaia e da materie di escavazione dei canali (2).

**Raddobbo delle navi.** — Oltre agli scali d'alaggio situati a Sant'Elena, fra la Riva degli Schiavoni ed i Giardini e fra le Zattere e il Deposito franco (tav. I a pag. 6), ed oltre al piccolo cantiere della Società di navigazione lagunare che sorge all'estremità orientale dell'isola della Giudecca, Venezia non ha alcun altro stabilimento di raddobbo delle navi mercantili, per cui le maggiori di esse e quelle altresì che hanno una modesta portata, devono rivolgersi, in caso di bisogno, al vicino porto di Trieste. Gli è vero che esistono e funzionano in Arsenale due bacini di carenaggio, uno grande e uno piccolo, capaci di accogliere qualsiasi nave mercantile, ma essi sono troppe volte occupati dai bastimenti della R. Marina, perchè la navigazione commerciale vi possa fare serio affidamento (3).

(1) Prendendo l'acqua direttamente dall'acquedotto e per una quantità non minore di 10 tonnellate, la tariffa è in ragione di L. 1 per ogni tonn. Per l'acqua invece che viene condotta colle barche a fianco dei bastimenti si paga L. 1,25. Al 31 dicembre 1894 esistevano a Venezia 6 barche cisterne.

(2) Al 31 dicembre 1894 le barche zavorranti erano 31. Nell'anno precedente non erano che 18. La tariffa media è di L. 1,75 per ogni tonnellata di zavorra che viene caricata sui bastimenti. La quantità approssimativa di zavorra imbarcata nel 1893 fu di 1.393 tonnellate. *Notizie raccolte alla Capitaneria di porto di Venezia.*

(3)

BACINI DELL'ARSENALE		PICCOLO	GRANDE
Lunghezza misurata dell'incastro esterno	al vertice dell'emicielo . . . . .	m. 90,—	m. 160,—
	al piede dello scaglione inf. . . . .	» 87,—	» 155,—
Larghezza della camera d'ingresso	in sommità . . . . .	» 18,—	» 24,30
	a m. 2,00 sotto comune pel minore	» 15,75	
	e a m. 5,60 sotto comune pel magg.		» 21,80
	al fondo . . . . .	» 10,—	» 12,24
Profondità sotto comune	della soglia della camera d'ingresso . . . . .	» 6,—	» 8,70
	del fondo della platea al suo punto più basso	» 6,30	» 9,—
TARIFFA		Per il F. periodo di 24 ore di permanenza in Bacino	Per ogni periodo di 24 ore di permanenza successivi
Per ogni nave sotto le 250 Tonnellate di stazza lorda . . . . . L.		200 —	100 —
Per ogni Tonnellata di stazza in più		da 250 fino a 1000 Touu. . . . . »	— 50 — 20
		da 1000 fino a 2000 » . . . . . »	— 30 — 15
		da 2000 in poi . . . . . »	— 20 — 10

Laonde a Venezia si impone, come una condizione imprescindibile del suo progresso economico, la costruzione d'un bacino di carenaggio ad uso esclusivo della marina mercantile, affinchè il suo porto sia posto almeno a parità di condizioni con Brindisi non solo, ma con Rimini e con Ravenna, che possiedono entrambe uno scalo d'alaggio in muratura, proporzionato, s'intende, al loro movimento marittimo.

Nel 1889 si era progettato di scavare un bacino di carenaggio nella Sacca Fisola, all'estremità occidentale dell'isola della Giudecca. Più tardi invece si pensò se, invece d'un bacino in muratura, non fosse miglior consiglio piantare un grande elevatore idraulico simile a quelli che esistono a Malta ed a Londra (1). Infine, nel 1891, venne avanzato un altro progetto con cui il vagheggiato bacino di carenaggio sorgerebbe nella barena situata fra l'isola di San Pietro e il nuovo campo di Marte a S. Elena. (Vedi tav. I a pag. 6).

Ma finora quei progetti non sono usciti dal campo della speculazione teorica e poichè si tratta di lavori lunghi e costosi che lo Stato, nelle presenti angustie finanziarie, ben difficilmente potrà intraprendere, occorrerebbe che il Municipio e la Camera di commercio incoraggiassero e sussidiassero una impresa per la costruzione e l'esercizio, nel più breve tempo possibile, d'un bacino galleggiante in legno, come quello che esiste e funziona da molti anni nel porto di Genova.

**Diritti di porto.** — Le navi che entrano nel porto di Venezia pagano una tassa d'ancoraggio, la quale varia a seconda della loro natura, portata e provenienza. Pagano inoltre una piccola tassa di sanità marittima o diritto sanitario (2).

L'applicazione di tali diritti è fatta dalla *Capitaneria di porto* che è situata in bacino di S. Marco, al principio del canal Grande, ed ha uffici succursali al porto di Alberoni, al porto di Lido e alla stazione Marittima.

Ad essa spetta inoltre la designazione dei posti ai bastimenti in arrivo, la vidimazione delle carte di bordo, e tutto quanto ha riguardo all'amministrazione ed alla polizia del porto.

(1) Questo sistema venne proposto dalla Commissione parlamentare nella sua relazione 12 giugno 1889 sopra le nuove opere marittime da costruirsi in Italia dal 1890 al 1902. « Con tale sistema » dice la relazione « si otterrebbe il vantaggio di poter mettere in riparazione, non una sola, ma più navi ad un tempo, elevandole e disponendole sopra grandi zattere che verrebbero poi rimorchiate in vicinanza dei cantieri. Siffatti elevatori, che non possono adoperarsi se non là dove si abbiano acque sicure e costantemente tranquille, troverebbero sede opportunissima a Venezia, perchè la laguna offre appunto la maggior garanzia di inalterabile tranquillità. Né conviene dimenticare che la spesa dell'elevatore idraulico sarebbe inferiore a quella di un bacino in muratura ».

#### TASSE MARITTIME E SANITARIE

(Legge sulla Marina Mercantile)

(2)

##### TASSA DI ANCORAGGIO

Piroscafi provenienti dall'estero . . . . .	} ad ogni approdo (art. 16). } abbonamento per 12 mesi (art. 21).	per tonn. L. 1 —
		id. » 4 —
Piroscafi provenienti dallo Stato . . . . .	} ad ogni approdo (art. 19). } abbonamento per 12 mesi (art. 21).	id. » 0 50
		id. » 2 00
Rimorchiatori, ogni 12 mesi.		id. » 2 50
La tassa dei rimorchiatori non potrà in ogni caso essere inferiore a lire 30.		
Velieri provenienti da scali fuori del Mediterraneo	} di portata da 1 a 100 tonnellate (art. 16) } id. da 100 e più tonnellate (art. 16)	id. » 0 50
		id. » 0 80
Velieri provenienti dal Mediterraneo	} id. da 1 a 100 tonnellate (art. 17) } id. da 100 a più tonnellate (art. 17)	id. » 0 50
		id. » 0 60
Velieri provenienti dallo Stato	} abbonamento di 12 mesi (art. 17) } di portata da 1 a 50 tonnellate (art. 20) } id. da 51 a 100 id. (art. 20)	id. » 0 80
		id. » 0 20
		id. » 0 40
	id. da 100 e oltre id. (art. 20)	id. » 0 70

##### DIRITTI MARITTIMI

Patente di sanità per legni di porta da 1 a 100 tonnellate (art. 29)	L. 1 —
id. id. da 100 e più id. (art. 29)	» 3 —

**Carico e scarico.** — Siccome Venezia sorge in mezzo all'acqua ed è percorsa tutta quanta da canali, lo scarico ed il carico delle merci, oltrechè direttamente dalle navi ai magazzini od ai vagoni, ovvero da questi a quelle, è fatto anche, in grandi proporzioni, per mezzo delle chiatte o « peate » che accostano i bastimenti, così per scaricarli, come per caricarli, recandosi poscia a vuotarsi o a riprendere il carico nei magazzini che sono sparsi nelle varie parti della città. La speciale configurazione di Venezia spiega così perchè molti navigli, che pur potrebbero ormeggiarsi presso terra, preferiscano di ancorarsi in mezzo al bacino acqueo, poichè le merci devono essere in ogni modo caricate o scaricate colle imbarcazioni.

Per le navi che accostano di fianco alle rive e alle calate, si adoperano gli *scalandroni* o ponti volanti, fatti con lunghe e forti assi di legno, — amenochè l'accosto risulti così perfetto, come avviene alla stazione Marittima, che il carico e lo scarico possano essere eseguiti direttamente dalla nave alla riva e viceversa.

Le merci, levate dal fondo della stiva col mezzo dei *winches* o sistemi di carrucole a mano o a vapore, quando non lo sieno, come avviene alla Marittima e a S<sup>ta</sup> Lucia, colle gru idro-dinamiche, vengono trasportate « fuori di banda », donde poi sono prese in consegna dal destinatario. L'insieme del winche e dei facchini che lavorano con esso, costituisce ciò che nel linguaggio comune dicesi la « ganga ».

Il macchinario, diventato ora così potente e così perfetto nel porto di Venezia, è tutta opera si può dire di questi ultimi anni. Nel 1879, ad esempio, non vi era che una sola manovella a mano, e al principio del 1891 tutto quanto il macchinario del porto era costituito di 10 gru meccaniche a mano, di una portata varia da 5 a 10 Ql. Ma in quello stesso anno, può dirsi sia cominciata un'era nuova per il porto di Venezia, dopochè, dal giorno 11 novembre, vennero aperte al pubblico esercizio le prime gru idrauliche. Esse sono ora in numero di 18 (di cui 12 alla stazione Marittima) e poichè il loro lavoro va continuamente crescendo (1), significa che esse rispondono a un bisogno vero e legittimo del commercio veneziano (2). E tale aumento diventerà ancora più intenso ora che vennero loro aggiunti degli apparecchi meccanici perfezionati mediante i quali le gru possono procedere assai più rapidamente, di quanto prima non facessero, allo scarico dei cereali dai bastimenti, poichè esse vanno a cercarli nel fondo della stiva con certe *benne* di ferro che vi si riempiono automaticamente, e, dopo di essere state portate fuori di bordo, si vuotano da sè, in quantità misurata, nei sacchi appositamente preparati e ai quali basta semplicemente legare la bocca perchè siano pronti ad essere caricati e spediti dovunque.

(1) Pesi sollevati in media ogni giorno lavorativo:

In novembre e dicembre del 1891, Tonn. 186; nell'anno 1892, 473; nel 1893, 680; nel 1894, 740.

(2) La tariffa è di L. 3 all'ora per ogni gru e di L. 6 per la gru maggiore fissa di 200 quintali. L'orario va dalle 7 alle 17 d'ogni giorno con intervallo d'un'ora verso le 12, ma vengono concessi facilmente degli orari straordinari senz'aumento di tariffa.



## CAP. VIII.

## SERVIZIO DI FACCHINAGGIO

Nelle operazioni di carico, di scarico e di trasporto delle merci ha una grande importanza il servizio di facchinaggio al quale attendono a Venezia 3 gruppi di facchini variamente organizzati e cioè gli scaricatori marittimi, i bastagi di dogana e i facchini ferroviarii, senza contare s'intende i numerosi facchini avventizii che prestano il loro aiuto, saltuariamente, a seconda del bisogno, a questo o a quello dei gruppi precedenti, e i facchini di città che sono distribuiti nei vari *stazi* o appostamenti e attendono al servizio di facchinaggio pei cittadini.

Ciascuno di quei gruppi si occupa di uno speciale servizio ed esercita, rispetto ad esso, una specie di monopolio sancito dalla consuetudine e fatto rispettare qualche volta colla violenza.

Per il commercio marittimo hanno una maggiore importanza i facchini *scaricatori marittimi*, poichè ad essi è esclusivamente devoluto lo scarico delle merci dalla stiva alla banda o fianco di bordo delle navi, il carico di esse dalla banda alla stiva, e inoltre, quando occorra, il loro collocamento o stivatura nell'interno delle navi. Questi facchini sono in numero di 300, ma si sono da parecchio tempo divisi, per esigenze di servizio e fors'anche per differenza di attitudini e diversità d'influenze e di simpatie, in due compagnie le quali, dal numero dei rispettivi componenti, vennero chiamate l'una dei « Duecento » e l'altra dei « Cento. » All'epoca della divisione essi si spartirono anche il lavoro, cioè i Duecento si tennero soprattutto lo scarico del carbon fossile e degli altri generi alla rinfusa, e i Cento il carico e lo scarico delle merci imballate. Un'ordinanza municipale del 1884 consacrava con apposita tariffa e con speciale regolamento questa lodevole divisione del lavoro. Se nonchè, essendosi un po' alla volta aumentato il commercio dei carboni e delle altre merci che giungono alla rinfusa (1), e diminuito invece quello delle merci imballate, il lavoro dei Duecento andò proporzionatamente ingrossandosi, mentre si riduceva in proporzioni inquietanti quello dei Cento. Venne un momento in cui questi, pur di assicurarsi il lavoro che veniva loro mancando, si videro costretti ad invadere il campo riservato ai Duecento ed assunsero, in concorrenza con loro e ad un prezzo minore, lo scarico dei carboni per conto della ferrovia.

Questa rivalità esistente fra le due compagnie ha preso talvolta un carattere minaccioso per la pubblica quiete, ma avrà forse per risultato la diminuzione

---

(1) Alcune merci che prima giungevano in sacchi, come ad esempio i cementi ed i concimi, cominciarono anch'esse a giungere alla rinfusa.

della tariffa che il commercio ritiene eccessivamente gravosa (1). Non bisogna però dimenticare che gli scaricatori non hanno sempre lavoro e che perciò devono trovare nell'eccesso di guadagno dei giorni lavorativi un compenso ai periodi di forzato riposo.

Lo scaricatore di carbone ha un aspetto tipico, colle sue membra atletiche, col suo aspetto risoluto, colle sue vesti nere e colla sua faccia fuliginosa dove spicca fieramente il bianco degli occhi.

Altra cosa sono i facchini che attendono esclusivamente al trasporto delle merci nel recinto del Deposito franco ed alla Dogana e che corrispondono, benchè sieno in numero molto minore (2), a quello che è la « Carovana » nel punto Franco di Genova. Essi si chiamano, con un termine prettamente veneziano, i *Bastagi di Do-*

(1)

TARIFFA DI SCARICO E CARICO DELLE MERCI A MEZZO DEI FACCHINI STIVATORI NEI BASTAMENTI (7 dicembre 1888)									
MERCÌ	per ogni tonn. ital. scaricata				MERCÌ	per ogni tonn. ital. scaricata			
	Velieri		Vapori senza deduzione del 10 % per l'uso dei Winches			Velieri		Vapori senza deduzione del 10 % per l'uso dei Winches	
Carbon fossile e Mattonelle	—	50	—	85	Cotone in balle, stracci, olio, granaglie in sacchi, zucchero, caffè ed altre merci imballate	—	43	—	55
» Coke	1	15	1	35	Petrolio ogni 100 cassette	2	25	2	70
» in polvere	—	50	—	75	» in barili ogni 100	11	50	13	50
Rotaie	—	90	—	90	Legname in genere per 1000 tavole, ovvero per 1000 fili a pagamento	7	50	8	50
Ghisa ed altro ferro lavorato	—	85	—	85	Legname da costruzione (per tonnellata di peso)	1	—	1	—
Pozzolana	—	45	—	60	Pietre, mattoni e tegole	—	65	—	85
Pece alla rinfusa	1	25	1	75	Carbone dalle piatte imbarcato nei Bunkens (deposito dei vapori) a qualunque distanza dai medesimi, per tonn.	—	—	1	—
Resina in barili	—	70	—	80	Ferro minuto vecchio	1	—	1	80
Natrone e zolfo	—	45	—	65					
Riso e risone	—	45	—	60					
Grano e granone alla rinfusa, segala alla rinfusa, e semi oleosi alla rinfusa od in sacchi	—	45	—	65					
Avena ed orzo	—	80	—	75					

Ogni giornata e mezza giornata di lavoro verrà raggugliata in ragione di L. 6 al giorno per i soli piroscali così detti di Linea.

AVVERTENZE. — 1. Nel caso che i Capitani dei vapori non fornissero i Winches a vapore, la tariffa dovuta ai facchini sarà aumentata del 10 % a compenso dei Winches a mano che saranno forniti dai facchini stessi.

2. Per un servizio che venisse richiesto di domenica o in altro giorno festivo riconosciuto dal Governo la mercede sarà aumentata di un 20 0/0 sui prezzi della tariffa.

3. Per un servizio di notte che viene fissato di sole otto ore, da eseguirsi soltanto da facchini i quali non abbiano lavorato durante il giorno, sarà corrisposta la mercede con un aumento del 50 % sulla tariffa.

4. Per un servizio oltre l'orario limitatamente almeno a tre ore sarà corrisposto il 20 % sui prezzi di tariffa.

5. Per un lavoro richiesto al di là della punta dei Giardini fino alla rada degli Alberoni sarà corrisposto un aumento del 25 % sulla tariffa, escluse però tutte le merci che vengono scaricate nell'Arsenale.

6. Per ogni piroscato o veliero che viene scaricato con mastelle ed altri arnesi forniti dai facchini, spetterà loro quel compenso che è in uso sulla piazza, cioè fino alle tonn. 500 Lire 20; da tonn. 500 a 1000 L. 40; oltre le 1000 tonn. L. 60, senza mai superare questa ultima somma. — Le ore di lavoro sono: dalle 7 ant. alle 5 pom. nei mesi di Novembre, Dicembre, Gennaio e Febbraio con un'ora di riposo pel pranzo e mezza per la colazione; dalle 6 ant. alle 6 pom. nei mesi di Marzo, Aprile, Maggio, Giugno, Luglio, Agosto, Settembre ed Ottobre con mezz'ora per la colazione ed un'ora e mezza pel pranzo.

A questa tariffa bisogna aggiungere in generale 5 cent. per tonn. per diritto del capo stivatore, senza del quale è difficile di poter eseguire con sollecitudine e precisione l'operazione di carico o di scarico della nave.

(2) Al 31 Dicembre 1894 non erano che 28, il console compreso.



chie compagnie (del legname, del sale, di carico sui carri, di scarico per le merci e di scarico pel carbone (1).

I *facchini avventizi* vengono chiamati a prestare la loro opera sussidiaria a questa o a quella delle compagnie organizzate, ovvero direttamente ai privati, ma in quest'ultimo caso, e nei recinti della stazione Marittima e di S.<sup>ta</sup> Lucia, il compenso che essi ricevono viene commisurato ad una speciale tariffa, la quale venne fissata il 10 gennaio 1894 dalla Camera di Commercio (2).

V'è finalmente il servizio di *facchinaggio nell'interno della città* il quale è esercitato da facchini che abbiano ottenuto dal Municipio la regolare licenza e il cui compenso viene patuito di volta in volta oppure è regolato da speciale tariffa (3).

## CAP. IX.

### DEPOSITO E CONSERVAZIONE DELLE MERCI

Oltre ai Magazzini generali ed al Punto franco che, per la loro speciale importanza, vengono trattati separatamente in appresso, attendono al deposito e alla conservazione delle merci i grandi *Magazzini* così detti *doganali* o a *doppia chiave*, i quali sono una istituzione complementare del Punto franco. In essi infatti l'amministrazione delle Dogane, cui spetta una delle chiavi e il cui inter-

(1) **Tariffa** per le operazioni di facchinaggio relative alle merci in arrivo da mare in stazione Marittima e non destinate a proseguire per ferrovia, ovvero eseguite sopra tutti quegli altri spazi della stazione Marittima, sui quali la merce possa essere scaricata per mezzo dei winches di bordo od a braccia d'uomo purché la merce possa essere depositata in una zona della larghezza di 10 m. in senso normale al ciglio della banchina e della lunghezza non maggiore del naviglio sotto scarico nel senso parallelo al ciglio stesso:

- N. 1. Scaricare merci in genere dai bastimenti (a vapore o a vela) sulle banchine in Bacino od in Scomenzera, porre in barca sempre in Bacino od in Scomenzera, conforme ne avvenne lo scarico, e tutto ciò per merci che, senza essere introdotte nei magazzini, vengono poste in barca entro le 12 ore lavorative dopo ultimato lo scarico del bastimento - al quintale Cent. 6.
- N. 2. Scaricare merci in genere dai piroscafi, velieri, ed altri natanti ormeggiati nel bacino od in Scomenzera, collocarle sulle banchine, introdurle eventualmente e stivarle nei magazzini, sotto le tettoie, sui piazzali adiacenti, separarne eventualmente le partite all'atto dello scarico, in base alle indicazioni del manifesto di bordo o alla domanda in tempo prodotta dai ricevitori, trasportarle e porle in barca in qualunque punto avvenga lo scarico ed in qualunque punto avvenga il carico, anche se scaricate da bordo in bacino e caricate in barca in canale di Scomenzera e viceversa - al quintale Cent. 9.
- N. 3. La pesatura, quando richiesta dalle parti o quando resa necessaria per le operazioni del Dazio Consumo o della Dogana, verrà eseguita dalla Pesa pubblica. Spesa, compreso il porre e levare della bilancia fatto dall'Impresa (convenuta colla Pesa pubblica) e certificato se richiesto — al quintale Cent. 3.

(Venezia 21 gennaio 1893).

(2) <b>Alla stazione Marittima</b>		<b>A Santa Lucia</b>	
<i>Merce</i>	<i>Tariffa per tonn.</i>	<i>Merce</i>	<i>Tariffa per tonn.</i>
Carbon fossile. . . . .	L. 0.37	Carbon fossile. . . . .	L. 0.49
“ “ per doppia massa. . . . .	“ 0.56	Merci alla rinfusa in genere. . . . .	“ 0.66
“ “ da terra a bordo . . . . .	“ 0.39	Colli pesanti (colla grue) . . . . .	“ 0.45
“ coke e ghisa . . . . .	“ 0.37	Merci in genere al N. 5. . . . .	“ 0.70
“ “ per doppia massa. . . . .	“ 0.56	Legnami, da carro a barca . . . . .	“ 0.45
“ “ da terra a bordo . . . . .	“ 0.39	Travetti (o moraloni) a terra . . . . .	“ 0.45
Mattonelle . . . . .	“ 0.37	Sale . . . . .	“ 0.67
“ compresa la stivatura . . . . .	“ 0.40	A piccola velocità accelerata. . . . .	“ 0.70
Cementi in sacchi . . . . .	“ 0.40	“ “ “ con pesatura pel dazio . . . . .	“ 1.00
Granaglie, da vapore o barca, a vagone . . . . .	“ 0.40	Furgoni (ciascuno). . . . .	“ 3.00
Sale . . . . .	“ 0.40		
Concimi, da vapore o barca, a vagone . . . . .	“ 0.37		
Ferro vecchio . . . . .	“ 0.45		

(3) Tale tariffa è di 50 cent. per ogni servizio fino a mezz'ora. Per i servizi che durano un'ora e più: per la prima ora L. 1 e per ogni ora successiva cent. 30. Per un'intera giornata di 10 ore L. 3,30.

vento è sempre necessario per tutte le operazioni che vi si possono compiere, concede, verso cauzione, che si depositino e si conservino, senza pagamento di dazio fino alla loro entrata effettiva nello Stato, alcune merci le quali non potrebbero essere introdotte nel Punto franco, o perchè, come il baccalà, le arringhe e simili, ne danneggerebbero colle loro forti emanazioni le merci talvolta delicatissime quali le spezie e i coloniali che vi sono specialmente depositate, o perchè, come i grani di provenienza estera, vi occuperebbero troppo posto, giacchè a Venezia ad es. vengono introdotti ordinariamente in così grande quantità che avrebbero riempito da soli tutti i magazzini disponibili del Deposito franco. Di siffatti magazzini a doppia chiave ne esistevano sette al 31 dicembre 1894, disseminati sulle Zattere, alla Giudecca e alla riva di S. Biagio (tav. I a pag. 6).

Coll' apertura del Punto franco vennero naturalmente chiusi tutti i *Magazzini fiduciarî doganali* che erano prima sparsi per la città e costituivano altrettanti piccoli punti franchi giacchè in essi i privati potevano, depositando una forte cauzione, introdurre liberamente, con una semplice dichiarazione, le merci soggette a dazio doganale, salvo a pagare questo dazio per le quantità che passavano al consumo nazionale e a render conto di ciò che avevano fatto del rimanente.

A somiglianza di quanto ha fatto la Dogana per i dazi di confine, anche il Comune ha concesso, per ciò che si riferisce al dazio consumo, la istituzione di *Magazzini fiduciarî daziarî* a doppia chiave, dove i commercianti possono depositare le merci, senza pagamento di dazio, fino alla loro effettiva introduzione nel consumo cittadino. Ed era giusto che una tale istituzione sorgesse a Venezia dove mancano i sobborghi che hanno le città di terra ferma, i quali servono al libero deposito delle merci che sono destinate al consumo dei dintorni. Senza i magazzini fiduciarî del dazio consumo, verrebbe a mancare a Venezia tutto il commercio di speculazione che essa esercita da secoli coi vicini paesi. Da tali magazzini, che ammontano a circa 200 (1) e vengono esercitati dai privati, anche per conto dei terzi, furono esclusi i vini per ragione di cautela contro le frodi, ma la ditta che esercita per conto del Comune la esazione del dazio consumo ha aperto alcuni magazzini del vino per conto dei privati, primo fra tutti quel grande *Magazzino generale* (tav. I) che sorge all'estremità del canal Grande a S. Chiara, dirimpetto alla stazione ferroviaria di S. Lucia e che presenta un aspetto imponente, colla sua fuga interminabile di travate massicce, colle sue lunghe muraglie congiunte da tramezzi, e colle file innumerevoli delle botti che vi sono depositate e che i « carrelli » scorrenti sulle rotaie continuamente trasportano dai magazzini alla riva del canal Grande e viceversa (2).

Nel commercio diretto fra la terra ed il mare occupano un posto notevole nel porto di Venezia anche i *Magazzini della Marittima* (tav. IV a pag. 18) che sono esercitati sotto la loro responsabilità e per loro uso e consumo dalle ferrovie della Rete Adriatica, ma che servono anche ai privati per quelle merci che, quantunque non dirette alla ferrovia, devono pur essere scaricate colà dai bastimenti che sono

(1) Al 15 marzo 1895 erano 260 ma 90 di essi erano vuoti.

(2) Tariffa di magazzino 1/2 centesimo per giorno e per quintale.

Tariffa di facchinaggio tanto per l'entrata, quanto per l'uscita delle botti cent. 14 al quintale. — Spesa media complessiva di trasporto dal bordo alle navi fino all'interno del magazzino L. 0,45 al quintale.

ancorati in Marittima, oppure per quelle che, giungendo dalla ferrovia per essere eventualmente caricate sulle navi, vengono invece destinate al consumo cittadino. (1)

Anche gli *spazi non coperti* della stazione Marittima servono al deposito delle merci, di quelle soprattutto che hanno molto peso e poco valore e possono restare esposte alle intemperie, come il carbone fossile e il legname, e vengono affittati, se dipendenti dall'amministrazione ferroviaria (e sono quelli compresi nell'ambito di 20 m. dall'orlo delle banchine), a L. 1,20 al metro quadrato, e se demaniali e quindi dipendenti dalla Capitaneria, a L. 0,30 soltanto in ragione di anno.

Presso l'ufficio principale della *Dogana*, situato alla punta della Salute e dove si opera gran parte dello sdaziamento delle merci provenienti dall'estero, esistono alcuni magazzini che servono di deposito temporaneo alle merci medesime e sulle quali l'amministrazione riscuote una tassa di magazzinaggio di 1 centesimo al giorno per quintale e frazione di quintale.

Vengono finalmente i numerosissimi *Magazzini privati* che sono sparsi in tutte le parti della città.

## CAP. X.

### MAGAZZINI GENERALI E PUNTO FRANCO (2)

Prima del 1874, Venezia era porto franco, vale a dire, era considerata come fuori del territorio doganale italiano. Questa situazione privilegiata aveva certamente il vantaggio di favorire il commercio di Venezia coll'estero, poichè le merci estere vi entravano liberamente senza pagamento di dazio, ma presentava l'inconveniente di recare ostacolo a quello della città colle altre parti del Regno, raccolte dopo il 1866, ad unità organica col Veneto. Così, ad es., i mercanti d'olio veneziani, se volevano spedire nel Veneto l'olio delle Puglie, dovevano sottoporsi a lunghe e dispendiose formalità per evitare che quell'olio, alla sua entrata in terraferma, venisse colpito da dazio doganale, come se fosse proveniente dalla Dalmazia, dal Levante o dalla Tunisia. Altro inconveniente del porto franco era l'impedimento che esso poneva allo sviluppo delle industrie, le quali, mentre da una parte erano battute in breccia direttamente dai prodotti similari dell'industria estera che venivano introdotti a Venezia in franchigia, non potevano dall'altra trovare il loro naturale e legittimo sbocco nell'interno del regno, se non a prezzo di costose lungaggini amministrative, le quali dimostrassero che i loro articoli erano stati effettivamente fabbricati a Venezia. Gli è vero che il porto franco era utile ai cittadini veneziani, i quali tanto risparmiavano nell'acquisto delle merci estere, quanto era la somma che lo Stato avrebbe sulle medesime altrimenti riscosso, ma appunto perciò esso co-

(1) La tariffa del deposito temporaneo delle merci alla Marittima, quando esse non proseguano per ferrovia, è di cent. 3 al giorno e per quintale, ma non comincia a decorrere che dopo trascorsi 3 giorni dall'ultimo scarico del piroscalo, se le merci sono dirette al traffico locale, o trascorsi 6 giorni se invece sono rivolte al traffico interno o internazionale.

(2) Il nome sancito dalla legge sarebbe veramente di « Deposito franco », ma nel linguaggio comune a Venezia si adopera di preferenza quello di « Punto franco ».

stituiva una violazione al principio dell'eguaglianza dinanzi alle imposte, senza contare poi che il porto franco di Venezia, al pari degli altri di Ancona, di Livorno, di Messina e di Civitavecchia che erano stati prima di esso o vennero insieme ad esso aboliti, era un focolare di contrabbando, il quale diventava tanto più vivo, quanto più alte si facevano le tasse doganali.

Era adunque equo, opportuno, inevitabile, che un tale privilegio venisse abolito, e l'abolizione ne divenne definitiva col 1° gennaio 1874. Siccome però essa avrebbe prodotto, nei primi tempi, un grave spostamento d'interessi e un incarimento delle merci a tutto aggravio dei cittadini, così il governo stabilì di accordare, a titolo di compenso, a Venezia, per una volta tanto, la somma di 1.800.000 lire (1) da dedicarsi alla esecuzione di quelle opere le quali, temperando le esigenze del fisco a vantaggio del commercio, servissero a preparare e a facilitare la sua augurata resurrezione.

E poichè allora erano venuti in auge, consacrati dalla legge del 1871, quei Magazzini Generali che forse l'Italia non ignorava nel periodo fiorente de' suoi comuni, ma che poi erano andati fra noi in disuso e che erano risorti modificati in Inghilterra ed in Francia coi nomi di « docks » e di « entrepôts », così venne stabilito di dedicare il sussidio governativo alla costruzione di grandi Magazzini Generali nella convinzione, allora abbastanza diffusa, che, dinanzi alle esigenze sempre maggiori del fisco, essi costituissero il surrogato più utile e più fecondo dell'abolito porto franco (2).

Frattanto però, e perchè il commercio veneziano non avesse troppo a soffrire dalla soppressione della franchigia, si accordava ai commercianti, finchè non fossero costruiti i Magazzini Generali, la istituzione di Magazzini fiduciarî e di Magazzini sottoposti alla dogana, dove essi potessero depositare e conservare le merci estere sotto il controllo del fisco e senza il pagamento del dazio, fino al momento di introdurle nel territorio doganale dello Stato.

Scelta, nei pressi della stazione Marittima che si stava allora erigendo, quella spiaggia di S.<sup>ta</sup> Marta che era stata già riconosciuta come la migliore località da un comitato promotore costituitosi fin dal 1872 (tav. IV), si pensò subito a provvederla di una banchina in muratura, la quale era indispensabile preparazione e necessario complemento ad una istituzione, come i Magazzini Generali, destinata a perfezionare ed a fondere il commercio marittimo col commercio terrestre (3).

Ma mentre si stava eseguendo la banchina, anzi appena incominciati i suoi lavori, veniva pubblicata in Italia la legge del 6 Agosto 1876, con cui finalmente si accordava la istituzione dei Depositi franchi, dal commercio insistentemente chiesti, per liberarsi da quelle minuziose formalità e da quelle eccessive esigenze

(1) Stabilito prima colla legge 11 agosto 1870 (lett. B) nella cifra di 1 milione, questo compenso venne portato poscia a 1.800.000 colla convenzione 16 agosto 1874, sanzionata dalla legge 3 luglio 1875 (N. 2565).

(2) Servono i *Magazzini Generali* al deposito ed alla conservazione delle merci che provengono dall'estero, e possono venir amministrati, o dalla Camera di commercio o dal Comune o da una Società privata, ma sono sotto la sorveglianza diretta e continua della Dogana. Finchè rimangono nei Magazzini, le merci estere non pagano dazio, e neppure se, dai Magazzini, ritornano all'estero; ma lo pagano soltanto quando vengono tolte da essi per essere effettivamente introdotte nel Regno. L'amministrazione rilascia ai depositanti un certificato detto « fede di deposito » o « warrant » il quale serve a provare la esistenza della merce nei magazzini, ed un altro certificato detto « nota di pegno » il quale dà modo di ottenere su quella merce delle anticipazioni in danaro. Vedi *Castelnuovo* — Istituzioni commerciali — (Milano — F. Vallardi 1892).

(3) I lavori di sistemazione della spiaggia di Santa Marta e quelli di costruzione della banchina furono approvati con legge 30 maggio 1875 (N. 2522) e vennero eseguiti dal Genio civile di Venezia nel decennio 1875-85.

che sono forse indispensabili al corretto funzionamento dei Magazzini Generali, ma che si erano addimostrate contrarie all'indole speciale dei traffici italiani (1).

Si formarono allora due correnti diametralmente opposte a Venezia, l'una esclusivamente favorevole ai Depositi franchi e personificata dalla Camera di commercio, la quale appunto l'anno dopo (nel 1877) apriva all'esercizio, presso all'ufficio della Dogana, sulla punta della Salute, un Punto franco provvisorio, l'altra rigorosamente fedele ai Magazzini e rappresentata dal Municipio, il quale in quello stesso anno e con una prima parte del sussidio governativo affrettavasi a trasformare in Magazzini Generali del petrolio quel deposito di olio minerale che esso aveva istituito, fin dal 1872, nell'isola di Sacca Sessola.

Ma queste non erano che avvisaglie e la lotta scoppiò, quando, finita la banca di S.<sup>ta</sup> Marta, nel 1885, si trattò di procedere alla costruzione dei Magazzini e fu presentato al Consiglio comunale il relativo progetto.

Scesero in campo a combatterlo i fautori del Deposito franco, affermando che questo soltanto, colla libertà concessagli dalla legge riguardo al cambiamento ed alla sostituzione degli imballaggi, di fronte all'esercizio del commercio e al meccanismo delle tare, rispetto alla sofisticazione delle merci che vengono introdotte a scopo industriale e riguardo infine a certe manipolazioni che sono divenute ormai necessarie e d'uso comune, avrebbe potuto soddisfare alle legittime esigenze degli speciali traffici veneziani (2), laddove l'apertura dei Magazzini Generali colla contemporanea chiusura, quale era prescritta dalla legge, dei Magazzini fiduciari, sarebbe stata la rovina del commercio veneziano. Inoltre, le minuziose operazioni di misurazione e di verifica proprie dei Magazzini avrebbero eccessivamente gravato di spese le merci. Infine tutto faceva prevedere che Venezia non si sarebbe

(1) I *Depositi franchi* sono identici ai Magazzini Generali per quanto riguarda il ritardato pagamento dei diritti doganali, ma ne differiscono in ciò che, mentre le merci introdotte nei Magazzini devono essere conservate tali e quali in misura, qualità ed imballaggio, fino a che non ne vengano levate, quelle che penetrano nei Depositi gli è come se uscissero dal territorio doganale dello stato, di guisa che il commerciante può farne quello che vuole, come toglierne e modificarne gli imballaggi, operarvi delle manipolazioni ed eseguirvi delle miscele, senza che la Dogana nulla vi abbia a vedere.

(2) Per comprendere i vantaggi che derivano al commercio dai Depositi franchi rispetto agli *imballaggi* basti pensare alle tare fisse o percentuali che sono stabilite dalle Dogane su tutte quelle merci che sarebbe impossibile o dispendioso o poco conveniente di liberare dall'involucro per calcolarne il peso netto daziabile, tare le quali vengono bensì calcolate con discreta approssimazione sulla media di molti esperimenti, ma appunto perché rappresentano una media, possono anche essere o minori o maggiori del peso effettivo dei singoli imballaggi. Laonde si è dovuto a ragione concedere ai commercianti di sostituire all'imballaggio d'origine un imballaggio che più s'avvicini alla tara legale, operazione questa la quale non si può compiere comodamente che in un Deposito franco. Né conviene dimenticare che tale pratica, consentita benché a malincuore da tutte le Dogane, permette ai commercianti di realizzare talvolta un discreto beneficio, quando essi cioè sostituiscano all'imballaggio d'origine un altro imballaggio, il quale sia più leggero di quello che viene accordato per legge. Per esempio, la legge italiana accorda al caffè una tara dell'1 0/10 che è il peso medio effettivo dei sacchi con cui quella merce giunge ordinariamente dall'estero. Sostituendo loro dei sacchi i quali pesino, ad es., la metà, i negozianti economizzano il dazio corrispondente alla metà peso guadagnato. Sopra 100 colli da 600 Kg. essi possono guadagnare così il dazio di 30 Kg. ed economizzare (alla tariffa attuale) 45 lire. Né basta: poiché vi sono delle merci, quelle soprattutto che pagano un dazio inferiore a L. 20 al Ql., le quali vengono daziate così come si trovano al momento in cui sono introdotte nello stato, sieno esse con o senza imballaggio, ed i commercianti hanno spesso la convenienza (come avviene, ad esempio, delle bande stagnate che giungono a Venezia in cassette dall'Inghilterra e le quali pagano L. 18 al Ql.), di togliere l'imballaggio (costituito nel caso nostro da cassette di legno che pesano in media 4 Kg.) e da presentare allo sdaziamento la merce alla rinfusa, il che, nell'esempio specifico delle bande, porta un'economia di 72 cent. alla cassetta, economia la quale, dedotta pure la mano d'opera dello sfasciamento, ammonta sempre a 60 cent. — E anche tale operazione non si può compiere che nei Depositi franchi.

Rispetto ai vantaggi che i Depositi franchi apportano al commercio riguardo alla *sofisticazione* delle merci che vengono introdotte a scopo industriale, basta pensare, ad es., all'uva passolina di Corinto la quale, se viene importata in condizione di esser posta in commercio per il consumo diretto, paga L. 20 al Ql., ma se viene introdotta allo scopo di farne aceto, non paga che L. 1. In tale caso però essa deve essere preventivamente sofisticata coll'acido acetico, e anche questa operazione non può esser eseguita che in un Deposito franco.

Vi è infine una pratica che avrebbe un carattere fraudolento, se non fosse riconosciuta innocua da un'esperienza lunghissima e non venisse giustificata e pressoché imposta da un uso oramai generale, ed è quella di *tingere* in verde certo caffè del Brasile per fargli prendere l'aspetto del Portoricco. E anche tale manipolazione e la conseguente brillatura non possono essere fatte che in un Deposito franco.



servita affatto, almeno per un certo tempo, dei Magazzini Generali, ed il correre dietro alla eventualità molto problematica della loro futura utilità gli era proprio voler perdere il certo per l'incerto.

Affermavano invece i sostenitori dei Magazzini che dessi soltanto avrebbero potuto dare un largo indirizzo e un grande sviluppo al futuro commercio veneziano, attirando una parte cospicua di quelle merci che ora vanno dal Mediterraneo orientale, per il lungo giro della penisola Iberica, all'Inghilterra, ai Paesi Bassi e alla Germania, e che avrebbero potuto depositarsi temporaneamente nei Magazzini stessi per ivi attendere un definitivo collocamento nell'uno o nell'altro di quei paesi. Inoltre, costruiti sopra una base più larga e forniti di maggiori comodità del Deposito franco, essi soli avrebbero offerto al commercio internazionale, insieme ad un' assoluta sicurezza delle cose depositate, una sollecitudine molto maggiore, e forse anco una maggiore economia nelle operazioni di carico e scarico. Nè basta, perchè col meccanismo delle fedi di deposito e delle note di pegno, essi avrebbero permesso una serie di contrattazioni successive sulle merci, senza bisogno di muoverle dal loro posto, e avrebbero dato il mezzo ai negozianti di ottenere su queste delle sovvenzioni per rinnovare senza sosta le loro operazioni. Infine, e questo era il loro argomento principale, il Governo aveva concesso il sussidio di 1.800.000 lire a Venezia allo scopo esplicitamente dichiarato che esse servissero a farvi sorgere i Magazzini generali, e, volendo sostituire ad essi il Deposito franco, si correva il rischio che il Governo potesse svincolarsi dal suo impegno, e Venezia più non avesse nè il Punto franco nè i Magazzini.

E la lotta che si combattè allora, nel 1885, tra i fautori dell' uno e quelli dell' altro istituto commerciale, sui giornali, nei comizi, cogli opuscoli, nei pubblici consessi, fu una delle più vivaci che ricordi Venezia.

Prevalse finalmente l' avviso che si sarebbero costruiti col denaro del Governo i Magazzini generali, ma che si cercherebbe anche di risolvere contemporaneamente il problema del Deposito franco, e che, ad ogni modo, l' apertura di questo sarebbe stata precedente o almeno contemporanea all' esercizio dei Magazzini.

E poichè quelli che più altamente reclamavano il Deposito erano i commercianti, e anzi la Camera di commercio aveva già in esercizio un Punto franco provvisorio, fu dessa che si mise alla testa dell' impresa, e, dopo di aver bussato invano a tutte le porte per avere dei sussidi, vi si accinse coraggiosamente da sola, contraendo un prestito col credito fondiario della Banca Nazionale, e impiegandovi tutto il suo patrimonio disponibile, comprese le 280.000 lire che aveva avute dal Governo in corrispettivo di alcuni fabbricati da essa cedutigli nell' isola di S. Giorgio.

La località scelta fu quella degli Squeri, sul canale della Giudecca, fra la banchina di Santa Marta e l' estremità occidentale delle Zattere (1). I lavori, incominciati nel 1887, vennero condotti a termine nel 1891 colla spesa complessiva di L. 1.120.000, esclusa la banchina la cui costruzione spettava per legge al Governo. E poichè questi si trovava allora in gravi distrette finanziarie, si rese necessario

(1) Nel 1877, una Commissione mista di rappresentanti del Comune e della Camera di commercio aveva scelto per il Deposito franco la spiaggia di Santa Marta, presso al posto dove avrebbero dovuto sorgere i Magazzini generali, ma nel 1882 parte di quell' area venne ceduta all' erigendo Cottonificio. (Vedi tav. IV a pag. 18).

che il Comune di Venezia gli anticipasse i denari (300.000 lire) per l'esecuzione di quell'opera indispensabile, la quale venne condotta a termine nel 1893.

Il *Deposito franco* (tav. IV a pag. 18), che fu aperto all'esercizio il 1° giugno 1892, occupa una superficie complessiva di 14.283 mq. e consta di 7 corpi di fabbrica di cui 4 a tre piani verso la laguna divisi in 144 piccoli magazzini (48 per piano), e uno più grande verso terra costituito di tre magazzini al primo piano, mentre il pianterreno è destinato alla visita delle merci. Sono in totale, compresi i fabbricati minori, 151 magazzini, i quali hanno una superficie utilizzabile per deposito di merci, escluse quindi le scale, i corridoi e simili, di 12.328 mq.

Codesti edifici, la cui imponente severità fu vagamente corretta, per quanto lo permetteva la rigidità disadorna dell'architettura industriale, dagli svelti balatoi e dalle scale leggere che, girando per ogni dove lungo i fianchi e attraverso i corpi di fabbrica, conferiscono loro, con gli sfondi lontani e indefiniti, un'impronta di vastità maggiore del reale, presentano un aspetto regolarissimo a mezzogiorno verso il canale della Giudecca, dove entra ed esce la merce estera in franchigia, ed un aspetto abbastanza regolare ed imponente verso nord, donde esce la merce sdaziata, mentre i fianchi, per le esigenze delle costruzioni e degli acquisti, sono stranamente contorti, ed ivi colle altissime mura, colle forti inferriate a graticcio, colle torricelle di guardia per i soldati di dogana, hanno assunto un aspetto quasi fantastico, come di recinto sacro vietato.

Tu entri, e appena varcata la soglia che i doganieri vigilano con occhi di Argo perchè non abbia ad uscirne senza la cresima del fisco la più piccola particella di merce daziabile, eccoti, come per incanto, in territorio estero. Il caffè, le bande stagnate, il pepe, lo zucchero, l'uva secca, le carubbe, le ferramenta, l'olio di cotone, le manifatture, i filati, la cannella, i tamarindi, l'olio di pesce, le frutta secche e diverse (1) e tante altre merci la cui origine esotica ti si appalesa dall'impronta speciale che esse ancora conservano, dall'imballaggio che le avvolge e, direi quasi, dall'odore che emanano, giacciono là variamente disposte o accatastate nei magazzini comuni e in quelli che sono affittati esclusivamente alle ditte private. Sopra i binari, scorrono, spinti dai bastagi, i carrelli bassi a 4 ruote che servono al trasporto dei colli dalla banchina ai magazzini e da questi alla porta d'uscita e alla riva del vicino canale, la quale venne convenientemente sistemata per rendere più facile il carico, sulle barche, delle merci sdaziate.

Un ascensore idraulico, che dovrebbe essere mosso dalla forza dell'acquedotto, giace tutt'ora inoperoso nell'angolo di uno degli edifici principali, poichè il movimento del Punto franco non è diventato ancora così vivace da permetterne l'utile impiego continuato, ma là vicino tu senti fremere e rumoreggiare la macchina a gaz, della forza di 8 cavalli, che si è trovato conveniente d'impiantarvi per la brillatura del caffè. E da una parte tu vedi levare dalle cassette di legno le bande stagnate provenienti dall'Inghilterra, o cambiare di sacco al caffè che venne raccolto nelle piantagioni del Brasile, e dall'altra versare l'acido acetico sul-

(1) La media annua delle merci entrate nel Punto franco dalla sua istituzione (1 giugno 1891) a tutto il dicembre 1893, fu di quasi 37.000 quint. di cui 17.950 di caffè, 8.430 di bande stagnate, 2.434 di pepe, 1.794 di zucchero, 1.576 di uva secca, 1.296 di carubbe, 359 di ferramenta, 344 di olio di cotone, 263 di manifatture e filati, 260 di cannella, 227 di tamarindo, 226 di olio di pesce e 187 di frutta secche e diverse, senza citare il vino comune, il cacao, il solfato di rame ed altre merci che vi sono entrate in quantità minore. (Vedi il rapporto statistico della Camera di commercio di Venezia per l'anno 1893).

l'uva passolina della Grecia che è destinata all'industria dell'aceto. Qui si pesa, là si misura, altrove si assaggia, ovunque si formano dei campioni, si fanno dei pacchi, si tolgono o si modificano gli imballaggi. E dall'interno di alcuni di quei magazzini senti venire il suono melodioso di qualche dolce villotta veneziana, che ivi cantano le donne intente intorno ad un tavolo alla cernita del caffè (1).

Peccato che tutto questo movimento non sia fatto che a spizzico ed il Punto franco non abbia ancora raggiunto lo sperato sviluppo, che raggiungerà senza dubbio quando sia congiunto, in quel modo che si troverà più opportuno (2), coi binari della ferrovia, e quando il commercio di Venezia si faccia più intraprendente e più intenso.

Ma intanto stringe il cuore vedere quel vasto edificio, il quale dovrebbe rigurgitare in ogni sua parte di merci estere e presentare un movimento assordante di persone e di macchinari, conservare quell'aspetto solenne, compassato, silenzioso che gli deriva dall'esiguo movimento delle merci e dal vuoto desolante di parecchi magazzini, i quali sembrano tendere le loro braccia spalancate, in segno d'invito, di desiderio e di protesta. Oh! venga presto il giorno in cui le merci estere, attratte dalle comodità che il Punto franco concede, si ammucchieranno nei magazzini, nei corridoi, e perfino nei sottoscala, per dilagare poi a torrenti nel territorio nazionale (3).

Vediamo ora che cosa sia avvenuto dei *Magazzini generali*. Decretata la loro costruzione secondo il progetto approvato dal Governo nel settembre 1884, essa venne assunta, unitamente all'esercizio per conto del Comune, dalla ditta Breda, Cantoni e Rossi, col contratto 13 luglio 1885. I lavori di costruzione si dividevano, secondo il progetto, in due parti. La prima comprendeva la erezione del fabbricato uffici, di una prima linea di magazzini a un piano, di una seconda linea a due piani, dei binari di servizio interno, e del binario di allacciamento colla stazione Marittima, nonchè il ponte attraverso il canale Scomenzera, e doveva essere compiuta entro 30 mesi. La seconda parte riguardava una terza linea di magazzini a 2 piani e di magazzini in curva all'angolo verso la stazione Marittima e avrebbe dovuto essere ultimata entro il primo decennio di esercizio. La costruzione della prima parte era assunta dai concessionari, «à forfait», al prezzo assoluto di L. 1.250.000, che sarebbe stato corrisposto dal Comune col residuo sussidio governativo. Per la esecuzione invece della seconda parte, la cui spesa si valutava a 880.000 lire, il Municipio non avrebbe concorso che con una somma di L. 280.000 sulla quale però doveva competergli l'interesse del 6% per tutta la durata della concessione. Alle altre 600.000 lire avrebbero provveduto gli assuntori con rivalsa sull'esercizio ed esclusa qualsiasi responsabilità del Comune. Inoltre essi avrebbero provveduto tutto il materiale mobile e fisso per il servizio di carico e scarico dei magazzini, e si sarebbero costituiti promotori della formazione, entro 3 mesi, di una Società anonima, col capitale di due milioni di lire da

(1) Si calcola che le donne occupate in questa operazione sieno in media un centinaio (maggio 1895).

(2) Il modo più ovvio sarebbe quello di un ponte di ferro attraverso il rio S. Nicolò onde i binari da stabilirsi nel Punto franco si congiungerebbero, per la banchina che è di fronte al Cottonificio, a quelli che già esistono nei Magazzini generali; ma vi si oppongono difficoltà tecniche e giuridiche dipendenti dalla ristrettezza della banchina di Santa Marta e dalla concessione esclusiva fatta della medesima ai Magazzini generali i quali hanno l'interesse di opporsi, per quanto possono, a tutto ciò che riuscendo utile al Punto franco può farlo ad essi preferire nella lotta della concorrenza che si stabilirà naturalmente fra di loro.

(3) Vedi Tariffa a pag. 48.

portarsi fino a 6 milioni mediante la emissione di altre due serie di azioni da 2 milioni di lire ciascuna. Dopo prelevate le spese di amministrazione e di esercizio ed una aliquota annua per l'ammortamento del capitale mobile adibito all'esercizio interno dei magazzini, distribuito il 6% alle azioni in ragione del capitale versato, pagato annualmente e per la durata della concessione al Municipio il 6%, a titolo di ammortamento e di interesse del capitale di L. 280.000, i residui utili netti sarebbero stati divisi annualmente per metà fra il Municipio e la Società. In fine, terminata la concessione, che avrebbe durato 50 anni, i Magazzini, già ritenuti fino dalla loro prima costruzione proprietà del Municipio, verrebbero a questo consegnati insieme al materiale d'esercizio (1).

Disgraziatamente, di queste belle cose non venne subito eseguita che la costruzione della prima parte dei Magazzini e l'impianto dei binari di servizio nell'interno dei medesimi e del binario d'allacciamento, attraverso l'antico campo di Marte, colla stazione Marittima. Si procedette anche, benchè molto tardi, e con ulteriore concorso da parte del Municipio di altre L. 72.000 richieste da alcune importanti modificazioni, alla costruzione del ponte in ferro sul canale Scomenzera. Ma, quanto all'esercizio dei Magazzini ed alla costruzione della seconda parte dei medesimi, sono rimasti finora un pio desiderio del Municipio e del commercio di Venezia. I concessionari, che non erano riusciti a formare la società anonima e si erano forse preoccupati dalla responsabilità cui andavano incontro coll'esecuzione successiva del contratto, non si decidevano mai, o per una ragione o per l'altra, a procedere all'apertura dei Magazzini che essi avevano costruito, e quando si videro minacciati da una perentoria intimazione del Municipio, finirono per dichiarare che essi si sarebbero volentieri svincolati dal contratto, pagando anche una penale. Contemporaneamente, le due società della Rete Adriatica e del Credito Mobiliare, facevano delle proposte per assumere esse l'esercizio dei Magazzini Generali. Tali proposte non vennero però accettate dal Consiglio comunale, il quale anzi, nella seduta del 23 marzo 1892, invitava i sig.<sup>1</sup> Breda, Cantoni e Rossi all'osservanza piena del contratto, ed autorizzava il Sindaco a stare eventualmente in giudizio contro di loro.

Successe un periodo di lunghe e laboriose trattative, il quale terminò colla costituzione fra i concessionari di una Società in nome collettivo sotto la ditta: « Impresa dei Magazzini generali Rossi, Breda e Cantoni » e colla convenzione stipulata fra essa e il Municipio il 7 dicembre 1893 per l'assunzione definitiva dell'esercizio dei Magazzini medesimi a cominciare dal 1° marzo 1895. Questo termine venne poscia prorogato, nè ancora si sa se e quando l'apertura effettivamente si farà.

È all'estremità orientale del canale della Giudecca, presso la stazione Marittima (tav. IV), che sorgono i Magazzini Generali, i quali occupano una superficie complessiva di oltre tre ettari e mezzo (2) e constano di sei corpi di fabbrica, di cui i tre posteriori sono a due piani e presentano una superficie utilizzabile di 6.800

(1) Vedi la relazione del sindaco Riccardo Selvatico nella seduta consigliare del 23 marzo 1892.

(2) Veramente, il complesso degli edifici, comprese le strade intermedie, ha una lunghezza di m. 167 e una larghezza di m. 81 e quindi non ha che una superficie di 13.527 mq., ma conviene aggiungere le adiacenze scoperte che hanno un'area di 15.000 mq. e la striscia occupata dal binario della ferrovia, attraverso il campo di Marte, che si valuta rappresenti una superficie di 9000 mq. il che fa appunto un totale di 37.527 mq. cioè di circa 3 ettari e 3¼. — (Questi dati di fatto mi vennero gentilmente forniti dall'Ufficio tecnico Municipale).

mq. e dei tre anteriori verso la banchina, quello di mezzo serve per gli uffici e gli altri due sono ad un piano ed hanno una superficie utilizzabile di circa 1.600 mq. (1). Questi cinque fabbricati sono divisi alla lor volta in 25 magazzini capaci di circa 150.000 tonn. di merci. Nella parte frontale dei due corpi minori vi sono due tettoie sporgenti verso la banchina, sulla quale ultima vennero collocate due gru meccaniche a mano.

Visti da lontano, i Magazzini generali si impongono colla loro vastità e fanno una piacevole impressione col loro aspetto giovanile di fabbricati nuovissimi cui ricopre il rosso vivace delle tegole, ma, considerati da vicino, in mezzo al silenzio che li domina, danno la impressione di quei palazzi incantati che, costruiti per accogliere un popolo, sono rimasti inabitabili e disabitati, finchè non venne il colpo di bacchetta magica che ne sciolse l'incanto. Ben venga adunque e presto l'auspicato momento dell'apertura e quegli splendidi edifici spalanchino i loro battenti al commercio. E per quanto non si possa farsi troppe illusioni sul loro avvenire, si può, si deve anzi augurare che al più presto possibile, l'affaccendarsi dei facchini, l'agitarsi delle gru, il muoversi dei carri e delle locomotive e tutto il rumoroso meccanismo del grande movimento commerciale, diano finalmente vivacità e animazione a quella parte della città, che aspetta ancora di diventare quello che dovrebbe già essere, vale a dire il vero centro commerciale della Venezia nuova.

## CAP. XI.

### NAVIGAZIONE INTERNA

Un elemento non trascurabile del porto di Venezia, è costituito dalla navigazione interna della sua laguna e dei canali e dei fiumi che ivi mettono capo. Di fianco ai trabaccoli, ai brigantini, alle golette, ai piroscafi della navigazione marittima, si muovono per i canali e per i bacini e si ormeggiano alle rive ed alle banchine i vaporini della navigazione lagunare, i burchi e le altre barche della navigazione fluviale, le chiatte, i battelli e le gondole della navigazione cittadina.

La principale impresa di navigazione interna a vapore è la Società Veneta Lagunare la quale ha un capitale versato di 1.500.000 franchi e possiede una flotta di 37 vaporini di varie dimensioni coi quali esercita tutta una rete di linee regolari attraverso la città di Venezia, lungo tutto il canal Grande e la riva degli Schiavoni fino ai pubblici Giardini, lungo il canale della Giudecca, fra questo, S. Giorgio e la riva degli Schiavoni, fra questa e il Lido, tra le Zattere e la Giudecca, fra Venezia e Chioggia, fra Chioggia e Cavarzere, fra Venezia e Fusina (per conto della Società Veneta che esercita la tranvia Fusina-Padova), fra Venezia

(1) Ecco le dimensioni precise di questi 5 edifici:

I tre posteriori, con una lunghezza di m. 49 e una larghezza di 23, hanno ciascuno una superficie di mq. 1.127 che, moltiplicata per 3, dà una superficie complessiva di mq. 3.381, la quale diventa il doppio, cioè di 6.762 mq. quando si calcoli che quegli edifici sono a due piani. Così, i due corpi anteriori che hanno ciascuno una lunghezza di 49 m. e una larghezza di 16, vengono ad avere in totale una superficie di mq. 1.368. I quali, aggiunti ai precedenti, fanno una complessiva superficie utilizzabile di 8.330 mq.

e S. Giuliano, fra Venezia e Murano, tra Venezia, Burano e Torcello e finalmente tra Venezia e Cavazuccherina.

Un'altra impresa più piccola di navigazione a vapore (Miari) esercita, in concorrenza colla precedente, le linee di Lido e di Chioggia.

Non vi è momento del giorno, non, si può dire, ora della notte, in cui non si vedano solcare agilmente le acque della laguna in tutte le direzioni, gli eleganti vaporini che colle loro diverse dimensioni, colle loro colorazioni differenti, col fischio della loro macchina e collo sventolio della loro bandiera, conferiscono al paesaggio una gaia vivacità.

Ma se i vaporini attendono specialmente al trasporto dei passeggeri e sono diventati un elemento indispensabile della vita cittadina, altre imbarcazioni sono impiegate esclusivamente nel trasporto delle merci, o come i battelli e le chiatte dall'una all'altra parte della città, ovvero, come i burchi e le altre barche fluviali, dalla città alle isole che la circondano ed ai paesi contermini, anche lontani, che comunicano con essa per mezzo dei canali e dei fiumi navigabili.

Questi fiumi e questi canali, i quali incominciano alle parti periferiche della laguna, laddove questa sembra confondersi colla terraferma, appartengono a parecchi gruppi o sistemi diversi. Il più importante è il sistema Veneto-padano (tav. V), la cui arteria principale incomincia a Chioggia col canale Lombardo (così detto appunto per le comunicazioni d'acqua colla Lombardia che vi mettono capo), entra nella conca di Brondolo, prosegue col canale di Valle fino all'Adige, risale per un certo tratto questo fiume, passa per il canale di Loreo nel canal Bianco o Po di Levante e finalmente per il canale di Cavanella entra nel Po, ponendosi così in relazione con tutti quanti i paesi situati su quel fiume e sopra i suoi affluenti navigabili da Adria, a Polesella, a Pontelagoscuro, a Bondeno (sul Panaro), a Modena (sul Naviglio), a Revere, a Ostiglia, a Quistello (sulla Secchia), a Mantova (sul Mincio), a Borgoforte, a Pontevecchio (sull'Oglio), a Guastalla, a Casalmaggiore, a Cremona, a Pizzighettone (sull'Adda), a Piacenza, a Pavia (sul Ticino) (1).

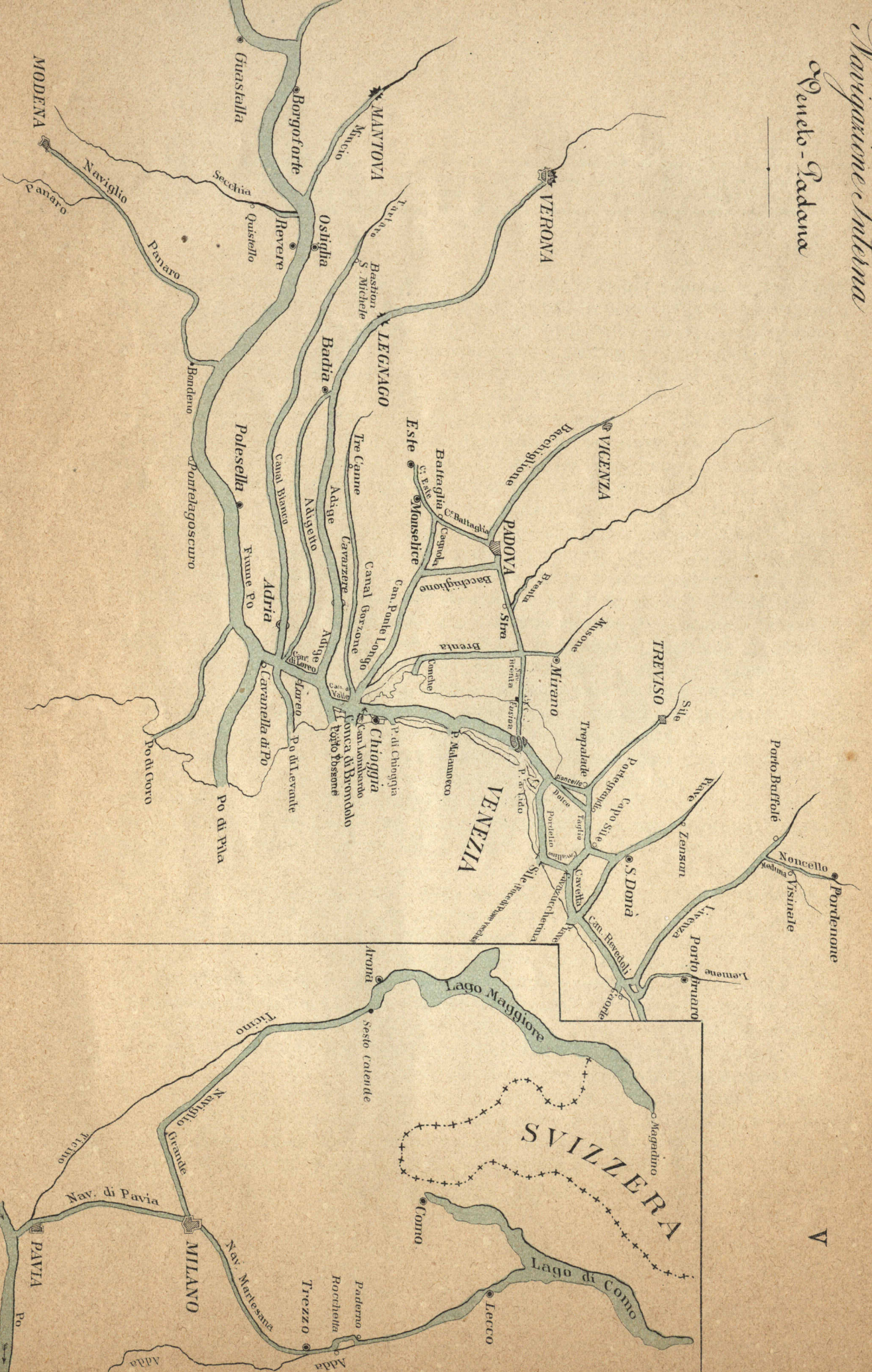
Siccome poi il Ticino comunica a Pavia con Milano per mezzo del naviglio di Pavia, e Milano alla sua volta è congiunta da una parte per il naviglio della Martesana, per l'Adda e per il naviglio di Paderno e di nuovo per l'Adda col lago di Como, e dall'altra per il naviglio Grande e il Ticino col lago Maggiore, il quale tocca anche il canton Ticino, ne viene che le barche fluviali possono recarsi dal porto di Venezia sino alle stazioni di Colico in Valtellina e di Magadino in Svizzera o da quelle e da Milano discendere fino a Venezia (tav. V) (2).

Nè le barche soltanto, le quali sono generalmente trascinate ad alzaia colla forza degli uomini o con quella dei cavalli camminanti sulle rive, ma i vaporini altresì potrebbero percorrere interamente quell'ammirabile rete di naviga-

(1) Distanze chilometriche della linea *Venezia-Pavia*: Venezia-Chioggia Km. 32, Chioggia-Loreo-Cavanella di Po 31, Cavanella di Po-Pontelagoscuro 56, Pontelagoscuro-Ostiglia 37, Ostiglia-Casalmaggiore 84, Casalmaggiore-Cremona 52, Cremona-Piacenza 59, Piacenza-Pavia 66; totale Km. 428. *Diramazioni*: Cavanella di Po-Adria Km. 10, Po-foce del Panaro-Modena 72, foce della Secchia-Quistello 12, foce del Mincio-Mantova 30, foce dell'Oglio-Pontevecchio 67, foce dell'Adda-Pizzighettone 16. (Vedi *Mattei* - La navigazione interna dell'Italia (Venezia, Compositori-tipografi 1886) e *Cenni monografici sulla navigazione in Italia* presentati dal ministero dei Lavori pubblici all'Esposizione universale di Parigi del 1878).

(2) Distanze chilometriche della linea *Pavia-Milano-Lago di Como-Lago Maggiore*: Pavia-Milano km. 33, Milano-Navigli-Adda-Lecco 74, laghi di Lecco e di Como 63; totale da Pavia a tutto il lago di Como 169, da questo a Venezia Km. 597. Milano-naviglio Grande-Ticino-Sesto Calende Km. 75, lago Maggiore fino a Magadino 62; totale Pavia-Magadino-Venezia km. 631. (*Mattei*, op. cit.)

# Navigazione Interna Veneto - Padana



NB. Per le navigabilità sono segnate sulla carta non colla loro larghezza effettiva ma con una larghezza approssimativamente proporzionata alla loro importanza commerciale.

Continuo alle Vie Navigabili dei laghi Maggiore e di Como a Milano ed al 9o.





zione interna, che è la prima d'Italia. Già nel 1852 il Lloyd austriaco vi aveva istituito un servizio regolare di navigazione a vapore il quale, partendo da Venezia e da Porto Levante, si spingeva fino a Milano e al canton Ticino. Nel 1857 esso contava ben 9 piroscafi (1) e un buon numero di barche da rimorchio. Ma nel 1859 il servizio venne sospeso in seguito alla guerra, finita la quale, poichè l'Austria aveva perduta la Lombardia, non venne più riattivato.

Recentemente, l'ingegnere Canavesio aveva raccolto quell'idea, e, fattosene l'apostolo appassionato e intelligente, era riuscito ad assicurare alla medesima un sussidio di oltre 1 milione da parte dei Comuni e delle Provincie interessate; ma tutti i suoi sforzi per costituire la compagnia Anglo-italiana da lui vagheggiata per l'esercizio di quella navigazione a vapore andarono falliti.

Un secondo tentativo, fatto più tardi, non fu più fortunato. Gli è che l'instabilità del letto del Po ne rende la navigazione difficile e pericolosa e si teme che il movimento previsto delle merci non sia sufficiente a compensare i rischi e le spese dell'impresa.

Tutto però fa sperare che una volta o l'altra questo servizio di navigazione a vapore, così ardentemente desiderato, sarà un fatto compiuto, e allora i grani del Mar Nero, il carbone dell'Inghilterra, la pozzolana di Napoli, la sabbia di Lido, il sale dell'Adriatico, e altre merci di poco valore e di gran peso verranno spedite in quantità molto maggiore di quanto ora non siano dal porto di Venezia ai paesi di terraferma, senza contare quelle altre merci che dall'interno della Lombardia, dell'Emilia e del Veneto saranno spedite in maggiore quantità dall'una all'altra di quelle regioni o dalle medesime al porto di Venezia, come i laterizi, le calci, i cementi, le selci, la ghiaia e gli altri materiali da costruzione, le terraglie, i concimi, la canapa, il lino, i fieni, le stramaglie, la legna da ardere, il carbone di legna, i cereali e via discorrendo.

Alla grande arteria del Po si connettono, nel sistema di navigazione giustamente detto Veneto-padano, alcune altre arterie minori, come il Tartaro che è navigabile a partire da S. Michele; l'Adigetto che si stacca dall'Adige sopra Badia e si congiunge al precedente dopo Adria; l'Adige che si può risalire fino a Legnago ed anche, benchè con maggior difficoltà, sino a Verona e al Trentino; il Gorzone, per cui i vaporini della società Lagunare si spingono fin presso a Cavarzere; il Bacchiglione o canale di Pontelongo, per il quale e per il canale successivo di Roncagette, si può salire fino a quel gran centro di navigazione interna che è Padova, donde per altri canali si va a Battaglia, a Monselice, ad Este, a Vicenza, e soprattutto, per mezzo del Piovego, del Brenta e del Naviglio di Brenta, a Fusina e di lì poi, per il canale di questo nome, a Venezia (tav. V a pag. 36) (2).

Il Bacchiglione e il Gorzone si staccano dalla grande linea Venezia-Milano alla Conca di Brondolo, che è una delle più mirabili opere idrauliche della repubblica Veneta, dove mettono capo altresì il canale Lombardo e il canale di Valle e dove parimenti, in seguito agli importanti lavori che si stanno ora eseguendo, dovrà

(1) Portavano i nomi di Cremona, Padova, Modena, Parma, Piacenza, Pavia, Ferrara, Vicenza e Verona.

(2) Tartaro, Canal Bianco e Po di Levante dal Bastione S. Michele sino al mare km. 123; Adigetto km. 81; Adige dal confine trentino a Porto Fossone km. 112; Gorzone da Treccane a conca di Brondolo km. 46; Canale di Pontelongo e Roncagette km. 49; Bacchiglione da Padova a Vicenza km. 34; Canali da Padova a Battaglia, Monselice, Este km. 49; Canali da Padova a Venezia km. 41. (Mattei op. cit.)

di nuovo gettarsi anche il fiume Brenta che il Paleocapa nel 1840 ebbe l'infelicissima idea di far sboccare nella laguna di Chioggia (tav. V) (1).

Un altro sistema importantissimo di navigazione interna è quello costituito dai canali che, partendo dalle Fondamenta Nuove di Venezia, si dirigono, attraverso alla parte orientale della laguna, gli uni fino al corso medio del Sile, gli altri fino alla foce della Piave vecchia (tav. V). Questi ultimi i quali, passando nell'interno delle bocche di S. Erasmo e di Treporti, si congiungono col canale Pordelio alla foce della Piave vecchia e di lì poi per il canale del Cavallino al sistema così detto di friulana navigazione, non sono percorsi ordinariamente che dalle grandi zattere di legname che provengono dal corso superiore della Piave. La linea effettivamente e intensamente navigata prosegue dopo Burano coi canali Buffon e Della Dolce fino al fiume Sile, nel quale penetra a Porte Grandi (2). Di lì poi, tanto risale quel fiume fino a Treviso in servizio di quei molini e di quelle fabbriche di carta, quanto lo discende fino a Capo Sile, donde poi prosegue nel letto della Piave vecchia fino a congiungersi a Cavazuccherina col sistema friulano, ovvero penetra, per mezzo del *taglio* o canale che va da Capo di Sile a Musile, nella Piave, e ivi, nel corso inferiore, si congiunge parimenti col sistema predetto (tav. V) (3).

Quella parte del sistema friulano che si collega, direttamente colla laguna, a Venezia, è costituita dal fiume Livenza che sbocca nella laguna di Caorle, dal suo affluente Meduna e dal subaffluente Noncello sul quale ultimo sorge la città di Pordenone (tav. V) che mantiene per loro mezzo comunicazioni costanti e vivissime colla città delle lagune, da cui trae soprattutto il cotone greggio ed il carbon fossile ed alla quale manda specialmente le terraglie e i laterizi (4).

Nella medesima laguna sbocca il Lemene che è navigabile da Portogruaro (5).

Le tariffe di trasporto sono molto varie a seconda dei luoghi, del tempo e delle merci diverse, e a seconda dei bisogni variabili del commercio. Si può dire però che oscillano da un minimo di cent. 2 per tonnellata e chilometro, ad un medio ordinario di cent. 5 e ad un massimo di cent. 16 (6).

Secondo il progetto dell'ingegner Canavesio vi sarebbero state due tariffe; una di cent. 2, per tonn. e chilometro, col diritto fisso di L. 1 alla tonn. per le merci

(1) Il sapiente Magistrato delle acque della repubblica Veneta aveva esiliato dalla laguna, per arrestarne l'imbonimento, tutti i fiumi che un tempo vi mettevano capo, compreso anche il Brenta. Ma poiché di quest'ultimo si era dovuto prolungare eccessivamente il corso, diminuendone quindi la pendenza, il letto se n'era rialzato e le piene erano divenute più minacciose e frequenti. Si fu soprattutto dopo la terribile inondazione del 1839 che il Paleocapa concepì e fece trionfare l'idea di abbreviare il corso del Brenta facendolo di nuovo sboccare in laguna, a Conche, presso Chioggia. Ma il rimedio si mostrò ben presto peggiore del male, perché, mentre da una parte non si evitarono le inondazioni, terribile fra tutte quella del 1882, dall'altra si vide il fiume interrare colle sue torbide rapidamente la laguna con grave danno della integrità di questa e della salubrità di Chioggia, e col graduale rapidissimo interrimento del porto di quella città. Fu allora che il governo italiano decretò quei lavori colossali che si stanno ora eseguendo, pei quali il fiume tormentato e tormentatore sarà costretto a sfociare come prima in conca di Brondolo.

(2) La navigazione da Venezia a Treviso si serve anche del canale Sioncello il quale incomincia nel Sile a Trepalade e termina alla lunetta di Monte dell'oro dove si congiunge ai canali Della Dolce e Buffon.

(3) Dalle Fondamenta Nuove a tutto il canale di Mazzorbo km. 9; da questo, pei canali di Burano, Pordelio e Cavallino, fino a Cavazuccherina km. 38; totale da Venezia km. 47.

Dal canale di Mazzorbo pei canali Buffon e Dolce, pel taglio di Sile e infine per il canale del Sile che va da Capo di Sile a Musile sulla Piave km. 27; totale da Venezia km. 46.

Il Sile è navigabile da Treviso al mare per 77 km., il Piave da Zenon alla foce per 34 (Mattei op. cit.).

(4) La Livenza è navigabile per 78 km. da Porto Buffolè alla foce, il Meduna da Visinale 20, e il Noncello da Pordenone 8 1/2; totale 106 1/2 — (Mattei id.).

(5) Lunghezza navigabile km. 25 (Mattei).

(6) Vedi Mattei op. citata.

così dette di I<sup>a</sup> categoria (coloniali, semi oleosi, cereali, farine, metalli lavorati, materie fossili, legname lavorato, mobili, concimi chimici, prodotti chimici, bozzoli, foglia di gelso, commestibili, frutta, erbaggi, piante da vivaio); e una di cent. 1  $\frac{1}{2}$  per tonn. e km. col diritto fisso parimenti di L. 1 alla tonn. per le merci cosiddette di II<sup>a</sup> categoria (metalli greggi, minerali in genere, carbon fossile, coke, carboni di legna, legna da ardere, legname da costruzione, concime, foraggi, paglia, strame e torba (in balle compresse)). Per le merci di peso straordinario o di straordinario volume, oppure per il bestiame vivo, si sarebbe fatta una tariffa speciale.

## CAP. XII.

### MARINA MERCANTILE E LINEE DI NAVIGAZIONE MARITTIMA

Belle età quando la notte  
Di S. Marco la campana  
Il ritorno delle flotte  
Segnalava alla città;

Dall' Egitto, dalla Tana,  
E dai golfi scandinavi  
Quà venian le mille navi  
Che più l' Adria non vedrà. (1)

Quelle migliaia di galere che attendevano al commercio nell'epoca più fiorente della repubblica Veneta, non sono ahimè ora più che un ricordo. La flotta mercantile dell'antica regina dei mari non conta, fra velieri e piroscafi, che un migliaio di navi aventi una portata complessiva di 33.100 tonn., vale a dire una 25<sup>a</sup> parte del tonnello italiano.

E questa proporzione si mostra ancora più esigua, quando si pensi che più di otto decimi di quelle navi sono a vela, cioè trabaccoli, brigantini, golette, brigantini a palo e navi golette, e meno di due decimi soltanto sono a vapore (2), e anche queste appartengono a Venezia si può dire appena di nome, poichè le maggiori di esse, in numero di 7, furono iscritte da pochi anni nel suo compartimento dalla società di Navigazione Generale Italiana che ha bensì sede nominale anche a Venezia ma risiede effettivamente a Genova e a Palermo. Laonde si può dire che Venezia non possieda in proprio che 12 vapori marittimi con sole 570 tonn. di stazza.

Nè basta, perchè mentre la marina a vela a Venezia è in continua diminu-

(1) *Zanella* — I cavalli di S. Marco.

(2) Al 31 dicembre 1894 — Piroscafi 19 con tonn. 5.634 e cavalli nominali di forza 2286.  
Velieri 979 con tonn. 27.479 (comprese le barche da pesca)

Totale navi 998 con tonn. 33.113

Distinzione dei velieri: 801 trabaccoli, 127 navi da pesca, 18 brigantini goletta, 12 golette, 9 brigantini a palo (di cui uno in acciaio), 7 brigantini, 5 navi golette (di cui 3 in acciaio). Esistevano poi alla stessa epoca 16 piroscafi rimorchiatori, 20 gozzida rimorchio, 31 barche da zavorra, 6 barche cisterne, 138 chiatte, 127 battelli da traffico, 17 barche a vapore, 14 barche per trasporto passeggeri, 5 pirodraghe, 12 barconi, 11 bette, 10 barche da diporto, 6 battelli per pilotaggio ed ormeggi, 5 ponti da salpare ancore, 3 pontoni, 2 barche magazzini, 2 ponti da calafati. Inoltre 1785 fra barche e battelli con tonn. 7.490 erano addette alla pesca illimitata. (Notizie attinte direttamente alla *Capitaneria di Porto*).

zione, fenomeno il quale è comune a tutta Italia non solo, ma bene anche a quasi tutte le nazioni marinare, poichè è un portato naturale della trasformazione che va operandosi lentamente dovunque per l'estendersi della marina a vapore, essa non accenna a venir compensata, come si verifica altrove, da un aumento corrispondente dei piroscafi, i quali, nelle condizioni odierne della navigazione, soprattutto nel Mediterraneo, potrebbero costituire uno degli elementi più vigorosi di risurrezione marittima. Nonostante gli sforzi più nobili e più tenaci della Camera di Commercio, del Consiglio Provinciale e del Consiglio Comunale, i cittadini di Venezia non si sono ancora sentiti in animo d'impiegare la loro iniziativa e di esporre i loro capitali per costituire una società Veneziana di navigazione a vapore.

Senza parlare della navigazione libera, la quale però è in continuo aumento, le linee regolari di navigazione a vapore che toccano il porto di Venezia sono esercitate da alcune imprese estere e dalle società nazionali della Puglia e della Navigazione Generale Italiana.

La linea più importante e più animata è la *Venezia-Trieste*, lunga 24 leghe marine, la quale è esercitata soprattutto dal Lloyd austriaco con tre partenze settimanali contemporanee da entrambi i porti (martedì, giovedì e sabato), poi dalla Navigazione Generale Italiana con due partenze alla settimana (da Venezia il martedì e il mercoledì, e da Trieste il giovedì e il venerdì), dalla società Puglia, da una piccola impresa Ungherese e infine, saltuariamente, da molti piroscafi e velieri della navigazione libera.

Alcune delle linee che mettono in comunicazione fra di loro i vari porti dell'Adriatico e dell'Jonio fanno capo anche al porto di Venezia e fra esse sono notevoli la linea *Venezia-Patrasso* sovvenzionata dal Governo per il servizio postale ed esercitata settimanalmente dalla Navigazione Generale Italiana fra Venezia, Ancona, Bari, Brindisi, Corfù, Patrasso e viceversa (1), e la linea *Italo-dalmata-albanese* parimenti sovvenzionata dal governo italiano ed esercitata dalla società Puglia con piroscafi che partono ogni due settimane da Venezia e vanno a Trieste, Zara, Ancona, Tremiti, Bari, Brindisi, Vallona, Durazzo, S. Gio. di Medua, Antivari, e ritornano per Brindisi, Bari, Tremiti, Ancona e Zara (2).

La stessa società esercita altre due linee regolari nell'Adriatico, una settimanale che parte da Venezia ogni domenica e va a Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Bari, Brindisi, e un'altra che parte egualmente da Venezia ogni due domeniche e, toccando i medesimi scali, prosegue poscia per Taranto, in coincidenza colla linea Bari-Genova.

Inoltre, l'Adriatico e l'Jonio sono necessariamente percorsi dalle altre linee che si spingono al di là di quei mari e fra le quali primeggiano la linea di Ponente, quella di Costantinopoli e Mar Nero, e la linea dell'Egitto, tutte e tre esercitate, con sovvenzione governativa, dalla Navigazione Generale Italiana.

La linea cosiddetta del *Ponente* è percorsa da piroscafi che partono da Venezia ogni martedì o mercoledì e vanno a Trieste, Ancona, Brindisi, Gallipoli, Taranto,

(1) Distanze in leghe marine: Venezia-Ancona 41; Ancona-Bari 75; Bari-Brindisi 20,6; Brindisi-Corfù 39; Corfù-Patrasso 45. (Vedi Quaderno d'oneri della convenzione allegata alla legge 22 aprile 1893).

(2) Distanze in leghe marine: Trieste-Zara 45 1/3; Zara-Ancona 29; Ancona-Tremiti 42 1/3; Tremiti-Bari 29 2/3; Bari-Brindisi 20,6; Brindisi-Vallona 24 1/3; Vallona-Durazzo 19 2/3; Durazzo-San Giovanni di Medua 11 2/3; S. Gio. di Medua-Antivari 11; Antivari-Brindisi 39; Zara-Venezia 51.

Cotrone, Catanzaro, Catania, Riposto, Reggio, Messina, Palermo, Livorno, Genova, Marsiglia, e, rifacendo la stessa strada, ritornano a Venezia ogni venerdì (1).

Alla linea di *Costantinopoli e Mar Nero* attendono i vapori che partono ogni domenica da Venezia e vanno ad Ancona, Bari, Brindisi, Corfù, Pireo, e di lì poi, ora per Smirne ed ora per Salonicchi, a Costantinopoli, donde poscia si spingono nel Mar Nero, a seconda delle stagioni, ora ad Ineboli, Samsun, Trebisonda e Batum, ed ora a Sulina, Galatz e Braila sul corso inferiore del Danubio, e sono in coincidenza costante colla linea Costantinopoli-Odessa. Essi giungono a Venezia di ritorno ogni sabato (2).

La linea *Venezia-Brindisi-Alessandria d'Egitto* è percorsa da piroscafi che partono da Venezia ogni due martedì e vanno ad Ancona, Bari, Brindisi ed Alessandria e, ritornando per la stessa strada, arrivano a Venezia ogni due mercoledì (3).

Questa linea si completa e si perfeziona con altre che sono esercitate dalla medesima compagnia e da altre imprese estere per Porto Said, Suez, Massaua, Assab, Aden, Bombay, Colombo, Singapore, Hong-Kong ed estremo Oriente asiatico (4), ma Venezia ha chiesto ed ottenuto che, in omaggio alle sue tradizioni gloriose, alle sue legittime aspirazioni ed all'importanza effettiva dei suoi traffici, le venisse accordata una linea propria diretta colle *Indie*. Infatti, nell'art. 13 della legge 22 aprile 1893 con cui vennero approvate le Convenzioni marittime, è detto: « Non più tardi del 1° luglio 1894 sarà attuato un viaggio mensile fra Venezia e Bombay. La relativa Convenzione sarà approvata per decreto reale e la spesa occorrente (L. 1.040.000) sarà iscritta sul bilancio di quell'esercizio 1894-95 e successivi. »

La gara fra le imprese concorrenti all'esercizio della linea, la speranza che potesse sorgere una compagnia veneziana « ad hoc », e, più che tutto, le angustie del bilancio, hanno ritardato di quasi un anno l'adempimento dell'impegno solenne, ma forse, quando uscirà questo libro, il Governo, cedendo finalmente alle istanze del Comune e della Camera di commercio, avrà stipulato la relativa convenzione colla compagnia Peninsulare inglese la quale ha offerto le migliori condizioni e venne unanimemente preferita dal commercio veneziano.

Frattanto il Lloyd austriaco, che dal 1888 (quando cioè la linea sovvenzionata per Alessandria e quindi colle Indie fu ridotta da settimanale a quindicennale), aveva visto aumentare e di molto i suoi traffici nel porto di Venezia cosicchè a questi sono in gran parte dovuti i vantaggi conseguiti dal suo bilancio nel 1893 (5), deliberò di istituire senza sussidio una linea diretta ogni due mesi fra Trieste, Venezia, e le Indie, nella speranza che il Governo italiano, pur di risparmiare i denari della sovvenzione, avrebbe accettato anche questa soluzione per

(1) Distanze in leghe marine: Trieste-Ancona 43; Ancona-Brindisi 92; Brindisi-Gallipoli 34,6; Gallipoli-Taranto 16; Taranto-Cotrone 28,6; Cotrone-Catanzaro 13,3; Catanzaro-Catania 39,3; Catania-Riposto 3,6; Riposto-Reggio 10,3; Reggio-Messina 2,2; Messina-Palermo 40,6; Palermo-Livorno 143,9; Livorno-Genova 27; Genova-Marsiglia 68.

(2) Distanze in leghe marine: Corfù-Pireo 128,3; Pireo-Smirne 70; Pireo-Salonicchi 73; Smirne-Costantinopoli 93; Salonicchi-Costantinopoli 112,6; Pireo-Costantinopoli 121; Costantinopoli-Trebisonda-Batum 214; Costantinopoli-Odessa 114,6; Costantinopoli-Sulina-Braila 126.

(3) Brindisi-Alessandria leghe marine 277,6.

(4) Distanze in leghe marine: Alessandria-Porto Said 52,3; Porto Said-Suez 29,3; Suez-Massaua 321,3; Massaua-Assab 88,6; Assab-Aden 49,3; Aden-Bombay 344; Bombay-Colombo 298,3; Colombo-Singapur 526,6; Singapur-Hong Kong 470,6.

(5) Vedi relazione del Consiglio d'Amministrazione del Lloyd sull'esercizio del 1893 (Condizioni della marina mercantile italiana — Roma — Cecchini 1894).

quanto essa non fosse corrispondente ai legittimi interessi di Venezia. Quel servizio, incominciato il 22 dicembre 1894, venne continuato regolarmente il 22 febbraio e il 22 aprile successivi, ed anzi col 22 giugno diverrà mensile, — fatto che sarebbe consolante per Venezia quando non rendesse più problematica l'istituzione del servizio della Peninsulare.

Infine, il porto di Venezia è congiunto ai principali porti dell'Inghilterra con alcune linee pressochè regolari quantunque non vincolate da qualsiasi convenzione, quali sono: la «Cunard Line» e la «Wilson Line» i vapori delle quali provengono ogni 10 giorni all'incirca i primi da Liverpool, i secondi da Hull; la «Original London» che congiunge ogni 15 giorni il porto di Londra a quello di Venezia; e la «Leyland Line» che proviene da Liverpool e può dirsi press'a poco mensile. Aggiungasi finalmente la linea quindicennale tedesca della «Freitas» i cui vapori provengono da Amburgo, Amsterdam ed Anversa, e quelle saltuariamente esercitate dalla società ungherese «Adria» di Fiume, dalla società Ungaro-croata parimenti di Fiume, dalla «Anchor Line» inglese, e finalmente dai vapori del Lloyd austriaco, della Puglia e della Navigazione generale italiana, che esercitano anche la navigazione libera.

### CAP. XIII.

#### F E R R O V I E.

Venezia è situata in una posizione molto felice riguardo al movimento ferroviario il quale deve tutto passare per quello stretto ponte a duplice binario, lungo 3600 m., che la congiunge alla terraferma, di guisa che essa appare un'appendice, per quanto importantissima, della vicina stazione di Mestre.

Ci fu un tempo in cui si credette che Venezia potesse diventare un grande emporio ferroviario mediante la costruzione di alcuni ponti sulla laguna i quali, in unione all'unico attualmente esistente, le venissero a portare il movimento e la vita nella direzione delle sue principali correnti commerciali. Ma prevalse il timore che quei ponti avrebbero danneggiata la laguna, alla cui conservazione è indissolubilmente legata la vita stessa di Venezia, ed il progetto tramontò.

La principale stazione ferroviaria è quella di Santa Lucia, che è situata all'estremità occidentale della città, alle radici del canal Grande, ed è congiunta mediante un solido ponte in ferro, alla stazione complementare, importantissima, della Marittima (tav. IV a pag. 18).

Quivi le rotaie che percorrono in ogni senso i due moli — orientale ed occidentale, — sono riunite, per mezzo di un ponte sul canale Scomenzera e attraverso l'antico Campo di Marte, ai binari dei Magazzini Generali (1).

Tre sono le grandi linee che partono virtualmente da Venezia, e cioè: la Venezia-Bologna, la Venezia-Milano e la Venezia-Udine; ma effettivamente le prime due procedono unite fino a Padova e la terza si stacca dalle precedenti alla stazione di Mestre (tav. VI a pag. 42).

(1) Veramente fino al maggio 1895 non era ancora stato eseguito il materiale raccordo dei binari.







La linea Venezia-Bologna (Km. 160), la quale prosegue per l'Italia centrale e meridionale, ha importanza soprattutto per il trasporto dei passeggeri, non sempre per il trasporto delle merci, giacchè per molte di queste che si dirigono da Venezia a quelle regioni, ovvero ne sono spedite a Venezia, viene spesso preferita la via parallela e meno dispendiosa del mare.

Assai più notevole è la linea Venezia-Milano (Km. 265), come quella la quale non solo attraversa alcune tra le più fertili e più popolate provincie del Veneto e della Lombardia a cui Venezia serve necessariamente di sbocco, ma si collega anche ai tre valichi alpini del Brennero, del Gottardo e del Cenisio che, penetrando nell'Austria, nella Svizzera e nella Francia, servono a tanta parte dell'Europa centrale.

Nè meno importante è, o meglio dovrebbe essere, la linea Venezia-Udine (Km. 136) la quale, oltre al movimento commerciale di buona parte del Veneto, potrebbe provvedere a quello di una vasta zona dell'Austria per mezzo della grande ferrovia Pontebbana che da Udine, attraverso alle Alpi, va a Villach ed a Vienna, e della più modesta ferrovia di Cormons che per Nabresina va al porto di Trieste.

Delle varie ferrovie internazionali che si collegano al porto di Venezia, la più cospicua è quella del Gottardo, quantunque, fatta eccezione del Cenisio, essa ne sia la più distante.

Basta leggere le statistiche che vengono annualmente pubblicate dalla Camera di Commercio per vedere come essa rappresenti da sola quasi la metà del movimento ferroviario del porto di Venezia coi valichi alpini e sia di poco inferiore al movimento riunito del Brennero e della Pontebba (1).

Tale fenomeno è tanto più significativo in quanto che Venezia aveva fondato tutte le sue speranze su questi due valichi che le sono assai più vicini e per essi erasi agitata ed aveva anche sostenuto sacrifici non indifferenti, mentre pel Gottardo, che si credeva avesse a riuscire esclusivamente vantaggioso al porto di Genova, si accontentò di ottenere che almeno una delle due linee d'accesso, e precisamente la Milano-Como-Chiasso, venisse tolta all'esercizio esclusivo della rete Mediterranea ed accordata all'esercizio comune della medesima colla rete Adriatica, la quale ultima è assai più interessata di quella a favorire il porto di Venezia.

Non è qui il luogo di vedere perchè la ferrovia del Gottardo sia riuscita più utile a Venezia di quelle del Brennero e della Pontebba (2). Questo soltanto conviene porre in evidenza, poichè è risultato da una esperienza decennale, e cioè che il movimento ferroviario di Venezia tende sempre più ad orientarsi verso NO, e che quivi si esplica, meglio che ai più prossimi confini di NE, la effettiva competenza commerciale del suo porto (3).

(1) *Movimento ferroviario del Porto  
colle stazioni di oltre confine*

Nel 1887 Ql. 473.850  
 Nel 1888 " 386.720  
 Nel 1889 " 703.180  
 Nel 1890 " 724.720  
 Nel 1891 " 754.960  
 Nel 1892 " 576.100  
 Nel 1893 " 613.030

*Per la linea del Gottardo  
(Chiasso)*

Ql. 169.880  
 " 250.650  
 " 308.890  
 " 283.690  
 " 320.280  
 " 247.170  
 " 301.390

*Per il Brennero e la Pontebba  
(riuniti)*

Ql. 260.610  
 " 282.800  
 " 337.040  
 " 396.530  
 " 384.350  
 " 289.650  
 " 268.190

(2) Questo argomento verrà minutamente svolto nel prossimo volume « sulla Navigazione e sul Commercio di Venezia ».

(3) Gli è perciò che Venezia ha tutto l'interesse di chiedere che la distanza di 317 km. che ora la separa dalla stazione di Chiasso venga diminuita di 23 colla costruzione della scorciatoia di Calolzio-Chiasso (tav. IV), scorciatoia la quale è avversata da Milano che per essa verrebbe lasciata fuori dal movimento ferroviario del Gottardo coi paesi che prospettano l'estremità settentrionale dell'Adriatico.

Laonde, giacchè sembra essersi finalmente risolta l'ardua questione della ferrovia del Sempione (1), Venezia non deve starsene indifferente e tanto meno adombrarsene come di un'opera la quale non possa riuscire utile che a Genova, poichè tutto induce a credere che dessa riuscirà vantaggiosa anche al suo porto, soprattutto se, mediante la costruzione della scorciatoia Arona-Ornavasso (tav. VI), si ridurrà da 422 a 400 km. la distanza che lo separa da quel valico alpino. Certo che a Venezia riuscirebbe più utile, perchè più vicino e più naturale, il valico dello Spluga il quale, congiungendola direttamente colla Svizzera orientale, col lago di Costanza e colla Baviera, le permetterebbe di fiaccare per davvero la concorrenza di Trieste e dell'Aarlborg. Ma la costruzione di una ferrovia che attraversi quel valico è una ipotesi ancora troppo lontana, perchè si possa per ora contarvi sopra, nonostante che in Italia più non rimanga da fare che il tratto da Chiavenna al confine, e in Svizzera esista già un impegno solenne del Governo federale per il tronco successivo da costruirsi fino a Coira (tav. VI) (2).

La seconda ferrovia internazionale che abbia importanza per Venezia è quella del Brennero che si distacca a Verona (Porta Nuova) dalla grande linea Venezia-Milano ed entrando dopo Peri nel Trentino prosegue per Ala, Bolzano, Franzensfeste e il valico del Brennero ad Innsbruck dove biforcandosi si dirige da una parte a Monaco di Baviera e dall'altra per l'Aarlborg in Svizzera. Questa ferrovia che per la sua posizione sembrava dovesse diventare la grande strada di penetrazione del commercio veneto nella Germania meridionale, così come la via ordinaria preesistente era sempre stata l'arteria principale e più famosa dei traffici di quel paese coi porti dell'Adriatico, non rappresenta invece che un quarto o poco più del movimento ferroviario del porto di Venezia coi paesi d'oltre confine (3). Fra le cause di questa che fu tra le più amare delusioni di Venezia, cause molto complesse e fra le quali tengono il primo posto le riduzioni delle tariffe di trasporto a vantaggio esclusivo del porto di Trieste, figura certamente anche la curva viziosa che tale linea descrive rispetto a Venezia nel suo percorso da Mestre a Trento. E poichè si è da lungo tempo progettata la scorciatoia Bassano-Primolano-Trento la quale farebbe risparmiare 58 km, ed il Governo austriaco, in omaggio alla promessa scambiata coll'Italia nel protocollo finale annesso al trattato di commercio 23 aprile 1867, ha già incominciato la costruzione del tronco che gli spetta, sarebbe imperdonabile colpa da parte del Governo italiano se esso, anche di fronte alle angustie del suo bilancio, non trovasse modo di costruire urgentemente il tronco Bassano-Primolano-Confine, salvo poi a Venezia di rendere ancora più efficace una tale scorciatoia costruendone poscia un'altra complementare fra Mestre e Camposampiero, o, meglio, fra Mestre, Castelfranco e Bassano (tav. VI).

Un'altra canzonatura per la povera Venezia è stata la ferrovia della Pontebba che si sperava avrebbe fatto dirigere al suo porto una parte almeno delle grandi correnti di traffico che si sprigionano da Vienna e dai paesi al di sopra di

(1) Nella conferenza adunata a Milano il febbraio 1895 fra i delegati svizzeri ed italiani venne approvato in massima il progetto Brandt col quale pare siasi trovato una soluzione al problema che era apparso fino qui insolubile di far sboccare la costruenda galleria in territorio italiano senza richiedere alcun sussidio alle nostre finanze. La ferrovia verrebbe costruita per conto della compagnia del Sempione che possiede ed esercita la principale rete ferroviaria della Svizzera.

(2) Ultimamente è risorta, nei cantoni orientali della Svizzera, l'agitazione per la ferrovia dello Spluga.

(3) Il movimento ferroviario di Venezia coi paesi situati al di là della stazione di Peri fu: nel 1887 di Ql. 113.470; nell'88 di Ql. 139.530; nell'89 di Ql. 164.710; nel 90 di Ql. 1205.473; nel 91 di Ql. 236.500; nel 92 di Ql. 173.150; nel 93 di Ql. 142.010.

Vienna, mentre invece essa non è riuscita a rappresentare che un quarto e anche meno del movimento ferroviario internazionale veneziano (1) e si ridurrebbe pressochè a nulla, almeno per ciò che si riferisce al trasporto delle merci, se, per il trattato di commercio coll' Austria-Ungheria, non avessero libera introduzione in Italia quei legnami della Carinzia che costituiscono la maggior parte del suo movimento.

Nè avvi speranza per quanto piccola di rendere quella linea più vantaggiosa a mezzo d'una scorciatoia, giacchè quella che erasi progettata fra Mestre, Casarsa e Gemona, si allungò siffattamente nella sua costruzione fino a Casarsa, da non essere più di alcun vantaggio per Venezia che pur si era assunta una parte cospicua della spesa, laonde essa ha energicamente rifiutato qualsiasi concorso ulteriore. E quella linea perciò si è dovuta arrestare a Spilimbergo.

La ferrovia di Cormons non ha nè potrebbe avere una grande importanza economica giacchè unisce due porti rivali e non attraversa che una breve e povera regione intermedia. Convieni però ricordare che sta ora per sorgere una via di comunicazione molto più diretta fra Venezia e Trieste mediante la costruzione di una scorciatoia da S. Giorgio di Nogaro a Cervignano, Ronchi e Monfalcone, scorciatoia la quale è quasi già costruita per la parte che si trova sul territorio austriaco e sta per esserla fra poco anche per quella che sarà tracciata sul territorio italiano (2).

#### CAP. XIV.

#### COMPETENZA COMMERCIALE DEL PORTO DI VENEZIA.

Niente di più difficile che determinare la competenza commerciale di un porto, tanti sono gli elementi da cui essa risulta e tanto varî i coefficienti con cui devono essere valutati, senza contare che gli elementi fissi sono molto spesso sovrachiesti dai numerosi elementi mutabili, che con essi talvolta si fondono e si confondono.

Sono elementi fissi la situazione geografica e la posizione astronomica, ed è collo studio di esse che conviene determinare quella che potrebbe chiamarsi la competenza virtuale del porto di Venezia, di fronte ai suoi porti rivali e più vicini quali sono quelli di Trieste, Fiume, Genova, Stettino, Amburgo, Brema, Amsterdam, Rotterdam ed Anversa.

Degli altri e numerosi elementi i quali sono di loro natura contingenti e che insieme alla competenza virtuale di Venezia servono a determinarne la vera e propria competenza commerciale, non è possibile nè conveniente di fare un calcolo preventivo neppure in forma di approssimazione, ma si dovrà valutarne di volta in volta la portata, relativamente ad ogni singola questione e di fronte a porti determinati.

(1) Nel 1887 fu di Ql. 150.140; nell'88 di 143.270; nell'89 di 172.330; nel 90 di 191.060; nel 91 di 147.850; nel 92 di 116.500; nel 93 di 125.580.

(2) Nel maggio 1893 il Governo italiano non aveva ancora accordato, alla provincia di Udine che l'aveva chiesta, la concessione del tronco da costruirsi sul territorio italiano.

Per la sua *posizione geografica* al lembo della vasta pianura veneto-padana, Venezia è assai meglio situata di quello che non siano Genova e Trieste dietro a cui si adergono i dorsi dirupati dell' Appennino e le desolate pendici del Carso cui la bora flagella, onde è risultato per quei porti, a Venezia rivali, una maggiore difficoltà nella costruzione delle ferrovie (1). D'altra parte, la situazione di Venezia sopra una laguna, in facile e diretta comunicazione con una quantità di fiumi e di canali navigabili e soprattutto col sistema padano che si spinge fino al lago di Como ed al lago Maggiore, ha contribuito ad allargare sino alla Svizzera la sfera di competenza geografica del suo porto. Genova, Trieste e Fiume mancano affatto di questo elemento, il quale invece, ha una importanza ancora maggiore per i porti rivali del Baltico e del mare del Nord, situati tutti sul corso inferiore dei fiumi e dei canali più navigati dell'Europa continentale.

La *posizione astronomica* di Venezia è determinata dalle coordinate 45°26' di latitudine Nord, e 12°21' di longitudine Est (Greenwich). Tali coordinate assumono naturalmente un valore diverso a seconda dei porti rivali che si pongono a confronto con quello di Venezia. Così, riguardo a Trieste, a Fiume e a Genova, che sono situate press' a poco alla sua medesima latitudine (2), non ha importanza che la longitudine (3) rispetto alla quale la competenza matematica di Venezia risulta limitata così:

I. di fronte a Trieste, dal meridiano 13°3' (Est-Greenwich) che a sud dell' Adriatico, entra in terra ferma a Fano e, dopo di aver attraversato l'Italia centrale, il Tirreno, la Sicilia e il Mediterraneo, giunge nell' Africa settentrionale presso il confine della Tunisia colla Tripolitania, mentre, a nord dell' Adriatico, entra nel continente tra porto Baseleghe e la foce del Tagliamento, indi passa ad est di Latisana, Codroipo, S. Daniele, Tolmezzo, Paluzza e Salisburgo, a ovest di Passavia e di Pilsen e a est di Chemnitz e di Berlino;

II. rispetto a Genova, dal meridiano 10°38' che nel suo sviluppo meridionale toglie alla competenza matematica di Venezia quasi tutta la Tunisia, e, traversando il Mediterraneo, passa tra Piombino e Massa Marittima, fra Cecina e Volterra, tra Pisa ed Empoli, fra Lucca e Pistoja, tra Reggio e Modena, fra Piacenza e Mantova, e quindi presso Peschiera, attraverso il lago di Garda, fra il Tirolo e il Foralberg, a ovest di Augusta, Norimberga e infine presso Nordhausen e Lubeca;

III. riguardo a Fiume, dal meridiano 13°24' che dall' Adriatico entra a sud in territorio italiano nei pressi di Ancona e a nord penetra in territorio austriaco presso Grado e quindi passa fra Gradisca e Udine, a ovest di Spittal (nella Carinzia), presso Passavia, a est di Pilsen, a ovest di Dresda e a est di Berlino.

Siccome poi Trieste e Fiume, benchè rivali nei rapporti fra di loro, sono entrambe animate da un' unica rivalità contro Venezia, la competenza matematica di questa rispetto a quelle due emule riunite, è limitata dal meridiano 13°14' che passa presso Aquileia e Pontebba, a ovest di Passavia, a est di Pilsen,

---

(1) Naturalmente la posizione insulare di Venezia e le esigenze della sua laguna hanno servito alla loro volta d'ostacolo allo sviluppo delle costruzioni ferroviarie

(2) Trieste 45°39', Fiume 45°19', Genova 44°23' (Bureau des Longitudes).

(3) Trieste 13°46', Fiume 14°27', Genova 8°35' (Bureau des longitudes).

presso Meissen, e a est di Berlino, e taglia a sud nell'Adriatico la costa italiana fra Senigallia ed Ancona.

D'altra parte, riguardo ai porti rivali del Baltico e del mar del Nord, non ha vera importanza che la latitudine per la quale la competenza matematica di Venezia viene così delimitata:

I. di fronte a Stettino, Amburgo e Brema (1) dal parallelo  $49^{\circ}23'$  che rasenta il confine meridionale del Lussemburgo, attraversa il Reno presso Mannheim e passa presso Norimberga, tra Praga e Budweis, e fra Brünn e Troppau;

II. rimpetto ad Amsterdam, Rotterdam ed Anversa (2) dal parallello  $48^{\circ}48'$  che passa per Parigi, fra Metz e Nancy, fra Strasburgo e Carlsruhe, a nord di Stuggarda, a sud di Ratisbona, Budweis e Znaim e pel versante meridionale dei Carpazi.

Riassumendo adunque si può dire che la competenza matematica di Venezia rispetto ai suoi porti rivali si estende nella Tunisia orientale, sopra quasi tutta la Toscana, su parte del Lazio e dell'Umbria, su quasi tutte le Marche, su  $\frac{4}{5}$  dell'Emilia, sopra  $\frac{1}{5}$  della Lombardia, su  $\frac{4}{5}$  del Veneto, sopra una parte del Trentino e del Tirolo, su quasi tutto il Salisburghese, sulla parte SE. della Baviera e sopra alcune frazioni della vicina Austria superiore.

Competenza geografica e competenza matematica designano una tale virtualità del porto di Venezia alla quale non è ancora giunta, pur troppo, la sua potenzialità effettiva.

Ma si faccia maggiore l'iniziativa dei cittadini, più attiva l'industria, e più vivace la vita economica, e diventino più dirette e meglio servite le linee ferroviarie, più numerose le linee di navigazione, più basse le tariffe di trasporto, meglio attrezzato il porto, più spaziosi e più a buon mercato i magazzini, e si vedrà proporzionatamente allargarsi la competenza commerciale di Venezia a cui era un tempo angusta l'Europa.

FINE

(1) Stettino  $53^{\circ}26'$  di latit. Nord e  $14^{\circ}35'$  di longit. Est Greenw. — Amburgo  $53^{\circ}33'$  latit.,  $9^{\circ}58'$  longit. — Brema  $53^{\circ}5'$  latit.  $8^{\circ}49'$  longit. (Bureau des Longitudes).

(2) Amsterdam —  $52^{\circ}33'$  latit. Nord e  $4^{\circ}33'$  di longit. Est Greenw. — Rotterdam  $51^{\circ}55'$  latit.  $4^{\circ}29'$  longit. — Anversa  $52^{\circ}12'$  latit. e  $4^{\circ}25'$  longit. (Bureau des Longitudes).

**TARIFFA per le merci depositate nel Punto franco a magazzino comune e nei fitti dei magazzini privati. (Venezia 18 maggio 1891).**

	Al quintale ed al mese			Al quintale ed al mese	
	Lire	Cent.		Lire	Cent.
<b>I. CATEGORIA. — Coloniali, droghe, medicinali, prodotti chimici, ge eri per tinta e per concia, colori, resine, profumerie.</b>					
Classe 1. Profumerie	—	50			
• 2. Cantaridi, Carminio, Cinabro, Cocciniglia, Scamonea	—	40			
• 3. Canella, Garofani, Medicamenti composti, Noci moscate, Thé, Vaniglia, Zafferano	—	50			
• 4. Cassia, China, Indaco, Magnesia, Salsapariglia	—	40			
• 5. Amido, Acidi, Alizzari, Anici, Aloe, Assafetida, Balsami naturali, Ceralacca, Comino, Coriandoli, Curcuma, Estratti di legno per tinta, Glicerina, Glucosio, Gomme e Resine fine, Incenso, Liquirizia, Manna, Melazzo, Miele, Prodotti chimici non nominati, Radiche ed altri medicinali vegetali naturali non nominati, Robbia, Scorze e altri generi non nominati per tinta, Salnitro, Sapone comune, Seme-santo, Sena, Snape, Siroppi, Tartaro, Trementina, Vernici e colori liquidi in ispecie	—	30			
• 6. Antimonio, Cicoria, Colori altrove non nominati, Cremor di tartaro, Manganeso, Minio e rosso inglese, Pece greca e nera, Colofonio e Solfato di rame	—	15			
• 7. Cacao, Caffè in sacchi e in fusti, Zucchero in sacchi e in fusti, Pepe, Pimento, Tamarindo	—	15			
• 8. Allume, Cloruro di calce, Euforbio, Legni per tinta, Litargirio, Ossido di ferro, Potassa, Soda, Sommacco, Vallonea e altri articoli non nominati per concia.	—	15			
<b>II. CATEGORIA. — Olii e bevande.</b>					
Classe 1. Oli volatili	—	40			
• 2. Liquori in casse e Vini in bottiglie	—	50			
• 3. Acque gasose e minerali	—	35			
• 4. Liquori in fusti	—	25			
• 5. Oli vegetali, animali e minerali (lubrificanti) in fusti e Vini in fusti	—	15			
<b>III. CATEGORIA. — Cereali, foraggi, semi e frutta.</b>					
Classe 1. Biscotti, Conserve varie alimentari, Olive salate, Paste da minestra, Pistacchi	—	30			
• 2. Agrumi freschi e salati	—	20			
• 3. Frutta secche e mandorle	—	15			
• 4. Destrina, Farine, Fecole, Legumi, Prodotti cereali non nominati	—	15			
• 5. Avena, Frumento, Granone, Granaglie in genere, Riso e Risone, Risetta per industrie, Semi oleosi	—	12			
<b>IV. CATEGORIA. — Materie tessili e tessuti.</b>					
Classe 1. Seterie e tessuti di seta	1	50			
• 2. Seta greggia e filati	—	75			
• 3. Bozzoli	—	40			
			Classe 4. Lana in balle non pressate	—	25
			• 5. Crine animale, Filati d'ogni specie non nominati, Tessuti d'ogni specie non nominati	—	25
			• 6. Canape greggio, Cotone sodo, Crine vegetale, Lino greggio, Tessuti di juta e greggia, Cordami, Lana in balle pressate.	—	15
			<b>V. CATEGORIA. — Pelli secche, salate e lavorate.</b>		
			Classe 1. Lavori di pelle, Pelli verniciate, colorate, sagriate e simili, Suola	—	40
			• 2. Pelli salamojate, secche e conciate	—	20
			<b>VI. CATEGORIA. — Carta, legnami e lavori in legno, minerali, terre cotte, e vetrerie.</b>		
			Classe 1. Mobili e lavori in legno, Porcellane, Paglia lavorata in cappelli ed altri articoli per ornamento, Veicoli	—	50
			• 2. Faggio lavorato, Giunchi, Scope, Carta e Cartoni, Cristallerie e Vetrerie, Legname da ebanisteria, Libri, Marmo lavorato in casse, Stracci in balle non pressate, Stuoje, Sughero naturale e in tappi, Terraglie	—	25
			• 3. Alabastro, Bitumi, Cementi, Doghe per botti e simili, Cerchi, Gesso, Laterizi, Legname da lavoro, da costruzione, e da fuoco, Stracci in balle pressate, Terre coloranti, terre e pietre non nominate	—	15
			<b>VII. CATEGORIA. — Metalli greggi e lavorati.</b>		
			Classe Unica. — Metalli greggi, Metalli lavorati in genere, Macchine e pezzi di macchine, Bande stagnate, Lamiere, Ancore, Rotaie, Catene e Cannoni	—	15
			<b>VIII. CATEGORIA. — Prodotti animali non compresi in altre categorie</b>		
			Classe 1. Corallo, Spugne, Tartaruga	1	—
			• 2. Avorio, Candeie steariche ed altre, Colla di pesce	—	40
			• 3. Colla forte, Gorna, Carni secche e salate, Oleina, Sevo, Grassumi.	—	25
			<b>IX. CATEGORIA</b>		
			Classe Unica. — Fiori artificiali, Mercerie, Oggetti di guttaperca, Orologi da muro e da tavolo, Strumenti scientifici e musicali, Armi e parti di armi.	—	75
			<b>Tasse di fitto per metro quadrato e per anno nei magazzini privati.</b>		
			Magazzini a pianterreno	L. 9.—	
			• nei piani superiori	• 9.—	
			Per semestre e trimestre in proporzione.		

Per la pesatura delle merci a richiesta delle parti Cent. 2 al quintale.

**ANNOTAZIONI**

- Le merci depositate anche un solo giorno pagheranno la tassa dovuta per 15 giorni. Le frazioni di centesimo saranno calcolate come un centesimo.
- Le tasse di magazzinaggio saranno conteggiate in ragione di quintale anche se non raggiungessero questo peso.
- Le merci non potranno uscire dal Punto franco se prima non sia stato eseguito il pagamento del fitto o del magazzinaggio.
- La presente tariffa comincia ad esser posta in vigore il primo giugno del corrente anno.

71223

# INDICE

---

Avvertenza . . . . .	Pag. 3
Cap. I. La laguna . . . . .	» 6
» II. L'interramento della bocca del Lido . . . . .	» 8
» III. Il porto di Malamocco e la sua sistemazione . . . . .	» 10
» IV. La risurrezione del porto di Lido . . . . .	» 12
» V. Entrata e uscita delle navi . . . . .	» 14
» VI. Il porto di Venezia . . . . .	» 15
Bacino di San Marco . . . . .	» 16
Canale della Giudecca . . . . .	» 17
Stazione Marittima . . . . .	» 17
» VII. Servizio delle navi . . . . .	» 20
Fornitura dell'acqua dolce e della zavorra . . . . .	» 20
Raddobbo delle navi . . . . .	» 20
Diritti di porto . . . . .	» 21
Carico e scarico . . . . .	» 22
» VIII. Servizio di facchinaggio . . . . .	» 23
» IX. Deposito e conservazione delle merci . . . . .	» 26
» X. Magazzini generali e Punto franco . . . . .	» 28
» XI. Navigazione interna . . . . .	» 35
» XII. Marina mercantile e linee di navigazione marittima . . . . .	» 39
» XIII. Ferrovie . . . . .	» 42
» XIV. Competenza commerciale del porto di Venezia . . . . .	» 45
Nota - Tariffa per le merci depositate nel Punto Franco . . . . .	» 48
Tavola I. Venezia . . . . .	» 6
» II. Porto di Malamocco . . . . .	» 10
» III. Porto di Lido . . . . .	» 12
» IV. Stazione Marittima e sue adiacenze . . . . .	» 18
» V. Navigazione interna Veneto-Padana . . . . .	» 36
» VI. Ferrovie che si collegano a Venezia . . . . .	» 42

---











PREZZO LIRE 2