

ISOLA DI S. PIETRO



Mar a

dei

Canale

Giardini Pubblici

Punta di Quintavalle

Sotto nuova

Canale di S. Pietro

Canale di S. Elena

Canale di S. Marco

Isola di S. Elena

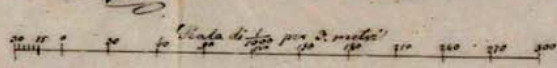
f.C. 206, 385

160,530

15,585

Il perimetro contrassegnato
 dalle lettere a b e d e f g h
 i, k, l, m, n, o, p, a, racchiude
 lo spazio paludoso che al mu-
 nicipio vorrebbe convertire
 a parco, per estenderci in
 appresso i pubblici giardini.

Nel caso che la R. Amministrazione volesse
 conservare il Canale di S. Pietro, occorrerebbe
 oltre che la costruzione delle spiagge con rivestimento di lastre
 anche quella di due ponti di comunicazione scostati ed a 100 m.



Il margine orientale

di MARTINA CARRARO

In età moderna, con l'istituzione dei Giardini di Castello si compie la prima importante trasformazione del settore orientale della città, rinnovandone i contenuti materiali e modificando la configurazione fisica del suo fronte acqueo.

Il limite estremo, allora individuato dalla solitaria "penisola" di Sant'Antonio, viene infatti ridisegnato con l'imbonimento dell'adiacente *paludo* che porta a congiungere l'omonima *motta* al convento di San Giuseppe.

Alla ricucitura, finalizzata a dare una forma più organica e compatta al nuovo spazio, doveva contribuire concretamente la creazione del nuovo canale navigabile di collegamento tra la Porta nuova dell'Arsenale e la bocca portuale di Malamocco¹: gli scavi avrebbero fornito infatti "un considerevole prodotto di materie" capace di "avvicinare il colmamento della sacca di Sant'Antonio di Castello"², da portare a un'altezza di "piedi 4 1/2 sopra il Comun dell'acqua"³.

Sempre d'accordo con la regia Marina, il governo napoleonico stabiliva il tracciato del muro di sponda, chiamato a "circoscrivere il recinto, e garantire le Piantaggioni"⁴, come pure a evitare che eventuali erosioni vanificassero i lavori di scavo, riducendo la profondità del fondale.

Le altre condizioni operative dettate da Selva vertevano sulla demolizione dei fabbricati esistenti – primo fra tutti l'ospedale di Sant'Antonio – e sul riutilizzo dei materiali di risulta, con i quali, "disfate le fondamenta di tutti i muri, a non minor profondità della Comune [alta marea]", si doveva riempire "lo spazio occupato dalle fondamenta medesime"⁵.

La prima fase del progetto, relativa com'è noto, alla creazione del "sistema d'accesso" – strada Eugenia, gran viale e ponte sul rio di San Giuseppe – incide profondamente il tessuto edilizio della zona, senza tuttavia disgregarne completamente la struttura. Al contrario la realizzazione della seconda parte – da San Giuseppe a Sant'Antonio – provoca lo smembramento pressoché totale della compagine urbana esistente.

Fortemente avversate dall'opinione pubblica, simili azioni erano da stimolo allo studio di proposte alternative, dirette quanto meno a impedire l'analogo sacrificio che si sarebbe consumato alla Giudecca in vista dell'apertura della nuova piazza per le esercitazioni militari.

Questo stesso obiettivo, come suggeriva significativamente Pietro Antonio Zorzi⁶, poteva essere raggiunto con un intervento decisamente meno lesivo che intendeva piuttosto proseguire l'opera di riforma del confine orientale, approfittando delle opportunità concesse in questo senso proprio dal piano napoleonico.

L'apertura del canale di navigazione consentiva la chiusura del tratto finale del canale di San Pietro, non più necessario al transito dei navigli, in modo da congiungere, per via di terra, l'estremità del nuovo giardino con l'isola di Sant'Elena. Le aree ricavate avrebbero permesso sia lo spostamento della piazza d'armi, sia l'integrazione dell'isola al "continente di Venezia"⁷.

Sfruttando le caratteristiche paesaggistiche ormai attribuite a quel lembo di terra, l'ipotesi di Zorzi giunge a definire una sorta di "zonizzazione" del margine lagunare, foriera di nuovi e più articolati sviluppi a partire dalla metà dell'Ottocento⁸. Nel 1858, allo scopo di ampliare la superficie dei giardini, il Comune traccia un piano per l'utilizzo dei bassi fondali compresi tra questi ultimi e l'isola⁹. L'idea più che rispondere a oggettive esigenze¹⁰, sembra voler contrastare le intenzioni espresse dall'autorità militare cui faceva comodo la disponibilità di quella zona per spostare da Dorsoduro il proprio campo di Marte, minacciato dai primi studi per l'ubicazione della futura stazione marittima¹¹.

Competenze amministrative e politiche portano poi a una spartizione delle potenziali aree sulla base di un progetto redatto dal capo dell'ufficio tecnico municipale (22 marzo 1858) dove, all'andamento naturale delle barene che ancora caratterizza la porzione in aderenza al giardino, si sovrappone il tracciato geometrico della piazza d'armi¹².

◀ *Ufficio tecnico municipale, ingegnere G. Bianco, Perimetro [dello] spazio paludoso che il Municipio vorrebbe convertire a sacca, per estendere in appresso i pubblici giardini, s.d. ma 22 marzo 1858. AMV, 1860-1864, IX/7/10*

L'episodio, privo di risvolti pratici per l'urgenza di dirottare altrove i fanghi di scavo disponibili¹³, introduce tuttavia due elementi fondamentali alla comprensione delle successive fasi di riassetto: le amministrazioni militare e comunale si annunciano come le protagoniste principali della vicenda, ma soprattutto appare già evidente l'esistenza di una stretta relazione tra la trasformazione di quest'area e l'ingente opera di infrastrutturazione che stava per coinvolgere l'estremo opposto della città. All'interno di questa, che sarà la linea reale di sviluppo, si inserisce allo scadere degli anni sessanta un progetto a dir poco fantasioso, a metà tra un esercizio di tecnica ingegneristica – un

collegamento aereo tra la zona dei giardini e la platea marciana – e un *divertissement* grafico, rappresentato dalla grande area nautica, posta a cavaliere tra l'isola di Sant'Elena e la città. L'interesse non è dato dalle soluzioni progettuali, di stampo prettamente scenografico, quanto dalla provenienza della proposta, dall'ambito politico nel quale si inserisce e, non da ultimo, dalle finalità a essa sottese.

Ne è autore il prefetto Luigi Torelli¹⁴ per il quale il rilancio economico e sociale di Venezia era possibile solo attraverso l'elaborazione di "un piano complessivo, un vero programma di quanto occorre e si ritiene indispensabile per uscire dalle attuali condizioni"¹⁵. Malgrado l'ingenuità dell'approccio operativo, andava in questa direzione anche l'ipotesi per il margine orientale, studiata per rispondere ai bisogni dell'allevamento ittico che figuravano parte integrante del suo manifesto di governo¹⁶: oltre che luogo di svago dunque, lo spazio acqueo doveva diventare un "bacino da destinarsi alla piscicoltura e all'allevamento dei crostacei"¹⁷.

In nome della crescita produttiva – e con un'abile correzione di rotta che accantona l'idea della strada pensile puntando all'esecuzione della sola arena¹⁸ – Torelli chiede per il proprio progetto il riconoscimento della pubblica utilità (1872) al fine di ottenere l'esproprio della piccola isola, diventata dopo il 1866 proprietà della Marina militare. Sebbene tali auspici, come si vedrà, non si avvereranno, resta comunque indiscussa la vasta eco suscitata dalla proposta che viene inserita in una curiosa pianta topografica della città, edita nel 1869¹⁹. La mappa ritrae una sorta di "Venezia possibile", nella quale convivono futuri interventi già approvati e trasformazioni puramente virtuali²⁰. Anche l'immagine del limite orientale è l'esito di un insieme di dichiarazioni d'intenti, alcune riprodotte graficamente, altre solo descritte a parole. È il caso, quest'ultimo, del confine lagunare disegnato dall'Arsenale il cui ampliamento, all'epoca ancora in elaborazione, consente solo un'individuazione sommaria, ma significativa, degli indirizzi di sviluppo, orientati a estendere il sedime dell'antica fabbrica.

A partire dal 1867 ben nove progetti cercano di fornire soluzioni convincenti in termini di incremento degli spazi di deposito, escavazione di canali e darsene, realizzazione di scali da costruzione, ma innanzitutto localizzazione di nuovi bacini di carenaggio. Studiati inizialmente *intra moenia* – sul lato ovest della *Novissima* – e



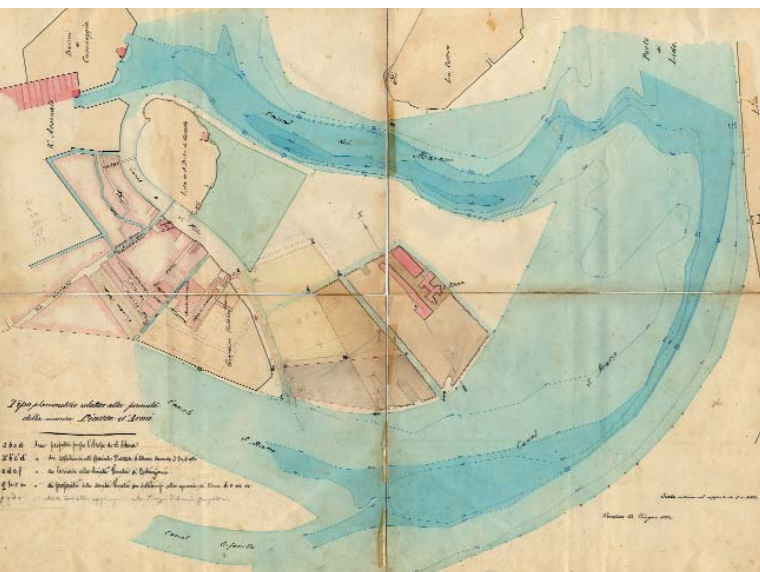
Ufficio tecnico municipale, ingegnere G. Bianco, Planimetria del I e del II campo della nuova sacca con localizzazione della piazza d'armi, 22 marzo 1858. AMV, 1870-1874, IX/6/12



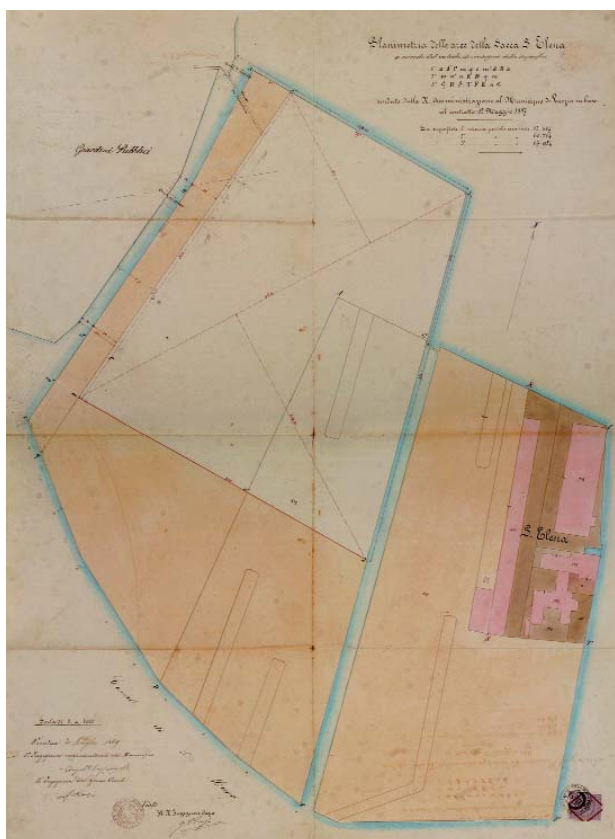
Nuova pianta di Venezia sul rapporto da 1 a 6000 pubblicata nel 1869 dall'editore litografo Carlo Bianchi. AMV, sala lettura

collocati poi al di fuori, su aree già esistenti – isola delle Vergini – o da ricavare presso l'isola di San Pietro, i bacini trovano posto infine in un luogo opportunamente imbonito in aderenza all'Arsenale stesso, il cosiddetto paludo degli Ebrei. La colmatatura, che obbliga alla deviazione dell'ultimo tronco del canale delle Fondamenta Nuove, è il primo e più importante contributo alla formazione di una grande darsena esterna, compresa tra Porta nuova, isola di San Pietro e isola delle Vergini, quest'ultima incorporata al recinto come magazzino di carboni e materiale ferroso²¹. Quale brano iniziale di una nuova conformazione territoriale, il rinnovo dell'Arsenale fa anche da volano al primo tentativo di riforma funzionale dell'intero margine, da cui dipenderà la formazione della sacca attorno a Sant'Elena. L'operazione dei bacini di raddobbo, gestita a due mani dal Genio militare e da quello civile – responsabili dell'interramento della barena – è portata a compimento (1875-1880) dalla Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche, assuntrice pure delle opere complementari²². Benché attiva in laguna fin dalla sua fondazione (1872)²³, è con l'apertura del cantiere all'Arsenale

che l'impresa "sbarca" sul fronte di levante, presentandosi, assieme al ministero della Guerra e all'amministrazione locale, come il terzo artefice della costruzione del nuovo confine urbano. Nel 1881, il suo presidente Vittorio Stefano Breda chiede di poter insediare a Sant'Elena proprie officine²⁴, per farne il primo nucleo di un gruppo industriale veneto da affiancare al suo più quotato cartello milanese²⁵. Nel frattempo il Comune aveva chiesto ed ottenuto dallo Stato l'esproprio dell'isola (1874)²⁶, presentando, quale causa di pubblica utilità, non il progetto Torelli bensì un'ipotesi di adattamento del convento a ospedale per la cura delle malattie infettive²⁷. Questa soluzione è in realtà un semplice pretesto²⁸, utile a guadagnare il possesso dell'isola in previsione del ruolo determinante che avrebbe assunto con la sistemazione del porto di Lido²⁹. In prospettiva di un possibile rilancio economico e produttivo di questa parte della città, il Comune accetta di buon grado la proposta di Breda che però vincolava la realizzazione delle officine all'opportunità di ampliare la superficie dell'isola, giudicata troppo esigua. Contravvenendo alle norme che dichiaravano



Ufficio tecnico municipale, Tipo planimetrico relativo alla permuta della nuova Piazza d'Armi, 12 giugno 1884. AMV, 1890-1894, 1/4/11



Planimetria delle aree della Sacca S. Elena a corredo del verbale di consegna delle superfici... vendute dalla R. Amministrazione al Municipio di Venezia in base al contratto 12 maggio 1887, 2 luglio 1889; le tre aree comunali sono evidenziate in color ocra più intenso. AMV, Contratti, C/2, n. 1862

possibili gli imbonimenti solo in prosecuzione dei litorali, il ministero dei Lavori pubblici acconsente alla colmata di un tratto di barena in prosecuzione di Sant'Elena, la cui realizzazione spetterà esclusivamente all'impiego dei capitali privati³⁰. Sono ancora investimenti di questo genere, seppur di altra provenienza, a determinare quasi contemporaneamente l'ampliamento della sacca che il riacutizzarsi di vecchi problemi aveva ormai reso improrogabile.

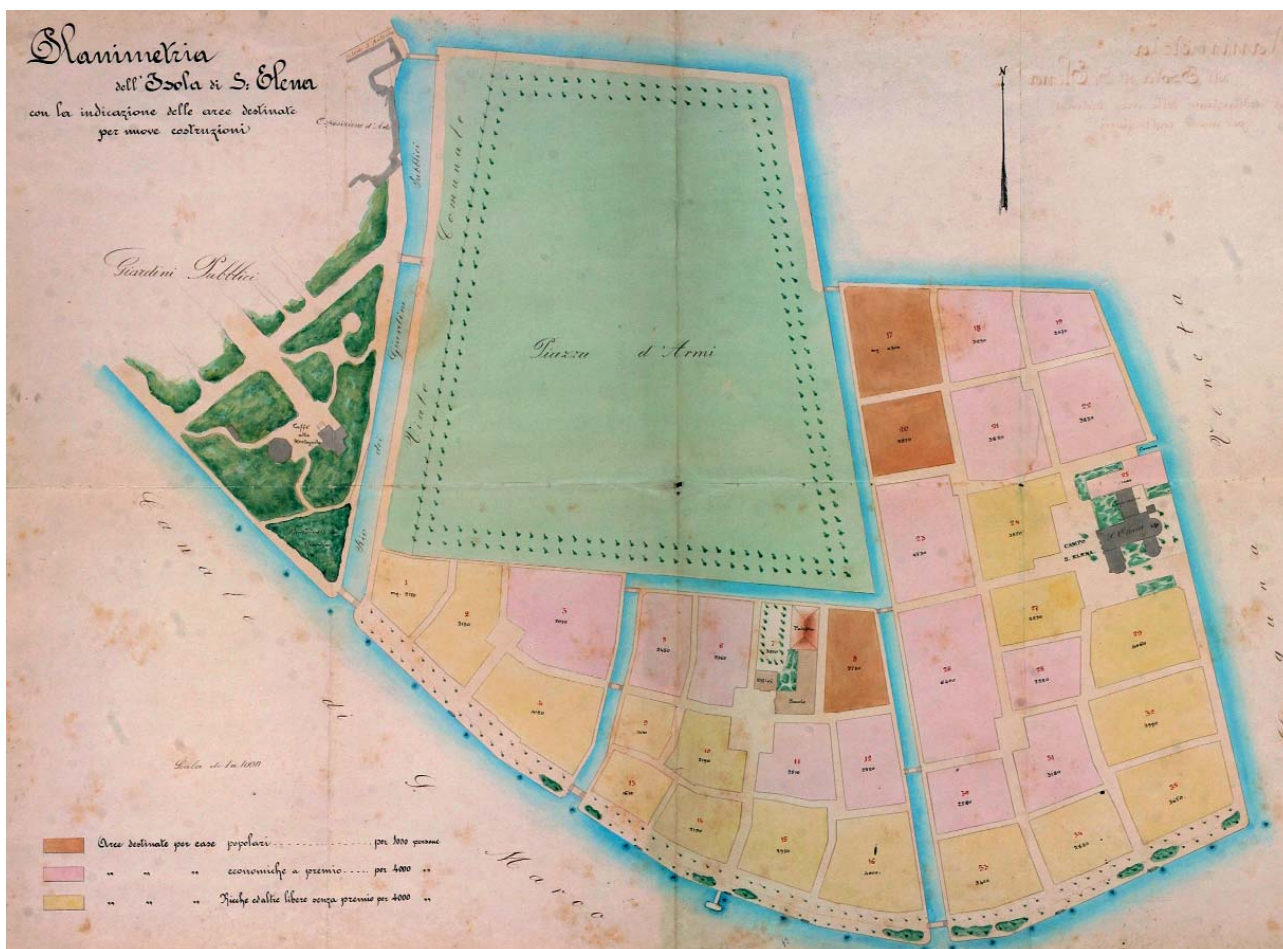
Come si è detto, l'insediamento delle attrezzature commerciali e produttive sul limite esterno di Santa Marta aveva già messo in pericolo l'integrità del campo di Marte. A domandare l'acquisizione della sua vasta superficie è nel 1882 la neonata Società anonima del cotonificio veneziano che conta di sistemarvi i propri opifici. In cambio l'azienda si impegna a consegnare al demanio militare una nuova piazza d'armi da creare lungo il versante sud-est dell'isola di San Pietro, su una porzione di bassofondo lagunare appositamente imbonita³¹. Malgrado la permuta riceva sanzione ufficiale (1884), la ferma opposizione del Genio civile – in questo caso preoccupato per l'incidenza dell'operazione sull'equilibrio dei flussi lagunari – porta alla modifica degli accordi e del disegno della zona.

Tanto lo stato di fatto quanto il futuro nuovo ordine sono riassunti in una planimetria generale del 12 giugno 1884 dove, oltre al contestato spazio verde contiguo a San Pietro, è raffigurata la soluzione alternativa, poi approvata e realizzata, che suggerisce di proseguire l'imbonimento già iniziato, occupando lo specchio d'acqua rimasto vuoto tra i giardini napoleonici e l'ampliamento dell'isola finanziato da Breda.

Esaudite, in termini di superficie, le esigenze militari, restavano ancora libere altre porzioni di suolo su cui l'imprenditore padovano si impegna a costruire, d'intesa con il Comune, nuovi bacini di carenaggio, per dotare la città di quei cantieri che ancora le mancavano³².

“La convenienza di tentare con prudenza le costruzioni navali” era nata dall'idea che “nessuno scalo forse, in Italia, [sarebbe stato] altrettanto favorevole come quello che la località di S. Elena ci offre”³³. Evidentemente il riconoscimento di una tale potenzialità trovava giustificazione nei contemporanei lavori di ripristino del porto-canale di Lido che proprio la Società veneta stava allora eseguendo.

Prima l'ammodernamento dell'Arsenale, poi



F. Marsich, Planimetria dell'Isola di S. Elena con la indicazione delle aree destinate per nuove costruzioni, 1906. AMV, 1905-1909, X/4/12

l'impianto delle officine per la produzione di materiale ferroviario e l'esecuzione, a partire dal 1882, delle due dighe foranee³⁴, e infine la proposta di insediamento dei nuovi cantieri, dovevano essere la riposta "orientale" al polo di sviluppo concentrato attorno alla Marittima.

Gli eventi, come è noto, seguiranno però un'altra strada: il lungo dibattito attorno al riassetto del porto³⁵ e i pesanti interventi che sposteranno progressivamente il baricentro delle attività marittime verso la terraferma finiranno per confermare il ruolo sussidiario del porto lidense rispetto alla bocca di Malamocco e faranno naufragare il sogno di una Venezia ancora protesa verso il mare.

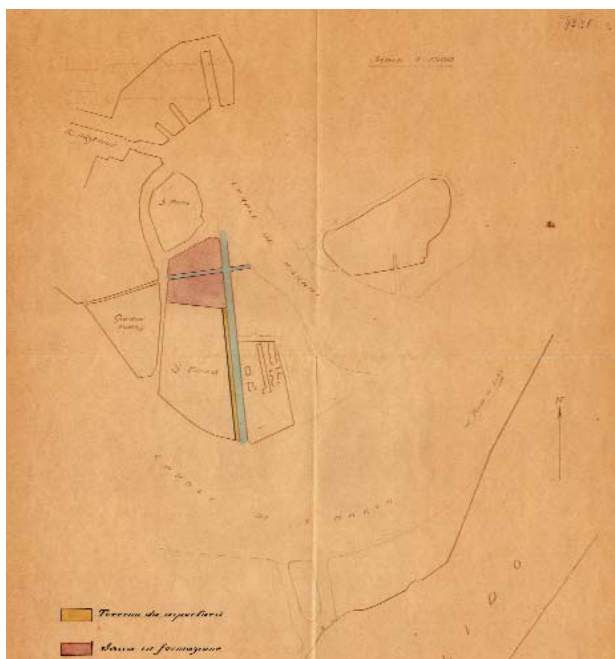
Premettendo che la gestione politica ed economica di questa prima fase di espansione e la formalizzazione conclusiva degli assetti proprietari richiederebbero una trattazione a parte, basti qui ricordare che solo a partire dal 1903 il Comune rientrerà definitivamente in possesso dei propri

terreni, secondo la partizione stabilita nel 1887³⁶. Tuttavia, manca un'ultima tessera per completare il mosaico della nuova configurazione: ancora un'ultima estensione territoriale, determinata questa volta da precise ragioni urbanistiche, strettamente connesse alla ridestinazione d'uso edilizia delle aree.

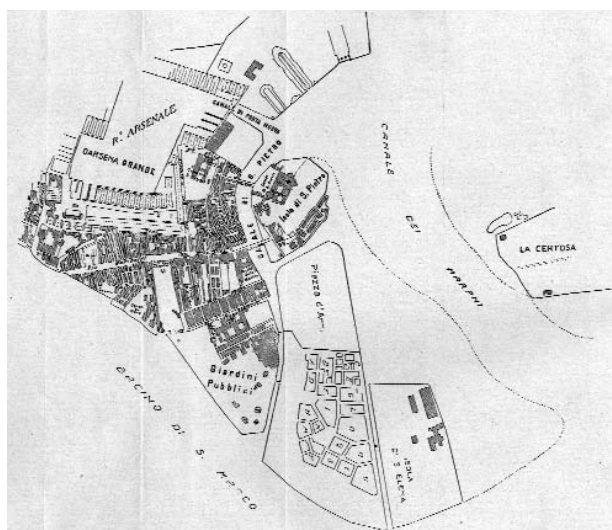
Dopo i primi interventi della Commissione per le case sane, economiche e popolari – tra cui i nove fabbricati di Quintavalle sul lembo sud-orientale dell'isola di San Pietro³⁷ – i risultati dell'inchiesta Vivante indicano l'urgenza di incrementare l'attività pubblica in tema di residenza³⁸.

Nel caso di Sant'Elena però, il passaggio dai propositi alla pratica rivela una doppia difficoltà, costituita dalla non felice disposizione dei terreni comunali – frazionati in tre parti distinte, tra loro slegate – e dalla presenza della piazza d'armi che, per la sua ubicazione e il suo regime privatistico, isolava le aree dal loro contesto urbano di riferimento, impedendo la creazione di un legame

concreto con i luoghi abitati della città. Dai suoi albori alla sua fase conclusiva (1906-1924), la vicenda urbanistica del quartiere “Vittorio Emanuele III” è strettamente condizionata dal destino riservato al terreno militare³⁹. Il rispetto del vincolo d’area, dapprima obbligatorio – progetto Marsich (1906) – è recepito progressivamente come un ostacolo, da vincere pianificando la “invasione edilizia” della proprietà –



Ufficio tecnico municipale, ingegnere F. Setti, nuovo ampliamento della sacca di Sant’Elena, planimetria, 13 gennaio 1920. AMV, 1915-1920, I/4/10



Ufficio tecnico municipale, piano regolatore generale del quartiere “Vittorio Emanuele III” a Sant’Elena, planimetria del progetto definitivo con individuazione degli appezzamenti, 1924. Rmv, agosto 1926

progetto Sardi (1909) – o il suo “inglobamento” all’interno di un piano complessivo di “ristrutturazione” morfologica del fronte urbano, come nel progetto Torres (1911).

Con questo spirito sembra ragionevole chiedere l’estensione, verso il sestiere di Castello, della sacca che fronteggia i giardini, consacrando agli esercizi militari l’isola e il suo terrapieno più estremo, a est del rio di Sant’Elena. Ad ampliamento eseguito si verificherà però la peggiore delle ipotesi: non saranno, cioè, le case a occupare la nuova superficie bensì la piazza d’armi⁴⁰.

Racchiuso a nord dalla distesa militare – dismessa solo negli anni quaranta a favore dei cantieri dell’Acnil⁴¹ – e limitato a levante dalla scelta di non portare le abitazioni nel settore più orientale dell’imbonimento, il quartiere vede ulteriormente ridursi la sua potenziale superficie con la creazione del parco delle Rimembranze.

Al pari dei criteri stilistici adottati per la stesura del piano e per il disegno degli edifici, anche il parco rappresenta una concessione a quel gusto del pittoresco che si voleva presupposto essenziale all’edificazione della sacca e che, nel caso del parco, aveva lo scopo dichiarato di vietare l’affaccio dell’edilizia sul bacino marciano.

L’urbanizzazione delle nuove aree è infine l’esito di operazioni, dettate da necessità logistiche, che interpretano il margine innanzitutto come contenitore di nuovi servizi.

Sebbene siano state pensate contemporaneamente alla pianificazione del quartiere, anche l’espansione della Biennale all’interno della sacca e la costruzione del campo sportivo⁴² – collocato nell’attuale posizione dopo una serie di varianti – restano episodi puntuali⁴³ e, nonostante le intenzioni iniziali, isolati dal contesto cittadino proprio perché privi di una logica unitaria.

¹ I provvedimenti sono varati con il regio decreto 7 dicembre 1807, n. 261 in *Bollettino delle leggi del Regno d’Italia*, anno 1807, parte III.

² Rapporto dell’ingegnere capo della R^a Marina Venturelli al Podestà di Venezia, 12 gennaio 1810, in ASVe, *Prefettura dell’Adriatico*, b. 307, fasc. 1.

³ Rapporto di G. Selva al Podestà di Venezia, 5 gennaio 1810, ivi.

⁴ Lettera con cui Selva presenta al Podestà di Venezia la versione rivisitata del progetto per la “Seconda porzione del Giardino nella Isola di S. Giuseppe”, 7 marzo 1809, in ASVe, *Prefettura dell’Adriatico*, b. 230, fasc. 3.

⁵ *Capitolato professionale di esecuzione*, art. 1, Venezia 17 marzo 1810, in ASVe, *Prefettura dell’Adriatico*, b. 468, fasc. 10.

⁶ Già capitano di vascello, Zorzi si era dedicato con successo “allo studio e all’esercizio dell’Agricoltura”, tanto che le sue conoscenze “sull’aria, sul clima e sul suolo del suo paese” gli

valsero la carica di direttore delle opere agrarie e botaniche dei pubblici giardini. Cfr. *Supplica di Pier Antonio Zorzi per essere destinato permanentemente al Giardino di Venezia*, 11 novembre 1810, ASVe, *Prefettura dell'Adriatico*, b. 307, fasc. 1, ma si veda anche A. Sagredo, *Necrologio a Pier Antonio Zorzi*, 1849, BMCVe, *Cod. Cicogna*, b. 3430/XXV.

⁷ G. Pinali, *Relazione ricercata da un amico assente dall'Italia*, 1814, pp. 24-25 (dove si fa la descrizione del progetto), BMCVe, *Cod. Cicogna*, b. 2427/II. Il testo è riportato integralmente anche in G. Romanelli, *Venezia Ottocento*, pp. 464-475.

⁸ Fino ad allora l'attenzione verso il giardino si era tradotta in costanti interventi di adeguamento funzionale e di riordino, obbligati, i primi, dalla povertà di attrezzature cui era stato costretto il progetto di Selva, i secondi dalla scala dimensionale del giardino stesso, eccessiva in rapporto all'estensione della città e alle sue condizioni. Cfr. G. Romanelli, *Le sedi della Biennale. Il Padiglione "Italia" ai Giardini di Castello (già Palazzo dell'Esposizione)*, in *La Biennale di Venezia. Annuario 1975. Eventi del 1974*, a cura dell'Archivio storico delle arti contemporanee, Venezia 1975, in particolare pp. 646-648.

Sant'Elena invece, dopo essere stata per lungo tempo abbandonata, è oggetto d'interesse da parte dell'arciduca Federico d'Austria che dal 1844 vi crea un giardino all'inglese.

⁹ Cfr. Rapporto dell'ingegnere capo G. Bianco al Podestà, 2 marzo 1858, in AMV, 1855-1859, IX/9/8.

¹⁰ Ancora quindici anni più tardi parte del consiglio comunale si dichiara contraria ad "allargare quanto che sia il Giardino pubblico, viste le abitudini dei cittadini che si trattengono sempre al centro della città", seduta del 25 novembre 1872, in "Atti del consiglio comunale", 1872, p. 329.

¹¹ Cfr. Lettera dell'Ufficio provinciale delle pubbliche costruzioni al Municipio, 20 novembre 1857, in AMV, 1855-1859, IX/9/8.

¹² Cfr. Rapporto dell'ingegner G. Bianco, 28 giugno 1860 in AMV, 1860-1864, IX/7/10.

¹³ Era l'esecuzione della sacca per la costruzione del cimitero di San Michele ad avere la prelazione.

¹⁴ Cfr. L. Torelli, *Progetto di congiunzione della Piazzetta di S. Marco e l'isola di S. Elena mediante una via pensile lungo la riva degli Schiavoni e la formazione di una grande arena nautica fra i Giardini pubblici e l'isola suddetta*, Venezia 1872.

¹⁵ L. Torelli, *Le condizioni della Provincia e della Città di Venezia nel 1867*, Venezia 1867, p. 23. Tra gli altri, facevano parte del programma gli interventi della Società edificatrice di abitazioni operaie a Venezia e quelli della Società per l'aerazione delle calli, così come l'apertura del bacino Orseolo e della Strada Nuova. Sull'argomento si veda G. Romanelli, *op. cit.*, pp. 368-426.

¹⁶ Cfr. L. Torelli, *Le condizioni...*, cit., p. 22.

¹⁷ Convocazione straordinaria del consiglio comunale, 12 luglio 1872, in AMV, 1870-1874, IX/6/12.

¹⁸ Cfr. lettera di Torelli al Sindaco Antonio Fornoni, 4 luglio 1872, ivi.

¹⁹ *Nuova pianta di Venezia sul rapporto di 1 a 6000 pubblicata nel 1869 dall'editore litografo Carlo Bianchi*, Venezia 1869, AMV, sala studio.

²⁰ Al tessuto edilizio esistente si sovrappongono i tracciati della calle delle Chiovere a San Rocco e della Strada Nuova non ancora realizzate, ma si introduce sulla sacca di Santa Marta un progetto di iniziativa comunale per la creazione di cantieri navali e scali di alaggio che non avrà alcun risvolto concreto. Su quest'ultimo tema si veda M. Ettorelli, *I progetti per la Marittima e il porto insulare*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia 2002, in particolare pp. 26-27.

²¹ Per la ricostruzione puntuale delle fasi progettuali si veda F. Martini, *Progetti e lavori per riordinamento ed ingrandimento dell'Arsenale marittimo di Venezia*, parte I, Venezia 1877.

²² Oltre a quello dei bacini, il piano comprendeva altri interventi interni all'Arsenale: la realizzazione degli scali per la costruzione dei bastimenti (1873-1879) e l'accorpamento delle due darsene maggiori (*Arsenale Nuovo e Novissima*) attraverso la demolizione della doppia fila di fabbricati che costituivano il cosiddetto *Isolotto* (1875-1881). Cfr. *La Società veneta per imprese e*

costruzioni pubbliche. 1872-1881, Bassano 1881, pp. 56-78.

²³ Cfr. M. Maffei, *Le opere della Società veneta di Breda*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia...*, cit., pp. 32-39.

²⁴ L'episodio è ricordato anche in *Venezia città industriale. Gli insediamenti produttivi del 19° secolo*, catalogo della mostra, Venezia 1980, p. 106.

²⁵ Le ragioni dell'iniziativa sono chiarite nella seduta del consiglio di amministrazione della società, 5 agosto 1883, in ASPd, *Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, serie P, libro 2.

²⁶ Cfr. Atto di compravendita, 4 dicembre 1874, in AMV, *Contratti*, C/1 n. 242.

²⁷ Carteggi e progetto a firma dell'ingegnere capo Annibale Forcellini sono in AMV, 1870-1874, IX/8/10.

²⁸ Un vero "studio di fattibilità" sarà compiuto solo nel 1881. Cfr. Seduta del consiglio comunale, 16 agosto 1881, in "Atti del consiglio comunale", 1881, pp. 233-242.

²⁹ Si veda l'opinione manifestata dal Sindaco Fornoni al consiglio comunale, 25 novembre 1872, in "Atti del consiglio comunale", 1872.

³⁰ Cfr. l'intero carteggio, in AMV, 1880-1884, I/4/11.

L'autorizzazione del Ministero è in data 13 ottobre 1881.

³¹ Cfr. Comando del Presidio e Fortezza di Venezia, *Processo verbale della seduta tenutasi il dì 29 aprile 1882... riguardante le trattative e la concordate condizioni di permuta dall'attuale Piazza d'armi a S. Chiara con altra da crearsi a S. Pietro di Castello in aderenza al terreno demaniale Militare denominato il Campaccio e da consegnarsi all'autorità Militare*, minuta in AMV, 1880-1884, I/4/11.

³² Cfr. Seduta del consiglio comunale, 12 agosto 1886, in "Atti del consiglio comunale", 1886, pp. 205-221.

³³ Processo verbale del consiglio di amministrazione della società, 12 agosto 1886, in ASPd, *Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, serie P, libro 2.

³⁴ Alcuni documenti in proposti sono conservati in ASPd, *Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, serie D, bb. 17 e 21.

³⁵ Tra le molte pubblicazioni in materia segnaliamo: G.A. Romano, *Il porto di Lido e l'esistenza a venire di Venezia e delle sue lagune*, Milano 1872; S.R. Minich, *Sulla questione lagunare e sul nuovo porto di Lido*, in "Atti del Reale Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti", serie V, t. II, 1875-1876, pp. 1047-1085; G. Turazza, *Il porto di Lido*, Padova 1892. A queste si aggiunga la relazione del progetto realizzato: A. Contini, T. Mati, *Relazione sulla regolamentazione del Porto del Lido*, Venezia 1874.

³⁶ L'atto di compravendita tra Comune e demanio (12 maggio 1887) è in ASPd, *Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche*, serie D, b. 32. La planimetria si trova invece in AMV, *Contratti*, C/2, n. 1862.

³⁷ Le case di Quintavalle sono realizzate tra il 1907 e il 1909 su un terreno esistente, appositamente comperato dal Comune. Cfr. *Le case sane economiche e popolari del Comune di Venezia*, Bergamo 1911, pp. 59-64 e allegato P. Per l'acquisto dell'area cfr. AMV, 1905-1909, X/4/14.

³⁸ R. Vivante, *Il problema delle abitazioni in Venezia*, Venezia 1910.

³⁹ In questa sede tralasciamo il racconto e l'analisi degli episodi che hanno condotto alla realizzazione dell'intervento, rimandando alla ricostruzione già fatta in M. Carraro, *La colonizzazione di Sant'Elena*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia...*, cit., pp. 162-173.

⁴⁰ Su quest'ultimo ingrandimento si veda il fascicolo di documenti intitolato *Interramento della zona paludosa fra S. Pietro di Castello e la Sacca di S. Elena*, in AMV, 1915-1920, I/4/10.

⁴¹ Cfr. P. Asperti, *Cinquant'anni di municipalizzazione dell'Azienda Comunale di Navigazione Interna Lagunare*, in "La Rivista di Venezia", 1, 1956, pp. 19-55 (in particolare da p. 34).

⁴² Si rimanda a: AMV, 1921-1925, II/2/7 (per la scelta dell'ubicazione) e AMV, 1926-1930, IX/2/2, prot. 10371/1926 (per la costruzione del manufatto).

⁴³ Si pensi anche al più tardo Collegio navale realizzato da F. Mansutti e G. Miozzo sulla punta estrema dell'isola di Sant'Elena, per il quale rimandiamo alla ricca documentazione conservata a corredo della licenza edilizia: AMV, 1936-1940, X/7/3, prot. 15802/1940.