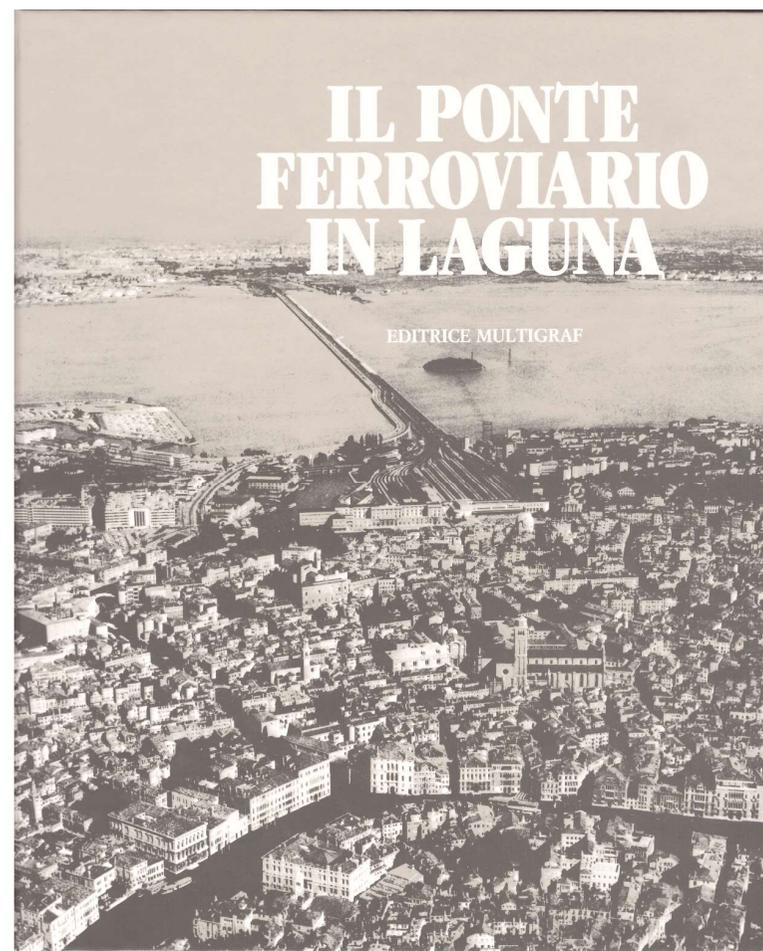


IL LIBRO SUL PONTE TRANSLAGUNARE

NEL 1987 FU DATO ALLE STAMPE IL LIBRO «IL PONTE FERROVIARIO IN LAGUNA».

AUTRICE: LAURA FACCHINELLI.

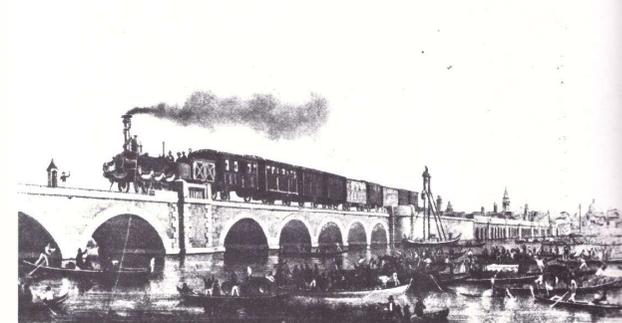
NEL LIBRO SI RIPORTANO TUTTI GLI AVVENIMENTI LEGATI ALLA PROGETTAZIONE, ESECUZIONE ED INSERIMENTO DELL'OPERA NEL CONTESTO DI VENEZIA.



IL LIBRO SUL PONTE TRANSLAGUNARE

**IL LIBRO COSTITUISCE UNA
MEMORIA STORICA DI QUANTO
ACCADUTO NEL VENEZIANO
NEL 1800 E NEL 1900.**

**LA RICERCA STORICA FU ESEGUITA
PRESSO L'ARCHIVIO DI STATO DI
VENEZIA SU MANDATO DELLA
DIREZIONE COMPARTIMENTALE
FERROVIARIA DI VENEZIA.**



IL PONTE TRANSLAGUNARE

IL NUOVO REGNO LOMBARDO – VENETO

CON IL CONGRESSO DI VIENNA (1815) L'AUSTRIA VIDE RICONOSCIUTA LA CONTINUITA' TERRITORIALE DEI SUOI POSSEDIMENTI ITALIANI ANNETTENDOSI IL DUCATO DI VENEZIA OLTRE AL VECCHIO POSSEDIMENTO DEL DUCATO DI MILANO.

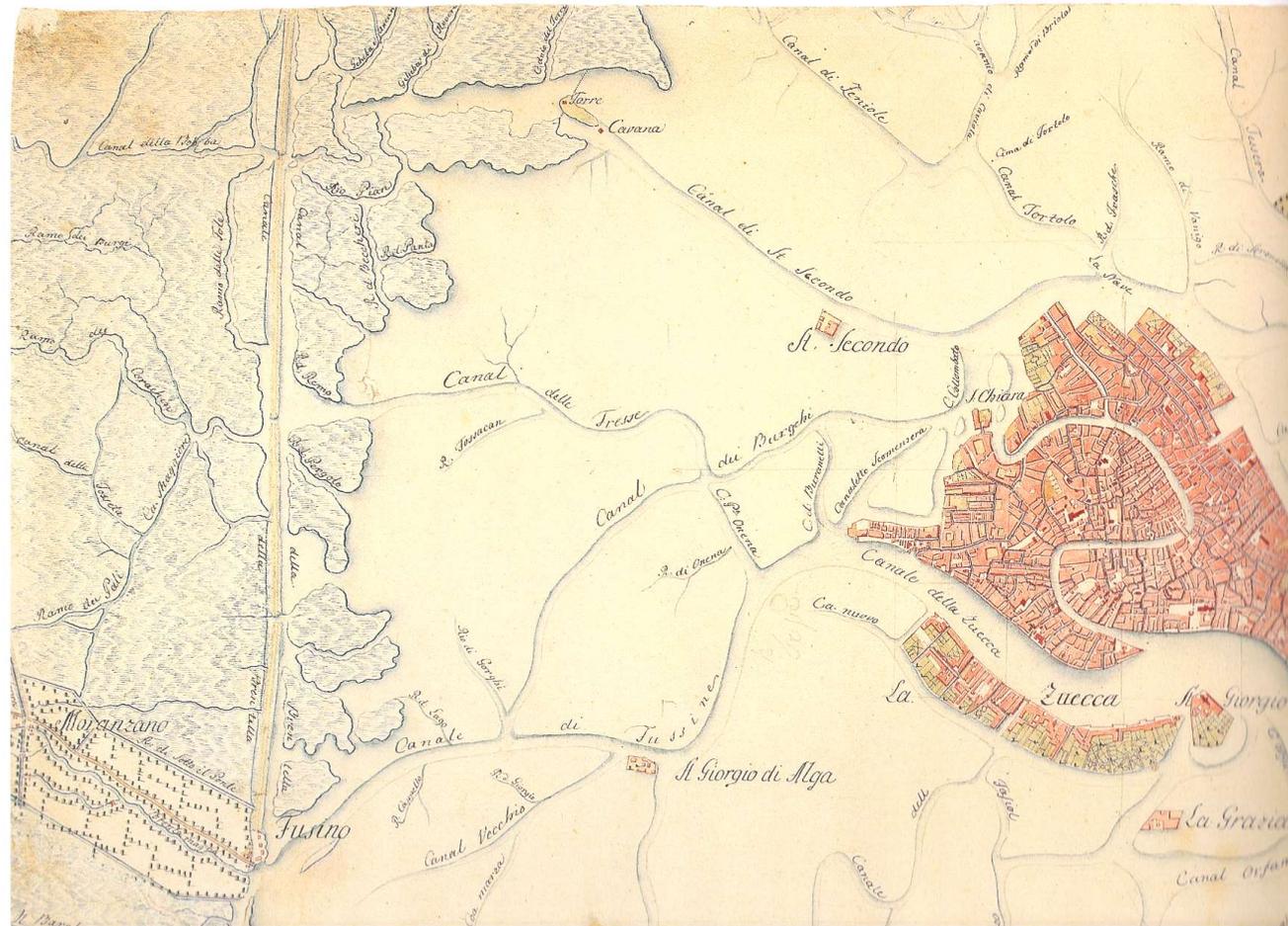
NEL NUOVO POSSEDIMENTO, ORGANIZZATO NEL REGNO LOMBARDO – VENETO, CAMBIAVANO LE RELAZIONI COMMERCIALI DEL MILANESE (STORICAMENTE DIRETTE A GENOVA, DIVENUTA POSSEDIMENTO SABAUDO) CHE VENIVANO INDIRIZZATE VERSO VENEZIA.

IN QUESTA PROSPETTIVA PRESERO SEMPRE PIU' VIGORE LE POSIZIONI CHE SI RIPROMETTEVANO DI COLLEGARE VENEZIA CON LA TERRAFERMA MEDIANTE UN PONTE TRANSLAGUNARE.

IL PONTE TRANSLAGUNARE

VENEZIA NEL 1800

NELLA CARTA A LATO, TRATTA DAL «KRIEGSKARTE» VON ZACH DEL 1798 – 1805, SI VEDE LA CITTA' LAGUNARE CON I CANALI AFFERENTI VERSO LA TERRAFERMA. ALL'EPOCA ESSA AVEVA UNA POPOLAZIONE DI 150.000 PERSONE, SECONDA CITTA' D'ITALIA DOPO NAPOLI.



IL PONTE TRANSLAGUNARE

PRIME IDEE DI COLLEGAMENTO CON LA TERRAFERMA

DURANTE LA DOMINANZA AUSTRIACA LE PRIME IDEE DI COLLEGAMENTO DI VENEZIA CON LA TERRAFERMA, MEDIANTE UN PONTE CARRABILE, FURONO PROPOSTE NEL 1823. L'IPOTESI PIU' ACCREDITATA PREVEDEVA UN COLLEGAMENTO DA S. GIOBBE (VENEZIA) A S. GIULIANO (TERRAFERMA) PER UNA LUNGHEZZA DI 4.852 m.

NEL 1830 PER LA PRIMA VOLTA SI PENSO' AD UN COLLEGAMENTO FERROVIARIO, IL NUOVO SISTEMA DI COMUNICAZIONE INTRODOTTTO PER LA PRIMA VOLTA IN INGHILTERRA NEL 1825.

NEL 1835 FU PRESENTATO ALLA CAMERA DI COMMERCIO DI VENEZIA IL PROGETTO DI UN COLLEGAMENTO FERROVIARIO MILANO – VENEZIA PER IL QUALE SI RICHIEDEVA L'AUTORIZZAZIONE DEL GOVERNO DI VIENNA.

IL PONTE TRANSLAGUNARE

IL PROGETTO FERROVIARIO MILANO – VENEZIA

LA CAMERA DI COMMERCIO DI VENEZIA E LA CAMERA DI COMMERCIO DI MILANO COSTITUIRONO UNA SOCIETA' PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA FERROVIARIA CHE OTTENNE NEL 1837 L'AVVALLO DEL GOVERNO VIENNESE.

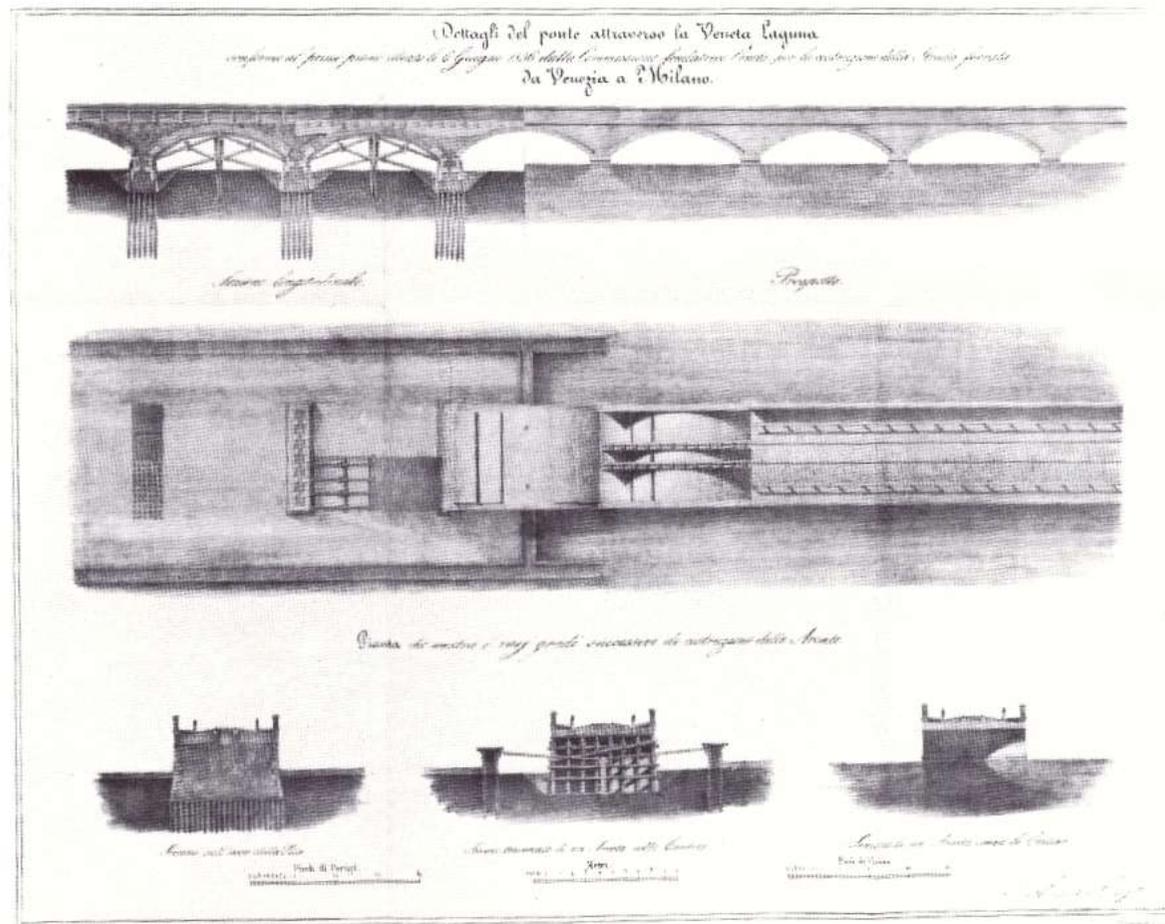
L'INCARICO DEL PROGETTO E SUCCESSIVA DIREZIONE DEI LAVORI FU AFFIDATA ALL'ING. GIOVANNI MILANI. QUESTI SI AVVALSE IN QUALITA' DI ASSISTENTE DELL'ING. ANDREA NOALE.

NEL 1838 IL PROGETTO GENERALE FU PRESENTATO ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI ED APPROVATO; NEL 1839 IL PROGETTO DEFINITIVO FU APPROVATO DAL GOVERNO VIENNESE.

IL GOVERNO AUSTRIACO VEDEVA NELL'OPERA UN'INFRASTRUTTURA STRATEGICA DA FAR PROSEGUIRE VERSO TRIESTE MA NON VERSO GENOVA.

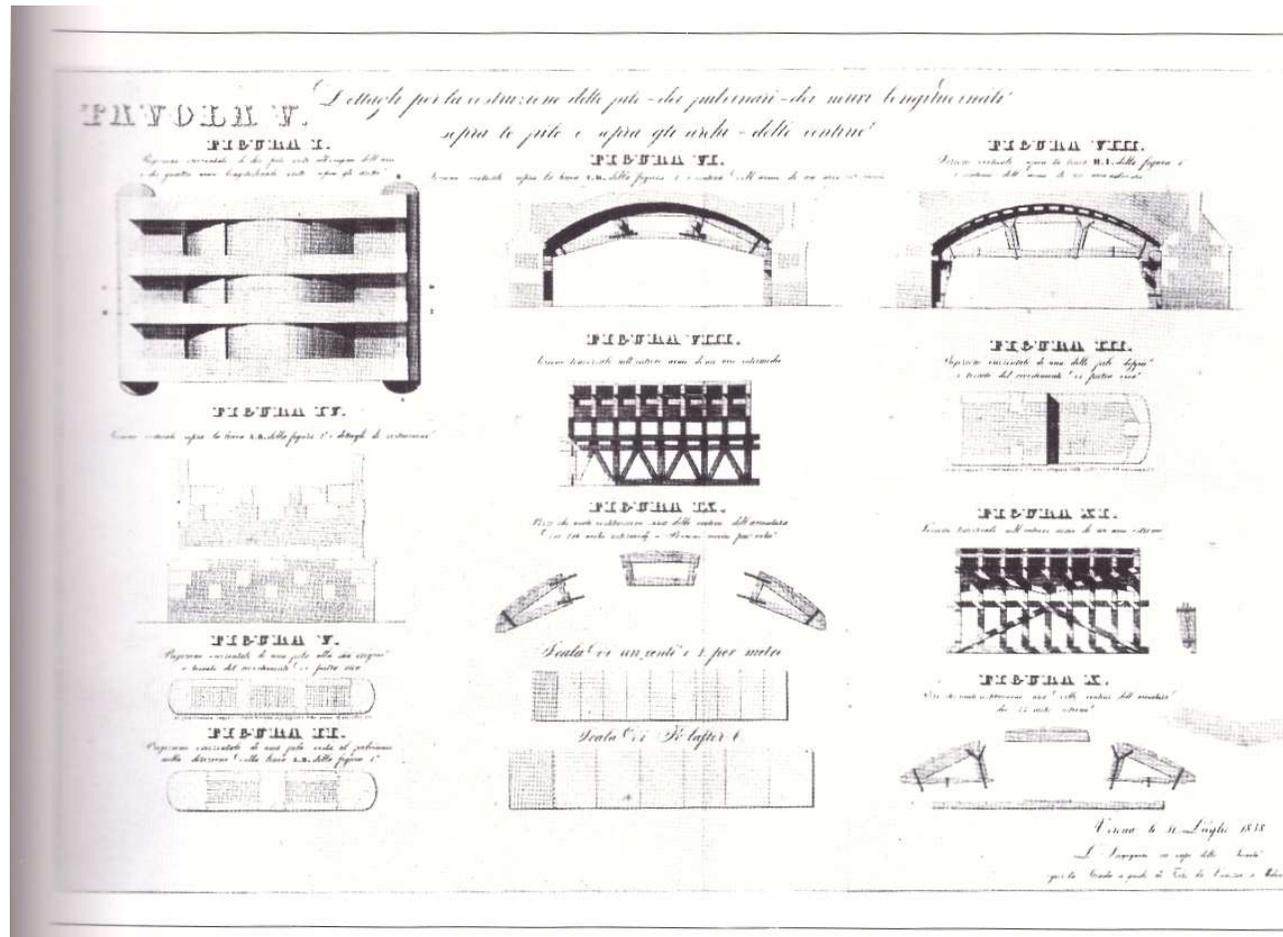
IL PONTE TRANSLAGUNARE

PROGETTO DELLE PILE DEL PONTE TRANSLAGUNARE



IL PONTE TRANSLAGUNARE

PROGETTO ARCADE PONTE TRANSLAGUNARE



IL PONTE TRANSLAGUNARE

L'INIZIO DEI LAVORI

SUSSISTENDO DIFFICOLTA' DI DEFINIZIONE DEL TRACCIATO NELL'AREA MILANESE, NEL 1840 SI DECISE DI PARTIRE DA VENEZIA.

SEMPRE NEL 1840 L'ING. MILANI FU SOSTITUITO NELLE FUNZIONI DI INGEGNERE CAPO DALL'ING. LUIGI DUODO. L'ING. NOALE FU NOMINATO DIRETTORE I LAVORI.

IL 25 APRILE 1841 VENNE POSATA LA PRIMA PIETRA DEL PONTE TRANSLAGUNARE.

IL PROGETTO DEL PONTE FU RIVISTO DALL'ING.NOALE. PRESENTAVA LUNGHEZZA DI 3.602 m., LARGHEZZA DI 9 m., 222 ARCADE E CINQUE PIAZZE INTERMEDIE.

I LAVORI FURONO APPALTATI ALL'IMPRESA DI ANTONIO BUSETTO PETICH PER UN IMPORTO DI 4.499.740 LIRE AUSTRIACHE.

IL TEMPO PREVISTO PER LA REALIZZAZIONE DEI LAVORI ERA DI 54 MESI.

NEL 1842 L'ING. MILANI RIENTRO' NELLA FUNZIONE DI INGEGNERE CAPO.

IL PONTE TRANSLAGUNARE

L'ESECUZIONE DEI LAVORI

NEI CINQUE ANNI DI LAVORO FURONO MEDIAMENTE IMPIEGATE SUL LUOGO DEL LAVORO 1.000 PERSONE. A QUESTE SI DEVONO AGGIUNGERE LE PERSONE IMPEGNATE NEI BOSCHI PER LA FORNITURA DEI LEGNAMI (74.000 PILOTI PIU' I LEGNAMI PER GLI ZATTERONI), QUELLE IMPEGNATE NELLE CAVE DELL'ISTRIA, QUELLE IMPEGNATE NELLE FABBRICHE DI MATTONI E NELLE FERRIERE.

PER I TRASPORTI DI MATERIALI E PERSONE FURONO IMPIEGATI CIRCA 100 NAVIGLI TRA GRANDI E PICCOLI; 20 BASTIMENTI FURONO IMPIEGATI PER IL TRASPORTO DELLA PIETRA D'ISTRIA (DALL'ISTRIA) E DELLA POZZOLANA (DAL LAZIO).

L'IMPOSTA DEGLI ARCHI DEL PONTE ERA COLLOCATA A 0,26 m. SUL MEDIO MARE.

IL 27 OTTOBRE 1845 FU COMPLETATO L'ULTIMO ARCO; L'UNDICI GENNAIO 1846 IL PONTE FU ATTIVATO ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO ALLA PRESENZA DEL VICERE DEL REGNO LOMBARDO – VENETO, ARCIDUCA FERDINANDO D'AUSTRIA, E DEL PODESTA' DI VENEZIA, CONTE GIOVANNI CORRER.

IL PONTE TRANSLAGUNARE

**L'IMPORTO DEI LAVORI RISULTO' DI
5.480.710,61 LIRE, CIRCA UN MILIONE
IN PIU' DI QUANTO PREVISTO.
ULTIMATI I LAVORI NEL GIUNO 1846
L'ING. NOALE CESSO' IL SERVIZIO
PRESSO LA SOCIETA' FERROVIARIA.
NEL PONTE ERANO PREVISTE 48
CAMERE DA MINA SE SI DOVESSE
INTERROMPERLO IN CASO DI GUERRA.**

I COSTI



ANTONIO Busetto

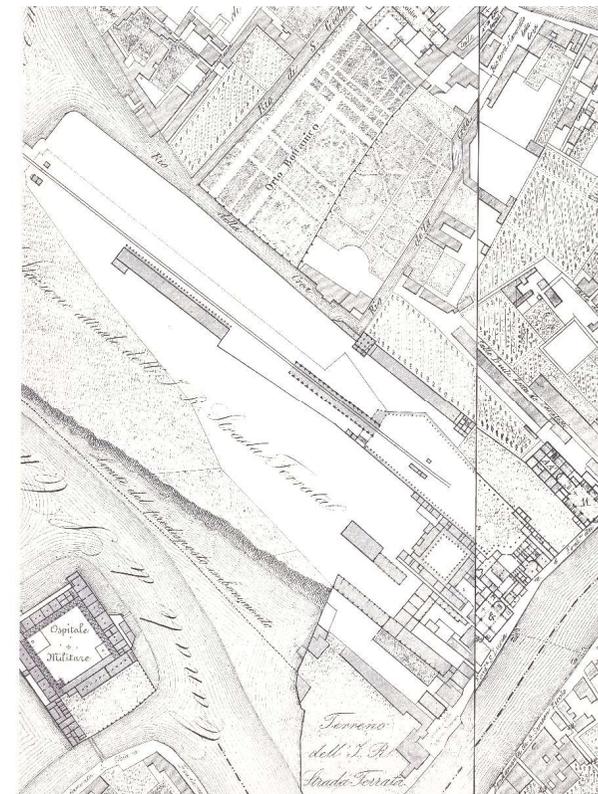
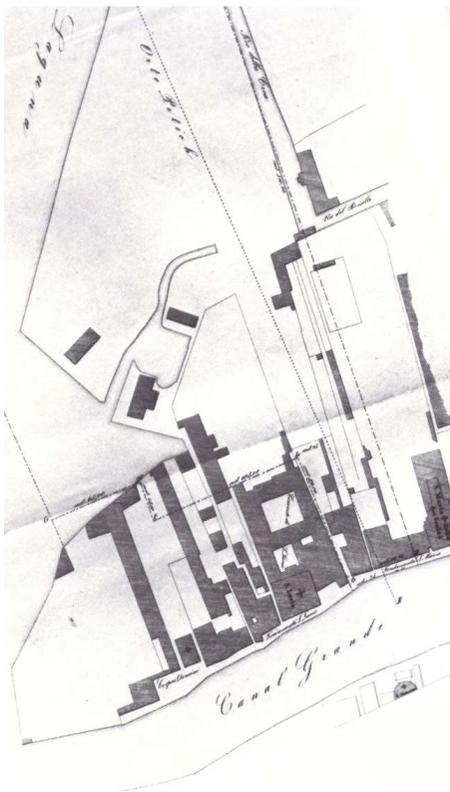


ANDREA NOALE

IL PONTE TRANSLAGUNARE

LA STAZIONE DI VENEZIA

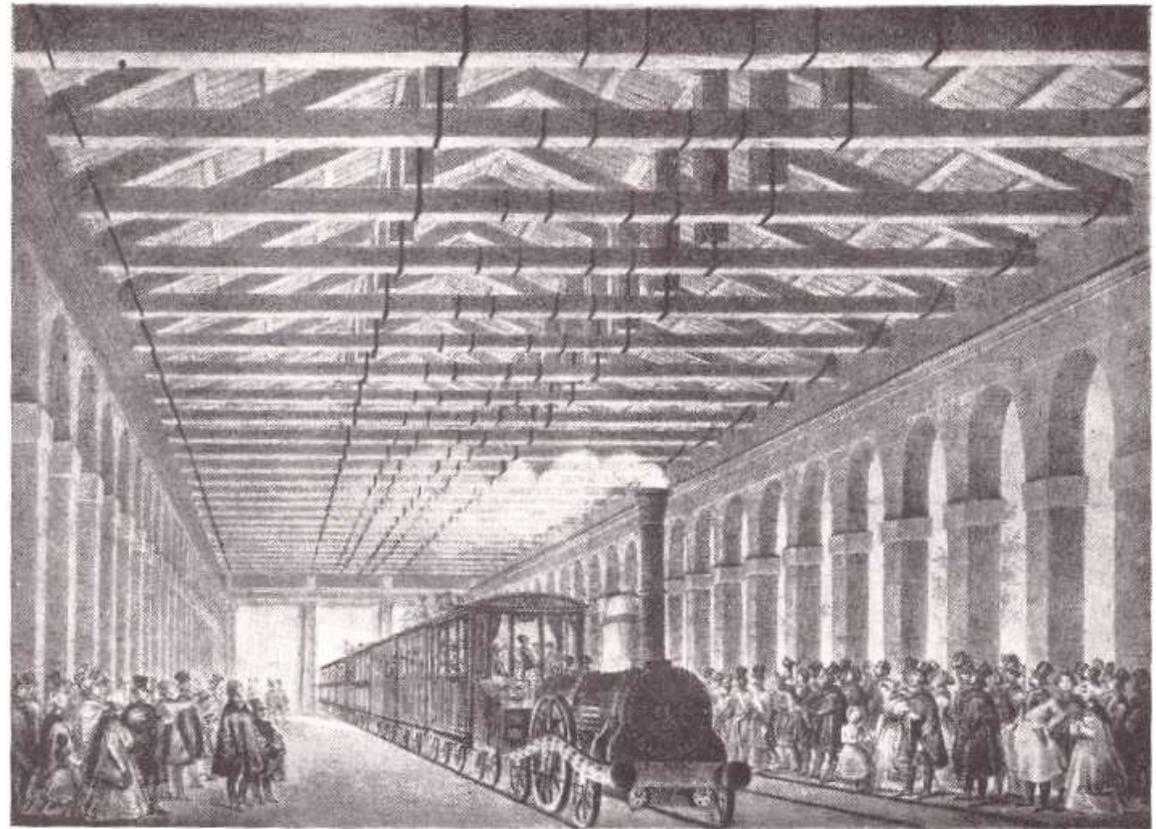
PER LA REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE FU INTERRATA LA SACCA DI S. LUCIA



IL PONTE TRANSLAGUNARE

LA STAZIONE DI VENEZIA

LA STAZIONE DI VENEZIA ERA COSTITUITA DA DUE BINARI COPERTI DA UNA PENSILINA. A FIANCO L'ARRIVO DEL PRIMO TRENO ALLA STAZIONE DI VENEZIA SANTA LUCIA IL GIORNO 11.01.1846.



IL PONTE TRANSLAGUNARE LA NUOVA LINEA TRA VENEZIA E LA TERRAFERMA



IL PONTE TRANSLAGUNARE

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



VENEZIA - Ponte della Ferrovia sulla Laguna (m. 3500)