

## I TRASPORTI TRA '800 E '900

Se lo Stato Italiano non poté fare molto per l'economia, visti i gravissimi problemi aperti dall'unificazione d'Italia (soprattutto nel Mezzogiorno), ci fu comunque un effetto psicologico positivo dato da un'effettiva maggiore libertà, dalla fine delle persecuzioni politiche e dalla ritrovata voglia di intraprendere attività economicamente più redditizie. Fu l'inizio, finalmente, di un periodo di grande ripresa economica che durò circa dal 1880 fino alla I Guerra Mondiale.



1925, il terminal del tram a S. Giuliano



1902, il tram a cavalli in Piazza Maggiore

Nel 1891 i mestrini videro il primo tramvai congiungere Piazza Barche (ora detta Piazza XXVII Ottobre, in onore della sortita dal Forte Marghera del 1848) con S. Giuliano. Ma era ancora un tram a cavalli.

Si dovette attendere il 1904 per avere, prima città del Veneto, quello elettrico. Intanto si prolungò la linea fino alla Piazza Maggiore, all'altezza del Cinema "Excelsior" (1892).

E poi arrivarono le linee per i nuovi assi urbani nord e sud: Mestre-Stazione passando per via Cappuccina (1905), Mestre-Carpenedo (1908) e soprattutto quelle che portavano fuori città, fino a Treviso (1909) e a Mirano (1912).

C'era poi una linea Padova-Fusina, con una deviazione fino alla Stazione di Mestre (1909).

Era una complessa rete tranviaria che aveva centro in Mestre e puntava poi a Venezia con S. Giuliano.

Nel 1912 la "Società delle Tramvie di Mestre" era diventata la prima attività industriale della città.

Si cominciò, intanto, con i "vaporetti", cioè i battelli a vapore (detti anche "caponere") che da Venezia, via Canal Salso, arrivavano fino a Piazza Barche, vale a dire al cuore di Mestre. Già dal '700, esisteva un regolare servizio di diligenza, detto "omnibus", cioè "per tutti", che collegava Mestre con Treviso, Padova, Milano, Bassano e altri centri e che aveva capolinea sempre alle Barche dove si prendeva poi il battello per Venezia. E, ovviamente, sempre qui sorgeva l'Ufficio Postale.

Nel 1859 fu inaugurata la Stazione Ferroviaria vera e propria, ben lontana dal centro, cosicché negli anni a venire si sarebbe sviluppata tutta una nuova area residenziale a sud.



1910, il tram elettrico in Piazza Umberto I



*1910, il cavalcavia per il tram sopra la ferrovia Venezia - Trieste*

Intanto si aprivano nuovi assi ferroviari: la Mestre - Bassano, la Mestre - Portogruaro e la Mestre - Treviso - Udine.

Si decise allora la costruzione del parco ferroviario vicino alla stazione, in località Giustizia, sia per esigenze militari, sia per la vicinanza al porto di Venezia.

Furono costruite le case dei ferrovieri (643 alloggi tra 1910 e 1913) lungo la strada che dopo la guerra sarebbe stata chiamata Via Piave.

Era un circolo virtuoso: un'attività ne faceva nascere un'altra e così via.