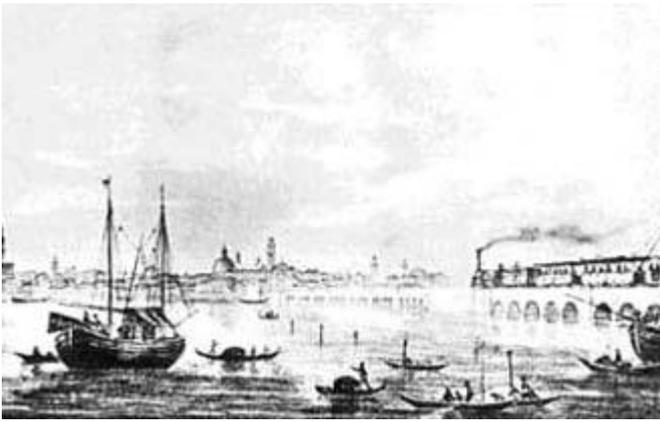


## 1814 - 1866: IL DOMINIO AUSTRIACO



*Il ponte ferroviario translagunare*

Tornati gli austriaci nel 1814, il Comune di Mestre, passato ora sotto il Regno Lombardo - Veneto, continuò a mantenere l'autonomia amministrativa riconosciuta dai francesi la prima volta nel 1797 e riconfermata nel 1805.

Nel 1818 a Mestre furono accorpati anche i Comuni di Carpenedo e Mogliano.

La situazione economica restava molto difficile e l'Austria non faceva niente per migliorarla. Mentre però i contadini, vale a dire la maggioranza della popolazione, erano contrari a forme di protesta, questa necessità

era sempre più sentita da commercianti e artigiani, soprattutto a causa della pesante politica fiscale imposta dagli austriaci che bloccava ogni ripresa della attività imprenditoriale.

A ciò si aggiunse nel 1835 un'epidemia di colera e nel 1839 una terribile inondazione, seguita a 40 giorni ininterrotti di pioggia.

Nel 1837 l'imperatore Ferdinando I d'Austria approvò la costruzione di un tratto ferroviario tra Venezia e Milano, le due capitali del nuovo Regno Lombardo-Veneto. Era la terza ferrovia italiana, dopo la Napoli-Portici (1839) e la Milano-Monza (1840) e il 12 dicembre 1842 ne fu inaugurato il primo tratto da Mestre a Padova (32 km) che costò 7.200.000 lire austriache.

Impiegava tra i 34 e i 54 minuti e nel primo anno trasportò più di 300.000 persone con le sue sei locomotive a sei ruote. I passeggeri per Venezia dovevano poi imbarcarsi a S. Giuliano e di lì proseguire con le barche, come sempre.

Finalmente, l'11 gennaio 1846 fu completato il ponte ferroviario translagunare e Venezia fu così collegata fisicamente con la terraferma.

Ciò causò un ulteriore danno alla già traballante economia mestrina, perché divennero improvvisamente inutili (o in ogni caso di secondaria importanza) i trasporti via acqua tra Mestre e Venezia.

Il Canal Salso continuò a essere usato solo per il trasporto delle merci agricole provenienti dall'immediato entroterra (latte, uova, pollame, verdura, frutta, vino). Molti barcaioli persero il lavoro e la gestione del trasporto si concentrò nelle mani di poche famiglie.

Ci sarebbe voluto del tempo affinché la presenza di una stazione ferroviaria a Mestre, svincolo per i trasporti nel Nord-Est, sommata a quella del porto di Venezia, permettesse lo sviluppo di un grande centro industriale: Porto Marghera.