

LA NASCITA DI PORTO MARGHERA



1920, scavo dei canali e delle banchine di Porto Marghera

Si iniziò a scavare un canale profondo tra la Marittima e i Bottenighi, che terminava con un primo bacino per lo scarico delle merci (all'incirca l'attuale "Fincantieri"). Intanto, le Ferrovie dello Stato aprivano derivazioni della linea ferroviaria per raggiungere questi bacini, mentre altre erano già state create verso il Canal Salso per permettere lo sviluppo delle prime fabbriche di fine '800. Inoltre, alle spalle della Stazione di Mestre fu costruito il Parco Ferroviario, che oltre ad essere un'infrastruttura essenziale, con magazzini e depositi, si rivelava anche un'occasione di lavoro per quanto riguardava locomotive, vagoni e binari.



1925, veduta aerea di Porto Marghera con le prime fabbriche

All'inizio di questo secolo, il Porto di Venezia era il secondo in Italia dopo quello di Genova, ma gli spazi ad esso adibiti (tra S. Lucia e S. Basilio) erano ormai insufficienti, per cui nacque l'esigenza di creare un nuovo porto "sussidiario" in terraferma, per ospitare soprattutto i traffici di petrolio e carbone e per sfruttare le ormai notevoli potenzialità del trasporto ferroviario.

Una legge del 1907 stanziò £ 8.740.00 per la creazione di questo nuovo bacino. Dopo molte polemiche, si scelse come area quella delle barene tra il Bottenigo e la linea ferroviaria, a sud di Mestre, località detta i Bottenighi, che solo allora si cominciava a chiamare Marghera.



1930, stabilimento per la lavorazione della pirite

Il 26 luglio 1917 un decreto luogotenenziale sancì la nascita di Porto Marghera, area che veniva annessa al Comune di Venezia. Per anni proseguirono i lavori di scavo dei canali e di costruzione delle banchine in un'area malarica, con operai riempiti di chinino. È quello che si sarebbe chiamato in tempi recenti un'area di trasporto intermodale: cioè un porto, anzi due (Venezia e Porto Marghera), una linea ferroviaria con molte diramazioni e una buona rete stradale alle spalle, in una posizione da sempre geograficamente strategica.

Negli anni '30, fu costruita un' autostrada (la "Serenissima" Milano - Venezia) e un ponte stradale tra Mestre e Venezia (1933), che si affiancava a quello ferroviario esistente già dal 1846.

Nel 1922, mentre si insediavano le prime industrie, veniva approvato anche il progetto del quartiere urbano, cioè Marghera.

Il porto industriale venne esteso a sud verso il Brenta di Fusina e già nel 1925 esistevano 17 insediamenti industriali e commerciali con 1200 dipendenti.



1925, Marghera, quartiere urbano

Nonostante fossero gli anni della grande depressione, del crollo di Wall Street, lentamente la realtà di Porto Marghera, porto e zona industriale, si affermò sempre più fino ad arrivare, allo scoppio della II Guerra Mondiale, a contare più di 100 industrie e 15.000 lavoratori.

Il 26 maggio 1923, Re Vittorio Emanuele III concesse a Mestre, che contava allora 23.000 abitanti, il titolo di città e sul suo stemma fu aggiunta la corona turrita, simbolo di dignità urbana.

Ma il 15 luglio 1926 un altro decreto sopprime l'autonomia amministrativa di Mestre che, assieme a Zelarino, Favaro e Chirignago, fu annessa al Comune di Venezia diventando una semplice frazione.

Finiva così un'autonomia cittadina durata ininterrottamente dal 1807.

La motivazione che venne data allora fu che la nuova realtà di Porto Marghera (già parte del Comune di Venezia) avrebbe rilanciato Venezia com'era un tempo e cioè come grande porto commerciale e anche industriale, per cui Mestre avrebbe avuto tutto da guadagnarci dal far parte di questo comune unificato e avviato a così grandi traguardi. Poche voci si levarono contro, anche perché era iniziato il regime fascista ed era tempo ormai di "credere, obbedire e combattere".