GLI ANNI '20 e '30

1927, il ferryboat della CIGA – Hotels a S. Giuliano

Negli anni '20 si cominciavano a vedere le prime automobili e così venne aperto un grande garage a S. Giuliano, dove si poteva lasciare la macchina e prendere il vaporetto per Venezia.
Nel 1927, la CIGA (Compagnia Italiana di Grandi Alberghi), ne aprì un altro, abbinato ad un servizio privato di lance e poi addirittura di piccoli ferry-boat con linea diretta per il Lido, che in quegli anni stava vivendo la sua stagione d'oro.
Così, alla fine degli anni '20, S. Giuliano era diventato un terminal molto trafficato per Venezia.

Ma ciò non durò a lungo, perché il 25 aprile 1933 fu inaugurato il ponte automobilistico translagunare che si affiancava a quello ferroviario del 1846 e offriva anche un servizio di filobus tra le due città.
Il filobus (cioè un mezzo su ruote alimentato da fili elettrici aerei) sostituì un po' alla volta tutti i tram su binari, perché più efficace e meno rumoroso.
Negli anni '20 e '30 nascevano in Italia le prime autostrade e Mestre, come sempre, si trovava in una posizione strategica per il sistema viario del Nord-Est.
Perciò, nel 1928, si decise la costruzione di un primo troncone autostradale Mestre - Padova, che poi sarebbe proseguito fino a Milano: la "Serenissima".

1935, il cavalcavia di Marghera e il filobus per Venezia

1934, viale Principe di Piemonte (ora Corso del Popolo)

Fu aperto al traffico automobilistico il 15 ottobre 1933: era l'ottava autostrada d'Italia.
Mancava allora una strada che congiungesse il centro di Mestre con l'uscita dell'autostrada, da un lato, e la strada per il ponte, dall'altra.
Fu allora tracciato un lungo rettilineo dedicato al Principe di Piemonte : l'attuale Corso del Popolo.
S. Giuliano, a quel punto, perse ogni vantaggio (ci voleva circa un'ora per arrivare a Venezia) e cadde presto in abbandono.
Il Canal Salso non serviva più come mezzo di comunicazione, perciò si iniziò ad interrarlo, anche per permettere al nuovo Viale Principe di Piemonte di congiungersi con Piazza Barche.

Nel dopoguerra, l'interramento proseguì fino al punto attuale, all'altezza dell'ex scopificio Krull.
Intanto, veniva aperta la nuova Via Piave che congiungeva direttamente il centro con la stazione ferroviaria.
Così, Mestre, che era sempre stata legata economicamente a doppio filo con Venezia, suo terminal per la terraferma, iniziò, prima con il ponte ferroviario e poi con quello stradale, a staccarsi da Venezia e a diventare una città industriale e moderna, con tutti i lati postivi e negativi connessi.

1935, via Piave