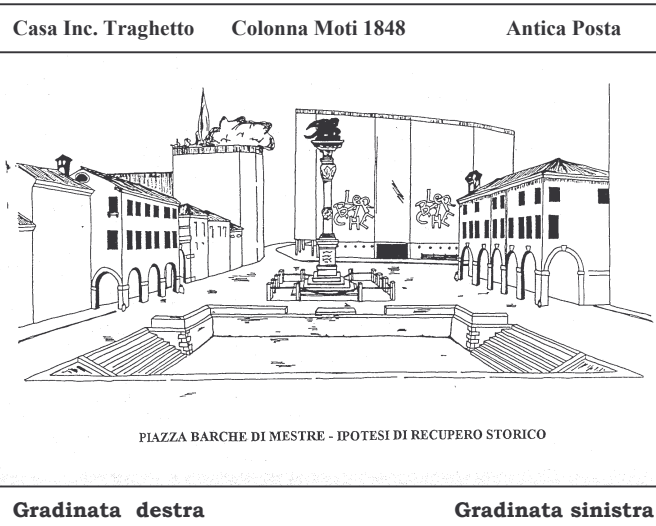


## La vera storia di Piazza Barche

Le testimonianze architettoniche giunte miracolosamente fino ai nostri giorni, ci raccontano mille storie. Semplici vicende come quelle dei barcaioli e delle gondole mestrine, dei corrieri postali, dei viaggi delle lattaruole che rifornivano giornalmente la vicina Venezia. Fatti memorabili come la famosa Sortita del 1848 o la fuga di Giacomo Casanova dalle prigioni ducali o la realizzazione del celebre Teatro Balbi. E molte altre curiosità.



### LA 'PARTE DEL SOL' E QUELLA 'DELL'OMBRA'

Piazza Barche possiamo immaginarla suddivisa in quattro aree. " C'era la piazza vera e propria, che comprendeva anche via del Teatro Vecchio e via Paolo Sarpi, la parte dell'abitato prospiciente la riva destra, chiamata comunemente la **'parte dell'ombra'**, cioè via Guglielmo Pepe ... quella che costeggiava la riva sinistra, detta la **'parte del sol'** " ed infine il Canal Salso. (BFP134)

Il canale separava fisicamente i due abitati, tracciando una divisione sia fisica che sociale. Tutti gli intervistati descrivono la parte sinistra, cioè via Forte Marghera, come la parte più benestante ... Luigi Goattin, barcaiolo, classe 1901, era orgoglioso di abitare alle Barche, ma era ancora più orgoglioso di risiedere nella 'parte del sol'. Ricorda che " la riva gera più bea, la strada gera più larga "; e poi nella parte sinistra, "tutti gera paroni [delle imbarcazioni] deà ghe gera più puareti, ... Anche la figlia conferma: " co 'ndavimo scuola gerimo considerai dei signori ". (BFP144)

### LE DONNE DEL LATTE

Le 'donne del latte' venivano dalla campagna dell'immediato retroterra lagunare, con il **'bigolo'**, un'asta di legno ricurva con alle due estremità i contenitori del latte come contrappesi. Arrivavano a piedi da sole o portate sui carri, sulla riva del canale, al mattino presto o ancora a notte fonda e si imbarcavano sulle caorline per andare a Venezia. Nell'Ottocento c'erano stati dei conflitti per assicurarsi la possibilità di trasportarle.

Considerata la maggiore capienza ed essendo barche più stabili le 'lattariole' si imbarcavano più volentieri su quelle più tozze, ma anche più economiche caorline dove, durante il tragitto, che durava anche un paio d'ore, potevano impegnarsi in piccoli lavori, come fare il burro, per arrotondare il sempre magro bilancio familiare: "Le done 'lora, finchè i omini remava, le done le bativa, ghe metiva 'la pana su dei fiaschi, su dele botiglie e strada fasendo 'le faseva el buro.... **Quando che rivava a Venessia 'le gaveva el buro pronto...**". (BFP161)



## IL SERVIZIO POSTALE

**Nel 131 a.C. il pretore T. Annio Rufo fa costruire un'importante strada denominata Annia;** tale via congiungeva Adria con Padova, Altino, Concordia ed infine Aquileia (AVL11).

L'imperatore Augusto (I° secolo a. C.) istituisce un regolare servizio postale; il trasporto della corrispondenza avviene per mezzo di corrieri a cavallo: sulle principali vie di comunicazione vengono istituite, a distanza di circa 5-6 miglia una dall'altra, delle "stazioni di posta" (le cosiddette mutationes) dove i corrieri potevano effettuare il cambio dei cavalli: una di queste mutationes era denominata "**mutatio ad Nonum**" (a nove miglia da Altino) e corrisponde all'antica Marghera (attuale Forte Marghera). (CON294) Il servizio postale era allora a disposizione solo dello Stato. Nel 1489 nasce la Compagnia dei Corrieri Veneti alla quale il Senato di Venezia assegna l'esclusiva di tutti i servizi di corrispondenza, **sia pubblica che privata** e l'appalto delle stazioni di posta che gestivano in pieno regime di monopolio; portavano una giubba con **l'insegna di S. Marco, il corno ed il copricapo di tasso**.

Nel 1713 ci fu l'introduzione dei timbri postali, nati nella Repubblica di Venezia e adottati dalla Compagnia dei Corrieri Veneti per il trasporto della corrispondenza lungo le Vie della Posta. (FAS)

*Nel 1795 era in uso un timbro postale di forma circolare, con la scritta MESTRE su due righe nella parte inferiore, sormontato superiormente dall'immagine stilizzata del Leone di S. Marco, per questo chiamato anche "Leon in Moeca". Questo timbro, di colore nero, venne usato fino al 1797, anno della caduta della Repubblica di Venezia. Dal 1797 al 1805 venne usato un bollo del tutto simile al precedente ma privo del 'leoncino'. (FAS)*

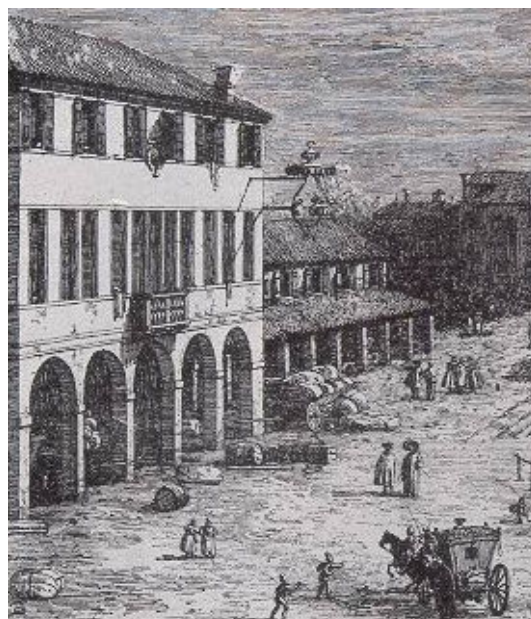


## LA POSTA DI MESTRE

**Numerose mappe testimoniano la presenza di una stazione postale a Mestre, a partire almeno dal 1600**, nell'area denominata Piazza delle Barche (attuale Piazza Barche). Una celebre incisione del Canaletto del 1700 ritrae il Porto di Mestre "descrivendo un mondo animato da una sorprendente vitalità, pieno di dettagli e particolari, che ci aiuta ad immergerci in un ambiente di gondole, viaggiatori e passeggeri, cavalieri, carrozze, stalle, portici e mercanzie. Si vede in basso una diligenza che sta dirigendosi verso un grande edificio con portici ed uno stemma che ne accresce l'importanza: l'ufficio postale. (BFP23).

**L'ufficio postale era punto di arrivo dei servizi postali che provenivano giornalmente da Treviso.**

A Mestre facevano capo due volte alla settimana i "cavallari" di Feltre, Asolo, Bassano, Castelfranco, Conegliano, Ceneda, Belluno e Pordenone; arrivava la



Mestre alle Barche – Canaletto sec XVIII (particolare) Windsor Castle, Royal Library

posta estera dell'Impero, lettere e pacchetti provenivano dall'Olanda e dai Paesi Bassi, Inghilterra e Fiandra, da tutta la Sassonia, Baviera, Tirolo e Trento (BFP36).

**Nella piazza risiedeva il personale della posta:** portalettere, postiglioni, mastro di posta, e gli impiegati dell'ufficio postale; sulla strada del "Cavallino" i controllori e ricettori di finanza e nella parte destra delle Barche i militari a guardia del traghetto e l'incaricato politico (BFP82).

Un disegno del 1827 realizzato da G. B. Manocchi, individua in modo preciso gli elementi fisici e gli insediamenti della località.

Vengono indicate sulla testata del Canal Salso le due gradinate; di fronte a quella sinistra vi è lo "Stabile detto Tre Pennacchi, con Offizzi di Lettere, Diligenze e Posta da cavalli" e la sede della "Pubblica Dogana"; a destra troviamo l'"Offizio dell'Incaricato al Traghetto".

La **gradinata di sinistra** era di competenza della Strada Regia Postale che da qui iniziava il suo percorso proseguendo per le attuali vie Poerio, Palazzo, Torre Belfredo; da questa sponda svolgeva il suo servizio l'amministrazione postale con barche proprie.

La **gradinata di destra** era a disposizione del traghetto per i viaggiatori che volevano raggiungere Venezia (BFP52).

## GIACOMO CASANOVA ALLA POSTA DI MESTRE

Giacomo Casanova, di qui passò il giorno della sua celebre fuga dalle prigioni veneziane; così ricorda nelle sue memorie l'arrivo a Mestre: “.....La mattinata era magnifica, pura l'aria, splendidi i primi raggi del sole nascente, e i due giovani barcaioli remavano disinvolti e vigorosi. ... A Mestre non trovai cavalli disponibili **alla posta**, ma vi erano all'osteria della Campana che servono tanto bene quanto la posta.”

## LA COLONNA DELLA SORTITA

In Piazza Barche, all'altezza di Corso del Popolo, si eleva una bella colonna di ordine ionico con soprastante un **leone alato in bronzo**; il monumento, ideato e realizzato dallo scultore Angelo Seguso fu inaugurato il 4 aprile 1886 (VES128,129) in memoria della **Sortita di Marghera**.

Il 27 ottobre del 1848 si svolse infatti un'epica battaglia alla quale parteciparono e nella quale morirono lo scrittore napoletano Alessandro Poerio, il Tenente Antonio Olivi, figlio del podestà di Treviso, e due rivoluzionari polacchi Isidoro Dembowski e Costantino Miskiewicz.

Il Generale Pepe, il Maggiore Radaelli assieme al Cavedalis

idearono una sortita dal Forte di Marghera (occupato dagli Italiani) per liberare Mestre dalle truppe austriache comandate dal Generale Mittis.

I patrioti italiani, nettamente inferiori per numero e dotazioni, dopo un furioso combattimento sul Ponte della Campana (attuale via Poerio) costrinsero il nemico alla fuga; una lapide all'ingresso di Piazza Ferretto ricorda tale episodio. La colonna era situata originariamente di fronte all'Antica Posta sorretta da una possente gradinata alta più di un metro e mezzo. Il leone era rivolto, diversamente da oggi, verso nord per osservare, come vuole la tradizione, gli Austriaci in fuga.

“Nel giorno dell'inaugurazione “Mestre era imbandierata. Dappertutto drappi, trofei, bandiere e grida festanti, e musiche e batter di palme .. si compose il corteo, il quale era straordinariamente lungo, perché vi prendevano parte parecchie migliaia di persone con dodici o quattordici musiche, con **circa cento bandiere**, tra le quali quelle dei comuni di Roma, Napoli, Bologna ...”

Al suono della marcia reale fu scoperto il monumento ed allora le bandiere furono abbassate. (BFP59)

## LA CASA DELL'INCARICATO DEL TRAGHETTO

Nel 1813, al tempo della dominazione francese, venne emanato un regolamento che obbligava ogni barca utilizzata per il traghetto ad essere marchiata con un numero progressivo e con una lettera **M** se iscritta a Mestre e **V** se iscritta a Venezia.

Vi era poi un limite diverso di passeggeri per le “Barche Veneziane” (cioè le tipiche gondole) che ne dovevano trasportare al massimo 4 mentre le “Gondole o **Barche da Mestre**” potevano arrivare sino a 12 viaggiatori. La ragione di questa diversità stava nel fatto che le “gondole da Mestre” pur avendo la stessa forma delle veneziane erano più grandi e robuste, mostrandosi quindi **più affidabili in caso di burrasca**. (BFP107)



4 aprile 1886 – Inaugurazione del monumento alla Sortita del 1848  
Sullo sfondo due edifici simbolo:  
la Torre Civica e l'Antica Posta con gli archi originari

Il regolamento austriaco del 1817 stabiliva che vi fosse un “**incaricato politico**” con il compito di far rispettare il regolamento del traghetto; nominato da Venezia egli disponeva di un locale situato presso la riva destra, **presso l'attuale sottoportico** dove stazionava un drappello di guardie e dove trovava posto un locale nel quale venivano rinchiusi i barcaioli che contravvenivano alle normative. (BFP110)

## IL CANAL SALSO

All'inizio dell'ottocento il Porto di Mestre, dopo quasi cinque secoli di attività godeva di buona salute: gli scambi ed il trasporto passeggeri erano intensi, e forniva lavoro alle decine di barcaioli, ma un evento di lì a poco avrebbe compromesso un equilibrio secolare portando conseguenze disastrose all'economia di quella contrada. **L'11 gennaio 1846 fu inaugurato il ponte ferroviario**, progettato dall'ing. Tommaso Meduna e modificato dall'ing. Luigi Duodo, posto su 222 arcate per una lunghezza di 3601 m., con un costo di quasi 6 milioni (VES67).

**Gran parte del trasporto delle merci e dei passeggeri si spostò sulla ferrovia** in modo che gli introiti dei barcaioli si dimezzarono ed essi, per poter sopravvivere, evadevano la tassa di navigazione. Il sistema era semplice: si facevano vedere dai gendarmi che controllavano l'approdo a piazza Barche e caricavano il numero stabilito di passeggeri (4 per gondola) e poi, lungo il tragitto per Venezia ne facevano salire altri ai successivi pontili.

Ma la “Fraglia dei Barcaioli” riuscì a sopravvivere, seppure con un traffico così drasticamente ridotto, per quasi un altro secolo quando l'apertura, nel 1933, del parallelo ponte automobilistico (Littorio e poi della Libertà) non decretò la quasi completa estinzione della portualità mestrina con la soppressione dei collegamenti acquei, ed il conseguente interrimento del canale e l'allargamento di Piazza Barche. Il trasporto delle merci non scomparve però del tutto e fino alla fine degli anni '60, quando il Canale arrivava all'altezza di Corso del Popolo (dove vi era una pesa), si poteva vedere un discreto numero di barche da carico solcare la via d'acqua; **ancor oggi l'attuale testata del Canale**, spostata ulteriormente verso Venezia, **è utilizzata come punto di approdo dalla ditta di trasporti lagunari Roggio, già proprietari dello Squero di Mestre**. Ad alcune centinaia di metri, lungo il Canale, svolgono la stessa secolare attività di trasporti le aziende **Basana, Goattin, Uccelli**, nomi storici di famiglie di barcaioli mestrini.

Gli interrimenti sono facilmente identificabili essendo compresi tra Via Forte Marghera e Via Guglielmo Pepe già strade del Cavallino e della Fornasa. Il nome di quest'ultima via derivava dall'esistenza, in quella zona, della fornace Da Re.

## IL TEATRO BALBI



Nell'anno 1778 il Veneto Patrizio Almerico Balbi ideò il grandioso progetto di erigere a Mestre un Teatro, che per la sua armonica costruzione fu di tale rinomanza da potersi dire uno dei migliori di Italia. Fu questo eretto sopra un fondo di proprietaria ragione di esso Balbi in **vicinanza alle rive del Canal salso**, e fu opera del Veneto Architetto Maccaruzzi. L'atrio del Teatro era fiancheggiato da Botteghe da Caffè e Confetterie, e sopra l'atrio vi erano erette in due piani due maestose Sale con Camere adiacenti per le prove dell'Opera, ed altri usi. Vastissimo era il palcoscenico e capace dei più grandiosi spettacoli. (BBN135-6)

Nel 1798 venne rappresentata l'opera “La Caccia di Arrigo IV”, dove comparvero **12 ballerini, 26 figuranti, 80 granatieri austriaci, 16 usseri con i loro cavalli e 12 cani, e tutti questi in atto di inseguire un cervo in corsa**.

Ugo Urban in un suo opuscolo riporta una leggenda secondo la quale le suppellettili del Teatro Balbi sarebbero finite al Teatro La Scala di Milano. (ROSSI in 14-15Q89-92)

Del celebre teatro, demolito già nell'ottocento, è **giunto fino ai nostri giorni solo l'atrio**, gravemente manomesso ed adibito ad altri usi, oggetto di un recente restauro che ne permette una parziale riconoscibilità. E' attraversato dalla Galleria Teatro Vecchio.

nnQ AUTORI VARI - QUADERNO nn CENTRO STUDI STORICI DI MESTRE

AVL AUTORI VARI LA VIA ANNIA - MEMORIA E PRESENTE

BBN BARCELLA BONAVENTURA - NOTIZIE STORICHE DEL CASTELLO DI MESTRE

BFP BRUSO' FABIO - PIAZZA BARCHE MESTRE (1846-1932)

FAS FUSATI ANDREA - STORIA DEI BOLLI POSTALI IN USO ALL'U. P. DI MESTRE, DALLE ORIGINI AL 1866

VES VITTORIA EUGENIO - STORIA DI MESTRE

(SZ2006)

)