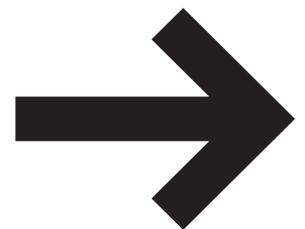


EX MAGAZZINI GENERALI
MAGAZZINO 1
11 MAGGIO - 25 MAGGIO 2019

LUNGO- ADIGE

**Opere pubbliche nell'area
di San Giorgio tra
Ottocento e Novecento**



Mostra a cura di:
Angelo Bertolazzi, Michele De Mori

Un progetto di:
Associazione AGILE

In collaborazione con:
Archivio di Stato di Verona
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Verona

Gruppo di Lavoro:
Angelo Bertolazzi, Marco Cofani, Silvia
Dandria, Michele De Mori, Enrico Mischi,
Johnny Nicolis, Davide Rizzi

Progetto grafico:
Emilia Quattrina, Nicolò Tedeschi

Con il sostegno di:
Fondazione Cariverona

I lavori di sistemazione della zona di Porta San Giorgio e di riva Sant'Alessio eseguiti nella prima metà degli anni Trenta sono legati allo sviluppo novecentesco della città e si pongono in continuità con le opere in difesa dall'Adige realizzate dopo la piena del 1882.

A seguito dell'inondazione dell'ottobre del 1926 venne istituita una speciale Commissione del Ministero dei Lavori Pubblici, con lo scopo di studiare l'assetto globale dei fiumi dell'Alta Italia, proponendo un'integrale sistemazione del sistema idrografico veneto. Tale programma portò alla pianificazione sia delle opere di ripristino che dei nuovi interventi lungo il corso dell'Adige e di altri principali fiumi veneti.

A Verona questo piano si concretizzò nell'esecuzione di un nuovo lungadige sulla riva sinistra dell'Adige, tra ponte Pietra e ponte Garibaldi, rendendo tuttavia necessaria la demolizione di tutte le case di via Sant'Alessio e via Santo Stefano e la rimozione dell'ultimo frammento in cui il contatto tra la città e il fiume era diretto. Il progetto, inutilmente osteggiato dal Consiglio Superiore di Antichità e la Sovrintendenza alle Belle Arti, oltre che da intellettuali ed artisti, guidati dal pittore Dall'Oca Bianca, venne predisposto dal Genio Civile in collaborazione con il Magistrato alle Acque e l'Ufficio Tecnico Comunale. I lavori, iniziati nel gennaio del 1935 vennero ultimati l'anno successivo e il 4 novembre del 1936 vi fu la solenne inaugurazione del nuovo lungadige "del Littorio".

Per la demolizione dei fabbricati e l'esecuzione dell'opera furono necessarie 61.200 giornate-uomo. Furono utilizzati 15.600 quintali di cemento, 13.511 tonnellate di sasso da scogliera, 960 metri cubi di pietra da taglio veronese sagomata e 1.480 della medesima pietra in lastre. La spesa complessiva dei lavori fu di 2.116.000 di lire, pari all'intera somma erogata dal Ministero. Vista l'importanza

dell'operazione, i lavori vennero anche inseriti nella mostra sui fiumi veneti, organizzata dal Ministero dei Lavori Pubblici alla XVIII fiera di Padova. Il nuovo lungadige venne progettato radicalmente differente rispetto a quelli precedenti: invece di muri in laterizio perpendicolari al fiume venne realizzata una struttura diversa per materiali e forma. La geometria inclinata della nuova scarpata era messa in risalto da specchiature di verde inquadrate da lastre di pietra bianca, mentre i muri di fondazione e di sostegno al piano inclinato furono realizzati in calcestruzzo armato al posto della più tradizionale muratura. La parte obliqua venne arretrata in modo da dare spazio ad un camminamento compreso tra il coronamento del muro di sostegno e l'unghia, accessibile con scale a monte e a valle; questa passeggiata permette – a differenza degli altri lungadige – un rapporto diretto con l'acqua. Alle estremità della grande ansa tra San Giorgio e Santo Stefano vennero realizzati due muri con paramento in pietra da taglio in modo da raccordarsi con il muro di epoca medievale costruito con blocchi di pietra provenienti dal teatro romano verso ponte Pietra e con la nuova riva dalla parte di ponte Garibaldi.

I lavori del lungadige del Littorio sono strettamente collegati con le trasformazioni urbane progettate e realizzate negli anni '20 e '30, in particolare nella zona di Borgo Trento.

Il nuovo lungadige infatti, una volta terminato, consentì di realizzare un percorso continuo lungo tutta la riva sinistra, che metteva in comunicazione diretta il centro città con il nuovo quartiere residenziale che si andava sviluppando oltre la cinta muraria verso la Campagnola. Qualche anno prima era stato realizzato invece il nuovo ponte Garibaldi, per migliorare invece il collegamento tra la riva destra del centro storico e il quartiere Trento attraverso via Nino Bixio.

Il rifacimento del ponte rientrava nel potenziamento dei collegamenti attraverso il fiume voluto dall'Amministrazione comunale fascista per collegare il centro storico con i nuovi quartieri residenziali, che vide nel corso del Ventennio la costruzione dei ponti della Vittoria (1926), della Catena (1929), di San Francesco (1929-1931) e la ricostruzione dei ponti Garibaldi (1932-33), delle Navi (1935-1936), Nuovo (1936-1938) e Aleardi (1939). L'antica struttura metallica del ponte, realizzata con il brevetto Neville nel 1864 e rifatta dopo la piena del 1882, venne sostituita da un nuovo ponte a tre arcate in calcestruzzo armato e rivestito in pietra. I lavori comportarono anche il rifacimento di entrambe le testate, in modo da assecondare la nuova viabilità tra il centro storico e Borgo Trento.

I lavori documentati dalle fotografie del Genio Civile sono testimoni di quel fervore edilizio che contrassegnò Verona negli anni tra le due Guerre e che attraverso interventi non solo assecondarono lo sviluppo verso l'esterno, ma trasformarono profondamente l'immagine storicamente consolidata della città.

L'esposizione vuole raccontare, attraverso le foto eseguite dal Genio Civile, custodite dall'Archivio di Stato di Verona, questi imponenti lavori infrastrutturali che mutarono radicalmente l'area di San Giorgio ma che ci hanno consegnato un nuovo spazio urbano.

La Mostra è parte del progetto ARCOVER (Archivi del Costruito del Territorio Veronese in Rete), realizzato con il contributo di Fondazione Cariverona; il progetto è volto alla digitalizzazione, alla valorizzazione e alla condivisione del patrimonio archivistico della città, capace di raccontare le trasformazioni di Verona nel corso del Novecento.

BIBLIOGRAFIA

- L. Bellini Carnesali, *Il ponte Garibaldi: note storico-cronologiche: pedaggio e riscatto*, Verona, 1915
Il violento nubifragio di domenica sera, «L'Arena», 28 agosto 1934, p. 2
G. Silvestri, *Vecchia Verona scomparsa*, «L'Illustrazione Italiana», 62, n. 6 del 10 febbraio 1925, p. 210-211
Il Lungadige del Littorio punto d'inizio di nuovo rinnovamento edilizio, «L'Arena», 4 novembre 1936, p. 3
Opere Pubbliche del Regime: i lavori per la difesa delle sponde dell'Adige a Verona, «Annali dei Lavori Pubblici» 8, 1936, p. 646-647
L. Miliani, *Le piene dei fiumi veneti e i provvedimenti di difesa*, Firenze, 1937
L. Magagnato, *La piena del 1882, la regolazione dell'Adige in città e le sue implicazioni urbanistiche*, in *Una città e il suo fiume*, a cura di G. Borelli, Verona, 1977, p. 801-865
Verona 1900-1960. Architetture nella dissoluzione dell'aura, Venezia, 1979
M. Mulazzani, *Il Novecento da Sant'Elia a Scarpa*, in *Architettura a Verona dal periodo napoleonico all'età contemporanea*, a cura di P. Brugnoli e A. Sandrini, Verona, 1994, p. 339-388
G. Milani, *La Verona fluviale: dalla grande alluvione alla costruzione dei muraglioni: 1882-1895*, Verona, 1995
V. Pavan, *Le opere del Regime*, in *Urbanistica a Verona (1880-1960)*, a cura di P. Brugnoli, Verona, 1996, pp. 147-209
G. Calvenzi, *Verona negli archivi fotografici: Biblioteca civica, Collezione Milani, Enzo e Raffaello Bassotto*, Venezia, 1997
M. Vecchiato, "Sventriamo Verona": la tutela del centro storico cittadino e il ruolo della Regia Sovrintendenza, in *Verona nel Novecento. Opere pubbliche, interventi urbanistici, architettura residenziale dall'inizio del secolo al Ventennio (1900-1940)*, a cura di M. Vecchiato, Verona, 1998, p. 63-106
G. Milani, *I cinquantacinque ponti di Verona*, Verona, 2003
In *difesa d'Adige. La campagna fotografica di Giuseppe Bertucci, Verona 1890 - 1894*, a cura di E. Lievore, Verona, 2007
M. Patuzzo, *L'Adige. Verona e i suoi ponti*, Verona, 2015
L'Adige e Verona (1882-1895). Ingegneria e città nell'Ottocento, Verona, 2017