

Giornate Europee del Patrimonio 2020
26-27 settembre 2020
Ente promotore: Archivio di Stato di Verona
in collaborazione con:
Progetto ARCOVER – Associazione AGILE – Dipartimento ICEA, Università degli Studi di Padova

Presentazione: domenica 27 settembre 2020
ore 10.30-12.30, Archivio di Stato di Verona
via S. Teresa 12

L'Adige e Verona.

Ingegneria e città tra Otto e Novecento.

In occasione delle Giornate Europee del Patrimonio 2020 l'Archivio di Stato di Verona allestisce in forma digitale la mostra “*L'Adige e Verona. Ingegneria e città tra Otto e Novecento*”. Questa raccoglie due precedenti iniziative – organizzate nel 2016 con l'ordine degli Ingegneri di Verona e nel 2019 con il progetto ARCOVER – che hanno avuto come obiettivo l'indagine del rapporto tra la città e il fiume, che mutò radicalmente a seguito della piena dell'Adige del settembre 1882.

La mostra, organizzata in collaborazione con l'Associazione AGILE, l'Archivio del Comune di Verona e la Biblioteca Civica, ha due obiettivi principali. Da un lato infatti si vuole evidenziare ancora una volta il ruolo degli ingegneri nel progetto e nella realizzazione di queste infrastrutture, in un momento in cui la fragilità del territorio ritorna di drammatica attualità. Dall'altro invece la mostra è stato uno strumento per far conoscere il ricco patrimonio conservato negli Archivi cittadini, che diventa uno strumento fondamentale per la comprensione, il progetto e quindi la tutela del territorio.

La mostra è divisa in due parti: la prima racconta i lavori di costruzione dei muraglioni subito dopo la piena (1882-1895) attraverso le immagini della campagna fotografica di Giuseppe Bertucci del 1890-94 (conservata presso la Biblioteca Civica), i documenti di progetto esecutivo dei muraglioni (conservati presso l'Archivio del Comune) e altra documentazione dell'epoca (conservata presso l'Archivio di Stato). La messa in rete del materiale grafico con quello fotografico fanno comprendere meglio la portata dei lavori e la drammaticità delle conseguenze sul tessuto urbano delle nuove infrastrutture.

La seconda invece testimonia la fine dei lavori in difesa dell'Adige, ultimati nel corso del Novecento in un contesto economico, tecnologico e politico differente, che hanno visto il rifacimento dei lungadige Attiraglio, Campagnola e di San Giorgio, dove vennero demolite le ultime case sull'Adige per far posto al lungadige “del Littorio”, inaugurato nel 1936. In questo caso i lavori sono stati documentati dalle immagini di cantiere raccolte nel Fondo Fotografico del Genio Civile, oggi conservato presso l'Archivio di Stato.

In tutte e due le parti della mostra è stato approfondito l'aspetto delle infrastrutture di attraversamento – i ponti – che sono stati rifatti in occasione dei lavori idraulici. In particolare vengono presentati i ponti Umberto e Garibaldi. Il primo venne inaugurato nella sua forma provvisoria nel 1883 con un'ardita struttura metallica ad arco di 100 metri, sostituita da un'altra – sempre in metallo – nel 1895, a seguito dell'allargamento dell'alveo del fiume. Il secondo invece venne costruito nel 1864 su brevetto Neville che, dopo aver retto alla piena del 1882, venne sostituito da un nuovo manufatto in calcestruzzo armato nel 1934, in occasione del rifacimento dei lungadige Campagnola e della riva di Sant'Alessio.

La mostra è fruibile *on-line* sul sito dell'Archivio di Stato di Verona, attraverso delle tavole esplicative e del materiale inedito. L'iniziativa è gemellata con la mostra digitale “*Ingegneria del Tevere a Roma. un racconto dai documenti dell'ufficio speciale del genio civile per il Tevere e l'agro romano*”, promossa dall'Archivio di Stato di Roma e visitabile sul suo sito.

Gruppo di lavoro Archivio di Stato di Verona

R Mazzei

Gruppo di lavoro ARCOVER

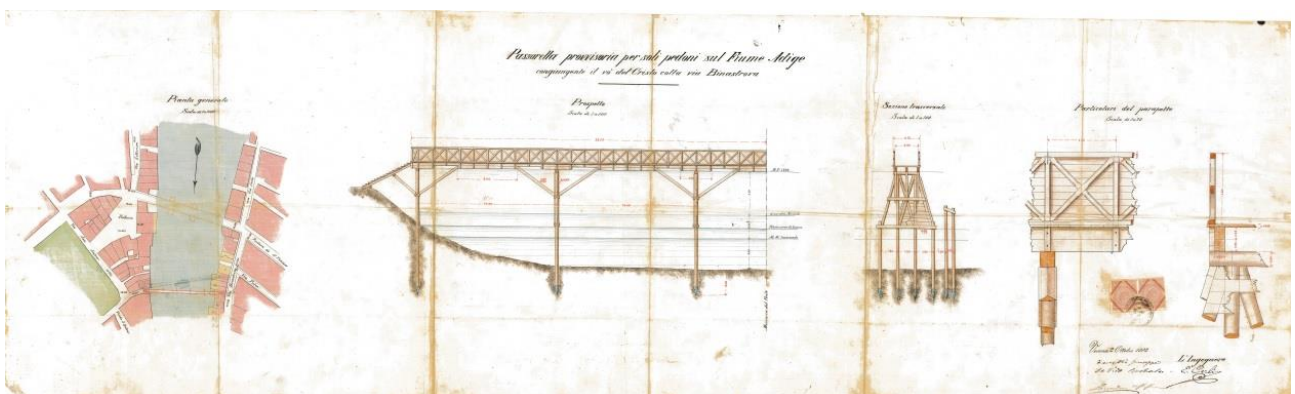
A. Bertolazzi (Università degli Studi di Padova – DICEA); M. Cofani (SBBPPAA di Verona); M. De Mori (AGILE); S. Dandria (SBBPPAA di Verona); J. Nicolis, N. Nicolis, D. Rizzi.

Sezione I/ I lavori in difesa dell'Adige – La piena

La sezione racconta – attraverso il materiale degli archivi – la piena dell'Adige del settembre 1882 e i lavori a protezione e a difesa della città, intrapresi subito dopo il catastrofico evento. In particolare i documenti fotografici e grafici mostrano le prime opere provvisoriale per consolidare le rive e quelli definitivi di inalveamento del tronco urbano dell'Adige. Il progetto definitivo ed esecutivo venne elaborato dall'ing. Enrico Carli dell'Ufficio Tecnico del Comune nell'arco di un anno, mentre i lavori – iniziati nel 1885 – terminarono nel 1895.

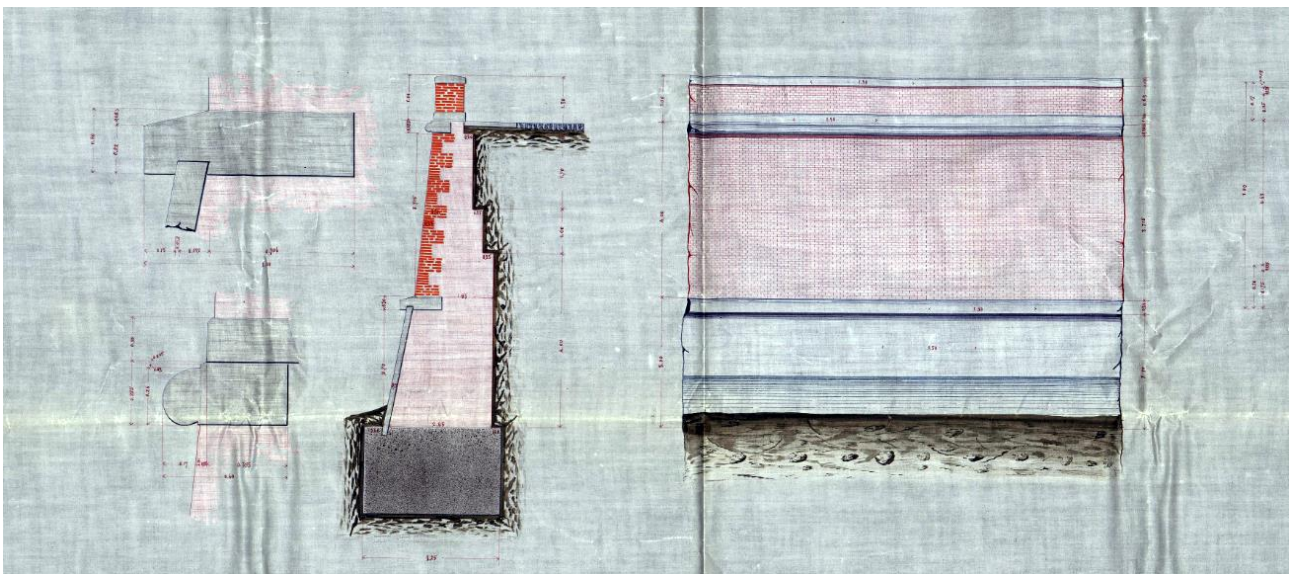


Rovine della Pescheria dopo la piena del 17 settembre 1882 (Fondo Fotografico – BCVR)



Disegno tecnico della passerella pedonale costruita sulle rovine del ponte Nuovo, 1882 (ACVr)

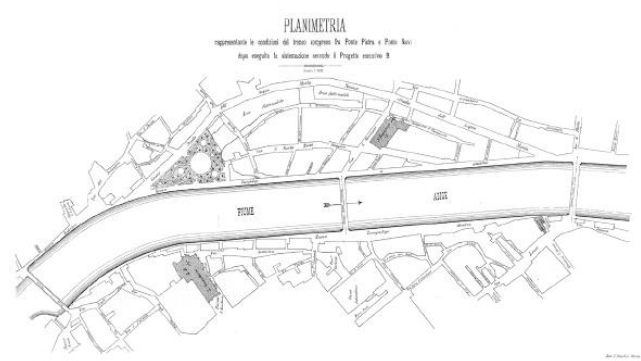
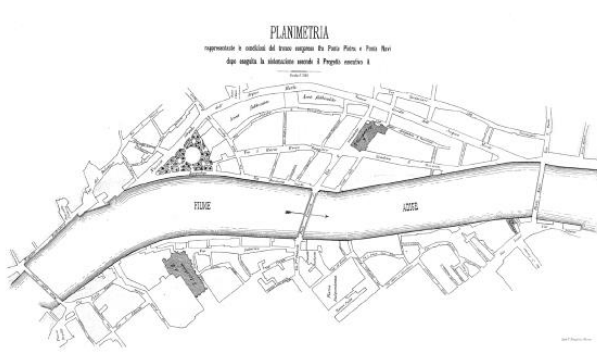
Il progetto esecutivo della riva destra venne suddiviso in due parti, il primo tronco da ponte Catena a Castelvecchio e il secondo tronco da Castelvecchio al bastione S. Francesco. La presenza di una fitta edilizia residenziale che nel corso dei secoli si era addensata lungo il fiume, comportò tuttavia un aggravio dei lavori da un punto di vista tecnico e in molti casi si dovette procedere al puntellamento delle abitazioni esistenti, come in Sottoriva e a S. Lorenzo, mentre in altri casi si procedette alla demolizione del tessuto residenziale per lasciare spazio ai nuovi lungadige; i lavori – iniziati nel 1885 – terminarono nel 1892. La riva sinistra prevedeva lavori ancora più impegnativi, soprattutto per quanto riguarda il taglio dell'Isolo, e venne suddivisa in due parti, il terzo tronco dalla Campagnola al ponte Pietra e il quarto tronco dal ponte Pietra alla presa Giuliari. La suddivisione teneva conto anche delle diverse situazioni delle rive che erano caratterizzate dalla presenza di abitazioni (S. Alessio, Binastrova, S. Tommaso), di terreni non insediati (Campagnola), di regaste (Redentore, Porta Vittoria). I tempi di realizzazione della riva sinistra risultarono molto più lunghi: nel decennio 1885-1895 vennero realizzati solo il taglio dell'Isolo e i muraglioni di Porta Vittoria e di S. Tommaso.



Disegno esecutivo del muraglione destro dell'Adige, 1883 (ACVr)



Lavori presso la riva di san Lorenzo e a Castelvecchio, 1889 (BCVr)



Planimetria del "taglio" dell'Isolo, 1892 (ASVr)

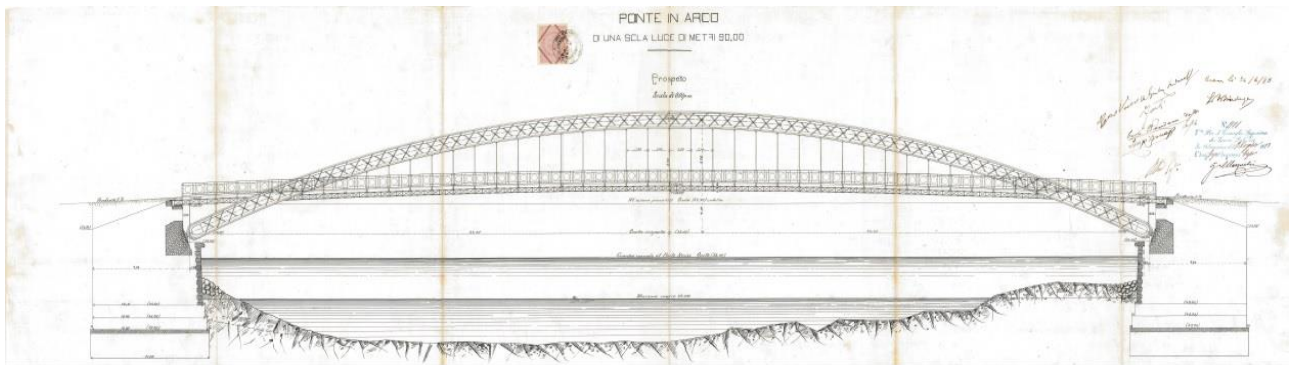


Foto dei lavori al regaste Redentore, 1893 (BCVr)



Foto del "taglio" dell'Isolo, 1893 (BCVr)

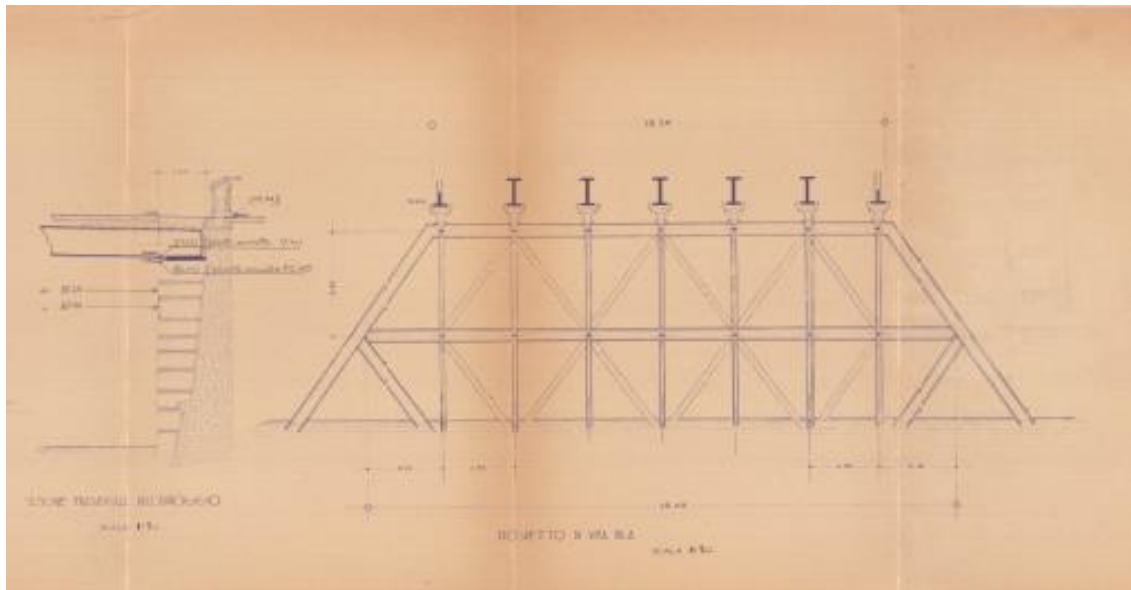
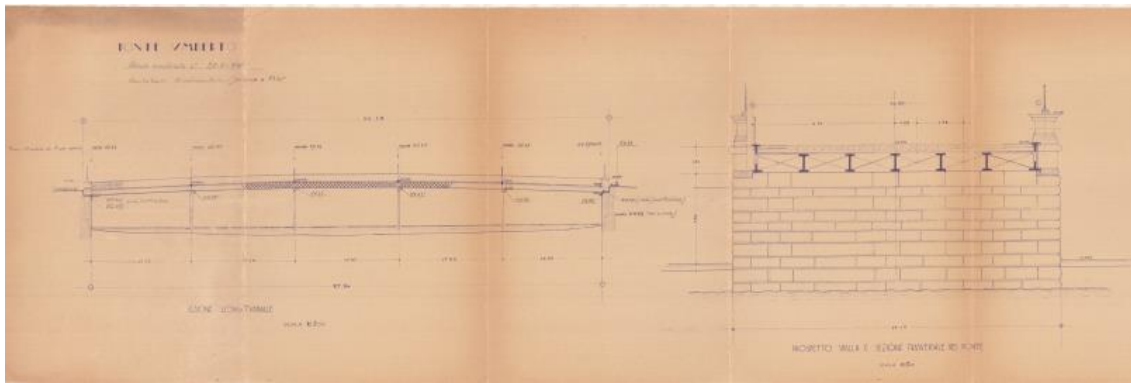
Il progetto di inasprimento dell'Adige comportò il rifacimento dei ponti, non solo di quelli distrutti dalla piena, come il ponte Nuovo – ribattezzato ponte Umberto – e il ponte Aleardi, ma anche del ponte delle Navi, la cui struttura settecentesca in muratura venne sostituita da una nuova metallica. In particolare ponte Umberto venne ricostruito nel 1883: la passerella provvisoria venne sostituita da un nuovo manufatto progettato dall'ing. Giovanni Battista Biadego, con una struttura completamente metallica a una campata unica di circa 90 metri sostenuta da un arco, mentre la larghezza era di 14 metri. Nel 1890 l'allargamento dell'alveo a 96,50 metri impose la sua sostituzione con un nuovo ponte, sempre metallico ma a cinque campate con quattro pile.



Ponte Umberto, 1883 (ACVr)



Ponte Umberto durante i lavori del taglio dell'Isolo, 1889 (BCVr)



Ponte Umberto, 1895 (Archivio del Genio Civile, ASVr)



Ponte Umberto, 1930 (Archivio del Genio Civile, ASVr)

Sezione II/ I lavori in difesa dell'Adige – gli anni '30 del Novecento

La sezione mostra i lavori in difesa dell'Adige eseguiti, secondo l'originario progetto dell'Ufficio Tecnico del Comune, dal Genio Civile di Verona tra il 1928 e il 1936. Lo sforzo tecnico ed economico sostenuto per la riva sinistra consigliarono di rimandare il completamento delle difese sul fiume. La piena del 1926, pur non raggiungendo la gravità di quella del 1882, evidenziò l'urgenza di terminare i muraglioni: lungadige Attiraglio venne realizzato tra il 1929 e il 1930, mentre la Campagnola ebbe le sue difese nel 1930, mentre tra il 1935 e il 1936 la riva di S. Alessio venne demolita per far posto al lungadige S. Giorgio. I lavori, documentati dalle fotografie provenienti dal fondo del Regio Genio Civile custodite nell'Archivio di Stato di Verona e dal materiale dell'Archivio Generale del Comune e dell'archivio della Biblioteca Civica, testimoniano gli interventi infrastrutturali che trasformarono profondamente l'immagine storicamente consolidata della città.



Lungadige Attiraglio prima e dopo i lavori, 1930 (Archivio del Genio Civile, ASVr)



Lungadige della Campagnola prima e dopo i lavori del 1930



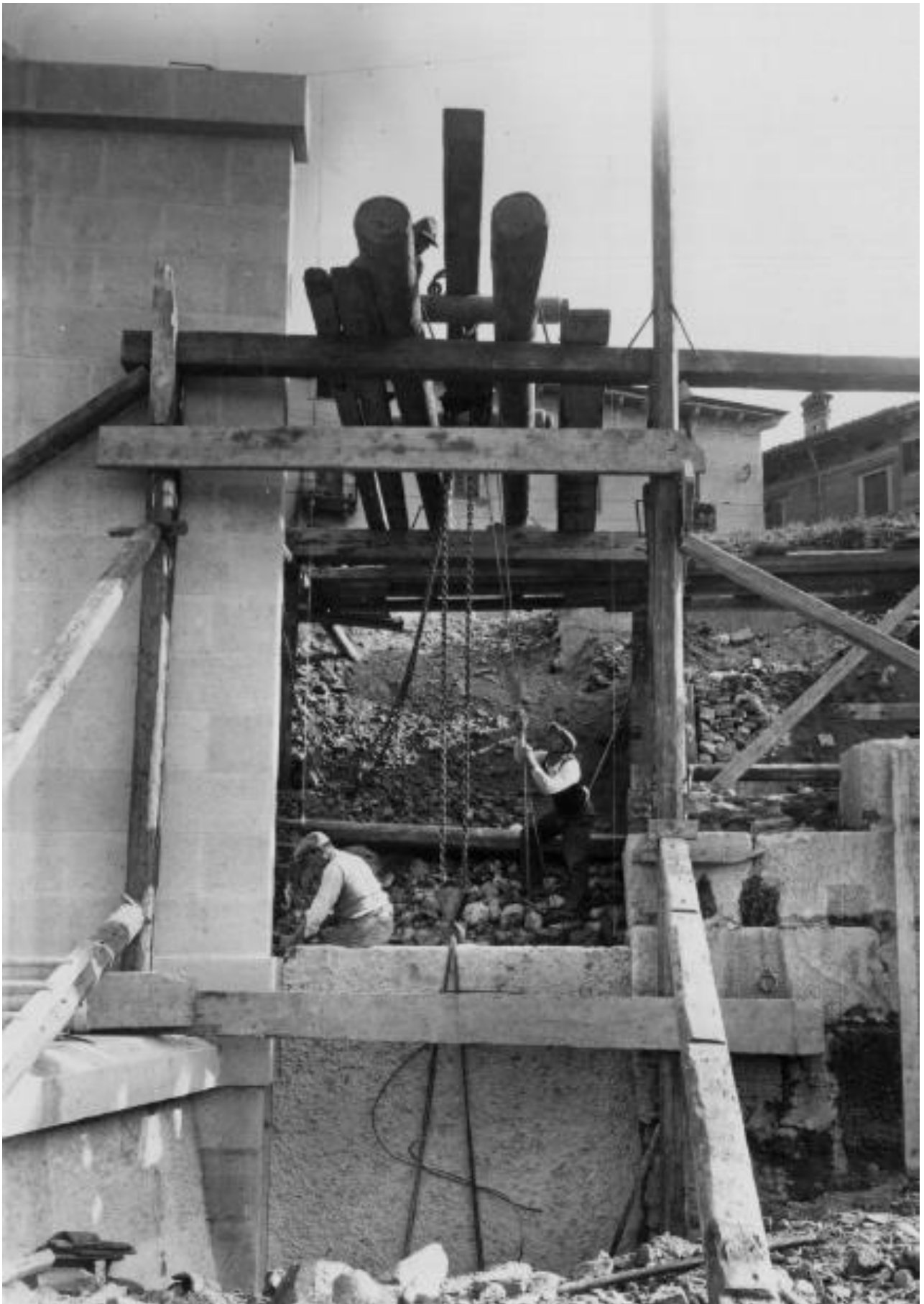
Il cantiere alla Campagnola, 1931 (Archivio del Genio Civile, ASVr)



Il lungadige Campagnola, 1932-36 (Archivio del Genio Civile, ASVr)

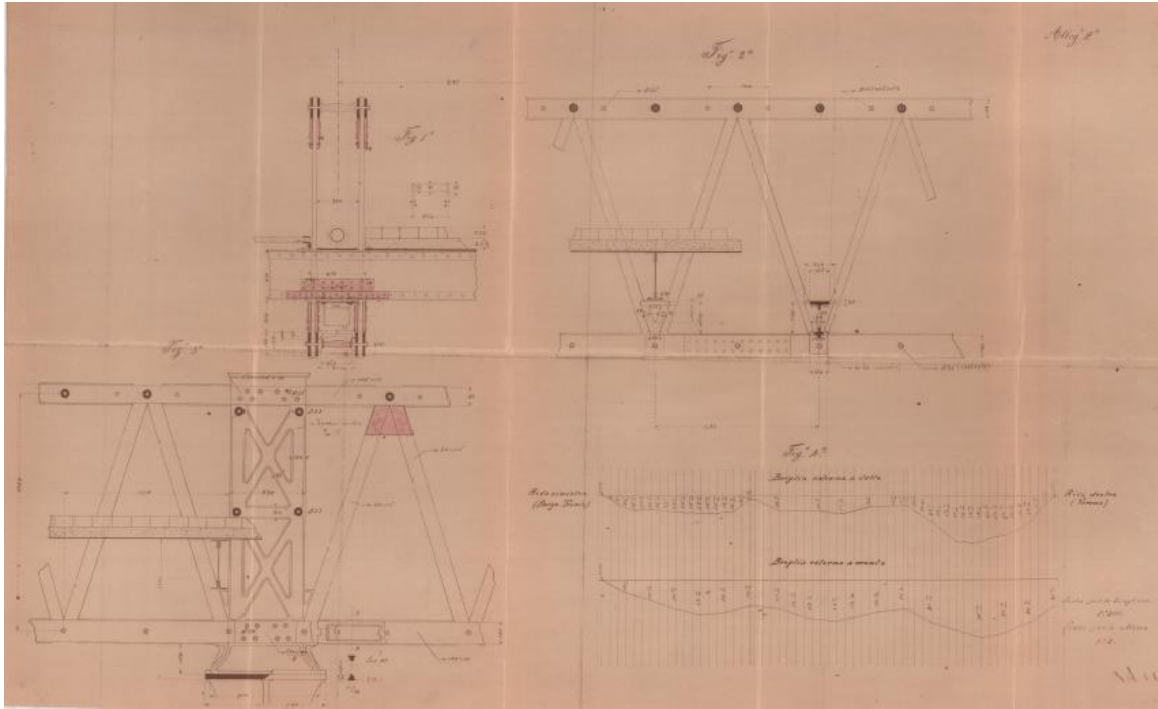


Lungadige del Littorio, 1936 (Archivio del Genio Civile, ASVr)



Lavori al lungadige del Littorio, 1935 (Archivio del Genio Civile, ASVR)

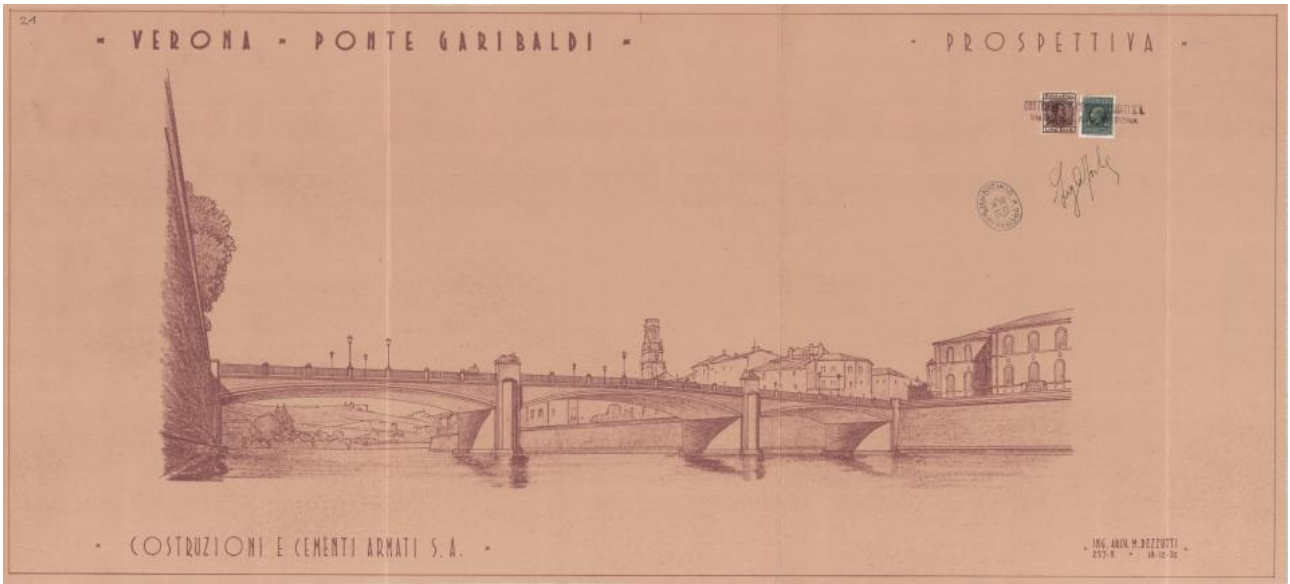
Come era accaduto nel secolo precedente, anche nel corso dei cantieri novecenteschi si rese necessaria la sostituzione dei ponti, sia per l'aumentato carico del traffico, sia per ragioni di natura idraulica. In occasione dei cantieri alla Campagnola e su riva Sant'Alessio, venne rifatto il ponte Garibaldi: l'originaria struttura metallica venne costruita nel 1864 su brevetto Neville e, dopo aver retto alla piena del 1882, venne sostituita da un nuovo manufatto in calcestruzzo armato nel 1934, su progetto dell'arch. Mario Dezzuti e dell'ing. Luigi Santarella.



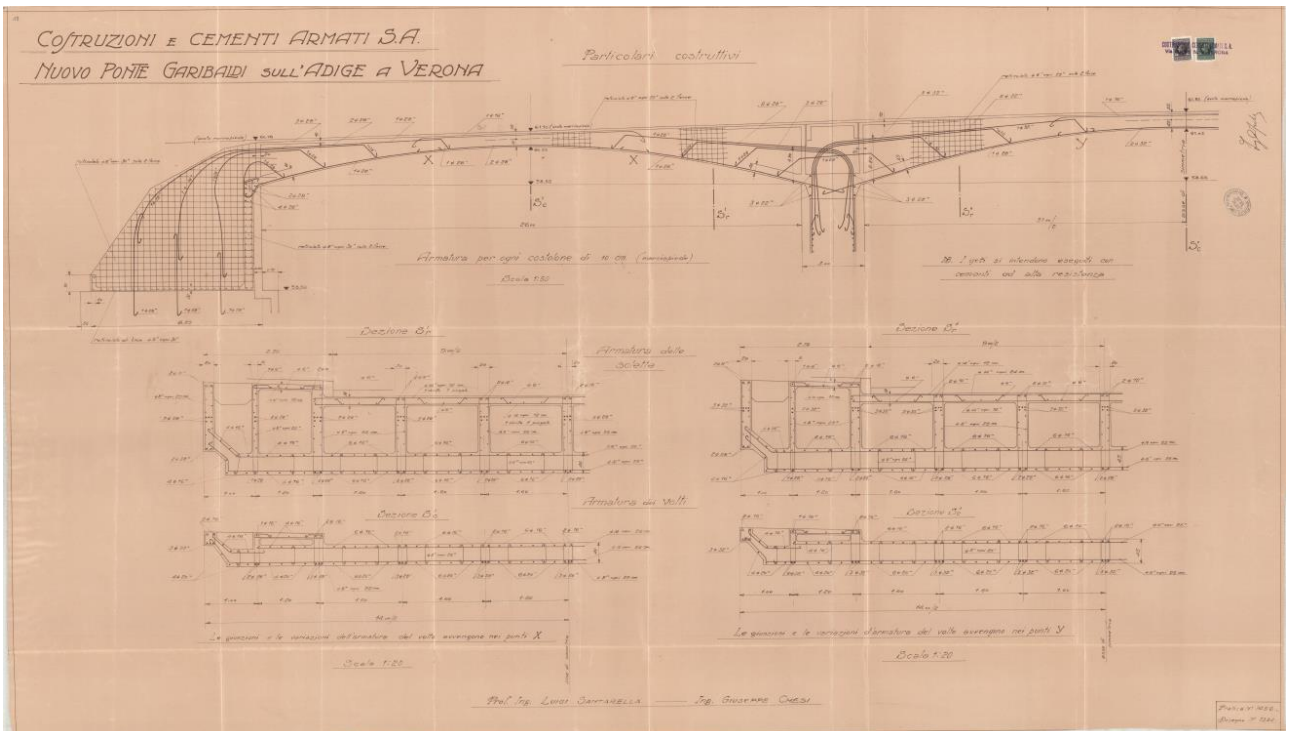
Disegno di ponte Garibaldi, progetto di consolidamento, 1915 (ACVr)



Ponte Garibaldi, 1930 (Archivio del Genio Civile, ASVr)



Ponte Garibaldi, 1932 (ACVr)



Ponte Garibaldi, disegni esecutivi del c.a. (ACVr)

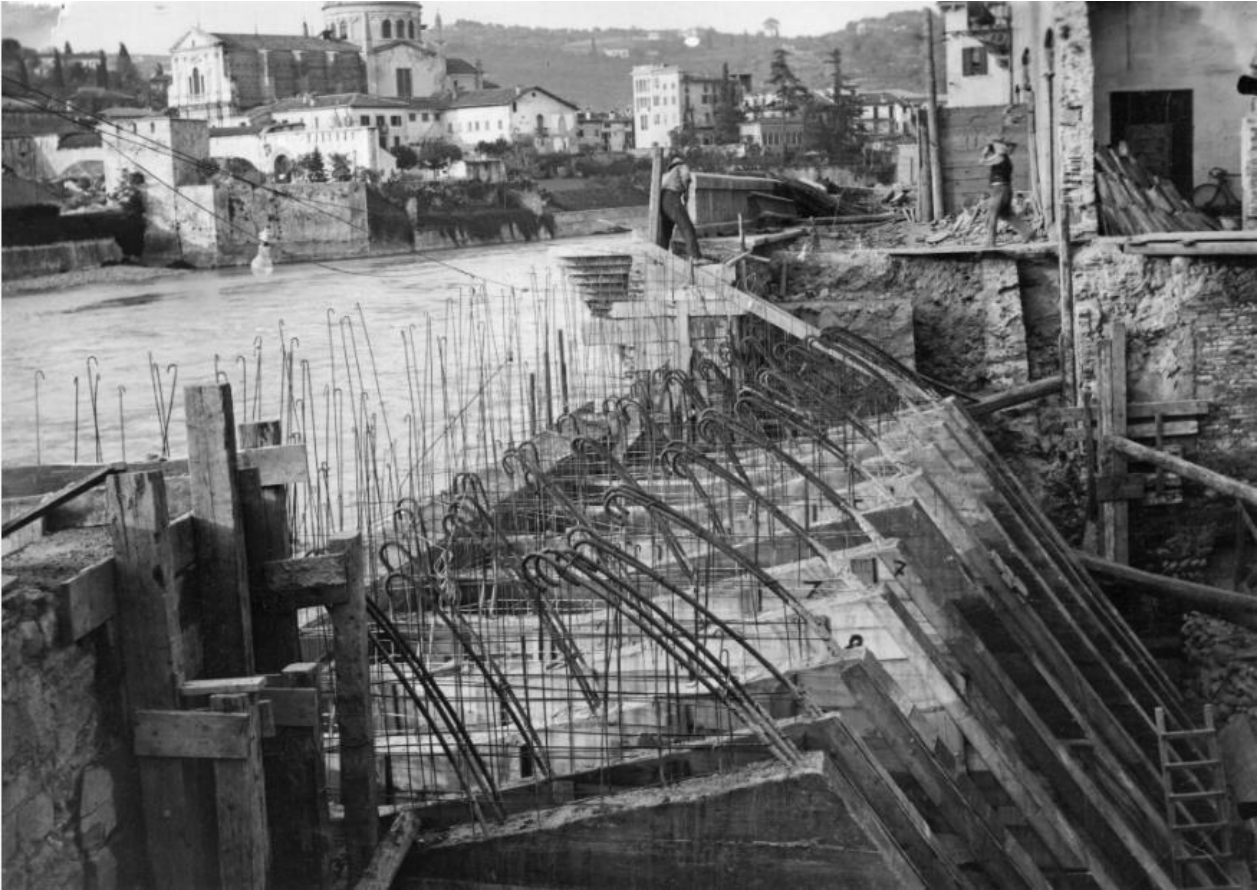


Foto del cantiere di ponte Garibaldi, 1933 (Archivio del Genio Civile, ASVr)



Foto del cantiere di ponte Garibaldi, 1934 (BCVr)



Ponte Garibaldi, 1935 (BCVr)