

LES MERVEILLES DU MONDE: 222 PARCO SAN GIULIANO: LA PORTA CHE NON C'È

Carissima Compagnia Gongolante,

dalla fermata del tram "Boerio" sono andato, a piedi, verso la laguna fin quasi in prossimità della fermata "Forte Marghera"



trovando sulla mia destra "Rino" un altro colosso di colore rosso



che segna l'inizio della rampa del ponte strallato denominato "Europa".



Non è però ancora tempo di parlare e tanto meno di imboccare il ponte perché prima vi voglio parlare della porta prevista nel progetto originale dall'arch. Antonio Di Mambro e, per fare ciò, dobbiamo andare su via Forte Marghera.

Attraversata la strada ci troviamo di fronte, coperta di alberi e circondata dal fossato pullulante di cannuccia di palude, la lunetta 14 della fortificazione



che via Forte Marghera ha isolato dal complesso del forte



A collegare via S. Marco e Via Forte Marghera è un percorso ciclopedonale che passa sul fianco della lunetta 14



a metà del quale trovate una casetta passalibro il cui contenuto è a vostra disposizione.



Arrivati alla fine del percorso si approda in via Forte Marghera



ed il percorso proseguirebbe lungo il fossato che separa la prima cerchia bastionata del forte dalla lunetta 13.



Io, invece ho preso a sinistra costeggiando il lato nord del forte e mi sono diretto verso Venezia.



Dopo duecento metri sulla sinistra compare il ponte "Europa",



ma io ho proseguito ancora tenendo la destra e passando davanti al fossato che costeggia il lato lungo del bastione 8.



Al bivio tra Trieste e Venezia



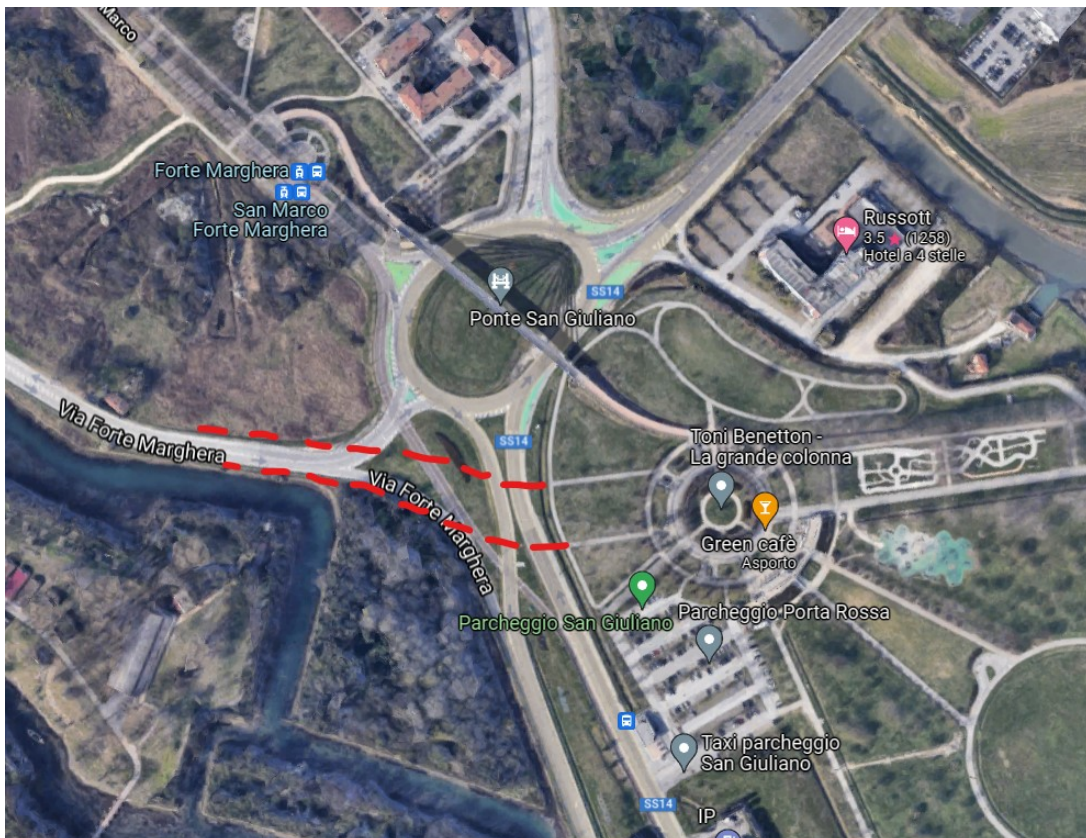
ho tenuto la destra verso Venezia e sono arrivato ad un semaforo che regola l'accesso delle vetture da via Forte Marghera a via S. Giuliano.



Proprio questo semaforo insiste circa a metà del corridoio che avrebbe dovuto collegare a raso il Parco di San Giuliano con Forte Marghera.



Da questo punto di vista il corridoio non è facilmente rilevabile, per cui ricorro ad un artigianale tratteggio per farvi capire il percorso pensato dall'architetto Antonio Di Mambro.



Il percorso tracciato dall'arch. Di Mambro lo trovate anche a pag. 27 del progetto presentato nel 1995



accompagnato anche da un disegno , i rendering erano ancora di là da venire, in cui si vede il grande viale d'accesso pedonale sotto cui sarebbe dovuta passare la Tangenziale in trincea diretta a Venezia.



Per far ciò via Forte Marghera sarebbe stata chiusa alla viabilità carraia in corrispondenza di via Samuele Romanin che sarebbe stata utilizzata come collegamento tra via Forte Marghera e viale San Marco.

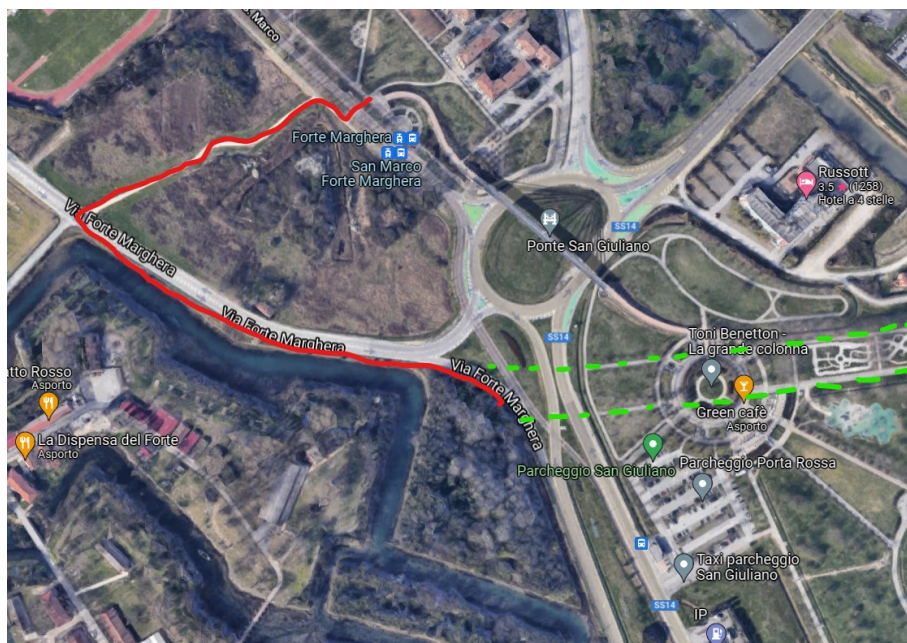
Dopo via Romanin a destra e a sinistra di via Forte Marghera sarebbe stato tutto parco con inclusi da un lato il campo di atletica di S. Giuliano e dall'altro tutta l'area che circonda la lunetta 13 e che attualmente è adibita a parcheggio del forte.

Le cose non sono andate così e la soluzione adottata all'inizio del nuovo secolo è stata quella del ponte ciclopedonale dal quale si vede che al posto del passaggio a raso tra via Forte Marghera ed il parco c'è un intrico di strade con un intenso traffico in ogni direzione.



Fatta questa scelta, probabilmente per comprensibilissimi motivi economici, il sogno di un parco di 700 ettari si è dovuto ridimensionare e si è arrivati a realizzare un parco dieci volte più piccolo collegato all'abitato non più a raso ma traverso il ponte ciclopedonale di cui vi racconterò e documenterò la prossima settimana.

Allego estratto da Google Maps con indicato in rosso l'itinerario dalla fermata del tram "Forte Marghera" al semaforo d'accesso a via San Giuliano ed in verde il corridoio di ingresso a raso al Parco progettato dall'arch. Antonio Di Mambro.



Basi grandi
Carletto da Camisan diventato venexian metropolitan