

IL MACELLO DI SAN GIOBBE

Il progetto Le Corbusier

Nell'Ottocento, grazie alle normative napoleoniche sull'igiene e all'applicazione delle medesime da parte degli austriaci, si attua nelle città del Veneto un sistema di concentrazione degli impianti legati all'attività della macellazione, favorendo – ma non sempre riuscendoci – l'ubicazione degli impianti vicino a corsi d'acqua verso le periferie delle città. È in questo contesto che a Venezia nei primi decenni dello stesso secolo l'esigenza di creare strutture adeguate per l'accorpamento dei numerosi macelli in un'unica sede inizia a farsi strada. L'orientamento per l'ubicazione del nuovo macello fu il versante nord-occidentale della città. Il primo progetto – databile probabilmente al 1831 – ne prevedeva la costruzione nell'area di San Girolamo. Tuttavia negli anni successivi la Municipalità vara un progetto per la realizzazione dell'ammazzatoio nella zona di Punta San Giobbe in cui già coesistevano depositi, stalle e piccoli macelli. Il progetto, redatto dall'ingegnere Giuseppe Salvadori e dall'architetto Giovan Battista Meduna, prevedeva l'inglobamento di edifici già esistenti di proprietà della famiglia Robustello – tra cui le case Moro – avviati come sedi per la macellazione (la famiglia terrà in gestione l'attività del Macello dal Comune sino all'ampliamento eseguito negli anni Ottanta dell'Ottocento). L'impianto, che venne attivato il primo Giugno del 1843, verrà sottoposto a innumerevoli interventi di adeguamento e di ampliamento, nonché di restauro quando durante i moti rivoluzionari del 1848-1849 il bombardamento con palle di cannone dalla Punta di San Giuliano da parte degli austriaci colpirà gravemente la struttura.

Nel 1866 in coincidenza con l'annessione di Venezia e del Veneto al Regno d'Italia prese forma il progetto preliminare di ingrandimento e rimodernamento, redatto dall'ingegner Giovanni Antonio Romano nel 1873, prevedendo già un collegamento diretto con il nuovo ponte ferroviario, terminato nel 1846. Fra revisioni e ricorsi durati un decennio, il progetto fu portato a termine verso la metà degli anni Ottanta dall'ingegnere municipale

Annibale Forcellini. Tuttavia la vita architettonica del macello non terminò completamente in quegli anni. Molti, infatti, furono gli adattamenti degli edifici, soprattutto per rendere a norma gli stabili secondo i regolamenti igienici del tempo.

L'Avviso di apertura del *“grandioso nuovo Fabbricato a S.Giobbe appositamente costruito per la concentrazione di tutti quei Macelli che sono sparsi in varie parti della città”* – datato 10 Maggio 1843 – indicava l'obbligo da parte dei macellai di Venezia di utilizzare per la macellazione unicamente *“il surriferito Fabbricato”*. Tale disposizione era il risultato di una politica intrapresa dalla Municipalità veneziana per ovviare al problema igienico-sanitario dei piccoli laboratori per la macellazione e lavorazione della carne sparsi per tutta la città. I conseguenti problemi di inquinamento dovuti fondamentalmente ai cattivi odori di putrefazione che la cattiva conservazione della carne provocava erano motivo di continue lamentele per tutta la popolazione che abitava attorno ai piccoli macelli.

Il 15 maggio 1843, cinque giorni dopo l'apertura dello stabilimento, la Congregazione Municipale della Regia città di Venezia emanava un Avviso con le prescrizioni della macellazione e la vendita delle carni in città. Nel quale, tra l'altro, si indicava quali animali potessero essere ammessi alla macellazione: *“...Manzi, Tori, Vacche, Manzetti, Vitelli, Montoni, Castrati, Pecore, Agnelli, Caproni, Capre, Capretti, Arieti e Majali”*, mentre ne era vietata quella per *“a) le Vacche, Pecore e Capre pregne e le Scrofe; b) i Vitelli da latte, che non abbiano oltrepassata l'età di otto giorni;c) i Suini dal 1 aprile al 14 Ottobre; d) e qualunque altro degli annoverati animali che non sia sano.”*

Il trasporto era permesso – per Avviso Municipale del gennaio 1841 – unicamente attraverso le vie navigabili, ossia per mezzo di burchi. Erano necessarie quattro ore di viaggio per raggiungere il Pubblico Macello da Mestre, per cui le bestie erano sottoposte a un sole cocente d'estate e al gelo d'inverno. In seguito alla costruzione del ponte ferroviario il trasporto avvenne tramite vagoni ferroviari che sbarcavano gli animali nella stazione ferroviaria di Santa Lucia. Imbarcandole, poi, sulle imbarcazioni sino a San Giobbe. Soltanto nel 1870, dopo quasi trent'anni dall'apertura del macello, la Direzione della Strada Ferrata dell'Alta Italia decise di proporre al Municipio la costruzione di un

ponte di legno [vedi scheda] per unire, attraverso il Rio della Crea, la stazione ferroviaria al pubblico macello, su cui agli introduttori degli animali spettava il pagamento di una tassa di pedaggio. Per risparmiare l'imposta, poteva capitare che gli introduttori trasportassero la carovana di bestiame attraverso la Lista di Spagna e la Fondamenta di San Giobbe, scatenando le ire dei passanti.

Giunti al macello i quadrupedi venivano presentati all'ufficio dei Veterinari per verificare sia la correttezza della procedura burocratica del Dazio sia per valutare lo stato sanitario degli animali.

Se sane le bestie venivano accolte per la macellazione e marchiate con la lettera A (con R se respinti, S se sequestrati) e accompagnate nelle stalle di sosta [vedi planimetria] per poi, a seconda delle esigenze dei venditori al minuto, condotte nei locali per la macellazione. Gli ammazzatoi erano distinti secondo gli animali da macellarsi: bovini grossi, vitelli, ovini, suini, equini e, infine, uno per gli animali sospetti di malattia infettiva. Le disposizioni sanitarie all'interno del macello erano sottoposte ad un ordinamento ferreo, che distingueva per tipo di malattia il destino dell'animale, potevano essere respinti o sequestrati in attesa della guarigione o soppressi immediatamente per evitare il contagio agli altri animali o, se malattia trasmissibile, all'uomo.

Il Regolamento disponeva anche per il comportamento che i macellatori dovevano tenere nei confronti degli animali proibendone qualsiasi maltrattamento, dalle coercizioni brutali, alle inutili percosse, ai digiuni prolungati. In una lettera del febbraio 1890 la Reale Società Protettrice degli Animali in Firenze – sorta l'anno precedente – chiede al Sindaco di Venezia, il Conte Tiepolo, di attuare l'uccisione delle bestie attraverso l'uso di una maschera speciale meno pericolosa e “atroce” della mazza utilizzata al tempo, il cui impiego si protrarrà sino agli anni Trenta del Novecento quando verrà introdotto l'uso di una pistola a chiodo per la macellazione eutanasiaca.

Nei primi anni del Novecento si eseguirono gli ultimi ampliamenti del macello, sul lato del Campo dei Luganegheri, costruendo nuove stalle di deposito e i locali per la lavorazione della trippa, per i quali si dovette abbattere la fornace Tassarotto. Da questo momento in poi la logistica e l'organizzazione interna non mutò di molto fino alla chiusura dell'attività. Cambiarono a causa delle innovazioni tecniche l'approccio alla macellazione attraverso nuovi strumenti

e i sistemi di conservazione della carne grazie all'introduzione delle celle frigorifere.

Nel periodo della dittatura fascista, si ripresentano i problemi di igiene e di spazio e si fa strada l'idea di trasferire la produzione nella terraferma. In merito ad un esposto del 1933 di un grossista contrario al trasferimento del macello a Mestre il Podestà di Venezia scrive al Prefetto della Provincia: *“il macello di S. Giobbe costituisce una fonte di grave insalubrità, e di evidente pubblica molestia, per le sue stalle poste nell'immediata vicinanza dell'abitato, per i suoi letami, per le industrie insalubri che vi sono connesse, per la grave inquinazione del tratto lagunare...”*, La soluzione diverrà definitiva nella metà degli anni '50, ma per motivi politici e amministrativi non potrà attuarsi che negli anni '70 nell'attuale via Torino – ora anch'essa sede di Ca' Foscari –. Il Macello Comunale di Venezia si trasferirà definitivamente nel 1972.

Nel frattempo tra progetti mancati e richieste di destinazione varie, lo stabile rimarrà abbandonato a se stesso sino al 1977 quando un gruppo di veneziani amanti della voga alla veneta “occuparono” gli spazi per il ricovero delle tradizionali barche lagunari. Rimarranno all'interno del capannoni sino a quando, nel 1991, il Comune di Venezia non decise di concedere gli spazi all'Università Ca' Foscari di Venezia per la realizzazione del Polo di Economia.

IL PROGETTO “LE CORBUSIER”

Nel 1959 la relazione del piano regolatore del Comune di Venezia indicava l'ospedale civile di San Giovanni e Paolo come una struttura non sufficiente ad accogliere le moderne necessità di funzionalità. Venne scelta l'area di San Giobbe, occupata in parte dall'area del macello, per realizzare un nuovo ospedale dalla capienza di circa 1.000 posti letto. Nel 1963 viene bandito dall'Amministrazione degli Ospedali civili riuniti un Concorso nazionale per un progetto preliminare. La commissione giudicatrice – Giuseppe Mazzariol, Carlo Scarpa, Giuseppe Samonà, ecc. – valutati i 10 progetti pervenuti giunge alla conclusione di non assegnare il premio poiché nessun elaborato presentava i requisiti architettonici sufficienti per meritarlo.

L'Amministrazione comunale decide di affidare il progetto per il nuovo ospedale al più grande ed eclettico architetto del tempo: il francese Le Corbusier, con il quale negli anni precedenti aveva già intrapreso delle trattative. Le Corbusier presenta personalmente le prime tavole del progetto nell'ottobre del 1964 per una struttura ospedaliera di 1.500 posti letto, dalla forma allungata e alto 12 metri, supportato da un sistema di palafitte di cemento immerse nell'acqua della laguna. Il 27 agosto del 1965 a Cap Martin Le Corbusier muore. Il progetto continua con Guillaume Jullian de la Fuente, che elabora una variante ridimensionata a 800 posti letto, progetto approvato dal Consiglio Superiore della Sanità, ma mai concretizzato. Sull'argomento della mancata realizzazione citiamo le parole di Giuseppe Mazzariol: “Per Le Corbusier c'erano permessi e denaro, ma non bastarono: la città dei politici rinunciò.”