

I PONTI DI SAN GIOBBE

IL PONTE DEI TRE ARCHI

La forma atipica, e unica in Venezia, del ponte dei Tre Archi – un arco centrale a tutto sesto e due più piccoli ai lati – non ci deve far pensare ad un’originalità dell’architetto. Della medesima forma a tre arcate fu il ponte di San Lorenzo rappresentato nel celeberrimo quadro di Giovanni Bellini il *Miracolo della reliquia della croce al ponte di San Lorenzo* e nell’altrettanto famosa veduta a volo d’uccello di Jacopo de Barbari, ambedue del 1500. Inoltre gli architetti Andrea Palladio e Vincenzo Scamozzi presentarono nel 1587 un progetto per la realizzazione del ponte di Rialto – la cui costruzione terminò nel 1591 – con una struttura a tre archi. Tuttavia ambedue i progetti non furono accolti poiché la costruzione riduceva il passaggio alle grandi imbarcazioni. Proprio per la stessa causa si è avanzata l’ipotesi che il ponte dei Tre Archi sia stato costruito come una strozzatura per impedire l’accesso a barche nemiche di grosse dimensioni provenienti dal lato meno difeso della città, ossia dal canale di San Secondo, ma è più probabile che la scelta sia stata dettata semplicemente da ragioni stilistiche e statiche allo scopo di evitare pesanti solidificazioni alle basi delle fondamenta, spostando il peso sui già esistenti piloni centrali. Il ponte dei Tre Archi, ad ogni modo, rappresenta un dignitoso portale d’accesso alla città per i viaggiatori che provenivano dalla terraferma dal lato nord occidentale.

La prima versione lignea del ponte, progettata attorno al 1445 è attestata dalla planimetria quattrocentesca in cui viene raffigurato con un’apertura sulla sommità – forse per permettere il passaggio dell’albero delle barche a vela – e già nel 1462 si doveva procedere con urgenza al restauro.

La prima variante in pietra invece fu terminata nel 1503, molti anni prima del ponte delle Guglie ultimato nel 1580. La versione definitiva viene eseguita nel 1688. Nei registri del Magistrato alle Acque dello stesso anno viene notificato dal Proto della Cassa della Laguna Domenico Marguti il pericolo del ponte in rovina “*quasi intransitabile e cadente*”. Allo stesso viene affidato dai

savi del Magistrato l'incarico ad “*assistere alla restaurazione*”, i quali ordinano al Murer Mastro Alessandro di “*restaurar detto ponte disfacendo dalla parte di Palazzo Valier, che minaccia di cadere*”. Sempre nel 1688 si decise di abbattere il ponte ed ricostruirlo su progetto del Proto Andrea Tirali. Con disegni non completamente estranei ai progetti presentati cento anni prima per la costruzione del ponte di Rialto. Il Proto decise di sfruttare le basi dei piloni centrali, conservando così la forma a tre arcate del precedente ponte in pietra, con mattoni in cotto provenienti dalle migliori fornaci di Padova. Il ponte venne costruito senza bande laterali, come del resto lo furono molti ponti di Venezia, aggiunte durante i lavori di risanamento nel 1794 sotto la direzione del Perito Giuliano Zuliani.

Successivi restauri furono compiuti nel 1835 e nel 1979.

IL PONTE DE LA SAPONELLA

Il ponte che unisce la Punta San Giobbe al resto della città viene chiamato della *Saponella* non come si potrebbe pensare dalla lavorazione del sapone che si effettuava in zona, ma dal nome della famiglia Saponello, *becheri* e appaltatori di sego che nel Settecento abitavano in una casa adiacente.

Costruito alla fine del 1400 unicamente con un parapetto dal lato del rio di San Giobbe. Nel 1595 veniva ancora chiamato “*el pontesello delle Chiovere*”, nel 1777 ci fu un restauro, ed è molto probabile questo il periodo in cui assunse il toponimo della *Saponella*. L'ultima ristrutturazione venne compiuta in concorso con quella del ponte dei Tre Archi nel 1979.

IL PONTE DELLE VACCHE

L'idea di costruire un ponte di legno sul rio della Crea, che collegasse la ferrovia al macello per consentire il passaggio degli animali destinati alla macellazione venne formulata attorno al 1865. Il trasporto per mezzo della ferrovia e il conseguente sbarco degli animali sulle rive della stazione ferroviaria di Santa Lucia intercettava il passaggio dei pedoni creando non pochi problemi. Ottenuto il nulla osta dalla Direzione Doganale della Provincia di Venezia si

procede nel 1870 alla realizzazione di un pontile mobile, sostituito negli stessi anni da un ponte fisso di legno che congiungeva la ferrovia alla Calle della Cereria. Sono del 1886 le rimostranze degli abitanti di San Giobbe per il passaggio degli animali per la Calle Biscotella e il Campo delle Chiovere. Nel 1893, abbattuto il ponte in legno, venne costruito un nuovo ponte di ferro – lungo 28 metri e largo 4 –, spostando l'accesso dalla Calle della Ceraria al Campo dei Luganegheri, evitando così il passaggio degli animali per le vie della contrada, che tante lamentele avevano provocato.

IL PONTE FERROVIARIO

Anche se non collegato direttamente all'area di San Giobbe, non possiamo esimerci dal citare il ponte ferroviario, poiché la sua costruzione rappresentò una radicale trasformazione dei trasporti e delle vie d'accesso a Venezia da sempre dirette verso il bacino di San Marco, determinando così anche la fine della secolare tradizione dei traghetti che da San Giobbe trasportavano i passeggeri a Marghera e Mestre.

Nel 1837 grazie allo spirito innovativo di Ferdinando I Imperatore d'Austria si acconsentì la costruzione del tratto ferroviario che univa le due capitali del nuovo Regno Lombardo-Veneto: Milano e Venezia.

Il primo tratto, da Mestre a Padova venne inaugurato nel 1842, ma per i passeggeri che dovevano raggiungere l'acquatica capitale era ancora obbligo, come da sempre, salire a bordo delle gondole che attraverso il canale di San Secondo giungevano alle rive di Venezia.

La posa della prima pietra avvenne nel 1841 e terminò 11 gennaio del 1846, Venezia così venne a perdere per sempre la sua unicità millenaria, sconvolgendo nel bene e nel male l'economia e la vita quotidiana dei veneziani. Non più sufficiente per lo sviluppo dei trasporti nazionali il ponte ferroviario venne allargato nel 1970 con la costruzione di un nuovo ponte in cemento armato che affiancò il vecchio in pietra rossa. Il 1933, invece, è l'anno di apertura del secondo ponte automobilistico, chiamato allora del Littorio, rinominato della Libertà in onore alle forze alleate che liberarono l'Italia e Venezia dall'occupazione nazi-fascista.