

Associazione



ISOLA BASSA



Comune di Dolo

LE PORTE DEL DOLO



Antonio Canale detto il CANALETTO (Venezia 1697-1768): "Chiusa di Dolo - 1756"

A cura di GIAMPAOLO ZAMPIERI

IN OCCASIONE DEL COMPLETAMENTO DEI LAVORI DI:

“RIQUALIFICAZIONE DELLA ZONA CONCA NELL’AREA CENTRALE DELL’ISOLA BASSA NEL CAPOLUOGO DI DOLO”

L’Associazione ISOLA BASSA con la collaborazione e patrocinio del COMUNE di DOLO, ha elaborato e promosso la presente pubblicazione di carattere storico, scientifico e divulgativo con l’obiettivo di far conoscere i caratteri preparatori e peculiari dell’opera che, assieme ai Mulini, ha cambiato il destino di Cà del Bosco detto il Dolo. Con la diversione della Brenta e la seguente costruzione del Sostegno per la Navigazione e dei Mulini si sono formate le condizioni che hanno fatto crescere e progredire DOLO in maniera assolutamente originale rispetto agli altri paesi della Riviera del Brenta.

L’edizione è stata organizzata dalla Associazione ISOLA BASSA con il sollecito ed attivo patrocinio del COMUNE di DOLO.

Il COMITATO SCIENTIFICO per la scelta dei materiali, degli argomenti ed i riferimenti storico-scientifici presenti nella pubblicazione è composto da:

Sig. Massimo Zabeo

Dr. Giampaolo Zampieri

Arch. Antonio Draghi

Ing. Giovanni Carraro

Arch. Ferruccio Costantini



Antonio Canale detto il CANALETTO (Venezia 1697-1768): Acquaforte “Le porte del Dolo” – 1775 circa



La riqualificazione, il recupero, delle Antiche Conche costituisce per la nostra amministrazione un grande motivo di soddisfazione.

In primo luogo perché è il simbolo del buon governo di Dolo che continua visto che, sempre una nostra amministrazione, alla fine degli anni '90 ha iniziato l'opera di recupero del centro storico con piazza Cantiere prima e le rive del Naviglio, poi perché in quest'opera si fondono tutti gli elementi che caratterizzano lo spirito del nostro impegno politico e amministrativo: l'attenzione al sociale, il rispetto per la storia e l'ambiente, la cultura e il turismo.

Il recupero delle conche, infatti, si è reso possibile perché siamo riusciti, in primo luogo, a garantire un'abitazione moderna ed efficiente alle 9 famiglie che vivevano in condizioni di difficoltà nei fatiscenti condomini di via Fondamenta.

Soltanto dopo questo fondamentale passaggio, che aggiunge valore all'opera, siamo partiti con il restauro, attenti a rispettare i dettami storici e architettonici e creando un'area verde, che dovrà essere evidentemente completata, in affaccio al Naviglio.

All'interno della conca abbiamo scelto, di concerto con la Soprintendenza, di ricordare il corso d'acqua e, al tempo stesso, abbiamo deciso di non inserire elementi di arredamento urbano, convinti che quella sia un'arena eccezionale per spettacoli di qualità, proprio come quelli che siamo soliti ospitare nel nostro centro storico.

Uno spazio, quello delle conche, che conferma, poi, la nostra attenzione al turismo: il centro storico dolese è un gioiello da promuovere con crescente determinazione, un borgo unico ed eccezionale che lascia a bocca aperta residenti e turisti. Un luogo del quale possiamo essere tutti molto orgogliosi, ma che va curato e completato.

Con la prossima amministrazione provvederemo a continuare il lavoro lungo via Fondamenta, a eseguire i lavori già previsti e finanziati per riqualificare Foro Boario - collegandolo con un camminamento a via Garibaldi - a realizzare il sagrato della Chiesa e a spostare il deposito degli autobus fuori dal centro. Così Dolo continuerà ad essere ogni giorno più bella e attrattiva.

Il Sindaco Alberto Polo
e l'Assessore ai Lavori Pubblici Giorgia Maschera



L'Associazione ISOLA BASSA di Dolo, che ho l'onore di rappresentare, nasce verso la fine degli anni 90 con l'obiettivo di tutelare, promuovere e valorizzare i beni di natura storico, architettonico ed ambientale di Dolo. Tutte le nostre attività culturali e nel territorio hanno avuto gli scopi descritti sopra. In questi anni, lentamente ma con determinazione, abbiamo visto i frutti di questo nostro impegno: il livello di degrado ed abbandono che caratterizzava il Centro Storico è stato in gran parte superato e anche grazie alle varie Amministrazioni Comunali sono stati restituiti alla fruizione pubblica ampie aree del Centro. In questa circostanza la restituzione alla Comunità Dolese dell'area del Vaso/Conca, o meglio del "Sostegno ad uso della navigazione", come specificato in questa pubblicazione, porta un ulteriore tassello per la valorizzazione del nostro territorio.

Assieme ai ringraziamenti alla Amministrazione Comunale voglio ringraziare il Comitato scientifico che ha curato questa pubblicazione, a cominciare dal nostro Socio, Massimo Zabeo, il nostro collaboratore dott. Giampaolo Zamperini, l'architetto Antonio Draghi, l'ing. Giovanni Carraro e l'architetto Ferruccio Costantini progettisti dei lavori.

Il nostro impegno che abbiamo preso anni fa continua, sia per riportare alla luce altre importanti parti che rimangono ancora nascoste, sia per difendere e valorizzare quanto fino ad ora è stato realizzato.

Maurizio Furlanetto

Presidente Associazione ISOLA BASSA di DOLO .

Le porte del Dolo

Costruite nel XVI secolo, sono state da sempre conosciute per la loro bellezza, per la loro complessità costruttiva e per la loro grande validità nel rendere possibile l'utilizzo della Brenta quale via di comunicazione tra la Laguna e la sua "Reina Città" Venezia, la Città di Padova ed il sistema fluviale della Pianura Padana.

La loro realizzazione, così come per i Molini, avvenne in seguito dei provvedimenti che la Serenissima prese per cercare di limitare i frequenti danni delle inondazioni della Brenta che non solo danneggiavano continuamente il territorio attraversato dal fiume ma anche portavano in laguna grandi quantità di detriti e limi che provocavano l'interramento della laguna stessa. Quindi, già nel 1457 venne deciso lo scavo di uno scolmatore, che sarà chiamato "Sborador di Sambruson" che doveva essere innestato nella riva destra della Brenta, dove gli argini erano più adatti. Tale luogo era la "Volta del Capon", un ampio tratto tortuoso del fiume sulla riva sinistra del quale si trovava la località detta Cà del Bosco. Lo Sborador passava tagliando Sambruson e proseguiva per Lugo poi girava seccamente a sinistra per sfociare in laguna all'altezza della bocca di Malamocco. I risultati di tale lavoro furono assolutamente inferiori alle aspettative. Le alluvioni continuavano ad essere periodiche e quindi nel 1488 venne deciso lo scavo della "Brenta Nova" o "Brenton": utilizzando la prima parte dello Sborador, doveva portare l'acqua della Brenta a scaricarsi nella laguna di Chioggia passando per Corte ed innestandosi nel canale Montalbano dove arrivava anche il Bacchiglione. I lavori andarono a rilento e solo nel 1507 l'opera venne completata rendendo possibile anche la navigazione fluviale verso Piove e Chioggia.

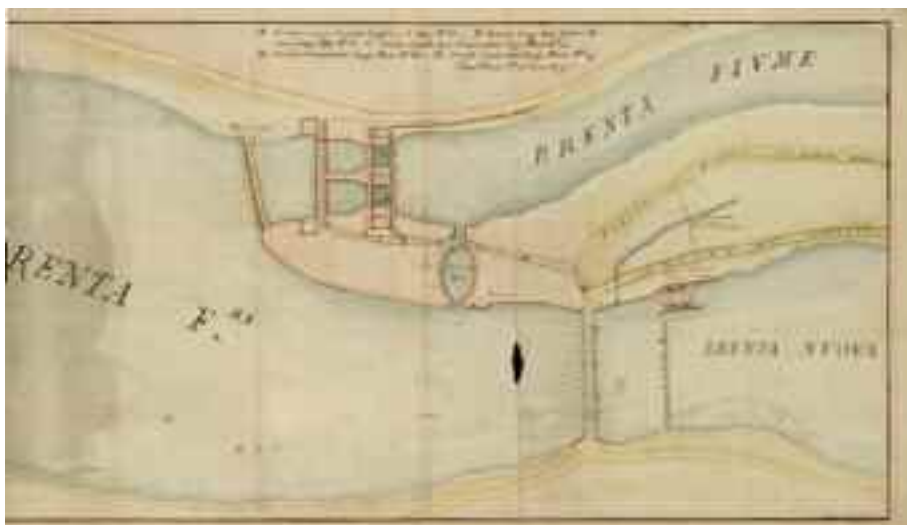
Con questa nuova opera – che comunque non riuscì ad irreggimentare la Brenta che continuò a far danni fino alla definitiva sistemazione nel 1896 con lo spostamento della foce a Brondolo – a Dolo venne a crearsi un nodo idraulico di strategica rilevanza. Infatti vennero dapprima realizzate le Porte per la navigazione e poi la costruzioni di numerosi Mulini con quanto ne consegue in termini di centralità economica ed amministrativa rispetto ai territori e paesi vicini.



Il disegno soprastante illustra il progetto della costruzione delle Porte del Dolo prima ancora di progettare i Mulini. Si trova in Archivio di Stato di Venezia, SEA Brenta, dis. 141/a. Non ha data certa, ma è antecedente al 1540; è uno dei primi disegni in cui appare il toponimo “El Dolo”. Nella fascia alta sopra le Porte si legge: “Alveo vechio va aterado, el qual starà sempre aperto fin compidi i lavori e no impedirà la navegation di Padoa niente” l’indicazione non fu eseguita, ma il tratto d’acqua rimase attivo e venne, genialmente, sfruttato per costruirvi i Mulini.

Vedi anche M. POPPI. “DOLO 1406-1581” pag. 42.

Le **PORTE VINCIANE**, furono una applicazione tecnica innovativa per rendere fruibile alla navigazione il tratto della Brenta più importante: quello che direttamente collegava la Città insulare con il suo immediato retroterra. La prima realizzazione, nello Stato da Tera della Serenissima, di questo sistema era avvenuta a Stra dove nel 1481 Dionisio e Pietro Domenico, fratelli da Viterbo, costruirono il primo “sostegno” per rendere più agevole la navigazione fluviale sul Piovego da e per Padova.



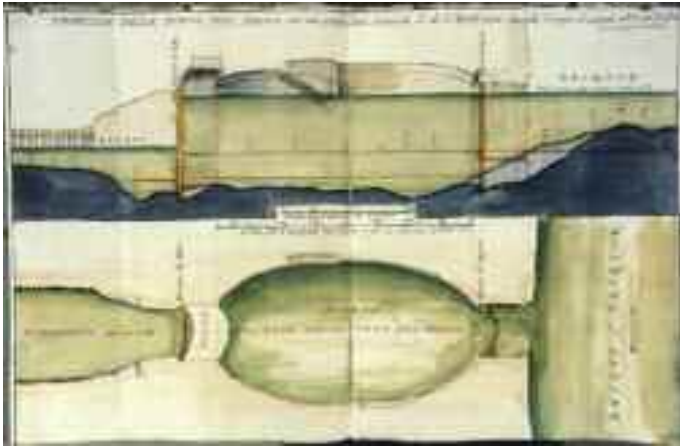
Archivio di Stato di Venezia, Savi ed esecutori alle acque, SEA Brenta Disegni, Brenta dis. 110 - (secc. XV-XVIII)

Le **PORTE DI DOLO** fanno tutt'ora parte di un sistema che da Fusina arriva al Portello di Padova permettendo di superare uno dislivello di 6,30 metri mediante l'uso di quattro conche: ai Moranzani, a Mira, al Dolo e a Stra. La loro costruzione al Dolo avvenne in anticipo rispetto alla realizzazione dei Molini dei quali il seguente disegno di Cristoforo Sabbatino, idraulico della Serenissima.



Progetto per la costruzione dei mulini di Dolo presentato nel 1550 da Cristoforo Sabbatino (Archivio di Stato di Venezia, SEA, Brenta, dis. 16). Il disegno è stato ruotato di 90° a dx. Da notare la conca con l'evidenza del portone, a monte del manufatto, a due ante.

Per completezza delle nozioni tecniche che caratterizzarono la costruzione delle Porte, vengono molto utili i seguenti disegni che, pur elaborati verso la metà del XVIII secolo, illustrano bene i dettagli tecnici:



Sezione di un disegno (1735) dell'ing. Giovanni Filippini nel quale si evidenzia la profondità della conca. In questo elaborato tecnico che riporta le quote di profondità dell'acqua a valle e a monte della conca sono rappresentati i due sistemi di chiusura delle Porte: a monte porta a due ante e a valle con una unica anta.



Dello stesso autore, elaborata nel 1747, un particolare interessante della modalità di riempimento del vaso, chiamato anche conca, attraverso un sistema di canalizzazione subacquea chiamato nel disegno "Rampador", ma in altri testi tecnici "Vampadore"

I disegni ci offrono anche una serie di dettagli costruttivi molto interessanti quali la presenza di una scala che scende verso la riva a monte dell'invaso ma, evidentemente, non avevano lo scopo di illustrare lo stato degli edifici posti attorno alle Porte. Comunque la presenza di edifici strettamente a ridosso dell'invaso sono evidenziati dalle produzioni artistiche viste all'inizio e da altre famose stampe e quadri pittorici dato che l'abitato di Dolo è stato tra i più immortalati dell'intera Riviera del Brenta.

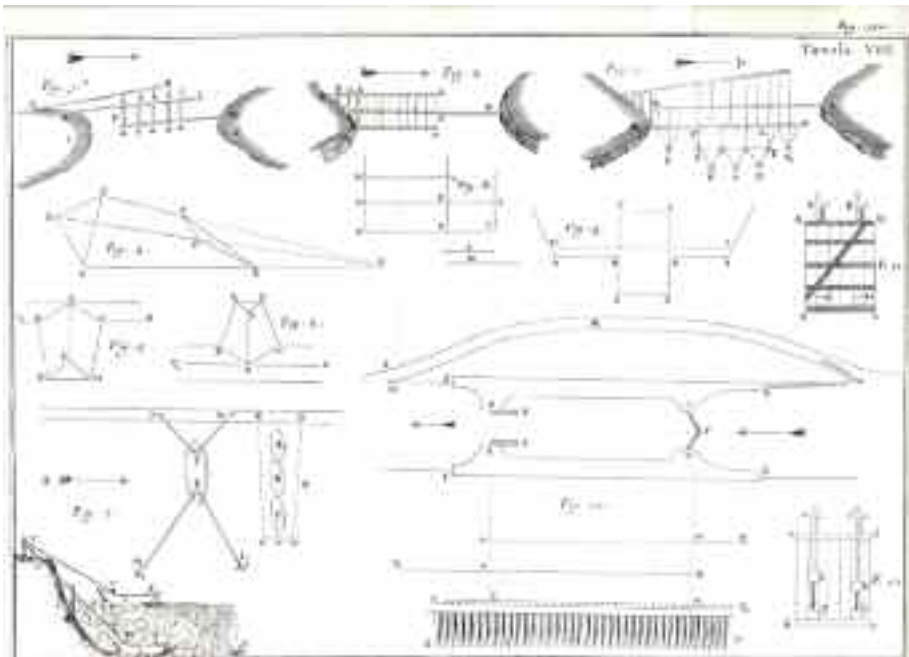
Si è detto all'inizio che i Mulini e le Porte del Dolo erano stati costruiti rispondendo a criteri tecnici innovativi ed all'avanguardia rispetto all'epoca. Dobbiamo, però, evidenziare che i termini che abbiamo usato fino ad ora: Porte, Conca, Vaso, in realtà descrivono singole parti di una costruzione di tipo idraulico-architettonico composta da più elementi in rapporto funzionale tra loro. Quello che venne realizzato a Dolo, quindi, è stato un'opera complessa cui viene dato il nome tecnico di "Sostegno".

Di questo dato di fatto ne abbiamo una autorevole conferma in una pubblicazione tecnica – un manuale per ingegneri e costruttori, diremmo adesso – prodotta ed elaborata da Bernardino Zendrini, Matematico della Serenissima Repubblica di Venezia con la Soprintendenza Generale delle Acque, che all'interno del suo: "LEGGI E FENOMENI, REGOLAZIONI ED USI DELLE ACQUE CORRENTI" pubblicato in Venezia MDCCXLI, nel Capitolo Duodecimo "De' Sostegni, Chiaviche, Stramazzi, Botti, e Ponticanali, attinenti alle regolazioni delle Acque" così scrive nel Paragrafo VIII: "I sostegni inservienti ad uso di navigazione si formano con due mani di Porte, a motivo di poter livellare le acque tanto superiori, che inferiori, e dar il passaggio alle barche; il che succeder non potrebbe, se una sola mano vi fosse, com'è facile da raccogliersi per poco che vi si rifletta. Sia ABCD quello che chiamasi Vaso delle Porte, fabbrica che ordinariamente si fa di pietra (TAV VIII Fig. 10); CF, BF le Porte superiori, che si chiudono in angolo, perché più possino resistere al peso dell'acqua superiore; DE, AE sono le porte inferiori, che anch'esse si chiudono in angolo: così fu fatto nella parte inferiore del gran Vaso del Dolo sopra la Brenta; " pag. 345.

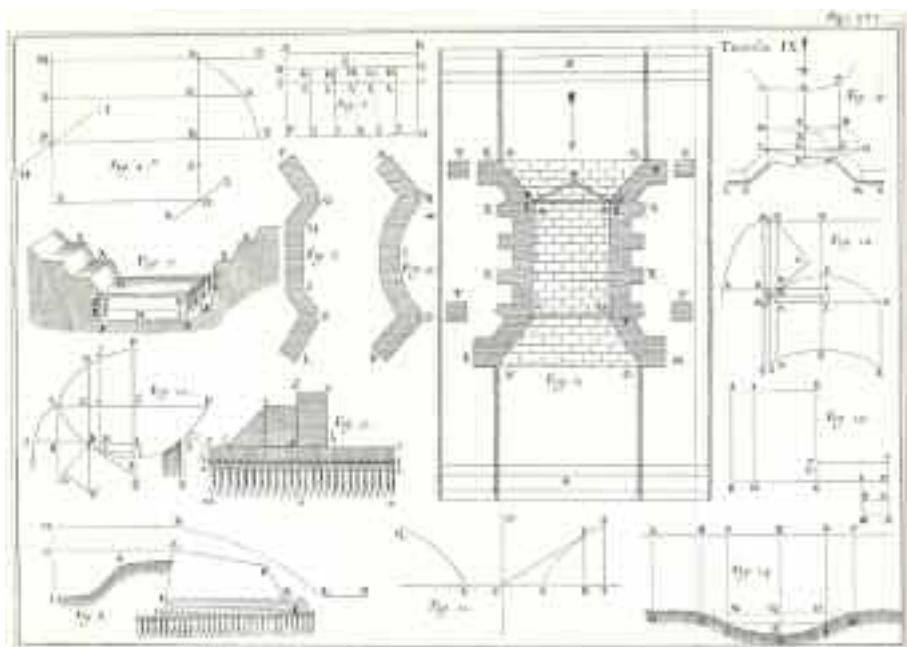
Continua poi nel Paragrafo IX: "... Alle Porte del Dolo si trova un foro dalla parte destra superiore all'entrare, e chiamasi il *Vampadore*,, , è stato usato dalla cognizione dell'Architetto che lo piantò , poco prima del 1534 un ottimo ripiego, e fu, di far bensì entrar l'acqua per un solo foro, ma di allargarlo poi nell'interno de' muraglioni in uno spazioso con-

dotto, e farlo uscire nella conca o vaso diviso in cinque fori costrutti di marmo, di larghezza un piede e mezzo ciascheduno, onde l'acqua entra nella platea ne meno con la quarta parte della velocità, con cui si caccia per la bocca del *Vampadore*. Tale artificio fu da me osservato sul cadere dell'anno decorso 1740, quando di pubblico comando feci porre in asciutto quel gran Vaso per rimetterlo da' gravi sconcerti che aveva risentiti ed in ogni angolo dell'ingresso superiore, e della platea che fu trovata per la metà sconvolta nel selciato suo di cotto;" pag. 347.

Il testo dello Zendrini viene corredato Tavole, la seguente la Tavola VIII ne illustra alcuni degli aspetti sopradescritti aspetti:



Nella seguente pagina 356, Paragrafo XVIII, il testo prosegue:
 "... La forma de' sostegni si riduce o alla designata figura 2, o a quella connotata nelle figure 4 o 5 (TAV. IX). La più reale e forte è quella che ha meno angoli, cioè quella del numero 4, e di tal forma sono i celebri sostegni di Governolo sul Mantovano, e del Dolo nel Padovano;"



Le descrizioni tecniche e di funzionamento che abbiamo tratto dal Zendrini nel suo libro edito nel 1741 hanno continuato ad esser operative ed utilizzate per un altro ampio intervallo di tempo: fino alla fine degli anni '30 del '900.

Poi l'invasatura, sostituita da un nuovo sostegno a funzionamento idraulico per l'apertura e chiusura delle porte costruito poco più a sud del precedente ed in grado di far passare natanti di maggiore stazza e portata, venne abbandonata e completamente interrata.

Assieme a quella situata a Dolo, anche il sostegno di Mira, nella località appunto detta "Mira - Porte", venne sostituita da un'opera più moderna nel funzionamento e nella forma dell'invasatura. Rimase identica sia nel funzionamento che nella forma il sostegno dei Moranzani che venne ammodernato soltanto mediante applicazione del funzionamento idraulico negli anni '70 del '900.

Nel corso dei lavori recentemente completati sono emersi ulteriori indicazioni, sotto forma di testimonianze lapidee con iscrizioni e segni, che confermano la complessità della costruzione del sistema dei Sostegni a Dolo.

In particolare a Dolo i costruttori hanno dovuto tenere in debito conto il rapporto che si veniva a creare tra i Mulini e il sistema del “Sostegno”. Infatti, come è facilmente intuibile, i Mulini vengono avvantaggiati da un salto d’acqua più congruo possibile, mentre le Porte sopportano meno peso se il livello dell’acqua risulta più basso.

Il raggiungimento ed il mantenimento di questo equilibrio risultò chiaro fin dall’inizio ai responsabili della Serenissima come risulta nel: “METODO IN PRATICA DI SOMMARIO O sia compilazione delle Leggi , Terminazioni, e Ordini appartenenti agl’Illustrissimi & Eccellentissimi COLLEGIO e MAGISTRATO ALLE ACQUE” di Giulio Rompiasio edizione 1771, a pag. 21 compare la figura del “Soprastante alli Portoni della Navigazione al Dolo” nel novero dei “Ministri di fuori” del Collegio Solenne alle Acque che così descrive questa fondamentale figura per il complesso che veniva a formarsi a Dolo:

DEL COL. MAG. E MINISTRI.

21

SOPRASTANTE ALLI PORTONI DELLA NAVIGAZIONE AL DOLO.

LI Portoni sopra gli Edifizj de' Molini al Dolo, col mezzo de' quali si somministra l'Acqua alla Navigazione della Brenta ne' giorni festivi, quando quelli non lavorano, abbisognano di Custodia, e Regola per l'uso loro a misura delle esigenze.

A questo fine fu deputato sin al tempo dell'erezione de' suddetti Edifizj, e delle Porte del 1575. circa un Soprastante, quale si elegge dal Magistrato, e dipende intiera, ed assolutamente dallo stesso, se bene esige la Mercede di Ducati 24. all' Anno contribuiti in Cassa dagl' Interessati possessori delle dodici Rode de' Molini, che ivi esistono in ragion di Duc. 2. per Rode.

Sua incombenza è di far alzare li Portoni per dar l' Acqua, e calarli per trattenerla, ne' giorni, e tempo, come è stato terminato in questo proposito, e secondo il pubblico comando.

Con tal occasione lo stesso Ministro riconosce lo stato delle Porte del Dolo, e rileva l' esigenze per darne parte al Magistrato ad oggetto, che v' accorra, o faccia, che siano da chi incombe prontamente riparate. *Vide parte 1. cap. 7. art. 2.*

E più avanti, a pagina 83 e 84 della stessa edizione si legge:

Elezione di Soprastante alli Portoni della Navigazione al Dolo per tenera regolata l'acqua, e custodire il Luogo con li modi prescritti.

Abbia custodia delli Portoni degli Edifizj, che non siano mossi da alcuno, li tenga serrati, e bassi di modo, che l'acqua stia al segno,

L. 2 che

che gli farà consegnato. Osservi con diligenza, che li Conduttori delle Porte non diano più acqua nella Conca del bisogno; abbia di Salario Ducati 12. all'Anno. 1550. 22. Maggio T. 2. c. 100. 1.

Come si nota, dopo aver stabilito, nella prima parte, che la figura del Soprastante è espressione diretta del Collegio Eccellentissimo etc., quali siano le sue incombenze, le spettanze che i possessori dei Mulini gli devono riconoscere, prosegue poi nelle pagine 83 e 84 evidenziando, già dall'anno 1550, l'esistenza di un "segno che gli sarà consegnato."

Più in dettaglio a pag. 375 della medesima edizione del Compendio etc. viene scritto:

Sia posta una Pietra nel muro delle Porte di sotto al Dolo, quale debba stare sempre coperta dall'Acqua, e questo s'intenda segno stabile. 1611. 18. Maggio T. 11. c. 62.

Da notare che la data 18 maggio 1611 è di poco anteriore alla data di inaugurazione della Seriola Veneta, nel dicembre 1611, e quindi nel maggio è pensabile che i lavori per la realizzazione del canaletto tra Dolo e Mira e della bocca di presa fossero iniziati e che quindi anche questa realizzazione abbisognasse di un costante livello di acqua, dato che la presa dista poche decine di metri dal Sostegno.

Un'altra interessante informazione si trova a pag. 453 dello stesso Compendio:

Tutte le Barche, Barchi, Gondole, ed altro, che passeranno per le Porte da farsi a S. Bruson pagar debbano solamente quello, che viene contribuito a Swà, e siano esse Porte, ed Edifizj venduti dal Magistrato al pubblica incanto, dovendo il tratto impiegarsi nelle spese delle operazioni indicate. 1540. 22. Giugno C. A. C. 3. c. 11. e vide 8. Luglio c. 11. 1.

L'interesse per questo specifico comma del capitolo "Porte e Palade" Trattato terzo, seconda parte del compendio è duplice: afferma che nel 1540 le Porte erano da farsi a S. Bruson (ancora Dolo non veniva correntemente nominato) e che l'opera del sostegno e gli edifici che gli erano accanto (a servizio diremmo ora) sarebbero stati venduti dal Magistrato al pubblico incanto.

Quindi la Repubblica si riservava la proprietà dei Mulini (che saranno con continuità, anche in presenza di cambiamento di dominazione, di proprietà

pubblica) mentre il passaggio sarà venduto a privati. Dalla lapide posta sopra la casa sul ponte di via Garibaldi si legge che appartennero a Marco Molin, figlio del Procuratore Marco, dati da Dio in sorte con il passaggio. Secondo approfonditi studi dell'arch. Mario Canato in un articolo nel volume nono del: "Luoghi e Itinerari della Riviera del Brenta e del Miranese" Panda Edizioni 2019, "IL FELICE MATRIMONIO COMBINATO FRA GLI SPAZI PUBBLICI E SPAZI PRIVATI ALLE PORTE DEL DOLO" la proprietà dopo svariati passaggi di mano dal 1540 circa arriva nel 1571 alla nobile famiglia dei Molin.

Durante i lavori sono stati rinvenuti delle interessanti testimonianze lapidee che confermano quanto stabilito nella raccolta delle leggi emesse dal Collegio Eccellentissimo Magistrato alle Acque. In particolare la seguente tabella che appare alla sinistra di una doppia riga di indicazioni altimetriche. Quella a destra in pietra bianca era visibile solo nel breve tratto superiore, appena sotto la platea, la riga verticale in bellissimo cotto o ceramica bianca e nera non era visibile, così come era nascosta interrata la tabella con il segno.



Foto del curatore

Di sotto i particolari



Foto del curatore

La datazione del 1773 non contraddice quanto scritto nel “Compendio” che venne pubblicato per la prima volta nel 1733; l’edizione cui si è fatto riferimento è del 1771, quindi anteriore al 1773 e successivamente non si hanno notizie di ulteriori edizioni.

Inoltre è di notevole interesse il seguente particolare costruttivo che si trova a fianco della tabella sul lato prospiciente la golena a monte del sostegno. Una “scassa” o “cava verticale”, che è ritornata ad essere immersa nell’acqua della Brenta al completamento dei lavori. Probabilmente una sede dove immettere le “palancole” che andavano a chiudere l’entrata dell’acqua nell’invaso durante le immancabili manutenzioni e pulizie cui doveva essere soggetta l’opera, interventi di cui lo stesso Zendrini da conto nel suo trattato tecnico che abbiamo visto più sopra.

E’ pensabile che così come tale particolare è emerso sul lato sinistro dell’invaso, sia presente anche sul lato opposto, a destra delle porte poiché le “palancole” per agire dovevano avere un doppio vincolo. Non possiamo che esprimere l’augurio che quanto prima si possa proseguire con ulteriori lavori di recupero di quest’opera che presenta aspetti interessantissimi sia sotto il profilo tecnico che estetico.



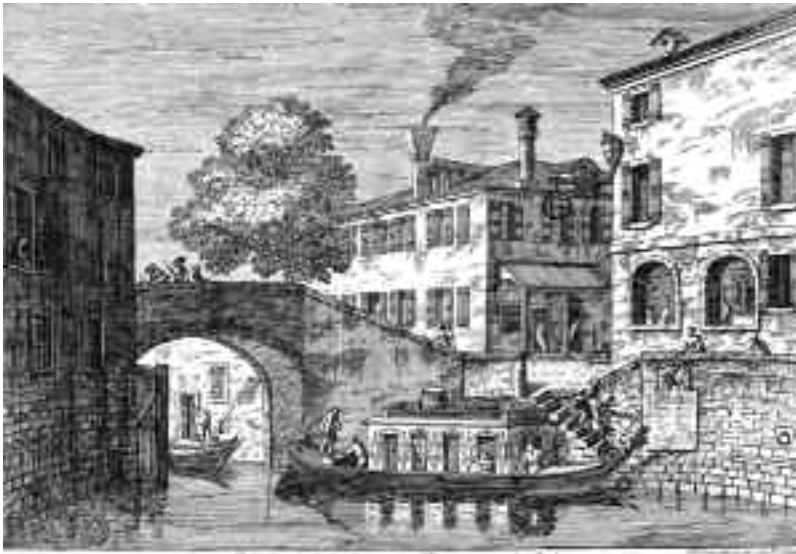
Foto del curatore: vasca che nel progetto doveva limitarsi a liberare dall'interramento un tratto di muratura storica; nel corso dello scavo sono emersi un ulteriore idrometro in maiolica e la Pietra con il segno indicante la possibilità di apertura delle Porte

Abbiamo detto all'inizio che le Porte del Dolo sono state conosciute da sempre anche per la loro bellezza, oltre che per la loro tecnica costruttiva e per la loro utilità.

E' indubbio che il fattore estetico, cioè per la loro bellezza siano state così bene e da tantissimi raffigurate su stampe e quadri ed anche cantate in versi ed in prosa.

Assieme alla presenza del Burchiello, fanno parte senz'altro del mito della Riviera del Brenta e del suo "genius loci". Basta una osservazione anche veloce alla produzione artistica di molti incisori e pittori.

All'inizio abbiamo visto opere di Antonio Canal detto il Canaletto, ma quelle che seguono forse sono meno famose ma non meno piacevoli.



Veduta dal di dentro le Porte verso il Dolo
 XII

G.F. COSTA, Delle delizie del fiume Brenta espresse ne' palazzi e casini situati sopra le sue sponde..... Venezia, appresso l'autore, 1750 "Veduta dal di dentro le Porte verso il Dolo" da notare la rappresentazione di un "Burchiello" e di un'altra barca che sta entrando. La tabella con le tariffe ed il leone marciano è stata posta in una posizione pittorica e non reale. Collezione privata



G.F. COSTA, Delle delizie del fiume Brenta espresse ne' palazzi e casini situati sopra le sue sponde..... Venezia, appresso l'autore, 1750 "Veduta dell'ingresso delle Porte del Dolo" 1750 – 1756. Collezione Privata



Giovanni Battista CIMAROLI (Salò 1687 – Venezia 1771) : “ Veduta della chiesa di Dolo con entrata di un Burchiello” la vista è sostanzialmente quella già ritratta dal Costa, oltre al Burchiello in entrata ne viene evidenziato un altro dando alla scena una sensazione di dinamismo.



FRANCESCO GUARDI (Venezia 1712 – 1793) : “ Il Ponte di Dolo”
Szépművészeti Múzeum, Budapest



ANTONIO CANAL detto il CANALETTO: Acquaforte " Uscita del Burchiello dalle Porte di Dolo"

La bellezza delle Porte del Dolo è stata presente anche nella letteratura. Un esempio incredibile di come si possa descrivere un "sostegno" con una prosa che è anche poesia e raccontare con poche righe anche il suo funzionamento è cosa che spetta ai Geni della letteratura. Ed il nostro territorio ha avuto la fortuna di averne avuto uno: Carlo GOLDONI che in un suo scritto sul Burchiello ci regala questa descrizione di un suo viaggio fatto comodamente all'interno dell'imbarcazione e del funzionamento della chiusa del Dolo:

".....Il famoso Ronzin si attacca, e tira, e per la Brenta il Navicel s'inforna.
Chi si mette a fumar, chi canta o suona, e chi del tristo desinar ragiona.
D'onde frequenti un mormorio si sente,
esco all'aperto e riconosco il Dolo
e dall'alto impinguar veggio un torrente d'acque rinchiuse,
e pareggiarle al suolo,
e la macchina ammiro agevolmente
retta al suo fin dagli argani del molo,
da cui l'acqua si serba e si sostiene
per far perenne al passegger la Brenta.
Fin ch'oltre si apra al navicel l'uscita
l'abitato terre ciascuno ascende,
e chi al caffè e chi alla taverna invita,

e chi bada in un canto alle sue faccende.
Indi la turba, nuovamente unita, per seguire il cammino,
in barca scende; e con noi s'accoppiò altra gente,
uomini e donne e un padovan studente.
Tira poco il cavallo, eppur si va!”

E' sicuramente un descrivere fuori dalle comuni facoltà, ma è stato un sentire diffuso ed avvertito da chiunque frequentasse la Riviera del Brenta. Nessuno avrebbe potuto restare insensibile alla “Gentilezza“ del paesaggio della quale Dolo è stato particolarmente investito e che ancora oggi si conserva e si trova non solo nei quadri dei grandi pittori, a cominciare dal CANALETTO, ma anche negli scorci del paesaggio e di Dolo in particolare. Molto di quello che Antonio Canal ha reso indimenticabile ancora esiste; a tutti il compito di ritrovare quelle angolature e quelle viste e poi cercare di difenderle e di valorizzarle.

DOLO: CITTA' GENTILE



ANTONIO CANAL detto IL CANALETTO: “A View of Dolo on the Brenta Canal”
Ashmolean Museum – Oxford

BIBLIOGRAFIA

Giulio ROMPIASIO. Metodo in pratica di sommario, o sia Compilazione delle leggi, terminazioni, & ordini appartenenti agl'illustrissimi & eccellentissimi Collegio, e Magistrato alle acque nei propri finali oggetti di preservazione, e d'esazione; con le istruzioni preliminari, e notizie principali toccanti li medesimi. Opera dell'avvocato fiscale Giulio Rompiasio. - in Venetia (s.n.), 1733

Bernardino ZENDRINI. Leggi e fenomeni, regolazioni ed usi delle acque correnti. In Venezia MDCCXLI

Mario GUIOTTO. Monumentalità della Riviera del Brenta. Itinerario storico artistico dalla laguna di Venezia a Padova. Limena, Signum edizioni, 1983.

Alessandro BALDAN, Storia della Riviera del Brenta. Vol I. Aldo Francisci Editore – 1988

"Il Brenta." a cura di A. Bondesan, G. Caniato, D. Gasparini, F. Vallerani, M. Zanetti. Sommacampagna. Ed. Cierre Edizioni 2003

Nicola BALDAN, Viaggiatori, artisti e letterati nella Riviera del Brenta. Centro Studi Riviera del Brenta / Libreria Padovana Editrice 2005

Mario POPPI, In Sancto Ambrosone, uomini ed eventi a Sambruson fra l'Alto Medioevo e il primo Ottocento – Associazione Culturale Sambruson la Nostra Storia – 2008

Mario POPPI, DOLO 1406 – 1581 Territorio, popolazione, attività economiche alle origini di una comunità. Comune di Dolo 2010.

Antonio DRAGHI, La Bastia di Stra e l'Isola di Sarmazza. In: "LUOGHI E ITINERARI DELLA RIVIERA DEL BRENTA E DEL MIRANESE". A cura di Antonio Draghi. Volume Primo. 2011

Mario CANATO, I Molin sul Brenta: una nobile casata veneziana e il fascino della Riviera e del Miranese. In: "LUOGHI E ITINERARI DELLA RIVIERA DEL BRENTA E DEL MIRANESE". A cura di Antonio Draghi. Volume Ottavo. 2018

Mario CANATO, Il felice matrimonio combinato fra spazi pubblici e spazi privati alle Porte del Dolo. In : "LUOGHI E ITINERARI DELLA RIVIERA DEL BRENTA E DEL MIRANESE". A cura di Antonio Draghi. Volume Nono. 2019

ILLUSTRAZIONE DEI LAVORI DI “ RIQUALIFICAZIONE DELLA ZONA CONCA NELL’AREA CENTRALE DELL’ISOLA BASSA”

a cura dei progettisti *Ing. Giovanni Carraro e Arch. Ferruccio Costantini.*

PREMESSA

Nel 1991 il Comune di Dolo si era dotato di un Piano di Recupero del Centro storico, che interessava una parte consistente dell’”Isola Bassa”, compresa tra i due rami del Naviglio, e nel 1996 approvava una progettazione di massima per la riqualificazione dell’intera zona ed il progetto esecutivo di un primo stralcio, con la individuazione delle opere da realizzare in successive fasi. Il progetto, redatto dallo Studio Carraro e Santello (*il compianto Arch. Sandro Santello è venuto a mancare nel novembre 2013*) mirava a restituire una nuova identità a Piazza Cantiere ed allo storico Vaso, diventando, la prima, una nuova piazza pedonale, e la Conca, che nel passato era la porta d’acqua della città, ora un ingresso pedonale privilegiato al centro storico. Nel febbraio 1996 il progetto riceveva il parere favorevole della Soprintendenza per i Beni Ambientali e architettonici del Veneto, la quale esprimeva inoltre un parere favorevole di massima sull’intervento proposto nella vecchia golena, rinviando il definitivo alla presentazione di un progetto esecutivo.

La realizzazione delle opere del primo stralcio ha portato alla riqualificazione dell’area dello Squero e di Piazza Cantiere. A seguito dei lavori, tali aree hanno assunto grande importanza non solo per Dolo ma svolgono oggi la funzione della Piazza dell’intera Riviera del Brenta.



vista della progettazione generale dell’intera zona, dalla Squero alla vecchia golena.



I disegni che precedono sono estratti dalla progettazione del 1996; si comprende bene l'assieme generale degli interventi previsti nell'area compresa tra il ramo del Naviglio a valle dei Mulini e il ramo superiore, negli anni 30 del '900.

Per ampliare la riqualificazione dell'area interessata era necessario prima procedere alla rimozione degli ormai fatiscenti edifici di edilizia popolare che erano stati eretti all'inizio degli anni '50, sull'onda dell'emergenza abitativa post-bellica, sul sedime della antica golena. L'attuale Amministrazione Comunale è riuscita a trovare una nuova collocazione per gli ultimi residenti dei tre condomini, rendendo così possibile l'abbattimento dei vetusti edifici ed il recupero della vecchia "golena".



Rendering relativi alla progettazione del 1996

Il progetto esecutivo recupera le indicazioni del progetto preliminare, prevedendo di “liberare” una parte della Conca dai recenti rinterri e di pavimentare la parte centrale, abbassando il livello del piano di calpestio in uso e mantenendo una minima pendenza a salire verso Sud, partendo dall’attuale livello della pavimentazione sotto il ponte di via Garibaldi.

Nell’attuale intervento è rimasto fondamentale mantenere il rapporto con l’ACQUA, recuperando l’antico percorso.

La realizzazione delle canalette laterali riporta l’acqua della Brenta a contatto dei muri della Conca, come è avvenuto per secoli. Il margine della pavimentazione finisce a sbalzo sulle canalette, dissimulando l’appoggio al suolo, venendosi così a creare un’impressione di galleggiamento sull’acqua. La pavimentazione è realizzata in trachite posata “a correre” per dare la percezione di un tavolato, come fosse una zattera. Il bordo tra la trachite e le canalette laterali, che permette di realizzare lo sbalzo, è un profilo piatto di acciaio Cor-Ten, con spessore contenuto che risulta quasi impercettibile. Il fondo delle canalette riprende l’elemento acciottolato, che nella piazza Cantiere ha già la funzione di rappresentare il corso della vecchia Brenta.



Rendering generale vista da Sud



Rendering ingresso da Piazza Cantiere



Rendering della riva Est, in evidenza la canaletta



Rendering riva Ovest, in evidenza la canaletta

Le canalette e la piattaforma terminano il loro percorso sotto il ponte, dove il fondo in acciottolato emerge dall'acqua, andando a raccordarsi all'attuale pavimentazione in piazza Cantiere.

Nell'altro lato, a Sud, si trova la parte più articolata del progetto: il percorso di accesso si sviluppa in più rampe, una centrale e due ai due lati della Conca, permettendo così di superare il dislivello esistente tra via Fondamenta e Piazza Cantiere. Inoltre da questo lato è stata ricavata la vasca di carico, che provvede all'alimentazione delle due canalette laterali, di profondità maggiore rispetto alle canalette stesse; tale vasca riveste particolare importanza per il funzionamento del sistema idraulico.

Tra l'altro, la costruzione della vasca di carico ha consentito di liberare dall'interramento una porzione di muratura storica che ha portato alla luce alcune interessantissime testimonianze: un secondo idrometro in tessere di maiolica bianche e nere, di cui non si avevano testimonianze, la prosecuzione dell'idrometro in pietra d'Istria che sporgeva nella sua parte alta, ed il "segno" del livello massimo dell'acqua della Brenta oltre il quale non potevano essere aperte la Porte. Gli idrometri sono stati nuovamente messi a contatto con l'acqua, come nel passato e la tabella lapidea con il segno ed il riferimento al Magistrato Eccellentissimo alle Acque è del tutto visibile ed arricchisce ulteriormente la già cospicua dotazione lapidea dell'area.

La rampa di accesso, a sinistra della conca, è stata realizzata alla stregua di un ponte e si presta ad essere il punto di ingresso di un possibile "canale" futuro, in arrivo da Sud, come previsto nel progetto del 1996, atto a completare la ricomposizione della memoria del sistema "Sostegno" in attività fino agli anni 30 del '900.

La vasca di carico, vista più sopra, è parte integrante del sistema idraulico che si è realizzato per consentire un corretto passaggio dell'acqua attraverso le canalette laterali nella conca. Tale sistema prevede l'attingimento a gravità dal ramo superiore del Naviglio Brenta, lungo via Fondamenta, a monte dell'attuale conca di navigazione, e il rilascio nel ramo inferiore del Naviglio, attraverso condotte già predisposte nell'esecuzione del primo stralcio. Il corretto mantenimento della portata di progetto, anche in caso di variazione del livello idrometrico del canale di adduzione, è garantito da una valvola regolabile a farfalla, comandata da un attuatore elettrico, il cui grado di apertura è impostato in modo da mantenere costante il livello nella vasca di carico, livello stabilito mediante due griglie a sfioro a valle, regolabili in altezza.

Sono stati realizzati, inoltre, interventi di restauro del manufatto storico fi-

nalizzati al riempimento delle parti mancanti, la pulizia generale degli elementi lapidei, interventi di scuci-cuci sulle parti in muratura e la stuccatura degli elementi non coesi che si sono integrati con l'esistente. Nella parte centrale della conca sono stati ricollocati i paracarri in pietra d'Istria; nella zona del ponte sono stati posizionati parapetti in ghisa analoghi a quelli già presenti nelle scale nord. Ai fini della sicurezza, la parte terminale delle rive, nelle quali non erano presenti paracarri, e i bordi delle vasche sono stati dotati di ringhiere metalliche. La scala di accesso a destra della conca è stata realizzata in muratura e lastre di trachite. Le condotte presenti sotto l'arco in cemento del ponte di via Garibaldi sono state protette con un carter in lamiera forata. L'impianto di illuminazione è stato implementato con tre nuovi lampioni in ghisa analoghi a quelli già presenti nella piazza Cantiere; sugli edifici circostanti sono state posizionate tre nuove lanterne e l'area viene dotata di torrette con prese elettriche. Un sistema di illuminazione ad immersione è stato dedicato per la valorizzazione della presenza dell'acqua. L'idrometro, la vasca di carico e le canalette vengono illuminate da una serie di faretti; alcuni dei quali, orientati verso l'alto, provvedono alla illuminazione della parte sottostante il ponte. Alcuni sottoservizi quali la fognatura nera, l'acquedotto e la rete del gas sono stati adattati all'intervento di abbassamento del piano di calpestio.

Le prescrizioni per il superamento delle barriere architettoniche sono state del tutto rispettate per garantire a tutti gli utenti l'accessibilità all'area.

I progettisti

Ing. Giovanni Carraro, Arch. Ferruccio Costantini

Nuovo stato di fatto



Vista generale da Piazza Cantiere



Vista da nord Canaletta Riva ovest



Vista da sud Canaletta ovest



Vista entrata da sud



Vista lato est Porta a Monte



Vista generale da Sud



Vista notturna



Vista generale da Piazza Cantiere



Vista da nord Canaletta Riva ovest



Lato e canaletta est



Viste notturne vista centrale



Inizio canaletta ovest

