









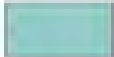
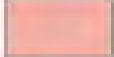






FORTE MARGHERA

HYPOTHESIS PROJECT DESTINATION OF USE

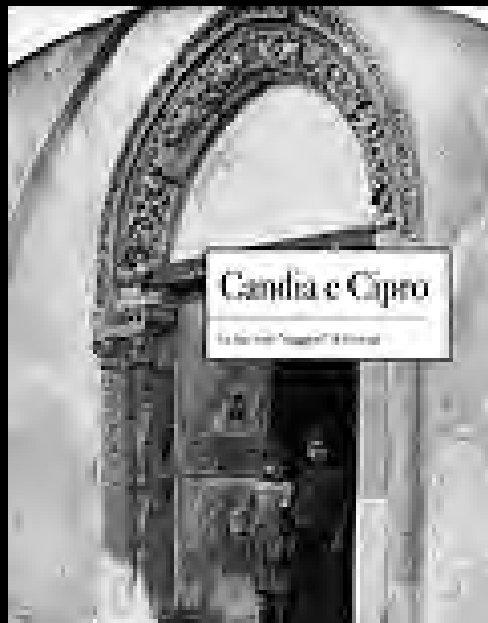
-  Offices Marco Polo System Gate
Monothematic library on the fortifications
-  Restaurants/Food services
-  Site animal associations for the
safeguard of the cat's colony of Forte
-  Exhibition area for the handcraft of
excellence, in rotation, multisale for the
organisation of events
-  Residences for students, teachers and
services rooms
-  Leisure, sport and free time activities
-  Museum premises (2. Historical Military
Museum, 39. M.I.T. - Museum Traditional
Boats)
-  Separate branch Academy Fine Arts
(scenography, painting, costumes)
-  International Study Centre on the
fortifications and on the defence systems
-  Handicraft laboratories and artists ateliers
-  Small theatre and site of multimedial
production
-  Warehouses
-  Remembrance park Great War
-  First aid site



Il Centro per la Valorizzazione del patrimonio fortificato



publishing series







Monossile
del
fiume Piave

Rascone
Burci
Peate

1

6





IN ANTIQVITATE DE MAISTRO NIDOLO E MARINO E ARTOVIERO VITTORE
E CASTAGNA LA TONTELA MONTI S. GIOVANNI V. 15. 80
R. CASTAGNA - L. M.

Sandolo di San Pietro in Volta e Pellestrina, a Venezia detto "sompierota"

L'ampia estensione aperta della laguna a sud di Venezia richiedeva barche adatte ad affrontare anche acque non sempre piate. Pertanto, i sandoli da pesca locali si costruivano con maggiore stabilità di quelli della laguna nord e, non dovendo seguire i percorsi obbligati dei canali, percorrevano a vela le maggiori distanze.

La propulsione velica si basava, da marzo a ottobre, sulla regolare alternanza della brezza di terra e di mare, la quale, nel pomeriggio, portava le barche dal paese fino alle barene e, all'alba, le riportava indietro. Per questo prevalente utilizzo del vento portante, su diversi sandoli l'albero stava preferibilmente al trasto di prua, se non ostacolava certe operazioni di pesca, mentre, tenendolo al trasto di mezzo, impediva la voga da poppa. In questo caso però consentiva di navigare anche di bolina.

Solo i sandoli praticanti la pesca a staccio laterale con la tartanella portavano due vele, alla cui trazione era di rinforzo la spinta del remo, vogando a bratto a mezza barca.



"a tartanella"



"a chela da go"

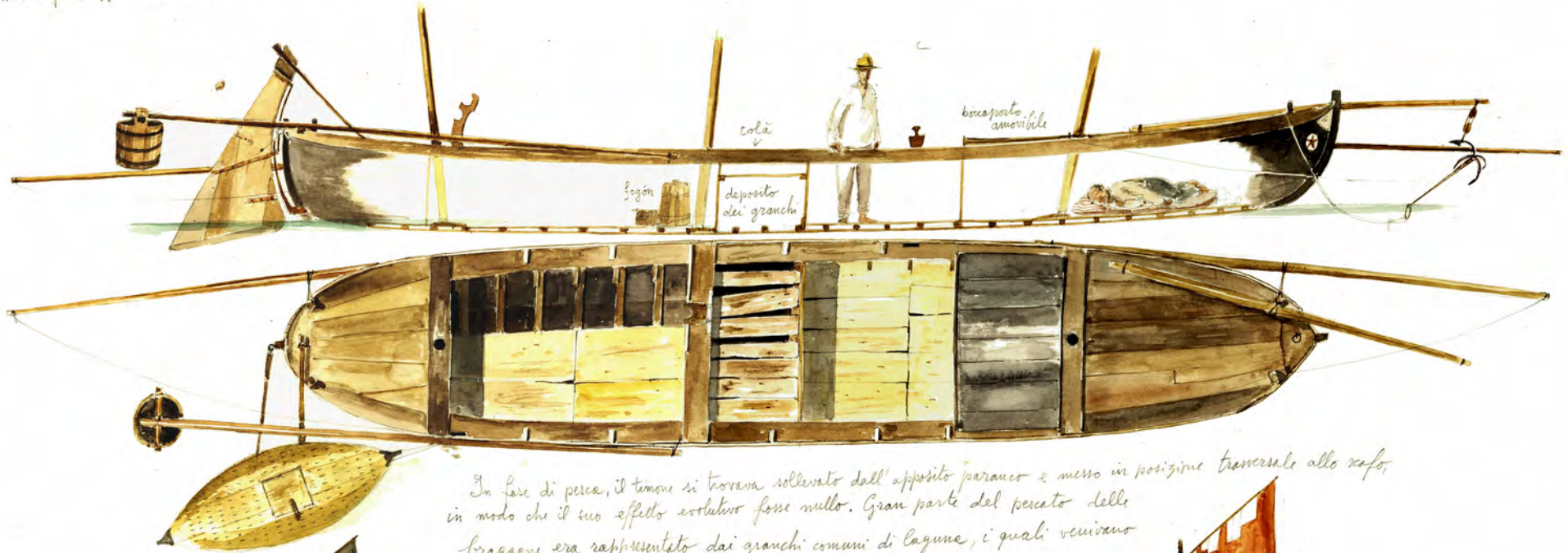


"a forina"



CD

La bragagne a tre alberi - È scomparsa dopo la prima guerra mondiale, dopo essere stata, per almeno tre secoli, la più importante barca da pesca lagunare, con la sua specifica attrezzatura. Essa adoperava una rete a stacco omonima, a maglia fitta, trainata prevalentemente a vela, scarrocciando di traverso al vento, e praticava le aree lagunari coperte da praterie di zoostera, pescando anche su pochi decimetri d'acqua. L'inibizione della rete veniva tenuta aperta dalle esamita dei due "sponterei" assicurati al fianco sinistro dello scafo. Quello con il mastello, detto "sección", veniva usato invece come contrappeso ortogonale allo scafo (riempito d'acqua e parancato all'albero di mezzo) quando l'aumento del vento causava un eccessivo sbandamento. Per gli spostamenti con la bragagne venivano utilizzati i remi o la sola vela maestra, ma usualmente la barca rimaneva per l'intera stagione nell'area di pesca. Il suo equipaggio era composto sempre da due uomini.



In fase di pesca, il timone si trovava sollevato dall'apposito paranco e messo in posizione trasversale allo scafo, in modo che il suo effetto evolutivo fosse nullo. Gran parte del pescato delle bragagne era rappresentato dai granchi comuni di laguna, i quali venivano spediti via mare anche ai centri periferici dell'entroterra per la pesca della sardina con l'esca.



bragagne piccola a due alberi



Burchiella chioggia
da squero



In tutta l'area padano-veneta il termine burchio si riferiva ad una grossa imbarcazione da carico, fatta per navigare in acque interne, con la facoltà di attraccare di prua sulle rive a lieve pendenza. Anche le burchielle, di variabili dimensioni, ne ripetevano la caratteristica forma della prua, formate dallo stesso fasciame del fondo. A Venezia queste barche si impiegavano soprattutto per i trasporti lenti e di poco valore, come i fanghi di scavo, i materiali edili, zavorra per navi, segna da bere. Le burchielle più piccole si trovavano invece presso i tanti squeri delle città di Chioggia, collocati da sempre sulle due isole in margine alla città, oltre i canali di S. Domenico e di Lombardia, che erano privi di ponti. Qui servivano per traghettare, più volte al giorno, gli operai e i molti manovali da una riva all'altra, o da squero a squero. In questo caso, si "ancoravano" direttamente sopra gli scali, lasciando in acqua un pettolo di grosse ancore con le funizioni di ancora.

S. 2013



Dai tempi antichi fino all'inizio del secolo scorso la fonte luminosa per la pesca notturna con la focina era fornita, per lo più, da fasci di canne polverine, dai quali il termine locale di "pesca a faglia". In alternativa si adoperava un fanello a olio, fino alla produzione industriale del carburo di calcio, il quale produceva a bordo il gas acetilene, che bruciava in quattro o sei fiammelle rosastre. Il gas domestico in bombole migliorò notevolmente la produttività di questa pesca, che venne esercitata in forme professionali da qualche decina di pescatori in tutta la Laguna, ma da almeno un altro centinaio come attività di sussistenza e di reddito secondario.

Nella stagione in cui si pescavano in gran numero le passere (*Platichthys flesus italicus*) si adoperavano delle focine lisce, per velocizzare il distacco del pesce e per non lasciargli i segni dei lanchi. In questo caso, le anguille che capitavano si dovevano colpire verso la testa, e, tenendolo fermo sul fondo, attendere il loro atterraggiamento sul manico delle focine, in modo da metterle a bordo senza pericolo di perderle. Le focine di sinistra è del tipo forgiato alla veneziana, quella di destra alla chiogetti (detta anche comacina, perché molto usata a Comacina).

Quella in basso è la focina "da bisati".



S
2013









CHIATTA FLUVIALE



Il relitto nell'immagine è stato ritrovato nel 1973 a Hooge Burch – Zwammerdam (Paesi Bassi).

L'imbarcazione è una chiatta fluviale databile al 1° secolo d.C. e veniva usata sul Reno per trasportare persone, animali e merci.

Costruita in legno di quercia, di forma rettangolare, era lunga 34 m, larga 4,4 m e alta 1,20 m. La propulsione avveniva con una grande vela quadra, ma la chiatta era anche attrezzata per l'alaggio, ossia il traino dalla riva del fiume mediante animali o persone.

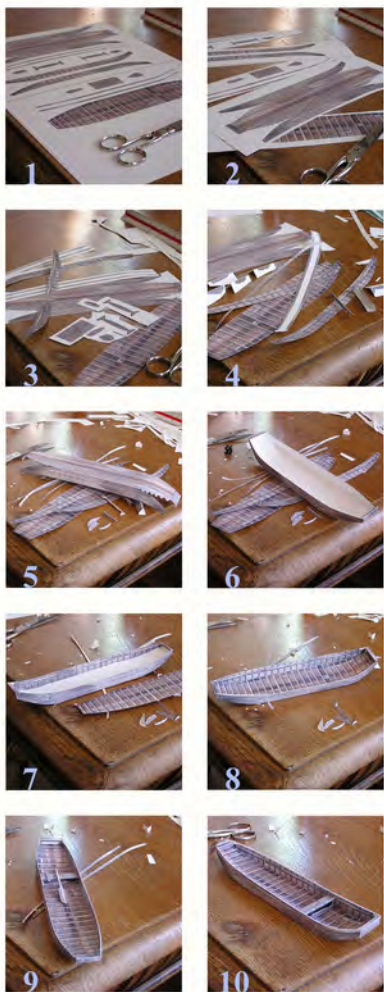
Tecnica costruttiva

Il fondo piatto, senza chiglia, veniva costruito per primo; le ordinate erano collegate al fasciame da lunghi chiodi di ferro e per rendere stagno lo scafo, tra le connessure delle tavole veniva inserito del muschio tenuto da chiodi a testa larga.

Si tratta di una tecnica tipica gallo-romana o romano-celtica, attestata nei territori dell'impero romano di cultura celtica. (una tecnica diversa da quella mediterranea greco-romana che usava collegare direttamente le tavole del fasciame tra loro col sistema detto dei tenoni e mortase).

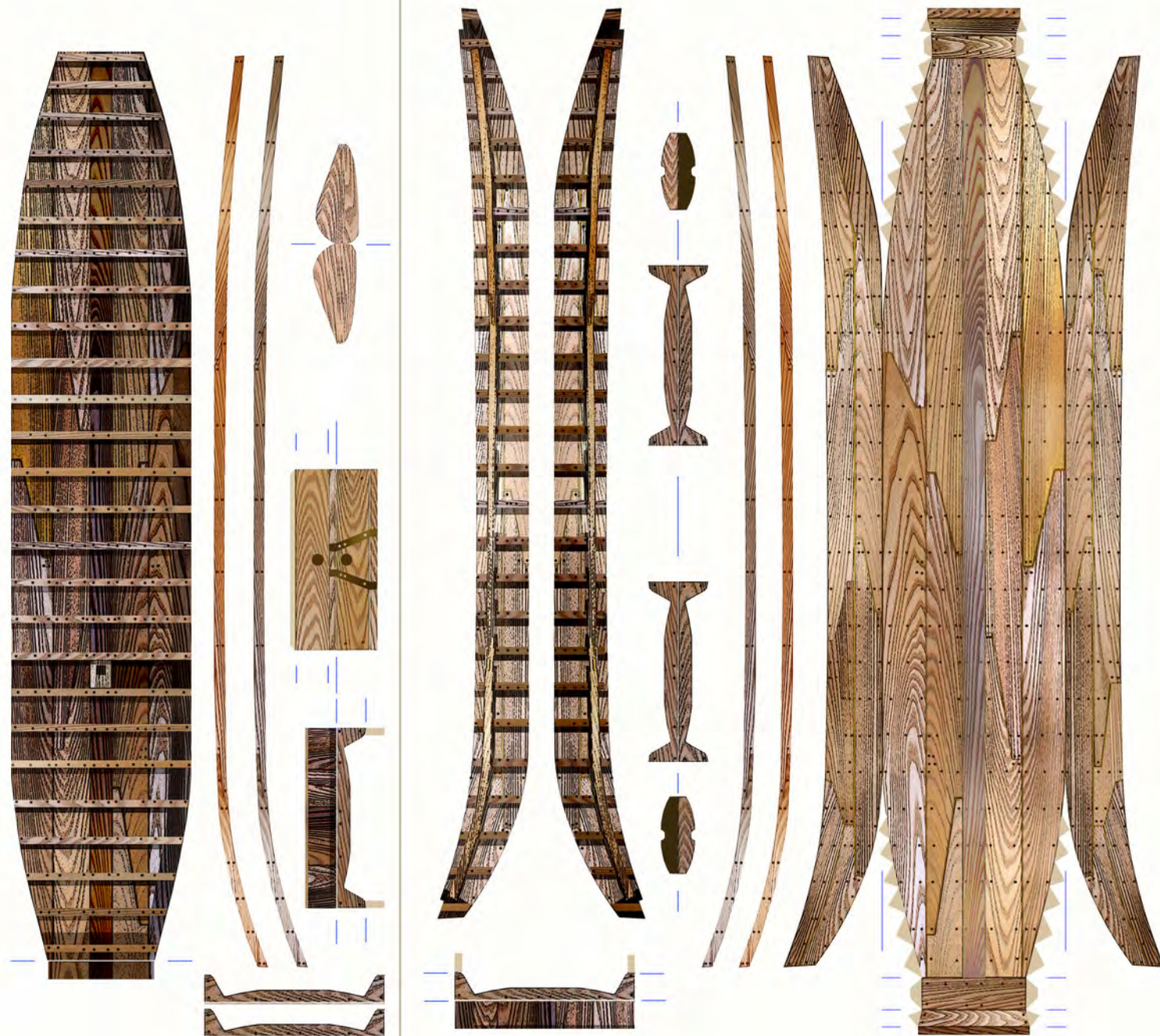
river barge

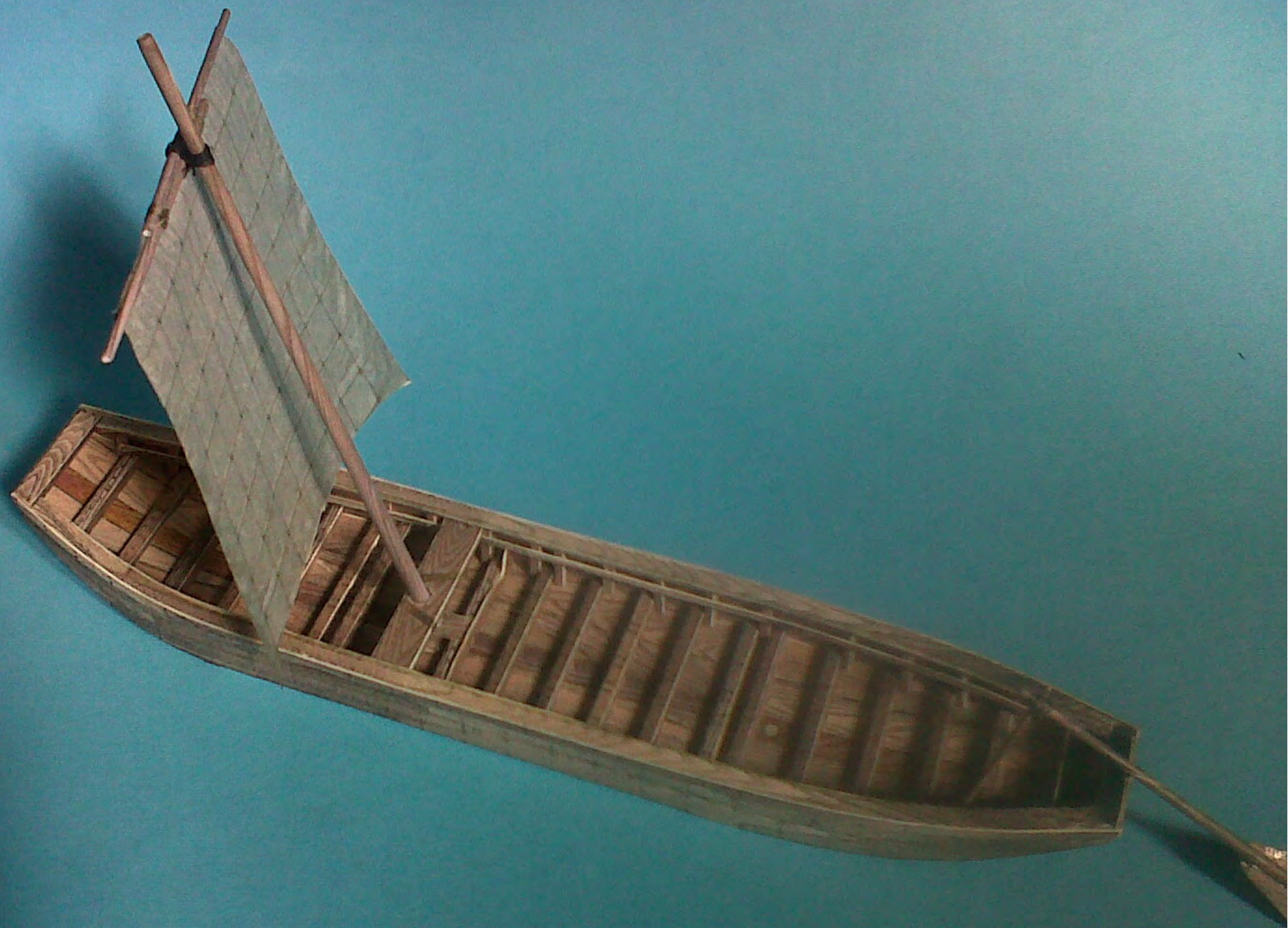
model



Disegni e grafica di Ugo Pizzarello

© Ugo Pizzarello







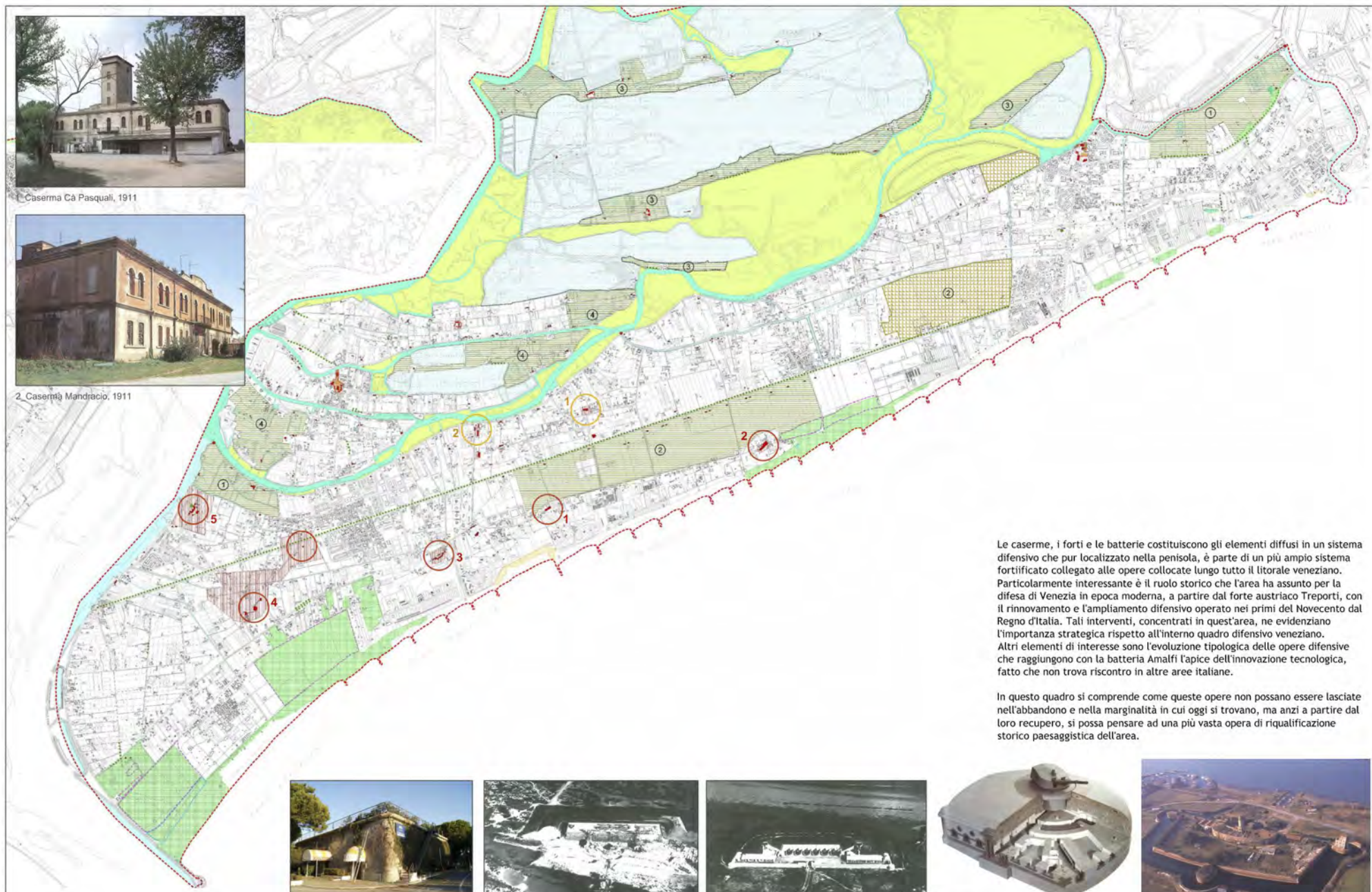




1 Caserma Cà Pasquali, 1911



2 Caserma Mandriaco, 1911



Le caserme, i forti e le batterie costituiscono gli elementi diffusi in un sistema difensivo che pur localizzato nella penisola, è parte di un più ampio sistema fortificato collegato alle opere collocate lungo tutto il litorale veneziano. Particolarmente interessante è il ruolo storico che l'area ha assunto per la difesa di Venezia in epoca moderna, a partire dal forte austriaco Treporti, con il rinnovamento e l'ampliamento difensivo operato nei primi del Novecento dal Regno d'Italia. Tali interventi, concentrati in quest'area, ne evidenziano l'importanza strategica rispetto all'intero quadro difensivo veneziano. Altri elementi di interesse sono l'evoluzione tipologica delle opere difensive che raggiungono con la batteria Amalfi l'apice dell'innovazione tecnologica, fatto che non trova riscontro in altre aree italiane.

In questo quadro si comprende come queste opere non possano essere lasciate nell'abbandono e nella marginalità in cui oggi si trovano, ma anzi a partire dal loro recupero, si possa pensare ad una più vasta opera di riqualificazione storico paesaggistica dell'area.



1_Forte Batteria San Marco, 1909-1912



2_Forte Batteria Radaelli, 1909-1914



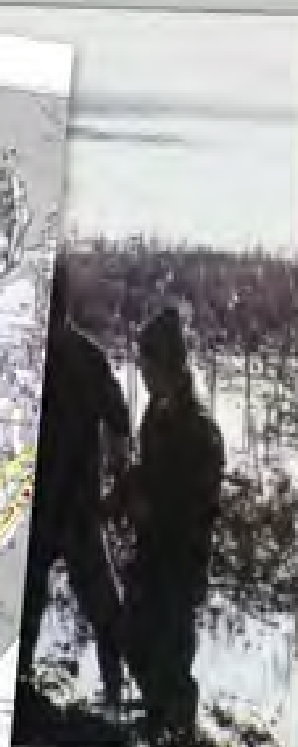
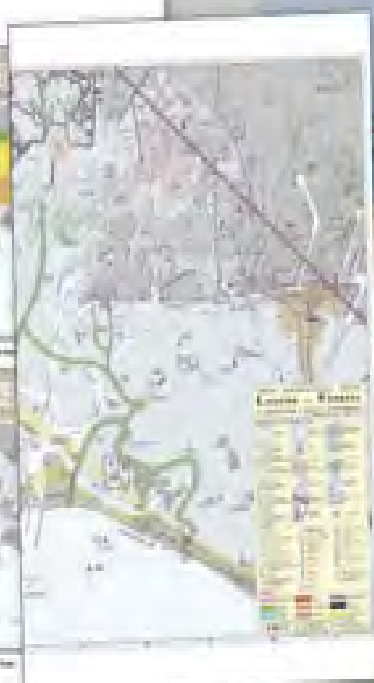
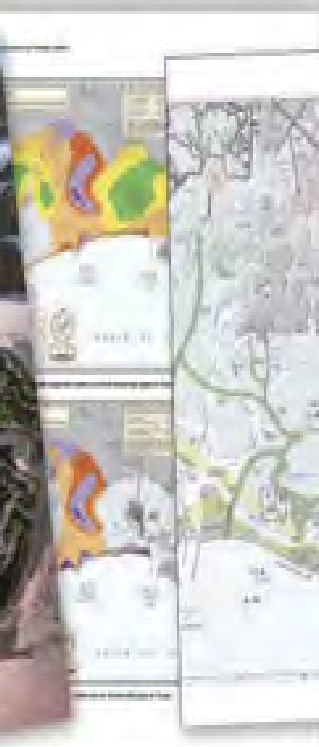
3_Forte Batteria Vettor Pisani, 1912



4_Forte Batteria Amalfi, 1915



5_Forte Batteria Treporti, 1845-1851





Parco del contemporaneo

Contemporary Art in the fortress





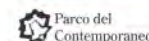
PARCO DEL CONTEMPORANEO CONTEM- PORARY PARK PARC DU CON- TEM- PORAIN ZETTGENÖSSI- SCHER PARK

PERCORSI
VISIVI E SONORI,
CONFERENZE,
SEMINARI, INCONTRI
PUBBLICI.
DALL' 8 AL 29
OTTOBRE 2011

EDGE PARK. Un percorso fra arte, architettura e ambiente
SOUNDSCAPE. Interventi visivi e sonori nell'area di Forte Marghera
PUBLIC, GREEN, ECO-ECONOMICS.
Un altro approccio intorno alla questione del bene comune

FORTE MARGHERA
MESTRE-VENEZIA

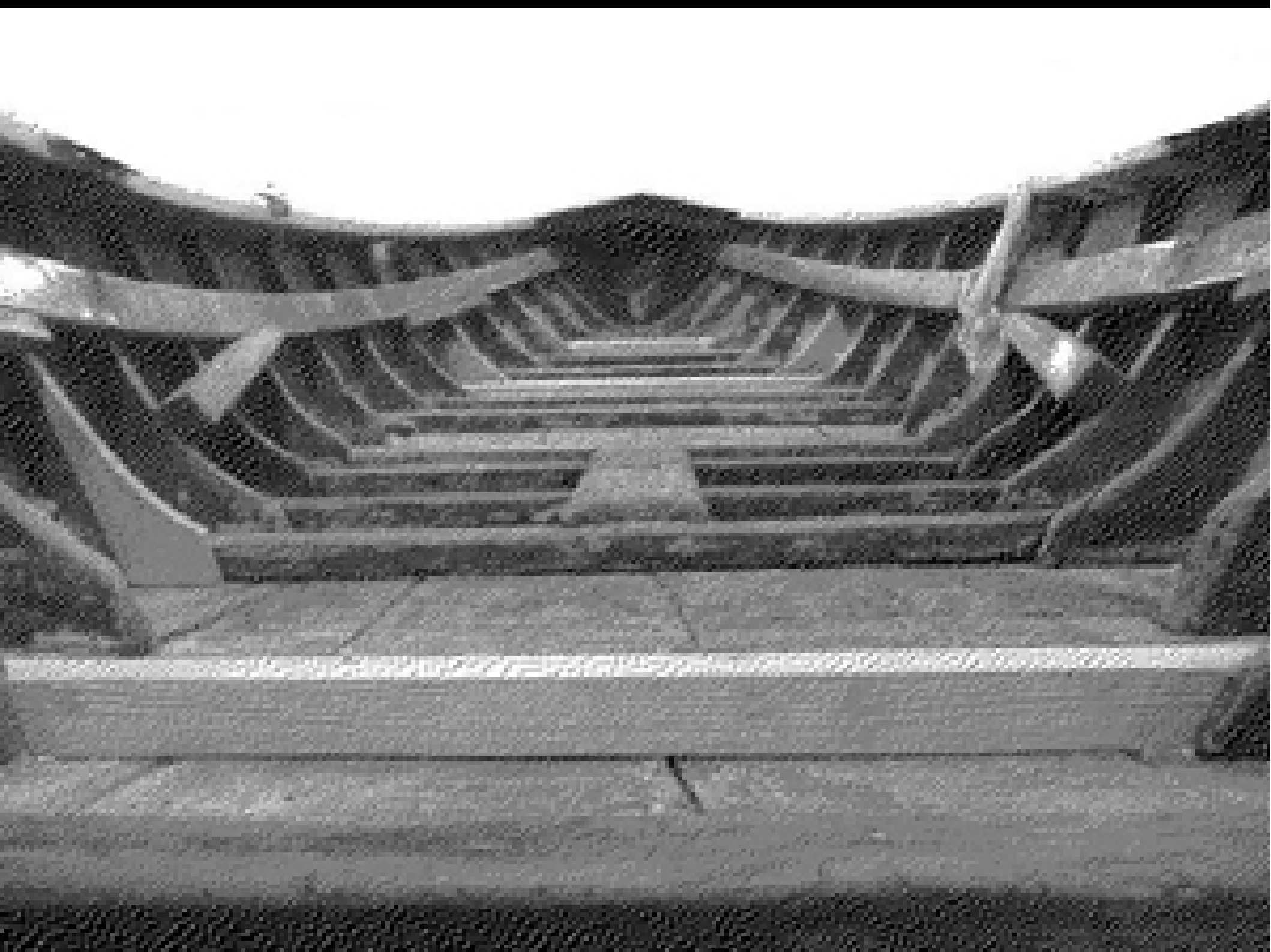
CITTA' DI
VENEZIA



CANTIERE CORPULOGO









marcopolo^{system}

fortemarghera.org
marcopolosystem.it
geocatalogo.eu
AMMM-info.net