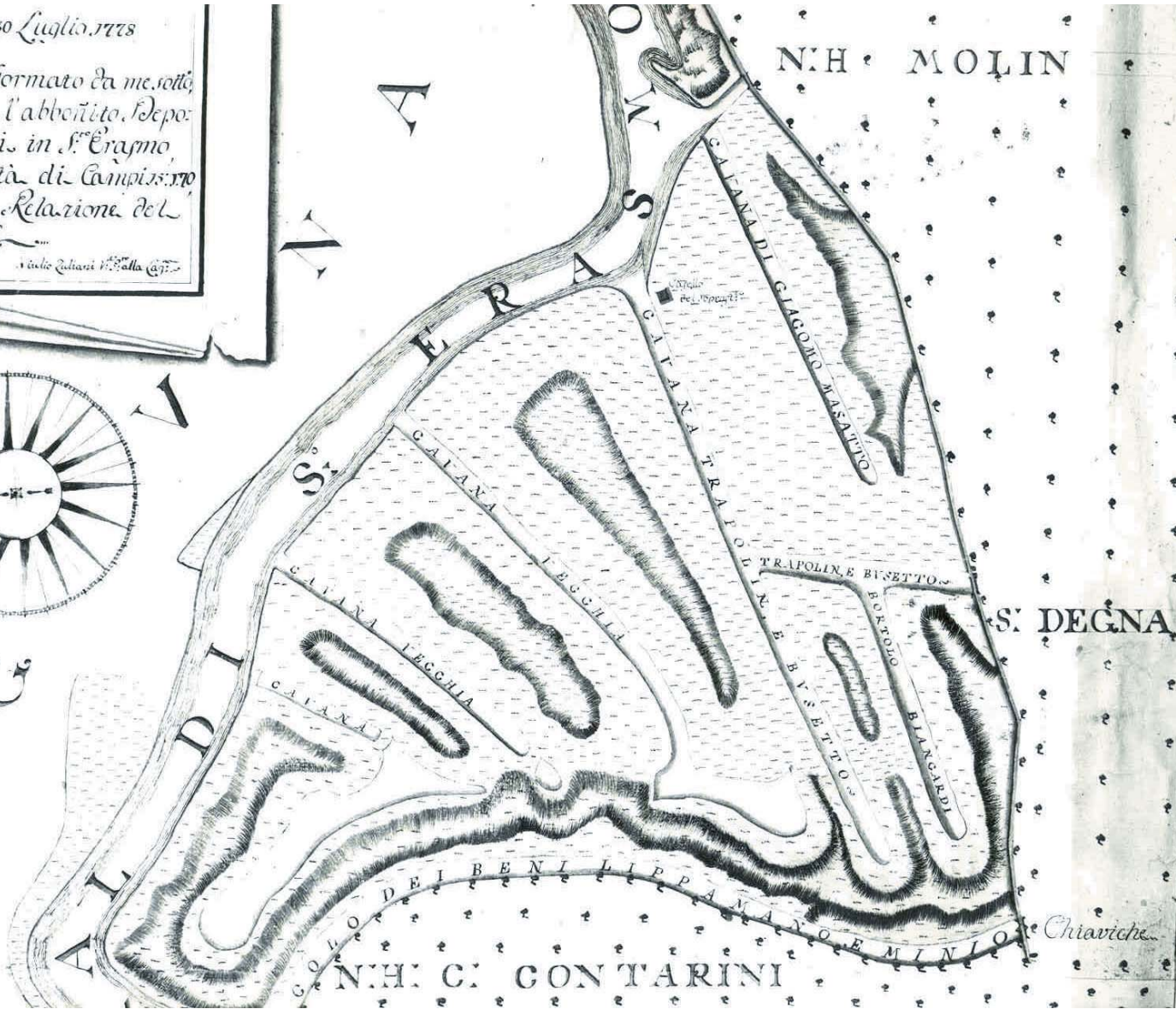
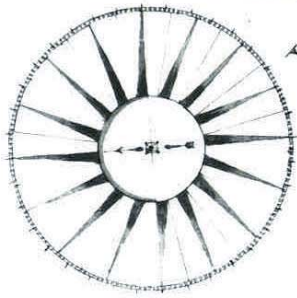


Adi. 30 Luglio. 1778

Bisegno formato da me, sotto
qte dimostra l'abbonito, de po-
sito dei fanghi, in S. Erasmo,
della quantità di Campi: 170
come da mia Relazione del
giorno med: ~

Vincenzo Zucchi Pittore della C. M. S.



L'economia del fango. La "sacca" come ridefinizione dei limiti urbani tra Sette e Ottocento

di FRANCA COSMAI e STEFANO SORTENI

Sacca Fisola, sacca della Misericordia, sacca San Mattia, sacca Serenella, sacca Sessola sono solo alcuni dei toponimi ancora presenti nella vita quotidiana dei veneziani che prendono origine dal termine dialettale "saca" (sacco, borsa, sacca), con le varianti "far saca" (adunarsi e fermarsi di materie in alcuna parte specialmente del corpo umano, come quando le ferite saldate e non guarite si fanno occultamente marce) e "saca de canal" (largo di canale).

Giulio Rompiasio, nel suo Sommario redatto nella prima metà del Settecento, attingendo alla plurisecolare esperienza amministrativa e tecnica del Magistrato alle Acque di cui era avvocato fiscale, offre di questi luoghi alcune definizioni che ci aiutano a comprendere meglio la loro genesi: zona lagunare predisposta per la discarica dei fanghi e materiali di risulta; isola o tratto di terreno creati artificialmente mediante l'interramento di uno specchio d'acqua di limitata profondità; specchio d'acqua poco profondo ai margini della laguna o dei suoi principali centri abitati.

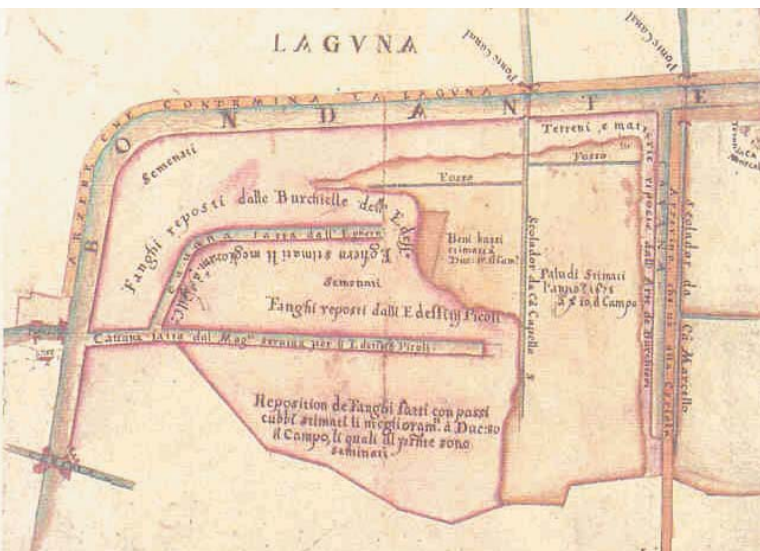
La comune definizione di oggetti apparentemente così diversi trae origine forse dalla loro forma (*sacco*) o dalla limitata profondità (*secca*), ma mentre le prime due rimandano all'azione dell'uomo di modifica/conservazione dell'ambiente lagunare, la terza è legata alla struttura naturale dello stesso. Se guardiamo comunque all'esperienza concreta realizzata nel lungo periodo, il rapporto tra le prime due è stretto in quanto la costruzione di un deposito costituisce quasi sempre il passaggio intermedio verso un successivo imbonimento, ma esiste una connessione anche con la terza perché i depositi vengono localizzati e gli imbonimenti eseguiti spesso proprio negli specchi d'acqua poco profondi situati in zone periferiche dell'arcipelago veneziano. La relazione tra la sacca e il concetto del limite sta nel suo essere un'area marginale in continuo, potenzialmente infinito, divenire, situata di norma in punti di discontinuità rispetto alla linea che separa la terra dall'acqua, elementi il cui equilibrio costituisce la base del processo di espansione e di

trasformazione di un contesto ambientale e urbano unico, collocato sulle acque e che trova in esse la fonte del suo esistere.

L'istituzione di un deposito di fango e il suo successivo riempimento sono processi che consentono di conciliare l'esigenza di assicurare la salvaguardia e la conservazione della laguna con quella ancora inesausta di espandere i limiti della terra rispetto all'acqua. Questa esigenza si rende più evidente soprattutto a partire dalla fine del Cinquecento, quando sembra in gran parte concluso il processo, iniziato secoli addietro, di costruzione del suolo su cui edificare la città. Certo la forma del centro principale si può dire compiuta, ma l'espansione non si ferma, interessa le zone periferiche urbane e si spinge ancora più in là, verso le zone più esterne della laguna, nelle isole che la popolano. Nell'arco di più secoli un vero e proprio mare di fango e di detriti viene impiegato come materia prima per cambiare la forma dei limiti marginali e porre le basi del loro futuro cambio di funzione e di destinazione d'uso.

Le sacche ubicate in aree cittadine (a nord est la punta di Sant'Antonio, dove venivano posti i fanghi derivati dallo scavo dell'Arsenale, e Sant'Elena; a nord ovest le Fondamente Nuove e Sant'Alvise; più a sud Santa Lucia, Sant'Andrea della Zirada, Santa Chiara, Santa Marta e molte zone della Giudecca fino a sacca Fisola) e quelle presenti in molte delle isole che costituivano assieme a Venezia l'arcipelago (Murano, Torcello, Burano e Mazzorbo, nei pressi del canale dei Borgognoni, e quelle minori) diventano prima terreni agricoli e poi vengono destinate in parte all'edificazione, in parte all'insediamento di nuove industrie e in parte a ospitare attività sociali e sanitarie.

Leggermente diverso il caso dei litorali dove i luoghi di scarico divengono uno dei sistemi messi a punto per difendere l'ambiente lagunare dall'aggressione congiunta del mare e dei fiumi: quelli della zona est – Sant'Erasmo, San Nicolò, Lido, Malamocco, Pellestrina – sono destinati a trasformare semplici lingue di sabbia in solido terreno marginato,



Area di sacca delimitata dal canale Bondante con indicazione dei mezzi effossori impiegati, 1691. ASVe, SEA, b. 140

rafforzando il sistema di difesa a mare fino alla costruzione nel XVIII secolo dei “murazzi” e successivamente, dalla seconda metà dell’Ottocento in poi, a diventare i luoghi della nuova industria turistica; mentre quelle poste a ovest, in particolare nelle zone più dissestate dal punto di vista idraulico di Lizzafusina, del canale Bondante e dei Bottenighi, vanno a rafforzare la linea di frontiera tra bacino acqueo e terraferma fino a costituire nell’Ottocento la base per la costruzione di alcune piccole attività industriali destinate allo sfruttamento dei fanghi come concime naturale.

Lo scavo periodico dei rii e dei canali è uno dei sistemi che garantisce la salvezza della laguna e la possibilità di abitarvi evitando gli interramenti e i ristagni e mantenendo equilibrato e inalterato il rapporto tra le acque esterne e quelle interne. Un’attività che risponde certo a esigenze di carattere sanitario e ambientale, ma anche a problematiche di natura diversa in quanto sui canali, quali delle vere e proprie arterie, transitano le imbarcazioni cariche di merci, la linfa vitale del sistema economico e sociale veneziano la cui spina dorsale è costituita dal porto o dai porti cittadini. L'ostruzione di queste arterie da parte dei detriti provenienti dai fiumi che sfociano in laguna avrebbe causato l'arresto del sistema e forse compromesso seriamente la stabilità stessa dello Stato. A partire dal Settecento i canali oggetto di particolari cure sono quelli di navigazione interna – Campana, Re di Fisolo e Santo Spirito – perché costituiscono l'unica via di collegamento tra la Dominante e Malamocco, la sola

bocca di porto in quel momento funzionante dopo il definitivo abbandono di quella del Lido nel 1725. I materiali di risulta di questo costante ed estenuante lavoro di manutenzione costituiscono, in un contesto in cui il suolo non esiste, la materia prima molto preziosa con cui lo spazio viene modificato: il fango diviene così nello stesso tempo potenziale causa di morte e merce rara, fonte di vita e sviluppo. La stessa osservazione può farsi anche per altri materiali poveri come i calcinacci risultanti dai lavori edilizi, le immondizie o i liquami residuati dalle fogne che non devono essere dispersi nell’ambiente, ma raccolti in depositi autorizzati per poi essere di nuovo impiegati anche nel lavoro di costruzione del suolo e in quello di difesa dalle acque.

Attorno alla gestione di questi materiali poveri, e in particolare dei fanghi, dal momento della “produzione” a quelli del trasporto e della trasformazione, vanno definendosi relazioni tra soggetti diversi la cui natura e i cui compiti variano a seconda delle epoche e dei governi. Con questo contributo si offre quindi il primo sintetico risultato di una ricerca ancora in corso che intende ricostruire soprattutto gli aspetti economici e sociali di questi complessi rapporti, nel periodo fra Sette e Ottocento, partendo dalla constatazione del dualismo esistente tra l’attività svolta dalla pubblica autorità e quella dei privati¹.

Il ruolo dello Stato

Col tempo lo Stato, nelle sue diverse forme, avverte della necessità di regolare i rapporti sociali ed economici sorti attorno all’uso del fango e si arroga rispetto ai privati cittadini il diritto di stabilire chi può scavarlo, chi può trasportarlo, oltre a come e a dove depositarlo. Questo avviene anche attraverso gli apparati tecnico-amministrativi dello Stato, nel nome di un superiore interesse comune.

La tutela dell’interesse generale porta con sé il progressivo ampliamento dei limiti dell’intervento pubblico e l’elaborazione di una fitta rete di norme, divieti e sanzioni fino a delineare un sistema di governo delle acque che, almeno fino al XVIII secolo, è oggetto di continui aggiustamenti e ripensamenti sulla base dell’esperienza compiuta; il tutto trova una prima stabile formalizzazione solo nel Regolamento lagunare del 1841.

C’è una linea di sostanziale continuità che lega antico regime e Ottocento, fino ai giorni nostri. Le competenze in questo campo sono suddivise in ambiti territoriali separati e assegnati a soggetti diversi: al Magistrato alle Acque, prima, e allo Stato,

poi, appartengono quelle relative alla gestione del più generale ambito lagunare, mentre ai Provveditori di Comun prima, e agli enti locali poi, spettano quelle relative alle acque interne ai centri abitati. L'attività del legislatore non perde comunque mai di vista l'obiettivo di promuovere lo sviluppo degli interessi particolari anche al fine di coinvolgerli nella difesa di quelli generali. Riferendosi alla realtà olandese, alcuni studiosi hanno definito la rete di relazioni socioeconomiche sviluppatasi nell'ambito della tutela dell'ambiente lagunare come "l'industria del fango".

Anche in questo campo però si comincia a osservare, a partire dagli inizi del Settecento, un timido arretramento della mano pubblica a favore dell'iniziativa individuale; questo vale soprattutto per gli aspetti prettamente economici. Esempari in questo senso sono le vicende legate al rapporto tra la Serenissima e la corporazione dei *burchieri* e dei *cavacanalì*. Quest'ultima, istituita con disposizione del 19 giugno 1503, si conquista col tempo, grazie al favore statale, il monopolio dell'esecuzione dello scavo dei canali e del trasporto dei fanghi, privilegio che ha come contraltare l'onere di controllare che i propri iscritti siano ligi alle regole in materia di trasporto di fanghi e di calcinacci e di rispondere con le proprie finanze al pagamento delle multe in caso di scoperta contraffazione.

La situazione cambia nel corso del XVIII secolo quando, in presenza di risorse finanziarie sempre più scarse, lo Stato assume un atteggiamento più elastico e tende ad assegnare i lavori di scavo mediante asta pubblica ("incanto") al miglior offerente, associato o meno che fosse, mantenendo però l'obbligo per gli assuntori di avvalersi dei mezzi dell'Arte per il trasporto perché "apporterebbe il deperimento dell'Arte, non sollevandola dei pesi e responsabilità per tutti li individui, utile ed opportuna alli riguardi importanti d'impedire le contraffazioni e rei gettiti nelle lagune delli fanghi e rovinazzi senza un sensibile risparmio alla pubblica cassa che deve sottostar al peso di mantenere le dette burchielle e somministrar gli atreci necessari"².

L'ingresso di imprenditori e prestatori d'opera non vincolati all'antico sodalizio mette quest'ultimo in difficoltà, ma al tempo stesso comporta una sensibile riduzione dei costi e un sollievo seppur tardivo delle casse pubbliche.

Questa tendenza si rafforza maggiormente nel corso dell'Ottocento quando, sciolte dai francesi le corporazioni, i nuovi governi adottano senza remore

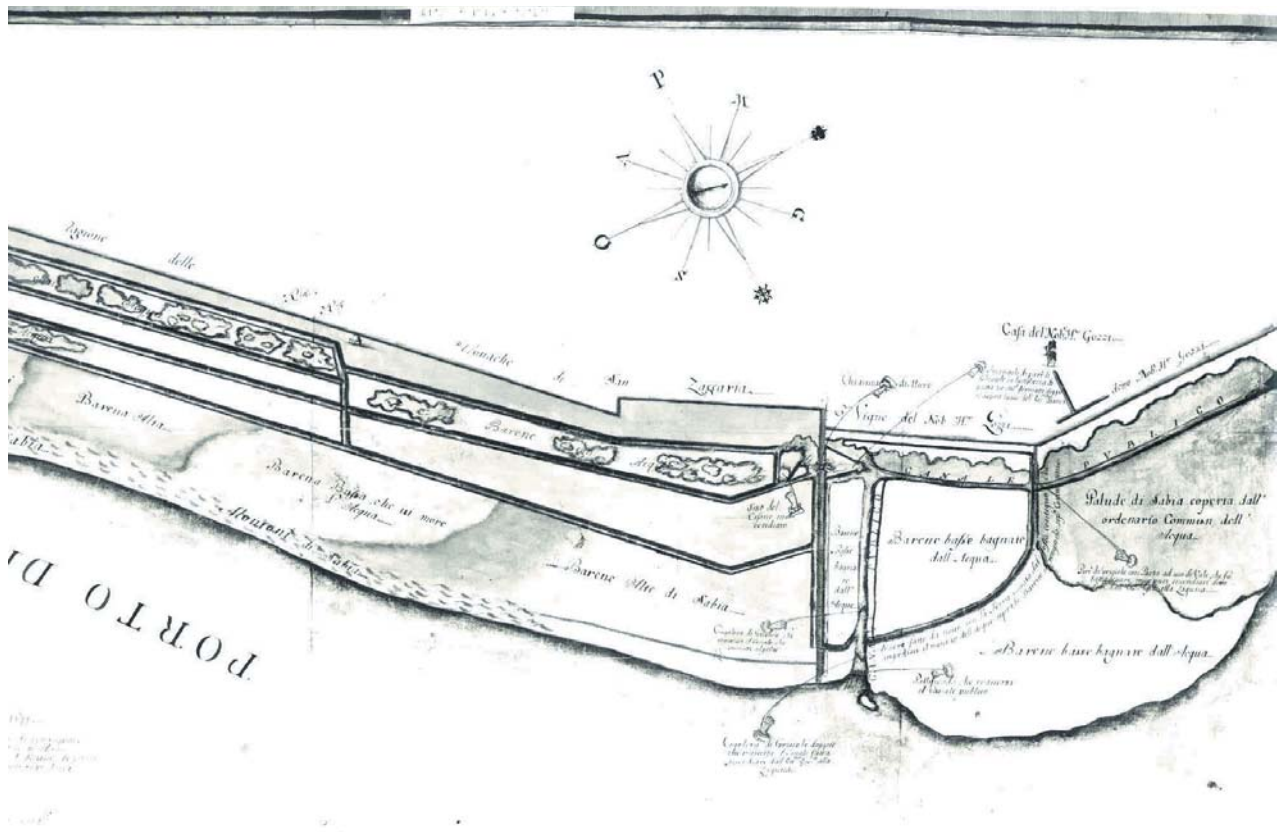
il metodo dell'asta pubblica e combattono qualsiasi tentativo di nuocere al naturale sviluppo della libertà di iniziativa. Esempare in questo senso l'inchiesta condotta nel 1811 proprio dai francesi per reprimere con metodi polizieschi il timido tentativo di 35 burchieri di ricostituire la propria associazione di mestiere³.

Ogni disposizione relativa allo scavo di un canale, sia esso generale che parziale, non può non contenere o almeno non avere presente la preoccupazione di individuare in via preliminare il luogo di volta in volta più opportuno dove depositare i fanghi di risulta, incarico normalmente assegnato ai tecnici.

Nel capitolato per l'assegnazione dell'appalto dei lavori di scavo dei canali lagunari interni redatto nel 1748, il primo di cui si ha notizia, si dichiara, ad esempio, che "li fanghi che veranno estrati da detti canali doveranno esser condotti e scaricati nella sacca di Malamocco ed anco altrove a disposizione dell'eccellentissimo Magistrato, ma però sullo stesso lido di Malamocco, e ciò con buona regola, com'è s'è praticato finora, dovendo l'appaltatore escavar e mantener in ogni luogo che fosse per scaricare le cavane tutte interne ch'esterne a sue proprie spese"⁴. E ancora, solo per citarne alcuni, in una relazione inviata al Senato nel maggio del 1787, i Savi dichiarano che "il fango poi [sarà] escavato con l'uso delle zattere ed in seguito con l'edificio e [verrà] trasportato colle burchielle dell'Arte sagomate nella sacca di Santa Maria Elisabetta del Lido, come più a portata, calcolando occorrere in tutto una tal fattura la summa di ducati 1080"⁵.

La materia è preziosa, oltre che pericolosa, non va sprecata, e quindi la scelta non avviene in modo casuale. I siti prescelti devono possedere alcuni requisiti di carattere generale: non essere troppo esposti agli agenti atmosferici, in particolare al vento; essere vicini al luogo di scavo; essere collocati in una zona che avrebbe potuto avere un potenziale valore commerciale. Bisogna infatti evitare che vengano danneggiate le "palade" in legno poste a delimitazione dei depositi, che i costi dello scavo siano il più possibile ridotti e che sia più agevole sorvegliare gli addetti al trasporto, impedendo loro di scaricare in laguna i fanghi andando così nuovamente a interrare i canali appena scavati.

Nell'individuare in maniera appropriata la zona di scarico, s'intende inoltre avviare un processo virtuoso, potenzialmente senza fine, teso a coinvolgere negli interessi generali legati alla



Area di sacca imbonita posta a Sant'Erasmus, 1778. ASVe, SEA, b. 120

salvaguardia della laguna anche quello indispensabile dei particolari, in quanto gli introiti ricavati dalla vendita della sacca imbonita o dalla tassa pagata dai proprietari dei terreni migliorati con il loro rialzo servono a finanziare gli scavi successivi, assieme naturalmente a percentuali variabili di altre imposizioni fiscali. In antico regime, ad esempio, il tributo del 5% sopra il capitale di ogni patrimonio che gli eredi dovevano versare all'erario *una tantum* al momento della trasmissione dei beni viene chiamato *pagar l'acque*.

Nel dirigere la sua azione di governo la mano pubblica non può prescindere da una perfetta conoscenza del territorio e dei suoi punti critici, conoscenza che prende avvio dall'osservazione continua e paziente dell'ambiente sempre mutevole e che diventa col tempo scienza idraulica e capacità di governo, economico e amministrativo.

I depositari, e nello stesso tempo i costruttori, di questa cultura, una commistione di empirismo e teoria, sono i tecnici impiegati nei numerosi uffici che nei secoli si sono succeduti nella difficile gestione del territorio.

Il personale tecnico è uno dei cardini di questa

attività: controlla lo stato della laguna, sorveglia che non vi siano abusi e studia o incoraggia lo studio di nuovi mezzi e di nuove tecniche per la sua salvaguardia; redige perizie, progetti e capitolati nei quali si definiscono in concreto le modalità esecutive e gestionali dei lavori di scavo e si individuano i punti di deposito e il modo in cui costruirli; segue le fasi dell'assegnazione dell'appalto e dell'esecuzione dei lavori; tratta con i privati la vendita dei terreni bonificati assegnandoli al miglior offerente.

Un esempio significativo di procedimento amministrativo nel settore del "governo del fango" ci viene offerto nel dicembre del 1786 quando il Senato chiede ai Savi ed Esecutori quale debba essere il nuovo sito da utilizzare per il deposito del materiale, ora che la sacca di Malamocco è ormai stata riempita e già venduta. Dopo il sopralluogo di un perito essi dichiarano di averlo individuato a Santa Maria Elisabetta: esso misura 17 e 3/4 campi padovani circa e prima di adibirlo allo scarico è necessario affrontare un costo di 3426,21 ducati in modo che sia delimitato verso laguna "da una palada con legni al contatto l'uno dall'altro",

evitando così che vi sia fuoriuscita di materia. “Occorrono altresì l’escavazioni tanto di un ghebbio esterno, per cui si possa alla stessa condur le burchielle, quanto di un’interna cavana maestra per cui inoltrandosi nella sacca scaricar si possa il fango nei siti più concentrati e lontani dal suo margine”⁶. Per affrontare la spesa i tecnici consigliano inoltre di accettare l’offerta di Iseppo Busetto il quale, dopo trattative da loro interposte, acquisterebbe tutta la sacca, la quale è per 10 campi riempita e per gli altri 28 “restano di pura acqua”, e si offrirebbe di eseguire a proprie spese i lavori di costruzione del nuovo deposito e di chiudere il fronte acqueo con fondamenta di muro, a condizione però che tutti i fanghi provenienti dallo scavo della laguna e dei rii interni siano trasportati nella sua sacca per il sollecito riempimento.

Anche gli addetti alla sorveglianza dei depositi, chiamati prima soprastanti e poi sorveglianti o custodi, ricoprono un ruolo importante, anche se ai livelli più bassi della gerarchia. A loro spetta la sorveglianza delle operazioni di trasporto dei fanghi lungo il percorso dai luoghi di scavo a quelli di deposito e di quelle di scarico nelle sacche in modo da evitare che il materiale venga riversato indebitamente in acqua o disposto non uniformemente e l’obbligo di ricevere dai *burchieri* le bollette di carico registrandole poi in appositi libri di carico e scarico. Nell’Ottocento però, rimangono di norma fissi nella sacca e ricevono le bollette dagli addetti in un locale appositamente costruito per consentirgli un servizio più comodo.

Il ruolo dei privati

L’attività individuale si esplica nell’economia del fango attorno a specifici aspetti quali l’invenzione e il miglioramento di tecniche per la costruzione di macchine effossorie (*cavafango*) o lo studio di nuovi metodi di scavo; la fornitura di competenze e di forza lavoro specializzate; l’acquisto di depositi di fango e lo sfruttamento di terreni imboniti.

Fin dal XIV secolo esiste a Venezia la possibilità di acquisire un brevetto (“privativa” o “grazia”). Si tratta di vere e proprie privative industriali che prendono in genere avvio dalla richiesta del privato e che, attraverso l’esame preventivo di utilità e di novità da parte delle autorità, danno al richiedente facoltà esclusiva di usare e di vendere l’invenzione. La concessione ha una durata variabile da dieci a trent’anni in un territorio che andava da Venezia a tutto lo stato, protegge da eventuali imitazioni e contraffazioni e prevede a volte esenzioni fiscali o

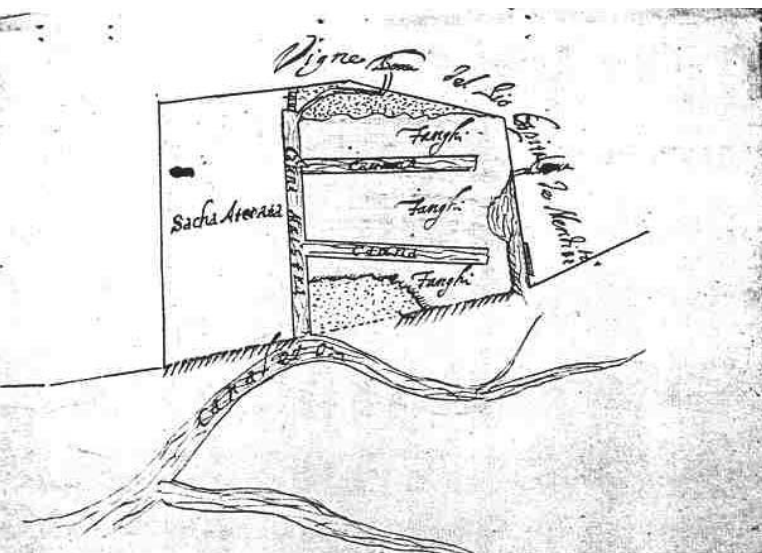
altri aiuti economici.

Anche nel campo del governo delle acque, così importante per la sopravvivenza della città, l’iniziativa privata si cimenta nella ricerca e sperimentazione di nuove tecniche. Così, accanto ai macchinari di proprietà dello Stato, utilizzati in genere per lo scavo dei canali d’accesso e del bacino dell’Arsenale, e lì costruiti e custoditi, sono presenti anche quelli di ragione privata. Eghner, Fabris, Fedeli, Merigo, Nicoli sono i nomi con cui venivano chiamati alcuni edifici cavafango – nel Seicento quattro e poi solo tre –, impegnati in continuazione a servizio dello Stato nello scavo della laguna. Successivamente, nel corso dell’Ottocento, le macchine effossorie impiegate sono di proprietà pubblica mentre quelle private sembrano destinate a scomparire.

Se disporre di macchinari moderni ed efficienti è importante perché ciò rende più efficace e meno costoso il lavoro di scavo, altrettanto utile a questi fini si rivela il miglioramento dei sistemi di controllo dell’attività di trasporto e di scarico. Queste operazioni vengono eseguite con apposite imbarcazioni a fondo piatto chiamate burchi e burchielle, condotte a remi o a vela almeno fino all’adozione del motore a vapore: ogni edificio cavafango ha al proprio servizio un certo numero di barche, variabile a seconda delle sue dimensioni o della maggiore o minore importanza dell’appalto. In antico regime la corporazione dei burchieri e cavacanalieri esercita in questo campo un ruolo importante venendo per questo ricompensata nel modo al quale si è già accennato: i capomastri, posti ai vertici del sodalizio, ottengono l’assegnazione dell’appalto e a loro volta distribuiscono il lavoro tra gli altri associati di rango inferiore.

Nel 1773, nella direzione di accentuare il controllo sui burchieri addetti agli scavi, viene disposto che le imbarcazioni adoperate debbano essere condotte da iscritti all’Arte, annotate in appositi registri, segnate con un numero e sagomate, cioè contrassegnate sulla fiancata esterna con una linea che, indicando l’emersione dall’acqua a pieno carico, avrebbe consentito di verificare la quantità di materiale effettivamente trasportato.

Si tratta di un estremo, probabilmente vano, tentativo di colpire quei conduttori che, per alleggerire l’imbarcazione e rendere più rapido il viaggio, scaricano il materiale in acqua anziché nei siti designati, arrecando danni all’erario oltre che alla laguna. Le possibilità di controllo dell’Arte sono ormai del tutto teoriche; è un soggetto sociale in



Area di sacca posta nelle adiacenze del rio dei Mendicanti, parte imbonita e parte in via di imbonimento, 1719. ASVe, SEA, b.54

profonda crisi di rappresentanza di fronte a un mondo del lavoro che si va popolando di individui liberi da vincoli corporativi e riottosi a osservare qualsiasi regola se non quella del profitto. Eliminate definitivamente le corporazioni con il ritorno dei francesi, nel 1807, viene allo scoperto quel meccanismo che già prima era comunque *in nuce*, cioè l'affermarsi di una sempre più marcata divisione tra un gruppo ristretto di capomastri divenuti di fatto imprenditori – proprietari di barche, strumenti, conoscenze tecniche anche complesse ma soprattutto di capitali – e un vasto numero di prestatori d'opera, conduttori di barche o semplici cavafango. Successivamente il controllo sull'efficienza del trasporto e dello scarico viene quindi assunto essenzialmente dagli appaltatori e avviene in sostanza all'interno di un rapporto di natura privata tra dipendente e datore di lavoro. Si è già in parte accennato alla figura degli assuntori di opere pubbliche. Rispetto allo Stato essi sono i garanti della riuscita del lavoro nel suo complesso e per questo sono sottoposti a controlli che precedono e succedono l'assegnazione del lavoro come nel Settecento il collaudo che, nel caso degli scavi dei canali interni lagunari, ha una scadenza bimestrale mentre i pagamenti avvengono, quando avvengono, ogni anno. A partire soprattutto dal Settecento si afferma la consuetudine di appaltare il servizio di manutenzione per più anni, anche a seconda dell'affidamento offerto dall'imprenditore. È il caso di Antonio Visetti, forse il primo imprenditore non

iscritto all'Arte, il quale ottiene l'appalto nel 1749, strappandolo con un'offerta di ben 3513 ducati inferiore ai 9200 offerti da Antonio Girardi, che invece risulta iscritto. Il Visetti si conquista l'odio della corporazione e contemporaneamente la fiducia della Serenissima perché mantiene sempre in funzione i "cavafango" o perché scava i canali a una profondità maggiore di quella richiesta dal capitolato, tanto da conquistarsi il rinnovo a trattativa privata di sei anni in sei anni almeno fino al 1776, senza passare attraverso l'incanto pubblico come disposto dalla normativa allora vigente. La costruzione e la gestione del deposito di fanghi comportano dei costi elevati; particolarmente delicata è la questione degli accessi (cavane), del loro scavo e della loro manutenzione fino al completo riempimento che deve di norma raggiungere i due metri sopra la linea comune di marea. Inoltre a imbonimento completato si rendono spesso necessari interventi di livellazione, che comportano costi ulteriori, perché, nonostante i controlli, i burchieri per velocizzare i trasporti depositano il fango in misura maggiore lungo i bordi delle cavane, ottenendo così un riempimento irregolare e con il rischio che la materia riprecipiti in acqua. In antico regime questi costi sono a carico dell'appaltatore e si tende a ridurre al minimo gli oneri vendendo i siti al più presto anche se la colmata non è ancora completata: spetta al privato acquirente il compito di realizzarla e, fatto da non sottovalutare dato i costi che questa comporta, di marginarla in pietra. Successivamente lo Stato se ne assume l'onere economico, ma per far fronte alle ingenti spese impone a ogni burchiella una tassa di 20 centesimi. Tale somma si rivela col tempo insufficiente a coprire la spesa necessaria e quindi si trova conveniente tornare alla prassi precedente di alienare la sacca ancor prima di completare l'imbonimento. Così viene descritta la situazione della sacca di Santa Marta nel 1819: "La sacca di Santa Marta presenta una figura triangolare: è conterminata da un lato dal canale Scomenzera verso la laguna e dai canali di S. Maria Maggiore e delle Terese agli altri due lati. In origine era una palude più elevata delle altre; venne poi formata con il continuo scarico dei fanghi provenienti dai canali e dai *rovinazzi* che risultarono dalle varie demolizioni di fabbriche, ossia venne formata dacché fu essa costituita qual deposito generale di dette materie. Perché questi scarichi non si sono potuti verificare con regolarità

e distribuzione non si ottenne che una irregolare superficie la quale sebbene difesa da tutti i lati da sufficienti rilevati presenta pure nel mezzo non poche avvallazioni. Venne pertanto nel capitolato di vendita esteso da Venturelli e relativa perizia riconosciuta l'entità della spesa necessaria per ridurre, oltre a tutte le operazioni proposte, di fare per la conservazione dei marginanti canali la sacca stessa a un piano regolare il quale emergesse di m. 2 dall'ordinaria comune alta marea⁷.

Numerosi sono i privati, soprattutto imprenditori di lavori di scavo dei canali, a presentare proposte o a partecipare ad aste pubbliche per l'acquisto di sacche o porzioni di esse sulla base di perizie di stima realizzate dal personale tecnico. Tante sono le storie che si potrebbero raccontare; un esempio significativo può essere quello dei dieci campi e mezzo della sacca di Malamocco venduti in due riprese nell'arco di un solo anno, tra il 1736 e il 1737, a un prezzo variabile da 165,3 a 90 ducati a campo, superiore comunque a quello stimato. L'acquirente è lo stesso, un tal Carlo Ropelli, che effettua l'acquisto non per sé ma *per li nomi che dichiara*, trattandosi probabilmente di un prestanome⁸.

Interessante anche il caso del burchiere, così si definisce, Pietro Biancardi che nel 1809 si vede espropriare dal Comune la sua sacca a Sant'Antonio di Castello – *la prima di Venezia* –, luogo dove

vengono poi costruiti i primi giardini pubblici veneziani⁹. Si segnala infine il caso di due fra i più importanti imprenditori del settore: il primo è Giuseppe Busetto detto Fisola che nel 1807 acquista dallo Stato un tratto di sacca a Malamocco già imbonita in località Terre Perse a condizione che si accolli la manutenzione dei ghebbi e delle cavane di una parte ancora in via di riempimento.

Il secondo è Antonio Busetto detto Petich che nel 1817 chiede di acquistare una sacca a Santa Marta non ancora chiusa e qualche anno dopo un tratto di quella situata a Santa Lucia della quale peraltro possiede già altre "prese" sulle quali aveva costruito già uno squero, prevedendo d'impiantarvi anche una fornace da calce. Molto spesso l'acquisto delle sacche rappresenta per gli acquirenti l'unico modo per ridurre i crediti maturati verso lo Stato nel corso di molti anni per il mancato pagamento dei lavori eseguiti.

Si dovrà comunque attendere la fine del XIX secolo e gli inizi di quello successivo perché la proprietà di una sacca possa diventare terreno appetibile per nuove speculazioni edilizie. Solamente a partire da quell'epoca le vigne e gli orti lasceranno spazio alle nuove costruzioni – abitazioni popolari, stabilimenti balneari, nuovi insediamenti industriali – che trovando spazio prezioso sulle antiche sacche cambieranno l'aspetto dei limiti della città.

¹ Queste prime osservazioni di carattere generale sono sorte dall'analisi della documentazione presente in alcuni fondi conservati nell'Archivio di Stato (ASVe) e in quello storico del Comune di Venezia (AMV): SEA (1502-1797); filze Senato Terra (1588-1789); Direzione Veneta delle Pubbliche Costruzioni (1848-1861); Governo (1840-1848); Atti del Consiglio (1884-1923); per completare la ricerca sarà necessario consultare anche la documentazione conservata in altri fondi come quello dei Provveditori e patroni all'Arsenale, dei Provveditori di Comun, del Genio civile, per citarne solo alcuni. Hanno inoltre costituito un primo riferimento le seguenti pubblicazioni: G. Rompiasio, *Metodo in pratica di sommario o sia compilazione delle leggi, terminazioni e ordini appartenenti agli illustrissimi ed eccellentissimi Collegio e Magistrato alle Acque*, Venezia 1988; R. Cessi, *La politica dei lavori pubblici della repubblica veneta* in A. De Stefani, *L'azione dello Stato per le opere pubbliche (1862-1924)*, Roma 1924; M. Brusatin, *Venezia nel Settecento: stato, architettura, territorio*, Torino 1980; P. Pavanini, *Bonifiche urbane nel secolo XVI a Venezia* in *D'une ville à l'autre: structures matérielles et organisation de l'espace dans les villes européennes (XIII-XVI siècle)*, Roma 1989; S. Gasparini, *La disciplina giuridica dei lavori pubblici a Venezia nell'età moderna*, Padova 1993; P. Bevilacqua, *Venezia e le acque. Una metafora planetaria*, Roma 1995; É. Crouzet-Pavan, *La maturazione dello spazio urbano in Storia di Venezia. Il Rinascimento società ed economia*, a cura di A. Tenenti, U. Tucci, pp. 3-100; Idem, *Sviluppo e articolazione della città*, in

Storia di Venezia, vol. III, *La formazione dello stato patrizio*, a cura di G. Arnaldi, G. Cracco, A. Tenenti, Roma 1997, pp. 729-781; D. Calabi, *Il rinnovamento urbano del primo Cinquecento* in *Storia di Venezia*, pp. 101-163; S. Ciriaco, *Acqua e agricoltura. Venezia, l'Olanda e la bonifica europea in età moderna*, Milano 1996; Idem, *Il governo del territorio: l'ambiente urbano e la laguna* in *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima. L'ultima fase della Serenissima*, vol. VII, a cura di P. del Negro, P. Preto, Roma 1998, pp. 613-649; R. Berveglieri, *Le vie di Venezia*, Verona 1999; F. Cosmai, *Storie di imprenditori di acque e strade a Venezia nell'Ottocento* in F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile a Venezia. Istituzioni, uomini, professioni da Napoleone al fascismo* Venezia 2001, pp. 171-190; M. Dal Borgo, *La crisi delle arti edili a Venezia tra il secondo Settecento e inizio Ottocento* in F. Cosmai, S. Sorteni (a cura di), *L'ingegneria civile...*, cit., pp. 155-169. Le definizioni dei termini veneziani sono tratte da G. Boerio, *Dizionario del dialetto veneziano*, Venezia 1856.

² ASVe, Senato Terra, filza n. 2899.

³ ASVe, Prefettura dell'Adriatico, b. 387.

⁴ ASVe, Senato Terra, filza n. 2358.

⁵ ASVe, SEA, reg. 117, cc. 50-51 r. e v.

⁶ ASVe, SEA, reg. 117, cc. 7 v. - 8 v.

⁷ ASVe, Ispezione Centrale, b. 159, fasc. 3.

⁸ ASVe, SEA, reg. 359 cc. 229 v. - 230 r. e cc. 256 v. - 257 r.

⁹ AMV, 1807 Giardini Pubblici, fasc. XI.