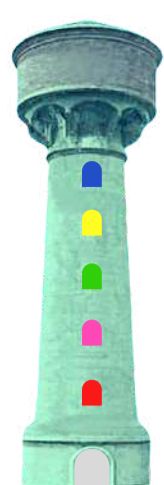


11.5.2024 GIORNATA STORICA

LA CISTERNA

Gruppo Margherini DOC



ANTICHI BOTTENIGHI

La storia dei Bottenighi affonda le sue antiche radici in tempi molto lontani. La cartografia storica documenta i toponimi di “Ponte deto del Botenigo” o “de piera” e “via de Orlando” dove passava l'antichissima strada romana Via Annia, Fu costruita nel 131 a.C. per collegare Adria ad Aquileia passando sopra l'attuale Marghera.



Sappiamo inoltre che la storia assegna a Gambarre, chiamata Fossa Gambaria, un ruolo importante. Nel XIII secolo c'era il Gastaldo Ducale che amministrava in nome del Doge una grande area della quale facevano parte i villaggi Bottenigo, Ducaletto, Anconetta e Sant'Ilario dove esisteva un antico villaggio romano.



LA CISTERNA
Gruppo Margherini DOC



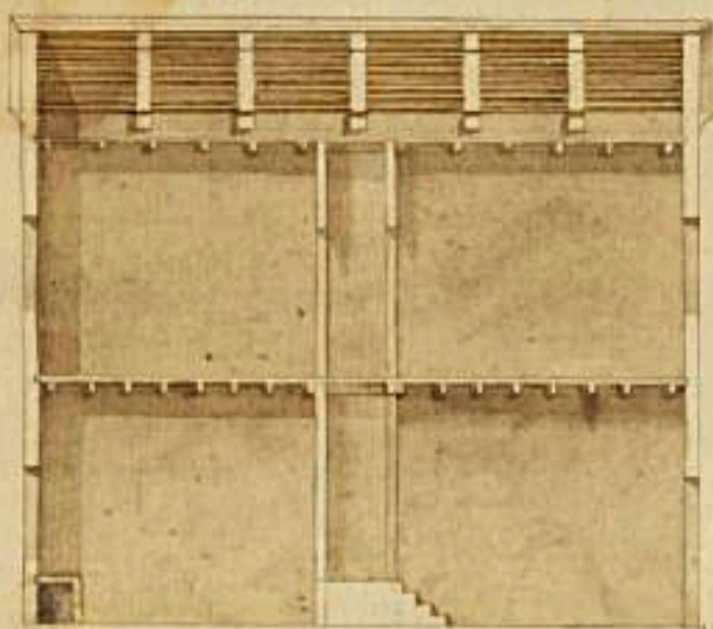
Marghera nella Serenissima VILLAGGIO BOTTENIGO E RANA



Le ipotesi storiche dei Margherini DOC sono collegate al luogo dove, molti secoli fa, si narrava del Marigo che incassava i dazi delle merci all'ingresso del Canale Botinicus. Il Ponte della Rana è citato nel progetto costruttivo della Fabbrica per il dazio redatta nel 1787 dal tenente ingegnere Letter Pietro Antonio. Ricordiamo che la Chiesetta della Rana si trova proprio all'inizio di Via Bottenigo che costeggia il Canale passando sotto la Romea. A metà 1800 il Ponte della Rana compare anche nel Catasto Austriaco dove fu data grande evidenza all'area Bottenigo.

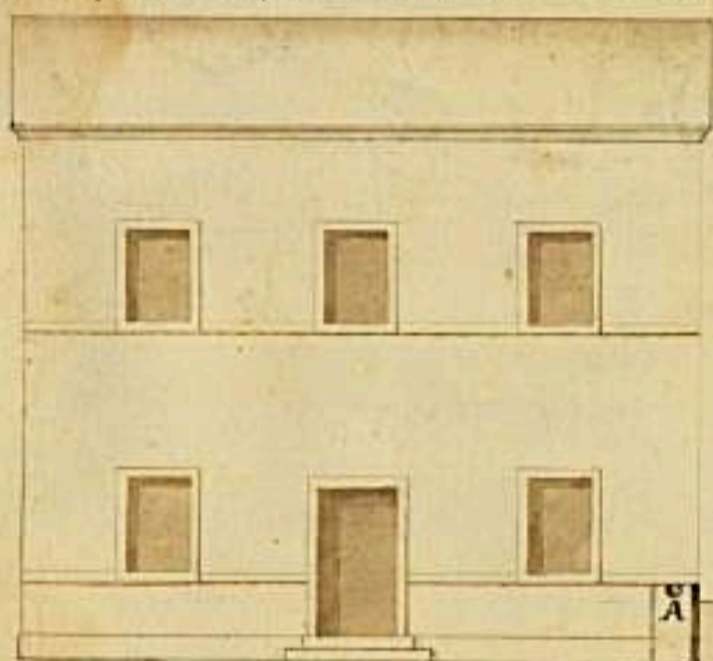
Progetto del 1787 per la costruzione della “dogana” per il pagamento del pedaggio al Ponte della Rana ai Bottenighi

Spaccato preso sopra la Linea C.D.



Disegno in Pianta, Prospetto, e Spaccato di una Fabbrica, che si propone di edificare al Ponte della Rana, sul Bivio delle due Strade, che si dirigono, l'una nuova per la Via Orlanda alla Malcontenta, e l'altra restaurata, detta dei Bottenighi alla Fornace d' Oriago, ad uso d' Esazione del Pedaggio, che si volesse colà istituire, al qual oggetto il disegno medesimo rappresenta le Sbarre di entrambe le Strade, le quali si faranno scorrere sopra i rugoli, mediante un manubrio. Quella marcata A è presentata aperta, e chiusa l'altra marcata B. E' Stangata, onde obbligar il passaggio per le luci della Sbarra.

Prospetto sopra la Strada nuova.

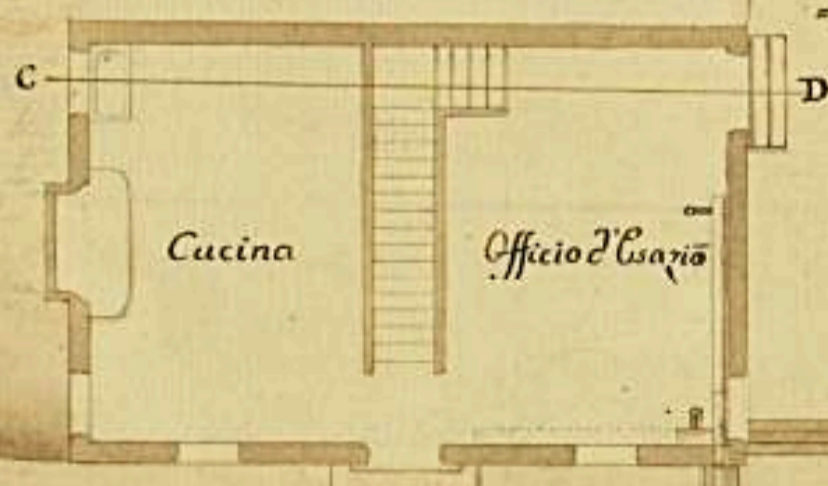


Scala di Piedi Venetiani

Pianta del Piano superiore.



Pianta del Piano terreno



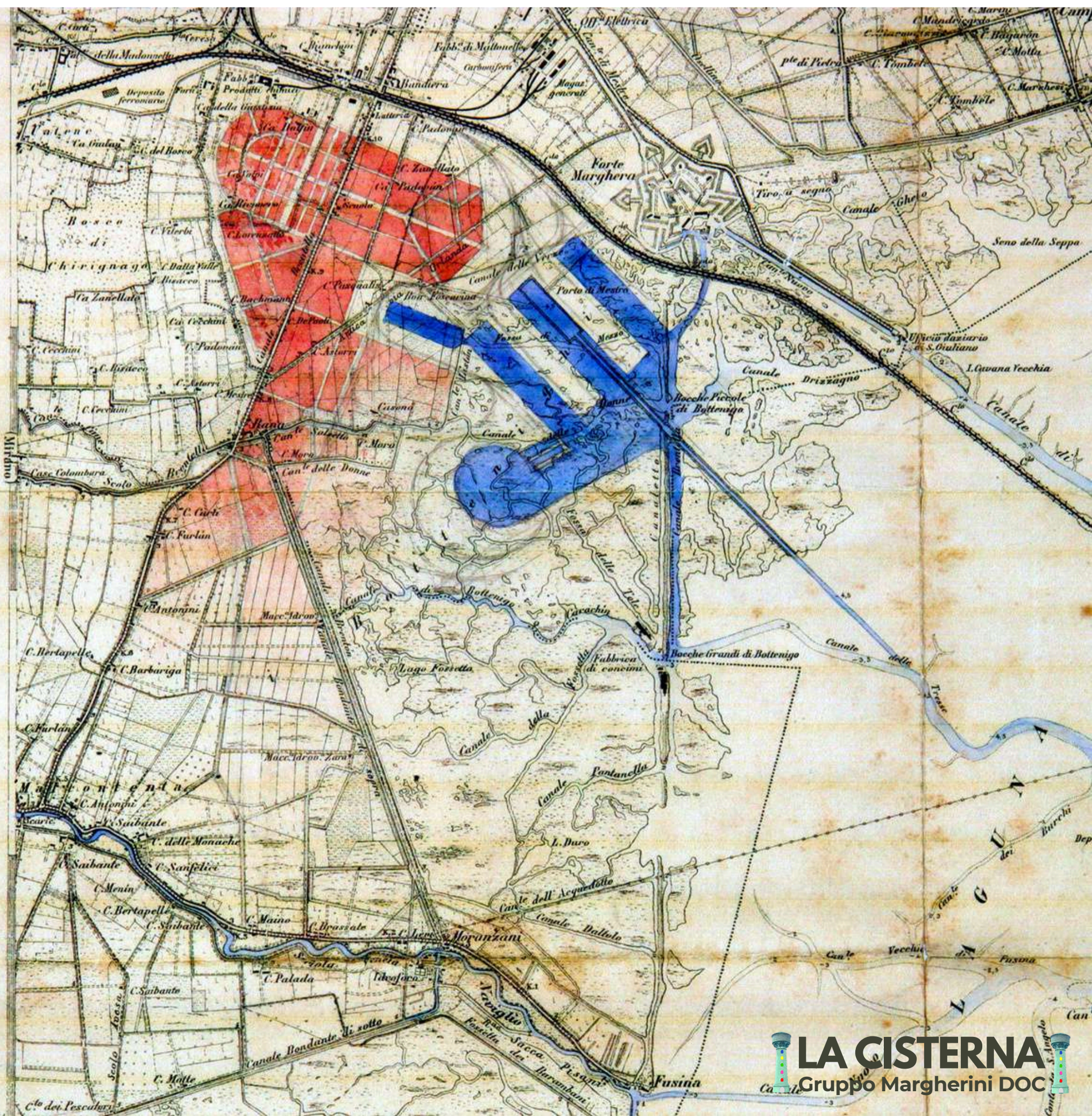
Strada vecchia
dei Bottenighi.
Conduce alla for-
nace d' Oriago.

Strada nuova, che
per la Via Orlanda
conduce alla Malcon-
tenta.

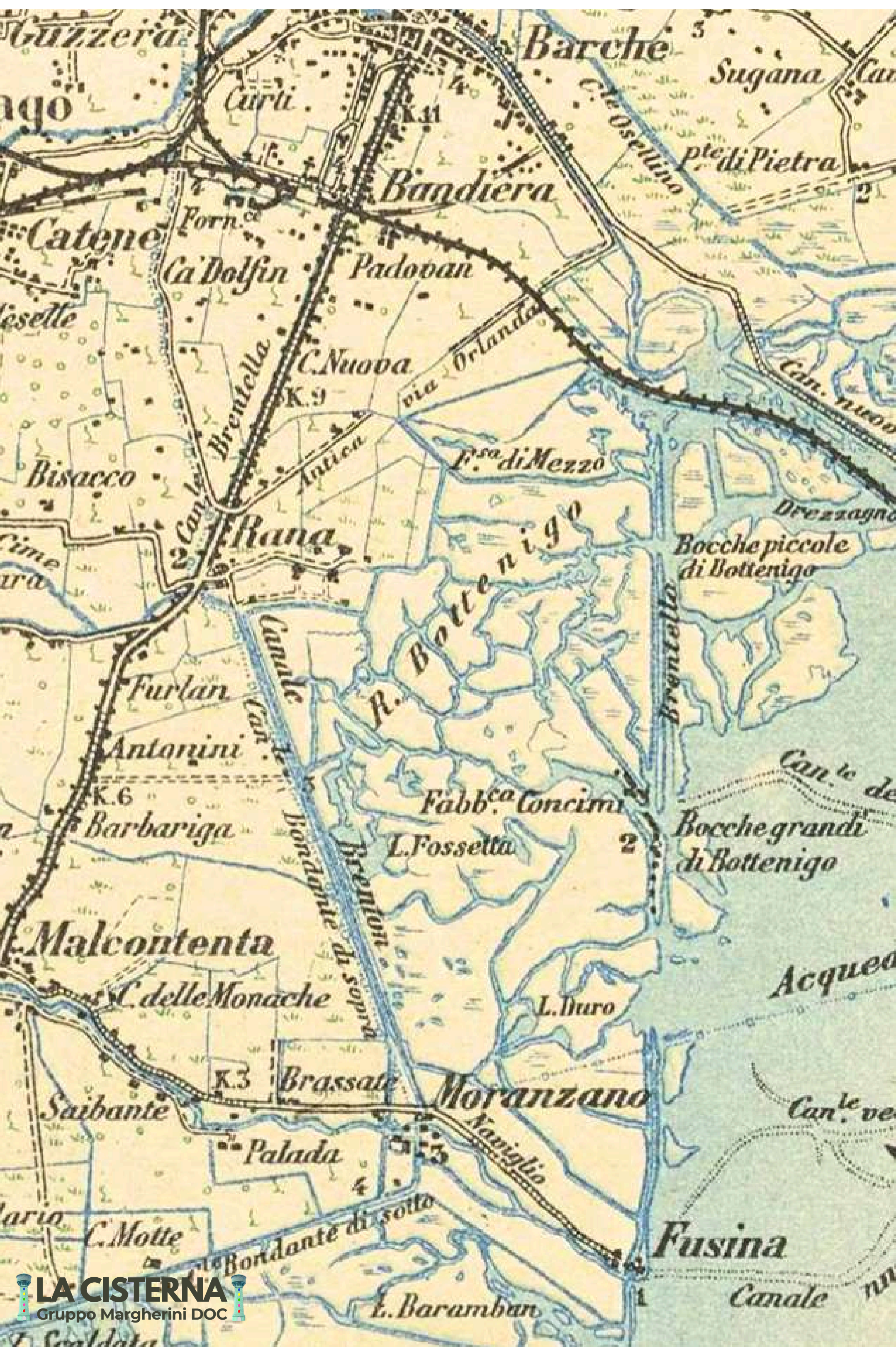
Piazzale presso
il Ponte della Rana.

LE ACQUE DEL BOTTENIGO

Un tempo il Canale Bottenigo raccoglieva le acque dolci da varie fonti, soprattutto dal Fiume Muson e dal Canale arginato “Arzer” Cava Nova che limitava le paludi perilagunari. Qui fluivano le acque del Canale Soprabbondante attraverso il Canal del Carrachin rendendo più rapida la comunicazione tra la zona dell’entroterra e la laguna di Venezia. Il Caracchin intersecava la barena collegando la Fossa di Moranzani con la laguna presso la località Bocche Grandi di Bottenigo. Essa formava un sistema di comunicazione acqua dal quale partiva il Canale delle Tresse che conduceva al Canale della Giudecca.



MAPPA BOTTENIGO ANNO 1909, PRIMA DI PORTO MARGHERA



BOTTENIGO OGGI E PORTO MARGHERA

Il fulcro attuale del “sistema Bottenigo” si trova in una zona compresa circa tra il Canale Industriale ovest, nella parte terminale a sud, l'arco del Petrolchimico e la centrale Edison Marghera Levante.

Ma riavvolgiamo un attimo il nastro del tempo a 120 anni. Ritorniamo alla data del 5 giugno 1904 quando venne pronunciata la celebre esclamazione “Ai Bottenighi!”. Quel giorno il Consiglio Comunale di Venezia, su proposta di Pietro Foscari, approvò il “Progetto Porto Marghera” ideato dal capitano marittimo Luciano Petit che avrebbe proiettato Venezia in terraferma in terreni poco costosi necessari alla nuova industria. La zona individuata da Petit era la gronda nord della laguna, in località “Bottenighi”. Da qui la realizzazione del Canale dei Petroli per raggiungere Porto Marghera dal mare e farne un vero e proprio porto industriale internazionale. Porto Marghera ebbe una enorme espansione industriale fino a toccare, nel 1965, oltre 30.000 lavoratori più l'indotto. Poi ci fu un lento declino. Nel 1985 il numero di addetti scese a 23.000 fino agli attuali 5.000 diretti e circa 4.000 indiretti.

Per concludere una curiosità. Proprio sull'attuale Via Colombara, dove scorre il Canale Lusore, si erge la ex Torre Colombara di Villa Bottenigo, detta anche Palazzo Tron.

