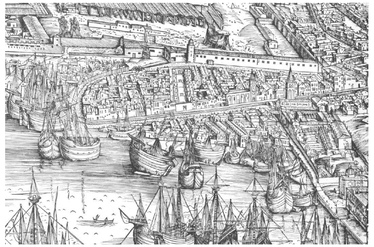
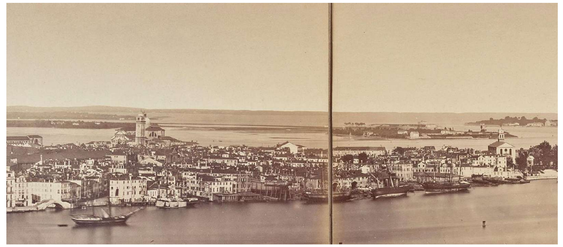
prima di Riva dell'Impero

dopo Riva dell'Impero (oggi Riva Sette Martiri)

1932-1940

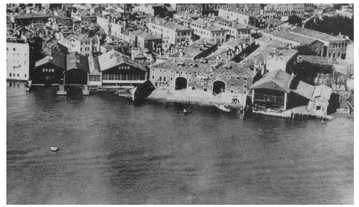


I tre fabbricati a schiera della *Marinarezza* di corte Colonne o Schiavona, prima che venissero nascoste dal fabbricato antistante eretto alla metà del Seicento
(J. De Barbari, *Venetie MD*, litografia, Venezia 1500)

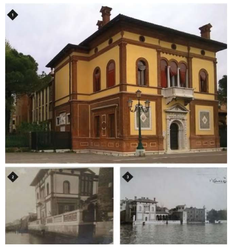


La riva compresa fra il ponte sul rio de la Tana e il rio de San Isepo in una fotocomposizione panoramica ottocentesca. A sinistra si vede l'imbocco di Via Eugenia (ora via Garibaldi), al centro si notano i due grandi fornici della *Marinarezza* con gli squeri ai due lati, mentre verso destra iniziano i Giardini.
(Autore sconosciuto, *Panorama di Venezia*, foto)

L'area ripresa dal dirigibile nel 1911

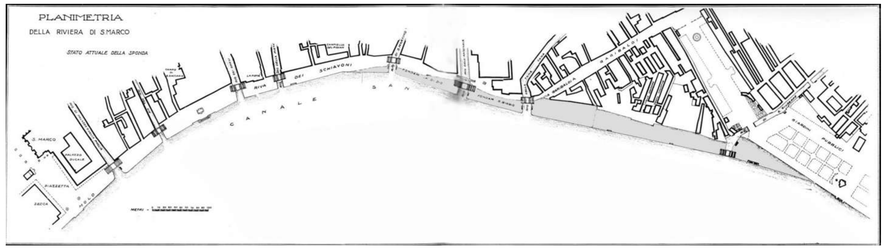


La *Marinarezza* con i cantieri navali SVAN

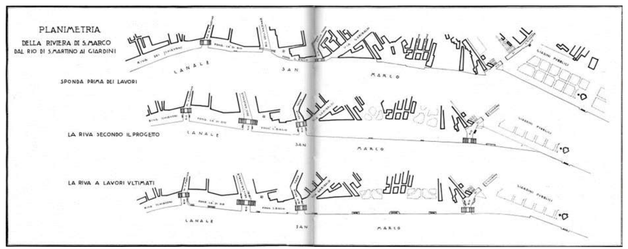


La palazzina Canonica oggi e, in basso, affacciata sul bacino prima della costruzione della riva
D. Biondelli et altri, *La Palazzina Canonica in riva dei Sette Martiri (Venezia): cenni storici e decorazioni lapidee*, in Arkos quinta serie n. 19-20, luglio-dicembre 2017

La palazzina Canonica nel fotomontaggio con il progetto di allargamento della fondamenta

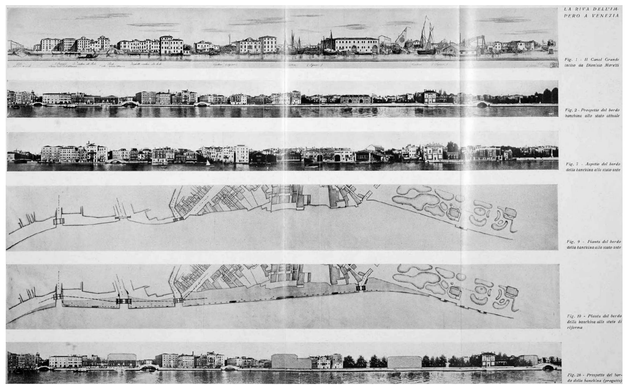


Planimetria generale dell'intervento iniziato nel 1932 per l'allargamento delle rive fra il rio di San Martino e i giardini pubblici



Planimetria generale dell'intervento iniziato nel 1932 per l'allargamento delle rive fra il rio di San Martino e i giardini pubblici:
stato di fatto, progetto e stato finale realizzato

Ufficio del Genio Civile, piano di espropriazione in vista della creazione della stazione marittima per passeggeri da turismo, 1936



Fotomontaggi e planimetrie dell'intervento
Duilio Torres, *Il problema artistico della Riva dell'Impero a Venezia*, in Rassegna di Architettura (novembre 1937 – XVI), Venezia

La costruzione di Riva dell'Impero

Il cedimento della banchina all'altezza della chiesa di San Biagio, avvenuta nel 1932, costituì l'episodio che portò alla decisione di intervenire sull'area, allargando contestualmente la riva e prolungandola fino ai Giardini Pubblici. Il progetto prese ben presto la forma di una grande opera, anche come tentativo da parte del regime fascista di dimostrare una continuità di intenti con il glorioso passato della repubblica di Venezia.
La parte più cospicua dell'allargamento era quella relativa al tratto compreso fra l'imbocco di via Garibaldi e i Giardini, su cui si affacciava la *Marinarezza*, alcuni squeri e la palazzina Canonica, ques'ultima eretta nel 1911 come dimora-studio dello scultore Pietro. Il tratto doveva essere rettilineo, cosa che unitamente ad un fondale posto a circa 10 metri sotto il medio mare avrebbe permesso l'attracco di navi di grandi dimensioni. Si utilizzò pertanto come riferimento il filo determinato dalla facciata della palazzina Canonica, che si affacciava direttamente sul bacino, spostando il margine del nuovo muro di sponda a 20 metri da quest'ultima.
Il sistema costruttivo scelto, vista l'ampiezza del nuovo muro e la profondità dei fondali, fu quello dei cassoni galleggianti di calcestruzzo, che venivano prodotti da un grande impianto posizionato presso il rio de la Tana. Da qui venivano rimorchiati, messi in posizione (previo scavo dei fondali con la draga) ed affondati uno accanto all'altro per creare l'allineamento della nuova fondamenta. Alle loro spalle la grande fossa rimasta fra i cassoni e la vecchia riva venne colmata con terra, poi compattata.
La sommità dei cassoni venne completata con un muro continuo in calcestruzzo, rivestito in corsi di pietra d'Istria, montati a paramento ed usati anche come casseri per il muro stesso. Sulla sommità venne posta una listolina in blocchi di pietra d'Istria.
Il muro di sponda venne dotato di tre rive d'acqua, una centrata rispetto agli edifici della *Marinarezza* e altre due poste simmetricamente ai lati. Vista la destinazione della fondamenta a punto di sbarco per le grandi navi di allora, essa fu dotata ad intervalli regolari di grandi bitte metalliche, agganciate a blocchi di fondazione in c.a., e di panchine monolitiche in pietra.
La pavimentazione, così come descritta nel verbale di consegna delle aree del 1937, consisteva in due campi di masegni di trachite, posti ai due estremi della fondamenta, e collegati fra loro da una fascia di 3,85 metri, sempre in masegni di trachite, lungo tutta la fondamenta. La restante pavimentazione era in ghiaietto bitumato dello spessore medio di 4 centimetri.
Le questioni relative ai due ponti di collegamento, quello sul rio de la Tana e quello sul rio de San Isepo, vennero affrontate nel 1935, quando venne affidato un incarico specifico all'arch. Duilio Torres per la sistemazione architettonica delle rive; la discussione fra progettista e gli Enti si concentrò soprattutto sulla collocazione dei ponti e le loro caratteristiche decorative. Il ponte esistente sul rio de la Tana era stretto e accostato alle case di via Garibaldi, e quindi trascurava naturalmente la nuova fondamenta appena creata, mentre il ponte sul rio de San Isepo non esisteva, e doveva raccordare la nuova fondamenta con l'imbonimento a pianta triangolare che si veniva costruendo a lato dei Giardini. La scelta finale fu di collocare i due ponti a metà della profondità della fondamenta, ciascuno preceduto da un campo di masegni in trachite.
Ai posto dei grandi squeri, che non si affacciavano più sul bacino, vennero realizzati due giardini, con l'intento di creare un passaggio graduale fra le parti fittamente costruite di Riva degli Schiavoni e la massa di verde dei Giardini Pubblici.
Alla fine del 1936, nel frattempo, iniziò da parte del Genio Civile la progettazione di una Stazione Marittima per passeggeri da turismo, che prevedeva di demolire la parte frontale della *Marinarezza* e di estendersi con due ali simmetriche all'interno dei giardini appena ricavati: il progetto venne di fatto bloccato nel 1938 dalla Soprintendenza, che si oppose alle demolizioni.
Una volta completata anche la parte di ampliamento su Riva degli Schiavoni, nel 1940 si poté inaugurare l'intera Riva dell'Impero.
Successivamente, probabilmente fra il dopoguerra e gli anni '50, la pavimentazione in ghiaietto bitumato venne sostituita da un tappeto centrale largo 12 metri e fatto di sanpietrini in porfido, spaccati a mano e posati a coda di pavone su sottofondo in sabbia; mentre verso terra gli spazi antistanti gli edifici ed i giardini vennero trattati con lastre di porfido a spacco su una soletta di calcestruzzo.

L'area prima del XX° secolo

Fino al Cinquecento la fondamenta che partiva di fronte a Palazzo Ducale terminava con il Ponte della Paglia.
L'aspetto attuale della Riviera di San Marco, in cui fondamenta ampie e ponti in pietra si susseguono dalla Piazzetta ai Giardini di Castello, è stato ottenuto mediante un susseguirsi di interventi che si estendono dal XIII alla prima metà del XX secolo.
In particolare tre grandi interventi concorrono alla sua definizione.
L'intervento di fine Settecento (fra il 1780 e 1796), da parte della Repubblica di Venezia, nel tratto dal Ponte della Paglia sino alla Riva Cà di Dio in prossimità dell'ingresso all'Arsenale; la creazione dei Giardini e la sistemazione della Riva, ora Riva dei Partigiani, nel periodo napoleonico; il raccordo fra Riva Cà di Dio e i Giardini, inaugurato nel 1937 e denominato prima Riva dell'Impero, poi Riva dei Sette Martiri, di cui si dirà dopo.
Dopo il periodo napoleonico, in cui si era proceduto alla creazione dei Giardini e la sistemazione della Riva, procedendo dalla Piazzetta si incontrava una serie di rive di tipo tradizionale, con ponti che scavalcavano i rii fino a quello de la Tana: qui la fondamenta si restringeva e, lasciando il canale di San Marco e l'Isola de San Isepo a sud, si inoltrava nella via Eugenia, poi via Garibaldi, frutto dell'interramento del rio di Castello.
I dipinti d'epoca e le prime foto disponibili mostrano come si presentasse l'attuale Riva dei Sette Martiri, dall'imbocco di via Garibaldi in direzione Giardini: una riva sabbiosa, fatta di squeri, palafitte lignee e ormeggi provvisori.

Ordinanza Capo Dipartimento Protezione Civile n° 616/2019 - 851/2022
Decreto del Sindaco della Città di Venezia n° 69630 del 14/02/2022

AMMINISTRAZIONE COMPETENTE
CITTA' DI VENEZIA
Ordinanza CDPC n° 851/2022

SOGGETTO ATTUATORE
CITTA' DI VENEZIA
AREA LAVORI PUBBLICI, MOBILITA' E TRASPORTI
SETTORE VIABILITA' VENEZIA CENTRO STORICO E ISOLE: ENERGIA e IMPIANTI
SERVIZIO MANUTENZIONE VIABILITA' VENEZIA C.S.I.

C.I. 14959-20

INTERVENTO DI MESSA IN SICUREZZA, CONSOLIDAMENTO MARGINAMENTO E RIPRISTINO PAVIMENTAZIONE DELLA RIVA SETTE MARTIRI

CUP:J77H21001610001

FASE	TAVOLA		
PROGETTO ESECUTIVO	14959-20_**PE.02**		
DISCIPLINA	SCALA	DATA	FILE
RESTAURO		luglio 2022	220524 Progetto.pln

DENOMINAZIONE
EVOLUZIONE STORICA DELL'AREA DI INTERVENTO

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO
arch. cons. Cristian Tonetto

COLLABORATORI DEL R.U.P.
arch. Shana Catanzaro
arch. M. Amin Al Ahdab

PROGETTISTA
ing. Andrea Marascalchi

COLLABORATORI
arch. Stefano Carlini
ing. Davide Bellato
ing. Simone Tagliapietra

Marascalchi Ingegneria Srl
Via Ca' Marcello 67
30172 Venezia

CF - IVA Iscr. 2751211
info@marascalchiingegneria.it
ordine.venezia@ordingve.it

P. I. Nardo 00172 - 1 - 122 | Certificato
Iscr. Albo Ingegneri VE n. 2751211
www.marascalchiingegneria.it

MARASCALCHI INGEGNERIA

COORDINAMENTO SICUREZZA
arch. Antonio Girello

Arch. Antonio Girello
San Marco 3370 - Venezia 30124
tel. 041 5205241 - Email: a.girello@iuav.it

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO