

Sergio Barizza

## La fonderia Neville a San Rocco. Un'industria del ferro a Venezia nella seconda metà dell'Ottocento

Quando, nel 1870, Alberto Errera pubblicò la sua celebre *Storia e statistica delle industrie venete*, la 'Privilegiata e Premiata Fonderia Veneta' di Enrico Gilberto Neville & C. con sede a Venezia, San Rocco 3073, vi occupava un posto di tutto rilievo.

Per importanza era considerata seconda solo alle industrie pubbliche dell'Arsenale e dei Tabacchi, mentre fra quelle venete del ferro risultava al primo posto, seguita dalle fonderie Benech Rocchetti di Padova, Giordano Zangirolami di Loreo, fratelli Giacomelli di Madonna della Rovere presso Treviso e Pietro Colbacchini di Piove.

In città era attiva da quasi vent'anni e praticamente monopolizzava il mercato del ferro a tutti i livelli d'uso perché era, di fatto, l'unica fonderia esistente.

Situata nel sestiere di San Polo, su un'area di circa 14.000 metri quadrati che fino a vent'anni prima era stato adibita a maneggio per cavalli, si estendeva grosso modo tra l'abside della chiesa di San Rocco ed il rio delle Sacchere.

\*\*\*

Neville non era comunque stato l'iniziatore dell'attività: titolare era in origine lo svedese Teodoro Hasselquist, che il 28 maggio 1851 aveva chiesto ed ottenuto dal Comune "la licenza di poter esercire l'attivata sua fonderia, posta a S.Rocco nell'ex cavallerizza e di esser autorizzato di servirsene pella fusione di ferro e metalli nell'apposito forno".

Che la fonderia, pur di piccole dimensioni, cominciasse a trovare un mercato in espansione dopo il tracollo dell'economia cittadina susseguente alla rivoluzione del '48, lo testimonia lo stesso Hasselquist che qualche mese dopo, il 22 ottobre, si rivolgeva ancora al Comune chiedendo che "per migliorare l'uso del forno stesso, a sollecitamento delle fusioni [...] gli sia concesso di poter eseguire i lavori preparatori pella posizione di una piccola macchina a vapore, la quale è una delle più eccellenti della miglior fabbrica del Belgio."

La caldaia è ancora assai piccola: sviluppa solo due cavalli di potenza ma è l'avvio dell'attività di quell'azienda che poi primeggerà a Venezia e nel Veneto, favorita dall'uso sempre più frequente e decisamente innovativo del materiale derivato dalla fusione del ferro (dai fanali per l'illuminazione, ai ponti, agli utensili, alle idrovore per le bonifiche,

alle caldaie per altre industrie...) e dalla facilità di approvvigionamento della materia prima che giungeva direttamente al porto di Venezia, principalmente dall'Inghilterra.

\*\*\*

L'attivazione della fonderia a San Rocco in quel 1851, è testimoniato inoltre da un rapporto della Camera di Commercio del 10 gennaio 1852.

Ad una richiesta del Comune, intesa a conoscere quante fossero le macchine a vapore esistenti in città, per poter predisporre le opportune misure antiincendio, si era infatti risposto che erano per il momento tre: Giuseppe Reali a San Marziale per riscaldamento, liquefazione e lavorazione della cera, fin dal 1832; Federico Reale a San Girolamo per forza motrice di mulino da grano e da riso, dal 1842; e F. Mazza & C. in fondamenta Ormesini, come forza motrice per macina di quarzi, marmi, colori e vernici, dal 1848, alle quali - si precisava - si sarebbe ben presto aggiunta quella di Teodoro Hasselquist a San Rocco, per alimento del forno fusivo.

Negli anni seguenti, malgrado la crisi economica successiva al biennio rivoluzionario, si registrò un discreto sviluppo nel ramo poiché, ad un'analogia statistica del 1856, le caldaie censite erano divenute undici.

Fra queste, a San Rocco, figurava sempre la ditta Hasselquist Teodoro & C. con fonderia in ferro e laboratorio meccanico, che aveva appena attivato una caldaia ancora più potente che serviva "a muovere vari congegni meccanici per uso della contemplata officina".

Veniva puntualmente fatto presente come dovesse considerarsi l'unica fonderia presente nel centro storico.

Unica lo sarebbe stata anche nel 1867.

Infatti in un'ennesima statistica, del 26 maggio di quest'anno, relativa alle industrie metallurgiche presenti in città nel precedente 1866 ed alla loro attività, richiesta dal Governo Italiano per conoscere la situazione dei territori appena aggregati al regno d'Italia, la Camera di Commercio tornava a rimarcare che in Venezia la sola industria metallurgica che potesse definirsi tale era la ditta Enrico Gilberto Neville & C. sita a San Rocco "essendo questa l'unica che fonde e trasforma materia grezza e numerose invece le officine per la lavorazione del prodotto finito".

\*\*\*

La fonderia era sempre lì ma era cambiato il titolare: Hasselquist era uscito di scena, ma quando e perché gli era subentrato Neville?

\*\*\*

Alfredo Neville (il padre di Gilberto che figurerà poi continuamente come titolare della fonderia) compare ufficialmente sulla scena veneziana all'inizio del 1852 e, con le credenziali di gran costruttore di ponti in ferro rilasciategli dalla Direzione delle Ferrovie Asburgiche, riesce ben presto a ottenere l'appalto per la costruzione del secondo ponte sul Canal Grande, all'Accademia.

I pezzi di quel ponte sarebbero intanto arrivati via mare da qualcuna delle sue fonderie del nord Europa ma indubbiamente da un lato la possibilità di espansione sul mercato interno veneziano (ringhiere, fanali, ponti), dall'altro la facilità di trovare altri clienti nell'ampio entroterra veneto lo convinsero presto a mettere le radici in laguna e a rilevare la sola fonderia in quel momento presente sulla piazza.

\*\*\*

Ciò risulta evidente dalla seguente serie di dati che permettono anche di collocare, con una certa precisione, il momento dell'avvicendamento all'inizio del 1858.

1. Dall'anagrafe comunale risulta che la famiglia Hasselquist, residente dal 1850 a San Polo 3077 (accanto alla fonderia) si è dapprima trasferita lì vicino - S. Polo 2990 - nel 1854, per poi emigrare a Treviso il 24 gennaio 1858.

2. Secondo la stessa anagrafe la famiglia Neville (capofamiglia Alfredo, nato a Essen [probabilmente un refuso dell'impiegato delle anagrafi: potrebbe essere Essex, in quanto i Neville sono inglesi] nel 1802, con la moglie e due figli, uno dei quali è Gilberto, nato nel 1834, e numerosi domestici) viene per la prima volta registrata come residente a Venezia - S. Marco 3362 - durante la rilevazione del censimento del 31 ottobre 1857.

3. Ma soprattutto, dal certificato 'storico censuario', esibito a corredo dell'acquisto dell'area e degli immobili che costituivano la fonderia da parte del Comune di Venezia nel 1905, in cui vengono ricostruiti i passaggi di proprietà dei vari mappali che nel tempo erano venuti ad aggregarsi ai primi per il continuo espandersi dell'attività, risulta che l'otto febbraio 1858 il proprietario Angelo Palazzi vendette alla ditta Neville il fabbricato della fonderia con i mappali 1611 e 1618 (che erano poi i due appezzamenti più estesi).

Il 25 febbraio successivo, a debita conoscenza per le forniture in corso e per gli appalti futuri, arrivava in Municipio la comunicazione ufficiale che "in seguito allo scioglimento

della Società T.E. Hasselquist e compagni [...] (era stata) istituita una nuova Società in Accomandita fra il signor Enrico Gilberto Neville quale socio gerente responsabile e la ditta Angelo Palazzi semplice accomandante, per acquisto, fusione, lavoro e vendita di ferro che assume il nome di Privilegiata e Premiata Fonderia Veneta a San Rocco in Venezia, sotto la ragione: E.G. Neville e compagno, avente la sua sede nello stabilimento stesso della cessata ditta T.E. Hasselquist e c. alla quale va a succedere e di cui divenne proprietaria con tutte le sue attività”.

Neville subentra perciò ad Hasselquist, all'inizio del 1858, in un momento in cui il mercato del ferro era in fortissima espansione.

I due sono un po' gli antesignani di una 'legione' di imprenditori stranieri che troveranno modo di fare i loro investimenti in città approfittando dell'atavica pigrizia dei capitalisti di casa nostra, più amanti della ben più sicura rendita della speculazione immobiliare su case e terreni: basti solo citare il francese Layet (titolare della fonderia a Castello che, per prima, avrebbe affiancato Neville, dopo l'annessione di Venezia all'Italia), lo svizzero Stucky con il suo mulino, i tedeschi Herion e Junghans con i loro stabilimenti alla Giudecca, il tedesco Walter con i suoi alberghi e la sua prima società per la fornitura di energia elettrica ai privati e le 'società dei servizi' che risultano tutte puntualmente francesi (gas, acqua potabile, trasporti lagunari).

\*\*\*

Dalla ancor piccola fonderia di Hasselquist era uscito, disegnato dal lubianese J. Wolf, che in quegli anni frequentava l'Accademia veneziana, il progetto di un elegantissimo e raffinato padiglione in ferro fuso ad uso caffè, dalle leggiadre forme neogotiche e dalle vetrate multicolori, da collocarsi sulla Riva degli Schiavoni fra il ponte della Paglia e quello del Vin, lì dove, più tardi sarebbe sorto il Caffè Orientale.

Purtroppo non fu realizzato ma rimane un segno dell'attenzione ed anche della cura con cui si cercava di ampliare in ogni direzione l'uso del materiale che era ritenuto il simbolo della rivoluzione industriale.

Gli Hasselquist sarebbero tornati a Venezia dopo l'annessione, stabilendo la propria residenza a San Marco 3519.

Teodoro si sarebbe dedicato ai trasporti gestendo in proprio, con battelli a vapore, i collegamenti con Chioggia e Cavazuccherina ma soprattutto, d'estate, con il Lido, tramite il piroscafo a ruota 'Principe Umberto' (60 posti) e quello ad elica 'San Marco' (80 posti), cui più tardi si sarebbero aggiunti i vapori 'Elida' (200 posti) e 'Sile' (100 posti).

Nel 1873, di fronte alla prospettiva di una definitiva regolamentazione da parte dei comuni di Venezia e Malamocco dei collegamenti tra il centro storico e la spiaggia, onde più facilmente attrezzarsi per vincere la concorrenza, diede vita alla 'Società Veneta di Navigazione a Vapore Lagunare' di cui sarebbe divenuto il primo gerente.

\*\*\*

Neville, ancora prima di divenire il titolare della fonderia, aveva cercato di dilatare l'applicazione del ferro nei campi più svariati, ben al di là dei 'soliti' ponti per cui viene di solito comunemente ricordato:

- nel 1855 aveva proposto l'erezione di un grandioso stabilimento bagni (in quell'occasione la risposta interlocutoria del podestà venne indirizzata ad Alberto "chez la maison Rotschild" a Vienna);

- nel 1857 un progetto di mercato coperto;

- nel 1859 la sperimentazione di una speciale macchina, costruita dalle maestranze della fonderia, con la quale "secondo il sistema Normandy" si poteva ricavare acqua dolce dalla salata e mentre ciò avveniva tra le mura di San Rocco, non si perdeva tempo nell'elaborare dei progetti per risolvere, una volta per tutte, il rifornimento di acqua potabile a tutta la città, proponendo prima la costruzione di un acquedotto che avrebbe dovuto portare l'acqua a Venezia prelevandola dal Sile, in località Morgano, attraverso una conduttura sotterranea a lato della strada ferrata per Treviso e attraversamento della laguna con tubi di ferro fuso su un viadotto a lato del gran ponte della ferrovia (1855), e successivamente, dopo la più volte manifestata, ferma opposizione alla realizzazione di quel progetto da parte delle autorità militari, avanzando l'ipotesi, decisamente più 'tradizionale' di portare l'acqua dal Sile a Venezia con barconi di ferro (1859);

- e infine, all'inizio della stagione degli 'sventramenti' (1867) è da registrarsi la proposta di realizzare un veloce collegamento tra la ferrovia e Santo Stefano tramite l'apertura di una nuova ampia strada che, passando accanto alla propria fonderia, avrebbe dovuto scavalcare il Canal Grande con un quarto ponte - ovviamente in ferro - all'altezza del traghetto di Ca' Garzoni.

\*\*\*

Sia Hasselquist che Neville cercavano perciò, nel modo migliore e con il ventaglio più ampio, di usare e vendere il proprio prodotto.

\*\*\*

Quando, nel 1867, viene stilata la prima statistica voluta dal Governo Italiano, la fonderia ha già perciò pienamente compiuto la sua evoluzione e risulta praticamente una vera industria metallurgica: i motori sono costituiti da due macchine a vapore, una di otto l'altra di sei cavalli; non vi lavora alcuna donna; i lavoratori maschi sono così suddivisi:

fonditori	uomini 5	fanciulli (meno di 14 anni) 6
modellisti	7	2
fabbrici da fuoco	16	4
meccanici	15	3
tornitori	8	2
calderai	6	3
facchini	10	-

Si lavora tutti i giorni non festivi, 10 ore e mezza d'inverno, 11 e mezza d'estate.

La paga: "secondo il merito degli operai da 2 fiorini a soldi 70 ed i garzoni da nulla a 35 soldi il giorno".

Come combustibile per i forni fusori si adopera coke inglese e carbon dolce.

Dalla materia greggia (ghisa e ferro dolce) proveniente dalla Scozia, Inghilterra e Germania si producono "semplici fusioni greggie e ferro fuso lavorato con ferro battuto" per kg. 95.750 all'anno.

Se questi dati si coniugano con i seguenti, raccolti e pubblicati da Errera qualche mese dopo, il quadro della fonderia risulta perfettamente delineato:

Lo stabilimento si divide in quattro riparti:

1 - Fonderia con due forni capaci di ottenere getti di un solo pezzo fino a 5000 chilogrammi, 1 ventilatore per l'alimentazione dei forni predetti, 1 macchina per ridurre in polvere il carbone e 2 grue.

2 - Officina fabbrici calderai con 10 fucine, 1 maglio a vapore, 1 trancia per bucare ed 1 macchina per piegare i lameroni, 1 ventilatore.

3 - Officina meccanica con 16 torni assortiti, 1 macchina per costruire le viti, 1 macchina per ispianare, 2 macchine spianatoi orizzontali e 2 verticali, 4 trapani, 1 macchina per fare incastri e canali, 1 macchina per tagliare i denti alle ruote d'ingranaggio.

4 - Officina modellisti con 1 tornio, 1 macchina per fare incastri, 1 sega a lama continua ed 1 sega a lama circolare.

Vi sono addetti 1 gerente, 3 ingegneri, 4 disegnatori, 6 impiegati.

\*\*\*

Con quasi un centinaio di addetti e una tale attrezzatura è facilmente intuibile come pian piano Neville abbia potuto allargare il proprio mercato offrendo prodotti sempre più 'moderni' specie alle nascenti industrie anche lontano da Venezia.

Nel 1871 partecipa alla Esposizione Regionale Veneta di Vicenza, primo appuntamento per un lancio in grande stile dell'agricoltura e dell'industria regionale dopo l'annessione al Regno d'Italia.

Dal n. 354 al n. 361 del *Catalogo ufficiale degli oggetti esposti* sono elencati i seguenti prodotti che testimoniano come l'obiettivo di Neville era ben più ampio dell'orizzonte lagunare:

- macchina a vapore locomobile della forza di 6 - 7 cavalli, con apparato economico riscaldatore dell'acqua d'alimentazione;
- macchina a vapore sistema orizzontale, della forza di quattro cavalli ad espansione fissa;
- trapano verticale a movimento meccanico con tavola girevole;
- sega a lama senza fine;
- pompa centrifuga per asciugamenti;
- detta sopra carro per irrigazioni di prati e per maceri;
- detta per uso di stabilimenti industriali;
- macchinetta per frangere l'avena e le fave per cavalli.

Quando poi, nel 1877, il sindaco di Santa Croce sull'Arno si rivolge al suo collega di Venezia chiedendo informazioni riservate sulla fonderia in quanto un suo concittadino desiderava acquistare una "macchina a vapore per attivare un mulino per la macinazione delle scorze necessarie alla conciatura dei pellami", da Venezia si risponderà inviando un rapporto del presidente della Camera di Commercio A. Blumenthal nel quale si affermava che "la ditta E.G. Neville presenta ogni solidità; che il suo stabilimento è non solo fornito di quanto è necessario per l'esecuzione di ogni lavoro, ma è diretto da un abilissimo ingegnere francese per cui anche da questo lato vi è ogni desiderabile garanzia e che dei prodotti di questa industria, la sola in questo genere che si conti a Venezia, non si sentì e non si sente che a parlarne favorevolmente da chi ebbe mestieri di ricorrervi."

\*\*\*

Dava sì lustro alla città una tale industria ma venne anche ben presto a trovarsi in difficoltà per la sua ubicazione, e non tanto per essere dislocata in un luogo densamente abitato, quanto perché a ridosso delle preziosissime carte dell'Archivio di Stato.

La materia prima per tenere in attività le fucine era il carbone: giungeva abbondante da Newcastle, veniva scaricato su peate e trasportato dalla marittima al rio delle Sacchere ed infine depositato appena all'interno della fonderia, a destra, lungo il muro che confinava con l'Archivio.

Dall'inizio degli anni sessanta, erano ciclicamente pervenuti alla direzione della fonderia numerosi inviti alla prudenza finché, alla fine del 1879, la speciale commissione antiincendi impose di trasferire il deposito per lo meno ad otto metri di distanza dal muro.

La risposta è talmente gustosa che val la pena di trascriverla integralmente:

D'ora in avanti sarà nostra cura attenerci alle prescrizioni, cioè che il detto deposito di carbone resti di otto metri discosto dal muro del R.Archivio, ma non pertanto è meno ingiustificabile la accanita opposizione che venne fatta a quel modesto deposito, che per ben venti anni fu lasciato in pace ove trovavasi, e che non presenta alcun pericolo d'incendio; mentre nel R.Archivio vediamo ogni anno aumentare il numero delle stufe, la qual cosa se è a deplorarsi da quanti desiderano la conservazione di quell'insigne e prezioso istituto, mette noi maggiormente in pensiero anche per la sicurezza del nostro stabilimento. Il R.Archivio ha il nemico in casa, un tremendo nemico, del quale la direzione non si avvede o non vuole avvedersene e va combattendone fuori del suo recinto di quelli che o non esistono o sono affatto innocui.

\*\*\*

Ben più ardua e sostanzialmente perdente, sarebbe invece risultata la battaglia contro le difficoltà di trasporto e le scarse attrezzature del porto veneziano, quando, per tenere il passo delle richieste del mercato, dalla fonderia cominciarono ad uscire prodotti sempre più voluminosi.

Il 18 ottobre 1889 la direzione si rivolgeva in toni durissimi alla Prefettura facendo presente che da ben dodici giorni era stata spedita alla ferrovia “in una delle proprie barche, una caldaia a vapore cilindrica del peso di kg. 9815 che doveva essere spedita alla committente cartiera di Carmignano”.

La caldaia era ancora sulla "peata per il fatto che il personale ferroviario, impressionato dalle cattive condizioni in cui trovatisi la gru di quello scalo, rifiutavasi di eseguire la manovra necessaria".

Se per il pericolo d'incendio alle carte d'archivio si era un po' ironizzato ora invece si concludeva con un violento attacco alla classe dirigente cittadina: "In qualunque altra città del regno, ove sia in causa un alto interesse locale, avvi sempre la autorità competente che si sente in obbligo di prendersi a cura la cosa; qui a Venezia non si sa più a chi rivolgersi per ottenere lo strettamente necessario; nessuno si preoccupa dei danni, per quanto rilevanti che agli industriali e commercianti ne derivano".

\*\*\*

Erano segnali precisi di una manifesta volontà di sganciamento che si sarebbe realizzato lì a poco quando, alle croniche difficoltà di far decollare in Venezia delle attività industriali, si sarebbe aggiunta una cospicua concorrenza sia di piccola che di medio-grande levatura che avrebbe sottratto notevoli quote di mercato.

Se alla fine degli anni sessanta la fonderia Neville era infatti praticamente sola sul mercato cittadino, sul finire del secolo godeva invece di buona compagnia.

E se scorrendo i nomi delle aziende che in vario modo lavoravano il ferro alcune si possono sicuramente ritenere delle semplici officine fabbrili, altre erano invece da considerarsi dei veri e propri concorrenti.

Queste le fonderie censite dalla Camera di Commercio nel 1895:

- Beaufre e figli, San Zaccaria 4874
- Giovanni Bottacin, San Bartolomeo 5465
- A. e G. fratelli Bottacin, San Lio 5821
- Giuseppe Bottacin e figli, Santi Giovanni e Paolo 6283/A
- Antonio Foco, San Rocco 3104
- Fratelli Gabrielli, San Trovaso
- Società Cooperativa Metallurgica, Angelo Raffaele 2350
- Federico Layet, San Pietro 398
- Giuseppe Michieli, San Barnaba 2793
- E. G. Neville & C., San Rocco 3073
- Silurificio, San Giobbe 621
- Officine di Sant' Elena
- Tis Beer & C., San Felice 3632
- Vianello Moro Sartori, Santa Giustina 6559

- Sante Meloncini, San Salvatore 5002
- Angelo Pozzana, Santi Apostoli 4623-4624

\*\*\*

Mercato interno praticamente saturo, opportunità di attivare produzioni industriali alternative (in primo luogo costruzioni navali) per vincere la numerosa concorrenza, inadeguatezza della cinquantenaria fonderia di San Rocco di rispondere a queste esigenze, necessità perciò di reperire spazi in periferia, praticamente alla Giudecca, l'isola ch'era stata ufficialmente deputata a raccogliere le industrie cittadine mentre già si parlava insistentemente della costruzione del bacino di un 'porto sussidiario' sulle barene dei Bottenighi, convinsero Neville, all'inizio del secolo, a ritirarsi da Venezia e a mettere in liquidazione la propria società.

Ma mentre il liquidatore cominciava a tessere una serie di lunghi contatti col Comune che sarebbero sfociati nell'acquisto definitivo dell'area da parte dell'amministrazione cittadina - il 7 aprile 1905 - per destinarla alla costruzione di case popolari, vi fu chi pensò di non disperdere quel patrimonio di esperienza e di recuperare per quanto possibile quel capitale di macchinari.

Se Neville non reputava più conveniente una piazza come Venezia vi fu invece chi credette ad una nuova ampia possibilità di sfruttamento della lavorazione del ferro particolarmente nel campo delle costruzioni navali: venne costituita una società - la Savinem, Società Anonima Veneziana Industrie Navali e Meccaniche - che, prospettando all'amministrazione cittadina l'eventualità di "evitare il disastro economico a ben 250 famiglie" (tale era il numero di operai che sarebbero rimasti senza lavoro e che avrebbero perciò costituito un serio problema di 'ordine pubblico') si offerse di continuare e ampliare l'attività di Neville trasferendola alla Giudecca, nel 'cuore' della Venezia industriale.

Scriveva al sindaco Filippo Grimani, il 14 ottobre 1905, il direttore generale della Savinem, ingegner Giovanni Carraro, che era stato anche il liquidatore della Neville: "Un gruppo di egregie persone animate da spirito di intraprendenza deliberarono di continuare e maggiormente sviluppare l'industria della Neville in locali più adatti e costituirono la nostra Società col proposito di erigere un nuovo importante stabilimento meccanico con annesso cantiere navale e bacino di carenaggio nell'isola della Giudecca, esercendo per intanto le attuali officine a San Rocco della prefata ditta in liquidazione".

Si richiedeva, di conseguenza, al Comune solamente di aver un po' di pazienza prima di poter pienamente disporre dell'area appena acquistata: per un certo periodo si sarebbe infatti continuato a lavorare a San Rocco, mentre una parte dei macchinari avrebbe preso

gradualmente la via della Giudecca, ma soprattutto in attesa che ne fossero montati di nuovi e fosse attrezzato un bacino galleggiante per il quale era in quel momento appena stata accordata la concessione governativa.

Tra un rinvio e l'altro il Comune sarebbe entrato in possesso dell'area solo a settembre del 1907 e quasi un anno dopo - il 15 giugno 1908 - sarebbe stato rilasciato il certificato che tutti i fabbricati erano stati demoliti, tranne uno, adibito provvisoriamente ad alloggio del custode del cantiere per la costruzione di case popolari che si sarebbe aperto di lì a poco.

\*\*\*

Dalle mappe allegata all'atto di compravendita e dal puntuale inventario dello stato di fatto degli immobili, si può ricostruire nei dettagli la struttura dello stabilimento all'inizio del secolo.

L'ingresso principale era sempre all'anagrafico 3073 di San Rocco in calle San Nicoletto; l'area, di circa 14.000 metri quadrati, comprendente i mappali 1611, 1618, 1621, 1623, 1993, 2011, 1601/A e 1603/A era circondata da un muro di cinta alto mediamente m. 3,39 e lungo m. 375,4.

Dopo un piccolo fabbricato adibito a portineria si entrava direttamente nello stabilimento disposto grosso modo ad U, con il braccio destro molto più esteso del sinistro.

A destra erano ospitate, al pian terreno, la torneria leggera, quella pesante e la sala di montaggio, ai piani superiori (una parte aveva due, un'altra tre piani) gli uffici, le officine dei modellisti e il deposito dei modelli.

Al centro, isolata, una tettoia, in parte aperta, era adibita ad officina per i fucinatori e i calderai.

Sul lato sinistro era situata la fonderia mentre i magazzini e il deposito per il carbone (che si era perciò col tempo allontanato ben più di otto metri dal muro dell'archivio) risultavano sul fondo, dal lato opposto dell'abside della chiesa di San Rocco.

In tutto lo stabilimento c'era un'unica latrina e, al centro, un pozzo artesiano.

\*\*\*

Il Comune, per entrarne in possesso, pagò £. 266.872,92.

\*\*\*

Ora, a San Rocco, solo un toponimo (calle della Fonderia) rimane a ricordare che lì per cinquant'anni si è fuso e lavorato il ferro, in uno dei più celebri stabilimenti degli anni della nostra prima industrializzazione.

© *SdV* Storia di Venezia - 2002