

VENEZIA SALBA

Itsasoarekin ezkonduetako hiri hau mundu osoan da ezaguna. Italiako iparraldean dagoen itsas porturik handiena den honek, Mediterraneo osoan 1000 urte baino gehiagotan bere botere politiko eta ekonomikoa senti erazi zuen.

A. Sagarna



R. ARRASATE



R. ARRASATE

Badira beste hiri batzuk ere irletan eraikiak edo kanalez zeharkatuak. Badira arte ugari dutenak edo botere ekonomiko handikoak, baina Venezia alde batera utzi beharra dago. Beste zerbaite da.

Hiriaren kokapena guztiz bixia da: ipar ekialdetik hegomendebaldera hedatzen den eta 51 km-ko luzera duen laku baten erdialdean dago. Gainera laku hau Adriatikoko itsasotik oso hurbil dago, lakua eta itsasoa irlaz eta

penintsulaz osatutako lurzerrenda estu batek banantzen dituelarik. Hiriaren erdigune historikoa irlatxo eta zingira gainean eraikita dago, hiru kilometro luze eta kilometro terdi zabal hartzen dituelarik. Hiri

ZEKO OBRAK

modernoaren muga lakuaren 150 km-ko perimetroa da eta honen barnean hamar irla nagusi daude hirigune zaharra dagoenekoaz aparte. Lehorrean dauden Mestre eta Marghera herri industrialak ere, Veneziako udalerrikoak dira 1927az geroztik.

Veneziak bere antzinako ir-latasuna apur bat galdua du 1846an eraikitako 3 km inguruko trenbideak eta 1932an eraikitako errepideak lehorrerako komunikazioa bideratzen dutenetik.

Kokapen honek idazle, pintore eta zinegileen inspirazioa bazkatzeko eta turistak erakartzeko abantailak dituen arren, bertan bizi direnei larrialdi ugari ekarri die.

Behin baino gehiagotan Adriatikokoak, haserre jarri eta Venezia itsasotik bereizten duten dikeak gainditu izan ditu, edota eurite handiren batek uholdeak ekarri. San Markos-en plaza gelditu izan

da metro bateko uren azpian, lau mila etxebizitza hondatuta eta galera ekonomiko izugarriak utziz.

Horretaz aparte, irlak hondoratzen ari dira aspalditik, baina orain iragandako mendeetan baino askoz lasterrago.



Veneziako hiriak ingurunearen erasoaldietatik babesteko duen beharrari erantzuteko, 120 mila milioi pezeta kostako diren eta hamabi urtetik gora iraungo duten lanak eskatuko dituen proiektu bat abiarazi zuten duela urtebete.

Lanak ez dira nolana hikoak: kilometroka ezponda konpondu, kanalak dragatu, beste batzuei eusten dieten hormak berritu, lakuaren urek uholdetan hartzen duten lur-azalera handitu, dikeak indartu eta zenbait irla altxatu.

Veneziak duen beste arazo larri bat ere konpondu nahi litzateke proiektu honetan; airearen poluzioarena, alegia. Etxebizitzetako eta industriako keek dar-maten anhidrido sulfurosoak sortzen duen azido sulfurikoak eta marearteko zonetako landareen usteldura naturalaren ondoriozko poluzioak monumentuetako harriak jaten ari dira.

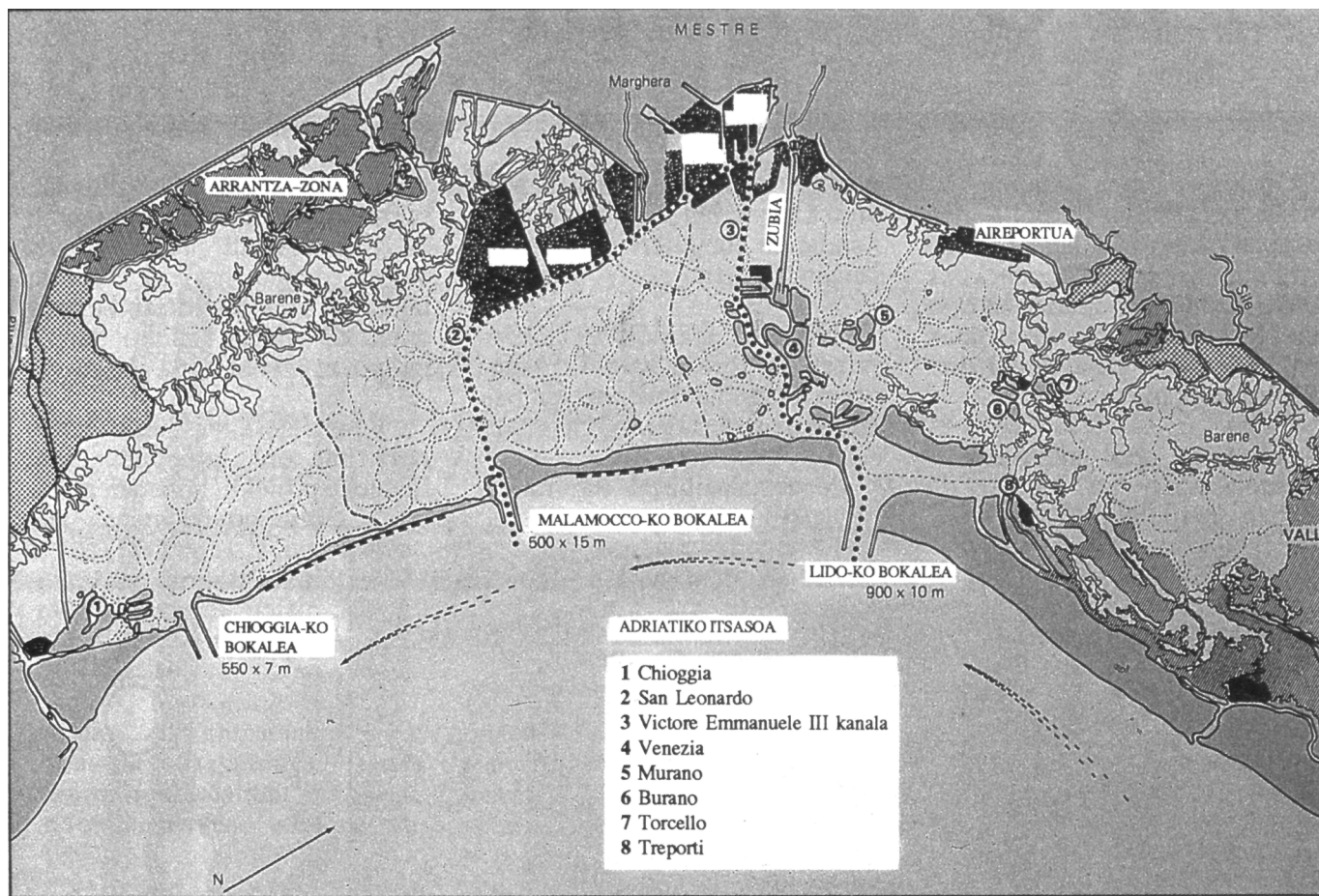
Nolanahi ere, proiektu honetako lanik behinena Adriatikoko itsasoa eta lakua elkartzen dituzten hiru bokaleak zeharkatzeko presa erraldoi batzuen eraikuntza da.

Proiektuaren ausardia ez datza ordea, presa hauen tamainan soilik. Presen izaera ere guztiz berezia izango da. Ez litzateke hiri eder honetako paisaia hondatu nahi hormatzen batzuk eraikiz. Horregatik urpeko presa berezi batzuk egitea proposatzen da. Hogei metro luze eta 5 metro diametroko ontzi metaliko batzuk egingo lirateke eta bata bestearen ondoan jarriko errenkadan.






Ontzi hauek urpean egongo lirateke etzanda, urez beterik, hormigoizko oinarri batzuetan sartuta. Ohizkanpoko marea bat datorrenean airea sartuz ura atarako litzaeieko goialdeko muturra urgainera pixka bat irten dadin eta lakua itsasotik isola dezaten.



Printzipioa erraz ulertzen da,



Veneziako lakua eta Adriatiko itsasoa elkartzen dituzten hiru bokaleak: Chioggia-koa, Malamocco-koa eta Lido-koa.

-  Dikez inguratutako arrantzarako lurrak
-  Laku barneko nekazal lurrak
-  Berrikitan egindako betelanak (industrialdeak eta aireportua)
-  Itsas korrontek
-  XVIII. mendean ezpondak babesteko egindako murrak

baina praktikan konplikazio handiak izango ditu korrosioari itzurtzeko, maniobrak egiteko, instalazioak kontserbatzeko, etab.

Proiektuaren barneko lan batzuk hasiak diren arren, presen erakuntza hau ez dago oraindik erabakita ere. Gauzak ondo aztertu nahi dira eta jakin ea itsasuntzien joan-etorriek ez duten oztoporik aurkituko edo lakuaren poluzioarekin zer geratuko den. Aldeko erabakia aurrera irteten bada,

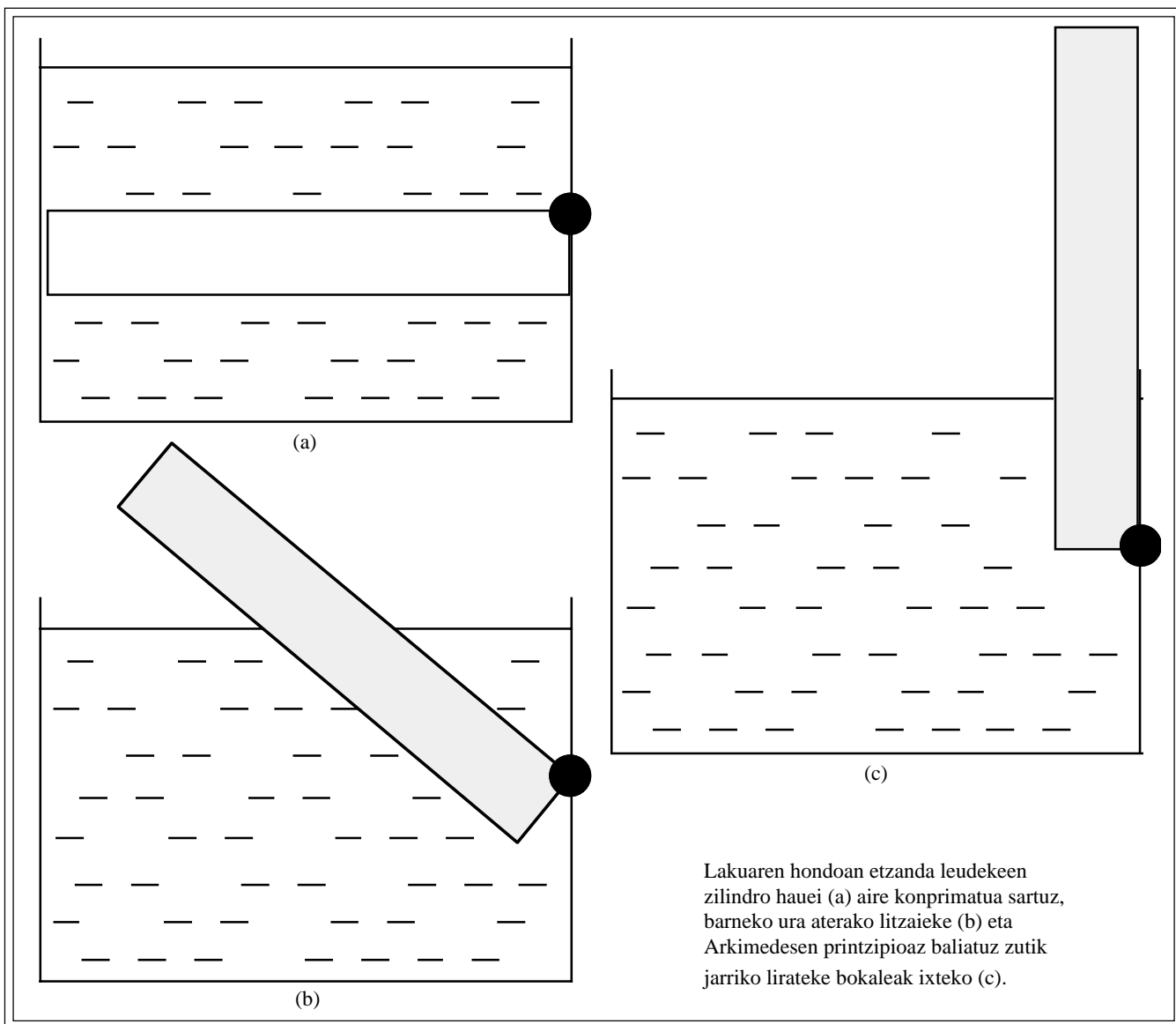
1998an ekingo zaio itsaspeko presa horien eraikuntzari.

Historian zehar Veneziarrek lakuari ura lapurtu diotelako, zolua hondoratzen ari delako eta itsasoaren maila bera ere gorantz doalako, gaur egun 320 milioi m³ ur sartzen dira marea bakoitzean lakura; orain dela mende bat sartzen zenaren bikoitza.

Nahikoa da hegohaize gogor samarrak jotzea itsasoko ura la-

kura sar dadin.

Lakua eta itsasoa zeharo isolatzea ameskeria hutsa da, bai hiriaren bizitza ekonomikoa galarazterik ez dagoelako eta baita lakua pozoin-putzu bilakatuko litzatekeelako ere. Gaur bertan ere nahikoa gertatzen da hori, zeren poeten inspirazio-iturri diren kanalek, paradoxaz, industrialdeetako milaka tona honakin toxiko garraitu bait dituzte.



R. ARRASATE

Lanei ekin baino lehen lakuaren maketa bat egin da Padova-tik hurbil dauden Voltabarozzo-ko laborategietan, kanaletan zehar eta irlatxoan inguruan iragaten diren ur-korronteen parametro asko 1:250 eskalan aztertzeko. Lido-ko bokalearen itxiturak korronteetan izango duen eragina ikertzeko 15000 m²-ko beste maketa bat egin da. Itsasazpiko presak osatuko dituzten ontziak ere ari dira entseiatzen erresistentziaren aldetik eta dardarekiko izango duten portaeraren aldetik.

Itsasaldetik dike luzeak egin beharko dituzte uhinen energia gutxienez %35 txikiagotzeko, presak gehiegi higa ez daitezen.

Proiektuaren arazorik larrie-



nak ez dira ordea nahitanahiez teknikoak izango. Veneziarren oneritziak eta adostasuna lortzeko, ingurunea errespetatzeak, turis-

moa uxatu gabe lan handi hauek egiteak etab. beste hainbat oztopo gainditu beharra ekarriko dute. <