

Ma la Riva degli Schiavoni fatta ancor più libera da ogni ingombro volgare salvata per « la buona stella di Venezia » dalla costruzione di una via pensile (*horresco referens*) fra S. Marco e S. Elena (1), divenuta il passeggio prediletto di cittadini e forestieri, la « Riva » per eccellenza, rimaneva sempre l'opera grande e bella, architettonicamente e paesisticamente superba, testimonianza dell'ingegno e dell'amore dei nostri padri.

Essa era, com'essi l'avevano saggiamente pensata e romanamente voluta, ornamento della loro Città, della « Dominante ».

Ed anche idraulicamente aveva raggiunto i suoi scopi: più viva la corrente, meno forti i depositi. Non nulli però, perchè la nostra laguna, come ben osservava il Tentori, « non potrà mai purgarsi da se sola e « senza l'aiuto dell'Arte dalle successive e perpetue atterrazioni, che in « essa si generano... e che mai e poi mai in mare dall'ordinario riflusso si « portano », fatale essendo che l'acqua, dove non riesce a spazzare, deponga.

Sul principio del Settecento, il Trevisan nel suo celebre trattato, parlando appunto della vecchia riva, degli antichi lavori di rettificazione e di muratura del Trecento, notava che ciò aveva giovato « molto al mantenimento » del Canale (2); molto sì, ma relativamente e con l'aiuto di ripetuti scavi.

---

balaustrata attuali. « Questo monumento acquista poi molto anche dalla riva monumentale con balaustri, che il Municipio volle erigere espressamente, e che, vista dall'acqua, imprime un carattere di nobiltà e di distinzione all'opera del chiaro scultore romano (Ettore Ferrari) ». (*Gazzetta di Venezia* 2 maggio 1877).

(1) Il primo prefetto di Venezia, Luigi Torelli, benemerito del resto per tante altre opere aveva concepito questo progetto che fu anche dato alle stampe: « Progetto di congiunzione della Piazzetta di S. Marco e l'isola di S. Elena mediante una via pensile lungo la riva degli Schiavoni e la formazione di una grande arena nautica fra i giardini pubblici e l'isola suddetta proposta dal Prefetto senatore Torelli ai cittadini di Venezia nel 1871 ». (Vedasi ANTONIO MONTI, *Il conte Luigi Torelli*, a cura della società nazionale per la Storia del Risorgimento Italiano, Comitato Regionale Lombardo; e la recensione di Elio Zorzi nella *Gazzetta di Venezia* 9 settembre 1931).

Fu quello del Torelli un periodo di grande fervore d'opere innovatrici, in cui lo spirito non poté spogliarsi del gusto dominante, di quel gusto, che aveva dato i ponti in ferro sul Canal Grande, e che nel 1857 aveva vagheggiato di sostituire alle botteghe intorno al Campanile di S. Marco un maestoso caffè in ghisa. Nel 1866 si giungeva a progettare di condur la ferrovia fino alla Punta della Dogana e a trasformare S. Giorgio in stazione per passeggeri. (*Sunto storico* cit., p. 360 e ARCH. STA. VEN., Pubbliche Costruzioni, Indice I, 84).

(2) TENTORI CRISTO., *Della legislazione veneziana sulla preservazione della Laguna*, Venezia, Rosa, 1792, pp. 289 e 303; TREVISAN, op. cit., p. 72.