

Risulta da tutto l' esposto fin ora, che non s' intitolo' altrimenti scoazzera il ponte di S. Silvestro, per esservi stata, come taluno pubblicava, una *stazione di barche raccogliatrici delle spazzature pubbliche*, nel qual caso avremmo avuto tante di queste stazioni in Venezia, quante sono le vie, contrassegnate da quel nome, con ingombro manifesto dei rivi, e offesa dei pubblici riguardi, per quelle stazioni moleste e pericolose. Risulta invece, che la misura delle casselle mirava a tener monda la città e a impedire l' interramento dei canali e della laguna principalmente temuto dagli avi nostri. I quali per tre secoli quindi lavorarono indefessi per togliere dalla laguna ogni acqua dolce, e anche con distruzione di moltissime valli da pesci, fissarono stabilmente i limiti delle acque salse, inviolata nostra barriera, spendendo tanti milioni d'oro che poche nazioni potrebbero fare oggi altrettanto (Filiasi p. 122, T. VI, *I Veneti*; Tentori pag. 217-218, *sulla laguna*).

Il ponte a San Marco, che mette alle calle dei Fabbri, e fu demolito nel 1837, quando venne interrato tutto il rivo circostante, nella rinnovazione dei titoli delle strade fu nominato delle colonne, per quelle forse del sottoportico, che arriva alla calle Fiubera; ma il nome vero antichissimo è delle campane, perchè ivi nei vecchi tempi esisteva una fonderia. Chi non sa il fatto, attestato dai cronisti, che in Venezia fioriva l'arte di fondere, e far getti di metallo? e che i Veneziani facevano traffico di metalli greggi e lavorati? (Filiasi, 570, VII. Temanza, pag. 26, *Pianta Illustr.* e Galliccioli pag. 49, l. 2, 3, 3.) Una nuova arte si era introdotta (così il Marin nella sua *Storia del commercio dei Veneziani*) a quei tempi, ed era la fabbrica delle campane di bronzo. Queste non erano in uso, nè a cognizione dei Greci, al tempo dell' imperatore Basilio, e infatti appena assunse egli la porpora, nell' inviare le insegne e il titolo di protospata-