

per la maggior parte e anguste, non gio-
vano allo scopo di descrivere la città
ordinatamente. Sarà dunque d'uopo, per
darne un'idea, balzare da un luogo al-
l'altro dove ne chiameranno gli oggetti
più ragguardevoli ed importanti. Delle
strade dovrò riparlare nel § XIV. De' ca-
nali anche nel progresso dell' articolo,
qui però è da notarsi, che per maggiore
sicurezza, ne' tempi in cui la potenza ve-
neziana incominciava a palesarsi, ma non
era ancora abbastanza assodata per far-
si rispettare, nè per avere a sprezzo e re-
spingere degli attacchi nemici, chiude-
vansi con catene i canali. Così chiuso e-
ra il maggior canale da s. Gregorio a s.
Maria Zobenigo, ove terminava un mu-
raglione, che avea incominciamento ad
Olivolo, nel declinar del IX secolo co-
strutto dal doge Pietro Tribuno; e in
questo medesimo luogo venne adottato
lo stesso mezzo di riparo anche allora che
i genovesi guerreggiarono sino a Chiog-
gia, tanto minacciando la repubblica, che
per alcuni giorni il solo possedimento di
lei si restrinse ad un arido banco di sab-
bia, come narra il cav. Fabio Mutinelli,
Del costume Veneziano. Non sono a
Venezia cavalli, nè vetture, ma bar-
che; che sono qui il più proprio veicolo
degli uomini e delle cose. Però quanto a'
cavalli, è intrinseco che io avverta col me-
desimo Mutinelli, che prima si usavano.
Imperocchè, rimasti per buona pezza i
ponti piani di legno, e le strade, i campi
e la piazza senza selciato, come dirò nel
§ citato, n. 1, si usava a Venezia come
in qualunque altra città de' cavalli. I ma-
gistrati recavansi a' loro uffici a cavallo
al tocco della campana chiamata *Trot-
tera*, perchè sollecitandoli appunto col
suonare, li faceva andare di trotto; e sic-
come ciò avveniva in un'ora, nella quale
le strade, in particolare la Merceria, una
delle principali, come rileverò alla sua
volta, ridondavano di gente, che incede-
va per le sue faccende, così fu stabilito a
risparmio di pericolosi avvenimenti, non

rari a succedere per il grande concorso
di persone e di cavalli, in tanta strettezza
di cammino, che tutti quelli che si fos-
sero avviati per la Merceria, dovessero
lasciare i cavalli ad una ficaia che stava
nel campo di s. Salvatore. Giungevano
eziandio a Venezia tutti i forestieri co' lo-
ro cavalli, accolti nelle stalle, di cui non
mancavano mai gli alberghi. Tale poi era
la vaghezza de' veneziani per l'equitazio-
ne, che oltre gli splendidi torneamenti che
si davano spesso, al modo che dirò nel §
XVI, n. 5, non v'era campo, non v'era
piazza ove all'improvviso non si giostras-
se, il che pure riferirò in tale §; onde es-
sendo questo armeggiamento sorgente di
sconci, fu ordinato che senza il permesso
del maggior consiglio non si potesse ba-
gordare di sua testa in nessuna parte della
città. E per tacere della stalla de' cavalli di
Michele Steno, doge del 1400, la più ma-
gnifica e la più bella che allor si fosse in
Italia, e di que' 6 cavalli d'alto pregio, che
manteneva sempre la repubblica per far-
li montare da chi voleva onorare e di-
stinguere, il cav. Mutinelli racconta, che
il lusso de' veneziani pe' cavalli giungeva
sino a voler dare ad essi ciò che natura
aveva lor negato, tingendoli cioè di un
bel colore d'arancio mediante una pian-
ta, che si ritraeva da Cipro, ove in co-
pia germoglia, avente le foglie simili a
quelle della mortella. Nè minori erano
le sollecitudini per la loro conservazio-
ne. Allora era frequente, pe' grandi fatti
di guerra, il trasporto de' cavalli oltre-
mare. S'immaginò di caricarli sulle na-
vi, senza aver d'uopo degli argani e delle
carrucole per sollevarli, e poscia per il
boccaporto precipitarli nella stiva; ma-
novra che non si effettua mai senza grave
pericolo di percussione in qualche mem-
bro dell' animale, già inquieto e più in-
domito per trovarsi sospeso e in posizio-
ne tanto inusitata. Si servivano adunque
di certi navigli piani e larghi detti *uscie-
ri*, *ippagoghi*, *ippogi*, cioè porta cavalli,
da' greci. Avendo questi un uscio a fior