

raronon sul ponte 1000 uomini al giorno in via media, senza annoverare la gente impiegata ne' boschi per la fornitura di legname, nelle cave ec. ec. Compita quest'opera colossale e mirabile, l'architetto passava alla direzione de' più importanti lavori della strada ferrata centrale dell' Ungheria, e quelli pure compiuti, ritornava in Venezia, ove si sperava vederlo in breve gettar le basi d' un altro grande monumento. Ma sul principio del ponte sulla Laguna, l' epoche progressive di sua costruzione, le misure, la quantità del materiale impiegatovi, l' inaugurazione, la demolizione del 1849, per essersi il gran piazzale del centro convertito dagl' insorti in fortezza, il ristabilimento colla direzione dell' ingegnere Gaspare del Mayno, la spesa, l' imprenditore, tutto riportai nel vol. XC, p. 208 di questo articolo. In sostanza la prima idea è dell' ingegnere veronese Giovanni Milani, poi si disegnò dall' ingegnere Tommaso Meduna, e quindi venne modificato dall' ingegnere Luigi Duodo, sorgogliando l' esecuzione l' ingegnere Andrea Noale. Tutto il ponte attraversa la Laguna in linea parallela a mezzodì, partendo dalla stazione di s. Lucia, ove sono pure i magazzini, come dissi nel § VIII, n. 41, e giunge alla barena di s. Giuliano, sotto il tiro degli spalti di Malghera. Accenuai nel § X, n. 40, che a magazzini e dogana si ridurranno l' antico monastero del *Corpus Domini* e l' area di sua chiesa. La *Cronaca di Milano* de' 15 novembre 1855 contiene l' articolo : *Biblioteca del viaggiatore delle Strade ferrate*, nel quale tra le altre cose si dice. Una società, ottenuta dal governo austriaco la concessione della linea da Milano a Venezia, le rivalità municipali, le gelosie di provincia a provincia, piaga ininterata e cagione primaria delle sventure italiane, impedirono per più anni gli accordi sul disegno da seguire, e furono sul punto di sciogliersi gli azionisti della compagnia formatavi. Ma poscia, grazie

allo spirto più intraprendente degli azionisti veneti, l' attività, l' energia succedettero all' esitazioni e a' ritardi. Il ponte sulla Laguna fu compiuto, e ben tosto il voto ardente delle popolazioni sarà del tutto soddisfatto, non altro mancando allora, che la non lunga tratta da Treviglio a Coccaglio per trovarsi la capitale della fertile Lombardia a non più che poche ore di distanza dall' antica regina dell' Adriatico. Quest' importantsima linea, la quale era divenuta proprietà del governo austriaco, si decise che toccando Padova, Vicenza, Verona, Desenzano e Brescia, in vece che dirigersi, come era stato lungo tempo questione, sopra Bergamo, per protrarsi da di là a Milano, seguito il 1.<sup>o</sup> tracciato dell' ingegnere Milani, ossia progredendo da Coccaglio, dove allora giungeva la porzione già in esercizio che partiva da Venezia, continuò per la bassa Lombardia a riunirsi alla porzione che da Milano era in esercizio fino a Treviglio. Il tronco di Coccaglio e Treviglio fu decretato che si compia nel 1856, con che l' importissima ferrovia Lombardo-Veneta sarebbe ultimata. La quale linea non sarebbe però completa sinchè non fosse riunita alle linee sarde ed alla capitale Torino, ove ne ragionai, per formare con esse la grande arteria della valle del Po. Ad indennizzare Bergamo di tale deviazione, si stava ultimando una ferrovia che da tal città ponesse capo alla gran linea Lombardo-Veneta in prossimità di Treviglio. Un' altra linea partendo da Milano doveva andare a Gallerate, per a suo tempo congiungersi al Ticino e al Lago Maggiore. Un' altra strada riunisce la fortezza di Mantova alla ferrovia Lombardo-Veneta al punto di Verona. Un' altra grandissima linea doveva partire dalla stazione di Mestre su detta ferrovia, e passando per Treviso, Conegliano, Pordenone, dirigersi a Udine (come notai in tale articolo), e da di là progredendo a Gorizia e Lubiana, unirsi alla strada fer-