

gresso si alzarono le sabbie e convenne trasferire il porto a Malamocco. Quando anche là l'ingresso fu reso sempre più difficile da' banchi di sabbia, si passò ad erigere quelle piccole dighe (guardiani o speroni) che si trovano anche attualmente in gran numero lungo la costa di Malamocco e di Pellestrina. Ma anche questi si addimostrarono insufficienti, per cui sotto il dominio francese s'incominciò la costruzione della diga curva della Rocchetta per ottenere una corrente più forte che impedisse il deponimento di banchi di sabbia. Le condizioni guerresche resero impossibile di terminare allora la costruzione. Il governo Austriaco riconobbe l'opportunità di quell'opera, e la fece ripigliare: in pari tempo ordinò la costruzione di una diga di macigni sporgente per 2,200 metri nel mare alla punta meridionale del lido di Malamocco (Defendente Sacchi nella *Memoria intorno a' Murazzi*, ragiona nel cap. 8: *Delle nuove difese e miglioramenti fatti ai Litorali dopo il 1825*). Questa opera colossale, di cui l'imperatore Ferdinando I pose la 1.^a pietra nel 1843 (a' 13 ottobre 1838, come ho detto nel n. 3 di questo stesso §, e dovrò ripetere nel § XVIII, n. 28), è già progredita di tanto che non sono da terminarsi che la parte che si trova al livello del mare ed il piccolo faro. Parimenti della diga curva della Rocchetta non manca che la corona. La costruzione della contro diga di 308 metri, progettata alla punta settentrionale del lido di Pellestrina dovea essere incominciata nel 1848; ma gli avvenimenti di quell'anno e del successivo nol permisero (nel citato ultimo § e numero dirò averla decretata l'imperatore che regna). Coll'erigere quella grande diga si ottenne una sì forte corrente d'acqua all'ingresso del porto di Malamocco, che il banco di sabbia che ne ngombrava la foce fu rotto, e si formò un nuovo canale che a poco a poco si allargò fino a 300 metri. Dagli scandagli eseguiti nel marzo di quest'anno risultò una pro-

fondità di metri 5.45-7.95, e negli ultimi tempi, come osserva giustamente il *Lombardo Veneto*, passarono pel canale con pieno carico diversi grandi bastimenti, tra cui il bark americano a 3 alberi, l'*Apollo* (Cap. P. A. Ingham) che avea l'immersione di metri 15.11, in condizione di acqua di 0.38 al di sotto della comune marea; prova questa che la profondità va sempre crescendo, e che esigea che sia la contro diga, essa giungerà almeno a metri 7.95. Un vantaggio essenziale che offre la gran diga consiste in ciò che i bastimenti, soffiando il sirocco, non sono punto impediti nell'entrare, ma anzi per via di esso passano più rapidamente il canale. Il governo non si accontentò di aver migliorato l'ingresso del porto di Malamocco e di averlo reso servibile anche a grandi bastimenti; ma procedette anche a regolare la comunicazione di questo porto coll'arsenale. Il canale che fornisce questa comunicazione, ed ha il nome di *gran canale di navigazione militare e mercantile*, avea in diversi punti, e specialmente presso s. Spirito, Madonna, Poveglia e Rocchetta, forti curve, che impedivano di molto la navigazione: esse furono regolate per ordine del governo, ed il canale fu approfondato in tutta la sua estensione. Si pose mano altresì a togliere la curva presso s. Clemente. Compiuto questo lavoro, il gran canale di navigazione correrà in linea quasi retta dalla Porta Nuova dell'arsenale fino a Malamocco. La larghezza di esso non è meno di 14 metri, la profondità 6 1/2, 7; solo sulla linea da s. Spirito a Poveglia la profondità è minore, cioè 5 metri 5 1/2, quindi vengono impiegati due cavafanghi per ristabilire anche ivi la profondità normale, colla quale, fregate di 44 cannoni ponno passare il canale completamente armate. Oltre le spese immense, che esigettero queste opere, il governo imperiale impiegò più di 2 milioni di lire pel mantenimento dei Murazzi al lido di Malamocco e di Pelle-