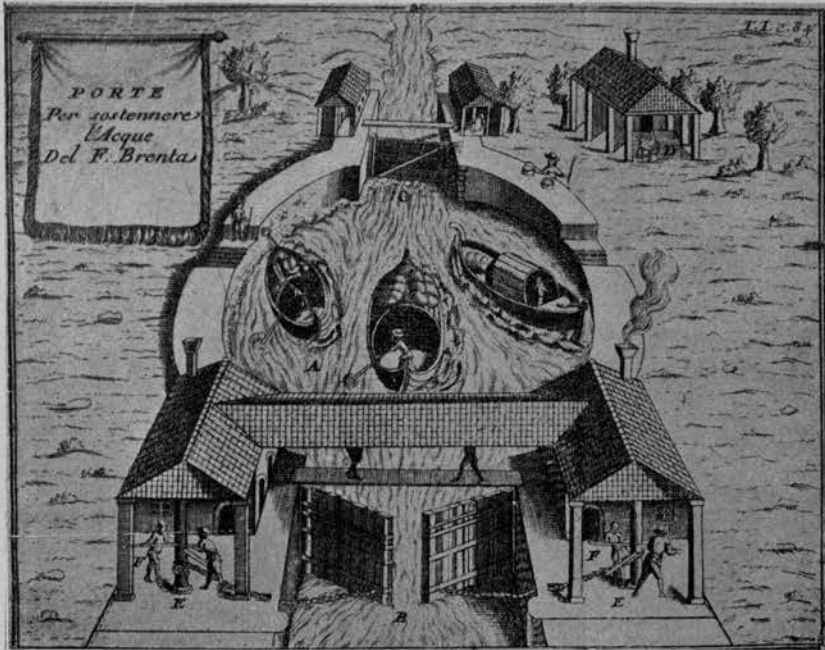


barche che facevano il servizio per la terraferma, percorrendo le diverse vie di navigazione fluviale⁽¹⁾. Queste vie erano anche solcate da quei piccoli navigli per passeggeri, chiamati *burchielli*, che nel tempo appresso divennero famosi. Nei *burchielli*, come nelle gondole, suoni, canti, giochi di carte rallegravano gli ozi del lento viaggio. Sui margini della terraferma sorgevano la *palate*, specie di uffici daziari, guardate da uomini armati. La prima *palata* veneziana era a Mazzorbo. Le barche per la via di Padova, giunte a Fusina, e quelle di Treviso giunte a San Giuliano, per superare il dislivello delle acque, venivano elevate sopra un *carro* (*lizza*)⁽²⁾, e passavano così dalla



(Dai « Viaggi » del Coronelli).

- (1) PAVANELLO, *La strada e il tragheto della Fossetta*, cit. Le linee di navigazione erano le seguenti :
- I. - Venezia-Chioggia — Loreo, Rovigo, Monselice, Vicenza, Verona, Ancona, Ferrara, Pavia, Modena ecc. Toscana-Roma (per il Bacchiglione, per l'Adige, per il Canale di Lombardia e il Po).
 - II. - Venezia-Palata Padovana — Piove di Sacco (per il Fiumeselo dinanzi al porto di Malamocco).
 - III. - Venezia-Fusina (*carro*) — Padova, Verona, Brescia, Bergamo, Milano, Torino, Genova, Fiandra, Lione, etc.
 - IV. - Venezia-San Giuliano (*carro*) — Mestre-Treviso-Conegliano } Ceneda
Sacile-Pordenone-Udine
 - V. - Venezia-Mazzorbo — Treviso (per il Sile).
 - VI. - Venezia-Mazzorbo — Fossetta. Era la linea che, per il Sile e il canale della Fossetta, conduceva a Capo d'Argine, e quindi con itinerario terrestre giungeva per Oderzo, Motta, Pordenone, San Vito, Codroipo, Palmanova, Gradisca fino a Lubiana, Gratz, Vienna.
 - VII. - Venezia — Lio Mazor — Caligo — Piave.
 - VIII. - Venezia — Lio Mazor — Caligo — Cavazucarina — Caorle e quindi Portogruaro, Cervignano, Palma.

(2) I carri o *lize* per passare le barche, a traverso gli argini, che separavano i canali d'acqua dolce dalla salsa della laguna, erano formati da due piani inclinati, discendenti dalla sommità dell'argine, l'uno verso il canale interno, l'altro verso la laguna; il suolo dei piani aveva il pavimento di pietra con traversoni di legno, in modo da poter reggere il peso delle barche. Sotto la barca si faceva discendere e si assicurava un telaio robusto di travi, e con funi ed argani si trascinava il telaio o *lizza*, con sopra la barca, sul piano inclinato. Per tirare il carro con la barca si usava una ruota dentata, unita a un argano orizzontale e ad un asse verticale, che moveva la ruota, mediante manovelle mosse in giro da un cavallo. CORONELLI, *Viaggi*, Venezia, 1697, P. I, pagg. 84-86. Fino dal secolo XII si ricorda presso l'abbazia di Sant'Ilario, uno di questi macchinari. Il carro di Fusina fu costruito nel 1438; nel 1483 Marin Sanudo, nel suo *Itinerario in terraferma* (ed. R. Brown, Padova, 1847, pag. 22), dice di esser giunto a Lizza Fusina, ch'è principio di terraferma e qui è uno caro va di qua di là, mirabelle ingegno et passano le barche». Il carro, pel quale si pagava una tassa di transito, dopo esser passato per vari proprietari, fu nel 1514 aggiudicato al pubblico incanto a un Antonio Pesaro, che fu cognominato *del Carro*. M. CORNARO, *Scritt. sulla laguna*, Venezia, 1919, vol. I, pagg. 129, 130. Il carro