

chiusa, per immetterne il corso nel vecchio alveo del Volpadego e portare la foce per la via di Corbola più a sud verso Chioggia alla foce dello Scioco.

Il pregiudizio di operare sulla foce, piuttosto che risalire a monte per alleggerire il carico di questo, aveva duplice svantaggio, di spostare l'insidia tesa all'integrità del regime lagunare da un punto ad un altro, non già di eliminarlo, e di promuovere coll'allungamento e colla tortuosità del corso un maggior disquilibrio del carico nelle diverse parti, suscettivo di disordini (rotte ed inondazioni), specie sulla riva sinistra, più aderente alla laguna dal lato del Bottenigo, riflettentesi sinistramente su quella parte di laguna, che si voleva salvare con semplice spostamento di forze.

È per ora superfluo enumerare i motivi, che s'opponivano all'adozione di un piano diverso. La constatata sinistra pressione risultante sul fianco sinistro verso il Bottenigo costrinse a cercare un alleggerimento con la creazione dei diversivi del canal delle Asse sopra Oriago, della Mira, ed infine di S. Bruson, i quali automaticamente, sebbene imperfettamente, chiarivano la necessità di spostare l'asse principale della risoluzione del problema dalla foce al retroterra.

E tuttavia quante dolorose esperienze si dovettero subire prima di accostarsi a questa visuale, intorno alla quale giocavano non solo l'ignoranza tecnica, ma anche il contrasto di opposti interessi, ciascuno dei quali lottava per allontanare da casa propria l'insidia di un presunto o reale nemico!

Il concetto di allontanare il corso della Brenta dalla media laguna è sorto nel 1488, vigorosamente attuato nel 1501 e si può dire completato nel 1507 collo sbarramento del Dolo. La Brenta era così divertita pel diversivo di S. Bruson, condotta fino a Conche per sfociare congiunta al Bacchiglione nel canale di Montalbano.

La risoluzione non era la più felice. La minaccia all'integrità della laguna era trasferita al limite sud, investiva Chioggia, ma era pur sempre minaccia alla laguna; l'incolumità del retroterra seriamente compromessa per l'insufficienza del decorso di Conche a sostenere il carico superiore della Brenta e del Bacchiglione; la deviazione al Dolo era mal scelta, perchè cadeva in un punto di dislivello inadatto a mantenere l'equilibrio di distribuzione del carico.

Forse non è da escludere, sebbene non sia mai apertamente confessato, che ad affrettare tale risoluzione sia intervenuta, fra gli altri disordini, che si erano andati accumulando ed ogni dì si accumulavano, la visione di uno spostamento impressionante nell'equilibrio interno della laguna.

All'estrema fatica del porto di S. Nicolò si era contrapposta la meravigliosa espansione di quello di Malamocco, con conseguente spostamento ed allargamento del suo spartiacque a danno di quello di Venezia.

E si era accusato colpevole di questo disquilibrio il potente afflusso della Brenta, che *aveva dato corso* al porto di Malamocco, e ne aveva così ampiamente avvantaggiato il regime, al punto che il traffico si spostava altrettanto rapidamente su quella direttrice.

Era forse illusione di menti abituate a considerare il problema lagunare con indi-