

de sora, trovò questa via assai più curta, e quella a pocho a pocho abandonò el leto de le Bede et tutu vene de qua in modo che romase el Bachiazo solo¹.

fino al 1465 proprio in quel periodo, nel quale egli costruiva con lode della Signoria il canale di Fusina (V. liano); il 2 marzo 1465 a ser Tommaso de' Venezioli e nel 1469 a ser Tommaso de' Venezioli. ZENDRINI, *Collegio dei Capitoli*, n. 135, p. 107, 110, 111, 187^a, 188^a.

Solo nel 1512 si cominciò a pensare a una nuova via di comunicazione per la navigazione del canale di Fusina, che era ormai in pessimo stato. Nel 1512 si cominciò a pensare a una nuova via di comunicazione per la navigazione del canale di Fusina, che era ormai in pessimo stato. Nel 1512 si cominciò a pensare a una nuova via di comunicazione per la navigazione del canale di Fusina, che era ormai in pessimo stato.

Il 26 febbraio 1512 si ordinava che fosse loro concesso « in perpetuo ogn' anno dall' ufficio dell' acqua ducati cinquecento ottanta uno, netti di spese... dal giorno che le barche cominceranno a transitare per altro luogo che per il carro, di mesi sei in mesi sei » e degli appezamenti di terreno per costruirvi un nuovo lavatoio per la lana ed una nuova osteria, se credevano; e il 27 giugno 1513 si stabiliva che il canone annuo fosse a loro pagato sugli « utili che si trasserano da tutte le barche che transiteranno per le porte del Moranzano » (ARCH. STA. VEN., *Savi ed Esec. alle Acque*, n. 145, Capitolo VII, 22^a 41^a).

III. E finalmente è da escludersi ancora che durante la guerra di Cambrai fosse distrutto per sempre. No, esso fu ricostruito e continuò a funzionare oltre il 1561, in cui per la prima volta veniva decretata la soppressione di tutti i carri, anzi distrutto esso non fu che soltanto nel 1614 o nei primi mesi del 1615. Si può dire però che dal 1602, in cui l'ordine di soppressione venne rinnovato esso cominciava ad essere inutilizzato o quasi (Prefaz. p. 9 n.° 1). Certo inutile affatto diventò dopoché cominciarono a intendersi le porte del Moranzano, come passa lo Zendrini, iniziato il 17 febb. 1609, quasi finite il 21 giugno 1610, ma non ancora funzionanti il 26 febb. 1612 e forse nemmeno il 27 giugno

1613. I Pesaro stessi nella sopramonta protesta stesa il 29 genn. 1610 lo dicono: « per questa hora fatto il taglio della Brenta nuova (il Nuvellon che cominciò a funzionare nel 1610) si sono causate molte alterazioni, per le quali non possedono il carro... et l'hoiaria resta quasi inabile ». Ma negli itinerari degli anni precedenti si parla d'impedimenti già tutti al libero corso delle acque marine da Fusina in giù, ond'è certo che anche le barche leggere, le quali dal traghetto col carro avevano danno « dovendo esser sopra di quello, trascinate con argane », preferissero evitarlo, passando farlo senza percorrere più interamente il lungo po di Resta d'Agio, che barche grosse e zattere non potevano seguirlo.

Il carro però, come abbiamo detto, non fu distrutto nel 1614 o nel 1615, molto probabilmente nel 1616, allorché fu levato il carro di Marghera. Nel 1613 esistevano entrambi. In un itinerario di ser Tommaso Zendrini, che era andato a Venezia sia per visitare i lavori di costruzione del Canale sia « per fare levare i carri di Marghera » (ARCH. STA. VEN., *Savi ed Esec. alle Acque*, n. 145, Capitolo VII, 22^a 41^a) e il 27 giugno dello stesso anno, nel capitolo « sbarcamento da darsi ai Pesaro per il canale di Fusina » si dice: « che ora doverà esser levato ».

Ma nel 1616, deplorandosi da taluni la grande spesa che si doveva sopportare per lo scavo del canal di Fusina, si constataba da altri che ciò avveniva anche « prima che si levasse il carro ». E siccome secondo i deploranti tale inconveniente s'avverava da « dei anni in qua » per l'affluenza delle barche d'ogni specie e d'ogni grandezza « di vino, di bovi, et di pietre » è lecito pensare che il carro fosse stato levato nel 1614 o nei primi mesi del 1615, nel tempo stesso in cui fu levato quello di Marghera. Infatti quello di Marghera non veniva distrutto proprio il 24 marzo 1613, come potrebbe apparire dallo Zendrini, ma in tal di si diceva soltanto che esso era stato già levato, ed anzi che si era inoltre scavata anche la fossa Gradeniga.

Distrutto il carro, a Fusina rimasero una palata di daziarli come nel 1567 (Ved. *inanzi*), una stazione di barcaiuoli ed una casa di corrieri (ARCH. STA. VEN., *Savi ed Esec. alle Acque*, n. 95 Itiner. del 21 giugno 1610; n. 96 Itinerario di Zuane Badoer, 12 genn. 1615; n. 97, Itiner. di Giac. Contarini, 21 luglio 1657; n. 142 Scrittura dell'Ecc. Angelo Miani 1616; n. 348 Capitolo VII, loc. cit. e c. 55^a, 96; GIULIO SAVORGNO, *Discorso sopra le lagune di Venezia*, dal 1600 circa, copiato dal ms. 38 dell'I. R. Biblioteca di Corte a Vienna, collezione pervenuta da Brera in BIBLIOTECA ATENEO VENETO, *Atti ufficiali cit.*, cc. 11^a e 12; ZENDRINI, *op. cit.*, vol. II, p. 59).

¹ Ved. *indietro*.