

cavata, et ogni giorno si va atterrando, di modo che in breve non si potrà transitare per essa cava Zuccarina nova, se però non se gli fa qualche buona provisione » <sup>1</sup>.

Ma in seguito non se ne trovano più di queste lagnanze, e trent'anni dopo anche la navigazione del Canal di Caligo veniva abbandonata definitivamente con quella di Cavallino.

Nel 1625, trovandosi quello « in pessimo stato », Tommaso Contin presentava un suo progetto per render facile il passaggio per questo canale, che nel 1574, come abbiamo veduto, era stato aperto solo provvisoriamente, e, sebbene la commissione di dodici patrizi, cui veniva affidato lo studio della materia, si pronunciasse contraria al mutamento, nel 1630, riuscendo « dispendioso il mantener la cava del Caligo, si deliberava di eseguirlo, di trasportare cioè, la navigazione nel Canal di Cavallino, di farvi le porte di legno, di allargarne e approfondirne l'alveo, e il 29 luglio 1632 usciva il decreto, che fissava le tariffe per il transito della nuova via » <sup>2</sup>.

Con questo mutamento tutta l'antica strada commerciale veniva trasportata ancora più in basso per dove passa attualmente. Infatti essa non cambiava gran che per le alterazioni che intorno ad essa avvennero: le diversioni della Piave a Santa Margherita prima (1642-1664), a Cortellazzo poi (1685) e del Sile nel vecchio alveo della Piave (1673-83).

Nel 1673, piegando naturalmente le acque della Piave verso Cortellazzo, su proposta dell'ingegner Alberti, per ovviare a nuovi inconvenienti, si otturò il Canal di Revedoli, nel sito di Santa Croce, e si ridusse transitabile la restata di Cortellazzo sino al Canale Briano, che conduce a Caorle.

Nel 1688, dolendosi quelli che navigavano per il Friuli di dover passare un tratto di mare nelle vicinanze del porto di Cortellazzo, tratto piccolo ma pericoloso, specie con i venti gagliardi, fu fatto un taglio di 125 pertiche, che, unendo il Canal di Cortellazzo con quello della Galiola, assicurò interamente detta navigazione » <sup>3</sup>.

E durante la immane guerra recente, essendosi con romana virtù rinnovata la via oltre le lagune di Caorle fino a Grado e all'Isonzo, anche l'alveo della nostra Cava Zuccarina venne approfondito, ampliato e lievemente rettificato all'ingresso del borgo omonimo, per render più breve e più facile il percorso ad ogni specie di imbarcazioni mercantili e guerresche.

Così l'attuale Cava Zuccarina, nata dalla guerra, aveva dalla guerra sviluppo ed aumento.

<sup>1</sup> ZENDRINI, *op. cit.*, vol. II, p. 20.

<sup>2</sup> ZENDRINI, *op. cit.*, vol. II, pp. 84, 86, 87, 94, 95.

<sup>3</sup> ZENDRINI, *op. cit.*, vol. II, pp. 153, 166, 216.

<sup>4</sup> La grande arteria era già costruita con grande utilità del nostro esercito durante gli anni 1916 e 1917.