

de sora, trovò questa via assai più curta, e quella a pocho a pocho abandonò el leto de le Bebe et tuta vene de qua in modo chel romase el Bachaion solo ¹.

fino al 1465 proprio in quel periodo, nel quale egli costruiva con lode della Signoria il carro di S. Giuliano); il 2 marzo 1465 a ser Bartolomeo Beninchà e nel 1469 a ser Tommaso da Bergamo (ARCH. STA. VEN., *Collegio del Sal*, 8^a, c. 136^t, e 10^a, cc. 156, 187^t, 188).

Solo nel 1514 fu aggiudicato ai Pesaro. E senza dubbio il compratore ne fu un proavo del doge Giovanni, cioè Antonio del quondam Leonardo, morto nel 1528, perchè proprio di fronte al suo nome il Barbaro aggiunge il nomignolo « Del Carro » (BARBARO, *Arbori*, vol. 6, c. 87). Infatti quando questi patrizi nel 1610 invocarono un indennizzo per l'inutilizzazione a cui era stato ridotto un tal carro, essi nella memoria presentata affermavano ch'era stato loro venduto al « publico incanto dall'ufficio... delli Governatori dell'intrade, fino l'anno 1514, l'ostaria di Lizzafusina, carro over carri (erano due, l'uno che andava e l'altro che veniva, ved. disegno riprodotto) soldo per barcha del Canal, et caldiere da lavar lane, con tutte le sue habentie et giurisdizione, come errano possesse dal Dominio nostro ».

E siccome fra gli altri patti c'era questo: « che se in alcun tempo fosse fatto alcun tragheto o porte in cadaun luogo, s'intendesse esser liberamente del compratore (del compratore del macchinario, cioè del Pesaro), et che non si potesse far in alcun luogo caldiere, over edifici da lavar lane, nè da tuor acqua, ne altre ostarie in quel contorno, oltre a quelle si trovavano all'ora », il 26 febr. 1612 si ordinava che fosse loro concesso « in perpetuo ogn'anno dall'ufficio dell'acque ducati cinquecento ottanta uno, netti di spese... dal giorno che le barche cominciarono a transitare per altro luogo che per il carro, di mesi sei in mesi sei » e degli appezzamenti di terreno per costruirsi un nuovo lavatoio per la lana ed una nuova osteria, se credevano; e il 27 giugno 1613 si stabiliva che il canone annuo fosse a loro pagato sugli « utili che si trazerano da tutte le barche che transiteranno per le porte del Moranzano » (ARCH. STA. VEN., *Savi ed Esec. alle Acque*, n. 348, Capitolar VII, 42^t-44^t).

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 cominciasse ad essere inutilizzato o quasi (Prefaz. p. 9 n. 1). Certo inutile affatto diventò dopochè cominciarono a funzionare le porte del Moranzano, come pensa lo Zendrini, iniziate il 17 febr. 1609, quasi finite il 21 giugno 1610, ma non ancora funzionanti il 26 febr. 1612 e forse nemmeno il 27 giugno

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

Il carro però, come abbiamo detto, non fu distrutto se non fra il 1613 e il 1616, molto probabilmente nel 1614 o nei primi giorni del 1615, allorquando fu levato quello di Marghera. Nel 1613 esistevano entrambi. In un Itinerario di tal anno, citato anche dallo Zendrini, si dice di uscire da Venezia sia per visitare i lavori di regolazione del Musone sia « per fare levare i carri di Marghera e di Fusina » e il 27 giugno dello stesso anno provvedendosi al risarcimento da darsi ai Pesaro per il carro 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 constatava da altri che ciò avveniva anche « prima che si levasse il carro ». E siccome secondo i deploranti tale inconveniente s'avverava da « doi 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 1615, 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 daziarii come nel 1367 (Ved. innanzi), 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 Capitolar VII, loc. cit. e c. 55^t, 96; GIULIO SAVORGNANO, *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 ATENESE VENETO, *Atti ufficiali cit.*, cc. 11^t e 12; ZENDRINI, *op. cit.*, vol. II, p. 59).

¹ Ved. indietro.