

Per la qual taiada de Brenta, la Brenta, che scorreva verso le Bebe, come ho dicto

qualche macchinario più rozzo forse, ma non molto dissimile da quello del Cinquecento che riproduciamo in fine e che abbiamo dal Rompiasio descritto così: « Giunte le barche all'intestatura, venivano assestate sopra un'ossatura di legname, che si faceva scorrere od a modo di slitta, o mediante ruote sui fianchi e sopra di quella. Questo congegno, pe' il quale le barche erano tratte su e calate giù, chiamossi *carro* e dal suo nome fu addimandato *Carro* il luogo ove si usava », (GIULIO ROMPIASIO, *Compilazione delle Leggi Venete sulle Acque*, Venezia 1771 p. 312). Infatti come possiamo desumere dal Sanudo, nel Quattrocento era press' a poco quello stesso: « uno caro va di qua di là, mirabelle ingegno, et passano le barche ».

Dopo quello del sec. XII a S. Ilario, noi troviamo memoria di un consimile macchinario in un doc. assai posteriore, del 1343, e più in giù, alla bocca del Visignone, al principio cioè della « taiata » di Oriago ovvero del Moranzan (ved. App. a questa Pa.).

Nel Quattrocento tali congegni sono più diffusi: nel 1438 comincia a funzionare quello di Fusina, nel 1452 quello del Corbola (Il 6 sett. 1452 si ordinava ai Provveditori del Sal di far andare la Brenta, che allora discendeva da Lama, « per canale Corbulae et canale Maius plebis — cioè Piove di Sacco — disbuccando de subtus molendina de cha Valerio, ubi trahiciuntur barchae » (ved. Pa. II, p. 93, n.^a). nel 1462 quello di Marghera (v. Par. II, 106, n.^a 1), e con essi, furono che i più importanti, altri di secondarii.

« L'uso posteriormente introdotto delle Porte, o Sostegni, o Chiuse, o Cateratte... migliorò la condizione della navigazione; e cessò il bisogno del carro » (ROMPIASIO, *op. cit.*, p. 312).

Sul macchinario di Fusina corrono delle affermazioni, che meritano d'essere rettifiche: sulla costruzione, sui possessori e sulla distruzione di esso.

Secondo il Tassini, il solo che parla della sua costruzione, sarebbe stato fabbricato, quando fu eretto l'argine del 1324. Secondo il Tassini, il Coronelli e il Cecchetti, l'avrebbero posseduto sempre i Pesaro, che, alla soppressione, ne sarebbero stati indennizzati col possesso delle porte del Moranzan. Secondo il Filiasi, a cui s'appoggiò il Marcon nella composizione della sua carta per l'Esposizione di Vienna del 1873, ed anche secondo il Cecchetti, avrebbe cessato di funzionare al tempo della guerra di Cambrai e precisamente nel 1513. Secondo questi due, distrutto allora, non sarebbe stato più rifatto. Secondo il Tassini sarebbe stato levato nel 1561; secondo il Rompiasio, dopo il 1561; secondo il Coronelli, lo Zandrini e il Molmenti dopo il 1609, cioè dopo il principio della costruzione delle porte del Moranzano (P. CORONELLI, *Viaggi*, Venezia, Tramontino, 1697, par. I, pp. 85 e 86; ROMPIASIO, *op. cit.*, loc. cit.; FILIASI, *op. cit.*, vol. 3,

p. 388; ZENDRINI, *op. cit.*, vol. II, p. 46; TASSINI, *op. cit.*, p. 552; CECCHETTI, *La vita dei Veneziani nel 1300* in Arch. Sta. Ven., n. s., to. XXIX, pa. I, p. 38; MOLMENTI, *La storia di Venezia nella vita privata*, Bergamo, Ist. Ar. graf., 1908, vol. III, p. 91 e 92 n.^a).

Or bene la storia vera ed esatta è questa.

I. È da escludersi affatto che la costruzione del carro di Fusina avvenisse contemporaneamente alla costruzione dell'argine del 1324, perchè allora le barche non si dirigevano verso Fusina, ma tenevano un'altra via; percorrevano il canale di Vigo ed entravano nella Brenta per il Visignone o per il fiume di S. Ilario (Ved. innanzi e App. a questa Pa.).

Esso fu costruito nel 1438, quando rinchiudosi per l'ultima volta l'argine, abbandonossi per sempre dalle barche leggere e da quelle dei viaggiatori il canale di Vigo e il Visignone e si prese il Canale di Fusina.

Nell'agosto del 1439 in Senato concedevasi di scavare il canale di Fusina ad una persona « industriosa » che aveva fatta una tale istanza oltre che a nome di quelli dell'Arte della Lana anche a nome di quelli che « tragittano » con le barche di Padova, e nel 1455 si affittava il transito col dazio relativo a un « maestro Antonio Maria de Franza Inzegner » (ARCH. STA. VEN., *Collegio del Sal*, reg. 8, c. 87, reg. 10^a, c. 156).

Non si parla esplicitamente in questi doc. nè in quegli altri che li accompagnano, del macchinario, ma le parole « industriosa » e « tragittano », e la concessione del transito ad un ingegnere fanno pensare ad esso. Comunque, è certo che i barcaioi, i quali tenevano la via di Fusina, qui, l'argine dovevano oltrepassarlo in qualche modo. Il Nostro, come vedemmo, parla di esso macchinario come di cosa già in funzione da tempo, nel 1459, e molto probabilmente, dopo la chiusura del 1438 la navigazione avveniva nello stesso modo, in cui la descriveva nel suo Itinerario del 1483 Marin Sanudo: « partimmo de Venecia in barche chiamate di Padoa, et mia cinque fino a Liza Fusina ch'è principio di terraferma, et qui è uno caro va di qua e di là, mirabelle ingegno, et passano le barche (cotale era il carro ideato dal Sambo a S. Giuliano, v. Pa. II p. 106 n.^a) ne se pol vegnir per altra via licet ne sia una altra qui dicta Resta di Algio (Resta d'Algio o Resta d'Agio, perchè il canale con le frequenti stazioni somigliava ad una Resta d'Aglio o perchè Restara di attraglio? Resta, certo dal lat. « restis » fune, ved. App. a questa Pa.) et è longissima... et de qui a Padova e mia 20 » (MAR. SANU., *op. cit.*, p. 22).

II. È da escludersi che ne sieno stati sempre possessori i Pesaro.

Il 28 marzo 1444 il « transito di Lizzafusina » veniva aggiudicato a Giacomo Barbusa; il 17 nov. 1459 a ser Lio de Nicholò per duc. 90; il 27 febr. 1462 ad Angelo Sambo per duc. 100 (il Sambo lo teneva