



La sosta al Moranzan

di Mauro Manfrin¹

Tanti sono i luoghi dell'entroterra veneziano a cui la storia ha riservato il destino di un passato glorioso e di un presente decadente, dove però l'identità, forgiata dalla sapiente interazione tra l'ambiente e gli uomini, le loro abitudini e le loro storie, è ancora forte e riconoscibile anche tra i rovi e le mura in rovina. Tra questi, con il "fondale di scena" completamente occupato dalla zona industriale, vi è il Moranzani, che qui

chiameremo Moranzan, con il nome per secoli più in uso presso la Serenissima. Il luogo è stato intimamente legato alla storia di Venezia che vi realizzò un complesso idraulico di grande interesse fatto di ponti-canali, botti a sifone, conche di navigazione, darsene e purghi, tanto che l'area divenne un nodo strategico per la stessa sopravvivenza della città.

Chi a bevar el caffè, chi l'acqua vita

Il toponimo *Moranzan*, e le forme *Muranzan*, *Moranzana*, *Moranzani* e *Moranzano* che si sono accavallate nel tempo nelle varie trascrizioni e descrizioni dei luoghi e degli avvenimenti, sono da alcuni autori legati alla radice *mad-mara* nel suo significato di "terreno paludoso", mentre per altri l'origine sarebbe da ricercare nel termine *mora*, inteso come sosta, fermata. Certo è che il luogo del Moranzan era legato indissolubilmente alla sosta, sia per la presenza di una palada per il pagamento del dazio che della conca di navigazione sul Naviglio Brenta, ma entrambe queste opere sono successive alla comparsa del toponimo.

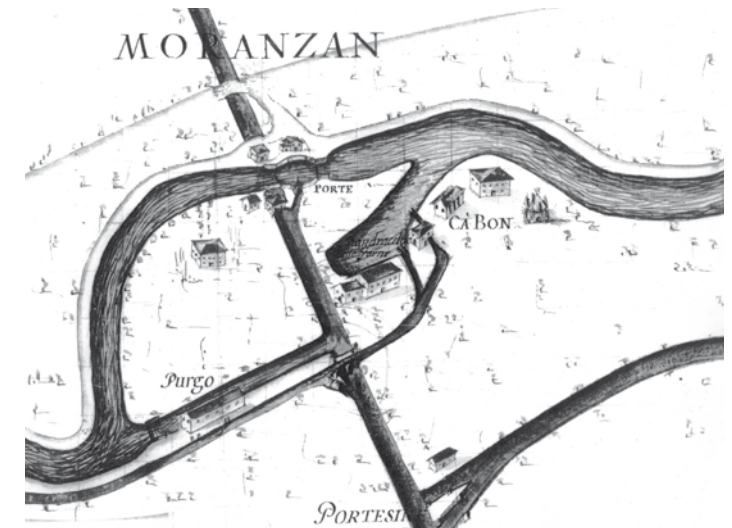
L'origine nel nome rimane forse una suggestiva interpretazione. È evocativo però ricordare che diversi esponenti della cultura veneziana di fine '700 ci hanno lasciato descrizioni di come la sosta fosse l'elemento caratterizzante del luogo.

Il Goldoni, oltre a fare del Moranzan l'ambientazione della commedia *Il buon compatrioto*, lo cita come tappa del percorso fluviale in un suo noto componimento in versi²:

[...] Ecco del Moranzan semo alle porte./ Per solito savè, che tutti smonta/chi a bevar el caffè, chi l'acqua vita./Chi de qual-cossa gha la voggia pronta/e chi el compagno per usanza imita./Sta volta tutti resta e i vol che conta;/perché l'istoria i vol saper compita [...]

Gli fa eco un altro prolifico autore, Carlo Gozzi. Oltre a parlarne nella sua "azione scenica più audace", *L'augellino Belverde*³, anch'egli lo riporta nella descrizione di un viaggio lungo la Brenta⁴:

[...] Un burchio grandissimo nelle porte de' Moranzani mi



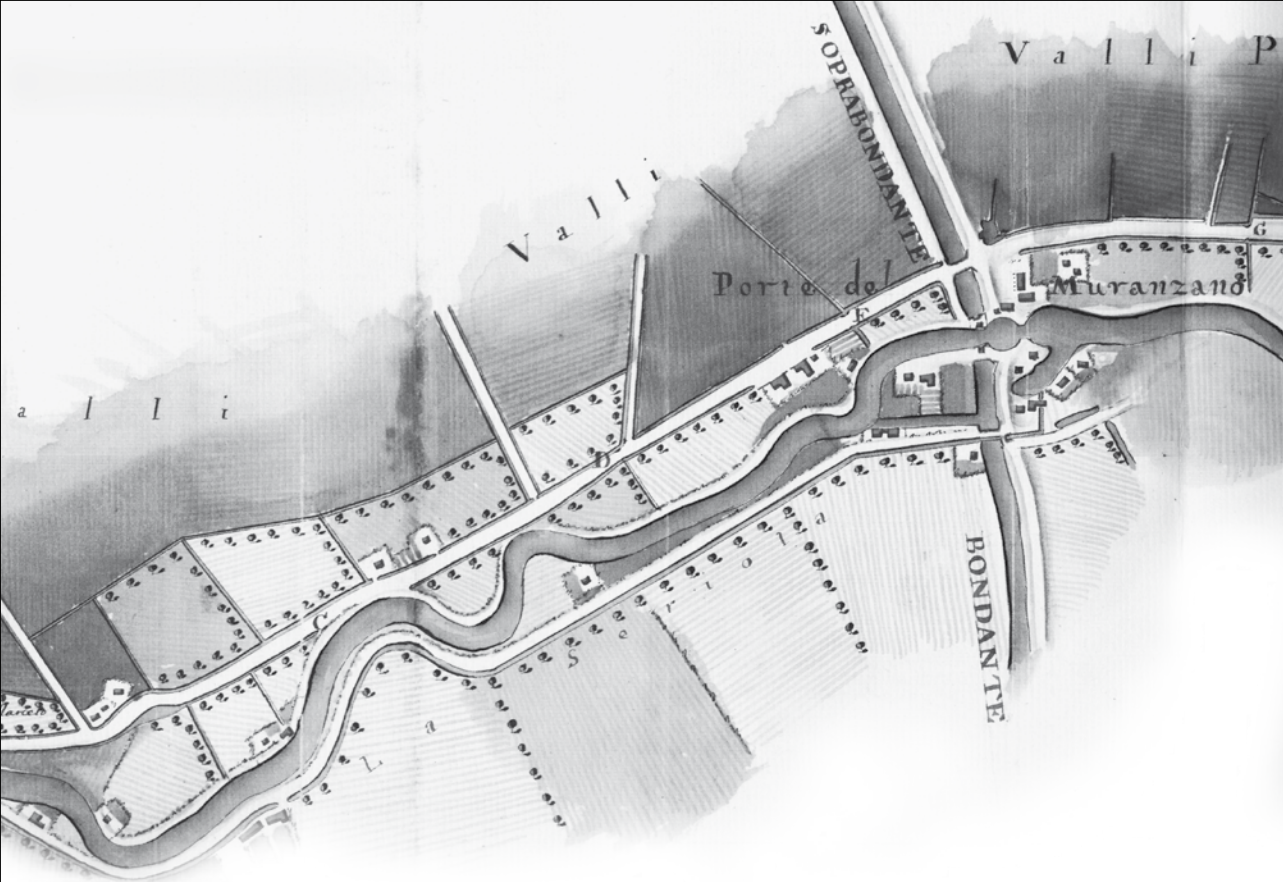
fece tardare. De' sbirri che trovai pronti alla bocca di Fucina mi fecero un esame de' più accurati, e che non ho giammai provato. Trovarono il mio povero tabacco e la mia povera cioccolata. Ebbero però la creanza di lasciarmi tutto. M'avvidi che attendevano, avvisati da spie, tutt'altri che me. Il caldo è qui una fiera e sto malissimo de' miei incomodi. Paziienza.[...]

Ancor meglio, sono i cronisti d'oltralpe, interessati a Venezia nel loro *Grand tour d'Italie*, fedeli nelle annotazioni, poco inclini a descrizioni enfatiche. Merita una citazione lo statista asburgico Karl von Zinzendorf (1739 - 1813) che nel suo Diario annota⁵:

[...] Passata l'isola di San Giorgio in Alga siamo andati in barca, con vela ad orza, sino a Fusina dove si entra nel canale della Brenta. La pioggia investe la nostra peotina e ci bagniamo abbondantemente. Al Moranzan la prima chiusa. Abbiamo giocato a Tressette con carte italiane. Alla Mira la seconda chiusa alle ore 9. Abbiamo preso il caffè. Al terzo blocco di Dolo, alle ore 11, ho lasciato la barca e visto il vec-

Il centro del Moranzan nella mappa di Alberti - Minorelli, 1690.

A sinistra, particolare delle chiuse del Moranzan in un dipinto di G. B. Cimaroli (sec. XVIII)



chio ponte coperto sul Brenta, che conduce alla campagna. Ancora caffè. [...]

Il suo viaggio in barca da Venezia a Padova⁶ durò undici ore, soste alle porte comprese, mentre il ritorno in carrozza durò circa 5 ore e mezza. Queste annotazioni sono interessanti per capire in che modo e con quali disagi si viaggiava e ci si spostava negli ultimi decenni di governo della Serenissima.

La situazione cambia nel corso dell'800, quando con i mezzi moderni a vapore i tempi di percorrenza sembrano ridursi di molto. Nel 1857 Camillo Nalin, poeta dialettale, scrive al riguardo alcuni simpatici versi⁷:

[...] Co le strade ferate e coi vapori, / Che senza dubio ghe l'impata al vento, / Perchè tanto se core, che deboto / Pol co l'ariva al Dolo alzar la man / Chi vol dar un sberloto al Moranzan. [...]

La Bastia

Tra i primi documenti a citare il Moranzan vi è la cronaca dell'eterna lotta tra le medievali città di Padova e Venezia. Gli storici riportano, nelle loro ricostruzioni, il fatto che nel marzo del 1379 i Carraresi diretti da Bartolomeo Cermisone da Parma⁸ presero la bastia del Moranzan dopo lunga battaglia, in cui fu messo alla difesa Massolo (Maxuollo) da Parma.

Il fatto è riportato dai molti

Il centro di Moranzan in un disegno acquerellato di G. Antonio Rizzi, 1778.

In basso, l'incisione di G. F. Costa che raffigura la palada del Moranzan, 1750.

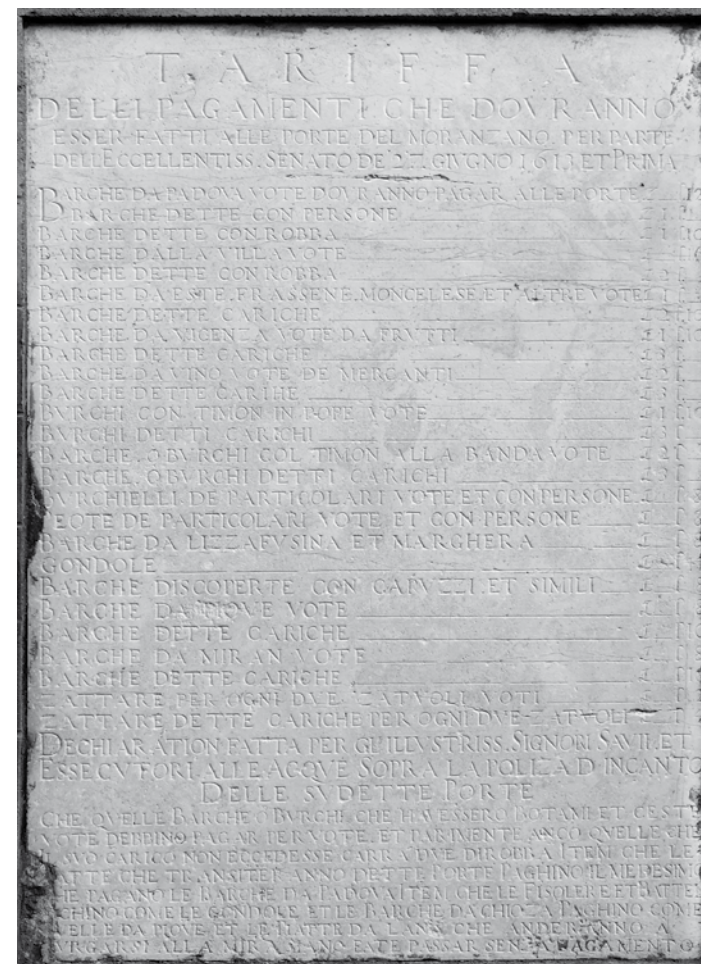


autori che si sono occupati del condottiero di ventura, il Cermisone, morto nel 1405 e sepolto a Padova nella basilica di Sant'Antonio in quanto, proprio quell'azione militare, avrebbe accresciuto la fiducia in lui dei Carraresi, tanto da affidargli il comando di tutta la fanteria straniera impiegata in tale guerra.

Le cronache ci informano che dopo gli accordi del 1381 il Carrara restituì la "Bastia del Moranzani nello stato in cui si trovava, con la facoltà di estrarne tutte le munizioni da guerra" alla Serenissima. Bastia che Venezia, ripresa la sua espansione in terraferma, si premurò di distruggere, al pari di quelle di Marghera e Curano, per non offrire avamposti utili all'arroccamento ed all'offesa della città in caso di disordini. Non è sicura la sua precisa locazione, anche perché generalmente per il "Moranzan" si intendeva tutta l'area a cavallo tra Malcontenta e Fusina, ma è certo che sopravvisse il toponimo di Bastion sino al '700, come dimostrato da alcune mappe dell'Archivio di Stato di Venezia⁹.

Il dazio alla palada

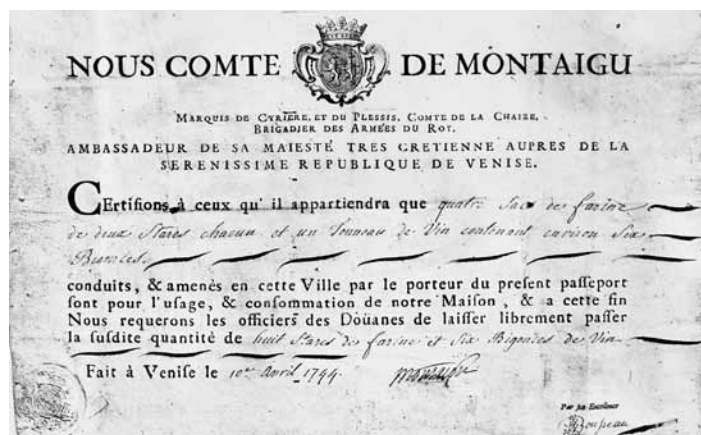
Non sappiamo precisamente quando venne creata la palada del Moranzan, luogo di pedaggio delle imbarcazioni che si spostavano da Venezia a Padova e viceversa. Qualcuno si è spinto a trovarne l'origine sin dal 1292,



ma non ne ho trovato riscontro. Certamente molte sono le testimonianze che attestano la presenza della palada intorno al 1500¹⁰. Le parole con cui il Sanudo ricorda il Moranzan nell'*Itinerario* del 1483, edito dal Brown¹¹, sono le seguenti:



Due iscrizioni lapidarie sulla facciata dell'abitazione del custode delle chiuse.



Certificato di accompagnamento delle derrate alimentari destinate al conte De Montaigu, ambasciatore francese a Venezia, con firma del suo segretario J. J. Rousseau (in basso, dettaglio della firma), 1744.

“trovemo da la banda dextra il Moranzano et ivi è pallata, dove se paga una certa limitazione”; nella redazione “primitiva” dell’Itinerario¹² il passo suona semplicemente “et da la banda dextra è il Moranzano, dove se paga li quella palata”. Invece agli sbirri che riscuotevano il denaro - “quei zaffi, che scuode el soldo a la pala” - si riferisce Andrea Calmo (1510 ca. - 1571) nella sua commedia *Rodiana*¹³, come pure l’umanista Pietro Bembo che, in una lettera scritta da Roma nel gennaio del 1521, dice: “mio fratello e suo figliuolo rimarrebbero ignudi ed arebbono bisogno di ridursi a vivere alla palata del Moranzano, come sbirri, se volesse vivere”¹⁴.

La Serenissima stabiliva i pedaggi e le modalità di riscossione alla palata secondo regole che tenevano conto dell’importanza delle merci e dei luoghi di provenienza; ad esempio, furono a lungo esentati il pesce salato, la carne e la lana provenienti da Gambare, parte dell’antico dogado. In tali ferrei regolamenti incappò anche il celebre J.J. Rousseau, che dal 1743 al 1744 fu segretario dell’ambasciatore francese a Venezia, il conte De Montaigu, alla cui corte veneziana aveva trovato rifugio dopo essere stato bandito dalla

Francia e da Vienna. Stando ad un verbale di sequestro¹⁵ trasmesso al *Magistrato di Revisori et Regulatori de’ Dazii* dal *Soprastante per il Dazio Vin al Posto del Moranzan*, il filosofo si sarebbe avvalso di un certificato di accompagnamento “alterato al di sopra vicino alla marca stampata”, per far esentare dal pagamento quattro sacchi di farina e una botte di vino, col risultato che merce e certificato gli erano stati requisiti¹⁶.

Se alle testimonianze letterarie si passa a quelle iconografiche, s’aggiungono altre informazioni. È del 1750 una nota incisione di G.F. Costa che “fotografa” il pagamento del dazio di una piccola imbarcazione, con il conducente nell’atto di deporre il denaro nella tasca posta alla fine di un lungo bastone; per obbligarlo a rallentare e ad accostare era stato ristretto lo spazio navigabile con due palizzate infisse nel letto del fiume.

Ricca è anche la documentazione proveniente dalla cartografia ufficiale, a testimonianza dell’importanza del sito per gli interessi della Serenissima. In alcune mappe sono ben visibili **due palade**, una a monte e una a valle delle conche del Moranzan, con due direzioni delle palizzate poste in posizioni speculari. Quella sulla Brenta dolce, disegnata anche dal Costa, è la più nota. Quella sulla Brenta Salsa intercettava anche il traffico delle burchielle che prendevano la via delle Portesine sul Bondante. Di questa ci è pervenuta anche una relazione del 1682 dove sono descritti tutti i lavori e le spese sostenute per la ricostruzione della palada (pali in rovere, ferramenta in chiodi, fatura de marangon...) e nella quale si legge che tale palada era posta vicino al “ponte della cavana che va alla porte del

Bondante”, ovvero le suddette Portesine.

La lotteria

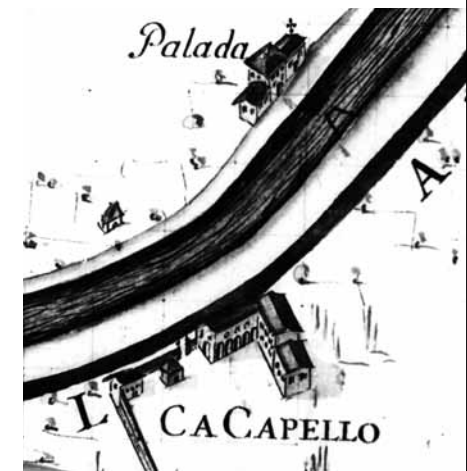
La lotteria era, allora come oggi, un gioco molto amato dai cittadini e molto legato all’esigenza di fare “cassa” da parte dello Stato; per questo, alle estrazioni pubbliche partecipava il ballottino ufficiale nominato dal doge¹⁷. Per un periodo si organizzarono specifiche lotterie il cui premio consisteva nell’importo riscosso alle palade del Moranzan. Il Sanudo ci fa sapere che, con un proclama del 22 settembre 1523, si istituì una lotteria per la “prima” palada, quella più vicina a Fusina:

[...] El se fa saper a ciascuna persona, come per la *Idio gratia* e di questo illustrissimo *Stado*, Zuane Manenti¹⁸ fa un *lotho de ducali* 25 milia de lire 6 soldi 4 per ducato, nel quale se introduce tutta la parte de la intrada che si riscuote de tutte le barche, burchii et navilii da cadauna sorte che passa el passo de Moranzan per andar verso Padua, la qual utilità sive intrada se affitta da ducati 500 in circha a l’ano, et pagato le spese di esso, per la portion li tocherà immediate li correrà la utilità, et tratto di quella, serà sua in perpetuo, el ne potrà disponer siccome li piacerà, come per publico

instrumento de la illustrissima Signoria ampiamente aparerà, el se per tempo alcun ditto. [...] Invece un anno dopo, il 20 aprile 1524, se ne indisse una per la seconda pala del Moranzan, quella posta a monte della conca. È divertente leggere nelle cronache di allora che, appena una settimana dopo, il 27 aprile, il premio dell’estrazione andò al N.H. Marco Antonio Contarini, noto avvocato, residente a S. Filippo e Giacomo, il quale dopo aver avuto la lieta notizia “*fa sonar trombe e pifari a casa sua, dette tutto il vin e pan amore Dei, et doman fa cena a tutti i soi Compagni di Calza, quali sono la Compagnia chiamata Eterni*”.

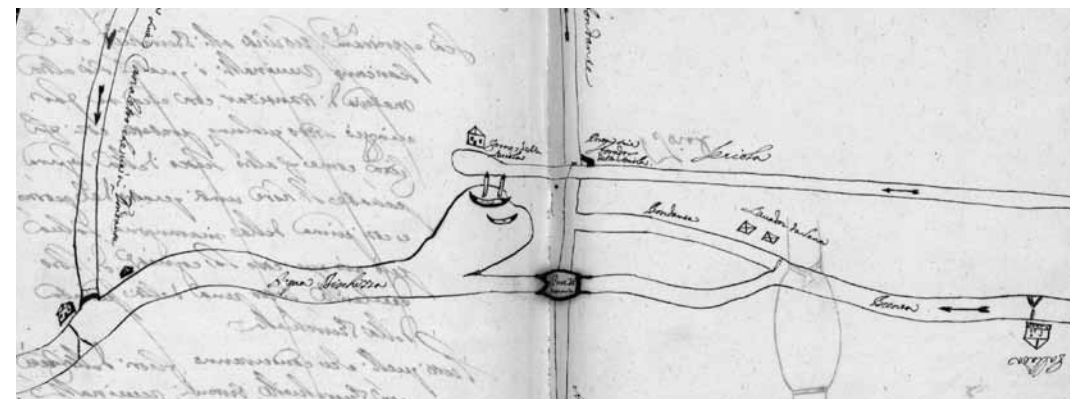
I Pesaro del Caro ed i Venier

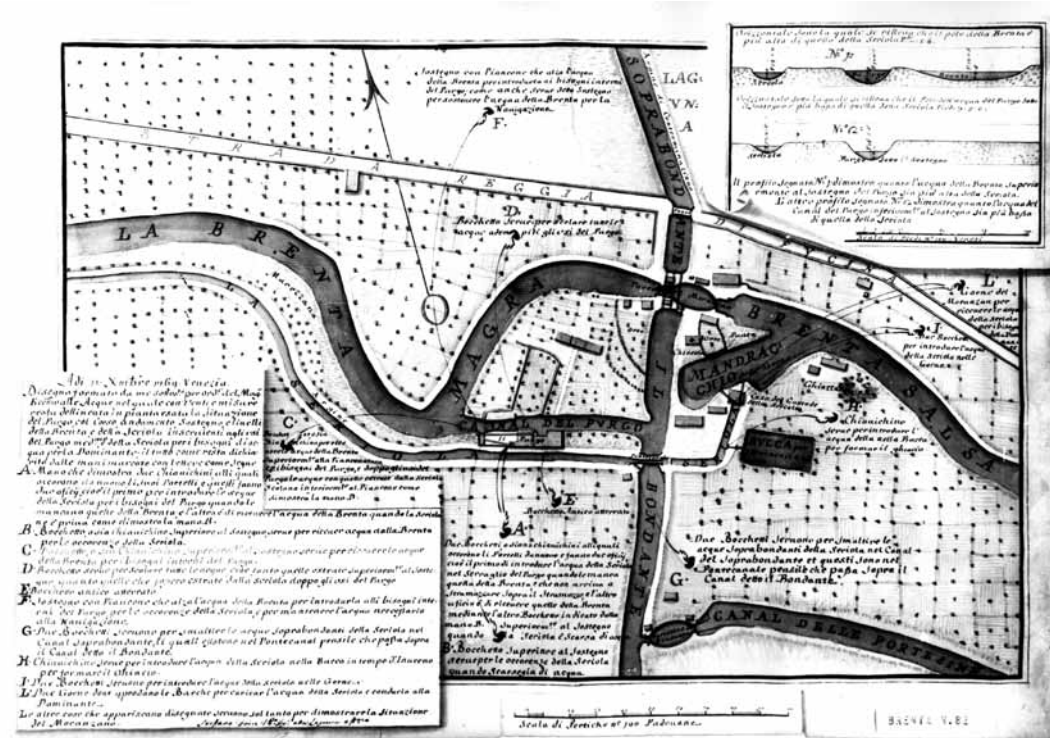
Intorno ai dazi si crearono grandi interessi e grandi fortune, in particolare quella della famiglia patrizia dei Pesaro, ora estinta, di origine marchigiana. I componenti erano soprannominati i *Pesaro del Caro* perché proprietari della famosa macchina detta, appunto, il Carro, che trasportava le barche dalla Brenta alla laguna, e viceversa, dopo che nel 1324 si comandò d’erigere un argine alla foce del fiume per deviarne le acque a meridione verso l’isola di S. Leonardo.



In alto, particolare della mappa Alberti - Minorelli, 1690, con la Palada posta a monte delle chiuse.

Schizzo relativo alle porte dei Moranzani con settori del Brenta, del Bondante e del Soprabondante, e con la posizione delle due palade, sec. XVII.





Quando, intorno al 1613, l'edificio venne rimosso e sostituito dalle Porte del Moranzan, le famiglie estromesse dallo stazio marinaro di Fusina ricevettero un lauto indennizzo dal governo e ricrearono i loro interessi nel nuovo luogo di sosta, spostatosi da Fusina al Moranzan, dove erano proprietari di forni, osteria, stalle e case che davano in affitto. Gli introiti per il **pubblico erario**, derivanti dai dazi alle porte, non erano pochi. In un registro di rendite e spese redatto nel 1649 dal notaio del Magistrato alle Acque, tra le entrate annuali si riportano anche quelle daziali di chiuse e palade: a fronte dei 500 ducati incamerati dalle Porte della Mira e dei 700 della Palada di Marghera, le chiuse del Moranzan fruttavano ben 1530 ducati. È interessante notare che tra le spese è riportata anche la voce "restoro del carro de Fusina" per ducati

annui 582, che erano i ducati dati alla Famiglia Pesaro come risarcimento. Nel 1677, infatti, il N.H. Lunardo da Pesaro protestava per l'apposizione della Decima ai suddetti 582 ducati "per quello mi paga il magistrato Ecc.mo alle acque per il rifacimento del carro che era a Fusina, che fu levato di pubblica commissione sin dall'anno 1613". I Venier sul finire del '600 si aggiudicarono dal Magistrato alle Acque il diritto di riscossione daziale con le tariffe in vigore nel 1613, tutt'ora scolpite nel marmo nei pressi della casa del manovratore. Ovviamente avevano l'obbligo della manutenzione delle porte e degli edifici connessi, a causa dell'usura e dai danni delle "brentane e dei giaszi", oltre che al mantenimento degli addetti delle porte. Gli interessi al Moranzan degli eredi Venier continuavano anche dopo la caduta della

Repubblica, con fasi alterne durante le dominazioni francese ed austriaca, fino all'annessione italiana.

Il purgo

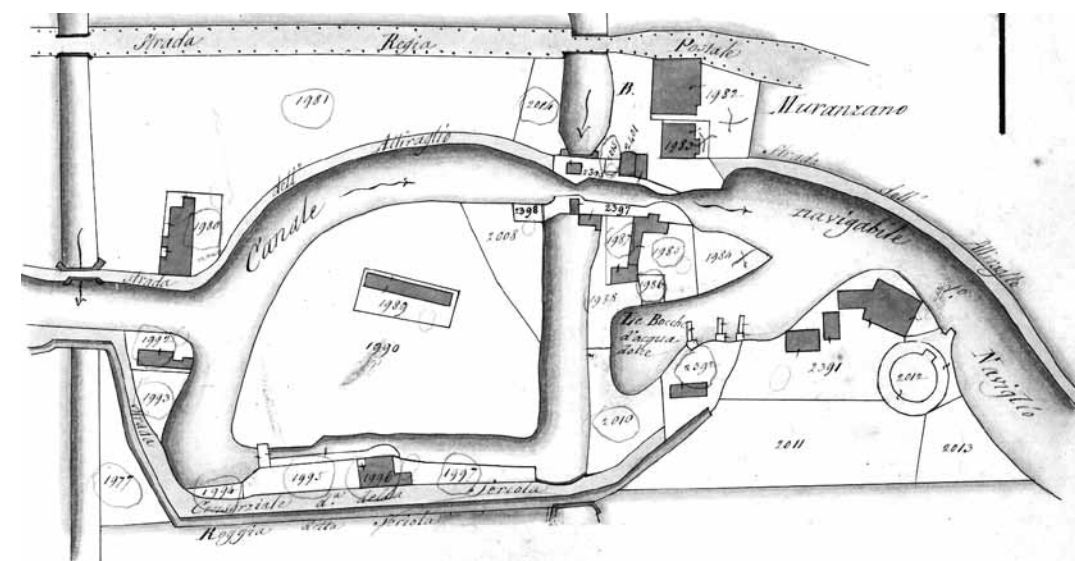
Nel dialetto veneziano Purgo assunse, come altrove in Italia, il significato di posto attrezzato a "purgare" (dal latino purgare, rendere cioè *purus* - puro) la lana che arrivava sudicia, appena tosata. L'operazione di liberazione dalle impurità dello stato grezzo, prima di inviare la lana alla follatura ed alla tintura, abbisognava di grandi quantità di acqua dolce di cui Venezia insulare non era fornita. Lo dimostra, ad esempio, la descrizione del 1764 della "Fabbrica di Panni alla Militare esistente in Venezia della Ditta de' S.S. Fratelli Driuzzi" dove si afferma che "Vha tutto in somma, in quelli tre piani, ch'è d'uopo per la manifattura de' Panni, fuorché ciò che non può eseguirsi in Venezia, cioè il Purgo ed il Folo; praticandosi il primo nel pubblico luogo esistente sul Fiume Brenta presso Moranzano, ed il secondo in Treviso, ove questa Fabbrica tiene due Foli per suo conto".

I veneziani consideravano l'acqua della Brenta la più adatta a lavare le lane. Una stampa settecentesca "sull'arte del lanificio di Venezia" indicava le sostanze usate per la sua depurazione: cenere, acqua di Brenta, calce, veriol (vetriolo); l'idea poi che l'acqua della Brenta fosse indispensabile era tanto radicata che lo Zendrini volle scrivere: "se fosse detto che non fosse buona per li tentori e purgo altra acqua che quella di Brenta, rispondo che laddove non vi è acqua di Brenta, non vi dovriano nè anco esser tentori e purghi, eppure ve ne sono".

Le imbarcazioni che da Venezia raggiungevano quindi il Moranzan per purgare la lana e poi tornare in città, non erano soggette al **pagamento del dazio**, come descritto dalla lapide posta a fianco della casa del manovratore, poiché era un settore commerciale caro alla Serenissima: "Che le peote e le barche che transiteranno con le lane che anderano e tornerano da lavarse al Moranzano siano assenti da ogni pagamento et vanno fatte transitare liberamente". Superate le chiuse si

Nella pagina a fianco, sistemazione dell'area del Moranzan con la descrizione del funzionamento delle chiuse, del purgo e del mandracchio delle gorne, S. Foin, 1769.

In basso, splendida descrizione cartografica del luogo in un disegno acquerellato del catasto austriaco.





Leone marciano e lapide sull'antico ponte-canale della Seriola.

Gli acquaroli caricano l'acqua dolce delle burchi nelle canalette dirette ai pozzi della città (G. Grewembroch sec. XVIII).



dirigevano all'edificio del purgo, localizzato in un punto dove era comodo il prelievo d'acqua, sia quella del fiume che quella della Seriola (vedi capitolo successivo). Nel 1633 la corporazione dei lanieri, oltre all'uso dell'acqua della Brenta, che dopo la costruzione del "Taglio Nuovissimo" alla Mira aveva portata poco costante, chiese ai Savi Esecutori alle Acque di poter usufruire anche dell'acqua in eccesso della Seriola per alimentare il purgo; essa fece notare che quando l'acqua della Seriola non veniva caricata sulle burchi degli acquaroli, stramazza attraverso appositi scolmatori dal ponte-canale nel canale Bondante. Con queste motivazioni ottenne il permesso di prelevare l'acqua attraverso due *boccaruoli* posti nel fianco della Seriola e atti ad alimentare il purgo, all'inizio per un solo mese, poi di proroga in proroga, per un periodo che si estendeva dai primi di maggio alla fine di ottobre. Tuttavia l'uso di questi due *boccaruoli* non venne mai concesso a tempo indeterminato a causa delle resistenze del Conduttor della Seriola e degli acquaroli, preoccupati che i loro guadagni potessero diminuire avendo meno acqua a disposizione per la vendita.

La Seriola, il mandracchio e le gorne: l'acqua per Venezia

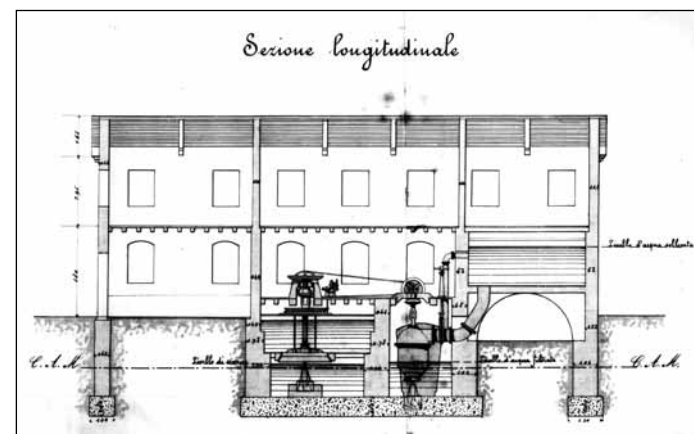
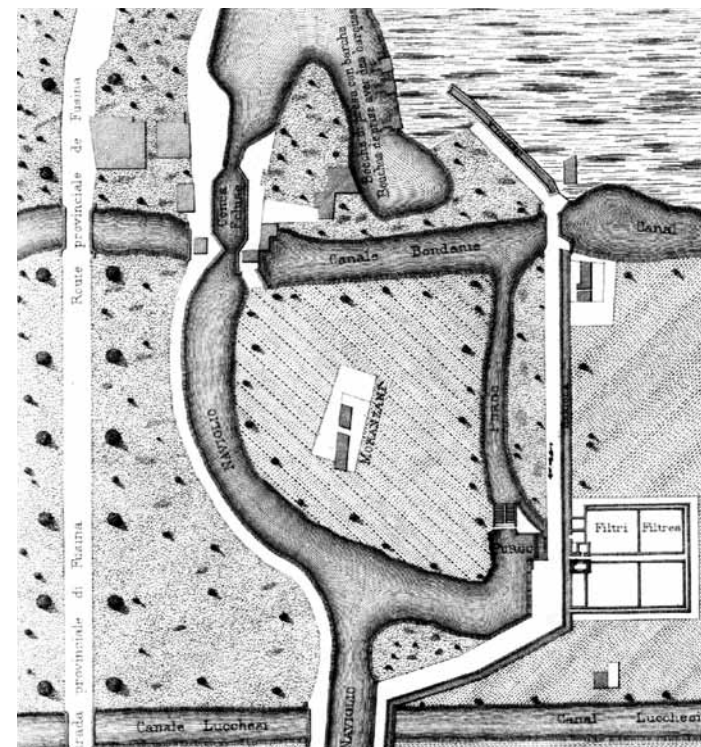
La Seriola era il canale artificiale di conduzione delle acque dolci prelevate dalla Brenta al Dolo e portate, evitando il mescolamento con le acque dei paesi attraversati, sino al Moranzan. Qui, nel *mandracchio* (bacino interno e chiuso usato ora come darsena per piccole imbarcazioni) e grazie alle *gorne* (scivoli sotterranei simili a grondaie), gli acquaroli, usando la differenza di livello tra la Seriola e la laguna, caricavano le barche di acqua dolce da portare e vendere a Venezia. Si integrava così il sistema tradizionale di **approvvigionamento idrico** della città basato sulla raccolta dell'acqua piovana attraverso i pozzi dei campi, campielli e corti veneziani. A questi stessi pozzi arrivava per mezzo di canalette di legno (si veda l'acquedotto di G. Grewembroch, titolato Deficienza provveduta), versata dagli stessi acquaroli. Tale binomio Seriola-pozzi per rifornire Venezia, "città in acqua ma senza acqua", durò ben oltre la Serenissima e si concluse (ma non completamente) con la costruzione dell'acquedotto nel 1881, che vedrà ancora protagonista la zona del Moranzan. Per avere una chiara visione dell'impianto bisogna osservare attentamente un disegno del vice perito Stefano Foin del 1769. La Seriola passava il canale Bondante con un **ponte-canale** pensile, sul luogo del quale oggi esiste una lapide scolpita su pietra d'Istria A. FUNDAMENTIS RESTITUTUM / MEN. AVG. MDCCLXII (Totalmente ricostruito nel mese di agosto del 1762). Quest'opera aveva degli sfoghi - a tutt'oggi parzialmente visibili - per smaltire eventuali acque in

eccesso direttamente dentro il Bondante.

La *canaletta* finiva il suo corso al mandracchio delle gorne, ma una piccola quota dell'acqua era deviata ad alimentare la *bucca*, un piccolo bacino artificiale dove si raccoglieva l'acqua destinata a ghiacciare. Il ghiaccio poi, fatto a pezzi, veniva riposto nella *giazzara*, una semplice buca nel terreno, rinforzata da muri e opportunamente ricoperta di terra (aveva l'aspetto di una montagnola) e ombreggiata da alberi per mantenere il ghiaccio o la neve fino alla stagione estiva.

L'idroforo

A fine Ottocento il lavoro di portare l'acqua potabile a Venezia con i burchi, un tempo svolto dagli acquaroli fu soppiantato dalla più moderna struttura dell'idroforo. La sua

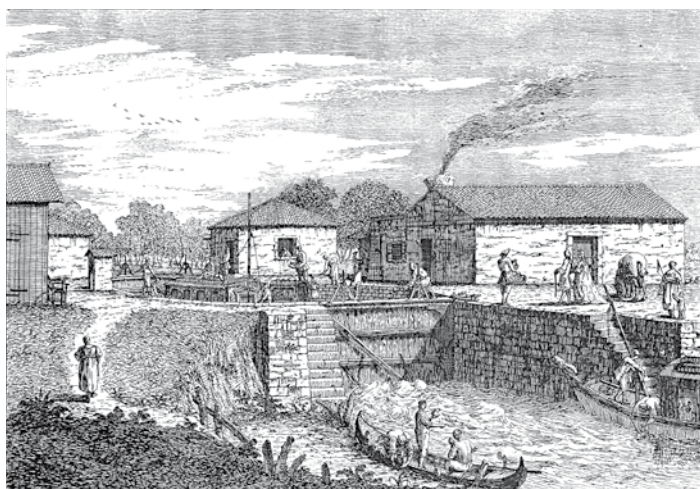


Idroforo e vasche di filtraggio - depurazione in un disegno del 1886.

Sezione longitudinale dello stabile destinato a sede delle macchine di innalzamento e ad abitazione del custode, secondo il progetto della Società Veneta.



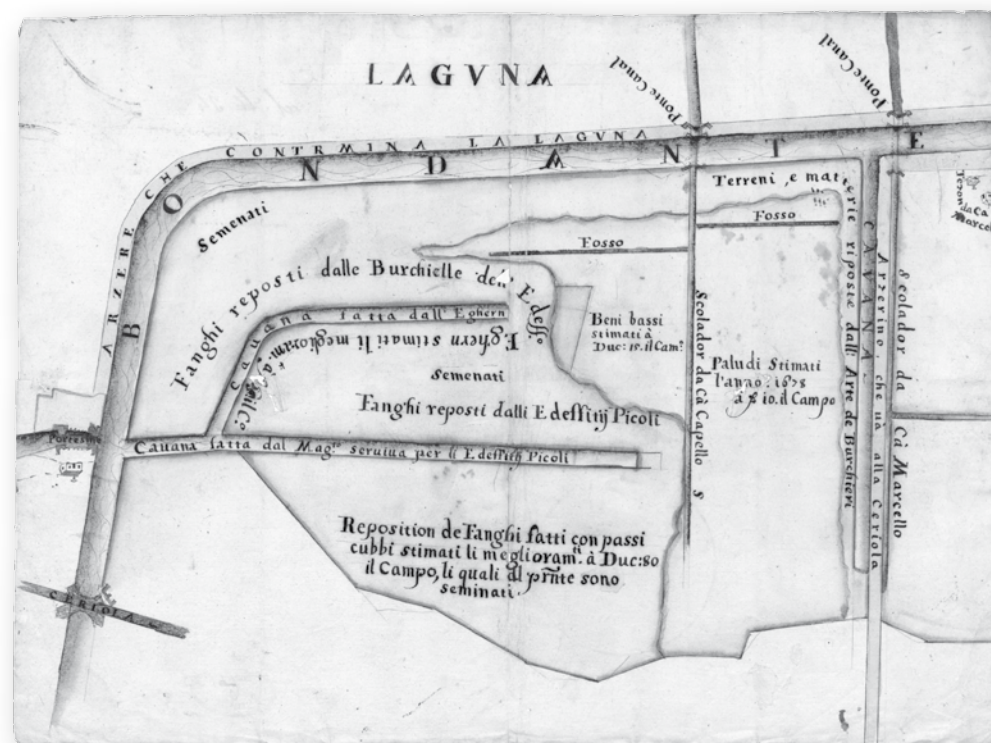
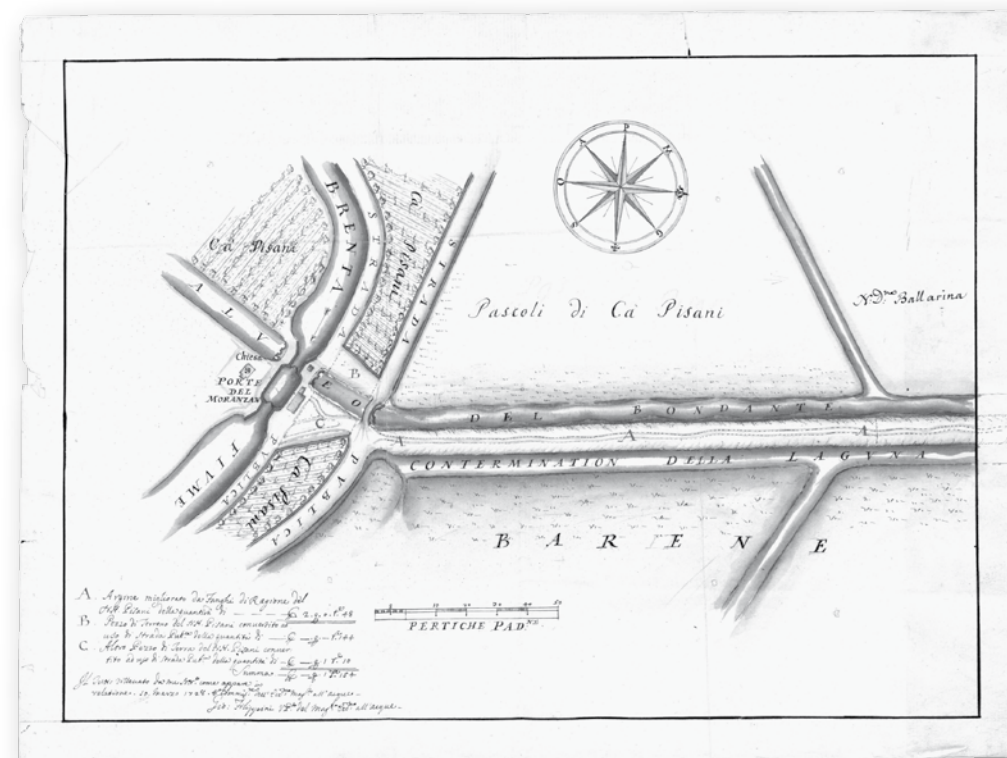
I lavori di costruzione delle vasche a sud dell'idroforo, 1880 ca.

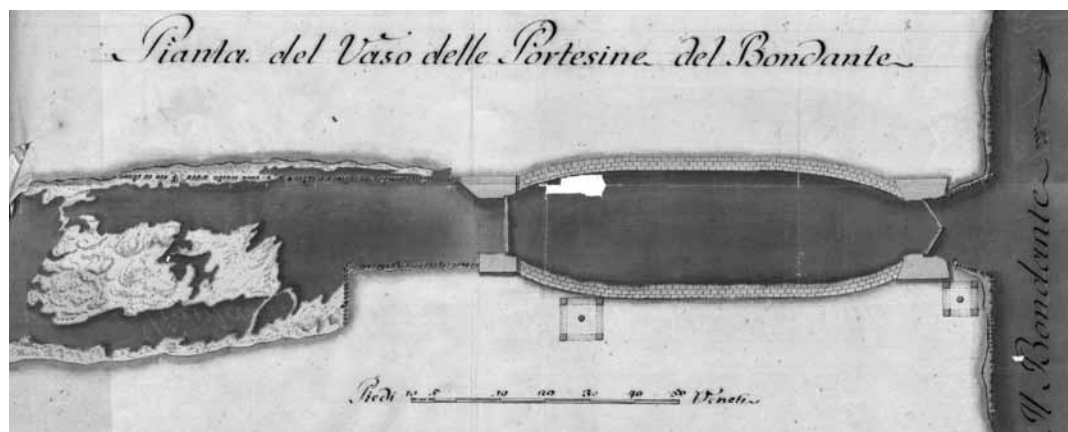


*Uno degli ultimi burci esce dalle
chiuse in direzione di Venezia, 1980
ca (per altre immagini,
si veda Rive 5 p. 80).*

costruzione e quella dell'acquedotto in ghisa che sotto la laguna portava l'acqua a Venezia fu una grande conquista tecnica che faceva parte di un generale tentativo di **ammodernamento** della città lagunare, in uno spirito di innovazione tutto ottocentesco.

L'idroforo, letteralmente “che porta l'acqua”, era un fabbricato costruito tra il 1882 e il 1883. Esso ospitava il sistema di innalzamento e pompaggio dell'acqua della Seriola destinata ad alimentare la condotta sublagunare (la cui posa cominciò nel 1881) che portava l'acqua potabile a Venezia.





La conca del Moranzan

Non è difficile riconoscere nel Moranzan di oggi il "Moranzan" del periodo di massimo splendore, gran parte del 1600 e 1700. Provando a pensare ai luoghi di allora, ai manufatti idraulici ed agli edifici che non esistono più, dovremmo immaginare di vedere anche un brulichio di persone, donne intente a lavare le lane, gli acquaioli, i viaggiatori e i barcaioli in attesa dell'apertura delle porte a frequentare la caffetteria o a pagare il dazio alla Palada. Un luogo di primissimo interesse, che dovrebbe oggi essere riscoperto e valorizzato, e il cui elemento centrale era senza dubbio la conca di navigazione.

Ne venne deliberata la costruzione il 24 aprile 1602, come definitiva soluzione al problema della differenza di livello tra La Brenta Morta (o Secca, come veniva chiamato allora il Naviglio) e la laguna; entrò in funzione prima del 1613, anno di smantellamento del Carro di Fusina.

Tale conca (ovvero chiusa o porte) è ancora funzionante e, pur nella sua semplicità, rimane un'opera idraulica di rilevante interesse per la sua conformazione e funzione. Consente ai

Le portesine del Bondante, con orientamento Est-Ovest, in un dis. di T. Scalfuroto, 1765.

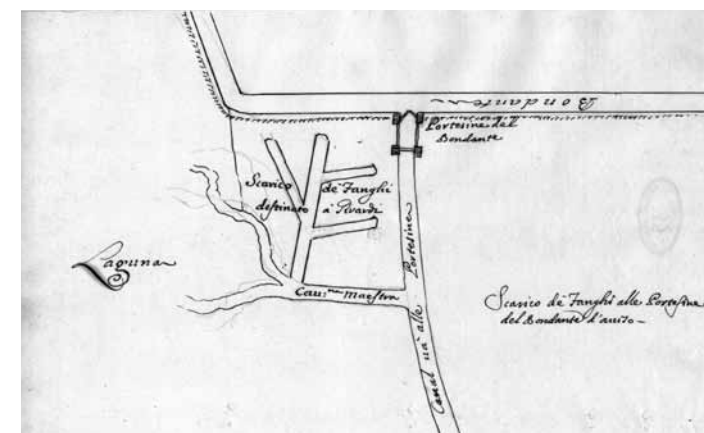
natanti di superare un dislivello d'acqua di circa 2 metri. Si presenta come un bacino a pianta ellissoidale inserito nell'alveo del fiume e formato da murature perimetrali in pietra d'Istria. È munito di porte girevoli su perni verticali, originariamente di legno e ora in metallo, manovrabili in modo da invasare a monte e svasare a valle l'acqua del fiume, accogliendovi nel contempo le imbarcazioni in transito, in *primis* i *burci*, compresa la variante padovana, ma anche *caorline*, *burcèe*, *peàte*, *gabàre*, *pavesi*.

Tra gli edifici presenti nelle immediate vicinanze della conca vi erano, oltre alle case e alle due botteghe da caffè, una *pistoria* (forno), la casa dei manovratori ed un piccolo luogo di culto, sempre a servizio della sosta. Infatti, nell'area a sud delle porte ed in prossimità del vecchio mandracchio, si affaccia tutt'oggi il corpo residuo di una cappella, che nelle visite pastorali di fine '700 era segnalata come oratorio sotto il titolo di san Pietro, ridotta a locali asserviti ad una abitazione e malamente recuperata.

Le Portesine

Tra le aree che versano in condizione di assoluto degrado, ma che meriterebbero tutt'altra attenzione e un intervento di recupero complessivo, ci sono le "Portesine" sul Bondante con la casa del custode. Completamente avvolta dalla vegetazione ed in rovina, a sud delle attuali Porte del Moranzan, si trova questa piccola conca di navigazione che, attraverso un ramo della Brenta salsa che tutt'oggi si stacca a metà del percorso principale tra Fusina ed il Moranzan, collegava la laguna con il canale Bondante di sotto, creato dalla Serenissima come limite tra la laguna e l'entroterra. Il suo corso superiore, denominato Bondante o Soprabondante costituiva invece un asse importante della sistemazione idraulica perché raccoglieva le acque del Muson Vecchio a Marghera e attraverso il Bottenigo le portava verso sud, passava sotto le Porte del Moranzan con una botte a sifone, raccogliendo quindi le acque del canale del Purgio e scorrendo sotto il ponte della Seriola. L'unico punto di collegamento con la laguna di questo importante collettore-scolmatore avveniva perciò attraverso le Portesine.

La mappa Alberti - Minorelli del 1690 ci mostra però che qui le chiuse erano due, come riporta anche il disegno del Gornizai del 1694, di cui una segnalata come dismessa e chiusa sul lato del Bondante con una serie di pali. Da ciò si può arguire che le portesine più antiche siano state interrate a seguito dell'apertura delle nuove sul finire del 1600 e che per un certo periodo siano esistite entrambe come segnalato dagli attenti cartografi della Serenissima.



Le bonifiche

Fu una scelta della Serenissima bonificare l'area di là dalla Conterminazione, con vari atti, al duplice scopo di rendere utilizzabili tali aree ed eliminare i fanghi provenienti dall'escavazione dei canali insulari, attività fondamentale per evitare l'interramento delle principali vie di comunicazione della Repubblica.

Il Tentori nel suo *Della legislazione Veneziana sulla preservazione della laguna* ci dice che i fanghi furono sempre usati dalla Serenissima per ampliare se stessa e solo nel XVI secolo questi furono portati oltre la conterminazione lagunare poiché la città e le isole erano oramai considerate sviluppate totalmente. Il 18 febbraio 1676 il Senato decretò "che sia col nome di Dio data mano alla escavazione straordinaria della laguna" e che fossero scavati tutti i canali, ed il 27 aprile il Senato stesso comandò che i trasporti dei materiali estratti fossero fatti "di là del Soprabondante oltre le Porte del Moranzan, e dalla parte opposta verso Malamocco di sopra le Portesine del Bondante".

Le informazioni sono più dettagliate in documenti successivi. Il 3 aprile 1705 i Patroni e

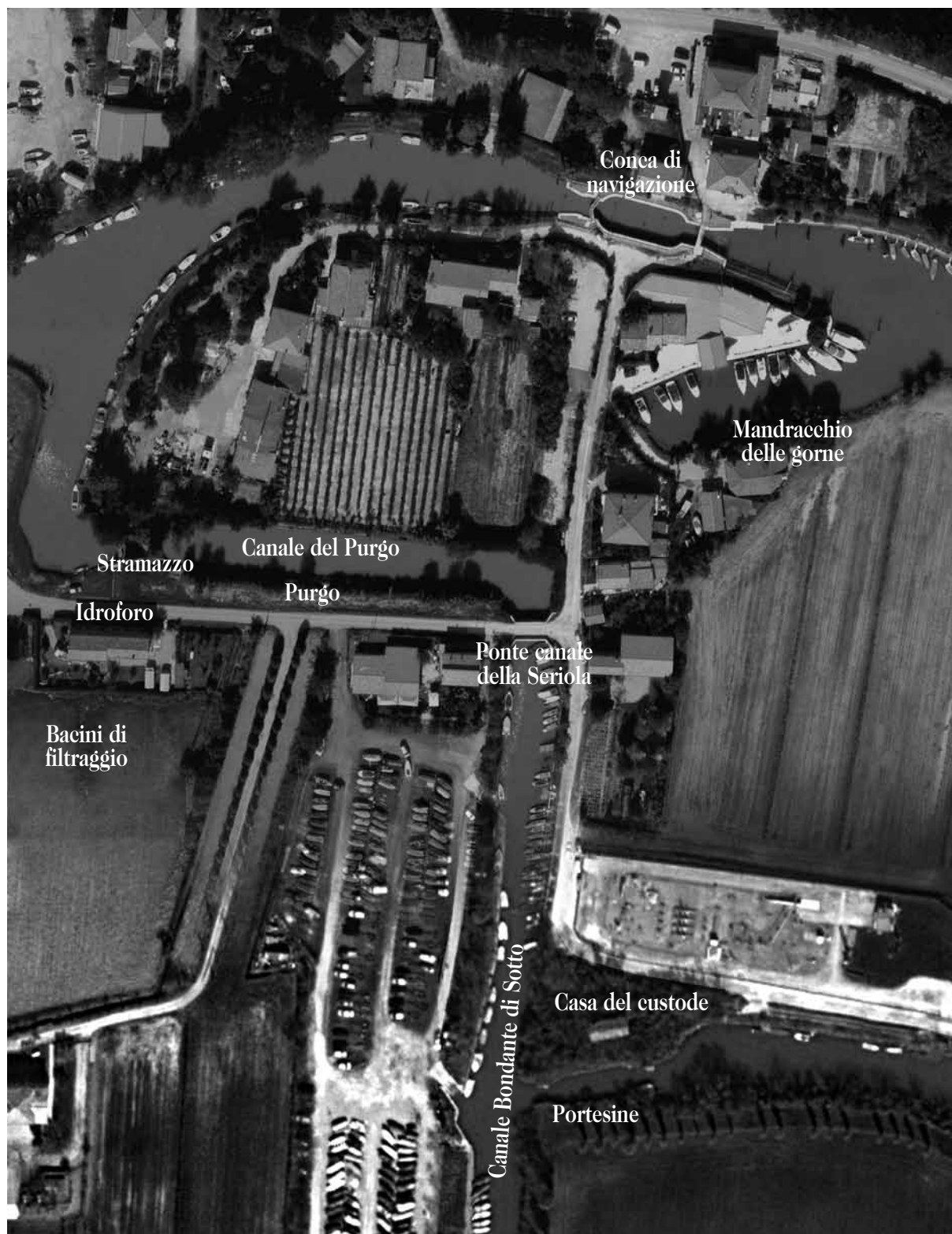
Provveditori all'Arsenale scrivevano che il Magistrato alle Acque aveva suggerito il deposito dei fanghi presso il Bondante e che il prezzo concordato con i burchieri per il trasporto sarebbe stato di "lire sette di costo a burchiella", per un numero di diecimila burchiella, con un grande dispendio per la pubblica cassa. Ad indicare quanto il problema dei fanghi fosse impellente e i luoghi di deposito interni alla laguna esauriti, il Senato nel 1719 decretò che il loro trasporto avvenisse definitivamente fuori della cintura lagunare, principalmente al Dogaletto, al Bondante ed al Soprabondante.

I Burchieri da rovinazzo e Cavacanalani erano riuniti in apposita arte con poche decine di membri che non esercitavano direttamente il lavoro ma, da veri impresari, lo assegnavano ai dipendenti, cui spettava non solo la raccolta dei fanghi dei rii e delle immondizie delle vie, ma anche il loro trasporto nei luoghi censiti di terraferma. Nei terreni ad est del Bondante vennero create "cavane" private di approdo delle barche, spesso designate con il nome delle famiglie degli appartenenti alla corporazione che, a sua volta, aveva l'obbligo di vigilare sul



In alto, schizzo del tratto del Bondante alle portesine con la zona lagunare per il deposito dei fanghi, 1761.

A fianco, foto aerea che evidenzia i terreni "bonificati" con i depositi, in vicinanza del Ponte dei liegiori.



rispetto delle leggi in materia. Non si potevano ingombrare i canali o rendere difficile l'approdo e non si poteva trasportare terra e rovinazzi dopo la mezzanotte, in modo da evitare che le tenebre facilitassero le disobbedienze alle regole dell'arte e i materiali fossero scaricati in luoghi impropri. Le burchielle erano dipinte con

colori diversi in base al tipo di materiale trasportato per essere facilmente riconoscibili, e non potevano lasciare il luogo del carico se non nel momento preciso in cui dovevano recarsi sul sito dello smaltimento, che avveniva in luoghi resi idonei con arginature in palafitte. Era inoltre vietato ammassare i fanghi che andavano invece stesi

con attenzione, ed era a carico dell'arte mantenere e ripristinare le Portesine del Bondante e salariare il loro custode. La Repubblica, anche in periodi di lenta sfaldatura dell'autorevolezza politica, ha continuato a mantenere vigile l'attenzione per i problemi idrogeologici della laguna dotandosi di un'ideonea e dettagliata legislazione.

note

¹ Con adattamenti editoriali a cura della redazione della rivista.

² C. Goldoni, *Delli componimenti diversi di Carlo Goldoni, avvocato veneto*, tomo I, Antonio Baratti. G. Pasquali, 1764. cap. 23; C. Goldoni, *Il Burchiello di Padova. In occasione delle Nozze di Sua Eccellenza il sig. Alvise Priuli e la Nobildonna Contessa Lucrezia Manin. Stanze Veneziane*, pp. 188 - 189.

³ C. Gozzi, *L'Augellino Belverde, Fiaba filosofica in cinque atti*, 1765. Il luogo è citato nell'atto quarto, scena dodicesima.

⁴ C. Gozzi, *Lettere*, a cura di F. Soldini, Regione del Veneto, 2004, p. 166.

⁵ Il diario giornaliero inedito di Zinzendorf si rivela una fonte di primaria importanza per la storia della cultura europea del XVIII secolo. Steso tra il 1752 ed il 1813, consta di cinquantasei tomi (i primi in lingua tedesca, la maggior parte in lingua francese), attualmente conservati presso lo Haus-, Hof- und Staatsarchiv di Vienna.

⁶ Viaggio in barca, lungo la rivaiera del Brenta, con ritorno a Fusina in carrozza. Partito da Venezia alle 3 di mattina del 12 giugno 1779 raggiunge Padova alle 14.00 dello stesso giorno e, ripartito da Padova alle 10.30 del 14 giugno, raggiunge Venezia nel tardo pomeriggio alle 16.00.

⁷ C. Nalin, *Pronostici e versi*, I (seconda edizione), p. 191, Venezia, 1857.

⁸ G.B. Verci, *Storia Della Marca Trivigiana e Veronese*, VI, p. 261; N. Stivieri, *Storia di Venezia dalla sua origine sino ai giorni nostri*, 1870, p. 89.

⁹ Ad esempio: "Tratto di strada pubblica dal luogo detto il Bastion adiacente ai beni di Ca' Pisani al Moranzan", allegato alla relazione n. 77 dello Zuliani del 21 agosto 1761, ASVe, SEA Relazioni, b. 41 dis. 9.

¹⁰ Nel 1500 lo stesso N.H. Foscari definiva la sua nota proprietà sita in "contrata dicta del Moranzan", allo stesso modo del cronista della visita di Enrico III a Venezia, Benedetti Rocco (1574): "sua Maestà desinò a Moranzan al palazzo Foscari".

¹¹ M. Sanudo, *Itinerario per la terraferma veneziana nell'anno MCCCCLXXXIII*, a cura di R. Brown, Padova 1848.

¹² Fu pubblicato dal Fulin nell'occasione del terzo Congresso Internazionale geografico tenuto a Venezia, *Diarii e diaristi veneziani*, Venezia 1881.

¹³ A. Calmo, *Rodiana, comedia stupenda e ridicolissima piena d'argutissimi moti e in varie lingue recitata*, Editrice Antenore, Padova 1985.

¹⁴ V. Cian, *Un decennio della vita di M. P. Bembo*, Torino 1885, p. 161.

¹⁵ Il Certificato è stato pubblicato sul testo *Démêlés du comte De Montaigu ambassadeur a Venise et ue son secrétaire Jean-Jacques Rousseau. 1743-1749*, Parigi 1904, p. 46. Cfr. anche *Les directeurs de la douane de Venise au doge et au Sénat de Venise Serenissimo Principe Pe 3 juin 1744*, in *Correspondance complète de Jean Jacques Rousseau*, I, a cura di R.A. Leigh, Institut et Musée Voltaire, 1991.

¹⁶ Gli ambasciatori avevano diritto all'esenzione del dazio per farina, vino ed altri generi alimentari se destinati all'uso personale. Normalmente queste erano accompagnate da due certificati simili. Uno rimaneva alla "dogana" a testimoniare l'avvenuto passaggio gratuito della merce, il secondo, sulla quale veniva scritto "duplicato" seguiva il percorso delle merci. Bastava cancellare la parola duplicato per avere un altro originale. Il certificato, allegato a verbale di sequestro, porta la firma del Rousseau (fatto che gli creò non pochi problemi anche perché i rapporti con l'ambasciatore erano già difficili) e risulta essere uno dei pochissimi documenti storici, al di fuori delle cronache, che testimonia la sua presenza a Venezia.

¹⁷ A. Fiorin, *Nascita e sviluppo delle lotterie a Venezia*, in "Homo Ludens. Der spielende Mensch VII", Salisburgo, 1997.

¹⁸ Giovanni Manenti ottenne la concessione del gioco del lotto nel 1522. Le estrazioni, annunciate per mezzo di avvisi a stampa, si svolsero in un primo momento presso il ponte di Rialto ed, in seguito, presso la casa stessa del Manenti a S. Polo.

¹⁹ Vedi nota 17.

²⁰ Antica raccolta compilata nel 1649 da Antonio Pissina, notaio del Magistrato alle Acque, con il titolo "Pratica universale del Magistrato Eccellentissimo delle Acque divisa in tre libri, ne quali si tratta della Laguna, et sue parti, de lidi, et fumare, et gl'ordini, et regole, principiando, principiando dalla creazione del Magistrato", in ASVe, Savi ed Esecutori alle Acque, b. 974, pubblicato parzialmente su Ateneo Veneto, anno 1913.

²¹ ASVe, Decime anno 1667 - condizione 6687, registro 395.

²² *Giornale d'Italia. Spettante alla Scienza Naturale, e principalmente all'Agricoltura, alle Arti, ed al Commercio*. Volume 1, 1765.

²³ B. Zendrini, *Memorie storiche dello stato*

antico e moderno delle lagune di Venezia e di que' fiumi che restarono divertiti per la conservazione delle medesime, II, Padova 1811, p. 334.

²⁴ M. Costantini, *L'acqua di Venezia: l'approvvigionamento idrico della Serenissima, Arsenale*, Venezia 1984.

²⁵ Rive 5, *Mira Ricorda. La lapidaria nel territorio*, II, p. 74.

²⁶ La descrizione tecnica dell'impianto è tratta da: M. Davalli, *Relazione esplicativa di sintesi del Progetto dell'acquedotto di Venezia (1876-1884) e delle tavole grafiche*, estratto da "Album degli ingegneri ed architetti. Acquedotto di Venezia", Compagnie generale des eaux pour l'étranger, Editore Augusto Federico Negro, Torino 1886.

²⁷ Il burcio era l'imbarcazione fluviale da carico per eccellenza, in legno e a fondo piatto, fu citato anche da Dante (*Inferno*, XVII). Il rapporto tra la sua larghezza e lunghezza dipendeva dalle vie d'acqua in cui veniva impiegato: "I burci padovani che dovevano passare la conca del Moranzani non potevano superare in lunghezza i 28,5 m e in larghezza i 5,25 m". In P.G. Zanetti, *Barche e squeri fluviali attraverso i dati dei registri navali in "I mestieri del fiume"*, p. 95.

²⁸ La famosa conterminazione lagunare in larga parte ne seguiva il tragitto. Nel Seicento conduceva sino alle Giare ed era collegato con altri corsi d'acqua che permettevano il passaggio di piccole imbarcazioni verso l'entroterra veneziano.

²⁹ C. Tentori, *Della legislazione Veneziana sulla preservazione della laguna: dissertazione storico-filosofico-critica*, 1792, pp. 198 - 213.

³⁰ A. Sagredo, *Sulle Conserterie delle Arti Edificative in Venezia - Studi Storici*, Edizione del 1856 della Prem. Tip. di P. Naratovich.

³¹ R. Berveglieri, *Le vie di Venezia. Canali lagunari e rii a Venezia: inventori, brevetti, tecnologia e legislazione nei secoli XIII-XVIII*, Cierre Edizioni, 1999.

Referenze iconografiche:

ASVe, SEA Brenta, 82 e 41; ASVe segnatura archivistica, b. 54 dis. 35, b. 55 dis. 7, b. 58 dis. 11, b. 140 dis. 6 e 12.

Compagnie Generale des eaux pour l'étranger, Album degli ingegneri ed architetti, Torino 1886.