

Codesta opera promette alla regina dell'Adriatico il maggiore risorgimento che per essa potesse sperarsi mai. Ancora, l'elemento di vita che può presumersi dalla detta strada, diffuso su tutte le province che debbe percorrere, giudicasi da noi così importante per la prosperità dell'intera penisola, che stimiamo essere pregio dell'opera nostra d' esporre i principali particolari di quest'impresa, le sue vicissitudini e i soccorsi a essa apprestati.

I progettisti dell'impresa di costruire una strada ferrata da Venezia a Milano furono i signori Sebastiano Wagner e Francesco Varé¹⁹.

Con ricorso presentato nel settembre dell'anno 1835 cotestoro chiedevano alla *camera di commercio* di Venezia, che ottenesse a essi la facoltà di fondare a tal'uopo una *società in accomandita*.

Il governo rispose alla camera che avea favorito la domanda del di lei voto conforme: non occorrere alcuna *speciale licenza* per la fondazione divisata; desiderare però d'essere successivamente informato del corso di cotesta pratica, la quale non esitò a dichiarare *interessantissima*.

La camera, professando un'opinione consimile, nominò una commissione particolare di cinque suoi membri, onde studiasse il progetto, sentito il signor Varé, uno de' suoi autori, posciachè l'altro, il signor Wagner, erasi reso defunto nel frattempo.

La commissione tosto si accinse ai relativi studi: ma credette necessario, anche prima di meglio compirli, che fosse invocato dal

tempo il canale, accresce la forza della marea, la quale, liberata dalla massa arenosa sopravveniente, scava il detto canale e ne toglie le tortuosità.

Codest'opera, per comune consenso de' pratici, assicura a Venezia un nuovo aumento di traffico marittimo, il quale può restituire a quell'emporio, se non tutta l'antica sua prospera condizione, gran parte almeno d'essa, atteso specialmente il congiungimento di Venezia alla terraferma, mercé del gran ponte e via ferrata che vi conduce.

Difatti Venezia, la quale, prima di essere congiunta alla terraferma, poteasi, nelle presenti pratiche navali, considerare come uno scalo poco atto a travasi pronti ed economici, di più facile arrivo ai luoghi di destinazione, assicurata una volta d'un ottimo porto, coi comodi che presenta di magazzini liberi pella franchigia di cui gode, la quale franchigia si renderebbe così meglio a essa utile, può offrire al traffico generale un mercato grosso, un deposito, che poche altre città avrebbero, e uno spaccio e trasporto facilissimo e sicuro, mercé della via ferrata.

19. Sebastian Wagner (morto nel 1836), progettista unitamente a Giovanni Battista Francesco Varé (1817-1884), veneziano, dal 1843 segretario della società per la ferrovia lombardo-veneta.