

1583 lo tornò a riempire di sassi e di arena ⁽¹⁾. E mentre, per tentar di sorprendere le cause del disastro — più che mai incerte — il provveditore Alvise Grimani pensava di ostruire lo sboratore vecchio, allo scopo di meglio studiare i vantaggi o i danni di quello del Polani ⁽²⁾, una nuova procella del novembre « *in spatio di dieci bore di tempo dalla bocca et dalli dui sboradori si riempì tutto esso porto di sabbia et aliga, tanto che mai più s'è visto — come dicono — cosa tale: et per il vero nelli luochi che con la *zathera* et ediffitii si era fatto fondi di piedi 6, 7 et 8 et il suddetto canal de 5 piedi, si sono aterrati et redduti in peggior stato di quello erano avanti che si principiassero a cavar; et la pallada tra il mar et porto, che era del tutto restaurata, bora è in gran parte dalle dette fortune guasta* » ⁽³⁾. Cosicché, dopo essersi spese delle buone migliaia di ducati ⁽⁴⁾, il partito migliore sembrava quello di rinchiudere i due sboratori e restituire il porto tale e quale allo stato anteriore ⁽⁵⁾, senza spendervi altri denari, ed appagandosi che esso potesse contenere due sole galere ⁽⁶⁾.

La conclusione era troppo sconcertante, perchè Venezia la potesse accogliere così facilmente. E il provveditore Alvise Grimani — che per le opere idrauliche aveva un debole speciale — vi si affaticò intorno a più riprese ⁽⁷⁾, accontentandosi in fine di proporre almeno un migliaio di ducati di spesa per la regolarizzazione della bocca ⁽⁸⁾, che sarebbe stata tirata verso greco ⁽⁹⁾; mentre Latino Orsini preferiva di chiuder senza altro la bocca di ostro ed aprirne una da levante ⁽¹⁰⁾; e Giulio Garzoni riassumeva le difese dello sboratore Polani, sostenendo però che conveniva allungare la palata ed aprire la bocca verso tramontana ⁽¹¹⁾.

Una diecina d'anni più tardi il porto era inservibile affatto: e il 10 settembre 1597 il provveditore generale Nicolò Donà scriveva a Venezia di aver fatto compilare un progetto di ricupero per l'importo di 8 mila ducati, ma che la sua attuazione diveniva impossibile di fronte al negato contributo dei cittadini ⁽¹²⁾. Un progetto consimile elaborava poco dopo l'ingegnere Oddi, che proponeva di turare lo sboratore con una grossa muraglia (da riempirsi col fango onde era interrato per tre quarti il porto), di prolungare il molo vecchio verso greco levante, e di aggiungere all'altro molo una « *zanca che formi col suddetto la bocca tanto in fuori da aver 16 piedi di acqua* » ⁽¹³⁾. E Giorgio

⁽¹⁾ Cfr. pure V. B. M.: *Ital.*, VII, 304, b, pag. 39*.

⁽²⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 7 ottobre 1583.

⁽³⁾ Ibidem, 20 dicembre 1583.

⁽⁴⁾ Cfr. V. B. M.: *Ital.*, VI, 156.

⁽⁵⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 20 dicembre 1583.

⁽⁶⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 23 gennaio 1584. Il capitano della guardia Filippo Pasqualigo consigliava che il porto si cavasse alla meglio, chiudendone la bocca con una palificata e pulendolo quindi a piede asciutto, come aveva già fatto il rettore Gerolamo Sagredo; e poi si cingesse il porto di un muretto che impedisse il defluvio

delle acque sudicie della città (V. A. S.: *Relazioni*, LXXXII: sua relazione).

⁽⁷⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 22 gennaio e 21 febbraio 1584.

⁽⁸⁾ Ibidem, 29 agosto 1584.

⁽⁹⁾ Ibidem, 20 dicembre 1583.

⁽¹⁰⁾ Ibidem, 5 settembre 1584; cfr. pure *Relazioni*, LXXIX: relazione del provveditore Alvise Giustinian.

⁽¹¹⁾ V. B. M.: *Ital.*, VII, 304, b.: sua relazione.

⁽¹²⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 10 settembre 1597.

⁽¹³⁾ V. B. M.: *Ital.*, VII, 1523: sua relazione.