

la trascuranza negli ordinari lavori di cavazione non avesse avuto a frustare gli ottenuti successi ⁽¹⁾.

Assai più tardi, nel 1500, si provvide anche a fortificare « *el spiron del molo* », ed a riparare il molo minore, quello cioè di oriente ⁽²⁾; nel 1502 si chiesero legnami per cavare il porto ⁽³⁾; nel 1505 si implorarono aiuti per il lavoro stesso ⁽⁴⁾. Ma quando nel gennaio 1507 Venezia spedì le desiderate munizioni ⁽⁵⁾, un terribile fortunale del successivo dicembre ebbe a danneggiare gravemente il molo, esigendo nuovi ripari ⁽⁶⁾.

A quei restauri si pose mano ben presto, comprendendo nel progetto anche un nuovo ampliamento del molo ⁽⁷⁾; ma la morte dell'ammiraglio dirigente le opere ⁽⁸⁾ e la nuova procella onde nel terzo suo viaggio si sfasciava a terra la barca conducente le pietre dall'isolotto di Standia ⁽⁹⁾, ritardarono sensibilmente l'attuazione del piano, rendendo ognor più critiche le condizioni del porto. E intanto il capitano Tomaso Mocenigo si industriava di riparare alla meglio a quei danni non soltanto colla cavazione del porto, ma altresì col divergere entro un vecchio alveo abbandonato le sudice acque di scolo della città, distogliendole dall'affluenza verso il porto stesso ⁽¹⁰⁾.

L'opera sua fu continuata più tardi, quando il 7 ottobre 1535 i rettori di Candia erano encomiati dalla Serenissima per la cavazione del porto ⁽¹¹⁾. Ma nel 1549 il Senato lamentava al contrario che lo scavo procedesse lentamente, che si fossero devoluti ad altro scopo i fondi a ciò destinati, e che le cattive condizioni del molo e la rovina del muro « *che soleva impedire le immonditie che descendevano dalla piazza* » facilitassero il riempimento del porto ⁽¹²⁾; mentre pure il perito dei marangoni Capsa aveva costruito un marano per recar pietre ed una piata « *con ingegni per butar le piere de fora del turron del molo, per reparation di esso et del porto* » ⁽¹³⁾; ed altro *ingegno* chiedeva qualche anno più tardi Gian Matteo Bembo ⁽¹⁴⁾.

Una supplica dei patroni dei navigli di Candia, i quali deploravano il diminuito traffico a causa del fango del porto ⁽¹⁵⁾, provocò poco dopo la deliberazione del Senato in data 28 dicembre 1554: con cui Venezia si meravigliava che non si fosse ottemperato alle prescrizioni dell'antecedente ducale del 1549; ripeteva il contenuto di quest'ultima;

(1) V. A. S.: *Archivio del Duca di Candia: Missive*.

Vedansi pure le due deliberazioni del 21 novembre 1475 e 16 novembre 1476 riguardanti due navi da inviarsi a Creta ed a Modone « *pro necessitatibus fabricarum illarum civitatum et portuum* ». (V. A. S.: *Senato Mar*, X, 61 e 100*).

(2) M. SANUDO, *Diari*, III, pag. 1149.

(3) *Ibidem*, vol. IV, pag. 430.

(4) *Ibidem*, vol. VI, pag. 195.

(5) V. A. S.: *Senato Mar*, XVI, 126.

(6) M. SANUDO, *Diari cit.*, vol. VI, pag. 550.

(7) V. A. S.: *Archivio del Duca: Missive*, 21 novem-

bre 1508.

(8) *Ibidem*, 4 dicembre 1508.

(9) *Ibidem*, gennaio e febbraio 1509.

(10) V. A. S.: *Relazioni*, LXI: sua relazione.

(11) V. A. S.: *Senato Mar*, XXIII, 105.

(12) *Ibidem*, 120 e 123. — *Archivio del Duca: Missive*, 17 aprile 1549.

(13) V. A. S.: *Archivio del Duca: Missive*, 10 ottobre 1548.

(14) V. A. S.: *Senato Mar*, filza IX, 19 agosto 1553, e X, 25 settembre 1553.

(15) *Ibidem*, XII, 28 dicembre 1554.