

« *eget magna reparatione, et utile imo necessarium sit providere de eo ita et taliter quod sit bonus et utilis pro securitate nostra et navigiorum* » ⁽¹⁾.

La catastrofe della grande sommossa che ne seguì fu tanto dannosa agli interessi della Canea in genere ed in ispecie, che il suo porto, completamente abbandonato, non risultò più adatto a ricettare le barche, e queste si dovevano ritirare a terra. Per cui il 1 dicembre 1383 il Senato votava una concessione ai magistrati di colà di spendere fino a 600 perperi annui degli introiti della città nelle necessarie opere di risarcimento ⁽²⁾; e l'anno seguente mandava anche alla Canea una delle solite navi onerarie con la sua brava ciurma ⁽³⁾; anzi poco dopo si mostrava disposto a spedirvi altre due navi da affondarsi alla bocca del porto, pur esigendo che il provvedimento fosse approvato da apposito consulto del rettore di Canea col capitano del Regno e col rettore di Retimo ⁽⁴⁾.

Le cose parvero accomodarsi per il momento. Ma non passarono molti anni che i guai si ripeterono tanto seri che le navi di Canea non potendo svernare in quel porto, erano costrette a ricoverarsi in quello di Candia; e Venezia con deliberazione del 28 dicembre 1420 allargava le autorizzazioni di spesa ai magistrati di Canea, in vista appunto dei bisogni del porto ⁽⁵⁾; mentre il 2 luglio 1423 destinava alla città un nuovo naviglio onde restringere la bocca del molo, che misurava ben 80 passi di larghezza ⁽⁶⁾; e poi di nuovo l'11 novembre 1452, essendo naufragata nel viaggio quella carcassa, ordinava che ne se spedisse un'altra, qualora ciò fosse parso conveniente al protomastro di Candia — prendendo al tempo stesso altri savi provvedimenti di ordine finanziario ⁽⁷⁾.

Dopo un buon periodo di tregua, solo nel 1515 si incontra un decreto del Senato col quale si loda l'iniziativa del capitano Bernardo Barbarigo per i lavori di cavazione del porto di Canea e per la costruzione di una muraglia merlata lungo tutto il molo ⁽⁸⁾; e si delibera la spedizione di materiali a complemento dell'opera stessa ⁽⁹⁾.

Viceversa la relazione del rettore Antonio Barbarigo del 1549 accenna al bisogno di cavazione del porto e di prolungamento di quello sperone alla imboccatura del porto medesimo del quale erano stati costruiti 12 passi ⁽¹⁰⁾; mentre quella di Leonardo Loredan ricorda la costruzione di cloache alla Sabbionara ed alla Piattaforma, allo scopo di divergere le acque del porto: al quale intento erasi pure coordinata la nuova selciatura delle strade ⁽¹¹⁾.

Palliativi! I denari della cavazione del porto si erano intanto sprecati ad altro scopo.

⁽¹⁾ V. A. S.: *Senato Misti, Indice*, XXX, 121.

⁽²⁾ *Ibidem*, XXXVIII, 87*.

⁽³⁾ *Ibidem*, XXXVIII, 142.

⁽⁴⁾ H. NOIRET, *Documents cit.*, pag. 16.

⁽⁵⁾ V. A. S.: *Senato Misti*, LIII, 93*.

⁽⁶⁾ H. NOIRET, *Documents cit.*, pag. 296.

⁽⁷⁾ *Ibidem*, pag. 438.

⁽⁸⁾ « *Per el dicto ser Bernardo avanti el partir suo da quella ixolla ne era facto da passa 70 de muro, el forzo del qual fonda nel mar grosso pie 6 1/2 et alto dal pello dil mar, senza l'antipetto et merli, pie 7 in circha* ».

⁽⁹⁾ V. A. S.: *Senato Mar*, XVIII, 85.

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

⁽¹¹⁾ *Ibidem*, LXII: sua relazione.