

delle galee, ottenne che tale operazione non si potesse compiere che a Suda ed a Spinalonga; e quanto al cavamento del porto, osservò che nè l'ingegno nè le zattere nè i badili bastavano al lavoro e conveniva ricorrere alle palificate, come per le lagune venete <sup>(1)</sup>.

In un modo o nell'altro <sup>(2)</sup> proseguì alacramente i lavori il provveditor generale Alvise Grimani, a tale che di fronte alla scandaglio del 1583 (i cui dati particolareggiati costituiscono le più antiche notizie che ci restino sulle condizioni del porto di Candia) <sup>(3)</sup> le prove del 1585 ebbero a riscontrare un vantaggio di 3 piedi <sup>(4)</sup>. Se non che una nuova interruzione, dovuta a mancanza di denari <sup>(5)</sup>, ripiombò in un solo anno le condizioni del porto allo stato di prima <sup>(6)</sup>; e richiamò ancor una volta l'attenzione della Dominante sull'eterno argomento <sup>(7)</sup>: mentre un attento esame sul luogo <sup>(8)</sup> riusciva a sfatare la supposizione che l'atterramento fosse aumentato in seguito alla colmata della Sabionara, sulla quale il Grimani aveva fondati i recenti arsenali <sup>(9)</sup>. Le varie cause dell'inconveniente secondo alcuni risiedevano invece nella rovina dello sperone davanti al castello alla bocca del porto <sup>(10)</sup>; secondo altri nell'essersi ostruito il vecchio sboratore destinato a trascinare le acque fuori del porto; e secondo altri nelle operazioni marinaresche che si eseguivano entro il porto <sup>(11)</sup>.

La conclusione apparve più che mai evidente: che il male cioè era insanabile e che la cavazione del porto di Candia doveva considerarsi come un perpetuo onere del Regno. Così il provveditore Alvise Giustinian si rimise all'opera <sup>(12)</sup>; ed il capitano Giovanni Bembo adottò senz'altro il sistema dei canali di Venezia, costruendo delle successive serraglie in quadro di doppia fila di pali e prosciugandole nel mezzo <sup>(13)</sup>: nel che Venezia gli venne in aiuto di legnami e ferramenta <sup>(14)</sup>. Costruitesi l'una dopo l'altra otto di simili serraglie, di 6 passi di lato, cominciando al castello a mare, per proseguire verso gli arsenali, i risultati ne furono assai soddisfacenti, poichè in breve si poterono estrarre 800 passi cubi di terreno. Però, nel mentre si constatava come cavandosi il porto soltanto alla circonferenza, la parte centrale si riversava facilmente, in seguito alle burrasche, nello scavo all'ingiro, ed essendo quel tratto di mezzo tanto duro da richiedere lo si movesse per mezzo del vecchio *edificio*, ben presto si palesò di bel nuovo la neces-

<sup>(1)</sup> V. A. S.: *Relazioni*, LXXXII: sua relazione.

<sup>(2)</sup> Oltre alle zattere ed ai badili, il Grimani usò certe raspe dentate di ferro, come quelle adoperate a Corfù (Ibidem, LXXXIX: sua relazione).

<sup>(3)</sup> V. B. M.: *Ital.*, VI, 156.

<sup>(4)</sup> V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 26 agosto 1585: cogli scandagli di Bertucci Contarini capitano della guardia e dell'ammiraglio Giovanni Michiel.

<sup>(5)</sup> Ibidem, 15 giugno 1586.

<sup>(6)</sup> Ibidem, 19 settembre 1586 e 10 marzo 1587.

<sup>(7)</sup> V. A. S.: *Senato Secreti*, LXXXV, 197\*; e *Senato Mar*, XLIX, 81\*.

<sup>(8)</sup> Vedasi più avanti, ove trattiamo degli arsenali.

<sup>(9)</sup> V. A. S.: *Relazioni*, LXXIX e LXXXI: relazioni del provveditore Grimani e del duca Loredan; *Dispacci da Candia*, 17 e 26 novembre 1588.

<sup>(10)</sup> Cfr. vol. I, pag. 141.

<sup>(11)</sup> V. M. C.: *Misc. Correr*, 2692: perciò proponevasi di pulire lo sboratore e rifarlo più grande, di impedire ai marinai di insudiciare le acque, di tener pulito e spazzato il molo, gettando le immondizie a Dermatà, ecc.

<sup>(12)</sup> V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 2 marzo 1589.

<sup>(13)</sup> Ibidem, 20 settembre 1589 e 6 febbraio 1590.

<sup>(14)</sup> V. A. S.: *Senato Mar*, L, 109; cfr. L, 53.