

mentre mandava sul posto il capitano Giulio Negrisoni, insisteva presso Venezia affinché gli fosse concesso di usare in quei lavori gli schiavi turchi e le galee del capitano della guardia; nella tema che, interrompendosi i lavori, le burrasche dell'invernata non avessero a guastare ogni cosa ⁽¹⁾.

Ma a Venezia la si pensava diversamente. E due dispacci del 23 giugno e 21 luglio imposero al Grimani di smetterla con simili lavori ⁽²⁾.

Egli obbedì subito: ma non si dette per vinto. E scrisse al governo centrale per dimostrare i vantaggi del porto di Grabusa per tenervi l'armata in tempo di guerra, la sua superiorità su quello di Spinalonga troppo lontano e su quel di Suda difficile da raggiungersi, l'utilità di servirsene anche in tempo di pace, la facilità di ultimarlo in soli due mesi di lavoro, l'esiguità della spesa di 800 ducati fino allora consumati, e finalmente l'ottima impressione che il suo progetto aveva prodotto su Latino Orsini e sul provveditore dell'armata ⁽³⁾. E visto che, anche dopo forti procelle dell'autunno, la porporella non aveva subito che lievi danni, anzi si era andata — diceva lui — meglio consolidando ⁽⁴⁾, tornò a scrivere a Venezia che sarebbe stato un vero peccato non ultimare il lavoro ⁽⁵⁾.

Sopraffatta da tante ragioni, la Dominante prese tempo a decidere ⁽⁶⁾; ma finì col cedere. E il 2 marzo 1585 diede ordine che i lavori a Grabusa venissero ripresi ⁽⁷⁾.

Trionfante della vittoria, il Grimani si recò in persona all'isolotto per dirigerli. Il molo sarebbe stato ultimato per l'agosto; avrebbe avuto verso il mare una spalla alta 6 piedi e larga 10; e si sarebbe munito di « *colonne et anelli per prese, alla similitudine del mollo di Liesina* » ⁽⁸⁾. E di fatti una lettera del Grimani in data 20 ottobre pretendeva che il molo già fosse ultimato ⁽⁹⁾.

Viceversa, mentre riprendevano le controversie sull'opportunità del porto ⁽¹⁰⁾, il Grimani confessava che il molo, danneggiato e scoperto dal mare, si poteva tuttavia restaurare con 1500 ducati di spesa ⁽¹¹⁾; e Orazio Della Massa nel 1588 proponeva addirittura di rifare la porporella più corta, più bassa e più stabile di quella rovinata ⁽¹²⁾;

⁽¹⁾ Ibidem, 22 luglio e 16 agosto 1584.

⁽²⁾ V. A. S.: *Senato Secreti*, LXXXIV, 115*, e *Dispacci da Candia*, 16 agosto 1584.

⁽³⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 30 settembre e 15 ottobre 1584. — Cfr. di fatti *Relazioni*, LXXXII: relazione del capitano della guardia Filippo Pasqualigo; e *Dispacci da Candia*, 5 aprile 1585.

⁽⁴⁾ Ibidem, 23 e 30 novembre 1584.

⁽⁵⁾ Ibidem, 2 dicembre 1584.

⁽⁶⁾ V. A. S.: *Senato Mar*, XLVI, 236.

⁽⁷⁾ V. A. S.: *Senato Secreti*, LXXXV, 1*.

⁽⁸⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 17 maggio e 10 luglio 1585.

⁽⁹⁾ Ibidem, 20 ottobre 1585.

⁽¹⁰⁾ V. B. M.: *Ital.*, VII, 304, b. — Scopo del porto doveva essere quello di occupare il luogo e soccorrere la Canea, impedendo al tempo stesso che l'approdo fosse utilizzato dai nemici e che costoro portassero quindi aiuto alle navi assediante Canea. Ma gli oppositori trovavano che il porto non era sicuro; che i soccorsi alla Canea non avrebbero potuto essere abbastanza solleciti; e che non si sarebbero potuti impedire gli aiuti nemici, come quelli che, venendo dalla Morea, trovavano i venti d'estate assai più favorevoli che non per chi avesse navigato da Grabusa.

⁽¹¹⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia, Fortezze*, 26 agosto 1585.

⁽¹²⁾ V. M. C.: *Misc. Correr*, 2685.