

Fra il molo maggiore e la fortezza, un muro lungo la spiaggia settentrionale del mare, protegge quella parte della città dall'impeto delle onde.

4. — APPRODI VARI

In materia di porti e di approdi i documenti cretesi abbondano più che mai. E, data l'importanza speciale dell'isola come stazione intermedia di rifugio e di rifornimento per i viaggi d'Oriente, la cosa si spiega di per sè. Si può dire che non vi sia scrittura, non descrizione o relazione qualunque riguardante il Regno, nella quale un buon capitolo non sia dedicato alle spiagge ed alle insenature naturali capaci di offrire un più o meno sicuro ricetto e rifornimento alle navi, un più o meno opportuno mezzo di sbarco sì alle carovane venete come alle flotte nemiche, un più o meno comodo scalo per il traffico in genere.

Non ci addentreremo nell'argomento, che esorbita dai limiti imposti al nostro lavoro.

Ma ci soffermeremo tuttavia ad accennare quanti lavori furono eseguiti o proposti durante il veneto dominio per migliorare le condizioni fisiche di taluni di quei porti ed approdi, sui quali la Serenissima converse in modo particolare la propria attenzione.

Grabusa. — Iniziatosi i lavori per la nuova fortezza di Grabusa, il provveditore Alvise Grimani pose gli occhi anche sul porto a mezzogiorno dell'isolotto. E, credendo riconoscerlo assai più buono di quanto in realtà fosse, e supponendo di poterlo con tutta facilità adattare al bisogno, iniziò senz'altro i lavori con altrettanta leggerezza, quanta ostinata tenacia spiegò poscia nel continuarli ad onta di tutto e di tutti.

Un suo dispaccio del 16 marzo 1584 annuncia così l'intenzione di affondare due vecchi navili, per congiungere con una porporella al di sopra delle secche, i vari scogli che avrebbero costituito la difesa dal lato del mare, aperto verso occidente, sino alla bocca del porto, situata fra l'isolotto ed il minuscolo promontorio di *Tigháni* ⁽¹⁾. Sopra una strada appositamente costruita, con carretti capaci di sassi del peso di 3-4 miara, il lavoro procedette alacremenente: in una sola settimana, coll'aiuto di 50 galeotti e di sei spezzamonti, e colla spesa di 140 ducati, la colmata — larga 4 passi — era proceduta di 42 passi. Ma bisognava seguitare più avanti; ed il Grimani avrebbe voluto cedere la direzione dei lavori al capitano della guardia Bertuccio Contarini ⁽²⁾.

Nel luglio dell'anno stesso le fondazioni del molo avevano raggiunto la lunghezza di 75 passi e la larghezza di 20; ma ne mancavano altri 50 ⁽³⁾; ed il provveditore,

⁽¹⁾ V. A. S.: *Dispacci da Candia*, 16 marzo e 28 aprile 1584.

⁽²⁾ Ibidem, 25 maggio 1584.

⁽³⁾ Ibidem, 6 luglio 1584.