

Le galere maltesi

Ma com'era strutturata una galera maltese? Un'immagine esemplare di galera di quel periodo è magistralmente raffigurata, con la tecnica incisoria, nel testo di Joseph Furtttenbach intitolato *Architectura Navalis* e pubblicato a Ulm nel 1629 (fig. 22)⁸³. La galèra o galèa – questo era il nome dell'imbarcazione più nota allora nel Mediterraneo – era una nave leggera a remi di basso bordo. Un costruttore di galere pontificie di quegli anni così la definì: “vna sorte di Naue lunga, bassa, et sottile di giro, et corso velocissimo”⁸⁴. Il termine deriva probabilmente (ma ci sono anche altre ipotesi)

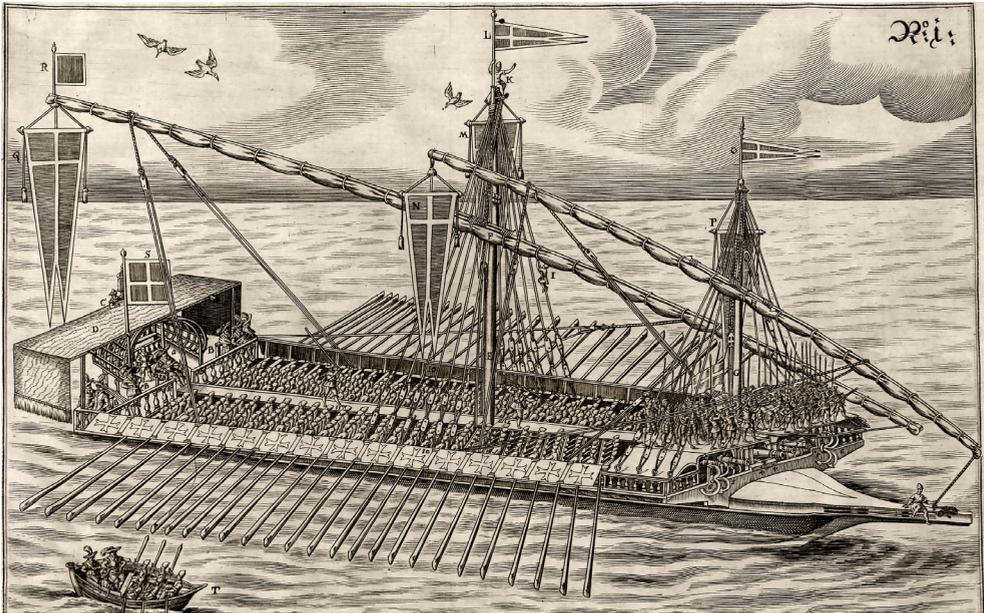


Fig. 22. Joseph Furtttenbach, *Galera maltese*, in JOSEPH FURTTTENBACH, *Architectura Navalis. Das ist: Von dem Schiff-Gebäw [...]*, Ulm, 1629, pp. n.n. (dopo p. 10), tav. 1

⁸³ JOSEPH FURTTTENBACH, *Architectura Navalis. Das ist: Von dem Schiff-Gebäw [...]*, Ulm, 1629, pp. n.n. (dopo p. 10), tav. 1.

⁸⁴ BARTOLOMEO CRESCENZIO, *Nautica mediterranea [...]*, Roma, 1607, p. 5.



Fig. 23. Modellino di una galera maltese della seconda metà del XVII secolo, Venezia, Museo Storico Navale

dal greco *galeòs* (squalo) per indicare appunto la sua forma lunga e sottile e l'agile movimento con cui sferrava un attacco⁸⁵. La galera era dunque, come è stato giustamente detto, “*la nave di punta della tecnologia mediterranea*”⁸⁶. Come si vede anche nell'incisione del Furtttenbach e in un modellino ricostruito successivamente (fig. 23), sull'imbarcazione sventolava la bandiera maltese caratterizzata da una croce latina bianca su sfondo rosso. Ai lati dello scafo correva una lunga impalcatura munita di un robusto parapetto sul quale poteva comparire la più famosa insegna con croce bianca

⁸⁵ Cfr., anche per le diverse ipotesi, ALBERTO GUGLIELMOTTI, *Vocabolario marino e militare*, Roma, 1889, ed. anastatica Milano, 1967, pp. 384-385 (coll. 767-769), voce “*Galèa, e Galèra*”; OTTORINO PIANIGIANI, *Vocabolario etimologico della lingua italiana*, Roma-Milano, 1907, I, p. 582, voce “*Galèa e Galèra*”; MANLIO CORTELAZZO - PAOLO ZOLLI, *Il nuovo Etimologico. DELI - Dizionario Etimologico della Lingua Italiana*, a cura di Manlio Cortelazzo e Michele A. Cortelazzo, Bologna, (1979-1988) 1999, pp. 629-630, voce “*galèa*”; e LUCA LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, 2003, pp. 24-26.

⁸⁶ DEL ROSSO, *Gli schiavi, i corsari e l'Ordine di Malta*, cit., 2018, p. 105.

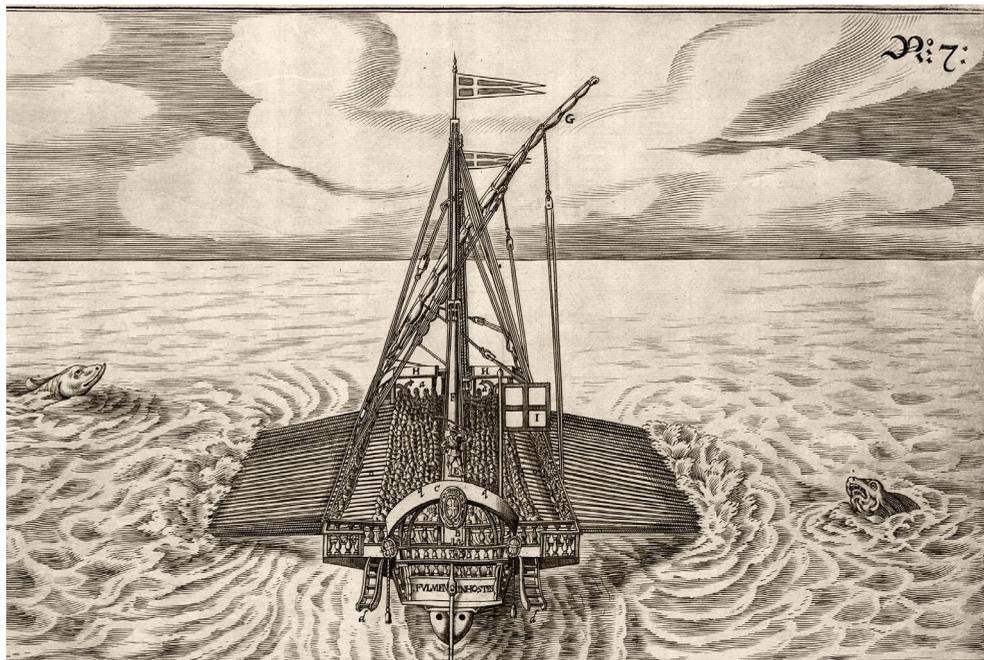


Fig. 24. Joseph Furttentbach, *Galera maltese (vista da poppa)*,
in JOSEPH FURTTENTBACH, *Architectura Navalis. Das ist: Von dem Schiff-Gebäu [...]*,
Ulm, 1629, pp. n.n. (dopo p. 76), tav. 7

a otto punte, sempre su fondo rosso, che era invece considerata la bandiera delle ‘attività’ dell’Ordine di Malta⁸⁷. La galera era lunga circa cinquanta metri (senza il rostro) e larga più o meno sette, con la stiva suddivisa in compartimenti stagni; il pescaggio (cioè la parte immersa nell’acqua) era di circa due metri, mentre l’opera morta (ovvero la parte al di sopra del piano di galleggiamento) era pressappoco un metro e mezzo (fig. 24)⁸⁸. Presenta-

⁸⁷ Sulla bandiera maltese cfr. ROBERT L. DAUBER, *La Marina del Sovrano Militare Ordine di Malta*, in *La Marina del Sovrano Militare Ordine di Malta*, “Esposizione internazionale ‘C. Colombo: la nave e il mare’ - Genova 1992”, a cura di Robert L. Dauber e Antonio Spada, Brescia, 1992, pp. 11-45, p. 27; e www.orderofmalta.int/it/governo/bandiere-stemmi/.

⁸⁸ Sulle galere, sul suo equipaggio e sulla vita che vi si svolgeva a bordo si vedano in particolare (anche per le notizie che seguiranno) GUGLIELMOTTI, *Vocabolario marino e militare*, cit., (1889) 1967, pp. 384-385 (coll. 767-769), voce “Galèa, e Galèra”; MORI UBALDINI, *La marina*, cit., 1971, pp. 72-78; PROSPER JARDIN - PHILIPPE GUYARD, *Les Chevaliers de Malte*, Paris, 1974, tr. it. *I Cavalieri di Malta*, Cinisello Balsamo, 2004, pp. 155 sgg.; JOSEPH F. GRIMA, *The Order of St. John’s Gallery Squadron at Sea*, in “Storya 78”,

va a prua un lungo e potente rostro, armato in ferro o in bronzo, lungo circa sei-otto metri, la cui punta aculea, spesso raffigurante una testa di aquila o di fiera, serviva a squarciare una nave nemica. Sempre a prua era posto un piccolo castello da combattimento detto la “*rembata*” (fig. 25). Invece a poppa si trovava una struttura coperta destinata agli ufficiali (era la parte più comoda e raffinata della galera) sotto la quale era collocata la camera del capitano (figg. 26, 27, 28). La galera era inoltre provvista di cannoni, disposti sempre a prua, e di due alberi (il trinchetto anteriore e l'albero maestro centrale) che venivano però ‘disalberati’ nei pressi di una costa nemica in modo che le galere potessero divenire quasi invisibili in previsione di una razzia litoranea (fig. 29). Su ciascun albero era posta (a circa due terzi d'altezza) un'antenna sulla quale era fissata una vela triangolare: quella del trinchetto anteriore era chiamata “*borda*”, mentre l'altra “*bastardo*”. Queste vele, però, non venivano usate in battaglia perché durante il combattimento la nave si muoveva solo con il ‘motore’ umano dei rematori incatenati.

1978, pp. 9-41; MICHEL FONTENAY, *Les galères de Malte 1530-1798*, in *Quand voguaient les galères*, cat. della mostra (Parigi, Muséum de la Marine, 4 ottobre 1990 - 6 gennaio 1991), Rennes, 1990, pp. 264-275; DAUBER, *La Marina*, cit., 1992, pp. 11-45; GIOVANNI SCARABELLI, *La Marina degli “Hospitalari di S. Giovanni”. Consuetudini di bordo agli inizi del secolo XVIII*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Atti del convegno (Viareggio, 29 aprile - 1° maggio 1991), a cura di Tommaso Fanfani, Napoli, 1993, pp. 127-160, pp. 128-137; HENRY J.A. SIRE, *The Knights of Malta*, New Haven-London, 1994, pp. 88-89; JOSEPH MUSCAT, *Arsenali maltesi: dal Seicento all'Ottocento*, in *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*, Atti del convegno internazionale (Grado, 21-25 maggio 1997), Grado, 1998, pp. 193-204, pp. 193-194; MICHEL FONTENAY, *Il mercato maltese degli schiavi al tempo dei Cavalieri di San Giovanni (1530-1798)*, in “Quaderni storici”, 107, 2001, pp. 391-413, p. 392; EZIO FERRANTE, *La Marina dei cavalieri di Malta*, in “Affari sociali internazionali”, XXIX, 1, 2002, pp. 159-167, pp. 162-163; ANTONIO PARENTE, *Quando il carcere era galera ed i bagni erano penali*, in “Rassegna penitenziaria e criminologica”, 3, 2004, pp. 49-102; BROGINI, *Malte*, cit., 2006, pp. 259-262; ALDO COLLEONI, *Introduzione*, in *Il ruolo geostrategico svolto nel Mediterraneo dalla Marina del Sovrano Militare Ordine Gerolimitano di Rodi e di Malta: la ricerca di Ettore Rossi*, a cura di Aldo Colleoni, Trieste, 2006, pp. 7-16, pp. 10-12; e MAURIZIO BURLAMACCHI, *Nobility, Honour and Glory. A Brief Military History of the Order of Malta*, Firenze, 2013, p. 50. Una precisa documentazione relativa alla struttura di una galera (in questo caso della francese “*La Fleur de lis*”, costruita a Marsiglia nel 1690) si trova in un video (di circa dieci minuti) che presenta la ricostruzione sia dei suoi movimenti in mare sia delle strutture delle sue parti esterne e interne: www.youtube.com/watch?v=YYxrbtuyNG0. Sulle varie e specifiche disposizioni che l'Ordine aveva previsto per l'utilizzo delle proprie galere (triremi), cfr. *Le Ordinationi del Capitolo Generale Celebrato nell'anno MDCIII*, cit., 1609, titolo XX “*De Triremibus*”, ordinazioni nn. 1-105, pp. 223-262.

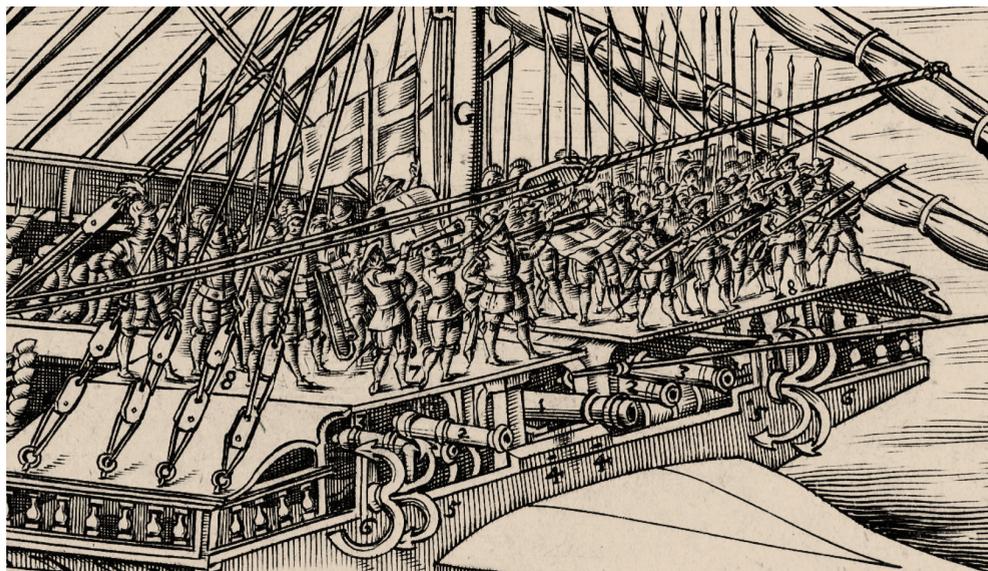


Fig. 25. Joseph Furttenebach, *Galera maltese (con la “rembata” a prua)*, particolare della fig. 22

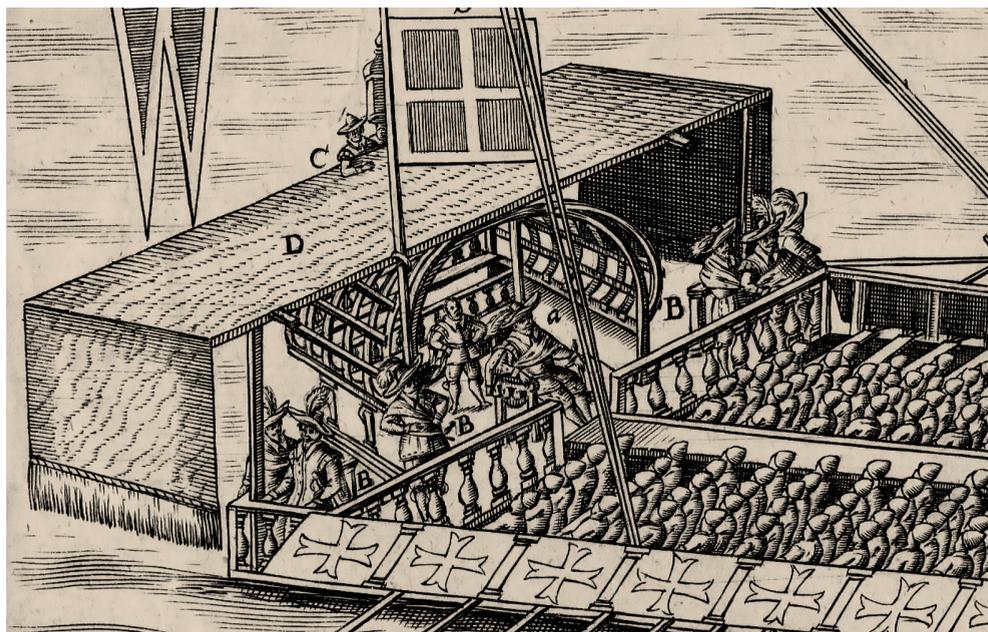


Fig. 26. Joseph Furttenebach, *Galera maltese (con la struttura coperta collocata a poppa)*, particolare della fig. 22

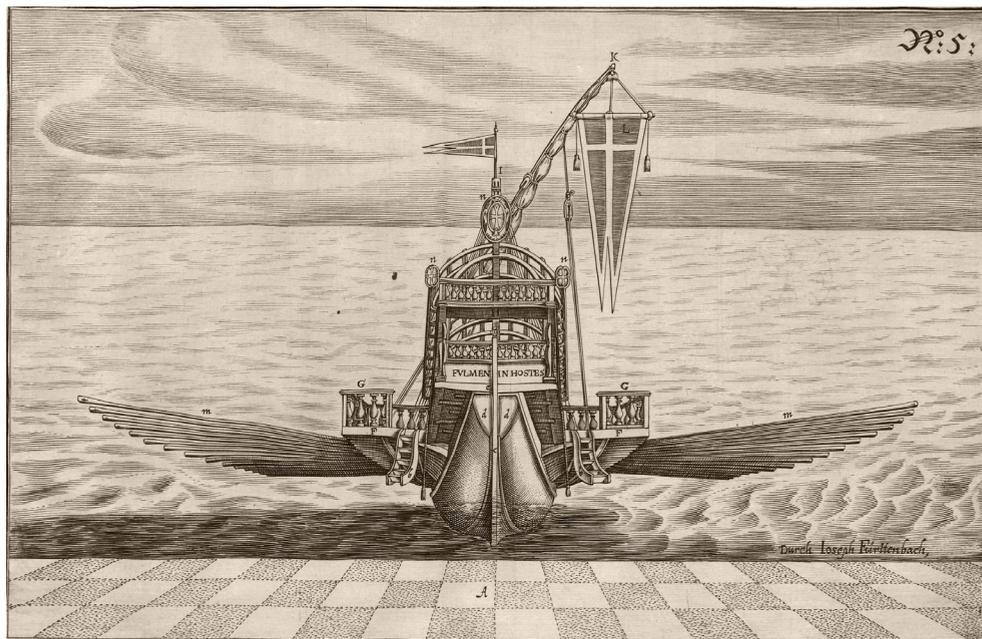


Fig. 27. Joseph Furttentbach, *Galera maltese (vista da poppa)*,
in JOSEPH FURTTENTBACH, *Architectura Navalis. Das ist: Von dem Schiff-Gebäu [...]*,
Ulm, 1629, pp. n.n. (dopo p. 76), tav. 5



Fig. 28. Jan van Essen, *Veduta di Messina*,
particolare di una galera maltese, 1670 ca, Collezione privata

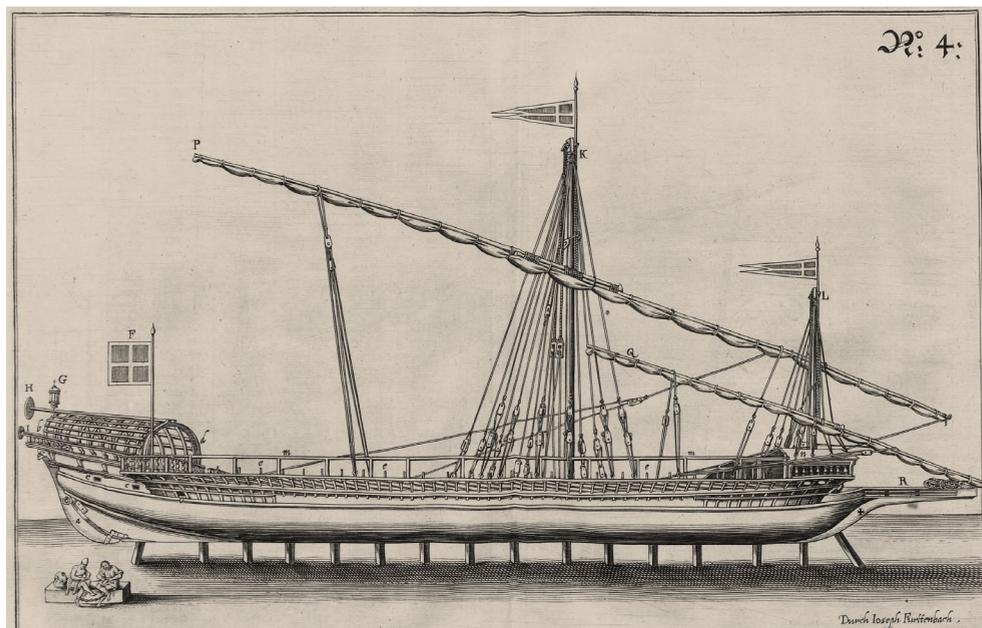


Fig. 29. Joseph Furttenebach, *Galera maltese* (nave in costruzione con, a sinistra, la struttura coperta), in JOSEPH FURTTENBACH, *Architectura Navalis. Das ist: Von dem Schiff-Gebäu* [...], Ulm, 1629, pp. n.n. (dopo p. 72), tav. 4

Si trattava di un ‘motore’ attivato da tre diverse tipologie di addetti ai remi: gli “*schivi*”, cioè i musulmani catturati e non riscattati, che venivano rasati lasciando loro solo un ciuffo in testa; i “*forzati*”, cioè coloro che erano stati condannati a vogare come pena per i loro delitti, i quali erano invece completamente rasati; e i “*buonavoglia*” (o “*buonavoglie*” o “*buonevoglie*”), cioè i rematori cristiani, rasati ma con la facoltà di portare i baffi, che avevano deciso di imbarcarsi solitamente con l’intento di poter pagare un loro debito e che, a differenza degli altri, venivano slegati dalle catene durante la battaglia. Questi vogatori, che vivevano e dormivano sempre al loro posto, usavano remi che erano lunghi circa dieci metri e che erano disposti generalmente (a seconda del periodo) su venticinque-trenta banchi per ciascun lato. Ogni banco era occupato da circa tre-cinque uomini, i quali, però, non utilizzavano un remo proprio, ma usavano, con un preciso coordinamento, un nuovo sistema detto “*a scaloccio*” che prevedeva invece l’utilizzo di un solo remo, lungo e pesante, per ciascun banco. Questo tipo di voga comportò tuttavia la necessità di dover reperire un maggior numero di rematori,

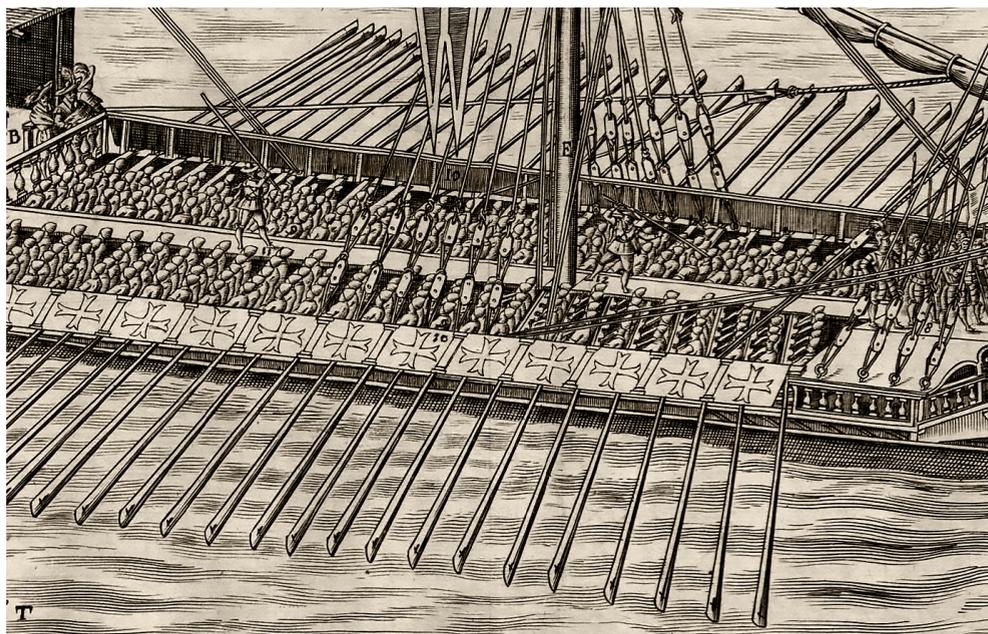


Fig. 30. Joseph Furttentbach, *Galera maltese (con i rematori e due aguzzini che li controllano)*, particolare della fig. 22

in particolare di schiavi (fig. 30)⁸⁹. La galera, infatti, come ha sottolineato uno studioso moderno, “aveva sempre più bisogno di schiavi per la ciurma ed era, contemporaneamente, uno dei mezzi migliori per fare gli schiavi”⁹⁰.

L’Ordine di Malta non prevedeva, durante le battaglie navali, l’utilizzo di imbarcazioni ‘esclusivamente’ a vela, pur avendone alcune. Fu soltanto

⁸⁹ Sui “buonavoglia” si vedano, in particolare, GODFREY WETTINGER, *The Galley-Convicts and Buonavoglia in Malta During the Rule of the Order*, in “Journal of the Faculty of Arts”, III, 1965, pp. 29-37; JOSEPH F. GRIMA, *The Rowers on the Order’s Galleys (c. 1600-1650)*, in “Melita Historica”, XIII, 2, 2001, pp. 113-126; JARDIN-GUYARD, *I Cavalieri di Malta*, cit., (1974) 2004, pp. 160-161; ed EMANUEL BUTTIGIEG, *Corpi e anime in schiavitù: schiavi musulmani nella Malta dei cavalieri di San Giovanni (1530-1798)*, in *Schiavitù del corpo e schiavitù dell’anima. Chiesa, potere politico e schiavitù tra Atlantico e Mediterraneo (sec. XVI-XVIII)*, a cura di Emanuele Colombo, Marina Massimi, Alberto Rocca e Carlos Zeron, in “Studia Borromaiica”, 31, 2018, pp. 287-309, pp. 288-292, il quale scrive (p. 292) che i “buonavoglia” venivano rasati, anche se a loro “era concesso di portare i baffi in segno di superiorità”. Per uno studio accurato (con diversi schemi) sull’esatta posizione ergonomica dei rematori al lavoro sulle galere francesi di fine Seicento (simili a quelle maltesi), rimando a RENÉ BURLET - JEAN CARRIERE - ANDRÉ ZYSBERG, *Mais comment pouvait-on ramer sur le galères du Roi Soleil?*, in “Histoire & Mesure”, I, 3-4, 1986, pp. 147-208.

⁹⁰ FONTENAY, *Il mercato maltese degli schiavi*, cit., 2001, p. 392.



Fig. 31. Georg Hoefnagel (disegno), Frans Hogenberg (incisione), *Italia*, in ABRAMO ORTELIO, *Theatrum orbis terrarum*, Antwerpen, 1570, pp. n.n. (dopo p. 32) (in questa figura, come nelle simili figg. 47, 51, 55, i nomi in bianco sono stati aggiunti)

a partire dall'inizio del Settecento che i cavalieri gerosolimitani iniziarono a fornirsi in maggior misura di vascelli, cioè di navi più grandi dotate 'unicamente' di vele. Solo queste imbarcazioni potevano navigare durante l'intero anno. Le galere, invece, in genere viaggiavano solo da aprile a ottobre, mentre negli altri mesi potevano essere impiegate, se il tempo lo permetteva, soltanto per itinerari di rifornimento. La galera era quindi predisposta per l'abbordaggio, ma non era adatta a muoversi durante una tempesta o a navigare per un lungo periodo in mare aperto: quindi doveva spesso fermarsi in vari porti, in particolare per fare rifornimento. Pertanto anche durante il suo viaggio di ritorno Fabrizio dovette attraccare in alcuni porti, in particolare in quelli di Genova e di Napoli. È proprio questa parte del viaggio da Genova a Napoli delle galere comandate da Fabrizio che cercherò qui di analizzare in modo particolare attraverso diverse lettere inedite (fig. 31).