

La partenza da Malta della flotta comandata dal generale Fabrizio

Il priore Fabrizio, dunque, dopo essere stato nominato comandante generale delle galere maltesi, era del tutto pronto per svolgere il proprio incarico. Ma quando esattamente partì da Malta? Abbiamo visto sopra che la sua nomina iniziò ufficialmente il 22 agosto 1606 ed è quindi logico, essendo estate, supporre che sia partito quasi subito. Il Dal Pozzo, nel 1703, nel giustificare anche il motivo dell'incarico, scrisse che il priore Fabrizio “*Fece il suo primo viaggio a Barcellona, oue fù spedito con le quattro Galere verso il fine d'Ottobre, per condurne la Capitana fabricata in quell'Arsenale a spese della Fondatione Claramonte [...]*”⁹¹. Qui si parla dunque di “*fine d'Ottobre*”. Tuttavia una diversa testimonianza documentaria sembra precisare meglio che egli lasciò l'isola alla fine di settembre del 1606. Infatti, in una lettera scritta a Malta il 27 giugno 1607 dal cavaliere fra' Marc'Aurelio Fabio e indirizzata al duca di Urbino Francesco Maria II della Rovere si dice esplicitamente che le galere comandate da Fabrizio “*s'aspettano in breve dal viaggio di Spagna per dove toccano già li nove mesi che partirono*”⁹². Quindi, facendo i conti, si fa riferimento a una partenza da Malta collocata verso la fine di settembre del 1606. Si tratta di una notizia che sembra più attendibile e precisa, anche perché contemporanea, di quella inserita nel testo più tardo del Dal Pozzo.

Sempre il Dal Pozzo, nel brano sopra citato, precisa che la galera in preparazione a Barcellona era fabbricata a “*spese della Fondatione Claramonte*”. Questa notizia spiega il motivo per cui Fabrizio era dovuto andare con la sua flotta sino a Barcellona per prender possesso di una nuova Capitana.

⁹¹ DAL POZZO, *Historia Della Sacra Religione*, cit., 1703, p. 521. Cfr. anche KEITH SCIBERRAS, *Dieci giorni a Napoli: Caravaggio “ben visto”, la squadra delle galee dei Cavalieri di Malta e il contesto napoletano del viaggio a Malta*, in *Caravaggio Napoli*, cat. della mostra (Napoli, Museo e Real Bosco di Capodimonte, Sala Causa, 12 aprile - 14 luglio 2019), a cura di Maria Cristina Terzaghi e Sylvain Bellenger, Milano, 2019, pp. 70-79, p. 72. Sui vari possibili itinerari utilizzati dalla flotta maltese durante la navigazione intrapresa sia per ragioni militari che commerciali, si veda MICHEL FONTENAY, *Les missions des galères de Malte: 1530-1798*, in *Guerre et commerce en Méditerranée IX^e-XX^e siècles*, a cura di Michel Vergé-Franceschi, Paris, 1991, pp. 103-122, in particolare pp. 121-122.

⁹² Cfr. CARLO FEDELI, *Carteggio dei Gran Maestri con i Duchi d'Urbino (1558-1623)*, Pisa, 1912, p. 119.



Fig. 32. Frans Hogenberg, *Barcellona*, in GEORG BRAUN - FRANS HOGENBERG, *Beschreibung und Contrafactur der vornembster Stät der Welt*, Köln, 1582, I, pp. n.n. (dopo p. 6)

A partire dal 1598, infatti, furono create le “fondazioni delle Galere”, cioè fondazioni istituite da singoli cavalieri gerosolimitani con lo scopo di finanziare la costruzione di nuove navi⁹³. Il Balì di Caspe (località vicino a Barcellona), cioè fra’ Stefano Claramonte (Estevan de Claramunt), che in precedenza era stato anche generale delle galere, nel 1598 espresse appunto il desiderio di finanziare una nuova galera da chiamare “*Santo Stefano*” e da porre in cantiere a Barcellona (**fig. 32**): un’imbarcazione che sarebbe stata completata nel giro di otto anni, prevedendone cioè quattro per la costruzione dello scafo con legno ben stagionato e altri quattro per il completamento⁹⁴. Si tenga conto che in quegli anni una nuova galera poteva costare circa 5.000-6.000 scudi, cifra che però di certo saliva se veniva costruita a Malta proprio perché sull’isola era più difficile reperire il legname necessario⁹⁵. Inoltre il Dal Pozzo riferisce che nel 1605 “*la spesa [gestionale] delle Galere*

⁹³ Cfr. ROSSI, *Storia della Marina*, cit., 1926, pp. 56-57; e LO BASSO, *Uomini da remo*, cit., 2003, p. 369.

⁹⁴ Cfr. DAL POZZO, *Historia Della Sacra Religione*, cit., 1703, pp. 345, 395-396 (egli riferisce pure, alle pp. 486-487, che il Claramonte nel 1604 volle finanziare una seconda galera, da chiamare “*S. Lorenzo*”, la quale, ovviamente, sarebbe stata però portata a termine solo negli anni seguenti). Cfr. anche ROSSI, *Storia della Marina*, cit., 1926, pp. 57, 137.

⁹⁵ Cfr. JOSEPH F. GRIMA, *Galley Replacements in the Order’s Squadron (c. 1600-c. 1650)*, in “*Melita Historica*”, VIII, 1, 1980, pp. 48-40, p. 48 (anche per la “*Fondazione Claramonte*” e per i problemi economici che l’Ordine dovette affrontare per costruire o far costruire le proprie galere). Queste navi erano messe in cantiere a Malta (nell’arsenale di Birgu/Vittoriosa), ma spesso, appunto per mancanza di legname sull’isola, l’Ordine le faceva costruire pure in altre città: cfr. anche DAUBER, *La Marina*, cit., 1992, p. 31; e MUSCAT, *Arsenali maltesi*, cit., 1998, pp. 194-196.



Fig. 33. Frans Hogenberg, *Marsiglia*, in GEORG BRAUN - FRANS HOGENBERG, *De praecipvis, totivs universi vrbibus, liber secundvs*, Köln, 1593, II, pp. n.n. (dopo p. 12)

della Religione ascendeua vn'anno per l'altro a 18. in 20. mila scudi per cadauna": si trattava quindi di un somma ingente che, tra l'altro, crebbe negli anni seguenti. Dal punto di vista dell'Ordine, anche tale "spesa" giustificava la necessità di ottenere preziosi bottini con continui assalti alle navi musulmane⁹⁶, cioè con lucrose imprese marinare alle quali anche Fabrizio si stava preparando ricomponendo appunto la flotta con le cinque galere.

Quindi il priore Fabrizio Sforza Colonna aveva avuto proprio l'incarico, nel 1606, di andare a ritirare a Barcellona la galera finanziata dal cavaliere Claramonte. Da una lettera del 15 dicembre 1606, che il Gran Maestro inviò da Malta allo stesso Fabrizio, risulta che quest'ultimo il 25 novembre 1606 si trovava a Marsiglia (**fig. 33**) pronto per raggiungere Barcellona, meta finale. Dalla stessa missiva emerge inoltre che il Gran Maestro si aspettava, di conseguenza, che le cinque galere da lui comandate potessero ripartire

⁹⁶ Cfr. DAL POZZO, *Historia Della Sacra Religione*, cit., 1703, p. 496. Su questi aspetti si veda, in particolare, JOSEPH F. GRIMA, *The Maintenance of the Order's Galley-Squadron (c. 1500-1650)*, in "Melita Historica", VII, 2, 1977, pp. 145-155.

da Marsiglia (nella tappa del viaggio di ritorno) per Malta “*al più a lungo alla metà del mese di Marzo in circa*”⁹⁷. Ma i tempi, in realtà, come vedremo tra poco, non vennero rispettati. A Marsiglia – cosa curiosa – scese anche il cappellano fra’ Anna de Naberat con il compito di recarsi a Parigi per consegnare al Collegio dei dottori della Sorbona (che veneravano sant’Eufemia) “*vn pretioso Reliquiario*” con “*il piede sinistro di detta Santa*” che era appunto conservato proprio a Malta ⁹⁸.

Partito dunque da Marsiglia, Fabrizio giunse a Barcellona e la nuova galera Capitana entrò a far parte della flotta maltese con un nuovo capitano del quale conosciamo il nome. Infatti il Wignacourt aveva in precedenza ordinato a Fabrizio, con lettera spedita da Malta il 15 dicembre 1606, che al comando della “*Galera nuova di Barzelona*” venisse nominato il cavaliere “*Ubertino Ricasoli*”⁹⁹. Ma la nuova imbarcazione dovette dare subito diversi problemi. Secondo il racconto del Dal Pozzo, infatti, tale nuova Capitana una volta giunta a Marsiglia (tappa del viaggio di ritorno dello Sforza Colonna) non si mostrò affatto all’altezza delle aspettative e quindi fu sostituita con una nuova galera fabbricata nel porto marsigliese: “*E di là [da Barcellona] essendo poi ritornato a Marsilia, vi passò tutta quella vernata, sollecitando quiui la fabrica d’vn’altra Galera, che si facea per conto della Religione; E perche s’era conosciuto che la Capitana fatta in Barcellona non riusciva bene, cambiolla con questa, che poi seruì benissimo.*” (figg. 34, 29)¹⁰⁰.

Ovviamente anche la necessità di aspettare a Marsiglia la fine della lavorazione della nuova galera Capitana, predisposta in sostituzione di quella poco adatta ottenuta a Barcellona, determinò un notevole ritardo non previsto e costrinse dunque Fabrizio e la sua flotta a fermarsi nel porto francese ancora per parecchio tempo (come si vedrà meglio più avanti). Probabilmente solo nei primi mesi del 1607 il comandante Sforza Colonna poté prendere possesso della ‘nuova’ galera che assunse il ruolo di nave Capitana. Inoltre Fabrizio in quel periodo – come scrive il Dal Pozzo – fu occupato a imbarcare, su ordine del Gran Maestro, anche “*vn buon nu-*

⁹⁷ Cfr. MACIOCE, *Caravaggio a Malta*, cit., 1994, p. 225.

⁹⁸ DAL POZZO, *Historia Della Sacra Religione*, cit., 1703, p. 522.

⁹⁹ Cfr. MACIOCE, *Caravaggio a Malta*, cit., 1994, p. 225. Per la verità, i tempi del percorso Malta-Marsiglia-Barcellona della flotta maltese comandata da Fabrizio non sono del tutto chiari. Lo SCIBERRAS, *Dieci giorni a Napoli*, cit., 2019, p. 79, nota 7, scrive che una parte di tale itinerario può essere ricostruito attraverso alcune lettere conservate presso l’Archivum Ordinis Melitae (AOM) a La Valletta (lettere che mi riservo di consultare al più presto: si veda l’*Introduzione* a questo mio lavoro).

¹⁰⁰ DAL POZZO, *Historia Della Sacra Religione*, cit., 1703, p. 521.

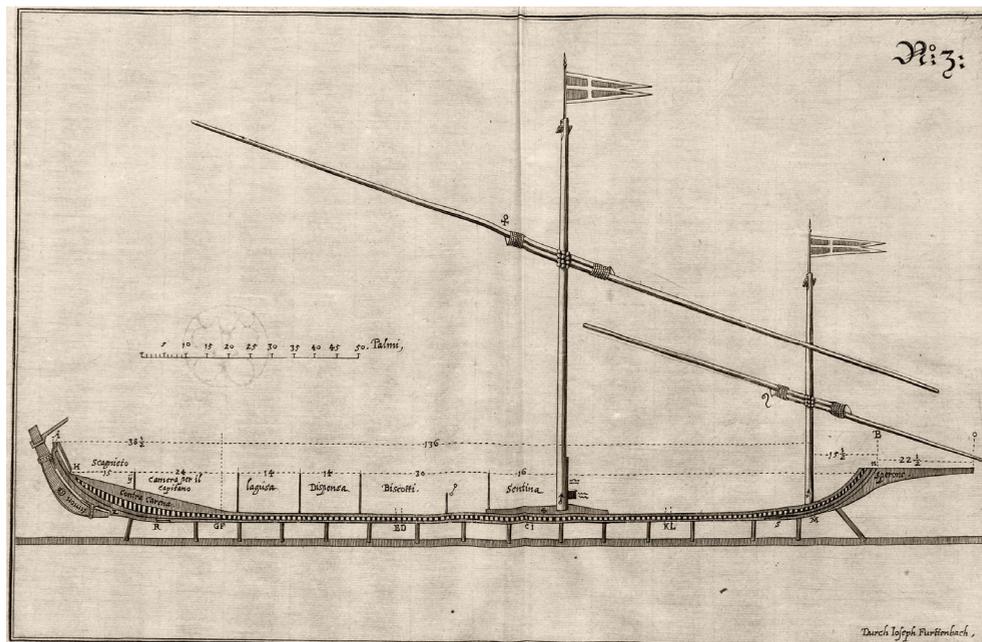


Fig. 34. Joseph Furtenbach, *Galera maltese (in costruzione)*,
in JOSEPH FURTENBACH, *Architectura Navalis. Das ist: Von dem Schiff-Gebäu [...]*,
Ulm, 1629, pp. n.n. (dopo p. 68), tav. 3

mero di Forzati”¹⁰¹. Sappiamo infatti che il Wignacourt, con lettera del 3 gennaio 1607, aveva ordinato a Fabrizio di reclutare altri addetti ai remi: “vi avisiamo, che con tanto magg(io)r animo potete attendere à far travagliare alla Galera nuova Cap(it)ana et a mettere insieme forzati e Buonevoglie per ritornare in quà con essa”¹⁰². La nuova Capitana venne affidata al comando di fra’ Giovan Battista Abenante¹⁰³. Come tutte le Capitane anche questa doveva essere contraddistinta dal colore nero per differenziarla dalle altre galere maltesi che invece erano rosse (e un poco più piccole), come si vede

¹⁰¹ DAL POZZO, *Historia Della Sacra Religione*, cit., 1703, p. 521. Per la partenza da Marsiglia si veda la nota 111.

¹⁰² Cfr. MACIOCE, *Caravaggio a Malta*, cit., 1994, p. 215. Sui forzati e i “buonavoglia” si vedano le note 88-89.

¹⁰³ Cfr. ROSSI, *Storia della Marina*, cit., 1926, p. 139 (con anche l’elenco dei vari comandanti della Capitana in quegli anni); SCIBERRAS, *Riflessioni su Malta*, cit., 2002, p. 15; e SCIBERRAS, *Dieci giorni a Napoli*, cit., 2019, p. 72. Sull’Abenante si vedano pure BERARDO CANDIDA GONZAGA, *Memorie delle famiglie nobili delle province meridionali d’Italia*, Napoli, 1879, V, p. 19; e BONAZZI, *Elenco dei Cavalieri*, cit., 1897, p. 9. Cfr. anche la nota 76.

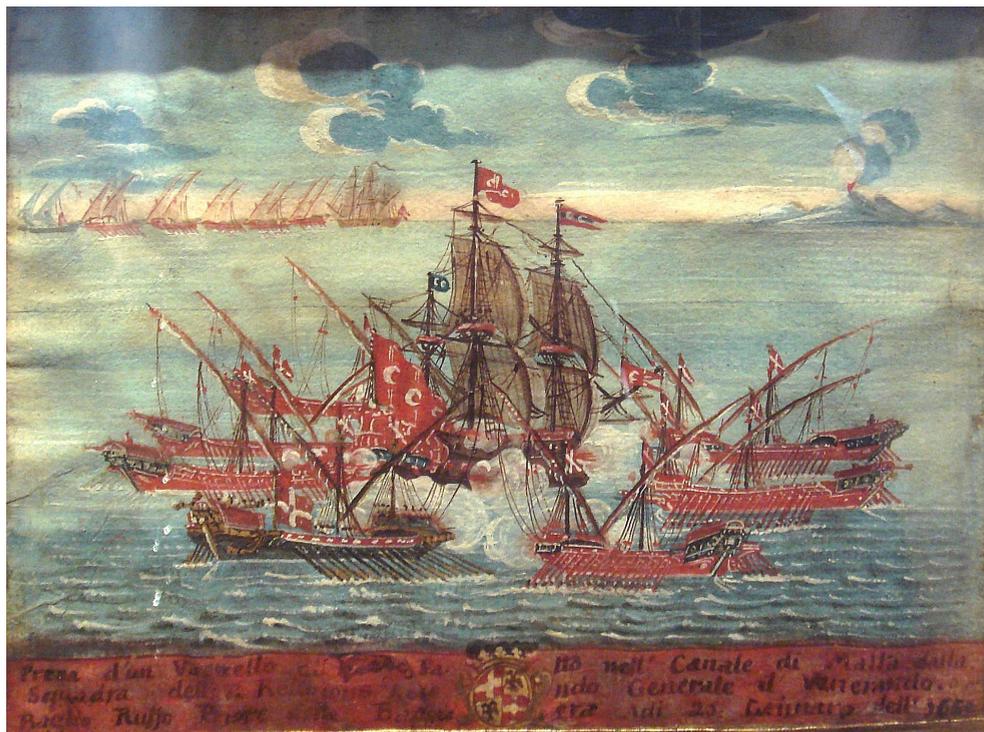


Fig. 35. Anonimo, *Cattura di un vascello turco da parte di alcune galere maltesi nel 1652*, Parigi, Musée de la Légion d'honneur et des ordres de chevalerie

bene anche in tre dipinti che presentano la flotta gerosolimitana nel suo insieme (figg. 35, 36, 38)¹⁰⁴.

Il collegamento tra le varie galere avveniva tramite una serie complessa di segnali (alcuni non conosciuti dai nemici) basati sull'utilizzo di vari elementi che potevano essere impiegati di giorno o di notte: tamburi, lanterne, 'fumate', razzi, colpi di moschetto o di cannoni (a salve); e specialmente bandiere, banderuole, fiamme, stendardi e guidoni. Si trattava di segnali molto differenziati, alcuni dei quali potevano prendere forme, posizioni e colori diversi a seconda del comando da impartire, come è precisamente descritto, in particolare, in un manoscritto illustrato del

¹⁰⁴ Sul colore delle galere, rimando a DAUBER, *La Marina*, cit., 1992, p. 25; e a JARDIN-GUYARD, *I Cavalieri di Malta*, cit., (1974) 2004, p. 159. Per le figg. 28 e 36 nel testo si veda CATERINA CIOLINO, *Sulle vie dei Cavalieri di Malta. Il Valdemone messinese*, in *Frammenti e memorie dell'Ordine di Malta nel Valdemone*, a cura di Caterina Ciolino, Messina, 2008, pp. 23-78, pp. 50-53, ill. 3, 4, 4 (part.).



Fig. 36. Anonimo, *Sei galere maltesi assaltano una vascello turco nelle acque siciliane di Pozzallo il 25 gennaio 1661*, Collezione privata

1719, detto ‘Codice-Olgiati’, steso in italiano, che riprende un testo secentesco non giunto sino a noi (fig. 37). Ad esempio, in questo codice troviamo scritto che una bandiera blu posta sulla barra del timone della Capitana era il segnale che imponeva a tutte le altre galere il dispiegamento delle vele maggiori¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Cfr. ERIC BROCKMAN, *The Signal Code of the Galleys of Malta*, in “Annales de l’Ordre Souverain Militaire de Malte”, III-IV, 1973, pp. 66-79, p. 73, art. 4 (per l’esempio) (in questo e negli altri studi qui sotto citati, tranne quello dello Spada che presenta solo una foto, il testo italiano del manoscritto è stato citato solo con traduzione inglese); GRIMA, *The Order of St. John’s Gallery*, cit., 1978, p. 12; DAUBER, *Die Marine des Johanneriter*, cit., 1989, pp. 353-358, p. 353, art. 4; FONTENAY, *Les galères de Malte*, cit., 1990, p. 269; ANTONIO SPADA, *Catalogo del padiglione 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 von Dauber e Antonio Spada, Brescia, 1992, pp. 49-79, p. 65, ill. 23 (da questa illustrazione è stata tratta, parzialmente, la fig. 37 nel testo) (in questo studio è stata pubblicata solo una foto del manoscritto steso in

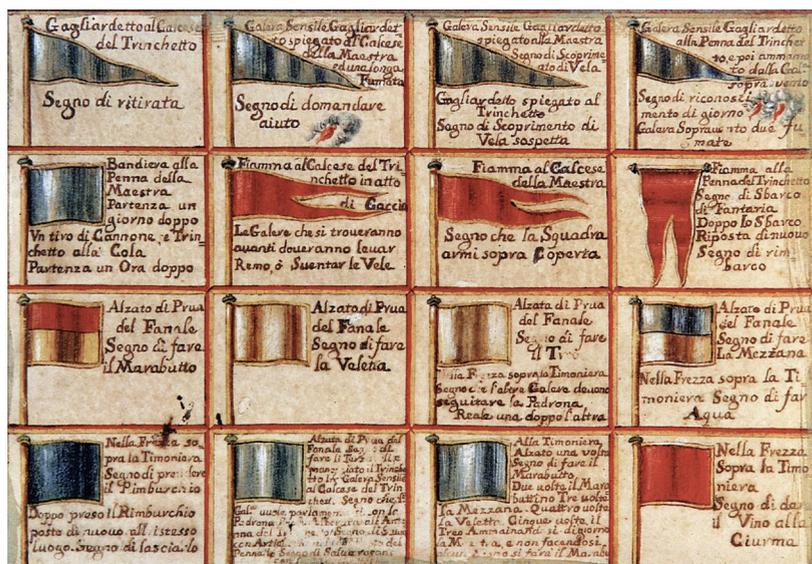


Fig. 37. CAMILLO ANTONIO OLGIATI, *Ordini e Segni Navali delle Galere*, particolare, ms. della fine del XVII secolo (copiato nel 1719 da Carlo Maria Olgiati), La Valletta (Malta), National Library, 110 ('Codice-Olgiati')

Le regole dell'Ordine prevedevano inoltre che le singole galere si dovessero collocare secondo una precisa e ben codificata disposizione durante la navigazione. La Capitana (di color nero), ovviamente, prendeva il comando mettendosi al centro della formazione. Il comandante della Capitana, come si è già sottolineato, non era Fabrizio in quanto lui era il capitano generale di tutte le galere, anche se viaggiava sulla Capitana. Alla destra di quest'ultima si disponeva la galera detta "Padrona", mentre alla sua sinistra si posizionava la galera, chiamata "sensile", il cui comandante era il più anziano. Seguivano poi le altre galere, pure loro dette "sensili", anch'esse disposte "secondo l'ordine dell'antianità delli Capitani di esse"¹⁰⁶. Questa disposizione è ben raffigurata in un dipinto del 1653-1654 dove si vede la Capitana nera in testa (che qui sembra più piccola solo per un effetto prospettico) e le altre (in questo caso più di cinque) che la seguono

italiano, senza però alcuna trascrizione); e JOSEPH MUSCAT, *Signals on Maltese Galleys*, in *60th Anniversary of the Malta Historical Society: a Commemoration*, a cura di Joseph F. Grima, Malta, 2010, pp. 237-272.

¹⁰⁶ *Le Ordinationi del Capitolo Generale Celebrato nell'anno MDCIII*, cit., 1609, titolo XX "De Triremibus", ordinazione n. 48, p. 242. Cfr. BROCKMAN, *The Signal Code*, cit., 1973, p. 73; e GRIMA, *The Order of St. John's Gallery*, cit., 1978, p. 20.



Fig. 38. Anonimo, “*Tavola delle cose notabili dell’isole di Malta e Gozzo*” (con la flotta maltese), particolare, 1653-1654 ca, Malta, Collezione privata

secondo le convenzioni previste (fig. 38)¹⁰⁷. È un’immagine che ci dà anche un’idea di come la flotta maltese viaggiasse sempre in squadra per ragioni di sicurezza, svolgendo, come è stato detto, il ruolo di “*polizia marina*”, ben riconosciuto anche dai diversi Stati europei¹⁰⁸.

Ovviamente, dati i tempi non brevi delle comunicazioni, dal convento di Malta non si avevano notizie precise della reale posizione geografica della flotta comandata da Fabrizio¹⁰⁹. E ancora il 3 marzo 1607 il Gran Maestro, come scrive in una sua lettera indirizzata a Fabrizio, sperava che le galere potessero giungere a Napoli verso la metà di aprile (e che quindi potessero approdare a Malta non molti giorni dopo)¹¹⁰. Ma anche questi tempi, come si vedrà tra breve, non verranno rispettati.

¹⁰⁷ Per il dipinto della fig. 38, si veda KEITH SCIBERRAS, *Caravaggio to Mattia Preti. Baroque Painting in Malta*, Sta Venera, 2015, p. 8, ill. 1.

¹⁰⁸ SCARABELLI, *La Marina*, cit., 1993, p. 129.

¹⁰⁹ Sul sistema delle comunicazioni utilizzato dai cavalieri maltesi e sulla loro spasmodica ricerca di informazioni di ogni tipo, si vedano IVAN GRECH, *Percezioni di isolamento nel Mediterraneo. Malta nel '600: canali di comunicazione e circolazione di notizie*, in *Makings Waves in the Mediterranean - Sulle onde del Mediterraneo*, Proceeding of the 2nd MMHN Conference (Messina-Taormina, 4-7 Maggio 2006), a cura di Michela D’Angelo, Gelina Harlaftis e Carmel Vassallo, Messina, 2010, pp. 455-465; e IVAN GRECH, *Hospitaller Malta’s Communication System with the Mediterranean World in the Early Seventeenth Century*, University of Malta, Dissertation, 2016, pp. 187-207. In quest’ultimo studio (p. 190, tav. 8) si riportano anche i tempi, individuati sulla base delle lettere pervenute, relativi alla corrispondenza tra Malta e gli altri centri europei (queste missive potevano viaggiare via mare, via terra o in entrambi i modi).

¹¹⁰ Cfr. SCIBERRAS, *Dieci giorni a Napoli*, cit., 2019, p. 79, nota 9.