



Una giornata su una galea veneziana

Liberamente tratto dal romanzo di Alessandro Barbero *Gli occhi di Venezia*

Beppe V. Tommasiello
Socio del Gruppo di Roma



Mi trovai a piazza San Marco senza nemmeno accorgermene, i miei pensieri erano ancora rivolti al recente fallimento del mio padrone, il panettiere Anzolo, che quell'anno con la carestia ed i prezzi del grano saliti alle stelle non era più riuscito a panificare ed aveva deciso di ritornare con la famiglia nelle campagne del trevigiano da dove proveniva, quando la mia vista fu catturata dallo scafo rosso di una galea ormeggiata, poco lontano, alla riva. Affascinato da quella vista mi avvicinai ad un galeotto che stava imbarcando alcune casse e gli chiesi per dove era diretta la nave, venni a sapere che la destinazione era Cipro e che il *sopracomito* (nobile veneziano designato dal Senato per le pubbliche galee) era alla ricerca di uomini da arruolare per completare l'equipaggio di rematori cui prometteva cinque zecchini di premio ciascuno (una galea poteva raggiungere un equipaggio di 200-240 uomini).

L'offerta era allettante anche se sapevo che mi aspettava una vita dura a bordo, ma la paga era buona e la fame a terra era certa. Decisi, quindi di mettere i piedi sulla galea come "*buonavoglia*" (uomo libero imbarcato, per un determinato periodo di tempo, per propria scelta in cambio di un salario). Fui subito colpito dalla grande quantità di gente che era presente sullo scafo e dagli spazi assai ristretti ove si muoveva quella varia umanità. Dopo un po' di tempo fui condotto da un ufficiale verso poppa camminando su una passerella, l'unica via esistente per collegare la prora con la poppa, larga non più di un metro chiamata *corsia*. Durante il tragitto osservai che lo spazio a destra e sinistra, di larghezza non superiore ai cinque metri, era ingombro di sedili destinati ai rematori e di scalmi ove venivano appoggiati i remi. Giunsi, quindi, all'altezza della cabina di poppa ove il comandante (il *sopracomito*) sedeva su una seggiola e conversava con

altri due nobili (i *nobili di poppa*) vestiti di nero come lui. Davanti alla cabina c'era lo *scrivano* (*nodaro*) che su un piccolo tavolino controllava le cifre scritte su un brogliaccio e che poi riportava su un volume ben rilegato in cuoio. "Come ti te ciami?" disse questi, "Alvise di Bortolo, garzone" risposi, "anni?" "diciotto", "bon, la paga xe de dieci lire al mese per i primi quattro mesi, poi otto finchè se stà in mar e sua signoria te darà anca cinque zechini de premio perché el ga freta de partir". Non sapendo scrivere misi una croce sul foglio ove aveva trascritto gli elementi del contratto e fui costretto a dare uno zecchino al galeotto che mi aveva fatto arruolare. Mi fu, quindi, dato un voluminoso fagotto fatto di un gran cappotto annodato per le maniche e dentro un giubbotto rosso, due camicie, ed un berrettino rosso simbolo dei galeotti; trovai anche una scodella ed un cucchiaino.

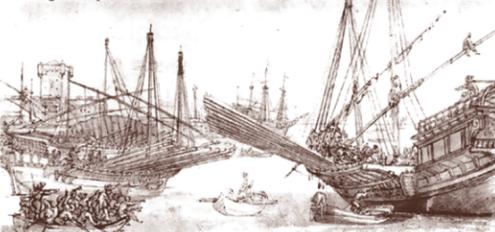
Uffizi. Baccio del Bianco (1626-1627). Combattimento fra una galeazza e due galere. Disegno a penna e inchiostro bruno su carta



Uffizi. Baccio del Bianco (1626-1627). Galera andata in costa. Disegno a penna e inchiostro bruno su carta

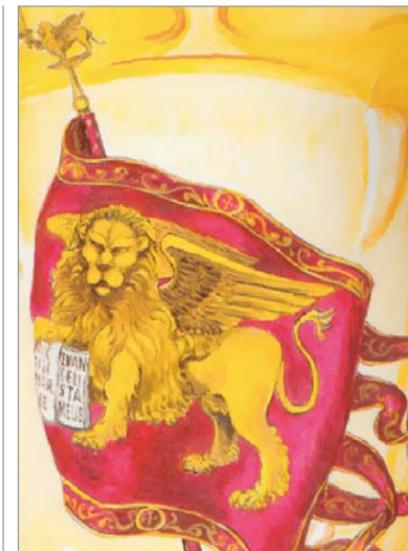


Uffizi. Baccio del Bianco (1626-1627). Gruppo di galere in porto con barche e un galeone sullo sfondo. Disegno a penna e inchiostro bruno su carta



A questo punto apparve il *comito* (braccio destro del *sopracomito*, era un marinaio, spesso di origini borghesi o tratto tra i marinai, che veniva promosso a tale titolo secondo procedure meritocratiche o di raccomandazione-clientela, esperto in navigazione e preposto al governo dei galeotti; era coadiuvato dall'*aguzzino* che armato di scudiscio, dalla corsia, faceva rispettare gli ordini) che, con fare brusco, mi disse di sedere al sesto banco e che da ora in poi sarei stato il *terzicchio* (nelle galee il *terzicchio* era il vogatore più vicino al mare, mentre il *postizzo* occupava la posizione mediana ed il *vogavanti* quella più interna verso la corsia). Davanti a me avevo l'incombente presenza del remo, lungo circa 12 metri, che era tanto grande da non poterlo impugnare,

per poterlo usare era necessario infilare le mani in una maniglia di ferro sporgente dal remo stesso (questo tipo di voga era detto a *scaloccio* per distinguerlo da quello a *sensile* caratterizzato da un solo remo per galeotto lungo circa 10 metri). Guardando oltre vedevo le schiene degli altri vogatori seduti sui banchi precedenti ed il tendaletto che copriva la cabina di poppa su cui sventolava il vessillo di San Marco; le spalle dei rematori erano sempre rivolte alla direzione che avrebbe tenuto la galea. Finora io e gli altri galeotti non avevamo faticato perché l'imbarcazione, uscita dalla laguna, aveva sfruttato il vento che gagliardamente aveva soffiato sulle vele, ma senza accorgersene era arrivata l'ora del rancio (il nome deriva da "rancido" per



La Galeazza veneziana "San Lorenzo" Dipinto al computer di Is da una stampa antica

Evento OLTRE LEPANTO

Giorgio Martini
Presidente del Gruppo Umberto di Trento

L'evento parte da una riflessione sulla pala raffigurante la battaglia di Lepanto conservata all'interno della Chiesa Arcipretale di Cavalese (Trento), pensando alla possibilità di un riavvicinamento tra gli ex imperi, le religioni e le nazioni che un tempo si fronteggiarono nello scontro navale del 7 ottobre del 1571. Da qui è nato un progetto con lo slogan: "dallo scontro

di ieri all'intesa di oggi". Il progetto ha avuto l'intenzione di promuovere a 440 anni dallo scontro navale un momento di pacificazione e confronto internazionale, facendo incontrare e collaborare le massime autorità dei Paesi coinvolti nello scontro bellico. Ha partecipato all'elaborazione del progetto il Circolo culturale VOX POPULI di Pergine Valsugana (Trento) con una serie di eventi a Venezia, Pergine Valsugana e Trento. A Venezia, presso la sede dell'Istituto di Studi Militari

Marittimi, si è tenuto il convegno "Oltre Lepanto - Dallo scontro di ieri all'intesa di oggi", da un punto di vista geopolitico. La sera presso il Teatro Don Bosco di Pergine Valsugana, vi è stato lo spettacolo teatrale "Galeas per montes conducendo" Il giorno dopo nella sede del Castello del Buonconsiglio di Trento, vi è stata la visita guidata alla mostra: "Le grandi Vie delle civiltà dal Mediterraneo all'Europa Centrale a cui è seguito il convegno storico: "Lepanto la battaglia dei tre imperi".

l'abitudine di coprire con l'aceto il gusto marcio dell'impasto di acqua e farina, condita con acqua di mare) e la sensazione di fame era prevalente, per fortuna era apparso sulla corsia un pentolone portato da due marinai verso il quale si protendevano le scodelle dei galeotti che venivano rapidamente riempite di minestra. Il rancio era costituito da questa minestra, spesso ed abbondante, di fave e da un biscotto così duro che era necessario ammorbidirlo nella brodaglia per poterlo masticare, l'acqua era sotto il banco in un barilotto. Un colpo di fischietto interruppe quel desinare e tutti i galeotti si prepararono alla voga afferrando le maniglie dei remi; dopo altri quattro colpi di fischietto il *comito* diede avvio alla remata alla quale dovevano partecipare tutti i galeotti imbarcati. Sulle galee di solito si vogava per *quartiere* (un terzo o metà dei vogatori) in turni di 90 minuti con voga *strappata* (voga lenta), mentre in caso di pericolo si procedeva con voga *arrancata* (più corta e frequente) alla quale partecipavano tutti i galeotti ma che non poteva essere tenuta per molto tempo. La velocità media di una galea, in trasferimento e a remi, non superava i due o tre nodi, mentre con le vele poteva raggiungere anche dieci o dodici nodi. Dopo un'ora e mezza arrivò l'ordine di cessare la voga e tutti mollarono i remi, mi gettai, assetato, a capofitto sul barilotto dell'acqua dal quale ne attinsi in quantità,



litigando con i miei compagni di banco per le dosi spettanti.
Remando per *quartiere* l'imbarcazione non andava veloce, ma con questo metodo si poteva navigare tutto il giorno, e così fu finché il sole non tramontò.



A questo punto il comandante diede ordine di virare verso terra e tutti noi ne fummo felici per la certezza di poter dormire tranquilli vicino alla costa.
Appena giunti accanto alla spiaggia i marinai, con grande rapidità, smontarono l'albero maestro e lo posarono lungo la corsia per prepararsi alla notte. Nel frattempo ci era stata servita la "cena" fatta di biscotto ammorbidito nell'acqua con un filo d'olio.
Mi ero fatto l'idea che sarebbe stato riservato a noi, per poter dormire riparati, un alloggio abbastanza ampio sotto la corsia, ma mi sbagliavo, quel posto era destinato alle mercanzie che erano più importanti dei galeotti.
Quindi bisognava sdraiarsi sul banco o sul pavimento, nel frattempo i marinai avevano cominciato a srotolare una enorme tenda che, fissata agli scalmi dei remi, coprì tutta la lunghezza della galea.
L'affollamento dell'imbarcazione, tuttavia, non era destinato a rimanere tale e sarebbe

Da sn a dx: soldato veneziano al tempo della battaglia di Lepanto (1571), moschettiere veneto al tempo della guerra di Candia (1645-1669), guerriero veneziano del Gattamelata (1443), fante veneziano ai tempi della battaglia di Fornovo (1495), "Buonavoglia" veneziano, comandante di galera italiano e uomo d'arme. Le prime quattro illustrazioni (1986) sono di Alberto Parducci, pittore e incisore nato a Viareggio (LU) e che vive e opera in Altopascio (LU) mentre le ultime tre "Brunus Mugnai Florentinus Fecit" per il libro "The Battle of Lepanto" di Niccolò Capponi - Ney York University Press - 2006

stato sempre più difficile trovare il posto per dormire perché, come mi fu detto da un galeotto anziano, a breve avremmo imbarcato soldati, "Schiavoni" ed albanesi considerati ottimi sia nell'abbordaggio che eccellenti cecchini per i loro grossi archibugi da posta più potenti e precisi dei moschetti (Una galera usciva in mare avendo mediamente a bordo fra i 100 e i 300 soldati).
Venni così a sapere che il sopracomito era un nobile della famiglia *Contarini* e, quindi, la galea si chiamava *Contarina* anche se il suo vero nome era "Vergine Maria".
La natura ha le sue regole e, ad un certo punto, sentii stimoli corporali impellenti; domandai, quindi, al mio vicino di remo

come fare e quello mi indicò il "buco" a prora vicino al cannone.
Il "buco" era una tavola forata che sporgeva dal parapetto e bisogna accovacciarsi lì tenendosi ben aggrappati al bordo per non finire in mare, ove nessuno vi avrebbe salvati.
Anche situazioni necessarie diventavano a bordo problemi da risolvere.
Del resto le stesse condizioni di vita caratterizzate dall'estrema ristrettezza degli spazi e dall'endemica carenza di igiene erano la fonte di continui problemi.
La presenza a bordo di più di 300 persone su una superficie di 250 metri quadri rendeva la navigazione una vera avventura, ma all'epoca era questa l'unico metodo di trasporto e di eventuale combattimento sul mare.

Galea del XVI secolo
(navigante lunga cm 150 scala 1:40
Progetto e realizzazione Renzo Parlanti)



Le galee furono, comunque, lo strumento più efficace per rendere grande la Serenissima Repubblica di Venezia e garantire la crescita economica e di potenza di Genova.
Ritornato al mio posto feci del fagotto di indumenti che mi era stato consegnato un improvvisato cuscino ove mi addormentai stanco delle fatiche del primo giorno di mare.
Altri giorni simili mi avrebbero aspettato prima di giungere dopo circa un mese a Cipro, porto finale della nostra traversata..