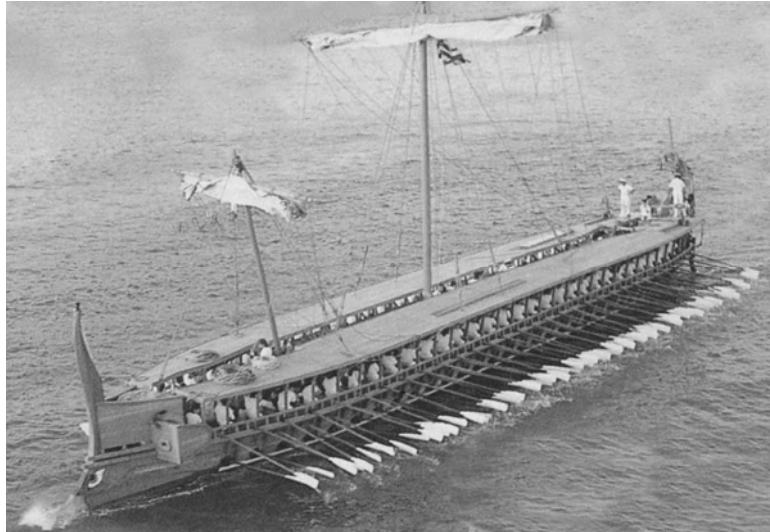


UOMINI AI REMI NELLE EPOCHE PASSATE



L' *Olympiàs*, recente ricostruzione di una antica triere greca

Indice argomenti:

1. “Scuola di voga” nell’antica Roma	pag. 1
2. “La palata” nelle poliremi greche e romane	“ 2
3. Il ritmo di voga sulle quinqueremi romane: un “celeuma”	“ 4
4. La condizione dei rematori delle poliremi nell’età antica	“ 6
5. La condizione dei rematori delle galee nell’età moderna	“ 10
5.1. I “sistemi di voga” sulle galee	“ 11
5.2. I “buonavoglia”	“ 12
5.3. I “forzati”	“ 13
5.4. Gli “schiavi”	“ 14
5.5. La vita a bordo di una galea	“ 15

1. “SCUOLA DI VOGA” NELL’ANTICA ROMA

Nel “Libro I” de *LE STORIE*, Polibio rievoca le vicende della Prima Guerra Punica, nel corso della quale i Romani (che all’epoca “...non avevano conoscenza alcuna delle cose marittime”) furono costretti ad affrontare anche sul mare i Cartaginesi, incontrastati signori del Mediterraneo.

Essi dunque “... intrapresero la costruzione di navi, cento quinqueremi e venti triremi. Gli armatori non avevano assolutamente alcuna esperienza della costruzione delle quinqueremi, perché nessuno fino allora aveva mai usato in Italia navi di tale tipo; la loro costruzione presentò quindi non piccola difficoltà”.

Ma la determinazione dei Romani fu favorita da un episodio fortuito: una nave punica si arenò su una riva dello Stretto di Messina e cadde nelle mani

dei nemici, che la utilizzarono “... come modello per la costruzione di tutta la flotta. [...] Se non si fosse verificato quell’episodio casuale, evidentemente la assoluta inesperienza avrebbe costretto i Romani a desistere dalla loro impresa”.

Così, “... mentre gli incaricati preposti alla costruzione delle navi curavano l’allestimento delle varie unità, altri, arruolate le ciurme, insegnavano loro sulla terraferma a maneggiare i remi. Essi si servivano di questo metodo: facevano sedere gli uomini su banchi per rematori, disposti sulla terraferma, nello stesso ordine di banchi della nave, nel mezzo ponevano il capo, li abituavano a gettarsi tutti insieme all’indietro accostando al petto le mani, quindi a chinarsi in avanti spingendole in fuori, e a iniziare e cessare il movimento agli ordini del comandante. Allenati così preventivamente gli uomini, non appena le navi furono pronte, le vararono e dopo essersi per breve tempo esercitati in mare, iniziarono la navigazione...”.

Grazie anche al presunto utilizzo dei “corvi”¹ descritti da Polibio, nello scontro di Milazzo i Romani poterono dunque infliggere ingenti perdite alla flotta dei sorpresi Cartaginesi e presto strapparono loro il controllo dei mari.

2. “LA PALATA” NELLE POLIREMI GRECHE E ROMANE²



Un modellino elaborato dagli Autori della ricerca

[...] Il movimento della voga degli antichi non doveva certo essere molto ampio a causa degli angusti spazi interni; tuttavia, data la lunghezza dei remi, alla pala si aveva un più che discreto arco. Per facilitare la lettura delle cifre che seguono dobbiamo però rammentare le misure già proposte per i remi:³

lunghezza totale: m. 8.50 (50 cm. di pala);

lunghezza dallo scalmò all'impugnatura: m. 3;

¹ Travi munite di uncini di ferro a forma di becco di corvo, appese a incastellature in legno, che secondo lo storico greco vennero lasciate ricadere sulle navi puniche non appena abbordate, agganciandole irrimediabilmente; cosicché i fanti romani a bordo poterono con facilità riversarsi sulle tolde avversarie, trasformando in pratica la battaglia navale in un combattimento terrestre, nel quale i marinai cartaginesi in breve soccomberono.

² Il testo proposto è un estratto dell’opera “Le Quinqueremi”, di Piero Pastoretto e Umberto Maria Milizia, Huius Libri, parte II, pagg. 72 e 73. Il volume è disponibile in formato elettronico sul sito internet www.arsmilitaris.org.

³ Trattasi di stime degli Autori dello studio, relative ai remi impiegati nelle quinqueremi.

lunghezza dallo scalmò alla pala: m. 5.50.

Un semplice calcolo eseguito a tavolino mostra che, date le precedenti dimensioni, con un minimo movimento all'impugnatura di soli 7 gradi in avanti del braccio (36 cm.), la pala ne compie altrettanti indietro; e che con il movimento contrario verso la posizione di estrazione (remo al petto) di 5 gradi (26 cm.), la pala si sposta dalla posizione precedente di 11 gradi in avanti. Il percorso totale della pala è perciò di 11°, corrispondenti a 62 centimetri per un'andatura di tutto riposo. Lo spazio tra i banchi – 1,20 m. fra due successivi banchi traniti e zigiti,⁴ e 60 cm. fra un banco tranita ed uno zigita, che erano però uno più esterno ed uno più interno - consentiva in realtà dei movimenti di ampiezza doppia, con un percorso di palata in mare di più di 1,20 m.

Lo sforzo dei rematori per sollevare le pale dall'acqua, dato l'equilibrato bilanciamento dei remi, non era certo eccessivo; chiunque voglia per capriccio fare un piccolo esperimento con un simulacro di remo e di scalmò (anche poggiando l'attrezzo ad un muretto e sedendo su uno sgabello), può constatarlo.

Non è improbabile però che la voga fosse agevolata da contrappesi di piombo posti alle estremità delle impugnature di entrambe le serie di remi, o soltanto di quelli zigiti, che erano manovrati da due uomini anziché tre. Se lo sforzo di sollevamento della pala dall'acqua non era eccessivo, tuttavia manovrare con perfetta sincronizzazione dei remi tanto lunghi ed ingombranti non doveva essere facile.

I movimenti richiesti all'equipaggio non erano infatti soltanto quelli, tutto sommato semplici, della voga, ma anche gli altri ben più complicati del maneggio interno, come fuoruscita, inscaltieramento e contrario, rientro, posizionamento ordinato del remo lungo la corsia eccetera. Tutto ciò doveva avvenire con la massima celerità, senza ferirsi ed ostacolarsi tra rematori di dritta e di sinistra, coordinando alla perfezione i movimenti per evitare confusione e trambusto.

Ma c'erano poi anche le manovre; ad esempio "voga a dritta e scia a sinistra", oppure "voga avanti a sinistra e indietro a dritta", per il mutamento rapido di rotta; o anche "scia da tutti e due i lati" per decelerare rapidamente; o infine "dài palate rapide e corte" per accelerare da zero.

Tutti questi movimenti con le loro infinite variazioni, e l'abilità con cui venivano effettuati, facevano la differenza tra un equipaggio mediocre ed un equipaggio ben affiatato; il che equivale a dire, tra la sopravvivenza e la morte della stessa nave". [...]

⁴ *Tramiti, zygitì e talamiti*: categorie dei rematori delle triere greche, correlate agli ordini sfalsati dei remi sulla nave.

3. IL RITMO DI VOGA SULLE QUINQUEREMI ROMANE: UN “CELEUMA”⁵

[...] Cerchiamo di affrontare il problema del remeggio ragionando con ordine. Avevamo già stabilito che in una quinquereme operavano 300 rematori divisi in 60 squadre di cinque uomini ciascuna (da cui *quinqueremis*), ripartita in tre rematori ad un remo e due ad un altro. Possiamo pensare adesso che all'interno di ciascuna squadra ci fosse una sorta di capo voga, il rematore più esperto od anche il più robusto, che sedeva all'estremità del remo anteriore manovrato dai suoi compagni, e dietro al quale gli altri impostassero i loro movimenti: succede così anche nei moderni armi da corsa. Per analogia, tra tutte e 60 le squadre di rematori, le prime due, quelle che sedevano a poppa più direttamente a contatto con l'*hortator*, dovevano essere le migliori e le più fidate. La palata, che a causa della lunghezza e del peso dei remi doveva essere alquanto corta, avveniva, allora come oggi, in quattro fasi:

entrata in acqua;
passata in acqua;
estrazione;
ripresa.

Il ritmo era segnato dal *pausarius* o con il martello (*portisculus*), o con un canto in esametri, il *celeuma*.⁶ Da un *celeuma* che viene riportato nell'*Antologia latina*⁷ possiamo tentare di dedurre alcune caratteristiche che, avvertiamo, sono soltanto delle ipotesi di lavoro. Il canto è diviso in quattro *tetrastichi* o quartine di esametri, ognuna delle quali inizia con il medesimo verso: *Heia viri, nostrum reboans echo sonet heia!*.⁸ Seguendo il ritmo dell'*hortator* l'equipaggio dei rematori intonava probabilmente gli altri tre versi della quartina, e poi la parola tornava all'*hortator* stesso che ripeteva il primo esametro della quartina successiva. Cantare in maniera ritmata durante la marcia, così come nella voga, è per l'uomo estremamente naturale: *distrae*, allevia la fatica ed aiuta a non sbagliare i movimenti. Probabilmente il *celeuma* (questo od un altro equivalente, poco importa) era intonato durante le andature che potremo chiamare "da crociera", mentre nelle arrancate in combattimento era preteso il silenzio assoluto e si procedeva al suono del martello. Adesso, se si recita il primo verso sopra riportato con la metrica (segnata qui per comodità del Lettore con accenti acuti) e le pause dell'esametro, esso suona così:

⁵ Il testo proposto è un estratto de “*Le Quinqueremi*”, op. cit., parte II, pagg. da 58 a 62.

⁶ *Celeu(s)ma* significa “comando”, ed è un termine derivato dal verbo greco *kelêuo*, che vuol dire appunto “comandare”. Per la precisione, prima di essere un canto di rematori, è l'ordine di voga che dà il *keleustés* (“comandante”), in latino *hortator* o *pausarius*, il quale si serviva per lo più di un *portisculus*, un martello specifico per segnare la cadenza delle palate.

⁷ Il canto in parola, che appartiene alla *Anthologia Latina* e ci è stato tramandato da un codice dell'epoca carolingia, è recentemente comparso, con la traduzione di Aldo Dramis, in “*Poeti latini tradotti da scrittori italiani contemporanei*”, a cura di V. Guarracino, Milano, Bompiani, 1993.

⁸ Ossia, “*Heia uomini, come l'eco rimbombante suoni il nostro heia!*”.

Héia viri / nostrúm reboáns / echó sonet héia !

Le pause lo dividono in tre parti distinte, ciascuna costituita da due piedi:

- ***Héia viri***
- ***nostrúm reboáns***
- ***echó sonet héia.***

Ogni parte, recitata molto lentamente con le sue sillabe in arsi e in tesi e le sue cesure o pause metriche, può corrispondere ad una palata secondo questo schema:

- ***Héia viri***: entrata in acqua e passata in acqua;
- pausa: estrazione e ripresa;
- ***nostrúm reboáns***: entrata in acqua e passata in acqua;
- pausa: estrazione e ripresa;
- ***echó sonet héia***: entrata in acqua e passata in acqua.

Ripetute prove teoriche, che chiunque può sperimentare con un cronometro, purché legga con studiata lentezza e scandisca bene le pause, portano ad ipotizzare che il celeuma ritmi normalmente 15-16 palate al minuto, una ogni 4 secondi circa, aumentabili a 20 se lo si recita più velocemente. Poiché il canto è composto da 16 esametri, ed ogni esametro comprende tre palate, la recitazione totale implica 48 entrate in acqua e quindi poco più di tre minuti di voga, dopo di che i rematori cominciavano da capo.

[...]

La traduzione del testo del canto, che naturalmente non può riprodurre il ritmo latino, non sarà forse molto elegante, ma è alquanto più fedele di quelle che abbiamo potuto trovare.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

IL SIGNORE DEL MARE CHE SI STENDE AMPIAMENTE CON VOCE SERENA
FECE DISTENDERE PLACATO IL PELAGO E FECE CALARE LA TEMPESTA,
E I FLUTTI DOMATI SI FERMARONO PER MANCANZA DI SPINTA.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

LA CARENA IN MOTO CON SFORZO BEN DISTRIBUITO TREMA PER I COLPI.
ORA L'ACCORDO SORRIDENTE DEL CIELO COL MARE CI PERMETTERÀ DI CORRERE
CON LA VELA PREGNA PER IL SOFFIO DEI VENTI.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

LA PRORA EMULA DEL SALTO DEL DELFINO TAGLI LA DISTESA DEL MARE,

GEMA ABBONDANTEMENTE, SI TIRI FUORI CON LE BRACCIA MUSCOLOSE
E TRACCI UNA SCIA TRASCINANDOSI DIETRO UN BIANCO SOLCO.

HÉIA, UOMINI, COME L'ECO RIMBOMBANTE SUONI IL NOSTRO **HÉIA**.

TRAVOLGENDO I FLUTTI DEL MARE LA BARCA ODA **HÉIA!**

SPUMEGGI IL MARE SCONVOLTO DAI REMI; NOI ANCORA **HÉIA!**

IL LITORALE PER LE VOCI RITMATE AL REDUCE RISUONI **HÉIA!**

[...] Riteniamo qui che l'esametro, con il suo ritmo, fosse particolarmente adatto a far coincidere le sillabi in arsi con l'emissione maggiore di fiato di una respirazione che, sotto sforzo come durante la voga, doveva essere resa la più regolare possibile.

[...] L'ultima strofa ripete l'*héia* iniziale alla fine di ogni verso, indicazione di un ritmo che cresce d'intensità, dopo l'abbrivio dello scafo, mano a mano che si susseguono le strofe.

Certo il ritornello iniziale era, o poteva essere, ripetuto sempre più in fretta dal capovoga per aumentare il numero delle battute, ed ogni volta l'equipaggio rispondeva cantando i versi successivi alla stessa cadenza, non essendo possibile che un simile numero di remi potesse essere messo in movimento subito al massimo delle palate.

In ultimo, il *reduce* dell'ultimo verso che evoca il ritorno a terra ci rende l'immagine di un equipaggio che, magari stanco dopo la navigazione e forse la battaglia, ma felice di essere sopravvissuto, forza egualmente sui remi per affrettare l'approdo al porto amico.

[...] Il canto riporta il termine *virī* perché connesso con l'essere maschi, liberi e combattenti (le virtù virili), e non invece *homines*, che indica genericamente l'appartenenza al genere umano. Il termine *virī* suggerisce dunque che i rematori erano dei cittadini in possesso di dignità e diritti civili.

[...] Si converrà che non è certo canto da schiavi o da soldati di seconda categoria questo, ma di uomini di mare, il cui cuore batteva all'unisono con la propria nave. [...]

4. LA CONDIZIONE DEI REMATORI DELLE POLIREMI NELL'ETA' ANTICA⁹

[...] E' opportuno spendere qualche rigo per considerare le condizioni fisiche e disciplinari in cui lavoravano gli uomini al remeggio e sfatare così qualche leggenda.

È noto che i rematori (ma se per questo anche i marinai) non godevano di buona fama nella società di Roma. Essi erano normalmente levati dalla quinta

⁹ Il testo proposto è un estratto de "Le Quinqueremi", op. cit., parte II, pagg. da 54 a 57.

classe di cittadini, la più povera, od erano dei volontari provenienti dai *capite censi*, cioè i nullatenenti,¹⁰ ma all'occorrenza potevano essere arruolati forzatamente tra gli schiavi ed i carcerati, e venire forniti dai *socii*, dalle città di mare o dai prigionieri di guerra. E' ovvio che gli equipaggi più affidabili dovevano essere quelli dei cittadini romani o delle colonie latine, per i quali remare nella flotta sostituiva il servizio militare nelle legioni e costituiva pur sempre una certa forma di reddito e di vitto e alloggio. Pericle faceva allenare al remo addirittura i cittadini delle classi superiori non fidandosi degli stranieri ed anche le galere cristiane erano mosse in buon numero dai "buonavoglia", cioè volontari, piuttosto che da galeotti o schiavi turchi, senz'altro meno fedeli. Ma anche con rematori di altra provenienza - e non è detto che non fossero mescolati ai romani per formare equipaggi "misti" - la disciplina non doveva essere affatto disumana e inutilmente crudele come spesso si suole raffigurarla. Dei rematori abbrutiti, affamati e infermi avrebbero costituito un ben misero "motore" per una quinquereme; soprattutto in battaglia, quando anche un mezzo nodo di velocità in più o in meno poteva costituire la salvezza o la perdita dell'intera nave.

Abbiamo già osservato che il rancio era necessariamente buono e gli sforzi limitati soprattutto alle manovre in combattimento (ma quale soldato non è sottoposto a stress in battaglia) ed a non troppo dispendiose navigazioni quando non era possibile usare la vela;¹¹ adesso aggiungiamo che la sferza dell'aguzzino (nome con cui era chiamato l'*hortator* nelle galere medievali) è più un frutto della fantasia dei moderni che di notizie storiche precise. Potremmo aggiungere che persino l'igiene personale e quella dei banchi e delle corsie doveva essere sufficientemente curata: un equipaggio di rematori falcidiato dal colera o anche da una semplice dissenteria avrebbe reso militarmente inutilizzabile un'intera unità sulla quale lo Stato aveva investito capitali, risorse e uomini.¹² Dunque, niente escrementi sul ponte o sui banchi di voga; locali ben aerati per evitare crisi di anossia sotto sforzo; pochissima sporcizia e niente piaghe infette per ferite da scudiscio; l'uso della coercizione fisica e la minaccia del bastone o della frusta doveva essere l'*extrema ratio* o, come nell'esercito, la punizione di una grave mancanza. Non bisogna infatti

¹⁰ La cosiddetta riforma timocratica serviana divideva il popolo in cinque classi sulla scorta del loro reddito. La quinta e ultima, quella dei cittadini con un patrimonio di 11.000 assi, forniva soldati di bassa forza non inquadrati nell'organico di combattimento delle legioni o i marinai; i cittadini che non raggiungessero neppure questo reddito erano censiti soltanto "per testa", in latino *capite censi* ed erano esentati dal servizio militare, ma ciò non toglie che non potessero servire come volontari nella flotta.

¹¹ [...] Circa il lavoro di *routine* al remo, non doveva essere né eccessivamente lungo, né eccessivamente faticoso, poiché le quinqueremi erano dopo tutto delle navi a vela con "propulsione ausiliaria", come si direbbe oggi. Al remeggio, tranne che in battaglia, si poteva ricorrere in assenza di vento; con vento contrario o di stretta bolina, che l'imbarcazione non era in grado di sostenere; per aumentare l'andatura in presenza di deboli brezze; o, infine, durante le rare navigazioni notturne, quando di solito nell'estate mediterranea il vento cala o cessa del tutto.

¹² Il Lettore non si stupisca del *confort* che attribuiamo alle navi dell'antichità rispetto a quelle del Medioevo od alle galere del XVI e XVII secolo. Greci e Latini erano molto progrediti, e curavano il benessere degli uomini anche nell'ambito militare. Prova ne sia che le grandi epidemie dissenteriche che affliggevano gli eserciti ancora fino alla metà del XIX secolo erano praticamente sconosciute nelle legioni romane.

dimenticare che i rematori prestavano un servizio a tutti gli effetti militare, ed erano pertanto sottoposti ad una disciplina simile a quella dei legionari; disciplina che presso i Romani poteva essere anche durissima, ma non certamente inumana.

Procedendo su questo assunto che ci sembra obbedire ad una sana logica, dovremo anche aggiungere che i rematori eseguivano il loro lavoro senza essere incatenati ai banchi. Una tale affermazione potrebbe suscitare sorpresa, ma deriva da due semplici ragionamenti: abbiamo già detto che i *remiges* erano nella maggior parte dei casi dei cittadini liberi o dei liberti, mentre le catene nell'antichità erano riservate soltanto agli schiavi; ed inoltre, in fondo, a che sarebbe servito incatenare degli uomini quando sul ponte superiore vi era un intero manipolo, ben due centurie, di *classiarii*¹³ armati e pronti a spegnere qualsiasi ribellione? Certo le catene esistevano a bordo per le punizioni usuali; è possibile anche che gli schiavi arruolati forzatamente remassero sempre incatenati; ma si deve concludere che i ceppi venivano usati solo per punizione od in casi eccezionali, e comunque a discrezione del comandante e su parere del *pausarius*, il diretto responsabile del remeggio.

Insomma, a nostro giudizio l'incatenamento o l'uso della sferza avevano luogo per punizione collettiva oppure, sempre a discrezione del *magister navis*, se l'equipaggio appariva del tutto inaffidabile e riottoso (come ad esempio quando era costituito da prigionieri di guerra punici), ma in ogni caso non doveva essere la norma nella marineria di Roma, bensì l'eccezione. In ultimo, è evidente che i rematori potevano essere usati a squadre per una serie infinita di servizi di bordo: dalla pulizia della nave, alla sua messa in secco, al carico delle provviste d'acqua e delle vettovaglie. Usare la forza di 300 uomini di età giovane o matura (niente spazio per vecchietti artritici e scheletrici, come nei *colossal* di passata memoria) soltanto per poche ore di navigazione o nell'eventualità di una battaglia, e mantenerli ad ozio per la maggior parte del tempo, sarebbe stato un non senso: e tutto il male si può dire dei Romani, tranne che mancassero di senso pratico.

Ma resta ancora da superare un altro falso parere dei più, frutto di una superficiale riflessione sul problema del remeggio. Riassumiamo quanto vogliamo qui approfondire in una semplice battuta: i rematori costituivano un *equipaggio* nel vero senso del termine, e non una *ciurma*, che è invece un francesismo usato come dispregiativo in luogo del termine più nobile "equipaggio". Per *ciurma* si intende infatti un gruppo d'uomini addetto ad un lavoro ripetitivo e di forza bruta, simile a quello di un bue che faccia girare una macina; per *equipaggio* si intende invece un gruppo di uomini che svolge un lavoro delicato, intelligente e, per così dire, di *finezza*, paragonabile a quello svolto da un meccanismo di precisione. E 300 rematori che voghino all'unisono ed eseguano manovre complesse all'istante e senza il minimo

¹³ "Fanti di marina" romani.

errore che comprometta la sicurezza di una nave da guerra (in cui la sicurezza è tutto, e nulla può essere lasciato al caso od alla buona sorte) non si formano certo con un tocco di bacchetta magica: gli allenatori ed i timonieri degli armi sportivi, che hanno a che fare con un massimo di otto vogatori, lo possono ben testimoniare.

Pertanto il rematore delle poliremi era un "professionista" e non un bruto, come molti immaginano; anzi, all'interno della categoria possiamo facilmente individuare diverse specializzazioni, così come all'interno di una legione vi era chi andava a cavallo, chi serviva in fanteria, chi suonava il corno e chi portava l'insegna, pur essendo tutti qualificati con il nome generico di *milites*. Innanzitutto occorre ricordare che, ad esempio, nelle triere greche ciascun rematore si portava dietro il proprio remo ed il proprio cuscino come equipaggiamento personale; il che vuoi dire molto, per chi ha senno, sul grado di abilità ed esperienza che quegli uomini acquisivano nell'esercizio della loro arte. La medesima cosa possiamo supporre per le squadre delle quinqueremi, ognuna delle quali doveva essere responsabile del suo attrezzo di voga e della sua manutenzione, e vi apportava anche quelle mille piccole modifiche che rendono veramente "personale" un oggetto altrimenti prodotto in serie: vi incideva ad esempio i propri nomi, il suo numero d'ordine all'interno della corsia o brevi formule votive, ne limava le impugnature perché si adattassero alla mano di ciascuno, ne ingrassava il girone curandone la custodia di cuoio, preparava accuratamente gli stroppi e via dicendo.

Ma la specializzazione doveva essere ben spinta, se si volevano ottenere prestazioni eccellenti: innanzitutto possiamo dividere le squadre fra quelle di dritta e di sinistra, poiché vi è una notevole differenza di voga tra le due posizioni; poi tra quelle di tre e di due uomini, che remavano con lo scalmò sull'apposticcio od a scafo; poi ancora tra quelle più vicine al *pausarius*, le migliori, e le successive; infine, anche all'interno d'ogni singola squadra, ad esempio quella composta da tre uomini, c'era la differenziazione tra chi remava più accostato alla murata, e doveva avere le braccia più corte o poteva essere meno robusto e persino meno esperto, chi agiva al suo fianco e chi invece all'estremità del remo, al quale si richiedeva maggiore prestanza, movimenti del busto più ampi ed il compito di guidare, in un certo senso, gli altri due compagni. Certamente gli uomini dovevano essere allenati ad interscambiare i ruoli, e sarebbe stato ad esempio assurdo che, durante il tirocinio di formazione di un equipaggio, non si curasse di far scambiare di posto alle squadre di dritta con quelle di sinistra; tuttavia l'occhio e l'esperienza del capovoga e dell'*hortator* (che forse un tempo erano stati anch'essi dei rematori) alla fine assegnavano un ruolo a ciascuno in base alle sue caratteristiche fisiche e di carattere; un ruolo che, probabilmente, lo avrebbe accompagnato per il resto della sua carriera in marina.

Infine un'ultima osservazione che non ci stancheremo di ripetere: le poliremi dell'antichità, essendo costruite artigianalmente, dovevano

presentare notevoli differenze tra di loro; alcune potevano non essere perfettamente simmetriche e creare scarsa stabilità, altre ancora tendevano a scarrocciare od a mostrare altri difetti. Era essenziale dunque che un buon equipaggio familiarizzasse anche con l'unità alla quale era assegnato, e diventasse per così dire una cosa sola con essa.

Tuttavia, almeno in tempo di pace, o nei periodi in cui le produzioni cantieristiche non funzionavano a pieno ritmo per ripianare le perdite e formare nuove squadre, prima di aver acquistato una buona esperienza e poter essere imbarcato su una nave da guerra, un nuovo equipaggio doveva percorrere un lungo tirocinio di addestramento. E' ipotizzabile che esercitazioni ginniche a terra cominciassero a sviluppare i muscoli ed a "fare fiato"; successivamente potevano intervenire cicli di addestramento su dei simulacri. Molti tendono a non dare valore al passo di Polibio che attesta tale abitudine, ma non ne vediamo il perché: in fin dei conti, anche nell'addestramento dei cavalieri i Romani iniziavano con simulacri di cavalcature sui quali il soldato si esercitava a salire e scendere con velocità e destrezza. Infine, il futuro equipaggio poteva imbarcarsi su vecchie unità e cominciare ad esercitarsi con le manovre nei porti o nei tratti di costa più sicuri, per poi finalmente imbarcarsi sulla nave che era destinato a portare in missione. Insomma, lungi dall'essere i *paria* della marina, i rematori delle quinqueremi costituivano l'umile, ma indispensabile ossatura della flotta. Una quinquereme poteva essere costruita in poche settimane: per creare un equipaggio perfettamente addestrato ed affidabile occorrevano dei mesi. Le guerre sul mare si vincevano e si perdevano anche a seconda della capacità logistica e tecnica di creare prima buoni istruttori, e poi buoni rematori.

5. LA CONDIZIONE DEI REMATORI DELLE GALEE NELL'ETA' MODERNA

Nell'evo moderno (XVI-XVIII secolo) i costi di allestimento e di mantenimento di una flotta militare permanente si presentavano talmente ingenti in rapporto alle disponibilità di cassa delle Potenze dell'epoca, che quest'ultime valutavano di gran lunga più conveniente ricorrere al "noleggio" di battelli di proprietà di privati qualora un'azione navale a tutela dei propri interessi si fosse resa necessaria.

In un siffatto contesto, i più attivi operatori furono gli armatori-banchieri genovesi: essi infatti disponevano, allo stesso tempo, di un grande sapere marittimo, di un porto e di cantieri navali di prim'ordine e, soprattutto, di cospicui capitali da investire.

Tralasciando le implicazioni d'ordine politico, finanziario e militare di tali particolarissimi contratti di noleggio, denominati "asiento", qui ci si soffermerà sulla condizione dei rematori delle "galee" oggetto d'affitto, il cui reclutamento e sostentamento spettava agli armatori delle stesse. A tal fine si

riportano, di seguito, degli estratti di lavori svolti in materia da alcuni studiosi.

5.1 I “SISTEMI DI VOGA” SULLE GALEE¹⁴

«Premettiamo le dimensioni medie di una galea (o galera) sottile da battaglia, intorno alla metà del '500, lunghezza 42 metri; larghezza 5,50; altezza 2. Su ogni lato del battello erano disposti dai 25 ai 30 banchi, sui quali prendevano posto i vogatori. I sistemi di voga furono due. Il primo, detto “alla sensile”, fu adottato fino alla prima metà del '500, soprattutto dalla flotta veneziana. Prevedeva tre vogatori per ogni banco ognuno dei quali disponeva di un remo lungo dai dieci agli undici metri. Per evitare che ad ogni colpo di voga si formasse un groviglio inestricabile, i banchi erano disposti diagonalmente verso poppa, in modo che ciascun uomo potesse manovrare il proprio remo parallelamente a quello degli altri, senza scontrarlo. Questo sistema richiedeva notevole abilità ed esperienza in ogni singolo vogatore e una diversa e definita misura nei tre remi di uno stesso banco. Nella seconda metà del XVI secolo si diffuse progressivamente in tutte le marinerie un'altra voga, basata su di un tipo di remo detto “scaloccio”. Più pesante, più robusto, più rigido e leggermente più lungo dei remi alla sensile, doveva essere manovrato da più uomini, (fino a sette), che facevano forza su una serie di maniglie di legno, disposte lungo la sua parte interna. Il vantaggio di questo tipo di remo, consisteva nell'aver bisogno di un solo esperto vogatore per dare il ritmo agli altri, che potevano perciò essere del tutto privi di esperienza. Per questa ragione, la voga “a scaloccio” si diffuse rapidamente presso tutte le flotte mediterranee, perennemente a corto di uomini. Si consideri infatti che una galea, in pieno assetto di guerra, impiega mediamente 250 vogatori, ed altri 15 uomini, addetti alla sorveglianza, al ritmo, ed alle punizioni dei galeotti. Considerato il tasso di mortalità, e la necessità di urgenti e continui rimpiazzi, si evidenzia in tutta la sua importanza il problema del reclutamento. Vediamo ora di esaminare dal punto di vista sociale l'apparato remiero “tipo” di una galea “cristiana”, navigante nel Mediterraneo (e quindi

¹⁴ «Il nome “galea” deriva dal greco *galeas*, che significa *pescespada*, perché la forma di questa nave richiamava tale pesce: essa infatti era lunga e sottile, con un rostro fissato a prua che serviva a speronare le navi avversarie. La propulsione a remi la rendeva veloce e manovrabile in ogni condizione; una vela quadra permetteva di sfruttare il vento quando soffiava in poppa. La forma lunga e stretta della galea, ideale in battaglia, la rendeva però poco stabile, e le tempeste e il mare grosso la potevano facilmente affondare: perciò il suo utilizzo era limitato alla stagione estiva, al massimo autunnale. Era obbligata a seguire una navigazione di cabotaggio, ossia vicino alle coste, in quanto la sua stiva poco capiente imponeva diverse tappe per il rifornimento soprattutto di acqua; i rematori, per il continuo sforzo fisico, ne consumavano molta. Per queste ragioni la galea era inadatta alla navigazione oceanica. I combattimenti tra galee si risolvevano di solito in abordaggi, nei quali gli equipaggi si affrontavano corpo a corpo e, a partire dal XVI secolo, a colpi di archibugio [e di qualche piccolo cannone]. L'uso della galea declinò a partire dal XVII secolo, quando venne soppiantata dal “galeone” a vela, molto più grande e potente: oltre ad avere una [assai] maggiore potenza di fuoco, esso poteva affrontare le rotte oceaniche, che con l'incremento dei traffici con l'America diventavano sempre più importanti» (tratto dal sito internet it.wikipedia.org).

Il progressivo abbandono della galea come modello di unità navale favorì il successivo superamento del sistema schiavistico nel bacino del Mar Mediterraneo.

anche in Adriatico), in pieno assetto di guerra ai primi del Seicento».¹⁵

I rematori di tale unità venivano generalmente attinti da tre distinte categorie: i cosiddetti “buonavoglia”, i forzati e gli schiavi.¹⁶

5.2 I “BUONAVOGLIA”

«Per secoli, soprattutto nella flotta veneziana, i “buonavoglia” costituirono la stragrande maggioranza dei vogatori. Uomini liberi, offrivano volontariamente la loro opera, percependo un salario che veniva in genere anticipato prima dell'imbarco. Avevano anche la possibilità di esercitare piccoli commerci durante la sosta nei porti. Non erano incatenati ai banchi, e durante i combattimenti potevano contribuire in armi alle operazioni belliche effettuate dalla galea [ovviamente in cambio di un compenso]».¹⁷ Spesso tali mestieranti prestavano servizio per la durata di un solo viaggio.

Tuttavia, il numero dei vogatori volontari iniziò ad un certo punto a scemare e l'estrazione sociale della categoria “buonavoglia” mutò. «Intanto il reclutamento diventò praticamente forzoso, simile a quello praticato per i vascelli a vela. Vagabondi, miserabili, accattoni, disseminati nei bassifondi delle grandi città portuali, o contadini impoveriti e indebitati dai cattivi raccolti e dalle carestie, venivano rastrellati dalle milizie marittime e ricattati: o il carcere, sotto vari pretesti e giustificazioni d'ordine pubblico, o l'imbarco sulle galee, con un salario di mera sopravvivenza, e con la vaga promessa d'essere liberati per buona condotta, dopo un lasso di tempo mai ben definito. [...] Gli spagnoli chiamavano questi disgraziati “buenas boyas de carcel”, per distinguerli dai volontari veri e propri, sempre più rari, “i “buenas boyas de bandiera”».¹⁸

«... Quanto ai “buonavoglia”, erano dei miserabili ai quali la schiavitù volontaria per cinque anni si offriva come unica possibilità di sopravvivenza. La disperazione o la fuga dalla giustizia erano le molle che li spingevano ad arruolarsi, piuttosto che il premio d'ingaggio di sessanta lire o la misera paga mensile; venivano poi iscritti d'autorità nel libro dei buonavoglia quei condannati alla galea che, al momento della loro liberazione, restavano debitori delle spese processuali. L'espressione «vendersi per buonavoglia», con cui si indicava il contratto di arruolamento, rende bene l'idea del loro stato, pari a quello degli schiavi e dei forzati di cui dividevano le condizioni di vita e di lavoro. I buonavoglia genovesi erano persino incatenati, come informa una relazione del 1788: “... lo schiavo resta di giorno libero dalla catena [...] il buonavoglia a' termini del suo contratto è esente di giorno dalla

¹⁵ Tratto da «*La vida infernal de galera*». *Lavoro e sfruttamento nel Mediterraneo moderno*», di Ignazio Pansini, rivista “*Le passioni di sinistra*”, numero di settembre-dicembre 2002 (disponibile in formato elettronico sul sito internet www.lepassionidisinistra.info).

¹⁶ Generalmente i “forzati” costituivano la quota maggioritaria degli addetti al remeggio.

¹⁷ Da «*La vida infernal de galera*». *Lavoro e sfruttamento nel Mediterraneo moderno*», op. cit.

¹⁸ Da «*La vida infernal de galera*». *Lavoro e sfruttamento nel Mediterraneo moderno*», op. cit.

*catena, a differenza del forzato, che come tratto di pena, ed in vigor della sentenza è condannato a' continua catena; anzi se lo schiavo, o' il bonavoglia commette mancanza, [è] condannato per qualche tempo alla continua Catena"».*¹⁹

Esistevano poi ulteriori modi per asservire i “buonavoglia”: «... quanto ai “bonavoglia”, bisognava fare in modo che si indebitassero, perché durante le soste invernali rimanessero in servizio fino alla campagna successiva. L'obiettivo, come in tutte le flotte, era di avere un nucleo di rematori liberi, esperti e temprati dal mestiere». Il bonavoglia «... doveva pagarsi tutti gli extra: dall'alimentazione al vestiario, dai medicinali ai debiti di gioco. Per far ciò il comandante “rilasciava” di volta in volta degli anticipi, tali da far ingrossare piano piano il debito, in maniera da vincolare il rematore al proprio datore di lavoro. Il sistema del debito divenne dunque, nel corso del XVI secolo, un espediente comune per vincolare i rematori volontari alla loro galea, permettendo così la formazione di forti contingenti di galeotti esperti».²⁰

Progressivamente, dunque, la categoria dei vogatori “buonavoglia” divenne sempre meno libera, e sempre più assimilabile a quella dei “forzati”.

5.3 I “FORZATI”

La classe dei forzati era formata da galeotti «... che dovevano spiare la loro condanna vogando, anche se spesso questa pena equivaleva ad una sentenza di morte, considerate le condizioni di vita a cui erano sottoposti e al rischio che correivano durante i combattimenti».²¹

«Come è noto, la condanna al remo fu tra le più diffuse in età moderna, a tal punto che nella lingua italiana il termine “galera” diventò, ed è tuttora, sinonimo di “prigione”».²² Essa era prevista per un numero amplissimo di reati, e fu altresì strumento di molte operazioni di “ordine pubblico” (come quelle volte a contrastare il fenomeno del vagabondaggio, ma in realtà poste in essere anche allo scopo di assicurare alle galee la “forza motrice” ad esse necessaria: nel vicereame spagnolo di Napoli, ad esempio, «... la Prammatica Terza “*De Vagabundis*” prevedeva una pena di 5 anni di galera contro tutti coloro che entro il termine di tre giorni dalla pubblicazione della legge non potessero dimostrare di esercitare un'arte o di stare a padrone».²³

«Ad essi, come ai “buonavoglia”, talvolta poteva ricorrere il capitano della nave allorché durante uno scontro le sorti della battaglia volgevano al peggio.

¹⁹ Tratto da *“Ordinamenti navali della Repubblica di Genova nel Settecento”*, di Paolo Giacomone Piana (opera disponibile in formato elettronico sul sito internet www.assostoria.it).

²⁰ Tratto da *«Gli “asientisti” del Re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei Genovesi (1528-1716)»*, di Luca Lo Basso (opera disponibile in formato elettronico sul sito internet www.storiamediterranea.it).

²¹ Tratto dal sito internet de *“La Navigation du Savoir - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo”* (www.navigationsavoir.net).

²² Da *«“La vida infernal de galera”. Lavoro e sfruttamento nel Mediterraneo moderno»*, op. cit.

²³ Da *«“La vida infernal de galera”. Lavoro e sfruttamento nel Mediterraneo moderno»*, op. cit.

Il comandante aveva infatti la facoltà di ordinare agli aguzzini di sferrarli e dar loro le armi e se il combattimento terminava con la vittoria dell'unità, i rematori che avevano lottato ricevevano un premio che, in genere, per i forzati consisteva nel riacquistare la libertà». ²⁴

Nessuna speranza, invece, sorreggeva gli schiavi.

5.4 GLI "SCHIAVI"

Dal XIII al XVIII secolo la schiavitù ha costituito un elemento essenziale dei commerci nel Mar Mediterraneo.

«Accanto agli schiavi cristiani, a proposito dei quali si ebbe un costante impegno nell'organizzazione di istituzioni operanti per il riscatto, fu altrettanto rilevante l'esistenza di schiavi musulmani». ²⁵ Nello sfruttamento schiavistico, in effetti, le potenze cristiane non furono da meno di quelle islamiche.

Ambo le parti si procacciavano gli schiavi da destinare alla voga sulle proprie galee in due modi: catturando nemici in battaglia, oppure acquistando i prigionieri di corsari e bande di razziatori che con le loro incursioni drenavano continuamente abitanti dalle coste avversarie, rivendendoli poi (e non soltanto agli armatori, ma anche a possidenti terrieri, commercianti, ecc.) in appositi mercati, alla stregua di qualsiasi altra merce.

«I musulmani catturati dai cristiani erano destinati in prevalenza al remo e solo in piccola parte furono utilizzati per lo scambio di prigionieri». ²⁶ Gli islamici, dal canto loro, facevano prigionieri anche al fine di strappare lucrosi riscatti in cambio della liberazione degli stessi.

A bordo gli schiavi vivevano fintantoché si dimostravano in grado di vogare validamente; poi – e non di rado ancora vivi – venivano gettati in mare, al pari di ferri vecchi: un prigioniero "fresco" avrebbe presto preso il loro posto. «In essi era del tutto assente quel lume di speranza che teneva in vita buonavoglia e forzati, e che era costituito dalle amnistie, dalla pietà di qualche comandante, dalla nascita di qualche erede al trono. Sapevano quale era il loro destino...». ²⁷

I comandanti cristiani preferivano schiavi turchi, «... reputati eccellenti vogatori, soprattutto quelli catturati in combattimento, perché più esperti e più abituati alla fatica di quelli che venivano portati via nel corso di scorrerie contro i villaggi costieri». ²⁸ Sembra inoltre che i prigionieri turchi fossero più disciplinati di altri; così, durante i periodi di sospensione della navigazione, essi potevano ottenere di essere liberati dai ferri, «... e si mandavano, durante il giorno, a terra o a lavorare a servizio o a gestire piccole attività nel porto,

²⁴ Da *"La Navigation du Savoir - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo"*, cit.

²⁵ Da *"La Navigation du Savoir - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo"*, cit.

²⁶ Da *"La Navigation du Savoir - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo"*, cit.

²⁷ Da *"La vida infernal de galera"*. *Lavoro e sfruttamento nel Mediterraneo moderno*, op. cit.

²⁸ Da *"Ordinamenti navali della Repubblica di Genova nel Settecento"*, op. cit.

come quelle di sarto o calzolaio, di modesto commerciante o per qualche altro traffico non sempre del tutto lecito».²⁹ In tal modo, assicurandosi costoro con i propri mezzi una migliore alimentazione, ne avrebbe tratto vantaggio anche il loro rendimento ai remi nel corso del successivo viaggio. «Assai meno affidabili si giudicavano gli schiavi arabi e barbareschi, almeno a giudicare dalla documentazione dell'epoca. A sera, tutti dovevano far rientro al "bagno"³⁰ o sulla galera, dove venivano nuovamente incatenati al proprio banco».³¹

Ma com'era la vita del remigante, se pure di vita si può parlare?

5.5 LA VITA A BORDO DI UNA GALEA

«Nei sei mesi di bella stagione, da metà maggio a metà novembre, quando il tempo permetteva alle galere di prendere il mare (i mesi invernali vedevano invece le flotte in disarmo nei porti), la vita di quanti erano a bordo non era certo facile.

Il ponte era quasi completamente occupato dai banchi dei vogatori, vera forza propulsiva della galera. A bordo si trovava una folla compatta di gente della più svariata estrazione e mestiere: [...] addetti al remo, tra forzati, schiavi (turchi, tunisini e algerini) e buonavoglia, cui aggiungere sorveglianti ed aguzzini, e altre persone d'equipaggio tra marinai, addetti alle vele, servitori, cuochi e cambusieri, soldati, fanti di marina ed artiglieri. [C'erano poi] gli ufficiali, il Capitano, il medico (detto barbiere o cerusico), un auditore, un notaio, ed altri addetti a compiti amministrativi, contabili e tecnici (ad esempio il ferraro e l'armaiolo), tutti stipati in una superficie di circa 50 metri di lunghezza per 6 di larghezza.

Si trattava dunque di uno spazio estremamente ristretto, un ambiente per di più pervaso dal fetore insopportabile dovuto appunto alla presenza di tanti uomini costretti incatenati al proprio banco, senza alcuna risorsa in termini d'igiene e sanità. Erano comuni la diffusione endemica di parassiti e topi, ed il conseguente contagio di malattie, quali la scabbia, la lebbra, la dissenteria, dovute anche alla cattiva alimentazione, alla scarsità di cibi freschi e alla frequente mancanza di acqua potabile.³² Per di più, una delle caratteristiche meteorologiche dell'area mediterranea è rappresentata proprio dalle improvvise mareggiate, un rischio concreto di naufragio che aggiungeva alle

²⁹ Da *«La Navigation du Savoie - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo»*, cit.

³⁰ Edificio adibito specificamente al ricovero di forzati e schiavi.

³¹ Da *«La Navigation du Savoie - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo»*, cit.

³² I vogatori, ad esempio, *«... mangiavano una volta al giorno, solitamente all'imbrunire; il rancio era costituito da galletta, impasto di acqua e farina condita da aceto per coprire il gusto di marcio, da qui il nome rancio, ossia rancido, acido. Dormivano nelle panche legati, e soffrivano dello scorbuto, malattia che viene per carenza di vitamina C»* (tratto dal sito internet it.wikipedia.org). Essi erano poi *«... coperti da un ruvido camicione di tela, completamente rasati ogni otto giorni, e ciononostante letteralmente ricoperti di cimici e pidocchi, dormivano all'addiaccio in ogni stagione, nello spazio compreso tra due banchi, letteralmente accatastati gli uni sugli altri. Innominabili le modalità di espletamento delle funzioni fisiologiche. Tutto questo fra le imprecazioni, le ingiurie e lo scherno degli aguzzini»* (da *«La vida infernal de galera». Lavoro e sfruttamento nel Mediterraneo moderno»*, op. cit.).

condizioni di vita un ulteriore fattore di precarietà». ³³ Allorchè una galea affondava durante una tempesta o un combattimento, nessuno si preoccupava ad esempio di liberare i vogatori dai ferri. «Sempre senza contare la possibilità di restare [comunque] uccisi in uno scontro armato o [per chi non già schiavo] di esser fatti prigionieri e condannati ad un destino di schiavitù con assai scarse possibilità di riscatto. Tutto ciò è dimostrato dagli arrivi a Livorno delle navi stefaniane, registrate assai frequentemente con la metà degli effettivi della partenza e i sopravvissuti ridotti in condizioni davvero miserevoli». ³⁴

Per i rematori, poi, la galea era un autentico girone dantesco.

«La peggiore sorte, dopo quella di essere ridotto in schiavitù, che poteva capitare ad un cristiano in balia del turco, o ad un turco in balia del cristiano, era quella di essere posto al remo di una galea. In entrambi i casi, qualora non fosse intervenuto il riscatto o la grazia, oppure ferite e malattie non avessero fatto scempio di quel corpo, il disgraziato incatenato al banco era destinato ad affondare con la nave o, se un miglior caso lo preservava dall'essere vittima d'una guerra o d'un naufragio, a trascorrere al remo l'intera sua esistenza. Su questo tema ancora agli inizi del Settecento sussisteva una stretta analogia fra i metodi dei musulmani e quelli vigenti sulle galee francesi o spagnole. Jean Marteilhe nelle sue "Memorie di un protestante condannato alle galere di Francia a causa della sua religione, scritte da lui stesso", edite per la prima volta a Rotterdam nel 1757, traccia, con una nobile compostezza che fa pensare alle "Mie prigionie" del Pellico, una narrazione delle tribolazioni dei condannati al remo sulle galee francesi, e delle sue personali, che durarono dal 1702 al 1713 e furono atroci, la quale può essere presa di peso e applicata al campo musulmano dove forse sussisteva l'aggravante d'una ancor maggiore ferocia dei comiti e degli aguzzini:

“Si immaginino, se è possibile, sei uomini incatenati, seduti ai loro banchi, il remo fra le mani; un piede è sulla pedana, grossa sbarra di legno inchiodata alla panca, l'altro sul banco davanti; il corpo allungato, le braccia rigide per spingere innanzi il remo fin sopra il dorso di quelli che sono dopo, intenti nel medesimo movimento. Dopo aver così portato in avanti il remo, lo si alza per tuffarlo in mare, e contemporaneamente ci si getta, o meglio, si precipita indietro, per ricader sul proprio banco, il quale, per attutire un pò il colpo di questa pesante caduta, è coperto di un cuscinetto. Solo chi vi ha assistito può credere che uomini in carne e ossa possano resistere a un lavoro così stremante. E chi per la prima volta vede una galera navigare, non può persuadersi che i disgraziati possano resistere mezz'ora; ciò che prova come con la forza e la crudeltà si riesca ad ottenere l'impossibile. E' vero che una

³³ Da "La Navigation du Savoir - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo", cit.

³⁴ Da "La Navigation du Savoir - La rete degli Arsenali Storici del Mediterraneo", cit.

galera non può attraversare i mari che con questo sistema, e che ci vuole necessariamente una ciurma di schiavi, e un còmito che eserciti la sua più dura autorità per farli vogare non già per un'ora, né per due, ma persino dieci, dodici ore consecutive. Rammento d'aver remato io stesso per ben ventiquattr'ore, senza un istante di tregua. In questi casi i còmiti e gli altri marinai ci nutrivano mettendoci in bocca un pezzo di galletta inzuppata nel vino, e senza che noi togliessimo le mani dai remi, perché non cadessimo svenuti. E non si udivano che le urla degli infelici, intrisi di sangue sotto i colpi del flagello; lo schiacciare delle corde sui dorsi dei miserabili; le ingiurie, e le più atroci bestemmie dei còmiti, schizzanti rabbia e minaccia quando la loro galera non andava come avrebbe dovuto o non navigava a paro delle altre. Le voci del capitano e degli ufficiali superiori inveivano contro i còmiti, già stanchi e sfibrati per aver violentemente colpito, perché le frustate fossero raddoppiate. Quando, poi, un galeotto schiattava sul remo (ciò che accadeva di frequente) veniva staffilato finché gli restava ancora un filo di vita, e quando non respirava più, era gettato in mare come una carogna, spietatamente”.

Si potrà forse pensare che a questo trattamento i pirati barbareschi avessero, in materia di crudeltà, assai poco da aggiungere. In verità non si può procedere al di là di un certo limite nell'infliggere torture al corpo umano senza provocarne un mortale collasso. E, per l'appunto, l'impegno a non oltrepassare questo limite per non perdere un uomo al remo era, da entrambe le parti, la sola misura di umanità di cui troppi comandanti, cristiani o musulmani, sapevano dare prova. Si racconta, come esempio di crudeltà, il comportamento di Bekir pascià, vissuto nella prima metà del Seicento, il quale [...] aveva escogitato un sistema di corde e di frecce applicato ai rematori che avrebbe trafitto e strangolato lo schiavo meno pronto nell'assecondare il comune sforzo sul remo.

Altre fonti narrano, ma attribuendo l'episodio ad una galea spagnola, d'uno schiavo morisco il quale si amputò una mano nella speranza d'essere sbarcato, ma sbagliò il conto: sul moncherino il comandante fece adattare un uncino che mantenne il musulmano al banco maledetto. Non meno feroce doveva essere l'animo di quel genovese rinnegato, Hasan il Marabutto, [il quale] vistosi inseguito da due galee siciliane cercava scampo nella fuga. La cattura poteva costargli la vita essendo ben nota la severità che gli spagnoli avevano sempre dimostrata per gli apostati al servizio degli arabi e dei turchi. Bisognava dunque che la sua galea superasse in velocità quelle siciliane. La tensione era estrema quando Hasan ebbe l'impressione che uno schiavo abbandonasse il remo stremato dalla fatica. Fremente d'ira con una sciabolata gli troncò un braccio, quindi impugnando quell'arto come una clava si diede a percuotere gli altri schiavi accrescendone la disperazione e il terrore. Ben s'intende quale stato d'animo la rievocazione di queste e di tant'altre consimili imprese dovesse ingenerare negli schiavi radunati nei bagni. L'assegnazione al remo, non a torto, era considerata alla stregua d'una

condanna a morte attenuata dal differimento dell'esecuzione ad una data incerta. Non pochi cristiani, in ispecie quando ottennero il conforto di un'assistenza religiosa, s'affrettavano prima del nefasto imbarco, a dettare le loro volontà e parole di commiato alle famiglie e ai compaesani perché avessero pietà di loro, e raccogliessero le somme necessarie al riscatto».³⁵

Così, dunque, vissero e morirono per secoli centinaia di migliaia di infelici.



Ricerca a cura di Claudio Loreto

(Agosto 2007)

³⁵ Da *"Pirati barbareschi, schiavi e galeotti nella storia e nella leggenda ligure"*, di Giulio Giaccherò, Sagep Editrice, Genova, 1970.