

SOCIETÀ MESSINESE DI STORIA PATRIA

# ARCHIVIO STORICO MESSINESE

- 47 -

*III serie - XXXVIII  
Vol. 47° dalla fondazione*

MESSINA 1986

dissoluzione presenti nella realtà siciliana. Tuttavia Pietro ebbe almeno il merito di avvertire i pericoli e talvolta seppe compiere scelte coraggiose e intelligenti. Tra il 1337 e il 1340 venne repressa l'insubordinazione di Francesco Ventimiglia e Federico d'Antiochia, i Palizzi furono espulsi dall'Isola e il fratello del re venne nominato Vicario<sup>83</sup>.

Alla morte di Pietro (15 agosto 1342), le forze centrifughe parzialmente contenute cercarono nuovi spazi di manovra e insieme si contrapposero al duca, anche se ognuna di esse perseguiva obbiettivi diversi.

La madre del piccolo Ludovico mirava ad operare in nome e per conto del figlio. I seguaci dei Palizzi, che Elisabetta non aveva abbandonato<sup>84</sup>, tendevano a rioccupare le posizioni perdute e, strumentalmente, manifestavano il timore che l'Infante volesse impadronirsi della corona<sup>85</sup>. Coloro che dicevano di riconoscersi nella "parzialità latina", secondo la corrente interpretazione della storiografia, avrebbero reagito al Vicario che favoriva l'espansione catalana nell'amministrazione e nelle attività commerciali<sup>86</sup>. Quest'ultima asserzione è però riduttiva a fronte di una realtà assai complessa. Per rimanere all'episodio di cui ci occupiamo, va notato che la *remissio* diretta a colpire Giovanni è sottoscritta da un catalano, il cancelliere Raimondo Peralta, conte di Calta-

---

<sup>83</sup> V. D'ALESSANDRO, *Politica e società nella Sicilia Aragonese*, Palermo 1963, pp. 74-76.

<sup>84</sup> M. DA PIAZZA, *Historia*, cit., p. 557; LA LUMIA, *Storie siciliane*, cit., p. 43.

<sup>85</sup> M. DA PIAZZA, *Historia*, cit., *loc. ult. cit.*

<sup>86</sup> Ad es. PISPISA, *Messina nel Trecento*, cit., p. 175, scrive che il Vicario, "sollecitato dai circoli economici catalani e dalla loro parzialità che ambiva ad impossessarsi del potere politico a Messina aveva inserito i suoi seguaci nei gangli vitali dell'amministrazione e trapiantato i trafficanti iberici nella zona del porto". Ciò avrebbe determinato una reazione che "diede nuovo vigore all'alleanza tra i magnati cittadini e i Palizzi in esilio e favorì il loro accordo con l'invasore angioino".

bellotta e ammiraglio d'Aragona<sup>87</sup>, che aveva costruito le proprie fortune in Sicilia sul crollo delle casate "latine" degli Antiochia e dei Palizzi<sup>88</sup>. Il fenomeno si comprende solo se si considera che, in quel tempo, "l'incrociarsi degli antagonismi schierava in contrasto vecchia e nuova nobiltà, latina, aragonese, catalana, all'interno d'uno stesso casato e nucleo aristocratico, in contrastante scambio delle parti il cui processo confondeva ogni prospettiva nell'altalenarsi degli atteggiamenti ora in opposizione alla Corona ora a pretesa salvaguardia dello stesso istituto monarchico nella persona del sovrano"<sup>89</sup>.

Analoghe considerazioni possono farsi per il gruppo dei ribelli messinesi. Accanto al nobile Aloisio de Incisa - la cui famiglia annoverava un cancelliere del regno<sup>90</sup> - vi erano numerosi esponenti della feudalità minore e alcuni rappresentanti dei "giurisperiti-affaristi" peloritani<sup>91</sup>. Tra i capi della rivolta risultano, invece, assenti medi e piccoli mercanti o artigiani<sup>92</sup>. Sarebbe tuttavia imprudente dedurre da questo *argumentum ex silentio* la mancanza di una larga partecipazione al moto insurrezionale<sup>93</sup>. Né ci sentiremmo

<sup>87</sup> *Supra*, nt. 76.

<sup>88</sup> Dagli Antiochia provennero al Peralta le terre di Caltabellotta, Castellammare del Golfo, con il casale di Calatubo, e il casale di Burgio, presso Agrigento: D'ALESSANDRO, *Politica e società*, cit., p. 73 e nt. 21 con bibl. ivi cit. La carica di cancelliere fu conferita a Raimondo da Pietro II che l'aveva tolta a Damiano Palizzi: M. DA PIAZZA, *Historia*, cit., c. 23, p. 556.

<sup>89</sup> D'ALESSANDRO, *Politica e società*, cit., p. 70.

<sup>90</sup> Archivio di Stato di Palermo, *Regia Cancelleria di Sicilia. Inventario sommario*, Roma 1950, p. 1. Nell'"adoamento" del 1343 Aloisio compare come debitore della somma di onze 31,15, una cifra ragguardevole che lo collocava al di sopra di altri feudatari di rango, quali i Ventimiglia, i Barresi, i Branciforte, i Tagliavia e gli stessi Peralta: D'ALESSANDRO, *Politica e società*, cit., p. 79.

<sup>91</sup> PISPISA, *Messina nel Trecento*, cit., p. 175.

<sup>92</sup> PISPISA, *Messina nel Trecento*, cit., loc. cit.

<sup>93</sup> Si rammentino, al proposito, le osservazioni di Michele da Piazza, cit., *supra*, nntt. 9, 12.

di considerare la sommossa quale semplice reazione alla presenza iberica nei posti chiave della vita politica ed economica della città<sup>94</sup>. Abbiamo visto, infatti, che l'aggressione contro i Catalani fu tardiva e si verificò come conseguenza del fermo atteggiamento del duca. Sappiamo inoltre che gli stessi Catalani presenti nel porto intervennero a favore del Vicario solo dopo una settimana di assedio<sup>95</sup>.

Non è però senza motivo che la vicenda abbia avuto luogo a Messina.

Sin dal 1340 Giovanni aveva assunto il titolo di governatore della città<sup>96</sup> ed aveva unificato nella persona di un unico soggetto le magistrature di strategoto e rettore, dando nuovo vigore alle prerogative del locale rappresentante del re<sup>97</sup>. Era una scelta che colpiva drasticamente gli interessi di tutti coloro che aspiravano a esercitare il proprio controllo sull'"universitas". Anche i provvedimenti economici assunti dal Vicario - le tasse per la flotta e la "cabella moliture" del 12 settembre 1342<sup>98</sup> - rispondevano a obiettive necessità imposte dalla guerra più che al disegno di "assottigliare le sostanze dei nobili e dei giurisperiti" e di avvantaggiare il "medio ceto dei mercanti"<sup>99</sup>. Del resto, riesce arduo immaginare che i gruppi sociali messinesi possedessero, con la coscienza di appartenere a un ceto, la ca-

---

<sup>94</sup> V. *supra*, nt. 86.

<sup>95</sup> *Supra*, nntt. 23, 26.

<sup>96</sup> LA LUMIA, *Storie siciliane*, cit., p. 39, nt. 1.

<sup>97</sup> *Supra*, nt. 10.

<sup>98</sup> GIUNTA, *Aragonesi e Catalani*, cit., pp. 28-29.

<sup>99</sup> PISPISA, *Messina nel Trecento*, cit., p. 173. La gabella sul macinato, come ogni imposizione indiretta su generi di prima necessità, colpiva i ceti meno abbienti assai più dei nobili e giurisperiti. Piuttosto va notato che la nuova tassa è anteriore alla rivolta di poco più d'un mese ed è assai probabile che abbia giuocato un ruolo non trascurabile nello scoppio della stessa e nella larga partecipazione al moto.

pacità di operare scelte politiche conseguenti. Anch'essi, come i feudatari, perseguivano scopi particolari che li portavano ad aderire, di volta in volta, all'una o all'altra fazione<sup>100</sup>. I proclami legittimisti coprivano il desiderio, comune ai più, di appropriarsi della "res publica" per usarla a proprio vantaggio, a seconda delle proprie forze.

Era una realtà difficilmente permeabile dall'idea di un potere sovraordinato, gestito senza diaframmi, nell'interesse di tutti.

E fu per questo che il duca d'Atene, nel tentativo di ripristinare il prestigio e il corretto funzionamento del regno, finì col coagulare interessi disparati e determinò reazioni che attraversarono verticalmente la Corte, l'ambiente feudale e l'universo composito di una ricca città mercantile. L'alleanza tra i nemici del Vicario fu dunque temporanea, eterogenea, basata solo su aspirazioni di segno negativo, volte a mantenere e accentuare la fragilità delle strutture statali<sup>101</sup>.

Per parte sua, Giovanni non poté contare sulla fedeltà dei sudditi alla Corona, vista come garante del "bene pubblico", ma sui contrasti reciproci tra gli avversari e sullo sfaldamento del fronte nemico, messo in crisi da un deciso intervento militare.

La vittoria messinese segnò l'affermazione della autorità del duca in Sicilia<sup>102</sup> e risollevò le sorti della monarchia, garantendo all'Isola un periodo di pace e di stabilità

---

<sup>100</sup> Non è per caso che VILLANI, *Croniche*, cit., p. 451, chiude il racconto della rivolta messinese citando l'icastica definizione che Farinata degli Uberti aveva dato della "parte": "*Volere e disvolere per oltraggi e per grazie ricevute; e fu vera sentenza*".

<sup>101</sup> Questo aspetto è chiarissimo nelle fonti che sottolineano come la rivolta era diretta all'abbattimento del potere vicariale: M. DA PIAZZA, *Historia*, cit., p. 558: "*et sic tota civitas contra dominium dicti ducis vicarii supradicti unanimiter insurgerunt ...*". Il corsivo è nostro.

<sup>102</sup> GIUNTA, *Aragonesi e Catalani*, cit., p. 26.

politica<sup>103</sup>. Il vero significato di quest'opera apparve chiaro negli anni avvenire. Quando, nel 1348, il Vicario morì, vittima della peste diffusasi - per singolare destino - proprio da Messina, "la sua scomparsa dava libero campo alle lotte di predominio da lui frenate, all'anarchia baronale, alla rovina del regno nel quale veniva a mancare la personalità che potesse porsi al di sopra di ogni pretesa e indirizzare le sorti della monarchia. Si inaugurava allora una nuova fase della storia siciliana, certamente tra le più sconcertanti e riflessa sempre sulle successive che dovevano risentire delle premesse deleterie poste in questo tempo"<sup>104</sup>.

---

<sup>103</sup> GIUNTA, *Aragonesi e Catalani*, cit., p. 28.

<sup>104</sup> D'ALESSANDRO, *Politica e società*, cit., pp. 77-78.



RODOLFO SANTORO

LE "MACHINE" NAVALI DI MESSINA.  
(La Galea ed il Vascello dei frumenti)\*

a) *Premessa*

Nell'ambito del complesso delle *machine* devozionali, trionfali e degli apparati che caratterizzavano fino ai primi anni del secolo scorso la festa dell'Assunta di Messina<sup>1</sup> la Galea ha sempre rivestito un ruolo particolare. Questa *machina* a forma di nave non si costruisce più da oltre un secolo ma il suo fascino, forse proprio per questo, è andato aumentando nell'interesse che desta tutt'oggi per lo studioso di *machine* trionfali. Intanto per quel certo alone di mistero che sempre ha avvolto la sua origine ed il suo significato, poi per la confusione che sempre s'è fatta - soprattutto a livello divulgativo - con una altra *machina* a forma navale, quella del vascello granario ed anche addirittura, in alcuni casi, con il famoso *vascelluzzo* argenteo.

C'è da dire che ben poca chiarezza si è fatta sino ad oggi sull'intero argomento. Con l'aggravante che molti autorevoli

---

\* Contributo presentato dal socio com. Vittorio di Paola.

<sup>1</sup> Sulla festa dell'Assunta a Messina e le sue *machine* cfr: P. SAMPERI, *Iconologia della Gloriosa Vergine Madre di Dio Protettrice di Messina, etc.*, Messina 1644; G. ARENAPRIMO *La Bara nella tradizione popolare in Le Feste di Messina* su "Il Giornale di Sicilia" numero speciale 13-15 agosto 1896; G. PITRÈ *Feste patronali in sicilia*, Palermo 1870-1913; M. PITRÈ *Le feste in onore di*



studiosi dell'Ottocento hanno confuso le acque con illazioni gratuite e vere e proprie fantasie dettate dalle più disparate giustificazioni. Il compito che mi sono posto è quello di far più chiarezza possibile sull'intera questione delle due *machine* navali messinesi. Cercando di distinguere nettamente i ruoli differenziati che queste avevano in relazione ai loro significati e descrivendone l'evoluzione nel tempo. Ho accentuato poi l'attenzione sulla specificità messinese di queste due *machine*, in quanto legate profondamente alla natura marinara della città ed alla sua storia. Ciò si è riflesso, naturalmente, anche nelle particolari modalità costruttive delle due *machine*, vicine, per molti versi, alla vera cantieristica navale. Caratteristica, quest'ultima, che le rende del tutto uniche nella storia delle *machine* devozionali e trionfali d'Italia.

b) *Navi e cantieri navali a Messina fino al XVIII sec.*

Intanto bisogna dire che proprio a Messina erano sempre stati - dall'alto Medioevo fino al Seicento - i più grandi cantieri navali siciliani. Essi sorgevano originariamente poco distanti dal Palazzo Reale, ma fuori le mura, presso la radice della Falce di S. Raineri. Dopo il vittorioso intervento della flotta siciliana contro l'assedio turco di Malta, nel 1565, il Vicerè, Don Garcia di Toledo, fece costruire un nuovo grande arsenale verso l'estremità della penisola falcata di S. Raineri, presso le saline e contiguo al costruendo forte del S. Salvatore<sup>2</sup>. Qui l'attività cantieristica si sviluppò con maggior ampiezza.

---

S. Rosalia in Palermo e dell'Assunta in Messina descritte dai viaggiatori italiani e stranieri, Palermo 1900; R. SANTORO *Le macchine sceniche della festa dell'Assunta in Messina* in "Dimensione Sicilia", Palermo n°4, 1985.

<sup>2</sup> Il Parlamento siciliano - già nel 1561 - aveva votato uno stanziamento di 39mila scudi annui per ricostruire ed armare 6 galee onde aggiungerle alle 10 già in servizio. Ci si renda conto però con quante poche navi la Sicilia pretendeva

Vi venivano costruite non solo le Galee della squadra navale siciliana ma anche quelle per la flotta di Malta e per quella di Spagna, tanto era rinomata la cantieristica navale messinese. Ma anche questo gioiello industriale della città ebbe fine nel Seicento. Venne infatti smantellato nel 1615 per lasciare campo libero alle artiglierie del forte del S. Salvatore e l'attività cantieristica si disperse in diverse dislocazioni minori<sup>3</sup>.

Naturalmente il tipo di nave che più di ogni altro venne costruito negli arsenali messinesi, nei secoli del loro splendore, fu sempre la Galea.

Ma, prima di fare la storia della *machina* della Galea, vediamo di descrivere quella che era la vera Galea, l'imbarcazione che costituì la nave-regina del Mediterraneo per parecchi secoli. Essa derivava, per successive evoluzioni tecnico-tipologiche, dalla Liburna romana e dal Dromone bizantino. Il suo nome "Galea" deriva, infatti, dal termine greco-bizantino *Galeo* che significa "pesce-spada" ed appunto a questo pesce, slanciato e munito di lunga spada, tale imbarcazione somigliava in quanto era provvista, a prua, di uno sperone posto immediatamente sotto il livello dell'acqua<sup>4</sup>.

---

di difendersi dalle quasi quotidiane incursioni barbaresche e da quelle, più rade ma più pesanti, della flotta turca. Ad onta della sua debolezza la partecipazione della marineria siciliana alla battaglia di Lepanto fu comunque notevole. Su questo particolare aspetto cfr.: G. ARENAPRIMO *La Sicilia nella battaglia di Lepanto*, Pisa 1886; S. SALOMONE MARINO *Alcune note intorno al libro "La Sicilia nella battaglia di Lepanto"*, Palermo, 1893; G. PAOLUCCI *Il numero delle navi siciliane nella battaglia di Lepanto* in "Rassegna Navale", a.I., n° 2, Palermo, 1983, pagg. 67-68.

<sup>3</sup> Sulle fortificazioni di Messina ed i problemi che queste posero nell'urbanistica della città cfr.: R. SANTORO *Fortificazioni bastionate in Sicilia, XVI e XVII sec.* in ASS, serie IV, vol.IV, Palermo 1978.

<sup>4</sup> Daltronde basta raffrontare la pianta di una Galea con la figura di un pesce-spada. Entrambi sono slanciati e dotati di un lungo rostro sul muso. Quello

Le prime Galee - dal IX al XII secolo - avevano a poppa, proprio come nel Dromone, due lunghi elementi ricurvi mentre a prora disponevano dello sperone. Le loro misure erano approssimativamente queste: lunghezza m.40-50, larghezza m.5-6. Si trattava quindi di uno scafo estremamente stretto e lungo. Al di sopra di questo era collocato il «posticcio», grosso telaio rettangolare più largo dello scafo in modo da sporgere da entrambe le fiancate. Questo «posticcio» era sostenuto da robuste mensole, i «baccalari», sia a prua che a poppa. Sui mensoloni erano appoggiati i «correnti», grosse travi longitudinali che consentivano l'appoggio dei banchi dei rematori. Al di sopra del «posticcio», verso prora, si ergevano due terrazzi chiamati «rembate», mentre il centro del «posticcio» era percorso per tutta la sua lunghezza dalla «corsia» ai lati della quale, in basso, si trovavano le due lunghe file di banchi per i vogatori. Verso poppa era dislocata la «spalliera» che copriva la poppa e conteneva il posto di comando. Gli alberi - che, a seconda della lunghezza dello scafo, potevano essere uno, due o tre - erano generalmente del tipo abbattibile e armati di grandi vele triangolari.

A partire dal XIII secolo lo sperone cambia posizione e da sotto il pelo dell'acqua viene rialzato in modo da poter agevolmente sfondare i «posticci» delle Galee avversarie. Inoltre, presso gli «scalmi» dei remi vengono realizzati dei camminamenti con parapetto per consentire ai balestrieri di appostarsi. I banchi dei rematori vengono disposti obli-

---

dello spada è la prosecuzione della mascella superiore che si prolunga, appunto, in un lungo rostro a forma di lama con i bordi taglienti e la punta sottile. Il pescespada (*xiphias gladius*) è inoltre un tipico frequentatore dello Stretto dove viene cacciato con imbarcazioni speciali, è velocissimo e potente nel nuoto ed è un feroce combattente con gli altri pesci. Proprio come era la Galea, veloce, potente e temibile con le navi avverse.

quamente verso poppa e vi vengono sistemate due o più file di rematori che, manovrando ognuno un remo, danno luogo al sistema di voga detto "a terzaruolo". Cioè i vogatori esterni manovravano un remo corto che faceva scalmò sul «posticcio», mentre i vogatori interni erano sistemati in posizione più avanzata e manovravano remi più lunghi che facevano scalmò al di sotto del «posticcio». La funzione del timone, poi, era assolta da due remi che erano disposti lateralmente verso la poppa e ciò fino al XIV secolo. Da quest'epoca in poi il timone diverrà centrale e verrà manovrato tramite una lunga leva posta sulla «spalliera» o, a volte, sotto di essa.

Nel XV secolo la Galea cambia aspetto, la prua si fa ancor più snella e la «serpa» si protende molto in avanti sull'acqua. Si abbandona il sistema di voga "a terzaruolo" e si passa a quello detto "a scaloccio", cioè si ricorre ad un maggior numero di rematori per ogni remo, grazie all'uso di impugnature multiple. Ciò produce il passaggio ad un solo ordine di remi con potenza differenziata in quanto risulta possibile imprimere al singolo remo sollecitazioni di diversa potenza. Si pensi infatti che, in quest'epoca, un remo, sulle Galee più grandi, poteva raggiungere la lunghezza di m.11,70, dei quali m. 3,90 di «braccio» e m. 7,80 di «leva a pala». Ma - dal XIV al XV secolo - l'evoluzione delle armi da fuoco aveva posto anche nuovi problemi come quello di una maggior protezione contro il tiro avverso e, di contro, la necessità di utilizzare i cannoni non solo a prora - con tiro in asse a quello dell'imbarcazione - ma anche lungo le fiancate. Questi problemi verranno risolti soprattutto dai veneziani che costruiranno la famosa Galeazza, vera e propria fortezza galleggiante.

Nel XVII secolo si modifica nuovamente il rapporto delle misure. La lunghezza passa a m. 55 e la larghezza a m. 7, l'«opera morta» è di m. 1,50 mentre l'«opera viva», cioè il pescaggio, di circa m. 2. Anche le luci di bordo subiscono

una evoluzione. Dalle vecchie lanterne a fuoco libero si passa a quelle alimentate con olio o con grasso. A quest'epoca abbiamo ormai anche vari tipi di Galee, cinque per essere esatti, ognuna delle quali, a seconda della dimensione, del numero di rematori e dell'alberatura, è specializzata in compiti differenti. La "*Galeotta*" è la più piccola - dai 16 ai 20 rematori - non ha il «posticcio» ed è armata con due alberi mentre possiede soltanto i cannoni prodieri montati sui carrelli e pochi pezzi - le «*petrere*» - sulle fiancate. La "*Fusta*" è leggermente più grande della precedente, con venti banchi e una quarantina di rematori. La "*Galea sottile*" arriva a venti banchi di voga ed è più snella e veloce delle precedenti. La "*Galea bastarda*" è più grande delle precedenti, con poppa tonda, e manca dello sperone, il che ne fa un legno d'impiego mercantile facilmente trasformabile però in unità combattente. La "*Galea maggiore*" è, invece, la più grande di tutte in quanto arriva a possedere 48 banchi di voga con ben 460 rematori. A seconda della loro grandezza, delle rifiniture, etc. queste "*Galee maggiori*" vengono denominate: "Reali", "Capitane" e "Padrone".

La "*Galea Reale*" rappresenta il massimo risultato cui è giunto questo tipo di imbarcazione, anche sotto l'aspetto delle rifiniture e delle comodità di bordo, sempre tenendo conto dell'epoca. Infatti essa dispone di cabine dislocate sulla «spalliera» per l'alloggio degli ufficiali mentre gli uomini dell'equipaggio ed i vogatori continuavano a dormire sotto le stelle. La Galea venne sempre considerata la nave da battaglia per eccellenza, soprattutto nel Mediterraneo dove anche i turchi ed i barbareschi erano armati con navi simili. Velocissima in navigazione, diveniva però immannovrabile negli scontri navali, quando si passava agli abordaggi e agli arrembaggi. Allora i remi si spezzavano ed i rispettivi equipaggi si combattevano all'arma bianca passando da una nave all'altra, quasi come in un combattimento

di terraferma, come nel grandioso scontro navale di Lepanto. L'evoluzione tipologica della marineria velica fece finire l'epoca delle Galee quando cominciarono ad apparire le navi tonde a due o a tre ponti con tre alberi dotati di un gran numero di vele quadre. Allora la maggior altezza di bordo che le Fregate, i Galeoni e i Vascelli da battaglia possedevano ed il conseguente maggior numero di bocche da fuoco disposte su due o tre linee lungo le loro fiancate, resero il confronto armato assolutamente improponibile. Tuttavia la Galea continuò ad essere impiegata per il pattugliamento delle coste, come nave staffetta per gli allarmi alle difese costiere, la comunicazione di notizie urgenti ed il soccorso e il traino delle navi più grandi durante le battaglie. Le Galee siciliane vennero infatti impiegate a questo scopo nelle battaglie navali conseguenti alla secessione messinese, soprattutto nello scontro navale di Augusta (22 aprile 1676). Scomparvero soltanto alle soglie dell'Ottocento.

### c) *La Galea di Lepanto*

Le prime notizie sulla *machina* della Galea sono del 1571, anno a partire dal quale le cronache della festa riferiscono costantemente la presenza di questa costruzione del tutto particolare.

L'Arenaprimo, nel ricordare l'arrivo a Messina della notizia della vittoria navale riportata dalla flotta della Lega Santa a Lepanto, dice che: "*E' già il nostro Senato erasi stabilito di festeggiare il ricevimento di quei prodi con tre giorni di feste, "con sontuosi apparati di Ponti, e d'Archi trionfali, con luminaria", per le vie e piazze principali, ed anco "con concerti di musici", da eseguirsi, secondo l'usanza dei tempi sopra un gran palco a forma di galera, appositamente eretto al*

*centro della larga vasca della "fontana della bevveratura" sulla gran piazza di San Giovanni Battista*"<sup>5</sup>. Ma l'Arena-primò non ci dice, in nota, da dove ha tratto questa notizia. Comunque non abbiamo alcuna difficoltà a credergli in quanto l'eccezionalità dell'avvenimento era tale che appare più che logico che il Senato decidesse di festeggiarlo rappresentando in modo trionfale il mezzo navale che era stato strumento e protagonista di sì gran vittoria: la Galea. Rimane l'interrogativo su quel "... secondo l'usanza dei tempi ..." che potrebbe voler dire che già si faceva da tempo una *machina* a forma di nave sulla quali si esibivano i musicisti del Senato in particolari occasioni festive. Ma ciò può ben riferirsi - come poi vedremo - ad un'altra tradizione messinese; quella del festeggiare l'arrivo in Porto di navi frumentarie in occasione di particolari periodi di penuria di pane per la città.

La *machina* della Galea quindi, proprio come dice il suo nome, altro non era che una vera e propria nave di questo tipo costruita con lo stesso legno che si usava normalmente per le imbarcazioni vere, realizzata in dimensioni un po' più piccole del reale e dislocata in postazione fissa. Essa non era affatto una costruzione "effimera". Infatti costruire una vera e propria nave come *machina* trionfale non costituiva alcun problema per i "machinatori" messinesi che avevano la possibilità di ricorrere ai maestri d'ascia dell'Arsenale. Ragion per cui realizzare una struttura effimera, che avesse cioè poca vita e che naturalmente doveva essere realizzata con materiali di scarsa durata, non aveva alcun senso nel caso di Messina. Questa soluzione sarebbe stata d'obbligo in una città dell'entroterra, dove non esistevano cantieri navali e dove la costruzione di una simile *machina*

---

<sup>5</sup> ARENAPRIMO *La Sicilia nella battaglia di Lepanto*, op. cit. pagg. 44-45.

avrebbe avuto più un carattere "allusivo" alla forma dell'imbarcazione da riprodurre.

Fin dal suo apparire questa *machina* - come daltronde la *Vara* e i *Giganti* - destò stupore e meraviglia.

La costruzione della Galea messinese fu una novità in senso assoluto nel campo delle *machine* trionfali. Soltanto qualche decennio più tardi la vedremo comparire, a Palermo, come Carro Trionfale, e a Roma, come *machina* pirotecnica. Ma nessuna delle varie *machine* a forma di nave costruite sia negli Stati italiani che esteri raggiunse mai la bellezza e la raffinatezza costruttiva e decorativa, nè la fantasmagoria di luci e giochi di fuoco di quella di Messina.

Carri in onore di S. Rosalia, a Palermo, in forma di Galee se ne conoscono alcuni, ma appartenenti tutti alla fine del Seicento o al Settecento pieno, in ogni caso di molto successivi all'apparire della prima Galea messinese (1571). In un festino palermitano del primo Settecento compare un intero corteo costituito da tre Carri minori (una barca di gala, una feluca e una galea) e poi dal Carro Trionfale costruito addirittura in forma di Bucintoro veneziano. Ma si trattava di riproduzioni di imbarcazioni montate su strascini a ruote e trainate da cavalli. Successivamente, in un altro anno, si videro alcuni di questi Carri fare parte di una complessa azione scenica durante la quale questi scafi su ruote "assallivano" una città costruita in materiali effimeri che poi andava a fuoco dando luogo ad uno stupendo gioco pirotecnico. Successivamente alcuni Carri Trionfali di S. Rosalia riecheggiarono forme di ogni genere di scafi marini, ma si trattò sempre di Carri, quindi di *machine* mobili<sup>6</sup>. Ed è anche da notare che queste *machine* palermitane vengono

---

<sup>6</sup> Sui carri Trionfali di S. Rosalia cfr.: R. SANTORO *Il carro del Festino, Storia dei Carri di S. Rosalia*, Palermo 1984.



realizzate in un'epoca in cui Palermo ha ripreso pienamente il suo ruolo di antica capitale del Regno, mentre Messina si dibatte nelle difficoltà della sua decadenza economico-politica, dopo la rivolta del 1674.

Per quanto riguarda Roma, poi, una Galea proprio sul tipo della nave messinese, venne realizzata soltanto nel 1771, in piazza S. Pietro sopra un grosso basamento allestito per l'occasione. Non si conosce l'occasione festiva di questa *machina* destinata ai giochi di fuoco ma la sua costruzione non coincise con alcuna delle tradizionali feste romane. L'iscrizione sul basamento che la sorreggeva la diceva allestita come "trofeo navale saraceno" per ricordare la vittoria della flotta pontificia e napoletana contro i saraceni, ad Ostia, nel lontanissimo anno 849, a monito perenne dei nemici della Fede. Il fatto che questa Galea, come *machina* pirotecnica, non abbia alcun precedente a Roma e che essa fosse stata allestita addirittura in piazza S. Pietro, al di fuori di ogni festa tradizionale della capitale pontificia, può far nascere il sospetto che si tratti della Galea messinese di quell'anno o dell'anno precedente, inviata a Roma in parti scomposte e qui rimontata. Come potevano gli artefici romani che per decenni avevano costruito soltanto tempietti, archi trionfali, *rocailles* e trionfi di nubi, trasformarsi, da un giorno all'altro, in abili costruttori di una vera e propria Galea come *machina* pirotecnica?<sup>7</sup>.

Ma la problematica delle *machine* trionfali e devozionali che riproducono forme navali è molto più vasta e complessa di quanto si possa credere e soltanto in parte essa può esemplificarsi con la motivazione e la tipologia della

---

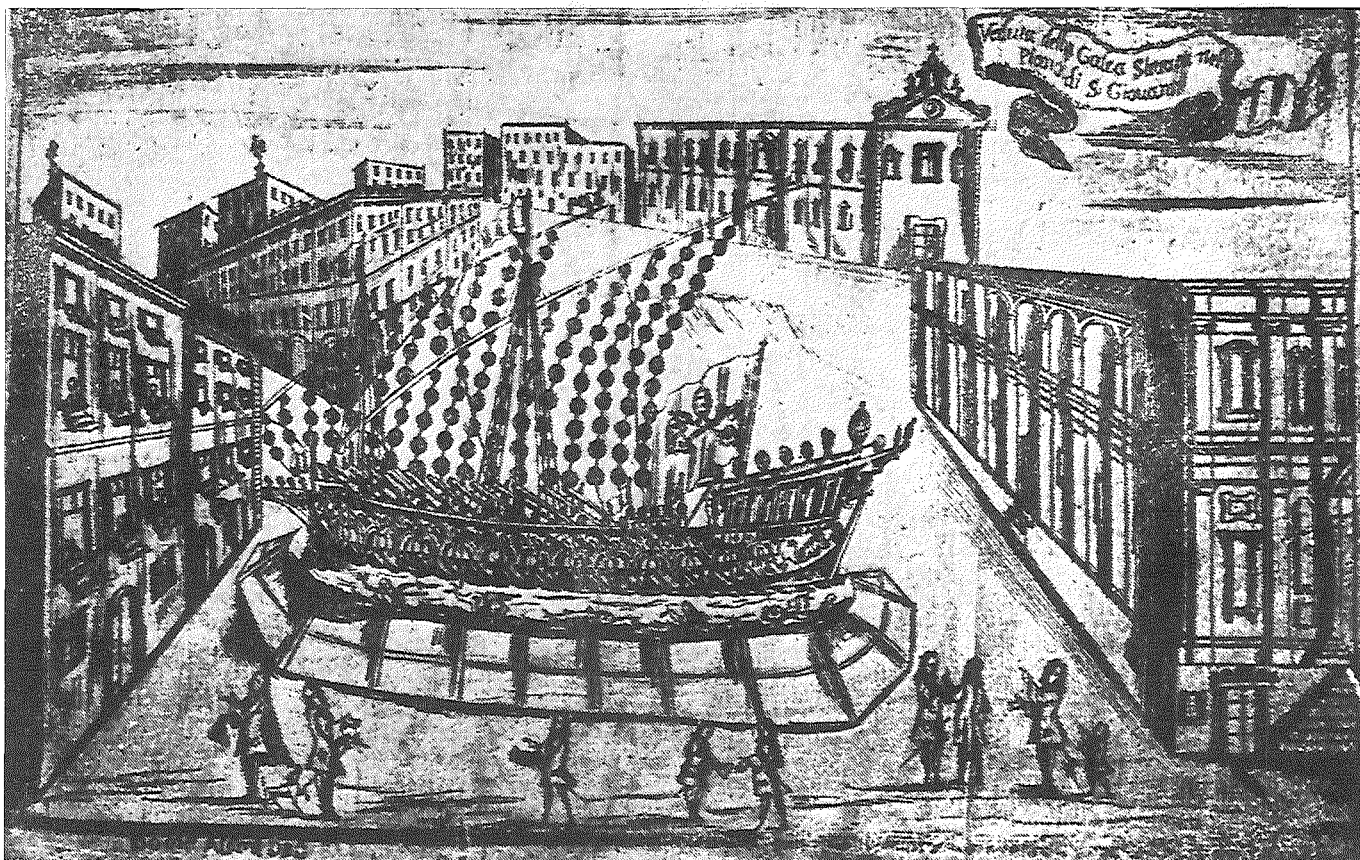
<sup>7</sup> Sulla Galea costruita a Roma nel 1771, cfr.: AA.VV. *Fuochi di allegrezza a Roma dal Cinquecento all'Ottocento*, Roma 1982, pag. 33.

Galea messinese. Nè in questa sede è il caso di allargare troppo il discorso con il rischio di uscire sicuramente fuori tema.

\* \* \*

La nave messinese veniva quindi costruita nella piazza S. Giovanni di Malta sfruttando come base il perimetro della grande fontana marmorea che sorgeva nella piazza stessa e che, quindi, ne condizionò per anni le dimensioni. Si iniziò a costruirla come Galea, poi, nel tempo, vennero rappresentati altri tipi di navi: navi da battaglia a tre ponti, mercantili e persino una giunca cinese (nel 1842, che fu anche l'ultima "Galea" ad essere costruita); ma la denominazione di Galea per questa *machina*, rimase costante. Le sue caratteristiche peculiari, nell'ambito dei festeggiamenti dell'Assunta erano quelle di fare da supporto ai giochi di fuoco che si sparavano da sopra di essa. A questi si aggiungeva lo sparo dei cannoni prodieri (le *petrere*) ed il suono infernale di una sorta di fanfara bellica i cui suonatori, a bordo della nave, davano fiato a trombe, buccine e martellavano tamburi. Inoltre, a sera, si illuminavano le decine di lumi "alla veneziana" che erano appesi al sartame, a fungere da vele di fuoco, dando così luogo ad uno spettacolo fantasmagorico e rumoroso assieme.

L'entusiasmo estatico per lo spettacolo fantasioso che questa offriva, specie nelle ore notturne quando i giochi pirotecnici, le luci e le cannonate sembrava che la infiammassero tutta in una grande vampata barocca, lo ritroviamo ancora nel Seicento testimoniato dall'ampollosa prosa di un cronista che ci narra come le alberature erano ornate "da copiose lumiere accese, al numero di oltre mille e trecento, e di fuori tutte ad una foggia incartonate con nobile maestria e con vari e dipinti apparati trasparenti, che spargano per tutto un diluvio di luce, solo bastevole ad illumi-



La Galea in Piazza S. Giovanni di Malta - (incisione della prima metà del XVIII sec.)

*nare un'intera città. Diffondea questa prodigiosa macchina tanto diletto agli occhi di tutto il popolo, che faceva dolcemente impazzire gl'affetti, entrando i cuori in soavissime frenesie di giubilo, e s'haveriano ivi fermati con le pupille immobili i passi, se non fossero stati richiamati da altre nuove curiosità*"<sup>8</sup>.

Nel '700 le descrizioni si fanno più tecniche tramandandoci le dimensioni della *machina* in palmi siciliani, anche se non mancavano - è ovvio - le descrizioni dei particolari decorativi e degli effetti luminosi e pirotecnici.

*"Ella è lunga dalla sua poppa insino alla sua prora o sperone, di palmi 240, alla quale lunghezza serve di anima tutta la suddetta lunga urna di marmo, che sta attaccata al fusto principale del ponte (si tratta della grande vasca che sorgeva nel piano di S. Giovanni Gerosolimitano). L'altezza della poppa era di palmi 40, da terra sino alla mergolata del suo tendale. Circondava la sua carena un mare dipinto, per cui si vedeano andare a galla e guazzare molte quantità di mostri marini, e delfini, i quali venivano cacciati da Tritoni, ed altre figure marittime con schidoni e tridenti ed altri vari instrumenti di loro usanza. Il fusto della nave veniva recinto tutto di rilievi e pitture toccate d'oro nelle sue connesure in campo rosso, con le sue fascette fatte d'argento di palmo in palmo; sopra ognuna delle quali si alzava una banderuola. Le due corsee venivano a restare alte da Terra palmi 20, le quali nelle loro banchette mostravano allogate molte figure e soldati, o ideati di pittura o espressi in rilievo e finemente manifestavano la guarnigione di detta Galea. Su la prora, il suo parapetto veniva forato da quattro piccoli pezzi d'artiglieria, che volgarmente chia-*

---

<sup>8</sup> Cfr.: G. PITRÈ, op. cit. pagg. 171-172.

*mano pietrere, con i suoi mortaretti, che di quando in quando, per tutti i tre giorni della festa, andavano facendo come un saluto di buon arrivo e complimento al solito passeggio delle carrozze di Dame e Cavalieri che ivi intorno per diletto spaziavano ... Situati gli alberi e le sue antenne, si ergevano poi le sue vele, tutte tessute di lumi pensili, distribuiti dalle sue tramezzate cordine che li sostenevano; faceano un lietissimo e dilettevole spettacolo al guardo, presentandoli due grandi vele, gravide di foco e folgoreggianti da tutti i lati per il gran lume che l'arricchiva ... Tutti i fuochi insomma che la illuminavano, venivano a formare il numero di 3000. Trattenevano continuamente il popolo e lo ricreavano i vari concerti delle trombe e dei pifferi e dei corni di caccia che su di essa si faceano sentire, i quali intercalando con i strepitosi ed allegri suoni dei tamburi alternatamente ripigliavano e riproducevano una meravigliosa armonia, che comunicava ai cori caldi ed interni affetti, che partoriva un così lieto spettacolo" <sup>9</sup>.*

Che la *machina* della Galea fosse sempre la stessa ne abbiamo conferma dalle fonti che stiamo citando - anche se queste si riferiscono a due anni consecutivi (il 1728 ed il 1729) - e dall'obbligo delle misure della fontana - lunga 150 palmi - che serviva da supporto. Certo le decorazioni di ogni tipo, i pupi raffiguranti personaggi regnanti in anni diversi che venivano collocati a bordo, come anche le parti più esposte all'usura (lumi, bandiere, etc.) saranno state cambiate di anno in anno, ma la struttura generale della Galea - a quanto pare - rimase sempre la stessa. Infatti, per i due anni in questione, abbiamo le seguenti identiche misu-

---

<sup>9</sup> In G. ORTOLANO *Trionfo di Fede e d'Ossequio*, Messina, 1728, cfr.: G. PIRELLI op. cit. pagg. 172-173.

re: lunghezza (dallo sperone fino alla poppa) palmi 240; altezza della poppa (da terra fino alla mergolata del tendale) palmi 40; altezza delle corsie (da terra) palmi 20. Varia soltanto il numero dei fuochi che la illuminavano e che risultano 3000 nel 1728 e 3200 nell'anno successivo. Ma ascoltiamo il relatore del 1729:

*“E’ dunque questa gran Piazza di circuito passi cinquecento e nel mezzo si erge superbissima fonte di struttura Francese di molta bellezza e questa soprattutto riguardevole per il gran Pilo, o come volgarmente lo chiamano Beveratura di palmi 150 di lunghezza, opera del Messinese Archimede, intendo dire del gran Maurolico; or sù di questa Fonte a spese del Clero si architettò una Galea di palmi duecentoquaranta dalla Poppa alla Prora, fornita di tutto punto, che quasi sembrava all’occhio abile a solcar l’onde. L’altezza della sua Poppa da terra fino al mergolo della Tenda era di palmi 40. Tutto il fusto di essa dipinto, e toccato parimente ad oro in campo rosso; Sù le spalliere d’entrambi i lati poi si spiegavano varie bandiere di diversi colori, e l’aste, che le sostenevano venivano circondate da un fregio di tela dipinto a Trofei Militari: uscivano da fianchi i remi tinti a color rosso e bianco; nel Castello di prora si vedevano uscire da Portelli cinque pezzi d’Artiglieria, nella camera di poppa sotto Dosello si vedeva l’effigie del nostro Augustissimo Cesare, assieme con quella della nostra Imperatrice corteggiata da altre figure, ed equipaggio, come parimente per tutta la corsia varie Figure rappresentanti la Ciurma, a guarнизione di detta Galera vedevansi sparse. In alto sù la Poppa l’effigie della Vergine Protettrice stava, ed intorno di essa Poppa oltre delli fregi, e ornamenti si vedevano pendere vari Scudi di Arme di rilievo. Vicino alla scala di Poppa si rimirava alzato lo Stendardo di Damasco Cremesi con la sua Croce d’oro nel mezzo. Su le antenne, e gli alberi vari Stendardi dove le Chiavi, ed il Triregno Pontificio scorgevansi. (Ecco*

una serie di riferimenti che potrebbero alludere alla battaglia di Lepanto. Come si sa Don Giovanni d'Austria portò come suo stendardo, nella battaglia, una gran bandiera sulla quale era appunto raffigurato il Crocifisso qui sostituito dall'emblema di Messina; croce oro in campo rosso. Le altre due bandiere, quella della Madonna con il Triregno fanno ovviamente riferimento, più emotivamente, alla partecipazione messinese ed a quella pontificia. Indicativa poi la presenza, in effigie, del regnante dell'epoca all'interno della Galea, quasi a sottolineare la continuità storica della Monarchia) *Le antenne poi in tutte le sere spiegavano le loro vele, che venivano formate da vari lumi pensili al n. di 600. oltre di moltissimi altri che in tutto ascendevano al n. di 3200. Intorno di questa gran Macchina tutte le Finestre, e Balconi delli vicini Palagi scorgeansi adorni di ricchissimi arazzi, e preziosissimi Drappi di Seta, e la notte arricchite d'infiniti lumi, e specialmente il Gran Priorato (Il Gran Priorato dei Cavalieri di Malta), ed il Frontispizio del Collegio di S. Francesco Savier de' PP. Gesuiti, la di cui facciata vedevasi con pi di 2000. lumi'*<sup>10</sup>.

Una testimonianza della fine del XVIII secolo la dobbiamo invece all'abate Sestini, famoso naturalista e geografo dell'epoca, il quale, scrivendo da Messina ad un suo amico circa le feste della Madonna della Lettera nel 1776, così descrive la scena: *“Quindi il Popolo si portò in gran folla sulla solita piazza S. Giovanni di Malta, ove era fabbricata la Galera, nella quale per un'ora continua si viddero vari fuochi d'artificio, e per vaghezza e invenzione dei medesimi, viddi che in alcuni città, che passano per ingegnose e di buon*

---

<sup>10</sup> O. TURRIANO *Ragguaglio della festa celebrata dalla Nobile, Fedelissima, ed Esemplare Città di Messina, nell'anno corrente 1729, etc.*, in MES., nella Reg. e Senatoria Stap. di Chieramonte e Provenzano, pagg. 7-8

*gusto nelle arti, non si è ancora giunti in questa sorta di spettacoli alla mediocrità*"<sup>11</sup>.

Questa testimonianza del Sestini ci induce a fare due considerazioni di genere diverso. La prima riguarda l'elogio alla qualità della *machina* ed allo spettacolo complessivo che essa offre insieme ai giochi di fuoco. Segno che fino a tutto il Settecento la *machina* messinese della Galea risultava ancora unica nel suo genere e nessuna città degli Stati italiani era riuscita a farne una eguale. La seconda è che i Messinesi erano riusciti a trasportare la presenza della Galea anche nella festa della Madonna della Lettera, in giugno. Festa che, lungi dallo spegnersi nell'animo cittadino, riusciva ad arricchirsi anche del vantaggio che, costruendo la Galea a giugno, il suo spettacolo poteva essere goduto sia nella prima festa quanto nella seconda, quella della Madonna di mezz'agosto.

Ma qual'era il vero significato della Galea, perchè come macchina dei giochi di fuoco essa appare un po' *sui generis* per due motivi: 1) la costanza della sua presenza, anno dopo anno, a differenza delle altre macchine pirotecniche che raffiguravano ogni anno soggetti diversi; 2) il fatto che non andasse a fuoco al termine dei giochi pirotecnici.

I significati attribuiti a questa *machina* dai vari cultori di tradizioni messinesi sono molteplici. Li riportiamo per dovere di documentazione, poi vedremo qual'è il più probabile. Intanto la tradizione più "pia" vuole che con la costruzione di questo vascello si volesse ricordare la galea con la quale giunsero a Messina i latori della famosa "lettera della Madonna". La tradizione più favolistica è quella che la

---

<sup>11</sup> cfr. G. PITRÈ, op. cit. pag. 174.



lega al famoso, mitico vascello che durante una tremenda carestia abbattutasi sulla città, si presentò nel porto di Messina carico di grano, che scaricò partendosene poi senza rivelare la sua origine. La tradizione eroica la vuole come simbolo delle galee siciliane facenti parte della flotta di Don Giovanni d'Austria che, appunto, proprio da Messina partirono per la battaglia di Lepanto. La tradizione commerciale la vuole, invece, come simbolo secolare della marineria messinese, la più attiva ed intraprendente di Sicilia, dominatrice dello Stretto e nerbo dell'armata navale del *Regnum Siciliae* attraverso i secoli.

Un po' tutti questi significati convergono nella presenza della Galea fra le *machine* dell'Assunta. Ma uno fra gli altri ci pare più calzante per due motivi: la data della prima comparsa della *machina* (il 1571) ed il suo ruolo nella festa. La battaglia di Lepanto si svolse infatti il 7 ottobre del 1571. Ma la festa dell'Assunta era già avvenuta nell'agosto. A questo punto possiamo fare due ipotesi. Cioè che la *machina* sia stata costruita prima che la flotta salpasse, cioè in occasione della festa di quell'anno, il 15 di agosto. Oppure che sia stata costruita dopo il ritorno della flotta vittoriosa a Messina. Nella prima ipotesi si tratta di un anticipo di due mesi sullo storico evento e la sua costruzione potrebbe essere stata giustificata a titolo augurale per festeggiare l'enorme flotta che si era radunata, fin dal 23 luglio 1571, nel porto della città ed a titolo propiziatorio di vittoria verso l'Assunta o verso la Madonna della Lettera. Nel secondo caso essa farebbe parte delle *machine* costruite appositamente per festeggiare la vittoria già ottenuta e che, insieme a quelle da anni presenti nella festa dell'Assunta, furono mostrate a Don Giovanni, al suo rientro vittorioso, per festeggiarlo. Per quanto riguarda il ruolo che, d'allora in poi, questa *machina* ebbe sempre nell'ambito della festa bisogna tener conto che su di essa venivano sparate salve di artiglieria e fuochi

pirotecnici, il tutto accompagnato da luminarie e dai suoni di una fanfara bellica. Insomma vi si rappresentava una vera e propria battaglia navale dalla quale la Galea messinese usciva vittoriosa in quanto non prendeva fuoco. Come succedeva invece a tutte le altre macchine pirotecniche, anche se la loro struttura portante veniva più volte recuperata.

Come è documentato, fra i vari apparati della festa dell'Assunta, vi erano infatti anche delle vere e proprie *machine* per i giochi pirotecnici che, a fine spettacolo, andavano regolarmente consumate dal fuoco. Quindi la Galea era qualcosa di più di una pura e semplice macchina per *'u jocu di focu*. Inoltre v'è da considerare che, fin dai primi anni, essa venne costruita nella piazza di S. Giovanni di Malta, il che, se si ricorda che le galee siciliane di Lepanto furono schierate insieme a quelle maltesi e sostennero l'urto turco quando le galee genovesi defezionarono, può essere più che una coincidenza per ricordare la vittoria navale di Lepanto. E' chiaro poi che, con il tempo, nei secoli successivi, tale significato venisse meno progressivamente lasciando il posto ad una serie di bizzarre proposte navali.

#### d) *Il vascello dei frumenti*

Va anche ricordato che, qualche volta, invece di una sola macchina si costruivano due vascelli dei quali l'uno era la solita Galea di piazza S. Giovanni di Malta, l'altro invece veniva montato in uno slargo fuori Porta Imperiale. In questo caso la seconda imbarcazione era destinata a commemorare l'arrivo di navi granarie in coincidenza di un anno di carestia. Questa eventualità poteva essere determinata da guerre in atto, dalla distruzione del raccolto da parte delle cavallette o da qualche altro disgraziato accidente ancora. Va tenuto presente che Messina era l'unica città siciliana dotata di un profondo entroterra montagnoso, coperto di boschi e adatto

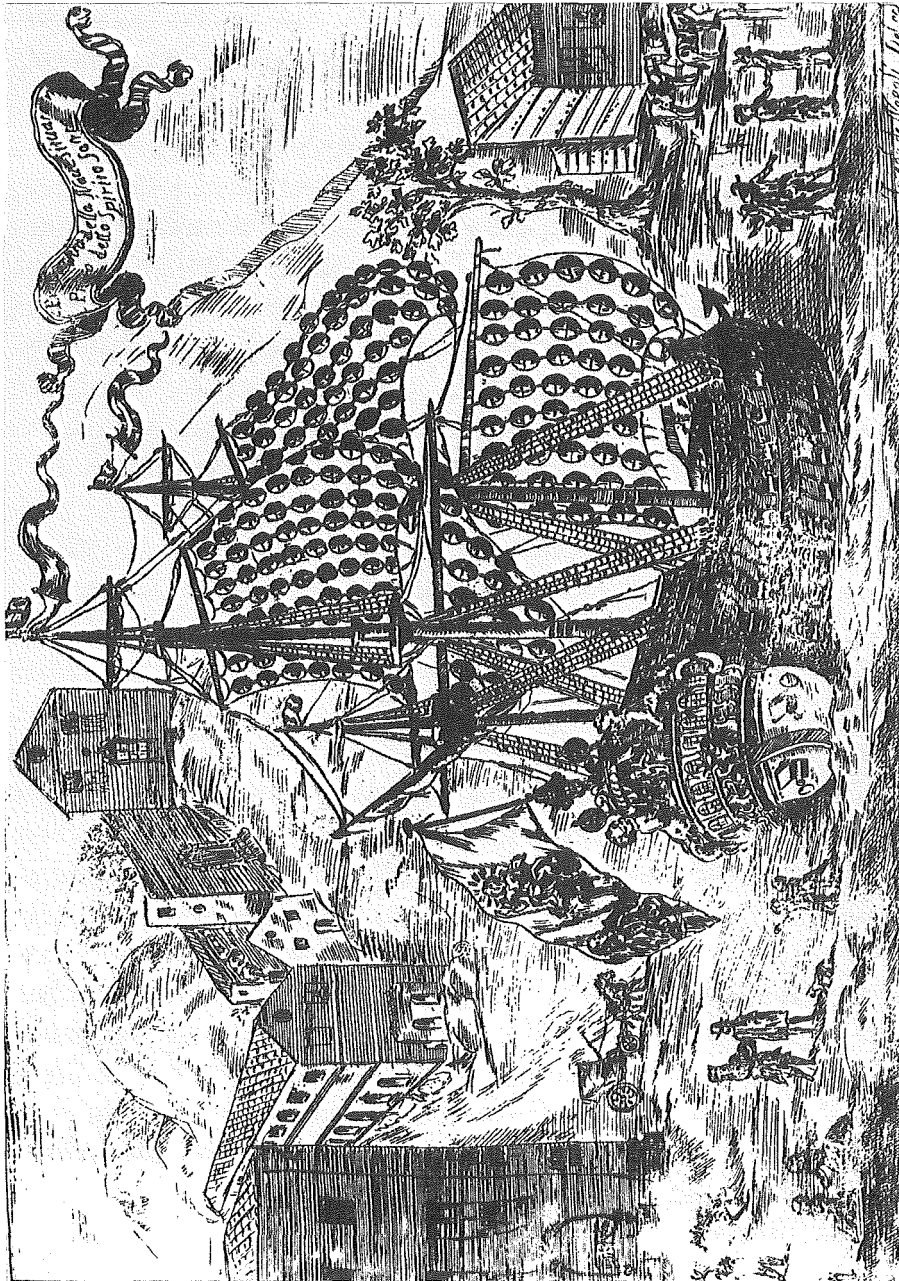
ad estrarvi il legname per le navi, alla coltivazione del baco da seta<sup>12</sup> ed, in parte, a quella della vite, nonché alla pastorizia e all'allevamento dei bovini. Le grandi estensioni coltivate a frumento sono piuttosto lontane dalla città e fanno parte di una Sicilia completamente diversa. Si aggiunga a questo che anche la prospiciente Calabria è tutta montagnosa. Infatti i caricatori portuali di grano più importanti si trovavano a Porto Empedocle e a Termini<sup>13</sup>. Messina quindi era soggetta a frequenti penurie di pane che si acutizzavano con l'avvento di periodi particolarmente difficili, come ho già detto<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> *“Il Val Demone più dell'altri Valli, et particolarmente la città di Messina e suoi Casali sono abbondantissimi di seta... poi che se fa un conto che l'un anno per l'altro si estraheno balle 2000, quali a ratione di scuti 100 per balla importa un milione di ducati et si smaltisce la maggior parte con le galere di Genua che ogni anno vanno a comprarla nel mese di agosto a tempo della feria che si fa in essa città di Messina, perchè sono franchi in quelli giorni delli regii deritti conforme alli privilegi di questa città”* in A. CRIVELLA *Trattato di Sicilia*, 1593, pag. 61.

<sup>13</sup> I porti-caricatori di grano erano: Porto Empedocle, Mazara, Sciacca, Siculiana, Castellammare, Solanto, Roccella, Termini, Terranova (Gela) e Licata. Tutti nella Sicilia Occidentale. Infatti le coltivazioni di grano della Sicilia Orientale, *...non fruttano la metà di quello che si raccoglie nella Valle di Mazara solo...* in A. CRIVELLA, op. cit., pag. 59.

<sup>14</sup> Già dal primo Cinquecento il grano siciliano aveva subito la forte concorrenza di quello proveniente dal bacino orientale mediterraneo (il che ebbe anche conseguenze negative sullo sviluppo della marineria commerciale siciliana) che veniva smerciato ad un costo estremamente inferiore. Verso la metà del secolo si ebbe infatti così la prima grande crisi d'esportazione. Fenomeno che si sarebbe aggravato sempre più nei secoli successivi. A questo si aggiungano le frequenti carestie, i cattivi raccolti, etc. I Messinesi così intrapresero il sequestro di navi frumentarie che attraversavano lo Stretto, quando la carestia si faceva sentire. Soprattutto le navi provenienti dai porti palestinesi, siriani, anatolici e dirette a scaricare i frumenti in Francia fecero le spese maggiori di questi sequestri. Ma non furono risparmiate neppure le navi del Regno di Napoli che portavano il grano pugliese a Napoli. Inoltre Messina accusò spesso Palermo di boicottarla nella distribuzione delle quote di frumenti negli anni di particolare penuria. Cfr.: P. SAMPERI, op. cit.



L'arrivo quindi di navi mercantili che portavano il grano era atteso spasmodicamente e, di conseguenza, festeggiato adeguatamente. Si tenga presente che anche la vicenda della genesi del *Vascelluzzo* argenteo si ricollega a questa particolare problematica.

Così la seconda nave, quando veniva costruita, riceveva il significativo addobbo di fasci di spighe di grano. Come nell'anno 1729. *“Veduto il Grande Ospedale ci troveremo vicini alla Gran Porta della città chiamata Imperiale, per la trionfale entrata per essa fatta dall'Imperador Carlo V. nell'anno 1535. e per questa uscendo noi nel comodissimo Suburbio di quella contrada di S. Paulino ci si fa vedere alzata una gran Nave, con tutto il corpo di legname ben connesso in guisa di vero naviglio. Era lunga da poppa a prora pal. 110. ed alta da terra fino al bordo pal. 18. Sollevandosi la poppa da detto bordo in sù altri pal. 8. essendo il suo albero maestro lungo pal. 95. Alla parte bassa fingevasi il mare con Delfini, ed altri Pesci, quasicchè posasse nelle acque il finto naviglio. I suoi lati erano così ben dipinti, che parevano abili alla navigazione, sembrando eziandio impegolati. Uscivano da Portelli de' lati n.58 Cannoni divisi in due ordini, seu ponti. Nel margine del bordo eranvi sparse copiose spighe di Frumenti, e sotto esse vi si vedeano le sue fascie, e fregi da molti trofei segnati: Da per tutto eranvi poste figure di Soldati, e persone solite dell'Equipaggio delle Navi. Alla prora avea proporzionevolmente adattato il suo Tagliamare con una gran Sirena di tutto rilievo, e vicino il bordo di essa stavano appoggiate due grosse Ancore, come si usa ne' veri navigli. La poppa provveduta di tre fanali di cristallo, con le Corone in cima alla Reale, e di due balconate in guisa di Galeria. Al timone sedea un'Angiolo, quasicchè guidasse egli il corso della medesima. E nelle camere di essa poppa vedevansi varie persone di rilievo nobilmente vestite. Teneva in alto il suo Stendardo spiegato con MARIA della SAGRA LETTERA*

*dipinta, e dappertutto vedeansi altre piccole banderuole, e Stendardi a color fiamma, per dimostrare il fervor della divozione del Popolo, e in un gran svolazzo leggeasi il Motto "Navis de longi portans panem suum. Prov. 31" Dal suo Albero maggiore, mezzana, e trinchetto pendeano in guisa di vele infiniti lumi pensili, ed in tutta la Nave eranvi ancora quantità di lanterne, ed altri lumi fermati. In somma nulla mancavagli di pompa e di disegno, e tutte le sere s'udivano dalla Nave intonarsi or regolari tocchi di Tamburri, or Musici concerti di Pifferi, Trombe, ed altri instrumenti, e si alludeva ad una delle Fregate entrate in Porto cariche di Frumenti in quest'anno 1729. in tempo che questa Città n'era molto in bisogno, potendosi giustamente ascrivere a miracolo della Vergine l'arrivo di molte imbarcazioni forestiere con frumenti, mentre nella rigidezza dell'Inverno le nostre del Regno non ci pervenivano"*<sup>15</sup>.

Va qui notato che il Turriano, a proposito di questa *macchina* non parla mai di Galea ma, piuttosto, di Nave. E dalla descrizione piuttosto dettagliata che ne fa, risulta una "nave tonda" a tre alberi, cioè una nave "oneraria", da carico per il trasporto di merci, a due ponti ma armata però di due linee di cannoni per fiancata (58 pezzi in tutto) il che ne fa una vera e propria Fregata. Le sue dimensioni poi sono ovviamente diverse da quelle della Galea. In questo caso (1729) sono minori di quella. Infatti la lunghezza di questo vascello commerciale armato è di 110 palmi, l'altezza (da terra al bordo) è di 18 palmi, mentre quella della poppa (da terra) è di 26 palmi, l'albero maestro raggiunge invece i 95 palmi. Inoltre, lo spirito votivo - di pace - in questo vascello è rappresentato dalla bellissima invenzione della

---

<sup>15</sup> O. TURRIANO, op.cit., pag. 22.

figura dell'angelo posto a fargli da timoniere. Nè risulta che i suoi cannoni sparassero (come le *petrere* della Galea) nè che da essa si sparassero fuochi pirotecnici, ma piuttosto che la fanfara che suonava a bordo alludeva "*ad una delle Fregate entrate in Porto cariche di frumenti*".

Il fatto che per festeggiare l'arrivo di navi granarie non si approfittasse per addobbare "agricolamente" la Galea di piazza S. Giovanni di Malta ma, piuttosto, si costruisse un'altra nave a bella posta, ci conferma che la Galea - imbarcazione quasi esclusivamente da combattimento - era unicamente destinata a ricordare la gloriosa giornata della marineria siciliana a Lepanto.

#### e) *Conclusione.*

Se la *Vara* ed i *Giganti* sono potuti giungere sino a noi attraverso i secoli - sia pure fortemente rimaneggiati e pressochè deviati dai loro significati originari e dalle motivazioni che ne determinano la nascita - della Galea, anzi, di una delle tante Galee, possediamo oggi soltanto alcuni frammenti custoditi nel Museo Regionale. Si tratta di alcuni pezzi in rame lavorato a sbalzo e dorato opera di Carlo Maria Minaldi (XVIII, XIX secolo) nei quali sono rappresentati alcuni episodi della Leggenda della Sacra Lettera. Questi elementi decoravano le fiancate di una delle tante Galee costruite nei secoli passati.

La Galea era una *machina* scenica che, per il suo specifico significato, risultava emblematica in quanto strettamente legata alla storia marittima di Messina. Essa quindi era indispensabile alla caratterizzazione della festa più importante della città. Questa *machina* non si costruisce più da oltre un secolo.

L'augurio che mi faccio io, oggi, a nome di tutti i veri

Messinesi è che la Galea torni ad essere costruita nel suo fascinoso splendore di luci e di fuochi pirotecnici per ricordare agli ignari il destino marinaro di Messina e la gloria di Lepanto.





DANIELA NOVARESE

GLI STATUTI DELL'ARTE DEI MURATORI, TAGLIAPIETRE,  
SCALPELLINI E MARMORAI DI MESSINA\*

1. *Una premessa: la storiografia sulle maestranze siciliane. Il caso di Messina.*

La storiografia sulle corporazioni dell'età medievale e moderna ha avuto il suo momento migliore negli anni tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento.

Un'abbondante letteratura fiorita in quel periodo, seppure assai varia per metodologia d'indagine e contenuti, ed il moltiplicarsi di iniziative volte alla pubblicazione dei testi statuari delle principali maestranze testimoniano infatti un diffuso interesse per le problematiche connesse alla genesi delle corporazioni di mestieri, alla rilevanza della loro forza contrattuale ed al ruolo politico da esse occupato nel tessuto sociale cittadino.

Un'attenzione comprensibile se valutata in un particolare contesto storico e culturale che, anche alla luce dell'ancor vivo spirito risorgimentale, portava prima ad esaltare il sistema corporativo quale spontaneo momento di aggregazione anche contro l'assolutismo feudale e signorile e poi tendeva ad enfatizzarlo identificandolo con uno dei "momenti" politici caratterizzanti del regime al tempo vigente.

---

\* Contributo presentato dal Socio prof. Andrea Romano.

Altrettanto spiegabile appare infatti l'attenuarsi dell'interesse della storiografia su questo tema intorno alla metà del Novecento, quando la corporazione, già sinonimo di libero associazionismo, sembrava, anche per l'utilizzazione "politica" del termine avutasi nel ventennio fascista, ormai "... troppo legata ad un momento politico e ad un regime che avevano proposto il corporativismo come unica alternativa fra il totalitarismo collettivistico ... e la concezione atomistica del liberalismo..." per suscitare altro sentimento che non fosse un "malcelato fastidio"<sup>1</sup>.

Del pari anche la letteratura siciliana sul ruolo delle maestranze nell'isola sembra esaurirsi, seguendo le tendenze della storiografia nazionale, nel giro di pochi decenni con la pubblicazione di lavori che riguardano prevalentemente l'organizzazione dei mestieri a Palermo<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Su questo punto si vedano le osservazioni di A.I. PINI, *Città, comuni e corporazioni nel medioevo italiano*, Bologna 1986, p. 221. Fra le iniziative editoriali più rilevanti in materia, ricordiamo la collana degli *Studi e fonti sulle corporazioni medievali* diretta da N. RODOLICO per la Deputazione di Storia Patria per la Toscana.

<sup>2</sup> Sulla storia dei mestieri in Sicilia si possono vedere, principalmente, i lavori di F. POLLACI NUCCIO, *Delle maestranze in Sicilia*, in *Nuove Effemeridi Siciliane*, 3.s., V (1877), pp. 257-276; F. LA COLLA, *Statuti inediti delle maestranze della città di Palermo*, in *Documenti per Servire alla Storia di Sicilia*, 2.s., III (1883), pp. 35-72; F. LIONTI, *Antiche maestranze di Palermo*, in *D.S.S.S.*, 2.s., III (1883), pp. VII-XXXVIII, 1-133; V. E. ORLANDO, *Delle fratellanze artigiane in Italia*, Firenze 1884, pp. 129-173; V. CUSUMANO, *Contributo alla storia delle maestranze in Sicilia*, in *Giornale degli economisti*, V (1890), pp. 241-250; F.G. SAVAGNONE, *Le maestranze siciliane e le origini delle corporazioni artigiane nel Medioevo*, Palermo 1892; G. SCHERMA, *Delle maestranze in Sicilia. Contributo allo studio della questione operaia*, Palermo 1896; G. BECCARIA, *Le maestranze siciliane e la questione delle origini. Note critiche a proposito di una nuova pubblicazione*, in *Archivio Storico Siciliano*, n.s., XXII (1897), pp. 255-280; F. MARLETTA, *La costituzione e le prime vicende delle maestranze di Catania*, in *Archivio Storico per la Sicilia Orientale*, I (1904), pp. 354-358 e II (1905), pp. 88-103, 224-233; N. GIORDANO, *La genesi delle corporazioni ed il garzonato in Sicilia nel medioevo*, in *A.S.S.O.*, XV (1918), pp. 3-41; A. PETINO, *Origini e forme di previdenza nelle corporazioni siciliane nei secoli XV-XVII*, Catania 1944; S. LEONE, *Lineamenti di una storia delle corporazioni in Sicilia*, in *Archivio Storico Siracusano*, II (1956),

Lo studioso che volesse documentarsi sulla storia delle arti in Sicilia avrebbe, peraltro, un limitato materiale di riflessione, anche con riguardo a città di notevole rilievo politico e commerciale come Messina per la quale si può ancora oggi affermare con l'Arenaprimo che "la storia delle maestranze messinesi è ancora da farsi"<sup>3</sup>.

Proprio all'Arenaprimo si deve la pubblicazione, agli inizi del secolo, degli statuti dell'arte dei sarti (1906) e dell'arte dei ferrai e calderai peloritani (1907)<sup>4</sup>. La sua morte, avvenuta nel terremoto del 1908, interrompe le ricerche dell'unico autore che si sia occupato *ex professo* della costituzione e del funzionamento delle corporazioni a Messina<sup>5</sup>.

Solo di recente sembra essersi manifestato un rinnovato interesse per la storia delle maestranze siciliane e messinesi in particolare (e ciò nel quadro di una più generale ripresa della storiografia sul tema)<sup>6</sup>. Questo ha portato ad "aprire spiragli"<sup>7</sup> su una materia che però rimane in gran parte ancora inesplorata pur se sembra che "...in nessun'al-

---

pp. 82-100, e, infine AA.VV., *I mestieri. Organizzazione, tecniche, linguaggi, Quaderni del Circolo Semiologico Siciliano*, XVII-XVIII, Palermo 1984.

<sup>3</sup> G. ARENAPRIMO, *Statuti dell'arte dei sarti di Messina del 1522*, in *Archivio Storico Messinese*, VII (1906), p. 315.

<sup>4</sup> G. ARENAPRIMO, *Statuti dell'arte dei ferrai e calderai del 1538*, in *A.S.M.*, VIII (1907), pp. 304-308.

<sup>5</sup> Si osservi che nei primi anni del Novecento, F. MARLETTA ha pubblicato, in appendice al suo lavoro sulle vicende delle maestranze catanesi, i capitoli dei setaioli di Messina (1520) (*La costituzione...*, cit. pp. 224-233). All'organizzazione di tale maestranza si è dedicato successivamente A. MAUCERI, *I Capitoli del consolato dell'arte della seta a Messina*, in *A.S.S.*, n.s., LII (1932), pp. 251-264.

<sup>6</sup> Cfr. a tale proposito le interessanti problematiche recentemente espresse da G. CHERUBINI, *I lavoratori nell'Italia dei secoli XIII-XV: considerazioni storiografiche e prospettive di ricerca*, in *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1984.

<sup>7</sup> S. TRAMONTANA, *Antonello e la sua città*, Palermo 1981, p. 57.

tra città della Sicilia come in Messina le maestranze hanno avuto largo sviluppo e grande influenza nella vita politica, economica e commerciale”<sup>8</sup>.

Così è stato messo opportunamente in evidenza come già verso la metà del Quattrocento, ancora prima dei sarti, dei ferrai, dei calderai e dei setaioli, i maestri bottai avevano creato una maestranza con propri statuti<sup>9</sup>. Una puntualizzazione senz’altro rilevante che s’inquadra in uno dei pochi tentativi di condurre un’analisi sullo stato dell’organizzazione dei ceti artigiani messinesi nel XV secolo. Una struttura che peraltro doveva essere già esistente se i consoli delle arti, in forza di un capitolo di Alfonso il Magnanimo del 18 maggio 1451, erano tenuti a “*veniri a consiglio essendo requesti per li Iurati di la detta citati...*”<sup>10</sup>.

Lo stato delle ricerche e l’impossibilità di identificare anche numericamente le maestranze presenti a Messina nel Quattrocento non consentono tuttavia, una precisa valutazione della “forza” dei ceti artigiani e rendono difficile l’individuazione della reale portata politica del capitolo alfonsino. A tale proposito è stato messo in luce come le maestranze messinesi abbiano tenuto un atteggiamento ambiguo nei confronti dello “spazio” politico che veniva loro offerto<sup>11</sup>. Circostanza per cui si potrebbe ritenere che le

<sup>8</sup> ARENAPRIMO, *Statuti ... dei sarti ...*, cit., p. 315.

<sup>9</sup> Sul punto, in particolare, cfr. C. M. RUGOLO, *Maestri bottai in Sicilia nel secolo XV*, in *I mestieri ...*, cit., pp. 109-120. I capitoli dei maestri bottai messinesi sono editi in L. GENUARDI, *Il libro dei Capitoli della Corte del Consolato del Mare di Messina*, Palermo 1924, pp. 103-109.

<sup>10</sup> Cfr. il capitolo edito in C. GIARDINA (a cura di), *Capitoli e privilegi di Messina*, Palermo 1937, p. 294.

<sup>11</sup> Sul problema della partecipazione delle corporazioni messinesi alla vita politica della città, con particolare riferimento al capitolo alfonsino, cfr. C.

corporazioni esistenti non costituissero un polo di "potere" rimanendo sullo sfondo della scena politica cittadina, più attente a "coltivare il mestiere" che preoccupate della gestione della *res publica*<sup>12</sup>.

Una più matura coscienza ed una articolazione più complessa del fenomeno associativo sembrano comunque avvertirsi nella città peloritana a partire dai primi anni del Cinquecento quando, nel giro di pochi decenni, si formano nuove e, riteniamo, più influenti corporazioni, come testimoniano i vari statuti noti, tutti redatti nella prima metà del XVI secolo. Fenomeno probabilmente legato anche allo sviluppo socio-economico della città.

Tenendo conto della carenza di fonti edite, indispensabili per una conoscenza meno approssimativa dell'attuale delle maestranze messinesi, mi è sembrato utile proporre agli studiosi, anche come contributo per un'auspicabile indagine di più ampia portata, l'edizione integrale dei *capitoli dell'arte di li honorabili mastri ... scarpellini et marmorarii*, redatti nel 1559, rinvenuti nel ms. Qq.H.237 della Biblioteca Comunale di Palermo<sup>13</sup>.

---

TRASSELLI, *La "questione sociale" in Sicilia e la rivolta di Messina del 1464*, Palermo 1955, pp. 86-87; TRAMONTANA Antonello ..., *cit.*, pp. 57-59; cfr. anche P. PIERI, *La storia di Messina nello sviluppo della sua vita comunale*, Messina 1939, pp. 198-199 e pp. 247-248, ove si mette in luce l'impossibilità di sollevare eccezione di controprivilegio da parte del Senato senza l'approvazione del Gran Consiglio che, secondo le deliberazioni del 30 e 31 marzo 1672, si riuniva validamente solo con la presenza dei consoli delle arti.

<sup>12</sup> Cfr. TRASSELLI, *La "questione sociale" ...*, *cit.*, p. 86.

<sup>13</sup> Nonostante i recenti tentativi di ricostruire il ruolo dei mastri *fabricatores* a Messina, (cfr. in particolare TRAMONTANA, *Antonello...*, *cit.*, pp. 59-63) le notizie su tale corporazione sono estremamente frammentarie fino al punto da aver fatto supporre che una maestranza di muratori a Messina non si fosse mai costituita.