

Gli Scogli della Galera a Capobianco

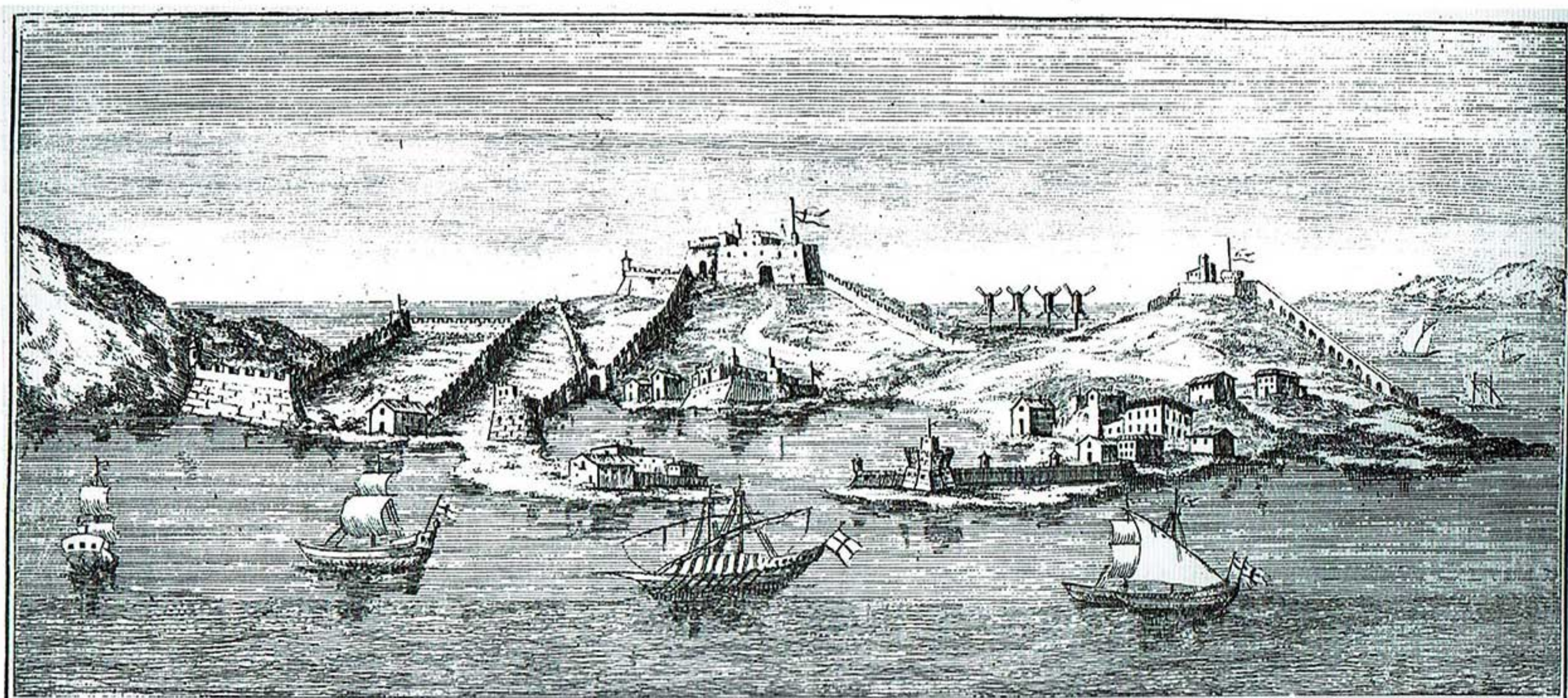
Secche, naufragi e toponimi estinti

di Marcello Mellini

Cronaca di un disastro

Il 5 febbraio 1556, dopo un mese di attesa a Portoferraio, la flotta genovese comandata dal sedicenne Giovanni Andrea Doria salpa all'assalto di Bonifacio in Corsica. Il comandante, noto anche come Gianandrea Doria o Gianandrea d'Oria, è figlio di Giannettino e pronipote del famoso Andrea. L'operazione militare rientra nel complesso quadro di contrasto che vede da una parte Francesi e Turchi, dall'altra Spagnoli e loro alleati italiani (Genova e il ducato mediceo retto da Cosimo I de' Medici). Compongono la flotta dodici galere; due ulteriori galere, danneggiate nel corso del fortunale incontrato nella traversata da Genova all'Elba, rinunciano all'impresa e rientrano a Genova.

Lasciata Portoferraio (o Cosmopoli che dir si voglia), dopo solo uno o due miglia di navigazione una delle dodici galere si rovescia sulla Secca di Capobianco, “senza fortuna di mare”, cioè a mare calmo (Filippini, 1594). Un'altra galera si ferma ad assisterla, con il compito di salvare il recuperabile.



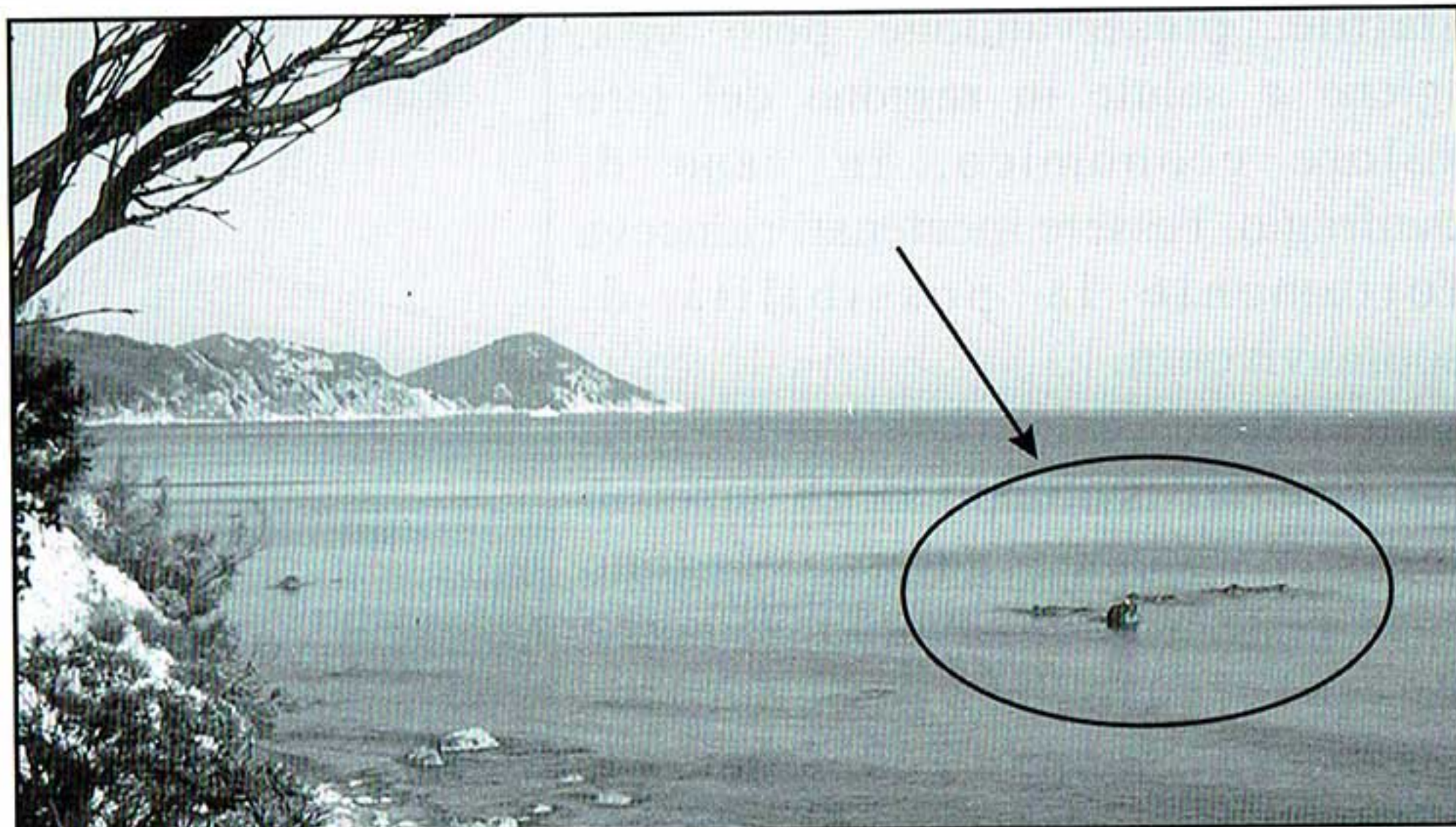
Veduta di Portoferraio poco dopo la di lui fondazione, scarso di fabbriche che furono fatte in progresso di tempo

La secca di Capobianco, sulla costa Nord dell'Elba, si sviluppa come proseguimento in mare della omonima Punta, per 500 metri in direzione Nord-Nord Est. E' formata dalle stesse rocce visibili sulla punta (filoni di aplite bianca e filoni di porfido giallo); è mediamente profonda tre-quattro metri, con un paio di punti in cui il fondale risale al metro e mezzo (ovvero, “ci si tocca”), praticamente invisibili a mare calmo fino a che non ci si è sopra. La secca ha ingannato non solo Gianandrea; sul finire degli anni 1950, generò la falsa ipotesi della presenza di una città sommersa nel mare di Portoferraio: i conglomerati naturali venivano ipotizzati essere i resti di poderose opere murarie, le forme di erosione analoghe alla grotte emerse e sommerse oggi visibili sulla punta diventavano portali e architravi. Pur cartografata e segnalata oggi da un palo e una meda esterna, tuttora la secca miete ogni anno chiglie di panfili e motoscafi.

Dopo la collisione, solo dieci galere proseguono quindi la rotta verso il sud-est della Corsica, dove giungono nella notte del 6 febbraio 1556, nei pressi di San Cipriano, poco a nord di Porto Vecchio. Per imperizia di Gianandrea Doria o errore dei suoi piloti e nocchieri, complice l'improvviso levarsi di un “tanto impetuoso e tanto orribile” vento di Greco-Levante, nove delle dieci galere “in men d'un quarto d'ora l'una appresso l'altra su di quei scogli in cento pezzi rimasero” (Filippini, 1594).

Il toponimo estinto “Scogli della Galera”

Tornando all'Elba, nella mia interpretazione lo stesso vento di Greco-Levante del 6 febbraio 1556, responsabile dell'affondamento di nove delle dieci galere genovesi in Corsica, strappa dalla Secca di Capobianco la galera ribaltatasi il 5 febbraio e la sfracella 500 metri sottovento, sul cordone di scoglietti di porfido al limite ovest della spiaggia di Capobianco, prima della falesia che la separa dalla spiaggia di Sottobomba. L'evento colpisce evidentemente la attenzione e genera l'appellativo “Scogli della Galera”, ad indicare il punto finale del naufragio. Eventi con protagonista una galera sono stati una fertile fonte di ispirazione nella toponomastica di tutto il Mediterraneo. Infatti, il termine “Galera” si ritrova frequentemente, declinato nelle forme Punta Galera (Ibiza, Ustica, Caprera ed Elba stessa, all'estremo Sud Est del Calamita), Cala Galera (Argentario e Lampedusa), Scogli della Galera (Portovenere, Siracusa, Tropea). Nel caso di Tropea, è noto che il toponimo deriva proprio dall'incagliamento di una galera, durante il viaggio di ricongiungimento con la flotta cristiana diretta a Lepanto nel 1571.



Gli “Scogli della Galera” a Capo Bianco

Apparentemente, a Capobianco il toponimo “Scogli della Galera” o la sua variante “Le Galere” (dei quali però non si trova traccia né sulle carte né su altri documenti) si mantiene come termine locale utilizzato da pescatori e polpari sino agli anni 1970-1980, nonché nell'uso degli allora rari frequentatori della zona. Poi, toponimo e memoria del naufragio rapidamente svaniscono. Alla moda del nostro tempo, gli “Scogli della Galera” richiamano oggi i navigatori delle onde (surfers), per la forma particolare del frangente che si forma sul loro basso fondale.

La galera (o galea)

La galera (o galea) era una imbarcazione lunga 40 metri, larga 5-6, con un paio di metri di pescaggio, armata con uno o due alberi a vela latina. In assenza di vento (ed in battaglia), la propulsione era assicurata da 150-200 rematori, disposti sui due lati su 24-26 banchi. Il sistema di voga più antico (“alla sensile”) prevedeva un uomo per ogni remo (da cui i termini “bireme” e “trireme”, facenti riferimento al numero di remi per banco); la sua evoluzione in voga “allo scaloccio”, con 3-5 uomini su un unico remo, avviene più o meno negli anni di Gianandrea. A prua esisteva un castello (detto “arrembata”) che alloggiava l'artiglieria; a poppa un cassero destinato agli ufficiali. Esistevano galee più grandi, con ruolo di ammiraglie e vice-ammiraglie (dette rispettivamente “capitana” e “padrona”), lunghe sino a 55 metri e larghe 7, con 36 banchi di rematori; o anche imbarcazioni minori dette galeotte e fuste. Le galeazze sono una evoluzione più o meno coeva alla battaglia di Lepanto del 1571; erano imbarcazioni pesanti, poco manovriere e poco veloci, ma notevolmente armate con varia artiglieria puntata in più direzioni. Sotto voga, una galea viaggiava a 3-4 nodi, con punte anche di 7; a vela, poteva raggiungere i 9-10 nodi. L'equipaggio era completato da una sessantina di marinai e 100-150 soldati. In totale, una galera imbarcava quindi, in uno spazio estremamente ristretto, 400-500 persone, tra vogatori, marinai, soldati e ufficiali.

Le condizioni di vita a bordo erano estremamente pesanti, per la continua esposizione alle intemperie, la scarsità di acqua e le infime condizioni igieniche; la vita era dura per tutti, ma in particolare per

i vogatori. Questi passavano tutta la crociera incatenati giorno e notte al loro banco, sotto il controllo dell'aguzzino, che li spronava con lo staffile, preservandone però vita, igiene e salute in ragione del loro valore economico. In caso di naufragio, l'essere incatenati riduceva fortemente la possibilità di sopravvivenza.

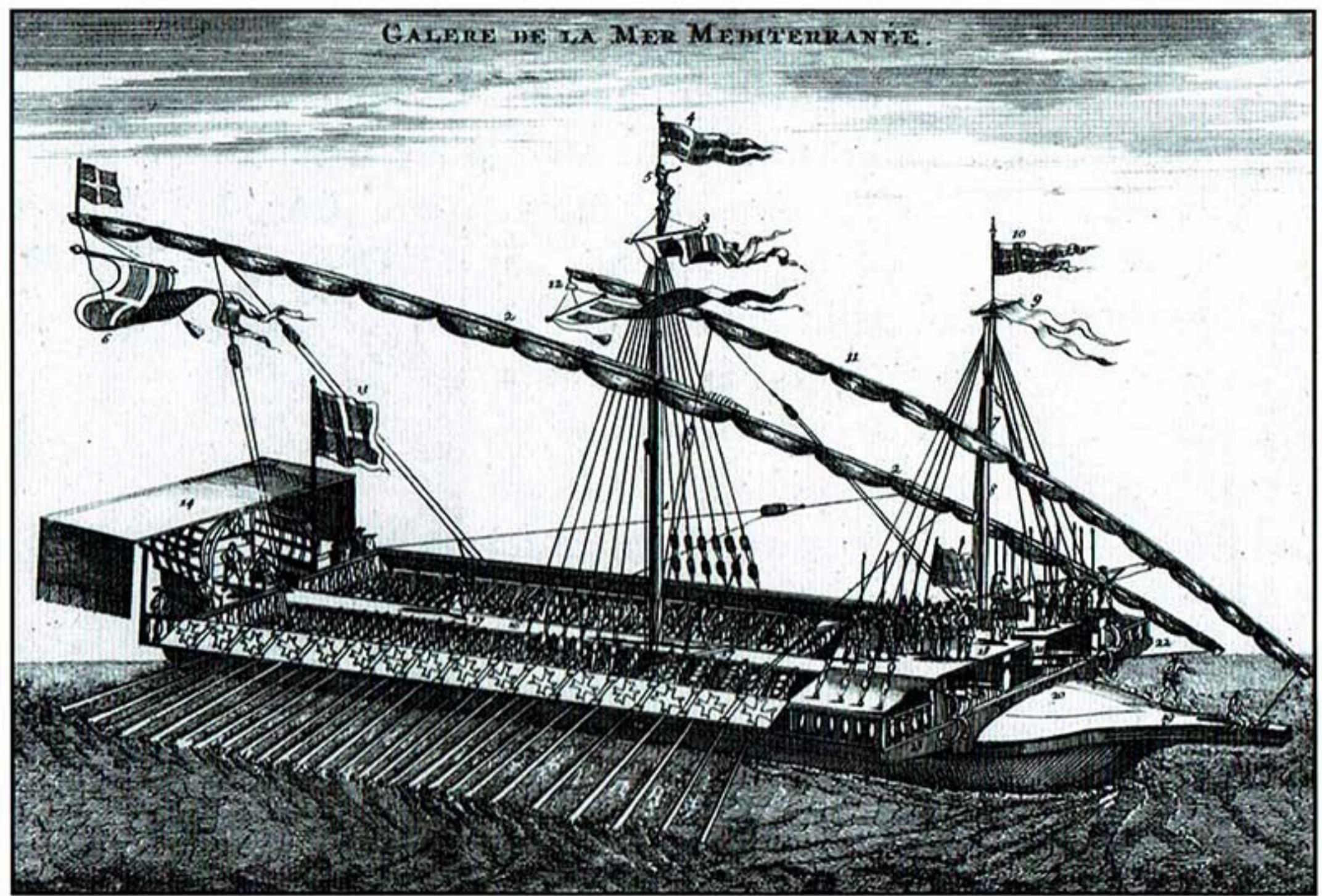
Sotto Cosimo I de' Medici si ha un generale sviluppo degli arsenali militari toscani: galere vengono approntate a Pisa, Livorno ed anche Portoferraio. Per esempio, l'"Elbigina", varata a Portoferraio nel 1563, parteciperà con ruolo primario alla battaglia di Lepanto del 1571; in preparazione dello scontro, l'"Elbigina" imbarcava 218 rematori, dei quali 74 carcerati, 56 schiavi, 82 buonavoglia (ovvero liberi salariati) e 6 malati. Si distingueva dalle altre galee della flotta cristiana (Capponi, "Lepanto 1571", Il Saggiatore) per il maggior numero di buonavoglia, per la massima parte ingaggiati dal Papato, con le buone e le cattive, a Porto Recanati.

Tornando ancora all'Elba, merita sottolineare come una flotta inizialmente costituita da quattordici galere comprendesse circa 5000-7000 persone. A soli otto anni dalla sua fondazione (1548), Cosmopoli appare quindi essere una base logistica navale in grado di assistere per oltre un mese una popolazione pari ai suoi odierni abitanti. Ugualmente, merita immaginare di porsi sull'attuale lungomare delle Ghiaie, godendo della visione estremamente suggestiva offerta da dodici galere di quaranta metri che, spuntate dalla Punta delle Viste e sfilando davanti allo Scoglietto, si avviano a doppiare Capobianco prima e l'Enfolia poi, procedendo sotto la spinta di 2000-3000 vogatori.

Le testimonianze del disastro navale

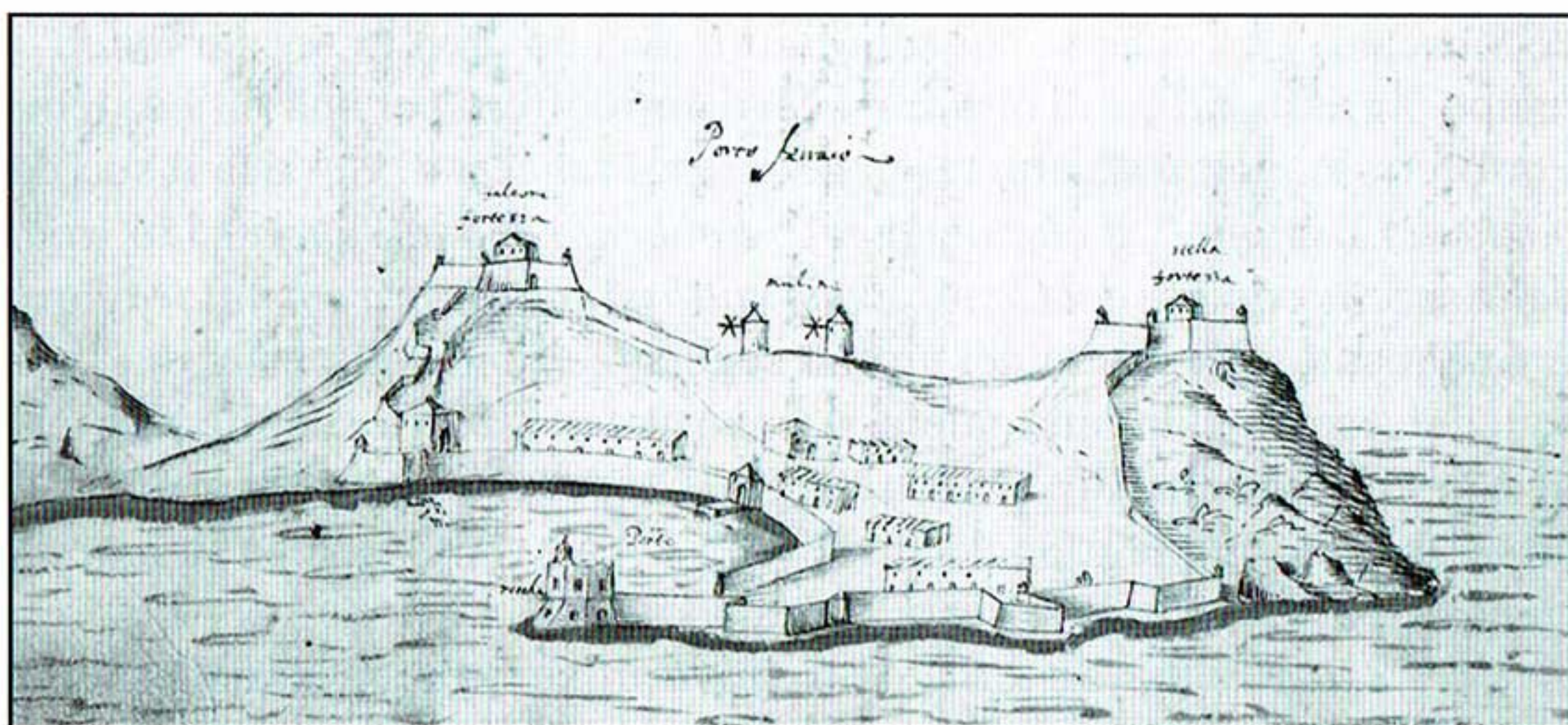
L'incidente di Capobianco e la sventurata impresa di Gianandrea Doria trovarono eco in numerose sintesi storiche. La più antica risale al 1594 (Antonio Pietro Filippini, "La Historia di Corsica", libro VIII, pagg. 323-324; reperibile come <https://books.google.it/books?id=9dhnw7l3KCYC>). Narra l'autore:

"...Erano state in questo mezzo (come di sopra dissi) le galee Genovesi intorno a trenta giorni nell'Elba; e finalmente (sì come fu dato avviso) il loro viaggio, o la loro impresa volendo seguire, Giovanni Andrea avendo licenziate le due galee di Bindinello sopranarrate, con le altre dodici si partì; ma non fu lontano di *donde s'era levato uno, o due miglia, pur nella costa dell'Elba, che miracolosamente senza fortuna di mare, una delle dodici galee si riversò sossopra, nella qual s'affogarono tutti, schiavi, soldati e marinari; eccetto alquanti, i quali si trovarono nelle camere di quella; onde non giungendo l'acqua di dentro fino al sommo, quei miseri stavano in piede con la testa verso la parte che era prima il fondo della galea, e appena tenevano la bocca difesa da quella: dove in quel procinto stettero meglio che cinque ore.* Nel quale stato in ogni modo perivano, non pensando più alcuno dell'altre galee che dentro fosse niun vivo, se Iddio per sua pietà non li soccorreva. Fu uno di quei di dentro (ancorché quasi fossero della speranza abbandonati, perché credevano d'essere in alto mare lontani dall'altre galee) il quale operò tanto con un tagliuolo, o sia



Galera sotto voga: si distinguono bene le due vele latine, i ventisei banchi dei rematori in voga allo scaloccio, l'arrembata di prua con le artiglierie, il cassero di poppa per gli ufficiali. Incisione di Abraham Casembrot, National Maritime Museum Greenwich.

scarpello, levando a poco a poco, senza poter quello battere, che ruppe la costa della galea, e cacciò la mano fuori. Questa cosa vista dagli altri, che dolenti sul lito a rimirare il passato successo stavano, dette loro speranza della vita; e immantinente con secure ruppero il fondo della galea, e vivi la maggior parte ne trassero. Il prodigio della perdita di quella galea spaventò sommamente ciascuno; per la qual cosa molti giudicavano, e confortavano che



Portoferraio 1602 – Disegno di Erasmo Magno da Velletri – Biblioteca Riccardiana di Firenze
Erasmo navigò a lungo su una galera toscana a caccia di navi barbaresche

si dovesse tornare indietro: e questo dicevano meritamente senza rispetto alcuno; perciocché dove si spende la vita, si possono ancora le parole; e per timore d'esser tenuto pauroso, non si deve tacere un buon consiglio. Ma Giovanni Andrea, spinto da una fatale ostinazione, disse che s'egli sapesse di perder sé, l'armata e quel che al mondo aveva, voleva in tutto quel viaggio seguire.

Si partì egli pertanto con dieci galee solamente; perciocché ne rimase una a raccogliere le reliquie dell'affondata, ed ai sei di febbraio venne nella Corsica presso alla veduta di Portovecchio, laddove si soprastette fin a notte per poter più cautamente seguitare l'intento suo; e come fu notte, senza alcun fanale, s'accostò alla terra in un luogo ove si dice il Cavo dell'acqua vicino a Portovecchio, con un'aura soave e piacevole, e con un tranquillissimo mare. Ma mentre che le galee pigliavano la costa, pensandosi d'esser nel porto di San Cipriano, ed essendo in spiaggia due miglia lontano dal detto porto, si leva in un momento Greco e Levante tanto impetuoso e tanto orribile, che in men d'un quarto d'ora l'una appresso l'altra su di quei scogli in cento pezzi rimasero. Si salvò solamente una galea del Principe D'Oria, ch'ella non s'era accostata ancora; e sopra a quella con difficoltà grande si messe Giovanni Andrea; il qual sopra d'un'altra era, e parimente il figliuolo d'Antonio Doria: dell'altre, ch'erano nove, sei (come dico) del Principe, e tre d'esso Antonio Doria, cosa alcuna non si poté salvare; e il troppo desiderio d'avere è spesso volte dannoso; e le cose future ingannano la provvidenza umana.

Saltarono in terra, a questa inopinata rovina, tutti gli altri Capi, soldati, marinari e schiavi, e tutti attesero a procurare al proprio scampo. Una parte de' soldati e marinari di notte e giorno camminarono senza mai posarsi verso la Bastia, che vi sono novanta miglia; laonde portandosi seco le nove, si salvarono. Un'altra parte insieme con Paolo Sardo Luogotenente di Niccolò Pallavicino, diffidandosi di potersi salvare prese la via di Bonifazio e spontaneamente se n'andò a mettersi in mano de' Francesi; la qual via tennero gli schiavi ancora: altri si messero per que' monti ad arbitrio di fortuna; i quali chi presto, chi tardi svaligiati da' paesani, senz'altro nocumento se ne ritornarono alla Bastia...

La narrazione viene ripresa duecento anni dopo da vari autori. Di particolare interesse il testo dello storico elbano Giuseppe Ninci, che nella sua "Storia dell'Isola d'Elba" del 1815, pagg. 97-98, reperibile come <https://books.google.it/books?id=aOwFAAAAQAAJ>, specifica come il ribaltamento della galera fosse avvenuto su una delle secche sommerse di Capobianco:

"...Appena quell'abile capitano ebbe ricevuto il comando della squadra ligure, consistente in quattordici galere, che salpò dal porto di Genova facendo rotta per l'Elba. Pensava egli con tal mezzo di tener celata ai Francesi la sua missione; sentir di là le notizie più certe della Corsica, prima di passare in quest'isola; e ricevere da Cosimo, a cui non premeva meno di vederne allontanati i Francesi fautori delle disgrazie sue e di tutta l'Italia, de' forti soccorsi. Vari fortuiti accidenti però lo distrussero con grave sensibilità de' Genovesi e

de' Toscani. Perocchè la squadra ligure avendo dovuto fermarsi nell' isola dell' Elba più lungamente del tempo prefisso, affine di resarcirsi dai danni sofferti per una furiosa tempesta nel suo passaggio da Genova a Portoferraio, non potè non far penetrare a Francesi di Corsica il suo destino. Dopo ciò, *lasciato appena il porto di Cosmopoli, il che seguì nel 5 febbrajo di quell'anno 1556, una delle sue galere incontratasi in una delle secche coperte del Capobianco voltassi sottosopra col naufragio della maggior parte dell'equipaggio.* E finalmente nella notte del giorno seguente, giunta alla vista di Portovecchio in Corsica, tutta l'avvisata squadra, eccettuatane una galera, si trovò gettata su delle scogliere da un furioso vento, ove perì...”

Giovacchino Cambiaggi (“Istoria del Regno di Corsica”, 1770, pag. 84; <https://books.google.it/books?id=EwZAAAAAcAAJ>) aveva in precedenza commentato la trama tesa dai Genovesi a danno dei Francesi:

“...Era frattanto ritornato a Genova proveniente da Napoli Andrea d'Oria il Celebre Andrea d'Oria con 16 Galere. Di quelle appunto pensò il Governo di servirsi per la recuperazione di Bonifazio. Tra i principali Signori Nazionali, che pretendevano al Governo della medesima Città, eravi un certo Domenico Petrucci. Quelli, dopo alcune intelligenze tenute con Cristoforo Pallavicino, venne al progetto di far recuperare alla Repubblica quella Piazza sì forte, ed importante. Perlochè stabilirono che dovesse eseguire una impresa il di lui Nipote Giovanni Andrea d'Oria dandogli il comando di 14 Galere, cioè 9 di quelle del suo Zio, tre d' Antonio d'Oria, e due di Bindinello Sauli, i quali le avevano a proprie spese armate. Gli furono dati per compagni Scipione figlio di Cristoforo Pallavicino, e medesimamente l'altro Niccolò Pallavicino suo Parente, che era ritornato, come poc'anzi ho detto, dal Governo della Bastia. *Con quelle Galere si portò nell'Isola dell'Elba per non dar sospetto ai Francesi, e per aspettare gli ulteriori ordini. Ma avendo detta armata sofferto molto per mare, per cui doverono ritornare a Genova le Galere di Bindinello Sauli per risarcirsi, avendo più delle altre sofferto gli fu duopo trattenersi per tale effetto nell'Elba, più del prefisso...* Partì intanto dall'Elba con 12 galere il soprannominato Andrea d'Oria per sorprendere Bonifazio, *ma appena partito in distanza di 2 miglia che una Galera non so per qual ragione si rovesciò, e perirono molti...* Inoltrata la notte tentarono di mettersi in sicuro per far lo sbarco per prendere Portovecchio, e poi passare a Bonifazio. Ma pensando di essere nel Porto di S. Cipriano, ed essendo tra gli Scogli, o vogliamo dire Isolette dei Ratti, *levatosi un Grecale tanto fiero, che in pochi momenti essendo le Galere forzate ad investire in quelli scogli rimasero in pezzi. Una sola si potè salvare sopra la quale mediante vari battelli fu trasportato benché con gran difficoltà il d'Oria con la primaria Uffizialità...*”.

Analoghe narrazioni si devono a Giovanni Paolo Limperani (“Istoria della Corsica”, 1780, pag. 442; <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6557907z>) “...Venuto finalmente l'avviso del Petrucci Giovan Andrea Doria partì dall'Elba colle 12 galee ma scostatosi appena due miglia dall'Isola una delle sue galee fu rovesciata dall' impeto del vento cosicchè tutto l'equipaggio restò affogato... Spaventati da quell'infortunio tutti quei della comitiva volevano tornarsene indietro ma Giovanni Andrea Doria sempre più costante nel suo proposito volle andare avanti. Arrivato dunque a vista di Portovecchio si trattene tutto il giorno in alto mare; e a notte avanzata fece indrizzar le prore alla volta del porto. Ma nell' accostarsi alla Corsica si svegliò *un vento Greco Levante così furioso, che le galee, invece di entrare in Portovecchio, furono spinte due miglia distante* in un luogo detto il Cavo dell' acqua dove urtate con impeto ne' scogli in un quarto d'ora rimasero infrante in minuti pezzi...”;

oppure a Filippo Maria Casoni (“Annali della Repubblica di Genova del XVI secolo”, 1792, pag. 106-107; <https://books.google.it/books?id=fctDAAAAYAAJ>): “...Partitosi questi da Genova con 14 Galee delle quali nove erano di Andrea Doria, tre di Antonio Doria, e due di Bendinelli Saoli, s'imbarcò con Gio: Andrea Niccolò Pallavicino autore della cosa con altri Nobili, e questi andando all'Elba, per aspettare secondo il concerto di quello dovesse operare; ed essendosi in questo mentre rotto l'albero di una delle Galee del Saoli, ebbe questi licenza di ritornarsene a Genova con ambe le sue Galee, restando l' altre dieci per giorni 30 nell'Elba, di dove finalmente uscito Gio: Andrea, come fu dall'Isola poche miglia discosto *diede volta ad*

una Galea con morte di quasi tutta la gente, ed egli lasciatone dietro un'altra, per raccogliere gli attrecci dell'affondata, continuò colle dieci il suo viaggio verso la Corsica, e arrivò nel giorno dei sei Febbrajo a vista di Porto Vecchio, dove si trattenne in alto mare sino alla notte, venuta la quale senza accender lumi a' Fanali s'accostò alla terra... ma spinti da un vento che veniva per Greco e per Levante urtarono in una Spiaggia, che è due miglia distante dal suddetto Porto con miserabile naufragio di nove Galee...".

Nonostante l'abbondanza dei riferimenti bibliografici, apparentemente molto poco è restato della memoria di Gianandrea Doria e della sua sventurata impresa nel patrimonio storico comunemente associato ai primi anni della vita di Cosmopoli.

La figura di Gianandrea Doria

Nasce a Genova nel 1540, da Giannettino Doria, il famoso condottiero che, nello stesso anno, aveva sorpreso in Corsica il corsaro Dragut. Questi, incatenato come galeotto ai remi della ammiraglia genovese ma poi liberatosi (o forse liberato dietro riscatto pagato da Ariadeno Barbarossa), diventerà il terrore del Mediterraneo, compiendo svariate razzie negli anni 1546-1566 (tra cui all'Elba e Piombino). Alla morte di Giannettino (1547), al fine di garantire lo sviluppo della dinastia Doria, il potente e famoso prozio Andrea Doria si prende cura del futuro militare, economico e familiare di Gianandrea, programmandone istruzione, carriera e matrimonio. All'epoca, la famiglia Doria svolgeva il ruolo di "asentista", ovvero proprietario privato di galere che, in caso di bisogno, venivano utilizzate dietro pagamento dalla Repubblica di Genova e dalla Spagna.

Nel 1556, alla sua prima uscita con ruolo di responsabilità, la flotta di dodici galere comandata da Gianandrea affonda sugli scogli di Corsica e, in minor misura, Elba. L'incidente, così come il successivo disastro nel corso della impresa di Tripoli (Djerba, 1560), sollevò dubbi sulle sue capacità di condottiero.

Dopo anni di collaborazione militare e commerciale con la Spagna, nel 1571 Gianandrea entra a far parte del comando della flotta spagnola impegnata nella battaglia di Lepanto. In particolare, gli venne affidata la guida del corno destro dello schieramento cristiano. La condotta diversiva da lui seguita nel corso della battaglia di Lepanto rinfocolò però i dubbi sul suo operato, criticato in quanto atteggiamento eccessivamente cauto dovuto alla avarizia, ovvero alla paura di perdere le galere genovesi di cui era proprietario.

Ciò nonostante, il Principe di Melfi Gianandrea Doria continuerà ad essere figura di spicco nella vita politica ed economica di Genova, nonché punto di riferimento per la Spagna. Le sue galere, oltre alla attività di salvaguardia delle coste nella lotta contro la pirateria barbaresca e turca, contribuirono al trasporto di contante per l'esercito spagnolo impegnato nella guerra delle Fiandre; servirono a traghettare personaggi di prestigio, come l'imperatrice, e anche a trasportare le reliquie di S. Lorenzo destinate all'Escorial. Muore infine, ricco e potente, nel 1606, dopo una vita (come ci dice nella sua autobiografia "Vita del principe Gian Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta") incentrata sul difficile equilibrio nella conclamata ricerca dell'"*acquistare honore et robba*".



Ritratto dell'Ammiraglio Giovanni Andrea Doria, inciso dall'artista fiammingo Domenico Custos nel 1600 (Rijkmuseum di Amsterdam; <https://books.google.it/books?id=e-2ihLEdBhEC&pg=PT185&lpg=PT185>).