

di [Veneziamuseo.it](http://Veneziamuseo.it)



modello di galea a Lepanto

I primi abitanti delle lagune venete, proiettati a vivere sul mare, avevano imparato dai bizantini le conoscenze nautiche con le quali avevano poi realizzato modeste navi a remi e navi tonde a vela che presentavano, come quelle romane, un brusco raccordo tra il fondo piatto della carena e le murate, quasi verticali, con i rematori posti ai banchi su tre ordini di ponti.

Un fatto nuovo accadde però intorno all'anno 1000, quando a Costantinopoli venne varata una nuova nave da guerra a remi, che avrebbe dominato il Mediterraneo fino alla fine del XVI secolo per rimanervi in seguito, ancorché superata, fino a tutto il XVIII secolo. Era nata *lagalea*, così perfetta nelle forme, che nei successivi sei/sette secoli del suo intenso utilizzo rimase identica presso tutti i popoli che la adottarono.



Pur rappresentando un naviglio estremamente complesso dal punto di vista strutturale, costruire una *galea* divenne, per le maestranze dell'Arsenale, un lavoro eseguito praticamente a memoria, realizzato con l'adozione di procedimenti tanto semplici quanto geniali e senza il passaggio intermedio della progettazione, in linea con l'empirismo tipico dell'età medievale: dall'idea alla sua realizzazione. L'esperienza e l'osservanza delle regole dettate dagli operai più anziani erano i pochi ma sufficienti elementi affinché un valente *Proto* potesse impostarne correttamente la costruzione: lunghezza in chiglia,

## LA GALEA VENETA. QUANDO E' NATA E COME VENIVA COSTRUITA | 2

larghezza in bocca, tracciato dell'asta di prua e di poppa, ordinata maestra.



Nella pratica, si iniziava dal *cantier*, ossia posando gli elementi strutturali che servivano di supporto al rivestimento esterno del fasciame: la *colomba* (chiglia), l'asta di prua e l'asta di poppa, la *mezania* (ossia l'ordinata maestra, detta *sesto* o anche *garbo*). Si passava poi alla posa delle *corbe* (le altre ordinate) facendo *scorer el sesto* verso prua e verso poppa, cioè partendo dalla *mezania* veniva calcolato il *mancamento*, individuando sul *sesto* i punti dove le *corbe* dovevano essere poste in opera, riducendosi mano a mano di larghezza. In questo modo veniva mantenuta l'armonia volumetrica delle singole parti dello scheletro. Si concludeva così la prima fase, detta *imboscar*, proprio a causa del groviglio dato dalle ramificazioni dell'ossatura.



Dopo aver posizionato *paramezzale*, *bagli*, *puntali*, *dragante*, tutto il *fusto* veniva fasciato con le *fodre* e le *controfodre*. A questo punto l'opera viva della galea poteva dirsi terminata, lunga 42 metri e larga solo 5 metri (con 2 metri di puntale al centro), il rapporto lunghezza/larghezza era straordinariamente alto: 8 a 1 e talvolta sfiorando anche il 9 a 1, dunque uno scafo incredibilmente lungo, stretto e basso sul pelo dell'acqua. Solo le *galere grosse*, destinate al commercio, avevano rapporti più bassi: 6 a 1 e talvolta anche 5 a 1.



A questo punto, la *galea*, perfettamente in grado di galleggiare dopo la conclusione del lavoro dei *calafati*, veniva varata e

rimorchiata sotto uno dei *tezoni acquatici*, dove proseguiva velocemente l'allestimento di coperta. Sull'opera viva, che terminava a prora con uno sperone lungo fra i cinque e i sei metri, arma di offesa per percuotere l'opera morta delle navi avversarie, stava appoggiato un *telaro* lungo circa 36 metri e largo 7,50 costituito da due traverse: i *gioghi*, l'una a proravia e l'altra a poppavia, e da due collegamenti longitudinali che sopportavano il peso e lo sforzo propulsivo dei remi: i *posticci*. I *gioghi* appoggiavano direttamente sul ponte, mentre i *posticci*, essendo il *telaro* più largo di un buon metro per parte, erano sorretti da appositi mensoloni detti *baccalari*. Solidamente assicurato allo scafo, tutto l'insieme conteneva, partendo da prora, lo spazio per l'artiglieria e quindi i banchi e le pedane, gli scalmi per i remi, le passerelle laterali ed una corsia rialzata al centro. All'estrema prua, dietro lo sperone ma prima del giogo era ricavato un piccolo spazio di ponte che serviva per l'ormeggio e per dar fondo alle ancore, a quattro marre senza ceppo, che generalmente erano tre: una grande, una media (il *marsocco*) e una piccola (il *fero da posta*).

il resto al link [http://www.veneziamuseo.it/ARSENAL/schede\\_arsenal/galea.htm](http://www.veneziamuseo.it/ARSENAL/schede_arsenal/galea.htm)

### Se l'articolo ti è piaciuto condividilo su:

- [Condividi su Facebook \(Si apre in una nuova finestra\) Facebook](#)
- [Condividi su X \(Si apre in una nuova finestra\) X](#)
- [Condividi su Pinterest \(Si apre in una nuova finestra\) Pinterest](#)
- [Condividi su LinkedIn \(Si apre in una nuova finestra\) LinkedIn](#)
- [Invia un link a un amico via e-mail \(Si apre in una nuova finestra\) E-mail](#)
- [Stampa \(Si apre in una nuova finestra\) Stampa](#)
- [Condividi su WhatsApp \(Si apre in una nuova finestra\) WhatsApp](#)
- [Condividi su Telegram \(Si apre in una nuova finestra\) Telegram](#)