

---

# CONDUCENDO GALEE TRA LE MONTAGNE: UNA MAGNIFICA INTRAPRESA DELLA SERENISSIMA

---

**Possono le barche navigare sulla terra?  
E le navi? Le galee... Possono le galee  
navigare valli e scavalcare i passi?  
Possono le barche arrampicare i monti?  
E le navi lasciare mari e fiumi, scivolare  
la rugiada dei prati e risalire i ruscelli,  
così come fanno le trote e i salmoni  
dorati?**

No, a dire il vero di solito non possono, e raramente lo sforzo di provarci può avere una qualche utilità. Sono anzi domande un po' assurde che ricordano imprese un po' assurde, come l'affascinante viaggio di Fitzcarraldo, reso indimenticabile dal film di Herzog. Ma talvolta a queste strane domande si può rispondere in modo affermativo: sì, è possibile far navigare navi per le valli, è possibile scalare montagne e scavalcare passi a bordo di galee. Certo non sono cose che accadono tutti i giorni, e non tutti i giorni vi sono ragioni per intraprenderle. Quando gli eventi e la contingenza spingono a tali sforzi eccezionali, quelle diventano imprese memorabili, magnifiche, e rimangono scritte nelle cronache del tempo, o lasciano tracce nelle memorie che si tramandano. Di questa impresa avvenuta tra 1438 e 1439 in particolare, una "navigazione" sui generis tra l'arsenale di Venezia e il Garda trentino, passando per le montagne, parlano il Sabellico e Martin Sanudo.

Ancora oggi pronunciare la frase estratta da un atto del Senato della Serenissima: "Galeas per montes conducendo", significa ricordare il viaggio avventuroso, difficoltoso, faticoso ed entusiasmante che un esercito di uomini ha compiuto in tempi lontani.

Queste sono imprese che sembrano chiedere di essere raccontate nuovamente, imprese che lavorano nell'immaginario come le fiabe e come le favole, perché hanno contenuti che significano qualcosa che va oltre al fatto eccezionale, alla riuscita eclatante. Perché come le leggende e l'epica suscitano una sorta di clamore interiore, un brivido, una vibrazione dello spi-

rito. Esse raccontano dell'uomo che si mette in gioco, completamente, che affida il suo corpo e la sua vicenda ad un destino un poco più grande di quello individuale. Accanto al grande condottiero Erasmo da Narni detto Il Gattamelata, che con questa operazione si è guadagnato una statua equestre in Padova, accanto a Sorbolo da Candia e Blasio de Arboribus che si conquistano la gloria nei secoli, accanto a questi protagonisti famosi, sembra ancora di sentire l'eco dello sforzo compiuto da tutti gli altri, quelli che hanno spinto e tirato e ci hanno rimesso anche la pelle, per dovere e per "passione", talvolta per gara, talvolta per abitudine, talvolta con sovrumano sforzo, talvolta addirittura con allegria.

Migliaia di uomini aiutati da migliaia di animali, lasciano la laguna veneta con una flotta di galee, fregate e barche da guerra e da trasporto, arrivano alla foce del fiume Adige e cominciano a navigare controcorrente, con remi e vele, e nel tragitto devono abbattere ponti, attraversare paludi. Risalgono fino a Verona, e da lì, in modo veramente mirabile e pure misterioso si infilano nello stretto passaggio della Chiusa e, lungo un fiume che allora era ancora più potente e minaccioso di oggi, risalgono fino a Mori, dove tirano in secca le barche e dove l'avventura si fa davvero straordinaria.

**Il leone di San Marco e la Leonessa, Brescia.** Ma fermiamoci un momento. Cosa spinge il governo di Venezia a mandare soldati, marinai e uomini di fatica, con preziose imbarcazioni e armi e vettovaglie verso un viaggio così massacrante e rischioso? Non potevano usare comodi carri via terra o navigare dove dio comanda?

Dietro qualsiasi eroica e romantica impresa c'è un motivo economico, strategico, militare... e questa volta il motivo si chiama Brescia, la città detta la Leonessa (il leone di San Marco corre in aiuto della Leonessa, come la definirà G. Carducci trecento anni dopo). Brescia città alleata di

Venezia, si trovava dal 1438 stretta da un assedio dei Visconti di Milano, fino a Mantova e in tutto il Garda dilagavano le forze milanesi, quindi era praticamente impossibile per la Repubblica di San Marco portare soccorso ad un alleato che strenuamente resisteva e che fedelmente rimaneva a tutti i costi con la Serenissima. Inoltre, la chiusura della via tra Verona e Brescia rende importantissimo il Garda e in particolare l'alto Garda, da dove è possibile raggiungere il bresciano per la via di Storo (porto del Ponale, val di Ledro, oppure Tenno, Ballino, passo del Durone). Ed è il Gattamelata, comandante generale delle forze veneziane, ad essere incaricato di portare soccorso a Brescia passando da nord, e cioè risalendo l'Adige e piombando nel lago di Garda arrivando da Mori, Loppio e Nago.

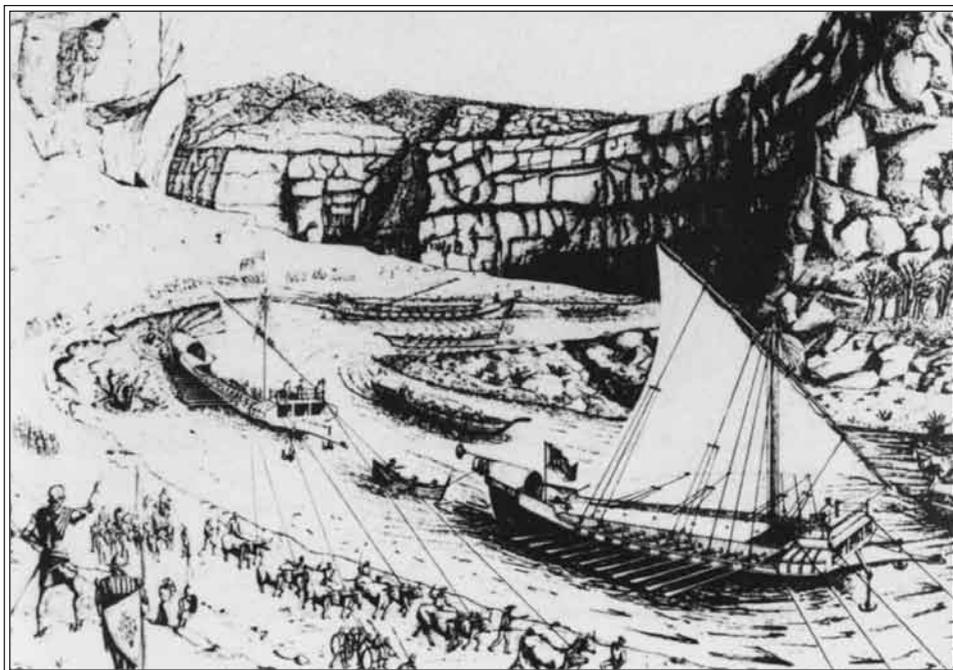
**Tra il dire e il fare c'è di mezzo il ... monte!** Quindi a Mori la flotta venne tirata in secca e fatta muovere su lunghe rotaie in legno che venivano costruite davanti alle navi e poi subito smontate e ricostruite ancora più avanti, fino ad arrivare al lago di Loppio. Giunte al piccolo specchio d'acqua, le imbarcazioni furono rimesse nel loro elemento usuale e fatte navigare fino sotto all'ostacolo più grande, e cioè una salita verticale di un centinaio di metri

che portava al punto che ora si chiama passo San Giovanni.

Se si considera il peso di una qualsiasi barchetta di legno, già si può evincere la consistenza dell'impresa e può emergere una qualche preoccupazione, ma se si pensa che le barche erano cariche di vettovaglie e armi, e che gli "schifi" e i "copani" erano decine, e che vi era addirittura un terzetto di galee piccole e pure un bel paio di galee lunghe 40 metri, la portata dell'impresa si evidenzia con chiarezza.

Quei cento metri di dislivello furono affrontati in condizioni difficilissime. Furono montati argani in cima alla salita, fu aperta una specie di corsia allargando il corso di un ruscello e poi affidarono al marchingegno e ai muscoli di uomini e animali l'ascensione. Portata la flotta in cima c'era da affrontare l'ultima megafatica, una lunga discesa di due chilometri e più, passando per l'abitato di Nago e il cui ultimo tratto è costituito dalla ripida valletta di Santa Lucia, sul versante est del picco roccioso sul quale sorge il castello di Penede (un castello che fu conquistato da un fidato del Gattamelata appositamente per favorire il passaggio della flotta).

Ma alla forza e alla potenza usate per spingere e tirare, quegli uomini unirono pure l'arguzia e, se si vuole, un certo senso scenografico, perché i veneziani, da grandi



*Le galee alla Chiusa, di Michele Avati, Museo civico di Malcesine (Vr). Il naviglio sta risalendo l'Adige alla Chiusa di Ceraino.*

navigatori quali erano, usarono la propulsione tipica delle imbarcazioni anche per “navigare” via terra. Come si sa, da marzo in poi (e si era nella seconda metà di quel mese ormai), sul Garda soffia tutti i pomeriggi l’ora, un bel vento che sale da sud verso nord. Quei lupi di mare pensarono bene di frenare la discesa delle galee verso il Garda issando le vele come se fossero in mezzo all’acqua. Come il vento spinge una barca pesante e carica sul pelo dell’acqua, così la può sostenere quando si trova a scivolare lungo una ripida valletta!

A fine marzo del 1439, una dopo l’altra le imbarcazioni arrivarono nelle acque di Torbole, e subito cominciarono a fare la spola verso il porticciolo del Ponale, sulla sponda ovest del lago, trasportando gli aiuti per Brescia assediata. Ovvio che le manovre non passarono inosservate, i milanesi presto attaccarono, bloccarono, affondarono tutto ciò che riuscivano ad affondare.

Ci volle un altro anno alla Serenissima Repubblica di Venezia, un’altra annata di pezzi di ricambio che arrivavano dalla difficile via ormai collaudata e aperta, un anno di ricostruzioni, di piccole battaglie navali perse e vinte, per arrivare a Brescia e stabilire il dominio veneto sul territorio gardesano. Nel frattempo Erasmo da Narni detto il Gattamelata fu colpito da ben due

colpi apoplettici, il secondo dei quali lo costrinse a lasciare il comando. Aveva 70 anni compiuti e si portava ancora appresso un’armatura del peso di 50 chili. Con l’impresa del passaggio navale sui monti aveva creato le condizioni per la conquista del Garda da parte di Venezia, quindi il momento di massima espansione territoriale della Repubblica, fermata soltanto una sessantina d’anni dopo da una mastodontica alleanza di poteri ed eserciti. Sorbolo da Candia fu nominato ammiraglio ed ottenne una lauta pensione. Di Blasio de Arboribus, l’esperto di alberi e legni non si sa... rimase solo la memoria del nome e, come si ipotizza con un pizzico di fantasia nella narrazione “La Magnifica Intrapresa, galeas per montes conducendo”, rimasero un paio di “ricordini” piuttosto importanti.

A proposito di memoria. Al palazzo Ducale di Venezia si trovano dei dipinti che ricordano le imprese di quegli anni: i lavori di Francesco Montemazzano che illustrano il trasporto delle navi attraverso le montagne, e il dipinto del Tintoretto che descrive la battaglia “finale” sul Garda del 1440.

Molti storici e molti pubblicisti hanno guardato con ammirazione ad un’impresa alla quale collaborarono fattivamente anche le popolazioni locali, fornendo aiuto, animali, cibo, e pure entusiasmo. Per



*La salita*, di Michele Avati, Museo civico di Malcesine (Vr). Il disegno illustra il trasporto del naviglio verso il Passo di San Giovanni.

quanto risulta, l'arrivo di Venezia non era malvisto nei territori tra Ala, Rovereto, Mori e Brentonico (la valle che portava dall'Adige al Garda era controllata dall'importante borgo di Brentonico a guardia delle strade che collegavano l'arteria atesina con il monte Baldo).

Parecchi furono i privilegi che Venezia concesse ad Ala, Avio, Brentonico e Mori nel corso della guerra tra la Repubblica e Milano, e in particolare subito dopo la conquista del lago da parte di Venezia dopo il passaggio delle navi. Queste comunità erano autorizzate ad eleggere i loro vicari con giurisdizione in materia civile.

Ma questi sono argomenti che appartengono agli storici. Ai narratori e a chi ama i bei racconti, rimane la microstoria di una macroimpresa, una storia di uomini sostenuti dalla voglia di fare. Una storia di acque che corrono nelle pieghe della terra, di galee che navigano mari, fiumi, rigagnoli, pozze d'acqua. E persino sulla terra, sul calcare e il granito. Navi che non navigano per miracolo, ma per umana, magnifica intrapresa.

Paolo Domenico Malvini\*

<sup>1</sup> Fitzcarraldo, interpretato da Klaus Kinski, è il protagonista dell'omonimo film diretto da Werner Herzog (1982), ove si racconta del pericoloso trasporto di una nave da un fiume all'altro scavalcando una montagna. Con la decisione di Herzog di utilizzare una nave vera per le riprese, in fase di lavorazione l'impresa divenne epica pure per il regista e la sua troupe. Si veda *La conquista dell'inutile*, di Werner Herzog, Mondadori 2007.

<sup>2</sup> Il passaggio di galee alberate sotto certi ponti rimane un mistero non chiarito da nessuna fonte storica. Per questo motivo nella narrazione si racconta di abbattimenti e crolli dei ponti di Verona in tono più ironico che preciso. Resta una "verità" che attiene al profilo dei protagonisti che può aiutarci a chiarire i fatti. Ed è questa. Se necessario la Repubblica di Venezia sapeva sia disfare ponti che contribuire al loro rifacimento, o sapeva comandare ai suoi uomini di smontare alberature e rimontarle, o comandare di aggirare i ponti atterrando le galee e barche per qualche decina di metri, o anche per chilometri, come sarà dimostrato in territorio trentino.

<sup>3</sup> Sono termini usati in quel tempo per bar-  
10 che di varie fogge e misure.

## La dichiarazione dell'autore

Infine, che si racconta qui?

La rievocazione di una straordinaria impresa militare nell'Italia del Quattrocento?

L'ultima avventura di Gattamelata, condottiero settantenne?

Scrivendo, ha occupato i miei pensieri pure la rissosità dei piccoli stati italiani (mentre nel resto d'Europa si formavano le grandi nazioni). Così come mi ha affascinato la forza di espansione e progettazione della Repubblica di Venezia (fermata solo da una alleanza tra ... tutti gli altri).

Ma se dovessi indicare il nodo del racconto, lo individuerei in una scena al centro della storia. Il vecchio Capitano e il giovane Sorbolo, risalendo una costa montuosa, affranti dalla fatica, vedono davanti a loro allargarsi il lago di Garda. Un'acqua aperta su tutto il loro mondo, un crocevia delle possibilità, che rivela ai due, come una visione illuminante e contraddittoria, l'intimo desiderio di limitarsi a contemplare assecondando il creato, e l'inarrestabile voglia di fare. Una amletica tensione che sarà vinta dalla spinta a intraprendere, motore che li renderà protagonisti della magnifica impresa, *galeas per montes conducendo!*

## Cronologia dei fatti occorsi

**1438.** Brescia, alleata Venezia, viene assediata e bloccata dai Visconti di Milano con un esercito comandato dal Piccinino.

Scaramucce e battaglie intorno a Brescia e nei pressi del lago di Garda, che è controllato dalle forze milanesi.

**Settembre 1438.** Fuga di Gattamelata da Brescia, che risale verso nord, lungo la val Sabbia, con 2000 fanti e 600 cavalieri. Piccinino lo insegue.

Gattamelata si apre la strada combattendo e pagando in oro per passare. Quindi, dal passo del Durone, arriva fino nel Basso Sarca, dove le truppe dei Conti d'Arco cercano di impedirgli di attraversare il fiume. Gattamelata ha la meglio e sale verso Nago lungo la vecchia strada della Maza. Raggiunge l'Adige e scende per quella via fino a Verona e poi a Venezia.

**Novembre 1438.** Gattamelata viene nominato capitano generale per essere riuscito a fuggire da Brescia assediata con una consistente parte dell'esercito. Il suo stipendio passa da 300 a 500 ducati mensili e gli viene regalata una casa in Venezia in campo dei santi Giovanni e Paolo.

Si dà il via ufficialmente alla "Magnifica intrapresa". Il doge ordina di portare le navi in Garda risalendo l'Adige e attraversando i monti da Mori a Torbole.

**1 dicembre 1438.** Delibera del Senato: Gattamelata ha il compito di sovrintendere l'operazione.

**17 dicembre 1438.** Gattamelata invia un suo fidato con uomini e mezzi a conquistare il castello di Nago (Penede) che era sotto il controllo dei Conti d'Arco.

Nel frattempo il trasporto delle navi prende avvio già il **3 gennaio**.

**1439.** La prima galea arriva in Verona.

Vi è memoria di un altro fatto degno di nota: la costruzione di una galea di appoggio. *Nella Cronaca della città di Verona*, Pier Zagata scrive che "la Signoria fece lavorar li Marangoni tutte le feste de Natale a far una Galea".

**30 febbraio 1439.** Segnalati altri arrivi di galeotte e barche in Verona.

Tra **febbraio-marzo** galee risalgono l'Adige oltre la Chiusa.

In quelle settimane sono registrati scontri tra il Gattamelata e il Piccinino, come se Gattamelata fosse in continuo movimento alla difesa dell'impresa. Nel frattempo, grazie a queste azioni diversioni, passa qualche carico di frumento verso Brescia. Anche da questi particolari si comprende perché Erasmo da Narni, oltre che Gattamelata, era detto lo Strenuo. Non mollava mai!

**Marzo 1439.** Perigliosa discesa della flottiglia verso Nago e Torbole, durante la quale le galee venivano legate agli ulivi per frenarne lo scivolamento.

Anche le vele dispiegate contro il vento pomeridiano servirono a contrastare la forza di gravità.

Finalmente la flotta entra in acqua a Torbole. Secondo il Soranzo, i veneti iniziarono subito a tentare di portare vettovaglie e armi verso Brescia passando per il porto del Ponale, che si trova presso Riva e dà accesso alla val di Ledro. Ovviamente i viscontei contrastarono le operazioni.

**Aprile 1439.** Scontri navali tra le flotte di Venezia e di Milano – tra l'11 e il 12 aprile – con rilevanti affondamenti di navi venete.

**Settembre 1439.** Il giorno 26, un'altra sconfitta veneta in lago.

**Nel novembre del 1439** il Piccinino, dopo una rocambolesca fuga dal castello di Tenno accerchiato da Gattamelata, prende la città di Verona e la tiene per qualche settimana.

**Dicembre 1439.** Gattamelata, del quale si registrano in precedenza malori, nel dicembre del '39 ha un forte colpo apoplettico che lo costringe a lasciare il servizio; lo conferma un documento ufficiale della

Serenissima del 2 gennaio 1440.

**Nella primavera-estate del 1440** Venezia, dopo la battaglia cosiddetta "del Ponale", nelle acque antistanti Riva, e un lungo assedio della Rocca rivana, riesce ad avere la meglio e prendere sotto il suo controllo l'intero lago di Garda e liberare Brescia assediata da ormai due anni.

\* L'autore opera a Trento ed è scrittore e drammaturgo. La storia qui ripresa è raccontata in un libro di pubblicato recente presso l'editore Curcu & Genovese e messo in scena dal Teatro stabile di Innovazione La Piccionaia/ I Carrara di Vicenza.



La battaglia del Ponale, di Jacopo Tintoretto. Il dipinto trovasi nella sala del Maggior Consiglio del Palazzo Ducale di Venezia.