

Giuseppe Maddalena - Capiferro

Brindisi e la marina dell'Ordine di San Giovanni

L'Ordine di San Giovanni, istituito in Gerusalemme nel 1113, con funzioni originariamente assistenziali e di cura negli xenodochi di Terrasanta,¹ ebbe tra il 1127 ed il 1160,² riconversione militare al pari di altri ordini. Solo più tardi, dopo la caduta di San Giovanni d'Acri (Accon), nel 1291 e la fine, quindi, dell'epopea crociata, l'Ordine scoprirà la sua vera vocazione guerriera marinara, obbligato dagli eventi a sopravvivere in un'isola da cui, comunque, far sentire la sua presenza di ultimo baluardo cristiano all'avanzata dell'Islam nel Mediterraneo. Nell'organigramma istituzionale dell'Ordine compare per la prima volta la carica di *Ammiraglio*,³ quasi un ministro della marina e comandante in capo della flotta. Nel 1292, gli Ospedalieri si trasferiscono nell'isola di Cipro stabilendovi il quartier generale in Limassol, città loro concessa dal re Enrico in riconoscenza dei servizi resi, della protezione assicurata nei decenni passati e a garanzia della stessa stabilità del suo regno minacciato sia dai Turchi che dai Cristiani.⁴ Nel 1306, il Gran Maestro Foulques De Villaret, dopo aver organizzato una piccola flotta con 1 galeone, 1 fusta e 2 barche *Pamfilie*.⁵ 35 cavalieri e 500 uomini di fanteria, raggiunge Rodi, conquistandone la capitale Filerimos e, nei due anni successivi, l'intera isola sottraendola al dominio bizantino. Proprio a Rodi si creano le basi per quella che diventerà la marina più potente e longeva della storia navale del Mediterraneo. I cavalieri oltre che costruirvi il loro xenodochio, daranno vita ad un ben organizzato cantiere navale e realizzeranno con la *servitudo marina* una riconversione della manodopera locale legata fino ad allora ai lavori nei campi, in occupazioni navali, cantieristiche e di equipaggiamento, generazione dopo

¹ Ancor prima della data ufficiale di fondazione dell'Ordine, alcuni xenodochi sono documentati in Puglia presso le comunità amalfitane delle città portuali (Bari, Otranto, Taranto e verosimilmente Brindisi). v. G. MADDALENA CAPIFERRO *Le origini degli ordini monastico-cavallereschi nella Brindisi Normanna*, in *Letà normanna in Puglia. Aspetti storiografici e artistici dell'area brindisina. Atti del convegno di studi. Brindisi - Hotel Palazzo Virgilio, 13 aprile 2013*, Brindisi, Società di Storia Patria per la Puglia - Sezione di Brindisi, 2013, pp. 213-24.

² Durante il maestrato di Raimond de Puy.

³ E. FERRANTE, *La Marina dei Cavalieri di Malta* in *Affari sociali internazionali* n.1, 2002, p. 161.

⁴ G. BOSIO, *Dell'Istoria della Sacra Religione et Ill.ma Militia di San Giovanni Gerosolimitano*, I, Roma, 1621, p. 546.

⁵ E. FERRANTE, *La Marina dei...* cit. p. 161. D. JACOBY, *Hospitaller ships and transportation across the Mediterranean*, in *The Hospitallers, the Mediterranean and Europe* a cura di A. LUTTRELL, England-Hampshire, 2007, pp.57-72.

generazione.⁶ Le attività navali giovannite da sempre caratterizzate dal trasporto mercantile, logistico-militare e di pellegrini, lungo le rotte per e dalla Terrasanta, diventano ora militari e di polizia marittima realizzando i primi passi per quella che, nei secoli a venire, sarà conosciuta come “guerra di corsa” e che impegnerà l'occidente fino ai primi decenni del XIX secolo. Il traffico mercantile marittimo dei Giovanniti.⁷ vitale per la sua esistenza e del resto, non dissimile da quello degli altri ordini, sostenuto da galee, ganganelle e taride cariche di uomini, cavalli, vettovagliamenti vari, armi e mercanzie, tra la primavera-estate e l'autunno, seguiva una navigazione da diporto con varie tappe intermedie.⁸ Noto l'attività del porto brindisino specie dopo gli interventi normanno svevi con esenzioni di tassazioni che risalivano all'età di Costanza d'Altavilla e, soprattutto quelli angioini che lo scelgono come testa di ponte per le rivendicate titolarità signorili sulla costa greco-albanese e reali di Gerusalemme. Come nei porti delle città marinare, anche a Brindisi gli ordini possiedono *Funde e Cathene*,⁹ oltre che ambiti portuali per l'ancoraggio e l'asilo delle imbarcazioni, con le necessarie operazioni di manutenzione, durante la stagione invernale.

Gli Ospedalieri brindisini dispongono di una domus *prope fossatum castelli*¹⁰ e di una chiesa *S. Johannis prope litus maris*¹¹, quest'ultima dotata di ambienti per le attività ricettive dei pellegrini e di manutenzione dei navigli, prossima alla chiesetta di *S. Johannis de li Greci* che finirà per esservi accorpata nei beni e disponibilità.

Particolarmente utile per tale identificazione è la menzione di una memoria dello storico brindisino Giovanni Maria Moricino¹² che vale la pena ricordare:

“Intorno a questi tempi (il XIV secolo), i Cavalieri Ospitalarij o del

⁶ S. MERCIÉCA, *I Cavalieri di San Giovanni a Malta*, Firenze 2012, p.17.

⁷ D. JACOBY, *Hospittaller...* cit. p. 57.

⁸ Un interessante diario del XIII secolo riferisce di un viaggio per mare iniziato il 28 giugno 1228 a Brindisi e conclusosi ad Accon dopo 30 giorni di navigazione, toccando 22 tappe intermedie tra cui Otranto, Corfù, Cefalonia, Methoni, Creta, Rodi, Cipro (Famagosta), Beirut, Tiro. R. IORIO, *Il trasporto dei crociati: la Puglia*, in AA.VV. *Le Crociate. L'Oriente e l'Occidente da Urbano II a San Luigi (1096-1270)*, Milano, 1997, p. 231.

⁹ Funda, dall'arabo *Funduq* (o *Fundaq*): Albergo. Si trattava del rione o pittaggio con mercato, banchi e botteghe, bazar a gestione comunitaria (es. Genovese, Amalfitana, Veneziana etc. o degli Ordini Militari). *Cathena*, ossia il quartiere portuale dove si pagavano i diritti doganali, si depositavano le merci, si poteva trovare ricovero ed alloggio.

¹⁰ F. CARABELLESE, *L'Ordine dell'Ospedale di San Giovanni di Gerusalemme in Puglia sotto i Re Normanni e Svevi*, in «Rassegna Pugliese», vol. XV, 1898, p.10.

¹¹ G. MADDALENA CAPIFERRO, *La casa del Turista in Brindisi: un arsenale templare?*, in *Atti III Convegno Nazionale di Studi- Pavalon*, (Laboratorio di Studi Templari per Le Province Meridionali, Brindisi, 2001, Manduria, 2002, pp. 83-103.

¹² *Antichità e vicissitudine della città di Brindisi, opera di Gio: Maria Moricino, Filosofo e Medico dell'istessa città. Descritta dalla di lei origine sino all'anno 1604*, copia manoscritta del 1760 presso la Biblioteca Arcivescovile “A. De Leo”, Brindisi, Coll. D/12, Fol. 209 r. e v.

Santo Sepolcro di Gerusalemme, accresciuti molto delle ricchezze et entrate già delli estinti Templari, li quali passarono a loro, teneano molte galere armate con le quali correano tutti i lidi dal Mar Mediterraneo sino alle frontiere d'Italia. Costoro con tanto che i loro antecessori Templari avessero tenuto in Brindisi la stanza ò l'Ospedale del Santo Sepolcro, tuttavia, essi per comodità delle loro armate, che spessissime volte, o per elezione o per fortuna o per forza dei venti prendeano il porto brundusino, vollero avere nella città nuovo albergo, sotto il nome de la religione, che particolarmente fusse comodo alle loro marinaresche. Si fabbricaro dunque, sul sito interno del destro corno del porto, quasi al diritto dell'entrata, che si dirama in due e sul principio del ramo destro predetto, un altro Albergo con molti portici per comodità delle galere che ivi si traggevano a terra e degli artigli marittimi e sul loco medesimo edificaro una nobil chiesa al loro Nume tutelare San Giovanni”

A parte l'erronea indicazione di Ospedalieri del Santo Sepolcro, in luogo di Ospedalieri di San Giovanni di Gerusalemme, lo storico brindisino che sembra ben documentato circa le abitudini dell'Ordine, evidenzia come le imbarcazioni giovannite siano armate, sempre in navigazione sulle rotte del Mediterraneo, ma necessariamente costrette dall'inclemenza del tempo a trovare ancoraggio o ricovero nel porto in ambienti particolarmente dedicati a tali navigli. Si tratta di imbarcazioni a propulsione mista ad un solo ponte (*Tarida*) di trentasette - quaranta metri di lunghezza, quattro - otto metri di larghezza, con due metri di pescaggio circa, utilizzate per il trasporto di merci economiche e di piccoli equipaggi (cinquanta - settanta uomini) con una variante specializzata nel trasporto di cavalli e di cavalieri pronti, già in assetto di guerra (*Ussarie* o *Uscieri*). Una galea tipica del XIII secolo, tipo “nave tonda”(rotonda e panciuta, a guscio di noce) ha una stazza netta (capacità di carico) di seicento tonnellate, una lunghezza di trentotto- quaranta metri ed una larghezza di quattordici metri, altezza di nove- dieci metri con quattordici metri sotto i castelli di prua e poppa. Le galee in genere possono raggiungere una velocità di 5 nodi orari. I remi per lo più pesanti circa sessanta chilogrammi hanno lunghezza di otto metri e sono disposti su di una sola fila con più ordini di rematori (biremi, triremi). Le vele quadre, ideali per la navigazione in mare aperto, sono spesso alternate o accompagnate dalle vele triangolari, “trine”, per corruzione dette “latine”, in grado di stringere il vento fino ad un'angolazione di 60°.¹³

¹³, p.16 e

Nel corso del XIII secolo l'*affaire* di Terrasanta, uno dei maggiori indotti economici per gli Ordini, favorisce l'aumento della capacità della stazza con una disponibilità al trasporto che in taluni casi può arrivare a 1000, 1100 uomini tra pellegrini e personale di bordo.¹⁴ Le navi da guerra sono munite di rostri a prua, catapulte, balestre e fuoco greco sui ponti, sulle rembate e corsie, necessarie per lo speronamento ed il conseguente arrembaggio degli uomini.

L'importanza di Brindisi per l'Ordine, in questo periodo, è sostenuta dalla documentazione della movimentazione "cargo" e di viaggio di cui ci è stata serbata memoria.

Nel maggio 1226, una galea ospedaliera partita da Barletta per Acri, fa naufragio all'altezza di Brindisi ed il relitto saccheggiato dai locali. Interviene il Papa Onorio presso il capitolo brindisino affinché siano scomunicati i saccheggiatori che non restituiscano il maltolto.¹⁵

Nell'agosto 1269, Carlo d'Angiò autorizza il priore della casa di Barletta, Pietro Di Neocastro, ad estrarre sale dalle saline di Brindisi per le necessità della casa barlettana.¹⁶ Nel febbraio successivo, per richiesta del maestro venerabile di Acri, Hugo De Revellis, sono prelevate con regia autorizzazione, trecento salme di frumento da Barletta e duecento d'orzo da inviare a Brindisi *cum barcis et aliis vasis parvis* dove, analogo quantitativo di frumento ed orzo con sedici cavalli e muli deve essere imbarcato per Acri,¹⁷ per la casa giovannita, sulle navi dell'ordine che si trovano alla fonda nel porto brindisino. Nel 1274, il re consente l'estrazione dalle saline di Brindisi, Siponto e Torre a Mare per la casa giovannita di Barletta.¹⁸ Sempre in epoca angioina sono documentate in anni diversi, nel porto, la galea ospedaliera Santa Lucia,¹⁹ proveniente da Barletta, che trasporta stoppa, pece, ferro e sebo ed attende riparazioni, la Bonaventura, una galea di notevole stazza costruita nei cantieri marsigliesi,²⁰ che vi sosta per riprendere il mare per Acri con la San Marco, la San Nicola e la San Paolo dove sono attese dal vicario generale del Regno Ruggiero di Sanseverino;²¹ la Santa

¹⁴ Nel 1250, la *St. Victor* da Marsiglia, via Messina trasporta in Accon quattrocentocinquante passeggeri. Nel 1253, la galea genovese *Oliva* ha una capacità di millecento passeggeri. Il *Falcone del Tempio* nel 1291, riesce a evacuare migliaia di cristiani da Acri. JACOBY, *Hospittaller...*, cit. p. 67.

¹⁵ D. VENDOLA, *Documenti tratti dai registri vaticani (da Innocenzo III a Nicola IV)* Vol. I, Trani 1940, n.157, pp. 137-138.

¹⁶ (Registri Angioini) R.A., vol. I, n. 429 (22.VIII. 1269), p. 292.

¹⁷ R.A. Vol. III n. 474 (20. II. 1270), p. 189.

¹⁸ R.A. Vol. IX, n. 303, p. 151.

¹⁹ R.A. Vol. III, n. 492, p. 193.

²⁰ JACOBY, *Hospittaller...*, cit. p. 68.

²¹ F. CARABELLESE, *La Puglia e la Terrasanta* in «Rassegna Pugliese di Scienze. Lettere ed Arti», Vol. XVII, n. 10, p. 244 (l'A. cita il doc. n. 3650 del J. DELAVILLE LE ROULX, *Cartulaire general de l'Ordre des Hospitaliers de SanJean de Jerusalem*. T. III dell'ediz. parigina del 1899).

Maria di Nazareth²² per la quale interviene, su disposizione della corte, il portolano di Puglia, Landolfo d'Osserio. Personalità religiose e diplomatiche viaggiano dalla Terrasanta per l'occidente facendo sosta nel porto brindisino. Nel novembre 1222, il gran maestro dell'Ospedale, frà Garin de Montagu, giunge in Brindisi al seguito del re Giovanni de Brienne, col cardinal Pelagio e il patriarca di Gerusalemme Rodolfo di Merencourt, su galee inviate da Federico II ad Acri.²³ In tale circostanza si stabiliscono le basi per il contratto matrimoniale dell'imperatore con la giovane Iolanda, nozze che, come noto, si celebreranno in Brindisi il 9 novembre 1225. Guglielmo de Corcelle dell'Ospedale di Acri, Arnolfo del Tempio, Giacomo Vital, vi sostano, nel 1274, in attesa di riprendere il viaggio per Lione dove li attende il conclave indetto da Gregorio X finalizzato al sostentamento finanziario della crociata.²⁴ Nel 1276, raggiunge Brindisi e vi sosta la nave di Pontius de Fay, priore dell'Ospedale d'Ungheria, con i suoi familiari, quattro cavalli e otto muli.²⁵ Tra il 1308 ed il 1309, sotto Carlo II D'Angiò, notevole è l'attività "carga" dei legni giovanniti, registrandosi un discreto movimento di frumento (quattromila salme), di orzo (cinquemila salme) e legumi (trecento salme) con carico di vino, olio, carni salate e cacio, centocinquanta cavalli richiesti dal gran maestro Folques De Villaret.²⁶

Dopo il consolidato insediamento su Rodi, la marina dell'Ordine si distingue sempre più per il suo controllo di "polizia" sulle rotte del Mediterraneo orientale trasferendo nella cosiddetta "Guerra di Corsica" quello che era stato il suo impegno militare in Terrasanta. Nell'estate 1311, infatti, è intercettata al largo di Cotroni, una galea genovese proveniente da Alessandria d'Egitto che trasporta *equos, arma, ferrum, lignamina et alia* ossia merci proibite in un paese nemico. L'imbarcazione è condotta dalle navi giovannite nel porto brindisino, spogliata delle merci e su autorizzazione del re Roberto, mediante il vescovo Bartolomeo, cedute a mò di ricompensa alla locale commenda dell'Ordine.²⁷ Tale funzione di pattugliamento particolarmente temuta dal turco per gli abbordaggi temerari e gli speronamenti che le galee ospedaliere riescono abilmente a compiere, disturba anche e non poco i traffici, non sempre legittimi, dei legni veneziani. Spesso, quantunque più numerosa, la flotta della Sublime Porta batte in ritirata alla vista dei vessilli dell'Ordine, al punto da rendere popolare il detto: "La flotta turca sempre fugge marittima guerra".²⁸ Le

²² CARABELLESE, *La Puglia*, cit. p. 245 (con riferimento al doc. 3771 della citata ediz. del *Cartulaire...* di DELAVILLE LE ROULX)

²³ I. L. A. HULLARD BRÈHOLLES, *Historia diplomatia Friderici secundi*, Parigi 1852-61. II, parte I, p. 312, n.2.

²⁴ CARABELLESE, *La Puglia*, cit., p. 244

²⁵ CARABELLESE, *La Puglia*, cit., p. 244, doc. n. 3599 del cit. *Cartulaire*.

²⁶ CARABELLESE, *La Puglia*, cit., p. 246 (con riferimento al doc. n. 175 dei R.A. anno 1308, Carlo II, G. ac. 143 t della vecchia numerazione dei Registri).

²⁷ D. VENDOLA, *Documenti tratti dai Registri vaticani*. Vol. II, Trani 1963, n. 128, pp.143-145.

²⁸ E. TRAVAGLINI, *I Cavalieri dell'Ospedale di San Giovanni di Gerusalemme e di Rodi nel contesto della guerra di Otranto*, in «Brundisi Res», MCMLXXVII, IX, 2, p. 310. Nonostante il titolo, l'A. non cita alcuna fonte documentaria relativamente a Brindisi e all'Ordine nel contesto delle vicende dell'assedio.

incursioni turche, tuttavia, si rendono sempre più frequenti nel corso del XV secolo determinando la caduta di Costantinopoli nel 1453, di Negroponte nel 1470, Scutari nel 1474 e reiterando un'innumerabile serie di sbarchi e attacchi all'isola di Rodi in specie tra il 1479 ed il 1480²⁹ che impegneranno duramente l'Ordine distraendolo dal suo controllo sulle rotte. Nel 1479, Venezia si impegna col trattato di Istanbul, a versare annui tributi di 10.000 ducati alla Sublime Porta cedendo la fortezza di Kruja, l'isola di Lemno, parte della Morea per poter liberamente continuare i suoi commerci in sicurezza con i mercati orientali.³⁰ L'astensionismo di Venezia o la sua segreta collaborazione con l'armata di Maometto II,³¹ l'isolamento dei cavalieri a Rodi, renderanno possibile l'ingresso della flotta turca nell'Adriatico e le drammatiche vicende della occupazione di Otranto. L'introduzione delle armi da fuoco cambia radicalmente le tecniche costruttive delle imbarcazioni e le tattiche di combattimento in mare. Esse troveranno, a differenza del turco che nei navigli vede esclusivamente un mezzo di locomozione del proprio esercito e delle artiglierie, la marina di San Giovanni pronta a studiare manovre di combattimento ravvicinate e a distanza sempre più audaci e particolarmente temibili con *caracche* (vascelli) armate con oltre 50 pezzi di artiglieria.³² I vascelli, imbarcazioni di grande tonnellaggio che sfruttano la sola propulsione eolica cominciano ad affiancare e, poco alla volta, a sostituire le galee costrette dalla mano d'opera (schiavi) ai remi e dotate di una sola vela.³³

Al 1496, risale il primo riferimento alla croce ad otto punte bianca in campo rosso, simbolo delle otto lingue di nazionalità dei cavalieri (1-Provenza, 2-Alvernia, 3-Francia, 4-Italia, 5-Aragona con Navarra, 6-Inghilterra con Scozia e Irlanda, 7-Alemagna, 8-Castiglia con Portogallo) e con allusione alle otto beatitudini del Discorso della Montagna del Vangelo di Matteo³⁴.

²⁹ Nella primavera del 1480 i Turchi schierarono contro Rodi che sopportò un assedio di tre mesi, circa 70.000 uomini. MERCIECA, cit. p.18.

³⁰ F. BABINGER, *Maometto II il Conquistatore e il suo tempo*. Torino, 1970, p. 402.

³¹ *Ibid.*, p. 430.

³² I vascelli che potevano allineare sulle fiancate 50 cannoni raggiungevano un dislocamento di 700 tonnellate e più, erano lunghi 70 metri, larghi 15 ed alti altrettanto oltre il pelo dell'acqua, avevano 2 o 3 ponti e 3 alberi altissimi, due dei quali con tre pennoni. I vascelli con meno di 50 cannoni sono le fregate e, con meno di 20 cannoni, corvette. G. SCARABELLI, *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del settecento*, Taranto: Centro Studi Melitensi, 1997, p. 35. Era tradizione giannita, al momento del varo di una nuova imbarcazione, infiggere un chiodo d'argento nell'albero a prua e a poppa della stessa.

³³ Nella leggenda dell'epigrafe commemorativa dell'intervento di restauro alla chiesa di San Giovanni in Brindisi, datata 1752, il commendatore Costantino Chigi ricorda la sua trascorsa mansione nell'Ordine, di comandante di Triremi documentando, in tal modo, come ancora nel XVIII secolo le galee erano presenti nella marina della Religione. G. MADDALENA CAPIFERRO et al. *L'Ordine di Malta a Brindisi*. In «Studi Melitensi», 4 (1996), p. 222.

³⁴ L. SEBREGONDI, *In nome della Bianca Croce*, in «Medioevo & Dossier», febbraio 2013, p.65.

Dubbia è la presenza di navi della Religione³⁵ nella flotta armata dal Papa e comandata dal cardinal Fregoso che nel settembre 1481 determinerà la fine dell'occupazione turca di Otranto³⁶. Il porto brindisino³⁷ da dove nel febbraio 1481, una flotta cristiana partita alla volta di Saseno, aveva sostenuto uno scontro vittorioso con l'armata turca, è usato nuovamente come base di una piccola flotta³⁸ che raggiunge Valona nell'aprile di quell'anno, per le infruttuose trattative di pace con l'Infedele, condotte dal re Ferdinando tramite l'ambasciatore Niccolò Sadoletto. La capitolazione di Rodi, nel 1523, e l'abbandono dell'isola del Gran Maestro Philippe Villers de L'isle Adam con i suoi cavalieri superstiti sulla caracca Sant'Anna, costringeranno, come noto, l'Ordine ad un'esistenza errabonda fino al 1530, quando Carlo V gli concederà la feudalità dell'arcipelago maltese. La nuova sede insulare della Religione segnerà il lento, ma inesorabile declino della casa brindisina e l'interesse per il porto tra XV e XVI secolo, pur annoverando in città personalità dell'Ordine di provata capacità militare quali, tra le altre, frà Giulio Cesare Falco che lavorerà alla costruzione del forte nell'ampliamento del castello dell'isola, lasciandovi l'impronta della sua esperienza di architetto militare a Malta.³⁹

Le mutate rotte della navigazione nel Mediterraneo, infatti, sfrutteranno sempre più la via tirrenica ed i collegamenti marittimi occidentali, trasferendo a Maruggio, antico feudo granciatico della casa brindisina, tra XV e XVI secolo, la titolarità della signoria commendatizia.⁴⁰

³⁵ Pur essendo documentata la presenza di un contingente di uomini comandata dal cavaliere Filippo Da (o De) Prato nell'esercito cristiano del Duca di Calabria sotto le mura di Otranto, nel gennaio 1481. Vedi G. MADDALENA CAPIFERRO in «Lu Lampiune. Quadrimestrale di cultura salentina», 6 (1990) - n. 2, pp.78-79 con riferimento all'inedito ms.. X-E-40 della Biblioteca Nazionale di Napoli.

³⁶ Si consideri, infatti, l'assedio di Rodi in questo periodo e gli accorati appelli del Gran Maestro per i soccorsi alle potenze occidentali, richiamando a difesa dell'isola priori e cavalieri. S. PAOLI, Codice Diplomatico del Sacro Militare Ordine Gerosolimitano oggi di Malta. Lucca, 1737, Cod. n. CXXV, p.148. Nessun riferimento a Otranto nella raccolta di diplomi del testo.

³⁷ Praticabile solo nel settore esterno e medio essendo stato ostruito il canale interno, attuale canale Pigolati, da scafi riempiti di pietrame da parte di Giovanni Antonio Del Balzo Orsini nel 1449. Le cronache dell'epoca registrano una grave crisi economica e demografica con una popolazione che non supera i 4000 abitanti. G. GUERRIERI, *Le relazioni tra Venezia e Terra d'Otranto fino al 1530*, Trani, 1904, p. 361 e segg. Nel febbraio 1481, il re Ferrante "mandava molti maestri de legname et altri a Brindese per fare una forticia in su al porto per guarda de quello porto et de l'armata dove la raguna al presente", ms. XXIII (raccolta di documenti dei diplomatici ferraresi in copia presso la Società di Storia Patria Napoletana) in C. FOUCARD, *Otranto nel 1480 e nel 1481* in «Archivio Storico per le Province Napoletane», VI, 1881, p. 119.

³⁸ In entrambe le spedizioni non si menzionano navi giovaninite.

³⁹ B. DE DOMINICI, *Vite de' pittori, scultori ed architetti napoletani*. Napoli, 1742, vol. II, p.150.

⁴⁰ Frà Francesco Carducci, Frà Diego Carvajal agli inizi del '500 si fregeranno del solo titolo di Commendatori di Mareggio. Vedi MADDALENA CAPIFERRO, *L'Ordine di Malta a Brindisi*, cit. p. 218.

Nella nuova dimensione maltese, la Religione manterrà a lungo i diritti ed i costumi dell'antica feudalità sostenendo lo spirito della "Crociata perenne" e di polizia marittima come già evidenziato. Allo stesso tempo, oltre alla funzione militare che la vede impegnata in tutte le operazioni navali antimussulmane delle varie leghe, si assicurerà il diritto di "corsa" ossia mercanzie da rapina e schiavi, nonché investimenti finanziari e imprese commerciali che richiameranno sull'isola persone da varie parti del rivierasco mediterraneo e dai paesi europei.⁴¹ Per avere un'idea della rilevanza economica della pirateria, basti pensare ai corsari barbareschi dei fratelli Barbarossa, Aruj e Khair ad Din, insediati ad Algeri, che nel corso del XVI secolo, costituiscono un ricco stato al servizio di Solimano, che si mantiene sulle razzie in mare e a terra e nella ricerca continua del più prezioso dei bottini: il sequestro di prigionieri da avviare ai mercati di schiavi, ai remi o ai traffici diffusissimi del riscatto.

Il porto brindisino sarà frequentato ancora, anche se sporadicamente, da vascelli dell'Ordine nella ricerca di un approdo sicuro dove aspettare la buona stagione o nell'ambito di indotti finanziari realizzati con mezzi e modalità di natura francamente piratesca con sequestri, espoliazioni di imbarcazioni catturate, compra vendita di schiavi, riscatti di prigionieri. A tal proposito, nel 1623, il comandante della tartana⁴² Santa Maria del Carmine Bonaventura, frà Cesare Della Martonia, a nome del Gran Maestro in Malta, stipula un regolare contratto notarile⁴³ in Brindisi con il francese Matteo De Cardo, capitano del vascello nominato Polacca, circa merci che il giovannita avrebbe sottratto a vascelli di Infedeli e rivendute allo stesso. Frà Cesare riceve un anticipo di milletrecento ducati in monete d'argento, impegnandosi alla consegna della refurtiva (riso, lino, zucchero, caffè, pepe, sete, tele ed altro)⁴⁴ caricata sulla "Polacca" che sarà presa a nolo fino in Sicilia e di altre eventuali merci non contemplate, per le quali ultime si stabilirà un prezzo a parte. Nel caso di infruttuosa "razzia", frà Cesare si impegna alla restituzione della somma ricevuta con i dovuti interessi e della Polacca presa a nolo. Il notaio, Giulio Cesare Baccaro, raccoglie la

⁴¹ Basti pensare che la popolazione di Malta da 15.000 abitanti del 1530 passerà agli 84.000 del 1798. *MERCIECA, I Cavalieri di...*, cit., p. 85.

⁴² Imbarcazione a vela con un solo albero (a calcese) con vela quadra o latina. La tartana aveva una lunghezza media di 16-20 mt, stazza di 30-60 tonnellate. Dal XVI secolo viene largamente usata dalla marina dell'Ordine che vi arma 18-20 cannoncini con un equipaggio variabile da 15 a 20 uomini. Si tratta di una nave molto in uso presso i "corsari patentati" per le sue caratteristiche di agile manovrabilità negli abordaggi e sequestri.

⁴³ Archivio di Stato Brindisi (ASB), notaio G. C. BACCARO, 1/IV/ 1623, ff.115v-116v. (inedito).

⁴⁴ Riso a due ducati al cantaro (1 cantaro= 150 libbre, 1 libbra = $\frac{3}{4}$ Kg.= ca 750 g.), lino a otto ducati, zucchero a quindici ducati, caffè a dieci, indaco a quaranta ducati al cantaro, cera a quindici ducati, pepe a quaranta ducati.

firma del francese e l'impegno "more solito" del cavaliere che portandosi la mano al petto, giura sulla croce dell'Ordine.

Il più importante porto dell'Adriatico per la crociata si è, ormai, trasformato in un ricettacolo di traffici in cui la legalità è un optional, ma che al tempo costituisce la principale economia del luogo, quella del contrabbando, attività che invano i governi cercheranno di contrastare, anche con duri interventi repressivi.

Del resto per dirla con Fedro: *Successus improborum plures allicit* ossia la fortuna dei malvagi è una brutta seduzione per molti.



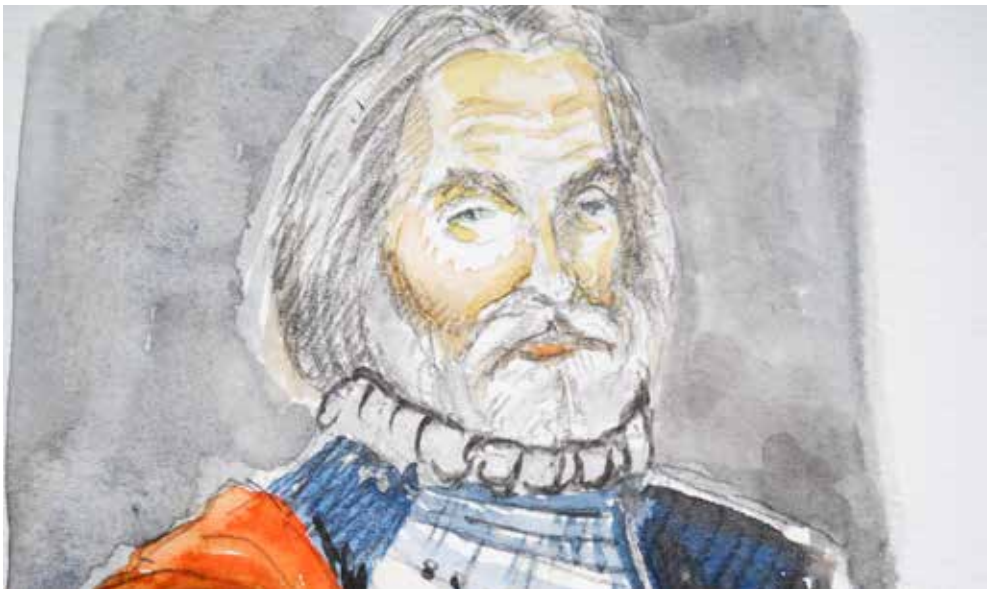
Arco del comprensorio dell'antica S. Giovanni prope litus maris (foto dell'A.)



Tarida usciera (dis. dell'A.)



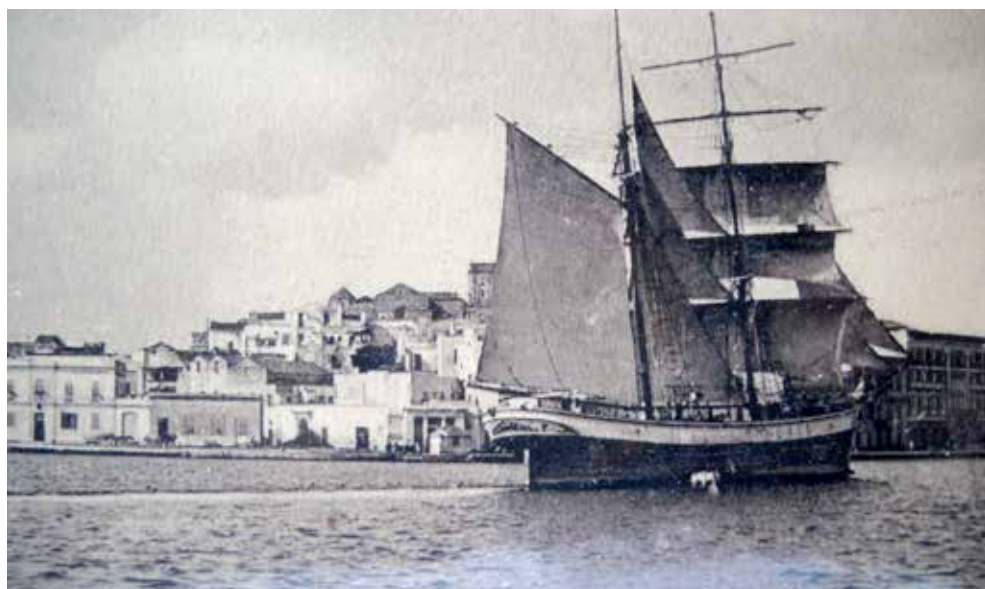
Galea del XIV sec. (dis. dell'A.)



Phippe Villiers De lisle Adam (dis. dell'A.)



Caracca S. Anna (da incisione del XVII sec.)



Veliero nel porto di Brindisi (cartolina ediz. A. Anelli - primi del '900)