

## **La battaglia di Lepanto o delle Curzolari**

Nella mattina del 7 ottobre 1571 la flotta della Lega Santa e quella dell'impero ottomano si scontrarono nei pressi delle isole Curzolari, più precisamente nel Golfo di Patrasso.

Per entrambi gli schieramenti lo scontro aveva importantissimi caratteri simbolici ma soprattutto strategici e politici. Per i cristiani era l'opportunità di fermare l'impero ottomano che dopo anni di espansione aggressiva era riuscito a far capitolare una dopo l'altra le basi cristiane, più propriamente di Venezia, nel mar Ionio ed Egeo e si apprestava ad affacciarsi definitivamente sulla penisola italiana. I turchi ottomani, d'altra parte, fiutavano la possibilità di arrecare alle forze cristiane una clamorosa disfatta e divenire quindi una potenza navale inarrestabile anche per la rivale di sempre: la Serenissima, cioè Venezia.

### **Il contesto storico**

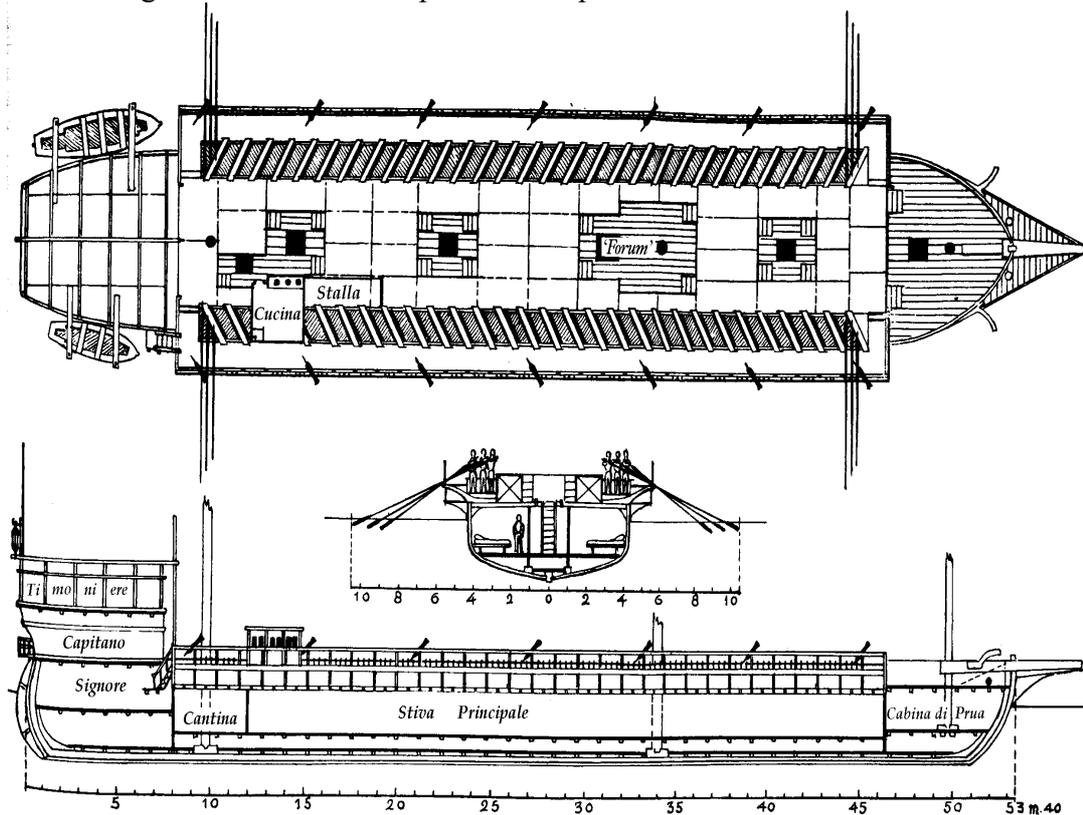
A partire dal xv secolo, l'avanzata marittima ottomana si concretizzò con la conquista, in apparenza non sistematica, di diverse isole egee, frutto in realtà di un coerente progetto strategico mirato a isolare obiettivi salienti come Creta, Cipro e Rodi con un cordone di isole controllate dai turchi. I sultani incrementarono poi l'efficienza e la qualità della propria flotta, fondamentale per insediare le roccaforti cristiane nel Mediterraneo, arruolando nelle loro file esperti corsari che vennero anche onorati con cariche insegne nella marina se non addirittura nominati ammiragli della flotta, come nel caso di Hayreddin Barbarossa. Un ulteriore progresso negli attacchi anfibi fu a seguito della spedizione francese contro Mitilene che permise ai turchi di migliorare l'uso dell'artiglieria. L'impero aveva ormai in dotazione una grande flotta, agguerrita ed efficiente, e Solimano decise di indirizzarla contro Rodi, sede centenaria dell'ordine degli ospitalieri, che furono costretti alla resa dopo mesi di assedio. gli ospitalieri scelsero come nuova sede l'isola di Malta da cui ridiventarono un'insidia alle vie commerciali maritte della Sublima Porta che reagì duramente nel 1565 attaccando la stessa isola che si salvò dalla conquista grazie all'eroica resistenza degli assediati e all'intervento degli spagnoli. Tuttavia, gli avvenimenti del 1565, pur favorevoli, nelle loro conclusioni, alle armi cristiane, avevano confermato i pericoli che derivavano dalla disunione politica e militare della Cristianità. La vittoriosa resistenza di Malta fu un motivo di incoraggiamento per la riscossa cristiana, ma anche un campanello di allarme. Ma altri fattori resero possibile la grande giornata di Lepanto, fra i quali, decisiva fu l'azione di papa Pio V, salito al pontificato all'inizio del 1566. Fedele allo spirito di crociata e perfettamente consapevole della minaccia turca - rinnovata, dopo la morte di Solimano, dal nuovo giovane sultano, Selim, salito al trono nel 1566 -, papa Pio V si adoperò in ogni modo per appianare i contrasti tra le potenze cristiane mediterranee e per spingerle a uno sforzo comune. Intanto, mentre le guerre di religione infuriavano in Francia e nei Paesi Bassi, l'espansione turca riprendeva minacciosa, non solo sul mare, ma anche alle frontiere ungheresi dell'impero. in questi anni Tunisi cadde in mano musulmana e i turchi si apprestarono ad attaccare Cipro, approfittando delle difficoltà di Venezia, della quale, tra l'altro, era bruciato quasi completamente il famoso Arsenale, per un incendio di cui non si può escludere l'origine dolosa. Nel luglio, in effetti, i turchi sbarcavano a Cipro e nel settembre conquistavano la capitale, Nicosia. La resistenza cristiana continuò nella più fortificata Famagosta, sotto la guida dell'eroico MarcoAntonio Bragadin, poi destinato a un orrendo supplizio quando, nell'anno successivo, la città dovette cadere, nonostante le promesse e i patti. Papa Pio V colse l'occasione dell'attacco a Cipro per superare la politica, ormai insufficiente, dei piccoli e occasionali aiuti. Fin dall'inizio perseguì la costituzione di una vera e propria lega. Le trattative furono lente: bisognava superare interessi divergenti. Alla fine la Sacra Lega fu firmata il 20 maggio 1571, nonostante gli sforzi della Francia, che cercava di dissuadere Venezia; nonostante la riluttanza di Filippo II a impegnarsi nel Mediterraneo orientale; nonostante lo scetticismo dei veneziani, rafforzato da una deludente campagna fiaccamente condotta nell'autunno del 1570; nonostante i contrasti tra il granduca di Toscana Cosimo I e il sovrano spagnolo. Ed essa ebbe anche rapida attuazione, nonostante le obiettive difficoltà di radunare e concentrare una forza ingente, come previsto dall'accordo e come necessario per la situazione, costruendo e armando navi, arruolando marinai e soldati, provvedendo ai rifornimenti resi tanto più difficili, per il blocco navale delle forze turche. Infine il 16 settembre

1571 la flotta della Lega Santa partì da Messina con lo scopo di soccorrere Famagosta, ignari della sua già avvenuta caduta, sotto la guida di don Giovanni d'Austria, figlio naturale di Carlo V e fratellastro di Filippo II, re di Spagna, di cui faceva le veci.

Prima di scrivere della battaglia mi sembra doveroso fare una discrezione sulle navi, gli equipaggi e i loro armamenti.

### La guerra in mare

Alimentata dal vento e soprattutto dalla forza dei rematori, la galea di fine Cinquecento discendeva da una lunga serie di navi che a partire dall'epoca classica avevano dominato il Mediterraneo.



La galea grossa descritta da Felix Fabri. da J Sottas, *Les messageries maritimes de Venise aux XIVe & XVe siècle*, Parigi 1938

L'ordinaria galea, lunga 41 metri e larga 5 o 6, con due vele latine, dislocava circa duecento tonnellate ed era un'imbarcazione dall'aspetto elegante. uno stretto ponte centrale e altri due sui fianchi, al di sopra dei banchi dei rematori, consentivano all'equipaggio di spostarsi da prua a poppa. Le galee del Mediterraneo occidentale avevano poi a prua un castello- detto arrembata- che accoglieva anche il grosso dell'artiglieria presente a bordo. Le galee veneziane erano invece dotate di una piattaforma superiore da combattimento, bassa e più difficile da difendere. A poppa c'era un cassero riservato agli ufficiali di più alto grado. La principale forza propulsiva della galea erano i rematori che sedevano su ventiquattro o ventisei banchi per ciascun lato. Le galee concepite come ammiraglie o vice-ammiraglie avevano dimensioni maggiori, a volte lunghe fino a 55 metri e larghe 7 con trentasei banchi di rematori. esistevano poi anche varianti più piccole, in ordine decrescente di grandezza: la galeotta, la fusta e il brigantino. Nel XVI ogni paese operava differenze nella maniere di armarle e inoltre le diverse capacità dei singoli capomastri rendevano ogni galea unica. Si distinguevano comunque due tipologie generali: la "ponentina", impiegata da quasi tutti gli stati europei, e la "levantina", usata da Venezia e l'impero ottomano. Queste due tipologie qualificavano anche diversi modi di gestire le galee: la "ponentina" faceva maggior ricorso agli schiavi. Inoltre la "levantina" dislocava meno e perciò era più agile sotto i remi mentre era meno veloce della

"ponentina" in condizione di vento favorevole, poiché dotate- le ponentine- di vele più grandi. Il vantaggio delle galee consisteva nella loro indipendenza dal vento che permetteva di coprire anche lunghe distanze con una notevole precisione dei tempi, siccome di media viaggiava 40 o 50 miglia al giorno. Purtroppo la galea soffriva il mal tempo invernale che quindi non permetteva di intraprendere spedizioni durante l'inverno, seppur in caso di necessità ci si poteva arrischiare.

Costruire una galea ordinaria era facile e non molto costoso; se i materiali e gli operai specializzati erano disponibili, una nuova imbarcazione si poteva realizzare ed equipaggiare in due mesi. I tipi di legno erano diversi, ma solitamente le galee cristiane erano costruite per durare più a lungo rispetto a quelle ottomane siccome il legname era più costoso nell'Europa occidentale. Infatti pare che la costruzione di una galea turca venisse a costare meno che per le rispettive europee. Le esigenze economiche e strategiche dettavano diversi approcci alla costruzione delle galee. Poiché gli ottomani facevano guerre per lo più mirate alle conquiste territoriali, la flotta funzionava come braccio ausiliare dell'esercito, quindi le galee ottomane erano progettate per trasportare le forze d'assedio al loro obiettivo e, una volta sul posto, evitare interferenze delle forze navali nemiche. Si comprende così perché agli ottomani la qualità delle loro navi a remi interessasse poco. Inoltre, dovevano approvvigionare i numerosi avamposti nell'Egeo per tutto l'anno, ma le ridotte distanze fra le isole rendevano la navigazione sicura anche per tutto l'inverno. E quindi non c'era alcun vantaggio a investire in galee dalla manutenzione dispendiosa. Sebbene ciò, trascorrendo gli anni gli stessi veneziani ammisero che le navi turche fossero migliorate a livello qualitativo. Alla metà del XVI secolo lo sviluppo e la diffusione delle armi da fuoco aveva radicalmente modificato la guerra navale in Europa. L'artiglieria fu presente nelle galee da guerra almeno a partire dal 1470 e un secolo dopo le navi a remi occidentali caricavano a bordo un'enorme mole di materiale bellico. La potenza di fuoco di una galea occidentale era concentrata nei pezzi di prua, in grado di rovesciare sul nemico micidiali scariche di proiettili. Il cannone più grande era quello di corsia- posizionato cioè in centro a prua-, ad avancarica, montato su un carrello retrattile, che pesava tra le 2500 e le 6000 libbre e sparava colpi che andavano dalle 15 alle 60 libbre. A lato ce n'erano un paio da 7 a 20 libbre a colpo- peso da 1400 a 1800 libbre-, in genere affiancati, almeno sulle galee veneziane e sulle bastarde in generale, da altri due pezzi più corti di calibro variabile. Inoltre, su una galea si potevano trasportare fino a venticinque cannoni più piccoli, con carica anteriore o posteriore, per i combattimenti ravvicinati. Non si può in nessun caso individuare un equipaggiamento militare standard delle galee, dato che il materiale caricato a bordo variava in base alle necessità tattiche o semplicemente alla disponibilità del momento. È documentato che le galee genovesi caricassero meno armi di quelle veneziane; nel 1582 le imbarcazioni dello squadrone di Doria avevano in media un cannone di corsia da 4500 libbre, due moiane da 900-1200 libbre e quattro cannoni girevoli da 250-380 libbre. La scelta di un armamento relativamente leggero si spiega con la necessità di sacrificare l'artiglieria a favore della velocità, dato che le galee di Doria facevano la spola da Genova a Barcellona o a Messina. I nomi e le dimensioni dei diversi pezzi d'artiglieria variavano da un capo all'altro del Mediterraneo. I veneziani mettevano in campo- in pesi locali- il "moschetto da zuogo" da una libbra, il "falconetto" da 3 libbre, il "falcone" da 6 libbre, l'"aspide" da 12 e il "sacro"- entrambi del calibro di 95-100 millimetri, il sacro più lungo di circa 30 centimetri-; c'erano poi pezzi più grandi, quali il cannone da 14 a 60 libbre e la colubrina, più lunga di un terzo rispetto al cannone. La polvere da sparo in uso nel XVI secolo bruciava più lentamente di quella moderna, di conseguenza la pressione che creava nella canna durava più a lungo e un colpo sparato da una colubrina arrivava più lontano di uno sparato da un cannone di uguale calibro caricato con la stessa quantità di polvere. Ciò è confermato da esperimenti condotti dai veneziani in varie riprese nei secoli XVI e XVII: su una traiettoria diritta, un colpo sparato da una colubrina da 50 libbre percorreva circa 600 metri contro i 480 di un cannone da 50 libbre; a un cannone era necessaria una carica tre volte maggiore per coprire la stessa gittata ma c'era un limite alla quantità di polvere che un cannone poteva incamerare senza esplodere.

Come si vede nella tabella seguente, il minimo rialzo della volata, anche solo di un punto di squadra, mette in risalto l'evidente primato della colubrina rispetto al cannone a parità di carica. È

interessante notare che le colubrine da 20 libbre paiono rendere quanto cannoni da 60 libbre. Di fatto i veneziani ridussero progressivamente il peso dell'artiglieria sulle galee, poiché arrivarono alla conclusione che contro un bersaglio dall'intelaiatura leggera una colubrina da 20 libbre avrebbe provocato gli stessi danni di un cannone più pesante.

Angolo di elevazione	0°	7,5°	15°	30°	45°
<b>Tipi di cannone</b>					
Colubrina da 60 libbre	650	3215	5465	7330	7715
Cannone da 60 libbre	520	2600	4430	5940	6255
Colubrina da 50 libbre	600	3040	5170	6935	7300
Cannone da 50 libbre	480	2430	4135	5550	5840
Colubrina da 40 libbre	570	2865	4875	6540	6880
Cannone da 40 libbre	470	2345	4000	5175	5630
Colubrina da 30 libbre	550	2780	4725	6395	6675
Cannone da 30 libbre	450	2260	3930	5150	5422
Colubrina da 20 libbre	520	2600	4430	5945	6255
Cannone da 20 libbre	430	2170	3690	4953	5170

L'artiglieria presente sulle galee non era concepita per sparare bordate; i pezzi di corsia venivano usati per colpire obiettivi lontani, mentre per attacchi ravvicinati si usavano di preferenza petrieri carichi di mitraglie. L'equipaggio impiegava cannoni girevoli per spazzare i ponti, per respingere i nemici che tentavano l'arrembaggio o per aiutare i compagni. Dopo lo sparo, i cannoni di corsia slittavano indietro sul ponte principale anche fino all'albero maestro, ma i cannoni più piccoli ai fianchi rinculavano soltanto per la lunghezza della loro piattaforma. In base al peso e ai limiti tecnici si stabiliva la quantità di materiale che una galea poteva trasportare. La relativa agilità sotto i remi di una galea musulmana in buono stato era dovuta anche al leggero carico di artiglieria; in effetti, almeno secondo i parametri veneziani, considerando che intorno al 1580 una galea ordinaria contava al massimo tredici pezzi in totale. In una relazione al senato veneziano dopo il ritorno da Costantinopoli nell'estate del 1571, Giacomo Ragazzoni affermò che le galee ottomane portavano solo tre pezzi d'artiglieria, se non uno soltanto. Pare che l'artiglieria navale ottomana non fosse di eccezionale qualità; inoltre non è corretta definirla "navale", dato che all'epoca quasi tutte le armi da fuoco si potevano impiegare sia a terra sia in mare. La cattiva qualità dei pezzi d'artiglieria turche è riportata in numerosi resoconti di capitani veneziani. La guerra di galee non consentiva conflitti a fuoco prolungati; le navi si scambiavano solo alcuni colpi prima di ingaggiare uno scontro ravvicinato. Né per i veneziani né per gli ottomani era logico caricare sulle navi i loro pezzi d'artiglieria migliori rischiando di perderli nelle operazioni navali; inoltre, il nutrito serbatoio di abili soldati a disposizione degli ottomani li rendeva inclini ad affidarsi maggiormente sui combattimenti corpo a corpo piuttosto che ai conflitti a fuoco. In teoria in pezzi a canne lisce di qualunque dimensione erano efficaci solo a una distanza di qualche centinaia di metri ma, in condizioni favorevoli, artiglieri esperti con una buona conoscenza delle armi potevano arrecare considerevoli danni al nemico anche da lontano. Secondo uno studio, la possibilità che un cannone ad avancarica a canna liscia colpisse un bersaglio era circa il 10-15 per cento della sua gittata; vale a dire che a mille metri di distanza tutti i colpi ricadevano entro un'area del diametro di cento-centocinquanta metri. A tale distanza le possibilità di colpire un piccolo bersaglio, come la prua o la poppa di una galea, erano quindi minime, soprattutto se il colpo partiva da un'imbarcazione

beccheggiante. Il risultato cambiava però sparando a una lunga fila di uomini o navi. A una distanza ravvicinata o media, invece, l'artiglieria da galea poteva avere effetti devastanti, soprattutto se indirizzata contro navi dall'intelaiatura leggera. I proiettili erano in genere di ferro o pietra; gli ottomani preferivano quest'ultima poiché, sbriciolandosi nell'impatto, produceva un effetto scheggia. Quasi tutti gli artiglieri navali sparavano con una traiettoria diritta ma c'era anche chi, come i portoghesi, preferiva il cosiddetto “tiro di ficco”, che indirizzava la palla di cannone nel mare con un'angolazione tale da farlo rimbalzare e colpire l'imbarcazione nemica all'altezza dell'acqua; alcuni tuttavia criticavano questo metodo perché nel rimbalzo la palla perdeva molta velocità e forza e non causava gravi danni alle imbarcazioni, neanche a quelle di media stazza. In ogni modo, una palla sparata in questo modo poteva infliggere danni considerevoli a navi dalla struttura leggera, come le galee, che non si trovassero a una distanza eccessiva. Quando le potenze occidentali introdussero l'artiglieria tra le dotazioni ordinarie della galea scatenarono una straordinaria rivoluzione nella guerra navale nel Mediterraneo. Negli anni venti del Cinquecento, i veneziani cominciarono a sperimentare nuovi modelli di galee per creare un'imbarcazione vincente che combinasse manovrabilità possibilità di trasportare materiale d'artiglieria: la galeazza.



Fino alla fine del XV secolo la tipica nave da trasporto mediterranea era stata la galea grande, lunga 50 metri, detta galia grossa in veneziano. A metà del Cinquecento tali navi erano diventate poco redditizie e furono abbandonate. I veneziani ebbero l'intuizione di modificare queste navi rendendole piattaforme ideali per cannoni: tra il 1568 e il 1571 vennero create circa una dozzina di queste navi. Con un vero capolavoro tecnico, i veneziani riuscirono a costruire un castello di prua così robusto da contenere fino a sei pezzi pesanti senza compromettere la stabilità dell'imbarcazione. La potenza di fuoco di queste galeazze si rivelò formidabile. Un documento fiorentino del 1572 rifacendosi all'esempio veneziano presenta il seguente elenco dettagliato: 44 pezzi totali, che comprendono una potente batteria di colubrine da 50 libbre, 4 colubrine da 30 libbre e 4 cannoni sempre da 30 libbre; c'erano inoltre 12 palle da cannone o da colubrina che pesavano dalle 14 alle 20 libbre, più altri 22 pezzi più piccoli. Non si fa menzione di cannoni girevoli, ma molto probabilmente erano presenti in numero consistente. Qualunque fosse l'equipaggiamento in dotazione, una galeazza provocava un devastante sbarramento di fuoco da tutti i lati e inoltre l'altezza ne rendeva difficoltoso l'arrembaggio. Ciò determinò la scelta di assegnare solo archibugieri - ben 400- su ogni galeazza per incrementarne ulteriormente la potenza di fuoco. La tabella che segue rende l'idea della potenza di fuoco di queste imbarcazioni.

	<b>Totale pezzi d'artiglieria</b>
<b>Capitano</b>	
F. Duolo	28
J. Guoro	23
A da Pesaro	26
An. Bragadin	33
Am. Bragadin	40

La galeazza era dotata di tre lunghi alberi con vele latine, ma la sua principale forza propulsiva derivava anche in questo caso dalla ciurma, composta da 165 uomini che sedevano su ventisette banchi collocati sotto il ponte superiore. Data la stazza di queste imbarcazioni, questi rematori non bastavano per far avanzare una galeazza alla stessa velocità delle più agili galee, di conseguenza spesso occorreva rimorchiarle con navi più piccole.

Tra i numerosi problemi, soprattutto economici e organizzativi, di una galea c'era sicuramente la difficoltà a reperire rematori. Manovrare i remi a bordo delle galee non era semplice e richiedeva tempismo e molto dispendio di energie, ragion per cui, solo gli uomini dotati di un buon fisico potevano assolvere questa attività. Nel XV° secolo nel bacino del Mediterraneo nelle galee si vogava a scaloccio, ovvero: gli uomini di uno stesso banco lavoravano allo stesso remo; mentre i veneziani vogavano alla sensile, cioè: ogni uomo dello stesso banco vogava con un proprio remo. Ogni remo era lungo dai 9 ai 10 metri e pesava circa 55 Kg e brandirlo a dovere in uno spazio ristretto richiedeva pratica e esercizio.



voga a sensile

Ogni remo poggiava nello scalmò a circa i 2/3 della sua lunghezza, per renderlo più agevole all'uso venivano anche inseriti dei pesi di piombo in prossimità dell'impugnatura. Comunque rimaneva pur sempre un mestiere estremamente faticoso ed era considerato di terz'ordine. La paga era piuttosto magra, appena 52 piccioli al giorno, circa 1/4 della retribuzione di un arsenalotto non qualificato. Sino al XVI° secolo questi forzuti rematori erano di norma tutti mercenari stranieri e/o semmai in caso di estremo bisogno, a Venezia, dei coscritti veneziani. A quei tempi a bordo di una galea, marinai soldati e rematori, erano in qualche modo legati alla medesima esperienza e abilità, ragion per cui, il capitano poteva impiegarli in alternanza, ma con l'avvento delle modernizzazioni e delle tecniche di combattimento, la figura del soldato, dell'archibugiere o del balestriere cominciarono ad assumere un ruolo sempre più marcato e ben specifico, che relegò il vogatore all'ultimo posto, declassandolo a bassa forza. Questa perdita di prestigio nei confronti dei colleghi imbarcati provocò nei veneziani un certo rifiuto a intraprendere questo lavoro anzi, si dimostrarono sempre più restii e se coscritti, cominciarono a disertare. Una concausa per tale diniego derivava anche da un altro fattore di non poco conto: la qualità del cibo. Quando le defezioni cominciarono a assumere livelli preoccupanti, lo stato cominciò a colmare i posti vacanti impiegando i prigionieri commutando loro la pena. Due anni di servizio alle galee corrispondeva a cinque anni di prigionia. Molti dei rematori presenti a bordo, per altro volontari, nonostante la durezza e la disciplina altrettanto ferrea, erano coloro che avevano contratto debiti di gioco, vagabondi e altri loschi individui che vendevano se stessi per una manciata di soldi o per procurarsi da bere. Tutti questi venivano quindi ingaggiati e a tutti veniva rasata la testa e, quando dovevano scendere a terra per qualche servizio, venivano

incatenati e scortati. Sforzando i rematori una galea poteva raggiungere, con gli opportuni cambi, un'andatura media di crociera di 3 nodi e la ciurma poteva mantenere questo ritmo di voga per un giorno intero, in caso di battaglia o di qualsiasi altra necessità, la nave poteva essere spinta sino a 7 – 9 nodi, con 26 battute al minuto, solo che non poteva essere mantenuta per più di 20 minuti al massimo. Quando il vento lo consentiva, la sola vela latina sospingeva la galea sino a raggiungere anche i 12 nodi donando riposo ai rematori. Oltre ai volontari e ai carcerati ai remi si trovavano anche molti schiavi tant'è che in caso di battaglia l'ammutinamento di quest'ultimi era temuto e spesso frequente. Giovanni Andrea Doria, che tra i principali comandanti della flotta cristiana rappresenta forse quello con maggiore esperienza, nei giorni precedenti la battaglia di Lepanto consiglia un'innovazione strutturale per migliorare l'efficacia delle artiglierie nelle fasi preliminari dello scontro. Fa notare come lo sperone (leggermente inclinato verso l'alto) a distanza ravvicinata ostacoli il fuoco orizzontale del corsiero costringendolo a sparare alto. Suggestisce quindi di eliminare lo sperone così da permettere al pezzo d'artiglieria di colpire la murata nemica o l'equipaggio. Un colpo di cannone "ben piazzato" risulta più efficace di uno sperone conficcato a forza di remi. Sembra che l'innovazione venga adottata da tutti, compresi i poco entusiasti veneziani "affezionati" agli speroni. Artiglieria a parte, la capacità offensiva di una galea era garantita dall'effettivo di combattenti. Una galea ordinaria trasportava fino a 100-150 soldati, una bastarda arrivava a 400. con l'eccezione di Venezia, raramente gli stati avevano truppe specializzate nel servizio in mare e chiunque non fosse un rematore era considerato combattente a tutti gli effetti. Sempre Venezia rappresentava un'eccezione in quanto, in caso di battaglia, i rematori coscritti venivano armati per il combattimento, aumentando quindi il numero dei combattenti. A Gerba la Spagna aveva perso i migliori navigatori e da allora sceglieva soldati semplici per servire sulle galee. Infatti i soldati spagnoli che combatterono nella battaglia di Lepanto erano leve fresche di recluta poiché le milizie di veterani spagnoli erano impegnati nelle Fiandre. Più in generale le guerre che infuriavano in Spagna, Fiandre e nel Mediterraneo aveva reso arduo il compito di trovare soldati da destinare alle galee alle potenze cristiane della Lega Santa e, infatti, don Garcia de Toledo- comandante spagnolo- osservando le truppe di novellini sotto il suo comando espresse dubbi sull'esito dello scontro fra questi e gli addestratissimi soldati ottomani. I soldati erano tenuti a presentarsi con armi di loro proprietà, ma tutte le galee avevano a disposizione scorte per equipaggiare anche i marinai e gli altri membri della ciurma. In base allo statuto di Santo Stefano del 1562, su ogni galea dovevano esserci 75 armature complete, 5a elmi e 50 piccoli scudi rotondi, 100 picche o "armi corte" e altrettanti archibugi. Nella seconda metà del XVII secolo le testimonianze evidenziano una riduzione delle picche a vantaggio delle armi da fuoco. In effetti un promemoria indirizzato a don Garcia de Toledo intorno al 1560 conferma la necessità che tutti i soldati a bordo delle galee fossero archibugieri. L'archibugio era azionato da una miccia e sparava un proiettile di piombo di circa 15 grammi, capace di uccidere un uomo non protetto a duecento metri di distanza, anche se di fatto occorreva un tiratore eccellente per centrare un bersaglio a più di sessanta metri; inoltre l'archibugio aveva uno scarso ritmo di fuoco: solo un tiratore abile in circostanze ottimali riusciva a sparare tre volte in un minuto. Mantenere una cadenza di fuoco costante era più importante della buona mira, dato che l'impiego tattico delle armi da fuoco prevedeva formazioni di linee successive che sparavano massicce raffiche. Intorno al 1590 gli olandesi ebbero l'intuizione di far ruotare le file dei soldati: dopo aver sparato, la prima fila si spostava dietro le altre per ricaricare le armi, e questo aumentava il volume di fuoco. Anche i giannizzeri facevano largo uso di archibugi, ma non le altre truppe ottomane, in particolare i *sipahi*, che, per un malinteso senso dell'onore e della tradizione, per molto tempo disdegnarono la armi da fuoco, preferendole le armi bianche o da lancio anche quando prestavano servizio sulle galee. Lo svantaggio, secondo gli storici, era minore di quanto non si pensi, dato che i turchi facevano grande uso dell'arco composito ricurvo il quale nel XVI secolo era ancora un'arma straordinaria: un arciere ottomano poteva scagliare sei colpi mirati al minuto, e il ritmo cresceva nelle raffiche di sbarramento contro una fitta schiera di uomini o imbarcazioni. L'efficacia dell'arco composito ricurvo è dimostrata dal fatto che i veneziani continuarono a utilizzarlo a bordo delle galee anche

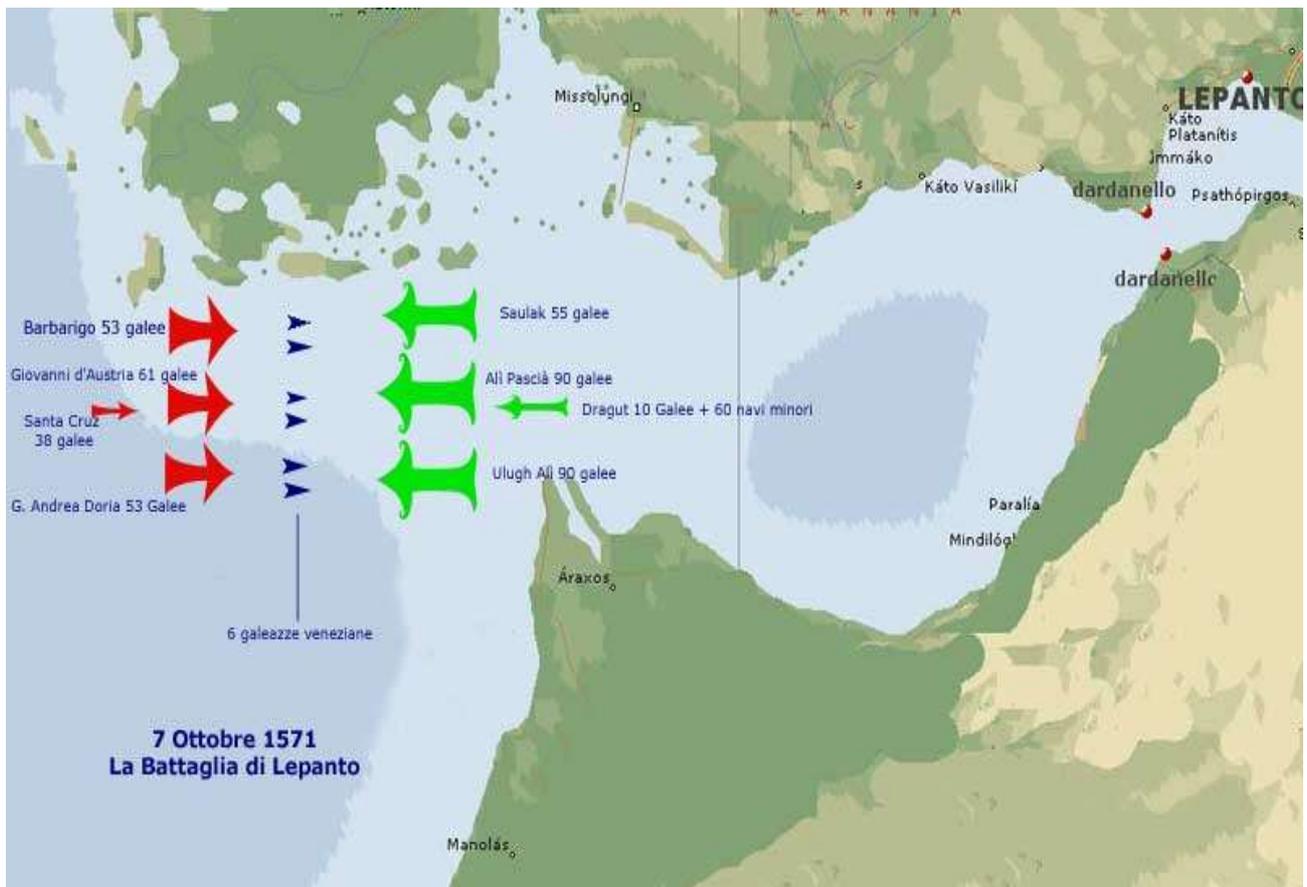
dopo la guerra di Cipro. Esso richiedeva molta forza muscolare e un lungo addestramento: la potenza necessaria a tendere l'arco, calcolata in circa 70 kg, prosciugava le energie del tiratore a ogni freccia. Inoltre, la formazione di un arciere durava diversi anni, mentre un bravo istruttore poteva addestrare un archibugiere in pochi giorni. Più che per le caratteristiche intrinseche delle armi da fuoco rispetto alle tradizionali armi da lancio, l'archibugio si rivelò devastante contro gli ottomani poiché essi utilizzavano armature leggere o addirittura combattevano senza protezione; un proiettile di archibugio penetrava facilmente le leggere corazze di piastre o maglia indossate da quei *sipahi* che potevano permetterseli. Al contrario, le corazze, i petti e gli elmi indossati dalla fanteria occidentale offrivano considerevole protezione contro le frecce, letali solo se colpivano le parti del corpo esposte, come il viso. Molti archibugieri e picchieri portavano però elmi aperti e nessun'altra protezione salvo giacchette di cuoio cotone imbottito, che le frecce potevano perforare, costringendo i soldati a ripararsi dietro lo spesso fasciame delle mura delle galee occidentali.

### **La battaglia**

Alla fine di agosto la grande Armata cristiana, alla fonda a Messina, fu raggiunta dalla notizia dell'invasione turca di Nicosia e Famagosta. Fu il segnale di guerra. La Flotta della Lega mosse dalla *Città del Faro* e, pur disturbata da nebbia e vento forte, approdò a Viscando ove apprese della orrenda fine inflitta dai Turchi al Governatore Marcantonio Bragadin ed alla sua guarnigione, cui era invece stata garantita la sicurezza a condizione che abbandonassero Cipro: Lala Kara Mustafa Pasha, che nell'assedio aveva perso un figlio e circa cinquantamila uomini, in sprezzo della parola data aveva fatto appendere i prigionieri ai banchi delle sue galee e li aveva fatti giustiziare. Il 17 agosto Bragadin era stato scorticato vivo e la sua pelle, conciata e riempita di paglia, era stata innalzata sulla sua imbarcazione con le teste di Alvise Martinengo, di Astorre Baglioni e di Gianantonio Querini.

I trofei furono poi fatti sfilare nelle vie di Costantinopoli.

La circostanza sollevò un fremito d'orrore in tutto l'Occidente e il convoglio alleato, contro il maltempo, preso il mare a Cefalonia e deciso a regolare i conti alla Flotta della *Sublime Porta*, raggiunse il 6 ottobre il golfo di Patrasso. Il **7 ottobre del 1571**, in anticipo sull'aurora, don Giovanni ordinò alla flotta di schierarsi deciso a dar battaglia. La domenica del 7 ottobre, intorno a mezzogiorno, le parti furono a tiro: la Marina crociata e quella turca si fronteggiarono avanti all'imboccatura del golfo di Corinto in quella che fu detta anche *Battaglia delle Curzolari* o *Battaglia delle Echinadi*.



### LEGA SANTA

Ammiraglio Don Giovanni d'Austria: comandante in capo  
 Ammiraglio Sebastiano Venier: comandante della flotta veneziana  
 Ammiraglio Giovanni Andrea Doria: comandante flotta genovese  
 Ammiraglio Marcantonio Colonna: comandante flotta pontificia

### FLOTTA MUSULMANA

Ammiraglio Muezzinzade Ali: comandante in capo  
 Mehmed Pascià (Maometto Scirocco): comandante flotta egiziana (ala destra)  
 Ulugh Ali (Ucciali), corsaro: comandante ala sinistra  
 Murad Dragut, corsaro luogotenente di Occhiali

### FLOTTA CRISTIANA

FLOTTA VENEZIANA: 105 NAVI  
 FLOTTA IMPERIALE : 80 NAVI  
 VARIE : 22 NAVI  
 PEZZI D'ARTIGLIERIA (BOCCHIE DI FUOCO): 1815

### LINEA DI BATTAGLIA

LATO SINISTRO (AGOSTINO BARBARIGO):  
 58 galee in gran parte veneziane (insegna color giallo)  
 2 galee (insegna color giallo)  
 SETTORE CENTRALE (DON GIOVANNI D'AUSTRIA):  
 64 galee spagnole, veneziane e pontificie (insegna color azzurro)  
 2 galee (insegna color azzurro)  
 LATO DESTRO (GIOVANNI ANDREA DORIA) :

### FLOTTA MUSULMANA

FLOTTA MUSULMANA: 282 NAVI  
 PEZZI D'ARTIGLIERIA (BOCCHIE DI FUOCO): 750

### LINEA DI BATTAGLIA

LATO SINISTRO (MEHMED PASCIA'):  
 56 galee  
 SETTORE CENTRALE (ALI PASCIA'):  
 96 galee  
 LATO DESTRO (CORSARO OCCHIALI'):  
 93 galee

54 galee spagnole, veneziane, maltesi, sabaude, genovesi e toscane 2 galeazze (insegna color verde) RETROGUARDIA (MARCHESE SANTA CRUZ) 38 galee (insegna color bianco)	
TOTALE: GALEE: 201 GALEAZZE : 6 MARINAI : 13.000 REMATORI: 43.000 FANTERIA: 28.000( forse 31000) DI CUI: ITALIANI : 11.000 SPAGNOLI : 8.000 TEDESCHI: 3.000 TOTALE : 84.000	TOTALE: GALEE : 222 GALEOTTE : 60 MARINAI: 13.000 REMATORI : 41.000 SOLDATI: 25.000 ( tra sipahi e giannizzeri) + un numero imprecisato di corsari
BILANCIO DELLA BATTAGLIA: NAVI PERSE : GALEE : 14 DI CUI: VENEZIANE : 10 MALTA : 1 DUCATO DI SAVOIA : 1 REGNO PONTIFICIO : 1 GENOVA : 1 CADUTI : 7.000 DI CUI 4.800 VENEZIANI FERITI : 5.000 GALEOTTI CRISTIANI LIBERATI : 14.000 DI CUI 10.000 ITALIANI	BILANCIO DELLA BATTAGLIA: NAVI PERSE : GALEE E GALEOTTE : 180 CADUTI : DA 25.000 A 30.000 PRIGIONIERI: 10.000

Lo schieramento ottomano aveva Al Pascià al centro, con l'Ammiraglia difesa da novantaquattro galere; Mehmed Pascià (Mehemet Shoraq) con cinquanta galere, sul lato destro; Ulugh Ali con sessantacinque galere, sul fianco sinistro. In fondo, era allineata la retroguardia con dieci galee e sessanta navi minori, controllate da Murad Dragut.

La formazione cristiana in assetto serrato aveva alla testa il ventiquattrenne don Giovanni d'Austria che, con accanto Francesco Maria II della Rovere ed oltre duemila volontari provenienti dall'Urbinate, si posizionò a destra Marcantonio Colonna e a sinistra Sebastiano Venier, affidando la protezione dei fianchi a Giovanni Andrea Doria e ad Agostino Barbarigo. Al centro espose due galeazze venete e ventotto galee, quindici fra spagnole e partenopee, otto genovesi e sette papali, tre maltesi ed una sabauda. In definitiva: la Real galea spagnola era accompagnata dalla *Capitana* del settantacinquenne Venier, dalla *Capitana di Sua Santità* condotta dal trentaseienne Ammiraglio pontificio Marcantonio Colonna, dalla *Capitana* del genovese Ettore Spinola, dalla *Capitana* del piemontese Andrea Provana di Leini e dall'Ammiraglia *Vittoria* di Pietro Giustiniani, Gran Priore dei Cavalieri di Malta.

Il *Corno sinistro* si componeva, così, di quaranta galee e due galeazze venete, dieci galee spagnole e napoletane, due papali e una genovese, tutte rette dall'energico polso dell'Ammiraglio Agostino Barbarigo. Il *Corno destro* era invece dotato di venticinque galee e due galeazze veneziane, sedici galee genovesi, otto galee spagnole e siciliane, due sabaude e due pontificie, tutte guidate da Gianandrea Doria. Le spalle della formazione erano difese dalle trenta galee di Alvaro de Bazan di santa Cruz e la Prima Linea, controllata da Juan de Cardona, disponeva di otto galee: quattro siciliane e quattro venete. L'Armata cristiana, in sintesi, non si schierò in formazione a semicerchio ma in linea retta e distinta in tre squadre: al centro l'*Azzurra*, con don Giovanni, Colonna e Venier; a sinistra la *Gialla*, con Barbarigo; a destra la *Verde* con Giannandrea Doria, ciascuna preceduta da due galeazze veneziane: autentiche fortezze galleggianti utilizzate per contenere i primi affondi e scomporre lo schieramento nemico. Come riserva, in seconda linea fu alloggiata la squadra *Bianca*, col Marchese di santa Cruz. Don Giovanni portò avanti ad ogni *corno* due formidabili galeazze mascherate da navi da carico ed armate di Archibugieri e ne assegnò il controllo agli Ammiragli Antonio e Ambrogio Bragadin, desiderosi di vendicare il brutale assassinio del fratello Marcantonio.

Per contro, i Turchi adottarono uno spiegamento a mezzaluna, con la concavità orientata verso la Flotta occidentale e analogamente ripartita in tre gruppi: al centro Muezzinzade Ali; a destra Mehmed Pascià e a sinistra Ulugh Ali, Signore di Algeri, diretta controparte di Doria. Capeggiati dall'Ammiraglio Mehmed Pascià detto Maometto Scirocco, schierarono sull'ala destra cinquantacinque galee; al centro allocarono novanta galee dominate dalla Ammiraglia *Sultana*, su cui sventolava il vessillo verde riportante ventottomila e novecento volte a caratteri d'oro il nome di Allah; sull'ala sinistra esibirono altre novanta galee, agli ordini di Ulugh Ali; in retrovia assestarono dieci galee e sessanta natanti minori, guidati da Murad Dragut. La formazione a mezzaluna adottata dagli ottomani in teoria era ideale per gli accerchiamenti e i turchi erano appunto intenzionati a sfruttare la loro superiorità numerica. D'altra parte gli ottomani rimasero perplessi della funzione delle galeazze che scambiarono per semplici navi da trasporto. Inoltre le spie turche avevano riferito al loro comandante che esse erano dotate di appena 3 pezzi d'artiglieria l-una. Nonostante le contrastanti informazioni sull'effettivo numero di soldati in campo, gli storici ritengono che le due flotte avessero all'incirca lo stesso numero di combattenti, anche se tra gli ottomani i veterani esperti erano più numerosi. Entrambi le parti miravano a stemperare la forza d'urto dei nemici con l'artiglieria prima che le flotte entrassero in contatto. Poiché gli ottomani si affidavano soprattutto al combattimento corpo a corpo preferivano caricare l'artiglieria con palle di pietra che nel contatto si rompevano in schegge che ferivano tutti gli uomini nelle vicinanze. Per questo motivo gli ottomani sceglievano di azionare i cannoni a distanza ravvicinata in una singola scarica, lasciando le truppe da arrembaggio finissero il nemico, tramortito e decimato. La tattica occidentale invece mirava a danneggiare le imbarcazioni quanto le ciurme, impiegando diversi tipi di proiettili sparati in varie fasi della battaglia.

Verso le 11 del mattino le flotte erano in posizione e la flotta ottomana inizio l'avanzata. A mezzogiorno le galee turche si trovavano a circa un miglio e mezzo dalla linea cristiana e, continuando a remare, entrarono nel raggio di tiro delle galeazze. L'effetto del fuoco delle galeazze sugli ottomani fu devastante. L'ultima cosa che molti soldati videro furono bagliori e fumo, e molti caddero ancora prima di udire il tuono dei cannoni. I proiettili trovarono facili obiettivi nella fitta foresta nemica, sfracellando insieme legno e carne. Le urla provenienti dalle galee ottomane si fecero assordanti per i lamenti di dolore e le urla di paura. Un proiettile veneziano fece sollevare una galea dall'acqua; un'altra salto in aria, raggiunta da una palla di cannone della Santa Barbara; almeno altre due galee rimasero distrutte e molte altre furono danneggiate; altre ancora, perduti i timonieri, causarono scompiglio entrando in collisione con quelle vicine. Decine e decine di ottomani vennero falciati e dilaniati; gli alberi vacillarono e caddero in mare; l'acqua si riversò negli scafi fracassati. Lentamente le navi di Francesco Duodo, ammiraglio veneziano che comandava le galeazze, ruotarono di un quarto di giro e scaricarono un'altra bordata dal fianco sinistro. La semplice manovra fu ripetuta con l'artiglieria prodiera e di dritta. Duodo aveva assestato

agli ottomani un gancio poderoso; non abbastanza per metterli al tappeto, ma li aveva comunque messi in ginocchio. Per sfuggire al fuoco infernale delle galee, la destra e il centro ottomano dovettero attraversare la forche gaudine dei pezzi leggeri e gli archibugi maneggiati dall'equipaggio delle galee. Le navi che passavano vicino alle potenti imbarcazioni furono le colpite: palle di piombo e mitraglie spazzarono i ponti e i castelli stipati di uomini. Liberatisi dagli artigli d'acciaio delle galee, gli ottomani incontrarono il fuoco dei cannoni di corsia delle galee: **circa un terzo delle navi mussulmane erano state affondate o variamente danneggiate**, soprattutto il fumo degli spari sospinto dal vento, diventato nel frattempo a loro contrario, soffiava diritto in faccia agli ottomani, nascondendo la flotta cristiana e intralciando la mira degli arcieri e degli artiglieri. Tuttavia l'armata ottomana rimaneva ancora agguerrita. Intanto il fronte cristiano aveva cominciato la sua avanzata e presto si scontrò con quello mussulmano. La *Sultana* speronò la Real e subito i soldati ottomani assaltarono l'ammiraglia cristiana iniziando un feroce arrembaggio. Nel frattempo Maometto Scirocco fece virare la propria divisione cercando di aggirare il fianco di Barbarico che ordinò alle sue navi di rispondere alle manovre turche cercandone lo scontro. Barbarico dovette per; affrontare inizialmente la divisione nemica con sole 5 navi compresa la sua poiché le altre erano troppo distanti. In men che non si dica tutte le navi cristiane furono ingaggiate da molteplici galee ottomane e la stessa ammiraglia di Barbarico fu colpita dal fuoco di ben otto imbarcazioni nemiche e Maometto Scirocco in persona condusse la sua nave contro quella del comandante cristiano. I soldati ottomani si riversarono sull'ammiraglia cristiana e Barbarico dovette combattere con i suoi uomini in un'eroica e disperata difesa. Gli ottomani falciarono i soldati cristiani delle navi impegnate nello scontro ma intanto cominciarono ad arrivare le restanti navi della corno sinistro della Lega Santa. Scirocco capì che doveva affrettarsi a portare a termine i combattimenti per poter coglier l'opportunità di aggirare lo schieramento nemico. Il Marchese di Santa Cruz, a capo della riserva cristiana, intuendo il pericolo, mandò 10 navi per prestar soccorso a Barbarico e anche Marco Querini, che era impegnato con le sue navi al centro, accorse in aiuto della sinistra cristiana, rischiando per di comprometterne il centro. A seguito dell'arrivo dei rinforzi la divisione di Scirocco cominciò a cedere, ma non prima di un estenuante combattimento nel quale perse la vita anche Barbarico. Infine la divisione ottomana si diede alla fuga cercando salvezza sulla costa vicina e lo stesso Scirocco venne catturato dai cristiani. La carneficina sulla sinistra era stata colossale, ma niente in confronto a quello che succedeva altrove. Al centro della battaglia l'aria era densa di fumo e avvolgeva i soldati senza distinzione. Nella confusione era difficile riconoscere i propri commilitoni dai nemici. A differenza di quello che si potrebbe pensare, i combattenti non miravano direttamente ad abbordare le imbarcazioni nemiche perché prendere d'assalto una galea non era un'impresa facile, a meno che la sua ciurma da combattimento non fosse stata ridotta sensibilmente. Gli ottomani erano più propensi a tentare l'abbordaggio solo dopo aver assottigliato le file nemiche con cannoni, archi, pignatte e trombe incendiarie; particolarmente solerti erano gli arcieri mussulmani che tempestavano di frecce le navi cristiane. Gli alleati- cioè i soldati della Lega Santa- cercavano invece di tenere i mussulmani a distanza con un fuoco di sbarramento di mitraglie e armi di piccolo calibro: da vicino, una scarica concentrata di archibugi bastava a fare piazza pulita sul ponte nemico; d'altra parte nella mischia molti rimanevano vittima di fuoco amico. Come detto prima la *Sultana* puntò sulla Real, che fu colpita dai colpi di cannone mussulmani. Anche i cristiani fecero fuoco contro l'ammiraglia ottomana infliggendole considerevoli danni. Quando le due navi furono a contatto, i giannizzeri saltarono sulla coperta a prua, cercando di assaltare l'arrembata e coinvolgere i soldati di don Giovanni in un furioso corpo a corpo. Marcantonio Colonna spostò la sua galea per dare soccorso alla Real ma venne aggredito da Pertev Pascià, abile capitano ottomano. L'impatto fece virare bruscamente a sinistra l'ammiraglia papale che a sua volta speronò la Sultana all'altezza del secondo banco di prua, proprio mentre un'altra galea ottomana si andava schiantare contro la poppa di Colonna. Alla sinistra di don Giovanni, anche Sebastiano Venier mirò alla Sultana ma fu costretto a combattere contro altre galee ottomane prima di giungere al suo obiettivo. Nel frattempo sulla Real gli archibugieri avevano respinto gli ottomani ed erano passati al contrattacco sotto la guida del maestro de campo (colonnello) don Lope de Figueroa. Alcuni gentiluomini

volontari, con i rispettivi servitori, avevano dato man forte ai suoi 400 archibugieri sardi, portando l'effettivo dei combattenti a circa ottocento unità. Con veemenza abbordarono la Sultana, facendo indietreggiare gli ottomani fino all'albero maestro, ma con dei rinforzi provenienti dalle galee dietro quella di Muezzinzade Ali sopraggiunti alle spalle, gli alleati cristiani furono a loro volta costretti a ritirarsi mentre i turchi riguadagnavano posizioni sulla Real. Dalle galee cristiane alle spalle di don Giovanni arrivarono nuove truppe a sostegno dei compagni in difficoltà e di nuovo i cristiani abbordarono la Sultana per essere nuovamente respinti. Questa estenuante altalena continuò per un certo periodo senza che nessuna delle parti riuscisse a prevalere sull'altra. Sempre più uomini confluivano nella mischia, spesso finendo uccisi. Delle barricate erano state approntate in tre punti diversi sui ponti di entrambe le ammiraglie, coperti di grasso e olio per far scivolare gli assalitori. Finalmente l'ammiraglio Venier riuscì a speronare la Sultana, per poi essere speronato a sua volta da ben due navi turche sia a poppa che a prua e dovette far fronte alle due aggressioni. Altre navi sopraggiunsero alla mischia che interessava le ammiraglie e i squadroni di comando delle due flotte e la lotta divenne ancora più dura allorché il Marchese di Santa Cruz decise di impegnare tutta la riserva in aiuto del centro cristiano. I combattimenti continuarono ma le forze della Lega Santa cominciarono ad avere la meglio grazie al fuoco degli archibugi e dei cannoni. Il fumo della polvere da sparo impediva agli arcieri ottomani di prendere la mira e la stanchezza rendeva i colpi sempre meno precisi. Le galee cristiane convergevano in forza sulla Sultana, mentre il flusso dei rinforzi ottomani si riduceva a un singhiozzo. L'artiglieria alleata aveva impedito ai nemici di raggiungere la Sultana e i coraggiosi che tentarono di raggiungerla a nuoto furono trucidati senza pietà. Le galee al centro combattevano sempre contro la retroguardia ottomana, impedendole di soccorrere l'ammiraglia mussulmana. Per la Sultana la fine era ormai prossima, benché alcune galee turche cercassero ancora di interporre tra essa e le navi cristiane. I soldati cristiani si riversarono a bordo, spingendo i difensori verso il ponte di poppa. Lì i giannizzeri sopravvissuti improvvisarono una barricata con materassi di raso e scoccarono frecce contro i soldati nemici per rallentarne l'avanzata che li travolse con una scarica di fuoco. Muezzinzade Ali combatté fino all'ultimo finché non rimase ucciso, e le circostanze della sua morte restano uno dei grandi misteri di quella battaglia. Secondo alcune fonti fu colpito alla testa da una pallottola di archibugio; secondo altri rimase ferito e fu decapitato da un soldato spagnolo, che avrebbe portato il cruento trofeo a don Giovanni, per ricevere in cambio però un glaciale rimprovero; oppure si suicidò tagliandosi la gola dopo aver gettato in mare tutti i suoi preziosi. Quale che sia la verità, la sua testa venne infilzata su una picca e innalzata affinché tutti la vedessero, mentre dall'albero maestro della Sultana lo stendardo ottomano fu ammainato e sostituito con quello cristiano decretando la vittoria della Lega Santa, nonostante ci fossero ancora focolari di resistenza ottomana.

Al lato destro cristiano invece Giovanni Andrea Doria dovette confrontarsi con Ulugh Ali che aveva sotto il suo comando quasi il doppio delle navi del genovese- 90 contro 53-. Ucciali, dopo un breve contatto, decise di sottrarsi al fuoco delle galee della divisione di Doria virando verso il mare aperto cercando di riuscire ad aggirare lo schieramento cristiano per circondarlo. Intuendo il pericolo Doria mosse le sue navi parallelamente a quelle del corsaro ottomano e, nonostante il netto svantaggio numerico, riuscì a tenere alla larga Ucciali con il potente fuoco delle sue galee che gli permise anche di riuscire a non essere circondato. Infatti senza di esse il comandante ottomano non avrebbe avuto difficoltà nel circondare e annientare la divisione di Doria. Le azioni di Doria furono oggetto di dispute e recriminazioni; l'ordine di Malta e Marcantonio Colonna lo accusarono di essersi comportato da codardo. L'accusa che Doria fosse riluttante a rischiare le sue galee è smentita dal fatto che più della metà erano impegnate in altre divisioni. Quanto alla tesi di un accordo clandestino tra il genovese e Ucciali- secondo questa ipotesi Doria avrebbe fatto parte del complotto di Filippo II per corrompere il beylerbey di Algeri, cioè Ucciali, e farlo passare agli spagnoli-, essa non tiene conto del fatto che i due comandanti non potevano in alcun modo sapere che si sarebbero trovati l'uno di fronte all'altro, anzi stando ai resoconti delle spie ottomane Doria non ci sarebbe dovuto nemmeno essere. Durante le manovre che portarono le due divisioni verso il mare aperto alcune navi, per la maggior parte veneziane, si staccarono dal troncone principale delle

navi dell'ammiraglio genovese, o per incapacità di tenerne il passo- i veneziani remavano con l'armatura addosso-, o perché i capitani recalcitranti avevano deciso di combattere al centro. Quale che sia il motivo, Ucciali ne approfittò e fece virare le sue navi per puntare alle galee cristiane isolate. Pare che Doria non si fosse subito reso conto della manovra ma quando lo fece reagì facendo girare le sue imbarcazioni per inseguire quelle ottomane. Le navi ottomane attaccarono le navi cristiane isolate che dovettero combattere contro molteplici galee nemiche, cedendo lentamente alla schiacciante superiorità numerica degli avversari. Le navi di Ucciali erano tutte navi corsare molto grandi, del tipo che si usavano in Nord Africa, con esperte ciurme da combattimento; contro di esse i difensori cristiani potevano solo vendere cara la pelle. Le perdite furono pesanti su entrambi i fronti ma sicuramente le ciurme delle navi cristiane furono completamente annientate o pesantemente decimate. L'ammiraglio Venier espresse critiche, dopo la battaglia, a il Marchese di Santa Cruz, accusandolo di aver impegnato la riserva troppo presto e aver così facendo abbandonate al proprio destino quelle navi. Il piano di Ucciali era impegnare Doria con una parte del suo squadrone e attaccare personalmente il centro cristiano con una trentina di navi. Il comandante mussulmano però decise di annientare la capitana dei cavalieri di Malta, suoi giurati nemici. I cavalieri di San Giovanni combatterono valorosamente contro più navi e moltissimi nemici per cercare di mettere in salvo il sacro vessillo dell'ordine. Nonostante il loro valore i pochi difensori rimasti si salvarono solamente corrompendo i corsari barbareschi che presero anche il vessillo dell'ordine per Ucciali. In aiuto dell'ammiraglia maltese giunse la capitana degli Imperiali che intraprese un coraggioso combattimento contro gli ottomani riuscendo anche a non cadere nelle loro mani. Questi scontri diedero modo al centro cristiano di sgominare la resistenza mussulmana che insieme a Doria cominciarono a convergere su Ucciali. Il comandante mussulmano decise quindi di ritirarsi con le sue navi nella vicina città di Lepanto, sotto il controllo ottomano. La battaglia delle isole Curzolari di fatto terminò poiché alla vista del nemico in fuga i soldati smisero di combattere per saccheggiare i bottini delle navi catturate. Dopo circa cinque ore di combattimenti la battaglia era finita e la testimonianza della ferocia dello scontro si riscontrava nel mare pieno di corpi e relitti.

La notizia della vittoria cristiana presto raggiunse tutte le capitali europee e pare che lo stesso sultano Selim II abbia perso il sonno per tre notti. La vittoria ebbe un grandissimo impatto simbolico sulla mente e sul cuore di tutti i cristiani, consapevoli ora che la minaccia espansionistica turca potesse essere fermata.

Le fonti discordano sul numero delle perdite: Oliver Warner (*Great Sea Battles*, p. 23) afferma che le forze della Lega Santa di don Giovanni ebbero circa 8000 morti e 16.000 feriti, e che i Turchi persero probabilmente circa 25.000 uomini, mentre 15.000 schiavi sulle loro galee furono liberati. J.F.C. Fuller (*A Military History of the Western World*, vol. I, p. 576) riporta un totale di 15.000 perdite per la Lega e, per i Turchi, 30.000 morti in battaglia, un numero sconosciuto di annegati e 8000 prigionieri.

Riguardo alle navi, gli europei persero 13 galee (12 affondate e 1 catturata), mentre le galee turche affondate furono 113 e 117 quelle catturate. In aggiunta, a bordo di queste furono trovate ricchezze immense.

**La sconfitta di Lepanto significò per i musulmani la fine della potenza e delle ambizioni marittime.**

Anche se la loro forza navale non fu definitivamente distrutta, il numero di navi raccolte per questa battaglia non venne più uguagliato; nonostante continuassero a esercitare qualche influenza nel Mediterraneo orientale e i pirati barbareschi rimanessero attivi fino al XIX secolo, i musulmani non

furono più in grado di sfidare la supremazia marittima europea, Uluch Ali si trovò a comandare una flotta turca riorganizzata, ma rifiutò due volte di ingaggiare battaglia con altre flotte della Lega. Inoltre più che il numero delle navi, la flotta ottomana ne risentì in qualità. Infatti i migliori marinai e soldati della marina ottomana furono uccisi e la stessa flotta che ritornò sopra le 200 unità in appena sei mesi era di qualità decisamente scadente.

### **Lepanto fu una vittoria morale, oltre che militare.**

I Turchi Ottomani avevano terrorizzato l'Europa per decenni, e le vittorie di Solimano il Magnifico avevano creato serie preoccupazioni all'Europa cristiana.

La sconfitta accelerò il processo di decadenza del potere ottomano sotto Selim, mentre i cristiani si rallegravano per il rovescio subito dagli infedeli.

La mistica del potere ottomano venne notevolmente infangata da questa battaglia, fatto che rinfrancò l'Europa cristiana.

Tuttavia, il potenziale politico che avrebbe potuto scaturirne non venne mai fuori: la Lega Santa ebbe vita breve, e la battaglia di Lepanto fu l'unico avvenimento brillante che la caratterizzò.

Papa Pio V morì poco tempo dopo, e le macchinazioni degli uomini politici ripresero piede.

Il re francese Carlo IX continuò a fare la parte dell'agitatore, fomentando altre rivolte protestanti nei Paesi Bassi e promuovendo un accordo di pace tra Venezia e l'impero ottomano, firmato segretamente nel marzo 1573; quando venne reso pubblico, la Lega Santa si sciolse. Quasi certamente, le rivalità politiche sarebbero rimaste troppo forti perché la Lega potesse raggiungere un'unità a lungo termine.

Nessun leader politico aveva la personalità per sostituirsi a papa Pio V, dopo la morte di questi, e Filippo di Spagna, a cui senza dubbio sarebbe piaciuto mettersi alla guida di una simile unione europea, alle sue condizioni, naturalmente, fu ancora una volta costretto a rivolgere l'attenzione altrove.

I suoi nemici divennero di nuovo i protestanti, anziché i musulmani, e furono quelli a dimostrarsi la sua rovina, alla fine: essi si sottrassero all'autorità della Spagna e del Sacro Romano Impero grazie alla vittoria ottenuta dall'Inghilterra nel 1588 sull'Armada spagnola e alla sanguinosa guerra dei Trent'anni (1618-1648).

Dal punto di vista della guerra navale, Lepanto segnò un punto di svolta.

### **La galea dominava i mari già da prima di Cristo, ma i suoi giorni erano ormai contati.**

Le navi a vela comparse in questa battaglia rappresentavano il futuro: rispetto alle galee, si dimostravano più veloci sulla lunga distanza (anche se lo erano meno su tratti brevi), potevano portare un maggior numero di cannoni e tenevano molto meglio il mare.

**Lepanto costituì anche l'ultima occasione importante in cui una battaglia navale si svolse con soldati che combattevano in alto mare come se si trovassero sulla terraferma; 15 anni più tardi, infatti, lo scontro tra la Royal Navy inglese e l'Armada spagnola vide le spade e i rematori sostituiti da cannoni e vele.**