



www.tricolore-italia.com

TRICOLORE

Quindicinale d'informazione

NUMERO 92
Speciale

7 ottobre 2005

(Reg. Trib. Bergamo
n. 25 del 28/09/04)

LEPANTO, 7 OTTOBRE 1571

LE GALEE SABAUDE NELLO SCHIERAMENTO CRISTIANO

Nob. Cav. Don Antonio Grondona

La battaglia di Lepanto, 434 anni fa nel giorno della Madonna del Rosario, fu un avvenimento che cambiò il corso della storia.

Fu una delle più cruente e famose battaglie della storia navale, ove la flotta Cristiana si oppose alla flotta Turca, che fu sbaragliata. Si infranse così il sogno del Sultano Selim II di conquistare la ricca e potente Venezia.

Prima della battaglia, l'Impero Ottomano era il più potente Stato d'Europa; i Turchi: "i nemici di Dio", nella loro avanzata sembravano inarrestabili ed invincibili sul mare e sulla terra.

All'epico evento partecipò anche la flotta del Ducato di Savoia, agli ordini dell'Ammiraglio Andrea Provana, Conte di Leyni, con tre galee: la Capitana, la Margherita e la Piemontesa.

La flotta del Ducato di Savoia

A fianco di potenze colossali come la Serenissima Repubblica di Venezia ed il Regno di Spagna nella Battaglia di Lepanto, nelle acque di Corinto, era presente il piccolo, quasi insignificante Ducato di Savoia, con tre galee, il fior fiore di una flotta nata da poco, voluta dal decimo Duca, Emanuele Filiberto.

Parlare di una "flotta dei Savoia" potrebbe anche suonare strano o quasi assurdo: la Savoia è un paese di montagna. Un ducato così particolare che talvolta, in inverno, per andare dall'una all'altra parte del dominio, si doveva scendere al mare; per questo motivo i Savoia tennero sempre aperto uno sbocco sul golfo ligure.

Comunque le prime galee sabaude videro la nascita prima dello sbocco sul mare.

Nel XIII secolo navi leggere, a remi e a vela, con lo stendardo della croce bianca in campo rosso, solcavano le tranquille acque del lago Lemano: erano un paio di galee costruite dai genovesi a Chillon per Amedeo V e Amedeo VI, e servivano per contrastare i ribelli locali. Una flottiglia quasi da parata, di cui si perse presto il ricordo, tanto che quando il Conte Verde (Amedeo VI) ed il Conte Rosso (Amedeo VII) vollero partecipare alle crociate dovettero noleggiare navi francesi, genovesi e veneziane.

Lo sbocco al mare divenne realtà nel 1388 con Amedeo VII, per la dedizione spontanea



La battaglia di Lepanto del 1571 in un dipinto del Veronese

della contea di Nizza ai Savoia. A Nizza e a Villafranca continuò l'attività cantieristica e si costruirono alcune galee, che per la verità servirono soprattutto a intraprendenti e coraggiosi "lupi di mare" che facevano "guerra di corsa" nel mare Mediterraneo.

Non era però pensabile che, mentre lo Stato era distrutto dalle spoliazioni francesi e spagnole, l'attività dei cantieri nizzardi potesse continuare. E infatti con il Duca Carlo III il

Buono ogni lavoro cessò: le ultime due galee costruite furono la San Giacomo e la San Filippo, varate nel 1528 per i Cavalieri di S. Giovanni di Gerusalemme, o di Malta, che se le portarono nella loro isola avuta in dono (1530) dall'imperatore Carlo V a baluardo contro i musulmani dilaganti nel Mediterraneo e nei Balcani. Nei cantieri tutto fu abbandonato, travi e vele ben presto marciarono, e le popolazioni rivierasche si adattarono ad

usare le barche e i remi soltanto per pescare e poter così sopravvivere.

Nell'opera di ricostruzione del suo Ducato, Emanuele Filiberto, da sempre convinto della necessità di possedere una flotta militare, scelse l'uomo giusto nel momento giusto e lo collocò al posto giusto: il conte Andrea Provana di Leynì, già compagno di viaggi, di avventure, di missioni e di pericoli. Più anziano del Duca di diciotto anni, quanto bastava perché fosse più esperto della vita; uomo di polso, pragmatico, abituato a portare a compimento gli incarichi, come si era visto quando sovrintendeva alle fortificazioni di Nizza e di Villafranca; esecutore di missioni delicate; eccellente soldato e compagno d'armi nei Paesi Bassi ed all'occasione anche bravo a fare i propri interessi con pochi scrupoli, ma nessuno poté mai dire, nella sua lunga carriera, che fosse un pavido e tantomeno che avesse mancato al giuramento di lealtà verso il Duca.

La "marina militare" ancora non c'era, ma Emanuele Filiberto nominò ugualmente Ammiraglio il conte Andrea Provana dandogli nel contempo la direzione di quel che restava del piccolo arsenale di Nizza con il semplice ordine di crearli la "flotta"; non una flotta come quella di Venezia, formidabile e temuta, e nemmeno come quella del Regno di Spagna, ma perlomeno come quella del Granducato di Toscana. Il compito della flotta era quello di tenere in soggezione la Repubblica di Genova e quando possibile reprimere le scorribande dei pirati barbareschi per impedire gli sbarchi, che spesso facevano, sulle coste di Nizza per saccheggiarle.

Nel 1560 erano già pronte due galee: la Capitana, nave ammiraglia, e la Margherita, così chiamata in onore della consorte del Duca. Successivamente fu ultimata la terza galea: la Piemontesa (momentaneamente bloccata dal banchiere genovese Spinola per un credito di novemila scudi) e la quarta: la Moretta, denominazione derivata dal nome del capitano Giovanni Moretto, abile "corsaro" che aveva battuto il Mediterraneo al largo dell'Algeria e della Grecia; fu al soldo dei fratelli Strozzi, ammiragli fiorentini al servizio del Re di Francia, ed infine si offrì all'Ammiraglio Provana che appoggiò la richiesta dell'abile "lupo di mare" presso il Duca Emanuele Filiberto.

Giovanni Moretto fu un altro uomo "giusto" e la sua vasta esperienza e competenza della vita di mare la dimostrò in occasione di una campagna condotta nel-



Galeazza veneziana - vista di lato

l'autunno del 1560 con la Capitana e la Sole, due galee sotto il comando dell'Ammiraglio A. Provana di Leynì.

Le due galee dovevano fare campagna con la flotta spagnola contro navi musulmane e presero il mare per raggiungere il Tirreno meridionale, zona delle operazioni e punto d'incontro con le navi spagnole. Gli Spagnoli vista la stagione, autunno avanzato, ed il pessimo tempo con frequenti burrasche e piovoschi, rientrarono nei porti e rinviarono le operazioni. L'Ammiraglio Provana non se la sentiva però di rientrare a Nizza a mani vuote e dire al Principe di aver fatto un viaggio inutile e perciò, forse anche su pressione del capitano Moretto, decise di fare alcune azioni tipiche nella "guerra di corsa" e così le galee si appostarono nel basso Adriatico lungo la rotta dei mercantili che andavano e venivano continuamente tra Venezia e l'Oriente. Era la rotta più frequentata e più ricca del mondo; di lì passavano carichi di spezie, di broccati, di armi, di vetri e tante altre cose che il Nuovo Mondo (l'America) non produceva.

Alla fine di ottobre le due galee si trovavano nel mare dell'isola di Cefalonia e fermarono una nave veneziana, al comando di Girolamo Mazzon, carica di casse con merce di proprietà di ebrei levantini. L'Ammiraglio Provana ed il capitano Moretto si fecero consegnare il carico minacciando di affondare la nave in caso di resistenza. I marinai veneziani trasferirono il carico sulle galee sabaude; ricevettero un compenso per il lavoro prestato e furono cortesemente trattati e ringraziati; i sabaudi si comportarono da veri piemontesi che un vecchio detto popolare (ancora in auge?) li definiva come "fauss e coërteis" (falsi e cortesi).

Il successo conseguito stimolò i sabaudi che reitularono subito l'operazione saccheggiando una seconda nave veneziana, e poi un'altra ancora, ma con la terza nave ebbero delle complicazioni perché questa oppose resistenza subito stroncata da pochi e bene assestati colpi di cannone, provocando un morto ed alcuni feriti.

L'Ammiraglio Provana aveva applicato le norme sulla "guerra di corsa" e pertanto si sentiva a posto con la coscienza visto che la merce sequestrata, anche se imbarcata su una nave veneziana, era di ebrei levantini, cioè di gente doppiamente nemica: come ebrei e come levantini.

Ma cosa erano le norme che regolavano la "guerra di corsa", visto che al tempo non esistevano precise norme di diritto internazionale e tantomeno la presenza di un "super potere" che le facesse rispettare usando, extrema ratio, anche la forza armata. In estrema sintesi i governi non erano in grado di proteggere i propri sudditi in navigazione; le navi erano quindi catturate di frequente, soprattutto dai "barbareschi". Era invalso quindi l'abitudine da parte degli Stati di concedere all'armatore danneggiato una così detta "lettera manifesta", chiamata "patente", e/o "patente di corsa", dalle prime parole con cui iniziava il documento: "Sia manifesta e patente a chicchessia...".

Questa "patente" autorizzava l'armatore danneggiato a correre i mari e catturare a sua volta le navi, considerate nemiche, sequestrare le merci a titolo di risarcimento per similari atti precedentemente subiti. Dietro questo debole pretesto soggettivamente dilatabile, (abbiamo detto che i piemontesi fermarono navi veneziane, perché portavano merci provenienti da porti turchi) venivano compiuti veri e propri atti di "pirateria" che erano atti uguali ai sequestri risarcitori fatti dalle navi corsare, ma da avventurieri senza scrupoli che non avevano di certo subito alcun danno e quindi non "legittimati" ad esercitare una "guerra di corsa" per ottenere una rivalsa ai soprusi subiti. Di conseguenza tra gli Stati si instaurò una naturale tolleranza verso tanti atti che sfioravano il "caso di guerra" (casus belli) senza che questi atti fossero attuati per far scoppiare un conflitto.

Nel caso della campagna portata a termine dalle due galee sabaude nell'autunno del 1560 la Repubblica di Venezia reputò che gli atti subiti travalicassero la

“tolleranza” da tutti gli Stati accettata, ed insisteva con il Duca Emanuele Filiberto per una pronta punizione dei “corsari piemontesi”. Emanuele Filiberto, che aveva imperniato in gran parte la sua politica sull’amicizia con la Serenissima Repubblica, dovette dispiegare tutta la sua diplomazia per mettere le cose a tacere senza scontentare Venezia e senza subire umiliazioni: risarcì i mercanti danneggiati, pagò i guasti della galea bombardata, si profuse in scuse, rimproverò aspramente, in pubblico, i suoi due comandanti, ma non risulta che li abbia puniti; forse in privato fu anche contento della loro intraprendenza e come uomo d’arme si rendeva conto della forte attrattiva rappresentata da un buon bottino.

Se carenti erano le norme di diritto internazionale ben chiare e codificate erano le norme che regolavano la spartizione del bottino. Per quanto riguarda la marina del Ducato di Savoia, si era stabilito che di ogni “preda di guerra” la quarta parte andasse all’Ammiraglio ed il resto al Duca. Se venivano catturati schiavi turchi, l’ammiraglio doveva vendere la sua parte al duca al prezzo di venti scudo d’oro per ogni uomo che veniva così destinato alle ciurme delle galee.

Sarebbe anche interessante parlare della vita degli equipaggi, delle severe norme che regolavano le ciurme, ma il discorso sarebbe troppo lungo ed esulerebbe troppo dal tema, quindi si riportano solo alcune note. Le ciurme non potevano essere

impiegate per qualsiasi altra incombenza che non fosse il servizio sulle galee. Gli uomini incaricati di remare erano troppo preziosi perché si rischiasse di sprecarli o perderli in operazioni di pesca, in lavori di fortificazioni od altre gravose incombenze. Su questo punto il Duca Emanuele Filiberto fu sempre rigoroso: i “forzati del remo”, così come le “buonevoglie” (cioè gli uomini che per campare si arruolavano volontari sulle galee), dovevano essere trattati in modo che vivessero sani e robusti il più a lungo possibile, anche perché nella seconda metà del XVI secolo stavano diventando rari e costosi. Emanuele Filiberto sollecitava a più riprese il Duca di Ferrara, Ercole II, ed altri Sovrani affinché commutassero la pena capitale ai criminali in quella della condanna a vita sulle galee sabaude; era disposto a pagare quei delinquenti a ottimo prezzo pur di non far mancare uomini alle sue ciurme. Esiste anche una sua significativa lettera al Provana di Leynì (1556, cioè prima di S. Quintino) che dice, a proposito di due sodomiti sorpresi a Nizza, imprigionati e condannati al rogo, di recuperarli se idonei al servizio nelle ciurme, visto il gran bisogno che si aveva di forzati per i remi delle galee.

Le disposizioni per tutelare la salute dei rematori erano precise e severe.

Ogni sabato gli uomini venivano visitati ed i malati ricevevano le cure necessarie. Certo la vita dello “schiavo rematore” era una vita miserevole, tanto da essere pas-

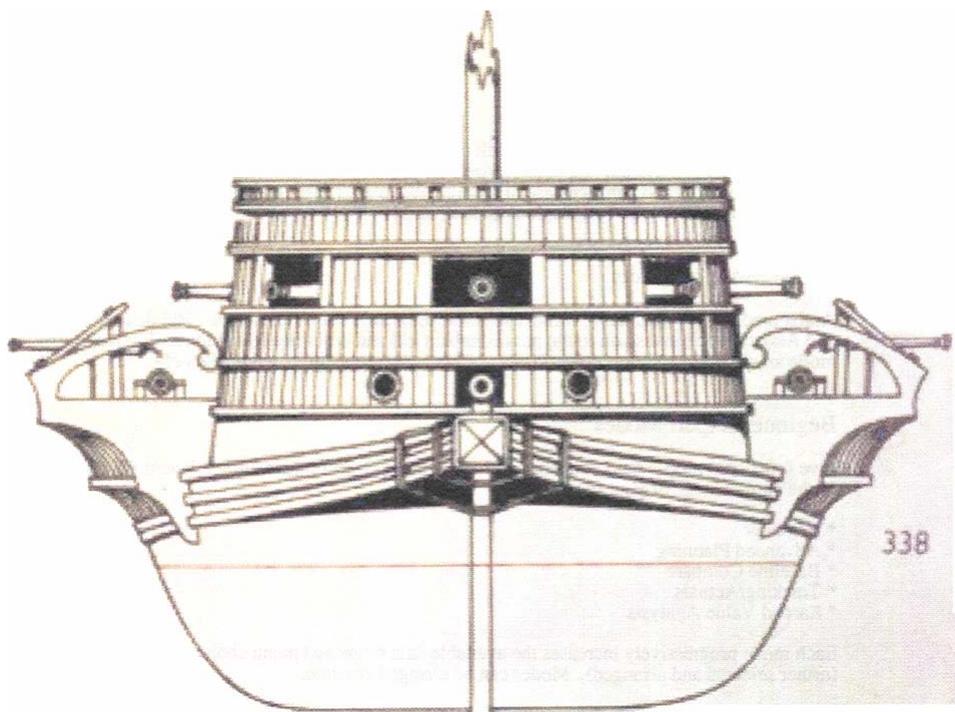
sata in proverbio: vita da galera, galeotto; sono termini che evocavano tormenti inimmaginabili, esseri umani degradati all’ultimo stadio. Anche la marina dello Stato Pontificio costituiva le sue ciurme con gli uomini condannati a morte che dovevano fare un anno di servizio ai remi delle galee, dopo di che, se si erano comportati bene, avevano salva la vita e restavano nelle ciurme insieme agli schiavi catturati in azioni di guerra.

Durante la navigazione i rematori restavano incatenati per una caviglia al banco di remata, e nessuno veniva sciolto, mangiavano, dormivano, vogavano, facevano tutto in uno spazio poco più di un metro quadrato. Alla sera, che in genere non si navigava, per proteggere quella massa di sventurati dal vento e dal freddo che li potevano far ammalare, si stendeva un grande telone; lì sotto trascorrevano la notte (dove il termine “sottocoperta”) ed al mattino, prima di riprendere la navigazione, quando veniva l’ora delle sommarie pulizie, il fetore era tale che pochi se la sentivano di entrare nella zona riservata ai rematori.

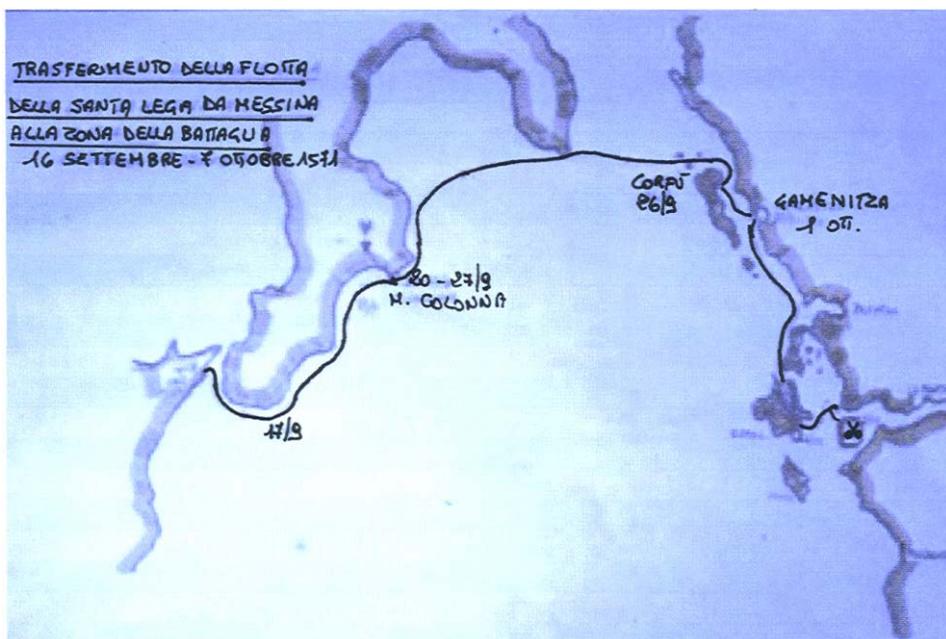
Le ciurme delle galee sabaude venivano trattate meglio della media delle marine di altri Stati. Ogni “forzato” o “buonavoglia” riceveva un adeguato vestiario: camicie, pantaloni, calze, berrettino, giaccone e perfino un paio di calzari di cuoio per i periodi in cui sbarcava. Il vitto era sano e sufficiente per la vita dura che il rematore doveva condurre; i casi di malattia non erano frequenti, ma di certo anche per i galeotti sabaudi la vita non poteva considerarsi umana. La fatica della voga era sfibrante; i remi erano lunghi dai dodici ai tredici metri e dovevano essere azionati da quattro o cinque uomini. In assenza di vento una galea percorreva tre o quattro miglia nella prima ora di voga, non più di due nella seconda; successivamente la velocità scendeva progressivamente fino a che la ciurma, distrutta dalla fatica, doveva essere lasciata riposare per recuperare le forze.

Il più delle volte si navigava remando “per quartieri”: una parte dei rematori riposava, gli altri remavano adagio. Nelle stagioni in cui soffiava il vento favorevole i “forzati” e le “buonevoglie” stavano sdraiati sul bancone e la nave correva con le vele gonfie e la prua che rompeva le onde.

Sulle galee anche i disagi dei marinai e dell’equipaggio in genere erano grandi; gli spazi erano ridotti e l’igiene a bordo lasciava a desiderare. Si aspettava con



Galeazza veneziana - vista di fronte



gioia che il vento si rinforzasse e che qualche onda spazzasse la nave penetrando nei locali per poter così fare un lavaggio, anche se questo impediva di accendere dei fuochi e si restava così bagnati ed esposti alle intemperie e si doveva mangiare cibo freddo.

Sulle navi in quel secolo furono introdotte le artiglierie che modificarono la tattica navale che in precedenza non era altro che un'imitazione del combattimento terrestre. Quale tipo di artiglieria sarebbe stato utile impiegare a bordo non era chiaro e le marine avevano più preferenze scegliendo bocche da fuoco con calibri e gittate diverse. Ecco perché l'arte militare del secolo XVI aveva poco interesse per la "guerra navale".

Tra il 1560 ed il 1562 le galee sabaude passarono da tre a dieci: le quattro già menzionate; altre quattro avute dal Re di Francia secondo una promessa fatta in occasione del matrimonio del Duca con Margherita di Valois; la Delfina e la San Pietro acquistate. Della flotta tre galee erano sempre armate in assetto di guerra, le altre disarmate erano agli ormeggi nel piccolo porto di Villafranca.

Vennero anche acquistate l'undicesima e la dodicesima nave, quest'ultima era una "galeotta", e non una galea, armata benissimo e con ben quattordici banchi di rematori. Fu affidata ad un capitano greco, molto esperto nell'arte della "guerra di corsa". Comunque il vero problema delle flotte militari del tempo era la cronica penuria delle ciurme dei rematori ed anche la flotta sabauda aveva bisogno di criminali da salvare dal patibolo e metterli al remo. Nel 1570 la situazione delle

ciurme sabaude migliorò avendo il ducato dismissed alcune galee riducendo così gli uomini necessari per i remi.

Questa era la flotta sotto le bandiere sabaude che avrebbe partecipato all'assalto dei musulmani nemici di Dio, con navi che erano non molto diverse dalle triremi romane, artiglieria a parte, e con sistemi di navigazione che solo da poco permettevano ai naviganti di staccarsi dalla vista delle coste per affrontare il mare aperto.

Lo scontro del 5 ottobre 1571 La prima battaglia navale dell'età moderna

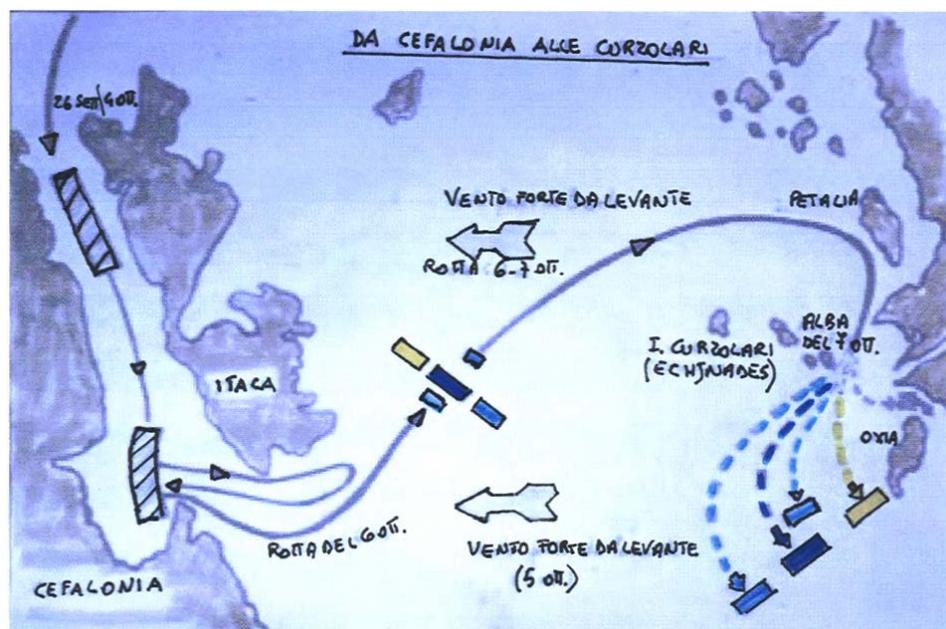
I Turchi erano da tutti considerati invincibili; si erano impadroniti di Rodi, stavano devastando l'Ungheria, minacciavano

Vienna e volevano conquistare il cuore dell'Europa. Il mare Adriatico era quasi un loro dominio particolare. Tutte le coste italiane erano praticamente indifese e potevano essere una facile conquista.

Nel 1569 i Turchi decisero di portare l'attacco alla Serenissima Repubblica di Venezia ed agirono con il vantaggio della sorpresa. L'esercito del Sultano sbarcò a Cipro; assediò e conquistò Famagosta. L'eroico difensore veneziano: Marcantonio Bragadin venne scuoiato vivo e i suoi soldati passati "a fil di spada" e i più fortunati venduti come schiavi. Tutto l'Occidente era percorso da un brivido di terrore; non era tanto l'indignazione per la sorte spaventosa toccata ai veneziani, ma il timore che, lasciando avanzare i Turchi, quanto successo potesse toccare anche ad altri. Tutta l'Europa non poteva considerarsi al sicuro fino a che la potenza della Sublime Porta non avesse ricevuto una decisiva sconfitta.

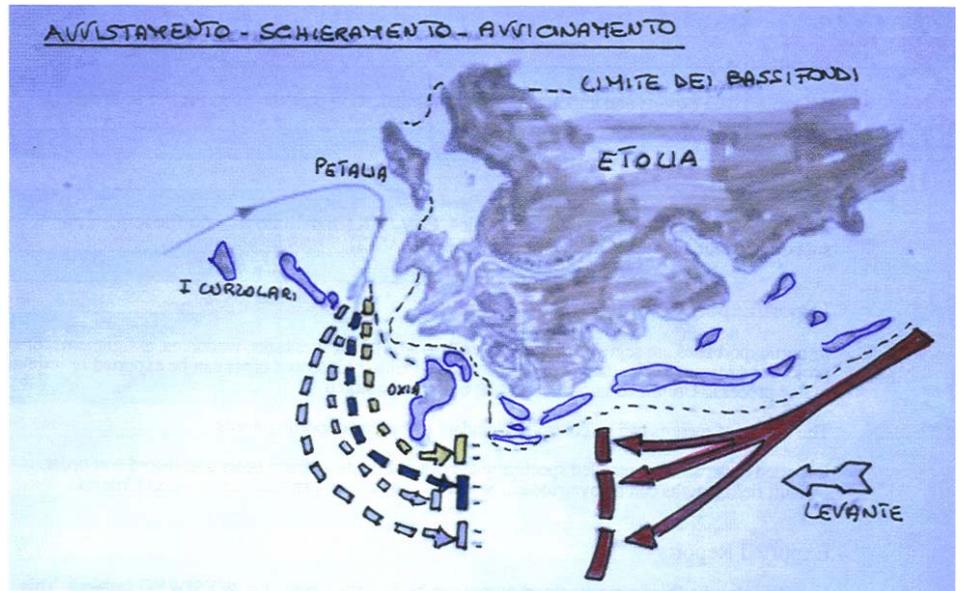
Al Soglio Pontificio regnava S.S. Pio V, piemontese di nascita, (al secolo Michele Ghisleri, domenicano) che era il più fervido e convinto propugnatore di una guerra navale al Sultano. Si costituì una "Santa Lega" e tra i primi ad accorrere fu il Duca Emanuele Filiberto.

Mettere insieme una flotta non fu cosa facile neanche ad un Sovrano dall'ascendente di San Pio V. Il Regno della Cristianissima Francia si guardava bene dal prendere le armi contro i Turchi, anzi sotto sotto vendeva loro artiglieria, così che i Turchi potessero tenere a freno ed in soggezione la potenza spagnola nel Mediterraneo. Poi altri attriti ostacolavano il progetto: così se nella "Santa Lega" en-



trava la Repubblica di Venezia, che era la più interessata, non poteva partecipare la Repubblica di Genova che era la sua rivale. L'accordo era difficile e parve anche che il progetto naufragasse definitivamente, così come era già avvenuto alla fine del 1570 alle navi radunate nelle acque di Creta. Il nome del Duca Emanuele Filiberto quale Comandante Generale fu uno dei punti sul quale si discusse più a lungo. A conti fatti alla "Santa Lega", firmata il 20 maggio 1571, aderirono: Venezia, la Spagna, lo Stato Pontificio, il ducato di Savoia, il ducato di Parma, il Granducato di Toscana, il Sovrano Militare Ordine di Malta, il ducato di Urbino e per ultimo anche la Repubblica di Genova.

Bisognava però nominare il Comandante Generale. Il Pontefice Pio V si ricordò del suo conterraneo, che aveva subito aderito alla "Santa Lega", e propose il Duca Emanuele Filiberto. La scelta del Pontefice di un così eccellente capitano, anche se più pratico di battaglie terrestri e non di battaglie in mare, fu subito accettata dalla Repubblica di Venezia; la Spagna di Filippo II non poteva certo opporsi al Condottiero che per lui aveva vinto a S. Quintino anche se il Sovrano temeva che

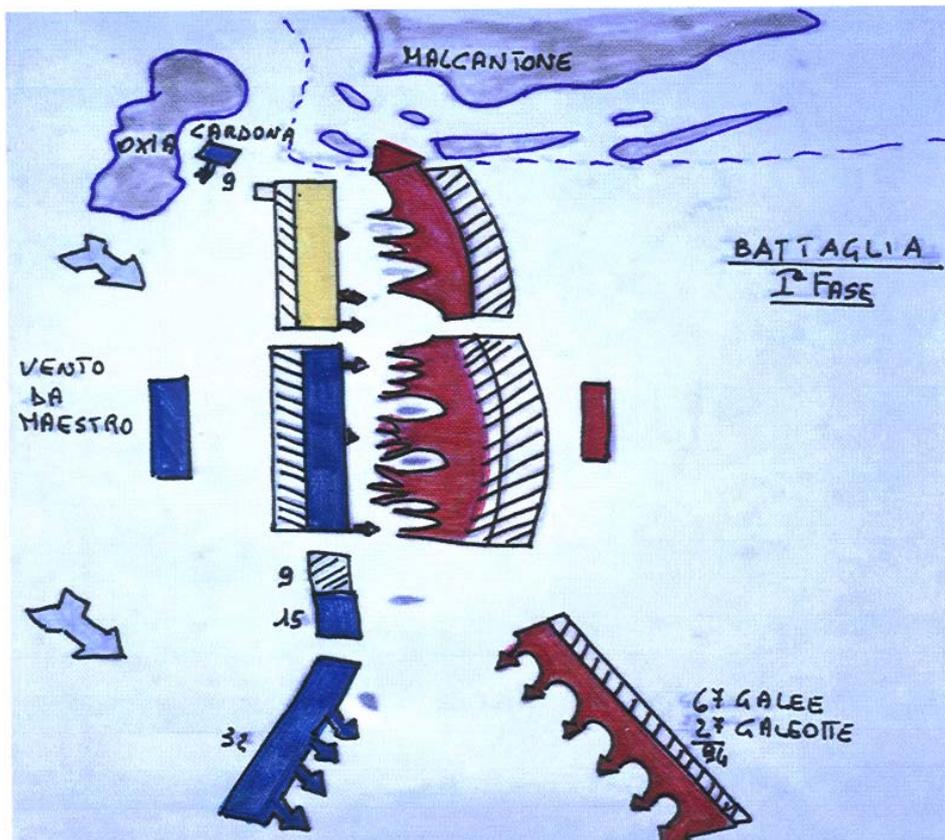


il Duca avrebbe potuto avanzare qualche concreto diritto sull'isola di Cipro, che per antica discendenza appartenne ai suoi domini. Emanuele Filiberto era indeciso perché l'incarico l'avrebbe tenuto lontano da Torino ed i calvinisti che erano a corte, sotto la protezione della consorte Margherita di Valois, avrebbero potuto consolidarsi. Il Duca, intuendo anche ciò che avveniva dietro le quinte della "Santa

Lega", non accettò l'offerta giustificandosi di essere un Capitano con poca esperienza di comando per un armata di mare. Il nome del Comandante in capo scaturì da un compromesso con la nomina di Don Giovanni d'Austria, fratello naturale di Filippo II Re di Spagna; Marcantonio Colonna fu Vice comandante e Ammiraglio della flotta Pontificia (formata anche con le navi pisane dell'Ordine di Santo Stefano, essendo state quelle romane in parte distrutte qualche anno prima).

La flotta sabauda (tre galee) al comando dell'Ammiraglio Andrea Provana di Lelyni fu inserita nella flotta della Repubblica di Venezia. Perché poi il Duca Emanuele Filiberto aderì con slancio alla "Santa Lega" impegnando navi, denaro, uomini e prestigio in un momento che lo vedeva completamente dedicato ed impegnato alla ricostruzione del suo dominio da poco riavuto, non fu molto chiaro. Sicuramente la decisione non era dovuta al suo ardore cattolico per convincersi ad unirsi all'impresa a cui non partecipava neppure il "cristianissimo" Regno di Francia. Neppure il desiderio di acquisire meriti militari: il Duca la gloria militare l'aveva già conquistata in terraferma ed era da tutti considerato "il primo capitano dell'epoca". E inoltre le sue galee sarebbero scomparse di fronte alle gigantesche flotte approntate dalla Repubblica di Venezia e dal Regno di Spagna. La partecipazione sabauda alla battaglia di Lepanto (sembrava incredibile per uno stato che dodici anni prima non esisteva più di fatto) era da considerarsi come un atto di lungimiranza politica del Duca Emanuele Filiberto fermamente convinto che così il suo stato non sarebbe mai più tornato a fare la misera fine a cui l'aveva condotto





Questo stendardo dopo la vittoria venne riportato a Torino e custodito nella chiesa di San Domenico (una delle pochissime costruzioni rimasta dai tempi di Emanuele Filiberto ove è tuttora custodito sotto un vetro nella sacrestia).

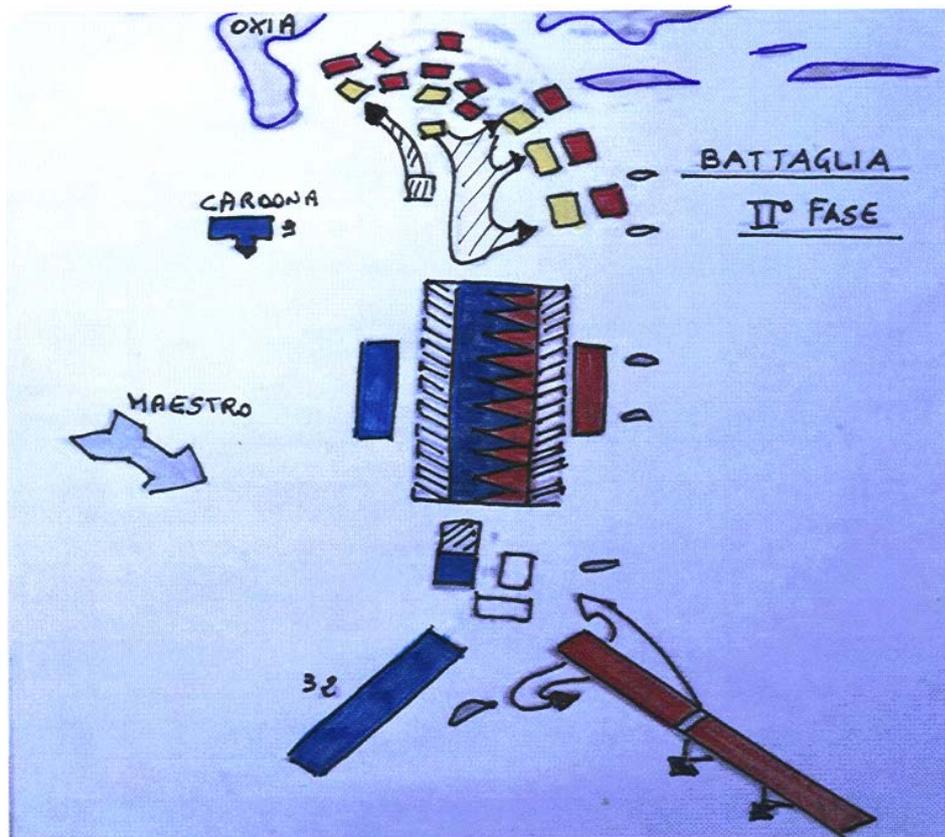
Il Comandante Generale, in questa fase preparatoria-organizzativa, si preoccupò anche di distinguere le nazionalità dei navigli mediante segni distintivi: la flotta spagnola agli ordini di Gian Andrea Doria, e schierata sul lato destro, aveva bandiere verdi; schierata al centro la flotta pontificia, con l'Ammiraglio Marcantonio Colonna e la nave ammiraglia Real del Comandante Generale, aveva bandiere azzurre; all'ala sinistra la flotta veneziana con il Provveditore Generale Agostino Barbarigo aveva bandiere gialle; le bandiere erano bianche per le navi della riserva sotto il comando di Don Alvaro de Bazan. Le flotte minori come quella sabauda, toscana, parmense, genovese e di Malta avevano le bandiere delle grandi flotte a cui erano aggregate. Due galee sabaude, la Piemontesa e la Margherita, erano all'estrema destra della flotta spagnola, mentre fu stabilito che la Capitana, con a bordo l'Ammiraglio Andrea Provana di Leyni, restasse a dritta della nave ammiraglia Real schierata al centro.

la debole politica di Carlo III, suo padre. Le migliori tre galee: la Capitana, la Margherita e la Piemontesa (già chiamata Moretta) furono armate con la massima cura ed imbarcarono duecento uomini d'arme, tra cui il meglio della nobiltà sabauda, oltre ai marinari degli equipaggi. I comandanti delle tre galee furono: Domenico Costantino sulla Capitana; Giovanni Battaglini sulla Margherita e Ottaviano Moretto (figlio del famoso e noto Giovanni) sulla Piemontesa. Emanuele Filiberto impartì all'Ammiraglio, ed ai Capitani, ordini scritti precisi e tassativi sia in merito alla dipendenza della flotta sabauda dal "generale d'armata veneziano" Sebastiano Venier, sia in fatto di precedenza da assegnare alle sue navi nello schieramento per la battaglia.

Le navi della flotta della "Santa Lega" si riunirono a Napoli ove il Comandante Generale, Don Giovanni d'Austria, ricevette lo stendardo benedetto dalle mani di S.S. Pio V. Lo stendardo riportava nel mezzo un grande Crocifisso ed ai piedi le armi del Pontefice, del Re di Spagna e della Serenissima Repubblica di Venezia. Ogni "nave capitana" inalberava il proprio stendardo particolare; quello del duca sabaudo era quadrato, bianco, con un gran sole in mezzo, da cui si diramavano raggi di porpora ed oro. Al centro del sole era rappresentata la Madonna che presen-

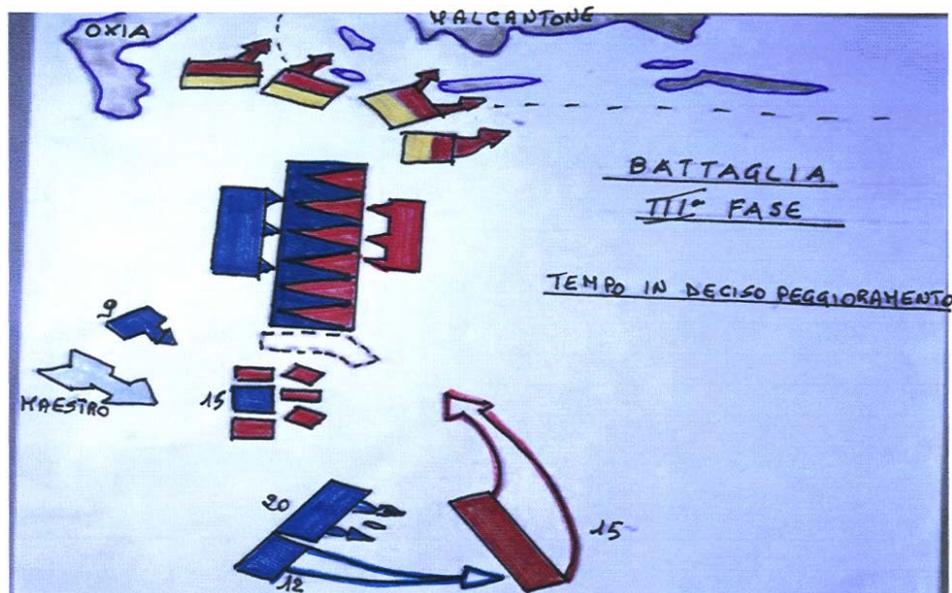
tava la Sindone sorretta dagli angeli; lungo i lati del quadrato correva, in lettere nere su fondo oro, la scritta: "*Protector noster aspice Deus et respice in faciem*" (Dio, nostro protettore, guardaci e proteggici).

Queste distinzioni, posizioni e precedenza erano state anche disposte per motivi di praticità tattica, visto che all'epoca le



comunicazioni venivano fatte esclusivamente con segnali.

La flotta riunita eseguiva esercitazioni per mettere in pratica le disposizioni impartite ed amalgamare gli equipaggi alle manovre e gli armati allo scontro. Durante una di queste esercitazioni la galea ammiraglia dei Cavalieri di Malta andò a posizionarsi al posto assegnato alla Capitana (galea sabauda) che era a dritta dell'ammiraglia Real, posto certamente d'onore e quindi ambito. Il conte Provana, memore degli ordini di Emanuele Filiberto e delle disposizioni del Comandante Generale della flotta, si sentì punto nell'onore, fece vogare a tutta forza contro il naviglio importuno che gli usurpava il posto e per poco non speronò la fregata (nave di minore stazza) che la nave di Malta aveva a rimorchio. Sull'onore non potevano farsi compromessi e l'onore poteva anche consistere in un posto di combattimento assegnato. Comunque questo non fu l'unico inconveniente che si verificò durante il raduno, le esercitazioni e la navigazione verso la zona d'operazioni. I guai ed i dissapori tra gli uomini delle varie nazionalità furono numerosi e la disciplina fu sempre tenuta usando il "pugno di ferro" si arrivò anche a comminare ed eseguire pene capitali. Molto era dipeso dall'ordine che Don Giovanni d'Austria impartì per cementare lo spirito dei combattenti disponendo di imbarcare sulle navi della flotta cristiana i soldati di varie nazionalità per evitare che le navi agissero ognuno per proprio conto; in altre parole su una galea spagnola vi erano imbarcati soldati veneziani e viceversa, ed era naturale che



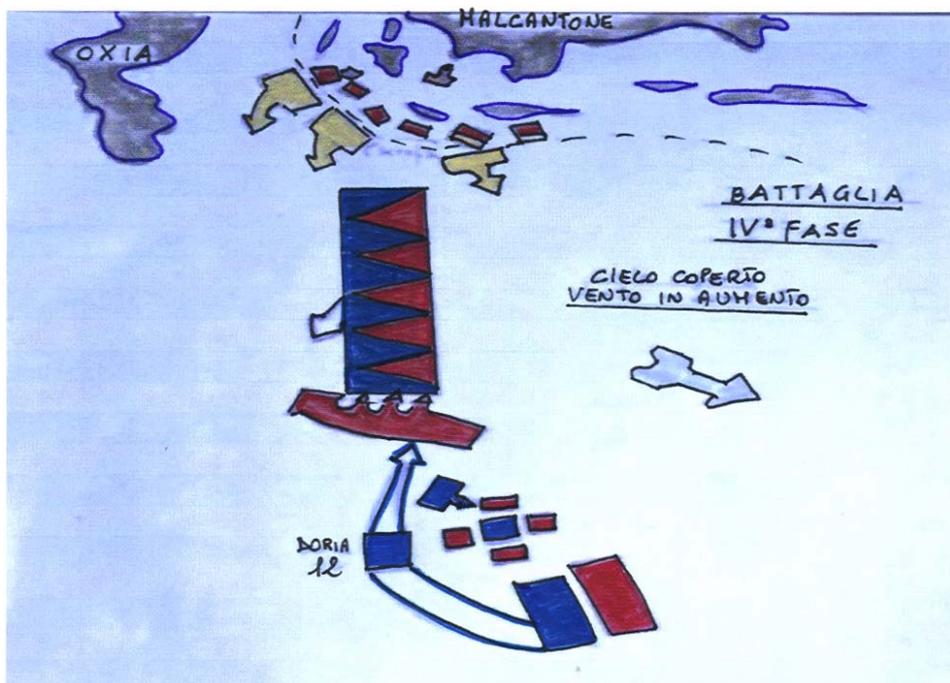
sorgessero attriti e dissapori che a volte finivano in risse con qualche morto e diversi feriti, e di conseguenza si doveva ripristinare la disciplina in modo che le punizioni fossero esemplari, anche se a volte dure. Anche la situazione sanitaria tra gente che viveva in disagiate condizioni di alloggio, di vita e di igiene, destava molte preoccupazioni. Sulle navi sabauda risultava da un bollettino medico del 5 settembre (1571) che tra soldati, marinai e ciurma vi erano duecento ammalati.

Dopo la sosta di Napoli e poi a Messina (fine agosto 1571), con grande sollievo di tutti, il 16 settembre 1571 giunse il momento di muoversi alla ricerca del nemico mortale della Cristianità, nonostante la sempre più tiepida partecipazione della Spagna a causa dell'antagonismo con la

Repubblica di Venezia. L'autunno avanzava, molte navi erano in mare da molti mesi ed avevano bisogno di riparazioni; gli equipaggi erano quasi al limite della resistenza fisica ed il morale non era alto anche perché correavano voci che i Turchi avessero approntato una formidabile armata e quindi fossero più forti di quanto si era previsto.

La flotta cristiana aveva davanti a sé un avvenire oscuro, ma l'avvicinarsi dell'azione rendeva i soldati meno litigiosi ed insofferenti. Inoltre le grosse spese per il "soldo", le spese per i rifornimenti e la restante logistica iniziavano a diventare quasi insostenibili per le finanze degli Stati partecipanti alla "Santa Lega". Come molti storici scrivono fu proprio il carico finanziario che determinò la decisione di non rinviare ulteriormente l'azione, come già avvenuto nel 1570. Perciò la flotta Cristiana, lasciata l'estrema punta della Puglia, si diresse nell'Adriatico, puntando verso le coste greche.

Mai prima di allora fu vista una così grande flotta; un ricordo vivo giunge a noi tramandato dai ritratti del periodo ed in questi quadri si nota la difficoltà di rappresentare tante galee e galeazze separate tra loro, visto che il disegnatore le riportò tutte addossate in un ordine che forse era nelle intenzioni dei comandanti, ma non rispondente alla realtà. Il quadro migliore fu quello fatto eseguire dalla Repubblica di Venezia ed esposto all'Archivio di Stato (ove tuttora si trova), quadro in cui l'autore riportò le due flotte all'inizio della battaglia, disposte in un ordine geometrico perfetto, ma in cui non compariva neanche il nome della flotta del ducato sabauda che spariva nell'immensità dei



due schieramenti.

Come risulta da una lettera del Comandante Generale a Filippo II le forze cristiane schierate erano: duecentonove galee, sei galeazze schierate in avanguardia, ventiquattro navi d'appoggio; 1815 erano i cannoni e ottantaquattromila i combattenti, di cui tremila gentiluomini.

La flotta turca contrapposta, al comando di Mehemet Ali Pascià, aveva scelto come base operativa Lepanto, nel golfo di Patrasso, e disponeva di duecentoventidue galee, sessanta fuste (naviglio più leggero e più idoneo all'esplorazione ed alla vigilanza che al combattimento) con 750 cannoni e ottantottomila combattenti imbarcati.

Le due flotte in linea di massima avevano lo stesso tipo di naviglio; le "galee", le più diffuse, erano le tipiche navi da guerra mediterranee fino a tutto il XVIII secolo. Erano in estrema sintesi dei "legni" lunghi e sottili, con un solo ordine di remi e due alberi a vele latine (o triangolari), armate di speroni e di cinque cannoni situati nel castello di prua ed in grado di sparare solo nella direzione di marcia, motivo per il quale la tattica navale del periodo privilegiava la "formazione in linea di fronte". Il termine di "vela latina" non aveva nulla a che fare con la sua origine, che invece era araba e proveniva da una deformazione linguistica della sua configurazione "trina", cioè triangolare. La flotta Cristiana aveva anche le "galeazze" (in numero di sei ed appartenenti alla flotta dei Veneziani) che erano

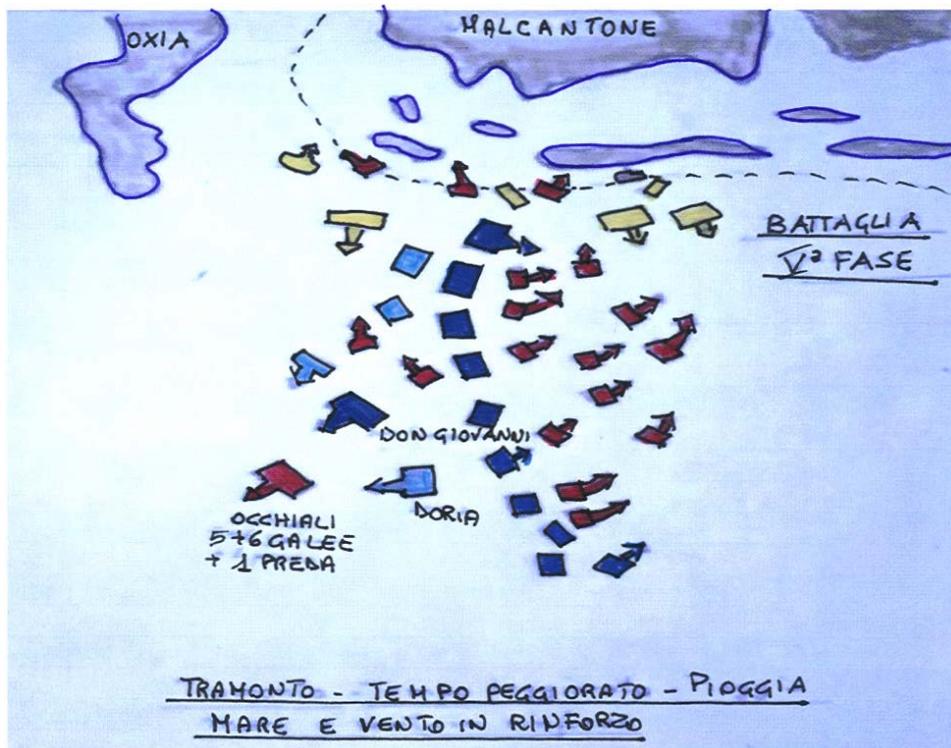
grandi navi a remi e a vele latine su tre alberi, di tonnellaggio maggiore e di bordo più alto rispetto alle galee e soprattutto armate con una trentina di cannoni ciascuna, installati principalmente lungo le fiancate e nei due castelli di prua e di poppa. Il loro compito, pienamente assolto nel corso del combattimento, era quello di scompaginare, con un intenso fuoco a lunga gittata (al tempo quasi un chilometro), la tradizionale linea di fronte nemica che, secondo la tattica navale del periodo, puntava all'urto prora contro prora. L'inferiorità qualitativa delle navi da guerra turche, appena mascherata dalla loro superiorità numerica, era soprattutto evidente nella dotazione delle artiglierie che erano meno della metà di quelle cristiane; questo quando proprio si stava per combattere una battaglia che avrebbe evidenziato per la prima volta il ruolo decisivo delle bocche da fuoco anche nelle battaglie navali.

La flotta Cristiana procedeva nella navigazione e si dirigeva verso il golfo di Patrasso e verso Lepanto avendo saputo da informatori che lì stazionava la flotta turca. Ma anche i Turchi seppero dell'avvicinarsi del nemico e nella notte del 6 ottobre avevano salpato dirigendosi verso ponente; verso le nove del mattino del 7 ottobre le rispettive avanguardie si avvistarono reciprocamente. Lo schieramento richiese alcune ore, mentre i Turchi avanzavano lentamente, come se volessero studiare le mosse delle navi cristiane. Don Giovanni d'Austria, navigando con

rotta a levante, schierò in avanguardia le sei galeazze al comando del Capitano veneziano Francesco Duodo; seguivano tre squadre di galee di cui: sessantasei navi al centro, con tutte le navi ammiraglie degli Stati coalizzati e le galee pontificie agli ordini del Comandante Generale; all'ala sinistra dello schieramento la flotta veneziana agli ordini di Agostino Barbarigo con cinquantacinque galee, mentre all'ala destra la flotta spagnola con cinquantatre galee agli ordini del genovese Gian Andrea Doria; dietro lo schieramento si posizionò una quarta squadra in riserva con trentotto navigli al comando dello spagnolo Don Alvaro de Bazan. La flotta turca si schierò, navigando con rotta a ponente, con un allineamento frontale, anche se era più marcatamente concavo di quello cristiano, con tre squadre ed in retroguardia la squadra in riserva: La squadra al centro con la nave Sultana ammiraglia di Mehemet Ali Pascià, era forte di novantaquattro galee; l'ala sinistra (a sud) con sessantacinque galee era agli ordini di Ulugh-Ali (Ucciali o Occhiali, il cristiano rinnegato calabrese di "La Castelle" - Isola di Capo Rizzuto - ove gli è stato eretto un monumento) abile "corsaro" che con il bottino raziato divenne signore d'Algeri; la squadra all'ala destra (a nord) con cinquantatre galee era al comando Mehemet Sciaurat (cioè Maometto Scirocco); seguiva in riserva la squadra composta da dieci galee e sessanta fuste comandata da Murad Dragut che doveva assicurare anche il collegamento nello schieramento impiegando le fuste.

Il vento era favorevole alla navigazione per la flotta turca, soffiando da est a ovest e ciò consentiva ai loro navigli di avanzare a vele spiegate contro la flotta Cristiana che doveva invece navigare a forza di remi. Il vento cambiò direzione verso mezzogiorno e soffiò da ovest verso est costringendo ora i Turchi ad ammainare le vele ed avanzare a remi. L'impeto dei Turchi fu stroncato dal cambio di direzione del vento e mentre arrancavano con i remi entrarono in azione quattro delle sei galeazze che riversarono sul naviglio nemico di prima schiera una valanga di palle di cannone; le altre due galeazze, avanguardia della destra cristiana, ritardarono a prendere posizione non capendo per quale motivo la squadra delle galee spagnole comandate da Gian Andrea Doria manovravano verso il mare aperto staccandosi dalla squadra di centro.

Le quattro galeazze entrarono in azione al



centro ed all'ala sinistra con le loro numerose artiglierie sconvolsero la compatta linea delle galee turche aprendo numerosi varchi e costringendo molte navi a cambiare rotta per ricompattare il fronte, ma perdendo la forza d'urto proprio nel momento del contatto con le galee cristiane. La battaglia fu particolarmente sanguinosa sul fronte dell'ala sinistra, dove Agostino Barbarigo con i più bei nomi del patriziato veneto (i Contarini, i Nani, i Querini) lottarono per ore come leoni determinati a far pagare caro al turco l'atroce morte riservata a Marcantonio Bragadin nella battaglia di Famagosta.

Al terzo assalto turco Agostino Barbarigo veniva ferito mortalmente da una freccia che gli trapassò un occhio. I suoi soldati moltiplicarono i controattacchi non curandosi delle gravi perdite, così che i Turchi cominciarono a cedere ed il panico serpeggiò tra le loro schiere; molti puntarono le galee verso la costa per sottrarsi all'impeto veneziano, altri tentarono di raggiungere a nuoto la terraferma vicina e morirono affogati sotto il peso dell'armatura. Sebbene con perdite gravissime nel settore dell'ala sinistra la vittoria fu completa grazie allo straordinario valore dei veneziani.

Leggendo i nomi dei caduti sembra di fare l'elenco dei nomi più illustri del patriziato della Serenissima: di sette Contarini presenti a Lepanto, cinque furono uccisi; dei cinque Cornero, tre caddero così come due dei quattro Barbarigo, un Malipiero, un Giustinian, un Loredan, due Da Molino e un Querini; morirono, invocando Dio e San Marco, anche i Gradenigo, i Morenigo, i Naldi, i Foscarini, i Lipomani, i Canal, i Gritti, un altro Bragadin cugino dell'eroe di Famagosta.

La battaglia al centro dello schieramento divenne subito una mischia furiosa con le navi contrapposte che erano impossibilitate a sganciarsi e manovrare, quindi i soldati erano costretti a condurre la lotta fino all'estremo sacrificio. Don Giovanni d'Austria, ben visibile perché stava a prua della sua ammiraglia, corse il rischio di essere catturato o ferito quando la sua nave fu abbordata da quella di Mehemet Ali Pascià; fu salvato da duecento soldati, italiani e spagnoli (quelli del Reggimento di Sardegna imbarcati sulla Real), che conquistarono la poppa della galea turca travolgendo ogni difesa.

Mehemet Ali Pascià venne ucciso e decapitato; la testa del comandante in capo turco fu issata dai cristiani su una picca e mostrata al nemico circostante che scon-

volto alla vista della testa mozzata si arrese in massa trasformando l'incombente sconfitta in una completa disfatta.

Lo scontro del settore centrale fu determinante per l'esito favorevole della battaglia.

Diversamente andarono gli scontri sull'ala destra cristiana. Gian Andrea Doria, che fu il meno determinato dei comandanti, aveva addirittura proposto di rinviare lo scontro con i Turchi, inspiegabilmente veleggiò verso il largo determinando una pericolosa frattura nello schieramento. Il comandante turco, Ulugh-Ali (Ucciali), superato lo stupore del primo momento, si precipitò nello spazio vuoto lasciato dalle navi spagnole ma fortunatamente arrivò dalle retrovie Don Alvaro de Bazan con parte delle galee in riserva che tamponarono la falla. Ucciali vide la lotta che si svolgeva nel settore centrale, capì che la flotta turca stava per cedere e preferì sganciarsi dallo scontro. Quasi tutte le galee perdute, tra cui l'ammiraglia dell'Ordine di Malta, depredata della propria bandiera, vennero riconquistate. In seguito il comandante Gian Andrea Doria giustificò la sua manovra asserendo che questa mirava ad evitare un aggiramento da parte delle navi di Ulugh-Ali (Ucciali) che aveva la squadra più forte e numerosa della flotta turca, ma alcuni storici giudicarono severamente il suo contegno affermando che il genovese evitò di proposito la battaglia mentre gli altri due settori si battevano con valore sovraumano.

Come si comportarono nello scontro le tre galee sabaude?

La Capitana, schierata al centro a dritta dell'ammiraglia, assalì una galea turca che avanzava affiancata all'ammiraglia nemica, ma fu, a sua volta, assalita a poppa da un'altra nave. I soldati e gentiluomini sabaudi furono costretti a battersi su due fronti in una situazione quasi disperata; nello scontro il conte Andrea Provana di Leynì fu colpito alla testa da una palla di archibugio, sebbene il colpo fosse stato attutito dall'elmo (era l'elmo dell'armatura che Emanuele Filiberto aveva avuto in dono dal duca di Urbino e che per lui era piccolo) l'Ammiraglio Provana si accasciò a terra e rimase a lungo privo di sensi. Quando la situazione volgeva al peggio arrivò la galea di Don Alvaro de Bazan ed i turchi furono spazzati via; gli uomini della Capitana poterono così conquistare le due galee nemiche contro le quali combattevano.

La Piemontesa, rimasta attardata nella

manovra dell'ala destra effettuata dal Doria, fu aggredita da tre galee del rinnegato calabrese Ulugh-Ali (Ucciali) che l'abbordarono e la conquistarono dopo una ferocissima lotta. Nello scontro morirono, armi in pugno, il capitano della galea Ottaviano Moretto, il conte Francesco di Savoia-Racconigi, tutti i soldati e l'equipaggio di cui solo dodici uomini si salvarono dal massacro; i turchi abbandonarono la Piemontesa quando videro che Ulugh-Ali si sganciava dallo scontro e si allontanava dalla zona di combattimento. La Margherita, malandata com'era, non partecipò alla battaglia essendo rimasta lontana con il grosso delle navi spagnole; la nave non intervenne in nessuno scontro diretto.

All'imbrunire gli infedeli turchi, i temuti "nemici di Dio" erano scomparsi all'orizzonte. C'era nell'atmosfera, ora mossa da un vento lieve che garriva gli stendardi, un senso attonito, come di incredulità, quello che segue i grandi avvenimenti. Mentre i cappellani recitavano le preghie-

TRICOLORE

Quindicinale d'informazione stampato in proprio
(Reg. Trib. Bergamo n. 25 del 28-09-04)
© copyright Tricolore - riproduzione vietata

Direttore Responsabile:
Guido Gagliani Caputo

Redazione:
v. Stezzano n. 7/a - 24052 Azzano S.P. (BG)
E-mail: tricolore.associazione@virgilio.it

Comitato di Redazione:
A. Casirati, L. Gabanizza,
A. Grondona, G. Vicini

Tutto il materiale pubblicato è protetto dalle leggi internazionali sul diritto d'autore. Ne è quindi proibita la diffusione, con qualunque mezzo, senza il preventivo consenso scritto della Redazione.

Il materiale pubblicato può provenire anche da siti internet, considerati di dominio pubblico. Qualora gli autori desiderassero evitarne la diffusione, potranno inviare la loro richiesta alla Redazione (tricolore.associazione@virgilio.it), che provvederà immediatamente. Gli indirizzi e-mail presenti nel nostro archivio provengono da contatti personali o da elenchi e servizi di pubblico dominio o pubblicati. In ottemperanza alle norme sulla tutela delle persone e di altri soggetti rispetto al trattamento di dati personali, in ogni momento è possibile modificare o cancellare i dati presenti nel nostro archivio. Nel caso le nostre comunicazioni non fossero di vostro interesse, sarà possibile interromperle inviando una e-mail alla Redazione, elencando gli indirizzi e-mail da rimuovere e indicando nell'oggetto del messaggio "Cancellami".



Tricolore aderisce al Coordinamento
Monarchico Italiano



Questo periodico è associato alla
Unione Stampa Periodica Italiana



Emanuele Filiberto, X Duca di Savoia
In basso: la sua arma

re per i morti, i comandanti facevano l'appello dei superstiti, i chirurghi si affaccendavano a medicare e ad amputare, altri tiravano le somme dell'immenso bottino e della disfatta inflitta ai Turchi.

Delle duecentoventidue galee turche, ottanta furono affondate o naufragarono sulla costa, quelle catturate furono ben centodiciassette. Delle sessanta fuste, ventisette colarono a picco e tredici furono conquistate. Da parte cristiana si persero complessivamente quindici galee, visto che furono riprese ai Turchi quelle che avevano assalito e temporaneamente conquistate durante la battaglia. I deceduti negli scontri od annegati furono circa quarantamila nelle file turche e settemila-seicento tra i cristiani che ebbero anche circa settemilaottocento feriti. Furono fatti ottomila prigionieri turchi, e furono liberati oltre diecimila cristiani incatenati ai banchi dei rematori delle navi nemiche. Le perdite maggiori causate ai cristiani furono inflitte da Ulugh-Alì (Uccialli) che

catturò lo stendardo dei cavalieri di Malta, salvò sedici galee turche alle quali si unirono altre nove sbandate; con questa piccola squadra mentre verso il tramonto navigava per allontanarsi dalle acque del golfo di Patrasso, incrociò un distaccamento di navi spagnole, comandato da Don Juan de Cardona, con il quale ingaggiò un conflitto infliggendo la perdita di quattrocentocinquanta uomini. L'onore turco nella disastrosa sconfitta fu salvato dal rinnegato calabrese.

Tutti i comandanti cristiani ebbero unanimi consensi ed onori, Gian Andrea Doria, comandante della flotta spagnola, subì critiche per la sua condotta rinunciataria e fu perfino tacciato di codardia.

Qualche storico sostenne che le conseguenze strategiche e politiche della battaglia di Lepanto furono "poco rilevanti"; fu insomma una grande vittoria solo in campo tattico. L'affermazione era esatta; gli Stati Cristiani confluiti nella "Santa Lega" non fecero nulla per sfruttare il successo della vittoria. Restava però un dubbio: che cosa sarebbe accaduto se i Turchi avessero vinto: avrebbero trovato la porta spalancata verso Venezia, loro principale obiettivo, verso Napoli, verso Roma e le coste liguri. L'intero destino dell'Europa sarebbe cambiato con enormi conseguenze.

Dopo la battaglia la coalizione cristiana si sfaldò a causa delle risorte rivalità e gelosie tra gli Stati, specie tra il Regno di Spagna e la Serenissima Repubblica di Venezia. La conseguenza di ciò fu che Venezia dovette, nel marzo del 1573, concludere la pace con la Turchia, ma perse Cipro; nell'anno successivo Ulugh-Alì (il noto Uccialli, ora comandante in capo della flotta) riconquistò Tunisi, conquistata da Carlo V nel 1535.

Pertanto il Sultano Selim II (Solimano II)

raggiunse i suoi obiettivi strategici pur avendo perso la battaglia; qualche storico riportò quanto il Sultano disse dopo la pace con i Veneziani: la sconfitta della flotta a Lepanto era paragonabile al taglio della sua barba, mentre il possesso di Cipro equivaleva all'amputazione di un braccio del mondo cristiano.

Ciò nonostante l'epico scontro di Lepanto rimane una delle grandi date della Storia e la Chiesa, per solennizzare l'avvenimento, istituì la "festa della Madonna del Rosario".

Dopo Lepanto la marina sabauda non ebbe più occasione di brillare; le galee diminuirono drasticamente per ridurre le altissime spese; ne rimasero due: la semipiterna Piemontese e la nuova Margherita che passarono all'Ordine Militare dei SS. Maurizio e Lazzaro da poco rifondato.

Il Conte Andrea Provana di Leynì e di Frossasco restò sempre al servizio del Duca, nonostante tutte le infermità e i postumi della ferita alla fronte della battaglia di Lepanto.

Ancora nel 1583 (Emanuele Filiberto era morto da tre anni) il conte Provana, un gentiluomo indistruttibile, un grande ammiraglio di una piccola ma valorosa flotta, era al comando di ciò che restava della marina di Lepanto per contrastare un attacco barbaresco nel golfo ligure.

Morì nel 1590, a settantannove anni, e fu sepolto a Frossasco.



BIBLIOGRAFIA

A. Santoni: *Da Lepanto ad Hampton Roads* - Milano, 1990

C. Moriondo: *Vita di Emanuele Filiberto* - Milano, 1981

A.V. Vecchi: *Storia generale della Marina Militare Vol. I* - Firenze, 1892

C. Basile: *Lepanto: ultima gloria dell'Occidente cristiano* - "Rivista marittima" - Ottobre 1971

A. Guglielmotti: *Storia della Marina pontificia - Vol. VI* - Roma, 1887

G. Fioravanzo: *Storia del pensiero tattico navale - Uff. Storico Marina* - Roma, 1973

G. Granzotto: *La Battaglia di Lepanto* - Milano, 1979

M.A. Bragadin: *La vittoria di Lepanto* - "Rivista marittima" - Gennaio, 1972

E. Francarch: *Appunti di storia navale* - Livorno, 1969

A. Ginocchietti e F. Garofalo: *Nozioni di storia navale Vol. I* - Bologna, 1934

R.C. Anderson: *Naval wars in the Levant, 1559-1853* - Liverpool, 1952

Amm. Enrico Pasquinucci: Varie diapositive rielaborate, ma tratte dal sito internet http://svenier.provincia.venezia.it/Interno/La_battaglia_di_Lepanto/