

NUOVA **ANTOLOGIA**
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 6
2025

Fascicolo 23. Luglio 2025
Storia Militare Moderna (6)



Società Italiana di Storia Militare

General Editors: Virgilio Ilari, Jeremy Black, Giovanni Brizzi.

Legal Editor (dir. responsabile Gregory Alegi Ed. executive (comitato di redazione):
Viviana Castelli, Alessandro Carli, Emiliano Bultrini, Francesco Biasi, Francesco Pellegrini.
Special appointee for Intl cooperation: Dr Luca Domizio.

Scientific Editorial Board : Foreign members: Prof. Jeremy Armstrong, Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birtachas, Lee L. Brice, Loretana de Libero, Fernando Echeverria Rey, John France, Tadeusz Grabarczyk, Gregory Hanlon, Rotem Kowner, Armando Marques Guedes, Harold E. Raugh Jr, Yannis Stouraitis: **Italian members:** Giampiero Brunelli, Aldino Bondesan, Piero Cimbolli Spagnesi, Alessandra Dattero, Immacolata Eramo, Carlo Galli, Maria Intrieri, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Luca Loschiavo, Serena Morelli, Francesco Somaini, Gioacchino Strano, Giusto Traina, Federico Valacchi.

Senior Academic Advisory Board. Prof. Massimo de Leonardis, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, John Hattendorf, Yann Le Bohec, (†) Dennis Showalter, Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Franco Cardini, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Special Consultants: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte, Simonetta Conti, Elina Gugliuzzo, Vincenzo, Angela Teja, Stefano Pisu, Giuseppe Della Torre

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare

Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)

Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020

Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597)

Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023) Area 11, Area 10 (21/12/2024)



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma

Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare

(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma

www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 979-12-5669-174-6

NUOVA **ANTOLOGIA**
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 6
2025

Fascicolo 23. Luglio 2025
Storia Militare Moderna (6)



Società Italiana di Storia Militare



Stendardo di Lepanto (1570), Lati A e B, Museo Diocesano di Gaeta. Wikimedia Commons. Lo stendardo fu dipinto a tempera su seta da Girolamo Siciolante da Sermoneta (1521-1575), su incarico del Cardinale Onorato Caetani. L'11 giugno 1570 fu benedetto da Papa Pio V nella Basilica di San Pietro e consegnato a Marcantonio II Colonna ponendolo al comando della flotta pontificia. Partito da Civitavecchia e giunto a Gaeta il 22 giugno 1571, Marcantonio Colonna, fece voto di consegnare lo stendardo al patrono della città qualora fosse tornato vincitore. Il 13 agosto Pio V fece consegnare un secondo stendardo della Lega a Don Giovanni d'Austria, comandante generale della flotta cristiana che, riunitasi a Messina, salpò il 24 agosto verso Lepanto. Durante la battaglia del 7 ottobre i due vessilli sventolarono rispettivamente sull'Ammiraglia e sulla Capitana pontificia e non furono mai centrati dal tiro nemico. Nelle stesse ore il papa ebbe la visione della vittoria e in ricordo rifinì l'Ave Maria nella forma attuale, aggiunse le Litanie lauretane alla recita del Rosario e l'appellativo mariano di *Auxilium Christianorum* e consacrò il 7 ottobre a Santa Maria delle Vittorie sull'Islam, celebrato con lo scampanio al mattino, a mezzogiorno e alla sera in ricordo della vittoria. Papa Gregorio XIII trasferì poi la festa alla prima domenica del mese di ottobre intitolandola alla Madonna del Rosario. Al ritorno da Lepanto, Marcantonio Colonna sciolse il voto consegnando lo stendardo al vescovo Pietro Lunello. Il vessillo fu poi conservato presso la cattedrale dei Santi Erasmo e Marciano.

«*Aver sido la mayor causa de la victoria sus galeazas*»*

Le galeazze di Lepanto nelle loro forme e caratteristiche

di PIETRO TURATO

ABSTRACT: The galleasses, large rowing units equipped with many artillery pieces, were the central element of the Holy League's victory over the Ottoman Empire on 7 October 1571 near the Curzolari (Battle of Lepanto). The different phases of the fight were dictated by the innovative use (and effectiveness) of the galleasses in order to break the opponent's line and bombard it from distance. The success was the result of a long building process that lasted for decades before the outbreak of the Cyprus War and involved various personalities from the Arsenale and venetian politics. In fact, major modifications to the hull and further technical refinements enabled these units to take on board the artillery necessary for the victory. Finally, through a critical study of the iconography that has come down to us, it is possible to get a relatively accurate picture of what this military novelty must have looked like at the time.

KEYWORDS: LEPANTO, GALEASSES, ARTIGLIERY, NAVAL WAR, TECNOLOGY, NAVAL CONSTRUCTION

Introduzione

Pochi nomi come quello di “galeazza” suscitano negli esperti e negli appassionati di storia navale, soprattutto europei, immagini ed emozioni tanto significative. Il nome legato indissolubilmente allo scontro avvenuto presso le Curzolari il 7 ottobre 1571, passato alla storia come la battaglia di Lepanto, è stato caricato di numerose letture simboliche, che per secoli si sono costruite sulla vicenda. Quel giorno, sul mare della battaglia, Veneziani, Spagnoli e alleati ebbero la meglio sul Leviatano: l'Impero Ottomano. Gli europei, quel giorno, non vinsero semplicemente, ma *stravinsero* e anzi eliminarono la quasi totalità della flotta nemica, 170 galere più delle unità minori, causando (forse) 30.000 perdite e liberando 12.000 prigionieri cristiani, cifre mai viste per le coe-

ve battaglie navali.¹ Fu un vero disastro militare per il Turco. Non sorprende dunque la produzione memorialistica, artistica e storica sia contemporanea sia posteriore all'evento, che contribuì a forgiare il mito di Lepanto come uno scontro di tecnologie, di civiltà e di religioni, e a costruire l'immagine della superiorità della Europa crucifera sull'Asia della mezzaluna.² Poco importa se la guerra fu persa e gli stessi coalizzati si mossero perché spinti da mere ragioni di stato, a difesa ciascuno dei propri interessi nel Mediterraneo. Poco importa se il Turco si spingerà, un secolo più tardi, nel cuore dell'Europa e se molti rinnegati combatterono tra le fila ottomane. Poco importa se durante la battaglia si perpetrarono efferatezze da entrambe le parti e i morti condivisero lo stesso fondale. Eppure, rimane il fatto che Lepanto rappresenta un episodio epocale il quale produsse molteplici effetti variamente interpretati, spesso in maniera contraddittoria. Solo su una questione tutta la letteratura prodotta, dal giorno della battaglia a oggi, è concorde: il ruolo chiave delle galeazze veneziane, emblema della superiorità europea. Senza le galeazze la battaglia sarebbe stata decisamente più difficile per il fronte alleato e, in alcuni frangenti, gli scontri avrebbero richiesto un sacrificio di uomini drammaticamente più alto. Dunque, su queste sparute unità, quattro in particolare, si

1 * Marco MORIN, *La battaglia di Lepanto* in Paolo PRETO (Ed.), *Venezia e i Turchi*, Milano, Electa, 1985, p. 226 che prende la citazione dal manoscritto anonimo *La batalla naval de Senor Don Juan de Austria* di proprietà del signor Jose Pacheco y Murtos de Baena, pubblicato a stampa in Madrid dall'Istituto Storico della Marina nel 1971.
Geoffrey PARKER, *La rivoluzione militare: Le innovazioni militari il sorgere dell'Occidente*, Bologna, il Mulino, 2014, p. 88.

2 Senza avere la pretesa di indicare una lista completa di titoli riguardo gli effetti culturali e politici di Lepanto e le riflessioni connesse, indichiamo la seguente bibliografia: Alex CLARAMUNT SOTO (Ed.), *La mar roja de sangre. Lepanto*, Madrid, Desperta Ferro, 2021; Cecilia GIBELLINI, *L'immagine di Lepanto: la celebrazione della vittoria nella letteratura e nell'arte veneziana*, Venezia, Marsilio, 2008; Arturo PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, Milano, FrancoAngeli, 2013; Michele OLIVARI, *Lepanto e il mito di Don Giovanni d'Austria nell'opinione pubblica cattolica*, pp. 277-320 e Onur YILDIRIM, *La battaglia di Lepanto e il suo impatto sulla storia e sulla storiografia ottomana*, pp. 321-352 in Guasco MAURILIO, Angelo TORRE (Eds.), *Pio V nella società e nella politica del suo tempo*, Bologna, Il mulino, 2005; Matteo SBALCHIERO (Ed.), *Meditando sull'evento di Lepanto: odierne interpretazioni e memorie*, convegno storico, Venezia, 8 novembre 2002, Corbo e Fiore, 2004; Gino BENZONI (Ed.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Firenze, L. S. Olschki, 1974; Fernando A. ROBERTI, *La battaglia di Lepanto e la devozione a S. Giustina*. Verona, tipografia Nigrizia, 1975. In generale gli studiosi si dividono a sostegno di due distinte tesi, una delle quali più "pragmatica", vede in Lepanto un'eccezione rispetto alla potenza ottomana mentre un'altra più "riflessiva", la quale nella battaglia ravvisa i sintomi della supremazia europea culminante in epoca contemporanea.

creò una leggenda e un interesse da parte dei cronisti che in parte prosegue fino ad oggi. Tuttavia molti aneddoti e immagini, poiché frutto di supposizioni o, peggio ancora, di ricostruzioni fantasiose, non sono corretti e solo un'attenta analisi delle fonti e dell'iconografia a nostra disposizione ci permette di ricostruire cosa fossero e come dovessero apparire questi natanti del tardo Cinquecento.

In generale, le galeazze furono unità navali caratterizzate da grandi dimensioni, profili elevati (con tanto di *castelli* a prua e a poppa) e un gran numero di pezzi di artiglieria. Quest'ultimi non erano posti solo a prua della nave, come da tradizione per il naviglio remico, ma anche tra i remi stessi e a poppa, permettendo agli artiglieri a bordo di colpire le unità nemiche in quasi tutte le direzioni e non più solo di fronte all'imbarcazione, come avveniva per le galere. I remi dovevano garantire l'autonomia di movimento insieme allo sviluppato apparato velico ma, a causa di problemi nella realizzazione tecnica, di fatto, le galeazze di Lepanto si sarebbero rivelati dei "pachidermi navali" dalle limitate capacità nautiche. Nonostante questo difetto, le unità verranno utilizzate come imprendibili fortezze da cui "vomitare" piombo, palle e proiettili incendiari sulle galere nemiche e quali piattaforme sopraelevate dove gli archibugieri potevano colpire gli equipaggi avversari privi di protezioni.

Il ruolo delle galeazze a Lepanto

La battaglia avvenne nel golfo di Patrasso, luogo d'accesso al porto di Lepanto e in prossimità di quelle isolette che all'epoca erano dette Curzolari ma di cui oggi rimane soltanto Oxa, mentre le altre sono state interrate dall'avanzamento del fiume Acheloo (oggi Aspropotamo).³ Le forze alleate furono divise in quattro squadre: la prima era posta sul lato sinistro dello schieramento, sotto la costa; la seconda, più numerosa, componeva il fronte centrale; la terza occupava quello a destra verso il mare aperto; l'ultima, invece, rappresentava la riserva tattica. Delle sei galeazze presenti nella flotta solo quattro raggiunsero le posizioni stabilite davanti ai propri squadroni dal momento che la coppia di galeazze del fronte destro non fece in tempo a essere trainata in una posizione ideale allo scontro. Dunque sia le due galeazze del fronte sinistro, connotato dalla presenza delle unità vene-

3 Niccolò CAPPONI, *Lepanto 1571: la lega santa contro l'impero ottomano*, Milano, il Saggiatore, 2008, p. 215.

ziane sia quelle del fronte centrale, in cui si trovava la galera generalizia di Don Juan, ammiraglio della flotta, furono elementi decisivi nel decretare l'andamento dello scontro.⁴ Le quattro unità erano poste davanti alle galere e distanziate tra di loro, citando Girolamo Diedo «l'una dall'altra una gittata di pietra».⁵ In poche parole tra le coppie di unità si veniva a creare una mortale zona di fuoco incrociato. La distanza che intercorreva tra le unità avanzate e lo schieramento è argomento dibattuto dato che i cronisti dell'epoca parlano di mezzo miglio mentre gli studiosi odierni riportano un miglio nautico (circa 800-900 metri considerando il miglio veneziano in 1.739 metri e quello odierno in 1.852 metri).⁶ Evidente la volontà dei comandanti collegati di voler usare le galeazze tanto come “esca” quanto come spartiacque con cui infrangere il fronte delle galere avversarie. Infatti, non appena ebbe inizio il bombardamento dalle galeazze, forse a mezzo miglio di distanza, gli ottomani si trovarono in una pessima situazione, dovendo decidere se mantenere la formazione con una contenuta velocità, ipotizzabile intorno ai due nodi, oppure lanciarsi sullo schieramento avversario alla massima velocità, evitando però di avvicinarsi alle galeazze e finendo così per rompere la formazione, con il conseguente caos.⁷

4 Cfr. Guido CANDIANI, *La lucha en el cuerno izquierdo: Barbarigo y Querini contra Suluk Mehmed Pachá*, in Àlex CLARAMUNT SOTO (Ed.), 2021, pp. 207-229 per le operazioni sottocosta mentre per il fronte verso il mare aperto Emiliano BERI, «Gian Andrea Doria e Uluç Ali a Lepanto. Una riflessione sulla tattica di battaglia tra flotte di galee nel Mediterraneo del XVI secolo», *Nuova Antologia militare*, 5, 19 giugno 2024, pp. 35-70.

5 Alessandro BARBERO, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2012, p. 543. L'autore indica come distanza «tiro di cannone dal grosso».

6 Girolamo DIEDO, *La battaglia di Lepanto descritta da Gerolamo Diedo e la dispersione della invincibile armata di Filippo II*, Milano, G. G. Daelli e Comp. Editori, 1863, p. 25. Paolo PARUTA, *Storia della guerra di Cipro*, libri tre, Siena, Pandolfi Rossi, 1827, p. 28. Onorato CATTANEL, *Relazione della battaglia di Lepanto*, in G. B. CARINCI (Ed.), *Lettere di Onorato Cattanei*, Roma, Salviucci, 1870, «[...]le sei galeazze innanzi mezzo miglio dalle galere sottili, due che coprivano la squadra della battaglia e due che coprivano il corno destro e due il sinistro, essendosi avvicinate agl'inimici a giusto tiro, cominciarono a tirar verso gl'inimici così terribilmente che in un subito affondarono tre galere, e furono forzate a ristringersi in tre troppe, e levarsi dall'ordine della fila della battaglia, e così a voga arancata, si risolsero a venirci ad investire.»

7 John F. GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1974, p. 196-197. L'autore ipotizza che sia di 8 nodi la velocità massima di una galera, sostenibile per qualche decina di minuti, mentre nella fase di avvicinamento stima una velocità media di 4 nodi che tuttavia poteva non garantire la coesione del fronte, fondamentale nella guerra delle galere. In generale si veda Pietro TURATO, *Le galeazze di Lepanto: tra tradizione e*

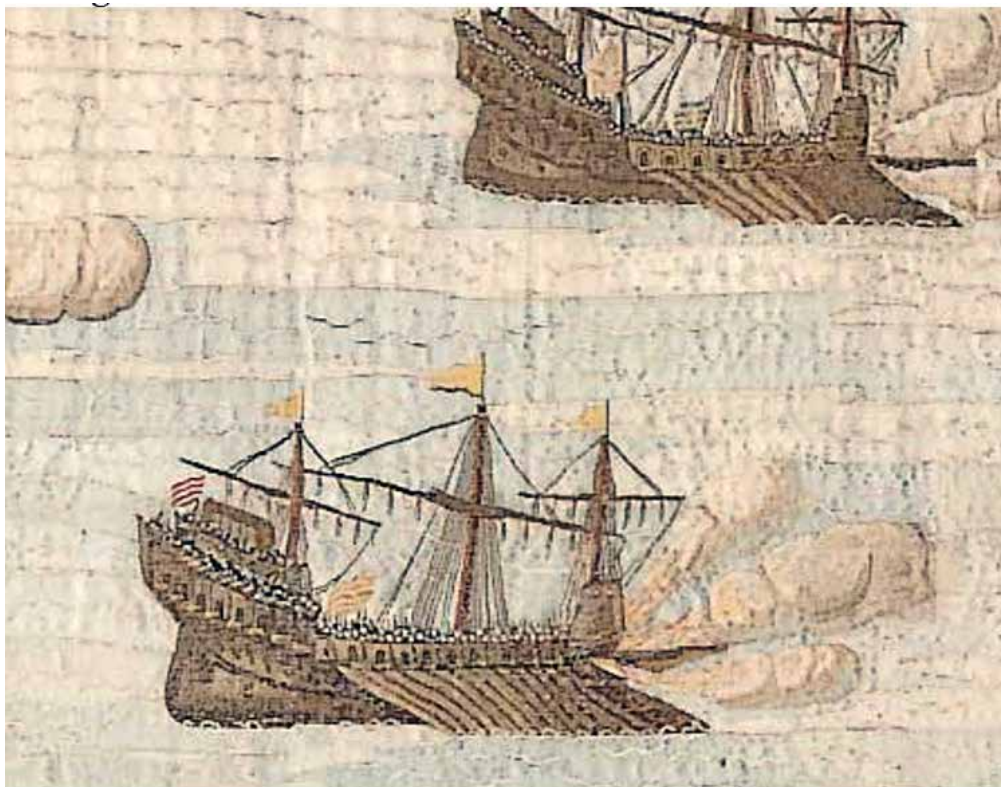


Fig. 1. Particolare dell'arazzo *La battaglia di Lepanto* dell'omonimo ciclo visibile a Villa del nobile (GE) in cui si notano le forme accentuate dei castelli di prua e poppa.

Gli Ottomani, con il fumo negli occhi data la contraria direzione del vento, indubbiamente si mossero con maggiore rapidità, mentre le galeazze iniziarono una lenta danza ruotando su sé stesse e scaricando i pezzi delle fiancate e di poppa sul fronte nemico in avanzamento. Le artiglierie veneziane erano composte da lunghe colubrine in bronzo, ideate per tiri precisi sulla lunga distanza a differenza dei più corti, e decisamente più economici, cannoni in ferro in utilizzo presso le flotte spagnola e ottomana. Queste colubrine erano il fiore all'occhiello della tecnologia veneziana: forgiate con una tecnica innovativa, la quale rinforzava la robustezza dei pezzi, esse garantivano una gittata e una precisione superiori a quelle

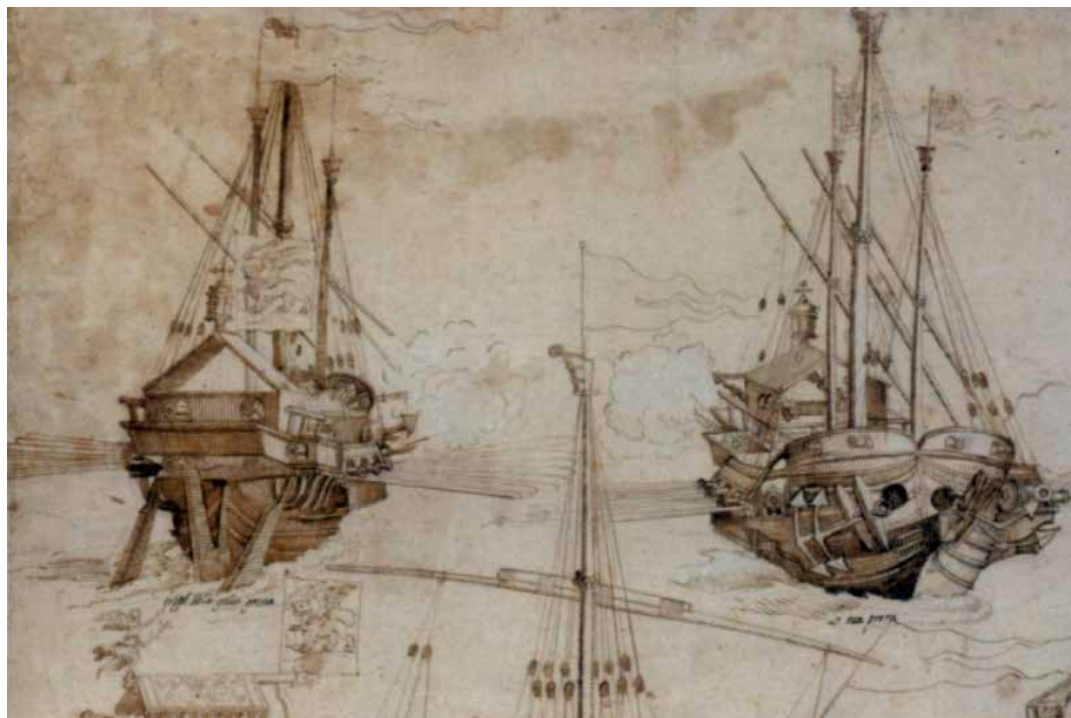


Fig. 2. Una galeazza vista di poppa e di prua. Disegno di Cosimo Bartoli nella lettera a Vasari (coll. privata) riprodotto in Rick Scorza, cit.

di tutte le artiglierie disponibili sul campo di battaglia.⁸ Data questa propensione tattica dei Veneziani al bombardamento a distanza, gli Ottomani dovettero subire gravi perdite e non riuscirono a superare le unità veneziane prima che queste completassero la loro goffa piroetta.⁹ Le palle dei cannoni, infatti, trovavano fa-

8 Marco MORIN, «La battaglia di Lepanto. Il determinante apporto dell'artiglieria veneziana», *Diana armi*, IX, 1, 1975, cit. in Giuseppe GULLINO, voce «*Duodo Francesco*» in *Dizionario bibliografico degli italiani*, vol. 42, Roma, 1993. Consultabile a [https://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-duodo_\(Dizionario-Biografico\)](https://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-duodo_(Dizionario-Biografico)). Francesco Duodo fu il comandante delle galeazze veneziane alle Curzolari mentre l'invenzione dei «cannoni sforzati» viene attribuita ad Antonio Armeno, il quale anticipò di una trentina d'anni le tecniche costruttive delle artiglierie.

9 Fu invece Zaccaria Schiavina, capo dei *bombardieri* di Venezia, ad istruire i cannonieri delle galeazze nell'uso delle nuove artiglierie, come testimonia al principe Paolo Orsini: «[...] havendo trovato in tanto bisogno un novo modo del caricar l'artiglieria et con invenzioni così singolari nelli tiri da offender il nemico disciplinando in quello tutti li Bombardieri, che da questo notabile ammaestramento le Galere Grosse fecero il danno che si sà all' Armata Nemica il giorno della Gloriosa Vittoria [...]». MORIN, 1985, p. 229.

cili bersagli nelle vicine galere ottomane, serrate in formazione dove un sol colpo fortuito poteva prendere “d’infilata” un’unità e decimare in una strage l’equipaggio di una galera, data l’assenza di protezione per i combattenti e la posizione dei rematori, posti uno dietro l’altro rispetto alla direzione del tiro veneziano.¹⁰ Anche quando i proiettili non colpivano scafi e maciullavano gli uomini ma fraccassavano i remi, le galere ottomane risultavano debilitate, dal momento che o sbandavano contro le unità alleate o dovevano ritirare un pari numero di remi sull’altro lato dell’imbarcazione per mantenere una rotta lineare a discapito, tuttavia, della velocità e della formazione. Insomma, gli ottomani si trovarono sotto il fuoco nemico e in una situazione caotica, dove, oltre allo sgomento per la quantità di proiettili che giungevano da quelle strane unità avversarie, essi dovettero accelerare la voga e modificare il fronte nel tentativo di evitarle.¹¹

La situazione per la flotta del Turco peggiorò quando le galere raggiunsero le zone adiacenti alle galeazze: gli archibugieri a bordo, centinaia per ogni singola unità, iniziarono a far piovere una miriade di proiettili sugl’indifesi equipaggi avversarsi, ormai concentrati a sopravvivere per giungere a contatto con le linee avversarie. Non è assurdo ipotizzare che già in questo momento cruciale della battaglia molte galere ottomane fossero state decimate e danneggiate negli scafi o nei remi, rendendole delle vittime quasi inermi del tiro che partiva dalle galeazze. Da parte del nemico non ci fu nemmeno un tentativo di assaltare i natanti, che anzi continuarono la loro opera di distruzione sia sulle unità più lente sia su quelle che si erano scontrate tra di loro nel tentativo di evaderle. Sul fronte sinistro, sotto la costa, il comandante Maometto Scirocco riuscì in parte a sottrarsi al fuoco nemico navigando attraverso le insidiose secche nel tentativo di colpire il fianco dei veneziani in una pericolosa manovra. Purtroppo per gli ottomani la manovra

10 CAPPONI, 2008, p. 225 parla sia di una galera ottomana fatta saltare in aria per un’esplosione della polveriera sia di un’altra sollevata in aria con i remi che «continuarono a dibattersi a vuoto come le zampette di una scolopendra ferita». Non è chiaro dove l’autore abbia ricavato queste notizie. Ugualmente non è chiaro dove BARBERO, 2012, p. 550 trovi riferimenti a un fuoco di risposta ottomano durante questa fase di avvicinamento: le artiglierie turche erano poche e il loro utilizzo privilegiato solo negli scontri ravvicinati. CANDIANI, 2021, p. 217 riferisce come la galera di Scirocco, comandante del fronte destro ottomano, fu centrata da tre colpi di artiglieria con gravi danni a testimonianza della precisione del tiro veneziano.

11 Volendo considerare e una velocità media di quattro nodi, una imbarcazione impiega poco meno di venti minuti a navigare due chilometri.

non ebbe successo e anzi aggravò la loro situazione: gli equipaggi, abbandonarono la posizione per gettarsi in acqua e raggiungere a nuoto la salvezza a riva, cosicché i compagni, sguarniti del supporto richiesto, soccomberono sotto le armi veneziane. Da ciò si coglie come l'impiego delle galeazze, oltre ad aver arrecato molte perdite alle fila nemiche, abbia esercitato un ruolo decisivo sul versante tattico poiché costrinse la flotta ottomana a manovre azzardate.¹² Probabilmente, dall'inizio del bombardamento allo scontro dei due fronti non intercorsero più di trenta minuti, ed è significativo che, nonostante un lasso di tempo così breve (la battaglia durò cinque ore), gli ottomani avessero di fatto già perso, e fossero poi vani sia i cruenti scontri d'arrembaggio sia il quasi riuscito tentativo di Ucciali sul fronte destro nell'aggirare le unità europee.¹³

Per quanto concerne i successivi scontri ravvicinati, le cronache europee si concentrano soprattutto sulle singole gesta eroiche per ricordare i nomi dei loro protagonisti, e il lustro delle rispettive casate, assimilando la cronaca dello scontro a una moderna *Chanson de geste* dal gusto crociato. Le galeazze restano sullo sfondo della narrazione, ma devono aver continuato a svolgere un ruolo decisivo in alcuni frangenti. Bisogna tenere conto di come il fronte della Lega Santa fosse avanzato per incontrare il nemico ed evitare di subirne l'urto, avvicinandosi così alle galeazze, le quali dovettero trovarsi a poco più di 500 metri dalla linea del fronte. Sempre sul fianco sinistro, la presenza delle unità di Antonio e Ambrogio

12 CANDIANI, 2021, pp. 219-222.

13 CAPPONI, 2008, p. 225. Come Parker in *La rivoluzione militare*, Capponi riporta circa 70 galere affondate dalle galeazze (un terzo delle unità ottomane) riprendendo la cifra da Giovanni P. CONTARINI, *Historia delle cose successe dal principio della guerra mossa da Selim ottomano a' veneziani fino al dì della grande giornata vittoriosa contra turchi*, Venezia, Minerva, 1645 (ed. or. Venezia, F. Rampazetto, 1572). Tuttavia, la cifra sembrerebbe essere frutto di un'esagerazione da parte dell'autore per arrogare maggiori meriti al contributo veneziano alla vittoria o ancora potrebbe considerare tutte le unità neutralizzate dalle galeazze durante lo scontro, non solo quelle distrutte durante il primo bombardamento. Se effettivamente un terzo della flotta ottomana non avesse partecipato efficacemente allo scontro ravvicinato non si spiegherebbero la durezza degli scontri e l'inferiorità numerica dei collegati in alcuni episodi. Inoltre, la relazione della battaglia del Provveditore d'Armata veneziano Antonio da Canal riporta che 170 galere e 12 galeotte furono catturate. Se la forza della flotta ottomana era di circa 250 tra galere, galeotte e fuste (stima mediana tra le cifre riportate nelle diverse fonti) e se circa 40-50 unità ottomane sono fuggite (cifra su cui concordano tutte le fonti) non è possibile che 70 galere nemiche siano state affondate. Archivio di Stato di Torino, *Sezione Corte, Materie Militari, Imprese*, mazzo 1, Dragomeste, 8 ottobre 1571, Antonio da Canal Provveditore.



Fig. 3. Una galeazza vista di poppa nell'affresco del Vasari sulla battaglia di Lepanto nelle sale del Vaticano. Si noti la corrispondenza col disegno di Bartoli.

Bragadin strinse le galere avversarie in una morsa e l'uso dei cannoni e degli archibugi neutralizzarono una galera nemica alla volta, iniziando da quelle più arretrate.¹⁴ Ugualmente, nel versante centrale della battaglia le galeazze devono aver manovrato, seppur con molte difficoltà, verso il centro dello scontro, fornendo così supporto con il tiro delle artiglierie con effetti devastanti contro la retroguardia ottomana. Sulla destra nonostante le galeazze non avessero raggiunto la posizione d'avanguardia prevista, utilizzarono la loro artiglieria per tagliare la strada

14 CAPPONI, 2008, p. 228. DIEDO, 1863, p. 30. BARBERO, 2012, p. 556. L'autore riporta come delle 56 galere ottomane presenti in questo fronte ben 54 furono catturate escludendo quindi lo scenario di numerose unità avversarie affondate con i cannoni. Tuttavia finita la battaglia, gli alleati bruceranno decine di legni ottomani perché troppo danneggiati per essere rimorchiati come trofei.

alle unità di Uluç Ali, costrette a prendere il largo per evitare l'ingaggio frontale rendendo assai complicate le manovre in questa zona. I collegati si allargarono verso il mare aperto inseguendo la rotta nemica lasciando scoperto il loro fianco nella direzione del centro della battaglia e fornendo un'occasione all'avversario, il quale, con un cambio di rotta repentino, riuscì a colpire la squadra sul lato evitando le pericolose galeazze. Infatti le galeazze di Piero Pisani e Andrea da Pesaro riuscirono a bombardare le unità nemiche ma non a salvare una decina di galere di connazionali, isolate dal resto della formazione, così pure l'ammiraglia dei Cavalieri di San Giovanni: diedero un contributo nel limite delle loro ristrette capacità nautiche. La squadra di Uluç Ali, formata da galere veloci e ben armate, approfittò per colpire singole unità alleate sparpagliate nella zona. Tuttavia, anche se riuscì a incunearsi tra il centro e il lato destro dello schieramento, l'esito della battaglia era già scritto.¹⁵ Il centro ottomano aveva ceduto, l'ammiraglio Müezzinhâde Ali fu decapitato e tutte le unità della Lega Santa furono libere di puntare sulla nuova minaccia. Il rinnegato ottomano decise di abbandonare le acque dello scontro con un drappello di unità, abbandonando così i trofei appena conquistati. Con la sua fuga si concluse lo scontro che, come illustrato, vide nelle galeazze un perno per la vittoria e una delle maggiori cause del trionfo degli europei a Lepanto.

La costruzione delle galeazze

Una volta illustrato il ruolo e, di conseguenza, l'importanza delle galeazze nello scontro, bisogna capire come questo naviglio, chiamato a svolgere un preciso compito militare, sia stato congegnato. Non fu, come vuole una delle numerose leggende lepantine, un'invenzione veneziana dell'ultimo minuto. La sua ideazione impiegò dei decenni e tutto scaturì dal confronto con le ingenti risorse dell'Impero Ottomano.¹⁶ I Veneziani, infatti, puntavano a concentrare i pochi uomini e risorse militari in grandi unità che potessero affrontare decine di galere

15 Cfr. BERI, 2024 sulla condotta del Doria e le manovre avvenute in questa parte del fronte.

16 Ennio CONCINA, *Navis*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1990, p. 46. Secondo l'autore la ricerca e la costruzione di grosse imbarcazioni era dovuta tanto ad una «[...] diffida nell'intimo della potenza marittima di Solimano» quanto a «[...] uno sforzo di equilibrio nei confronti della forza navale di Carlo V». La posizione veneziana era resa precaria dalla sua difficile posizione diplomatica, per la quale doveva destreggiarsi tra i due imperi ostili tra loro provocando la diffidenza di entrambi.

avversarie, in modo tale da annullare la superiorità numerica dei nemici e far valere la qualità delle proprie artiglierie.¹⁷ Non casualmente nella battaglia dello Zonchio (1499) lo scontro fu portato avanti da grosse navi tonde, delle *caracche*, che, armate di artiglieria e di un numeroso equipaggio, potevano massacrare i nemici stipati nelle basse galere. Tuttavia in quella occasione il confronto tra le unità “grosse” e quelle “sottili” non avvenne e l’esito incerto (tutte le unità coinvolte bruciarono in un rogo comune) oltre alla difficoltà nel far cooperare le unità a vela con quelle a impianto remico portò la *leadership* veneziana a cercare soluzioni differenti, predisposte all’uso dei remi per una maggiore collaborazione con le galere militari.¹⁸ A partire da questa visione nacquero i primi esperimenti e “prototipi”, di cui il più famoso fu la quinquereme di Vettor Fausto che il 23 maggio 1529 batté, in una regata, una galera sottile davanti all’intera città di Venezia. Tuttavia, l’imbarcazione faustina utilizzava un sistema remico alla *sensile* dove ogni singolo rematore armeggiava il proprio remo coordinandosi con gli altri: questo sistema richiedeva troppi uomini e rematori esperti, risorse di cui la flotta di Venezia non disponeva. Le future galeazze, per questa ragione, saranno caratterizzate da un impianto remico a *scaloccio*, costituito da grossi remi utilizzati da tre/quattro uomini insieme, di cui solo uno dava il movimento corretto e gli altri la forza.¹⁹ L’esperimento di Vettor Fausto e la crescente tensione nel Mediterraneo incrementarono, all’interno dell’Arsenale veneziano, gli studi e gli

17 In generale sull’utilizzo delle artiglierie vigevano opinioni diverse tra i comandanti cristiani. Una tattica, ben esemplificata dai consigli di don Garcia de Toledo a don Juan, prevedeva il bombardamento a “bruciapelo” con l’obiettivo di preparare l’assalto alla galera nemica e disorientare l’equipaggio avversario. Mentre i Veneziani - ma non solo, dando credito alle fonti - preferivano il bombardamento a distanza per poi concluderlo con la bordata finale a scontro ravvicinato. Più fonti riferiscono che le galere cristiane spararono più di una bordata e gli stessi turchi in prossimità del fronte collegato risposero con una salva che volò sopra le unità alleate testimoniando, pure in campo avversario, l’uso delle artiglierie su distanze maggiori. BARBERO, 2012, pp. 548-549. GUILMARTIN, 1974, pp. 163, 269. Joseph Eliav, «Tactics of Sixteenth-century Galley Artillery», *The Mariner’s mirror*, 99, 2013, pp. 398-409. Eliav, nella sua trattazione, vuole dimostrare la possibilità di un tiro ripetuto sulla distanza prima che due galere arrivassero al corpo a corpo.

18 Walter PANCIERA, *Il governo delle artiglierie: tecnologia bellica e istituzioni veneziane nel secondo Cinquecento*, Milano, Franco Angeli, 2005, p. 26, illustra efficacemente come l’artiglieria rappresentasse per Venezia una risorsa fondamentale per sopperire alle sue mancanze in altri ambiti: «La flotta veneziana aveva poca fanteria, si avvaleva di scafi non certo innovativi, era sottoposta ad una direzione di tipo politico più che strategico. Ottimo e abbondante era però il bronzo dei suoi cannoni».

19 Cfr. Antonio LAZZARINI, *Boschi, Legnami, Costruzioni Navali*, Roma, Viella, 2021.

esperimenti intorno alle *galere grosse* ovvero vecchie imbarcazioni commerciali risalenti ai tempi delle Mude medievali, i convogli armati che garantivano l'approvvigionamento della piazza veneziana delle lussuose merci orientali. Queste imbarcazioni erano caratterizzate da uno scafo più tondeggiante e un pescaggio maggiore rispetto a quelli delle galere *sottili*, dal momento che nella stiva venivano poste le merci. Dalle forme di queste unità, opportunamente modificate, studiate e adattate per il trasporto dell'artiglieria nasceranno le galeazze.

La prima galeazza pare sia stata costruita da Giovan Andrea Badoer, più volte *Provveditore dell'Arsenale*, e completata nel 1560. Il 31 ottobre 1564, il Senato ordinò il completamento delle galere *grosse* (galeazze a tutti gli effetti ormai) in costruzione e pure la realizzazione di altre 10 unità, senza che queste fossero ancora pronte nel 1567.²⁰ Alberto Tenenti riporta il dispaccio, sempre del 1564, tramesso da Fedele Fedeli al Duca d'Urbino in cui l'autore descrive una grande imbarcazione, ancorata nel Canal Grande, con un pesante corredo di artiglieria (22 cannoni di grosso calibro, 140 leggeri) e con 29 banchi di vogatori, su ognuno dei quali trovavano posto 4 galeotti che maneggiavano grandi remi.²¹ Assieme al Badoer, il quale forse fu il maggiore propugnatore delle galeazze, bisogna ricordare la figura del *proto* Giovanni Antonio di Francesco, detto Cavarzere, il quale nel 1568 lavorava sulle prime galeazze (che entreranno in azione nella successiva guerra). In particolare, su due di queste Cavarzere lamentava una perdita di 200 ducati, rispetto al compenso ricevuto senza sapere come ripagare tale debito.²² Altra figura importante fu Giovanni di Zaneto, capo mastro d'ascia succeduto nell'incarico a Francesco Bressan alla sua morte, nel 1570.²³ Egli si dichiarò erede del «gran Fausto», di cui probabilmente fu un pupillo, tanto da vantarsi, a sproposito visti i risultati, di aver applicato gli stessi sistemi del suo maestro per rendere veloci le galeazze. Chiaramente molti meriti furono reclamati dopo la

20 Alberto TENENTI, *Cristoforo da Canal: la marine vénitienne avant Lépante*, Parigi, SEVPEN, 1962, pp. 46-47. Il modello presentato da Jacopo Badoer avrebbe avuto 24 banchi ovvero un banco in meno di una galera *sottile* e della galeazza di Lepanto.

21 ASF, *Mediceo del principato*, fon. Urbino, cl. I, Div. IV, n. 224, fol 6v cit. in TENENTI, 1962, p. 46.

22 Frederick C. LANE, *Venetian ships and shipbuilders of the renaissance*, Mansfield Centre, Martino publishing, 2013, p. 207. Inoltre l'autore riferisce che Cavarzere abbia completato due unità su «modello» del nobile Gian Andrea Badoer lasciando intendere che quest'ultimo deve avere avuto un ruolo attivo nella progettazione o realizzazione delle prime galeazze.

23 Ivi, p. 71.



Fig. 4. Una galeazza vista di prua nell'affresco del Vasari corr. al disegno di Bartoli.

gloriosa battaglia, ma si deve sottolineare come molte menti e mani parteciparono alla realizzazione delle nuove imbarcazioni, sebbene il loro potenziale era conosciuto solo da questa cerchia di “addetti ai lavori”. Nonostante i diversi contributi apportati le unità soffrivano di grossi problemi nella mobilità e solo con future modifiche, nel corso del XVII secolo, le galeazze acquisiranno una certa autonomia nei movimenti.²⁴

Come si è cercato di dimostrare, il processo che portò alle galeazze assunse la forma di una gestazione silenziosa probabilmente mantenuta segreta e percepita solo dagli esperti al lavoro. Questo lo si può comprendere anche dalla nomenclatura utilizzata per indicare le galeazze stesse. Se dopo Lepanto il termine indicherà una imbarcazione nata per uno scopo precipuamente militare, nei documenti

²⁴ Guido CANDIANI, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Novi Ligure, Città del silenzio edizioni, 2012, pp. 203-204.

dell'epoca il suo referente semantico non è ancora ben definito. Nel corso del Seicento il nome di galeazza si impose proprio per questo tipo di imbarcazione varato con uno scopo militare e una struttura differente e riconoscibile rispetto all'epoca presa qui in esame; inoltre delle galere *grosse* non c'era più traccia nelle rotte marittime, dominate dai vascelli a vela. Negli anni antecedenti alle Curzolari, i Veneziani, che pure allora impiegavano il termine di galera *grossa*, in realtà non si riferivano più a una imbarcazione atta ai commerci: l'uso di questa nomenclatura incominciò quando il termine di galera *bastarda* non venne più usato, dalla metà del Cinquecento, per indicare galere di grandi dimensioni.²⁵ Si può ipotizzare la sostituzione di quest'ultime con le galere *grosse* in cantiere, presso le darsene della Casa (l'Arsenale), ma probabilmente la questione fu molto più sfumata e passò inosservata anche negli stessi ambienti veneziani, tanto che lo stesso Da Canal non reca notizie rilevanti su quanto stesse accadendo. L'origine del termine *galia grossa*, intesa come galeazza, andrebbe forse legata a una differenziazione di siffatto naviglio dalle galere *sottili* e *generalizie*, quest'ultime per le maggiori dimensioni denominate talvolta galere *bastarde*, insieme con il numero di pezzi d'artiglieria e dei galeotti imbarcati: si finirebbe così per indicare una nuova "classe" di naviglio militare. Per questo, la definizione di «magnifica improvvisazione»²⁶ non rende giustizia agli sforzi decennali dei numerosi uomini che si affaccendarono intorno a scafi e progetti; allo stesso modo, non si può credere all'idea di una impreparazione bellica di Venezia, rimediata da un'idea geniale (o per meglio dire una sorte di miracolo), alla vigilia della guerra.

Le galeazze secondo le fonti documentali

Prendendo dunque le mosse dalle galere grosse di mercato, ci si potrebbe fare un'idea reale di come fossero strutturate le galeazze, premettendo che, coerentemente alla tradizione artigiana delle produzioni navali all'interno dell'Arsenale, non è dato sapere se furono mai prodotti dei disegni tecnici. A differenza dei natanti commerciali, le galeazze erano provviste di un "castello" a prua, una sorta di posizione fortificata e sopraelevata, sufficientemente ampia per imbarcare

25 TENENTI, 1962, p. 46. «L'appellation même de *bastarda* et *bastardella* disparaît: au milieu du siècle on ne parle que de galères *grosse*». Sull'argomento, tuttavia restano ancora rilevanti dubbi.

26 Cfr. GUILMARTIN, 1974, p. 233.

l'artiglieria che rendeva la loro figura ancora più tozza. Le galeazze erano lunghe circa metri 49 (a livello della chiglia), larghe metri 11 e con 25 banchi di remi. Le dimensioni più precise, riscontrabili nei documenti relativi alle *galie grosse* (termine che ricordiamo essere ambiguo) riportano le seguenti misure: lunghezza pari a 28 passi (metri 48,68), larghezza dello scafo detta *bocca* di 24 piedi e 4 dita (metri 8,43); e le *postizze*, le *opere morte* laterali, sporgevano dallo scafo 4 piedi e 7 dita (metri 1,54 ciascuna).²⁷ Il loro dislocamento era quattro volte superiore rispetto a quello di una galera sottile d'ordinanza e le dimensioni dello scafo di un terzo maggiori.²⁸ Per fornire qualche riferimento, una *galia grossa* era profonda 10 piedi veneziani²⁹, ossia metri 3,5, e la sua stazza superiore dunque ai 720 metri cubi (secondo i calcoli di Alertz), rendeva questo tipo di imbarcazione di dimensioni maggiori rispetto agli *Indiamen* britannici, navi atte ai traffici internazionali del XVIII secolo.³⁰ La forma dello scafo, a differenza delle affusolate galere *sottili*, era rotondeggiante, con le linee di galleggiamento più piene e il telaio dalla forma rotonda, la quale caratterizzava la sezione centrale e si stringeva a poppa e a prua in una forma di (V).³¹ Forma questa inefficiente dal punto di vista della navigazione, perché tendeva a spingere verso il basso il flusso dell'acqua durante la navigazione, ma che dava ulteriore spinta idrostatica, necessaria alla imbarcazione, in particolare sulla prua. Questa forma è il segno tangibile della transizione da un utilizzo mercatile a uno militare per questa imbarcazione, giacché fu possibile la realizzazione del castello di prua per posizionarvi un'intera batteria di artiglieria.

27 LAZZARINI, 2021, p. 33. Le misure si riferiscono alle *galie grosse* del 1592. Le galeazze in quell'anno tornarono nell'agenda politica veneziana e nelle discussioni della mobilitazione del 1594. Sulla mobilitazione del 1594 e altre cfr. CANDIANI, 2012, pp. 201-202.

28 Per le misure generali indicate si fa riferimento a GUILMARTIN, 1974, p. 233, mentre per la proporzionalità tra galere e le galeazze a Pantero PANTERA, *L'armata navale*, Roma, Egidio Spada, 1613, p. 23, «essendo per la terza parte più lunghe delle galee ordinarie».

29 Ugo TUCCI, *Architettura navale veneziana. Misure di vascelli della metà del Cinquecento in Bollettino dell'Atlante Linguistico Mediterraneo*, voll. 5-6, Firenze, Centro Arti e Mestieri della Fondazione Giorgio Cini, 1963, pp. 277-293. In particolare, p. 282 «Una galia grossa over Galiaza Armada, pesca pie 10'».

30 Ulrich ALERTZ, *The Naval Architecture and Oar Systems of Medieval and Later Gallies*, in Robert GARDINER, John MORRISON (Eds.), *The Age of Galley. Mediterranean Oared Vessels since preclassical Times*, Londra, Conway Maritime Press, 2004, p. 160, «it was even larger than the average English sailing West Indiaman of the eighteenth century».

31 Ivi, pp. 160-162.



Fig. 5. Immagine della battaglia nella parte superiore dell'affresco di Vasari. Qui l'autore (o i suoi aiuti) rappresenta una galeazza in modo meno accurato rispetto alle fig. 3 e 4 (dove il castello di poppa è meno elevato e la prua è tondeggiante), forse per renderla meglio individuabile dallo spettatore. È peraltro singolare che perfino nella stessa opera lo stesso soggetto sia rappresentato in due modi del tutto differenti.

La struttura e la forma della chiglia furono solo i primi passi verso la realizzazione delle galeazze. Possiamo paragonare l'arte delle costruzioni navali nel XVI secolo a una sorta di processo alchemico in cui proporzioni matematiche, leggi fisiche, tecniche costruttive ed esperienza sul campo si mischiavano vicendevolmente creando sottili e delicati rapporti, che garantivano alla imbarcazione non solo di stare a galla, ma anche di muoversi. Nuove soluzioni (sulle quali ritorneremo) per ancorare saldamente l'*opera morta* sull'*opera viva* (lo scafo e le sue strutture portanti a contatto con l'acqua) avevano permesso di rendere la struttura della galeazza sufficientemente robusta per il posizionamento delle artiglierie non solo a prua, nella zona chiamata *balaor*, ma, cosa alquanto rivoluzionaria per una imbarcazione remica, anche sui fianchi laterali. La forma turrita presente a prua ha alimentato la fantasia di molti appassionati, ma anche esperti, e sicuramente il manto di epicità che avvolge le galeazze non ha promosso un'analisi critica delle iconografie presenti. Rappresentazioni della Vittoria cristiana sugli infedeli musulmani avevano riempito sin da subito le chiese, per celebrare la po-

tenza della vera Fede: si affrescarono i palazzi signorili per celebrare le gesta dei partecipanti e perpetuarne il ricordo presso le generazioni future; furono stampate una caterva di disegni che accompagnavano i resoconti dell'evento; tele abbellirono le chiese mariane e furono eretti dei monumenti pubblici. In alcuni di essi vengono rappresentate anche le galeazze. Tuttavia, bisogna porre molta attenzione all'utilizzo iconografico di queste fonti: i pittori o gli incisori, banalmente, non erano presenti allo scontro e la maggior parte di loro non videro mai una galeazza dal vivo, siccome queste unità erano poche e solo di rado attraccavano in porti stranieri, specie in quelli italiani. I loro pennelli furono guidati dai resoconti dei reduci della battaglia e, naturalmente, anche dal loro gusto estetico, e non appena i primi dipinti e affreschi furono conclusi altri pittori poterono prendere a loro volta ispirazione, con il rischio di codificare, nell'ottica di una reiterazione di forme e contenuti, un modello iconografico erroneo. Il dettaglio che, rispetto alla comune iconografia, necessita di maggiori chiarimenti è la prua delle galeazze. Bisogna dimenticarsi le libere interpretazioni a cui a volte si incorre cercando delle informazioni su questo tipo di naviglio e bisogna porre dei paletti logici per riordinare le ipotesi e gli indizi.³²

Il primo fattore da considerare è la quantità di artiglieria presente a bordo e come l'imbarcazione doveva reggerne il peso. Considerando che le colubrine di calibro 40 libbre pesavano circa 4300 kg e quelle di calibro 20 ne pesavano circa 2250 kg (questi erano i pezzi principali consigliati dal Duodo dalla sua relazione dopo la battaglia della Curzolari) la prua sosteneva più di 13 tonnellate di pezzi pesanti (2 da 40 lb. e 2 da 20 lb.) a cui andava ad aggiungersi il peso del *castello di prua* su cui a sua volta si volevano posizionare 2 colubrine calibro 14 e 4 petriere calibro 12.³³ Un carico enorme concentrato sulla prua, se consideriamo anche i *bombardieri*, le munizioni e i soldati che occupavano questo ambiente

32 Si fa riferimento alle immagini che prevedono le galeazze munite di una "torre" posta a prua con artiglierie puntate in tutte le direzioni risultando un elemento distaccato dal corpo della imbarcazione.

33 Marco MORIN, *Le galeazze a Lepanto*, in *Oltre Lepanto. Dallo scontro di ieri all'intesa di oggi*, Pergine Valsugana (TN), Centro studi Vox populi, 2012, p. 111. Anche la stima dei pesi dei pezzi è di Morin. PANCIERA, 2005, appendice dedicata tratta da AVS, *Secreta Notabili*, reg. 18 bis, s.d. (1570) e CAPPONI, 2008, p. 171. Tuttavia, il calibro dei pezzi variava di molto a seconda dei pezzi imbarcati nelle sei galeazze che a Lepanto non prevedevano una standardizzazione degli armamenti. In generale, le galeazze imbarcavano una coppia di colubrine da 50 libbre e come pezzi "secondari" colubrine da 30 o 20 libbre.

durante la battaglia. Un peso insostenibile senza una modifica sostanziale dello scafo e impossibile da far gravare su *opere morte*, vale a dire su costruzioni più o meno temporanee non facenti parti dello scafo. La forma del *castello di prua* doveva sia integrarsi nel profilo dello scafo sia costituirsi in continuità con esso. Fu questo un passaggio tecnico-costruttivo di grande importanza di cui molti rappresentanti delle maestranze della Casa vollero prendersi il merito. Morin riporta una supplica per l'aumento di salario da parte di un certo Domenego di Francesco Grande, *sottoproto* dei marangoni, in cui asserisce, oltre di aver suggerito, nel 1562, l'allargamento dei *forcami*, ovvero quelle assi ricurve che formano le "costole" dello scafo, di:

«Et da me fu trovato il vero modo di far il castello vivo delle galee grosse. Qual prima si faceva morto, onde che secondo il mio ricordo, così fu fatto, sopra tutte le galie grosse che furono armate nella passata guerra».³⁴

È molto più probabile che questa innovazione tecnica fosse frutto di un lavoro collettivo fatto di piccoli accorgimenti e modifiche, secondo un *modus operandi* tipico dell'epoca: erano l'esperienza e la sperimentazione sul campo gli strumenti per l'innovazione. Come evidenziato, la gestazione delle galeazze fu un processo lungo a cui parteciparono molti uomini esperti sotto il patrocinio di altrettanti uomini politici avveduti. Quel che preme sottolineare è la continuità che la nuova *opera viva* dovesse avere con le forme nautiche già in uso precedentemente e successivamente, post Lepanto, per sfrondare l'immaginario da ipotesi azzardate e fantasiose. Ad esempio, sono da escludere torri circolari sveltanti (forse un omaggio alle torri presenti su alcune galee più pesanti dell'epoca antica) che con la loro altezza e massa porrebbero tutta una serie di problemi all'equilibrio idrostatico della imbarcazione in assenza di una struttura integrata con tutto il telaio dello scafo: non necessariamente una forma circolare era la soluzione migliore per quanto abbiamo esposto fino ad ora e sicuramente una forma semi circolare o semplicemente rettangolare sembrano meglio rispondere a queste esigenze. Un esempio di "torri" può essere la rappresentazione delle unità nei magnifici arazzi presenti a Villa del principe a Genova (fig. 1).³⁵

34 Nel fondo del Collegio, serie "suppliche da dentro" 12, in data 8 ottobre 1573 la supplica di Domenego q. Francesco Grande *sottoproto* di Marangoni in Arsenale cit. MORIN, 2012, p. 111.

35 *La battaglia di Lepanto*, arazzo, completato nel 1591. Disegno preparatorio Lazzaro Calvi, commissionato da Giovanni Andrea I, cugino e successore di Andrea Doria, il quale parte-

Un altro elemento che può orientare una rappresentazione affidabile è una considerazione di tipo tattico-militare. Le galeazze, avendo le artiglierie pesanti concentrate a prua ed essendo unità a remi, in grado di muoversi, teoricamente, come una galera sulle acque della battaglia, avevano necessità di puntare con la prua verso il nemico. Anche sulle fiancate erano presenti delle artiglierie, ma queste erano più leggere e l'armamento disposto in questo luogo consisteva soprattutto in armi anti-fanteria con colpi a mitraglia. Per bombardare il nemico con tutti i pezzi presenti a prua era necessario che questi fossero in posizione "in caccia", cioè puntati parallelamente all'asse maggiore dell'imbarcazione, con le volate dei pezzi rivolte al tratto di mare antistante alla galeazza. Al contrario, in molte rappresentazioni dell'epoca i pezzi sono posizionati nella più svariata direzioni, quasi una disposizione a raggiera, seguendo il profilo circolare del castello. Con una tale disposizione i cannoni battevano, quasi a 360° le acque circostanti, ma il fuoco si disperdeva: suggestione questa che rinvia al progetto del carrarmato di Leonardo da Vinci, che, privo di una torretta mobile, doveva essere provvisto di artiglierie in tutte le direzioni. Ma siamo appunto nel campo delle suggestioni. Inoltre, questa disposizione risulta poco logica per l'estrema difficoltà nel manovrare i pezzi imbarcati, dal momento che utilizzavano affusti su due ruote (simili a quelli dell'artiglieria presente nelle fortezze), rendendo più semplice mirare manovrando l'intera galeazza piuttosto che i singoli pezzi e considerando, inoltre, che era già necessario farlo per i pezzi di *corsia* poiché questi erano inamovibili, ovvero su piattaforme fisse.³⁶ Infine anche il rinculo delle artiglierie necessitava di uno spazio relativamente consistente e un'angusta torre già ingombra di *bombardieri*, palle, utensili e archibugieri non sembra un luogo dove tali manovre possano essere eseguite, se disposti a raggiera. All'epoca non esistevano le imbracature a funi per assicurare i pezzi al parapetto poiché difficilmente la struttura avrebbe retto tali sollecitazioni.³⁷

Le modifiche strutturali non si limitarono soltanto all'adibire la prua a molteplici bocche da fuoco, ma compresero pure le strutture laterali aggregate allo scafo e sostenute dai baccalari (quindi *opera morta*). Le strutture dovettero es-

cipò alla spedizione di Lepanto.

36 Cfr. Carlo BELTRAME, Marco MORIN, *I cannoni di Venezia: artiglierie della Serenissima da fortezze e relitti*, Firenze, All'insegna del giglio, 2014, appendice 3, illustrazioni di Serena ZANETTO.

37 MORIN, 2011, p. 113.

sere modificate in modo tale che riuscissero a sostenere, oltre al consueto peso dei remi, anche il peso di artiglierie e della *balestriera*, una corsia sopraelevata su cui si posizionavano gli archibugieri per tirare contro il nemico. Le artiglierie erano disposte in modo da distribuire il loro peso lungo tutta la lunghezza del corpo centrale ed erano inframmezzate dai remi stessi. Dall'altra parte, il posizionamento dei cannoni a livello dei remi rendeva obbligatorio sostituirne due banchi per poter collocare i pezzi, tanto che Morin ipotizza che si utilizzassero delle piattaforme mobili a tale scopo. Inoltre, la galeazza lepantina disponeva dello stesso numero di banchi della galera, ma essendo essa più lunga di un terzo, si deduce che intercorresse una maggiore distanza tra i banchi.³⁸ Le maggiori dimensioni del natante permisero all'ingegnere Antonio Surian di sistemare questi piccoli cannoni su scivoli posti in pendenza per frenare i pezzi nel più breve spazio possibile così da evitare danni alle altre strutture dell'imbarcazione³⁹. Una conferma dell'ipotesi di Morin sovviene dalla descrizione delle galeazze presente nell'*Architectura Navalis* di Furttenbach in cui si legge:

«Ad ogni lato, però, tra i remi, ci sono 12 piccole artiglierie di metallo poggiate su degli scivoli (*bladen*) molto resistenti e fissati anche alla *drapera* superiore, cosicché non potevano rinculare».⁴⁰

Qui è detto che gli scivoli venivano legati alla parte superiore dell'imbarcazione, a ulteriore conferma del fatto che i pezzi erano posti al livello dei remi e di come, non esistendo le imbragature con cui legare i pezzi allo scafo esterno, l'unica soluzione fosse quella di sfruttare gli "appigli" sopraelevati della *balestriera*.

38 PANTERA, 1613, p. 45.

39 MORIN, 2011, p. 113. Morin è l'unico autore, tra quelli che sono stati consultati, che ha approfondito questo aspetto delle artiglierie laterali, la quale disposizione deve aver creato problematiche tecniche non minori rispetto a quelle presenti a prua.

40 Joseph FURTTENBACH, *Architectura Navalis*, Ulma, 1629, p. 79. Riportiamo in seguito il testo originale: «Auff jeder Seiten aber / und zwischen den Rudern werden.12 kleine metalline Stück Geschütz auff starke Eiserne Bladen gelegt / und auff Die ander oberste drapera also befestiget / Dass sie nicht zu rück stossen mögen». Con il termine arcaico *bladen* si intende qualcosa di piatto su cui però vengono poste le canne dei cannoni, dunque si potrebbe trattare di una piattaforma ma dato che la parola fa riferimento anche ai termini lama, lastra o piastra ecco che anche il termine scivolo potrebbe essere plausibile dato che uno scivolo non è altro che una lastra inclinata.

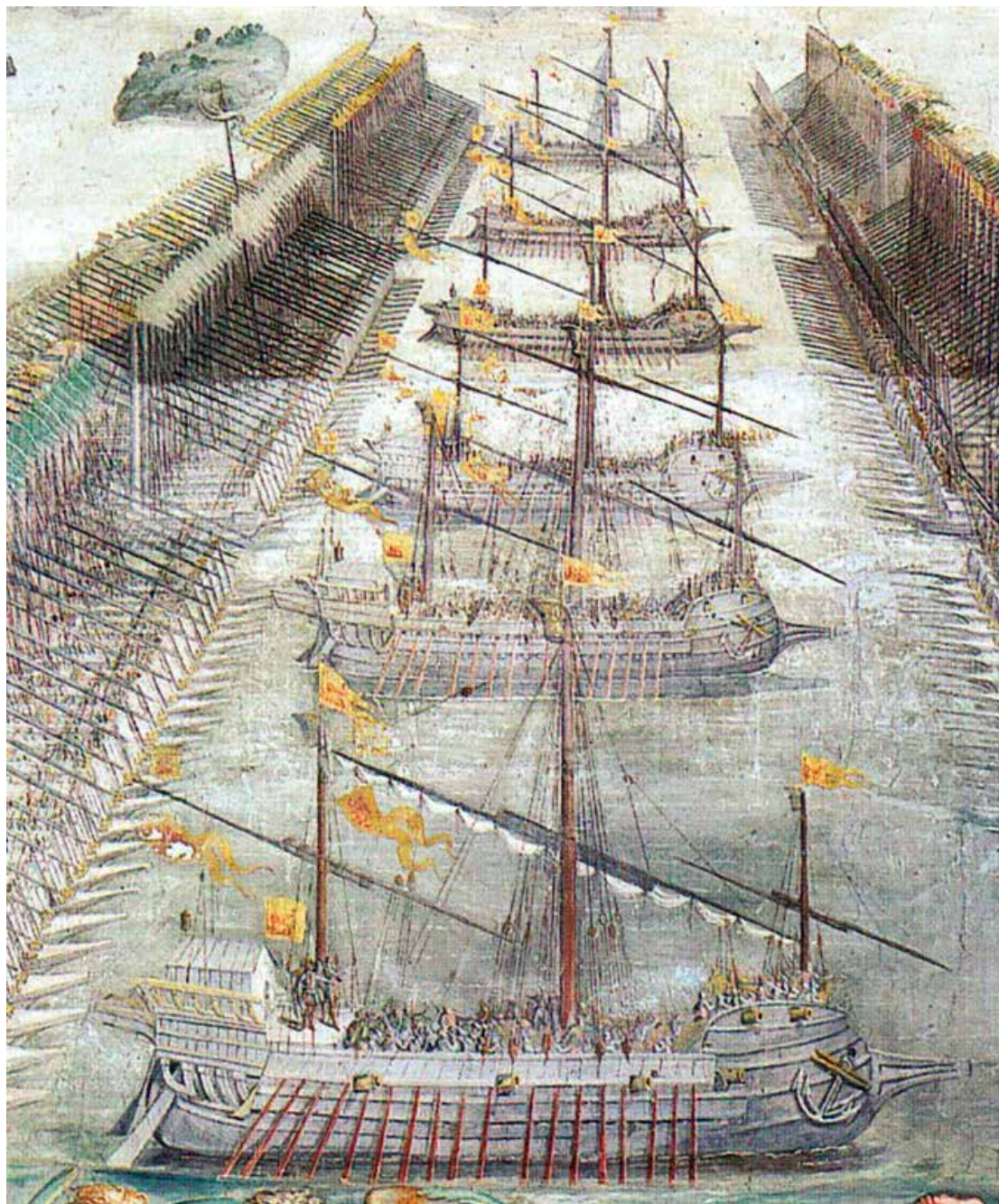


Fig. 6 Lo schieramento delle galeazze all'inizio della battaglia, part. da altro affresco di Vasari nelle stanze vaticane. Qui l'immagine corrisponde ai dettagli delle fig. 3 e 4.

Oltre a questi pezzi relativamente pesanti, sulle *pavesate* (protezioni che coprivano i tiratori), trovavano posto armi di piccolo calibro come petriere e archibugioni ognuno di essi posizionato sul proprio supporto, che ne permetteva il brandeggio. Tali protezioni erano in origine composte da semplici grandi scudi rettangolari, i pavesi appunto, che venivano posizionati solo in caso di combattimento, e pure le galere *sottili* mantenevano protezioni “mobili”.⁴¹ Al contrario sulle galeazze tali posizioni erano fisse e dotate di feritoie, confermando la struttura massiccia e le posizioni riparate offerte dall’imbarcazione. Il Pantera così le descriveva:

«Portano sempre intorno le impavesate alte, ferme, et immobili con le feritore, per le quali i soldati sparano i moschetti, da gl’archibugi contra gl’inimici senza poter esser da lor veduti, ne offesi».⁴²

Le maggiori dimensioni delle galeazze garantivano non solo maggiori difese e armamenti, ma anche ampi spazi al loro interno. In particolare, la *corsia*, il camminamento che collegava la poppa alla prua passando in mezzo ai banchi dei rematori, era larga quanto alta.⁴³ L’ampia larghezza permetteva di spostarsi con molta più semplicità dai due estremi dell’imbarcazione, di ospitare nell’estremità di prua due cannoni di *corsia* anziché uno e la possibilità di aggirare facilmente l’albero maestro, che si trovava esattamente in mezzo ad essa. Oltre a questo, l’imbarcazione disponeva di due ulteriori alberi, più piccoli e attrezzati con vele latine, cosa che differenziò le galeazze veneziane con le successive unità similari spagnole aventi vele quadrate.⁴⁴ L’altezza della *corsia* sottolineava come questa passerella fosse nettamente distinta e sopraelevata rispetto dalle zone in cui si trovavano i banchi: i soldati potevano accorrere a prua senza intralciare i galeotti rimanendo protetti dal tiro nemico. Probabilmente non servivano le lunghe assi mobili, chiamate *sbarre*, che sulle galere sottili venivano posizionate nella

41 TENENTI, 1962, p. 38. In generale tutte le galere cristiane si distinguevano da quelle ottomane per la presenza di maggiori ripari e strutture per agevolare l’assalto contro le unità nemiche.

42 PANTERA, 1613, p. 45.

43 FURTENBACH, 1629, p. 79. Furttenbach soggiornò in Nord Italia dal 1608 al 1620 dove si interessò a molteplici campi, tra cui l’ingegneria, la pirotecnica e l’architettura militare.

44 Bartolomeo CRESCENZIO, *Nautica mediterranea*, Roma, stamperia Bartolomeo Bonfadino, 1607, p. 62.

suddetta zona a protezione della ciurma.⁴⁵ Anche la larga *corsia* era un'eredità delle *galie grosse*, atte al commercio, poiché era il luogo dove venivano stipate le merci. Quando, nei decenni successivi a Lepanto, si riformarono le galeazze per migliorarle, la larghezza della *corsia* fu ridotta da 5 piedi (metri 1,74) a 3 piedi e mezzo (metri 1,23), probabilmente al fine di ottenere più spazio per i banchi dei rematori.⁴⁶

Anche il *castello di poppa*, come la prua, diventava un elemento essenziale dello scafo. Esso non solo era alto, anzi probabilmente la zona più elevata della imbarcazione (tanto da essere impossibile un suo assalto da parte delle basse galere), ma doveva risultare caratterizzato dalla concentrazione di artiglierie leggere sulle fiancate oltre che da alcuni pezzi più pesanti puntati in retroguardia. Da questo luogo il Governatore della galeazza, insieme ai suoi ufficiali, poteva aver visione dello scontro disponendo anche di un riparo fisso, una sorta di cabina con il tetto spiovente, da cui poteva dirigere le operazioni e dare ordini al riparo dei proiettili nemici. Questa sorta di cabina, più confortevole del semplice panno pesante che copriva le poppe delle galere (*celega*), riparava anche gli ufficiali dalle intemperie. Sotto il ponte di poppa, che era sopraelevato rispetto al corpo centrale dell'imbarcazione, si trovavano vari ambienti a uso degli ufficiali e anche l'armeria, la quale, specifica Furttenbach, si trovava sotto il *dragante*, la paratia trasversale che sosteneva l'intera poppa.⁴⁷ I rifornimenti trovavano posto nei ambienti presenti sotto i banchi dei rematori e la *corsia*.

Riassumendo, l'ipotesi più degna di fede contempla l'esistenza di una piattaforma larga e robusta, probabilmente di forma semicircolare, con i cannoni in posizione *in caccia* attraverso dei larghi boccaporti, che in casi eccezionali permetteva il brandeggio delle artiglierie più esterne e leggere. Sui fianchi, invece, si ipotizzano cannoni laterali posizionati a livello dei remi, sottostanti a solide strutture con feritoie e pezzi leggeri, mentre la poppa sopraelevata aveva i pezzi più pesanti in posizione di retroguardia. Una tale configurazione accorderebbe le rappresentazioni dell'epoca, le esigenze tecniche dei pezzi, le necessità tattiche e l'evoluzione della galeazza con la "riforma" del XVII secolo.

45 TENENTI, 1962, p. 38.

46 LAZZARINI, 2021, p. 33.

47 FURTTENBACH, 1629, p. 79.

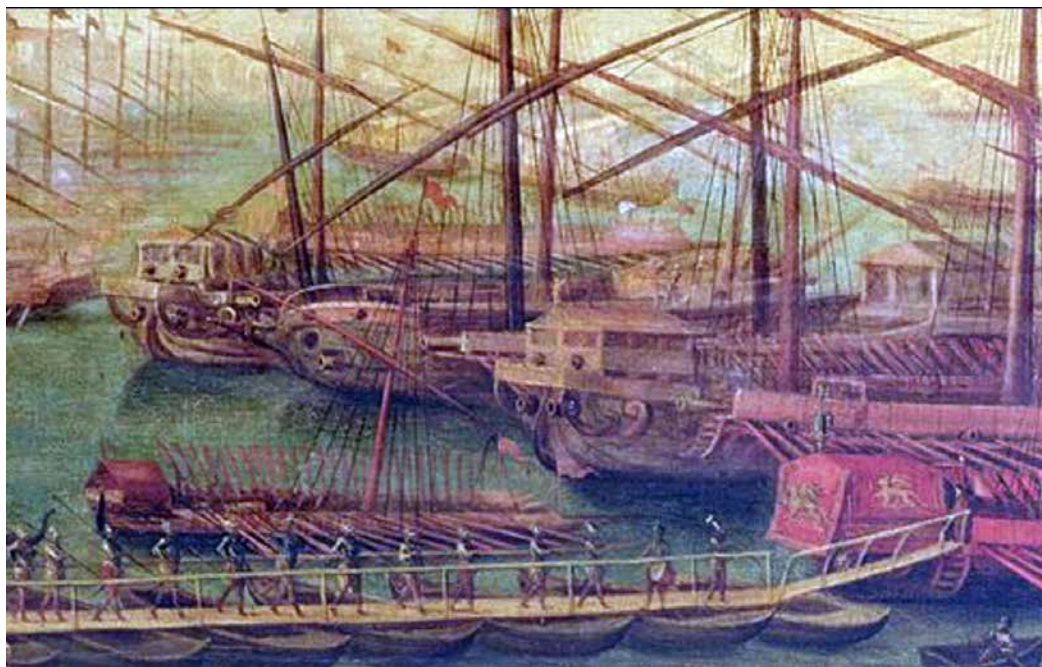


Fig. 7. Tre galeazze attraccate alla Riva degli Schiavoni (in mezzo una vista di prua, ai lati due viste di poppa). Particolari dal dipinto di Gian Battista D'Angelo detto del Moro (n. 1514), *San Marco assiste tre magistrati nel reclutare la milizia per la flotta* (da 1586). in Art Images/Heritage Images. Da notare la corrispondenza con l'affresco del Vasari, la compattezza delle forme dei castelli di poppa e prua e la posizione “in caccia” delle artiglierie a bordo.

Le galeazze secondo il Vasari e il Moro

Tra le numerose opere, analizzabili per un confronto iconografico delle galeazze, la scelta è ricaduta su una rappresentazione particolare, di cui siamo ben documentati e da lettere, e da bozzetti, che riferiscono la volontà dell'artista di dipingere una rappresentazione realistica della battaglia e del suo naviglio.⁴⁸ L'artista in questione è Giorgio Vasari e l'opera (anzi le opere, dato che sono due gli affreschi da analizzare), è il ciclo della *Battaglia di Lepanto* presso la Sala Regia del Vaticano, dipinto nel biennio 1572 e 1573.

⁴⁸ L'articolo di riferimento per i prossimi paragrafi è Rick Scorza, «'À Me Pare, Che Siano Fatte Con Diligenza': Cosimo Bartoli, Giorgio Vasari, and an Extraordinary Venetian Drawing», *Master Drawings*, 48, 3, 2010, pp. 341–351, consultabile sul sito JSTOR, www.jstor.org/stable/25767234.



Fig. 8. Il dettaglio consente il raffronto fra le maggiori dimensioni delle galeazze rispetto a quelle della adiacente galera (probabilmente una generalizza, riconoscibile dal fanale e dal colore rosso).

Rick Scorza sottolinea come il Vasari abbia raccolto molto materiale per la preparazione dell'opera, sia iconografico con le prime stampe, sia memorialistico attraverso i racconti dei presenti. Ad esempio, utilizzando diverse stampe, il pittore cercò di rappresentare la località della battaglia, il golfo di Patrasso, nella *edicola*, (una sorta di riquadro all'interno dell'affresco), riuscendoci con un apprezzabile successo. Ugualmente si volle informare sulla forma delle galeazze, che, pur riconosciute come una delle principali cause della vittoria cristiana, solo i partecipanti alla battaglia avevano visto. Per questo reputò necessario l'ausilio del suo collaboratore Cosimo Bartoli, eccellente disegnatore residente a Venezia, affinché gli inviasse dei bozzetti dei natanti da utilizzare per l'affresco. Questa operazione di "spionaggio artistico" può essere ricostruita attraverso la loro corrispondenza.⁴⁹ Infatti, il Vasari, bisognoso di informazioni, spinse il suo

⁴⁹ Karl FREY, *Der Literarische Nachlass Giorgio Vasaris*, vol. 2, München, Müller, 1923-1930.

informatore a tentare l'ingresso nell'Arsenale per visionare il più vicino possibile le imbarcazioni da guerra, se possibile anche durante la loro costruzione. Ma il tentativo si rivelò un fiasco e il Bartoli non se la sentì di tentare di nuovo la sorte. Fortunatamente seppe approfittare della presenza di alcune unità ormeggiate al Lido di Venezia ed ebbe la possibilità di ritrarle avvicinandosi con una barca.

Nel bozzetto si può apprezzare uno sforzo nella riproduzione dei dettagli da parte del Bartoli, tutto teso a fornire più spunti possibili al Vasari, il quale, come egli stesso ammette, era «poco pratico di mare e di mariniera». ⁵⁰ Va però detto che il disegno (fig. 2), anche se dettagliato, probabilmente fu il prodotto di schizzi eseguiti di fretta e successivamente sistemati sul bozzetto attraverso la memoria. Il Vasari lo sfrutterà appieno per la realizzazione dell'opera, in particolare per la poppa e la prua, come si può vedere dai due dettagli dell'affresco della battaglia (figg. 3,4,6). Per quanto riguarda la prua, si può osservare che l'errore principale risiede nell'assenza delle artiglierie pesanti sotto il castello, sostituite da ancore. La forma del castello è rotondeggiante e non esageratamente sopraelevata rispetto al resto dello scafo e anche lo sperone, nonostante la forma singolare, non è lungo (da notare la differenza del dettaglio tra le galere dei collegati e quelle degli ottomani). Le artiglierie più leggere vengono rivolte contro la flotta nemica, nella *posizione in caccia*. Un altro dettaglio corretto, a dispetto di molta iconografia coeva e successiva, è il posizionamento dei pezzi lungo le fiancate, disposti non sopra il livello dei remi bensì intermezzati ad essi. L'ordinamento remico è rappresentato *a scaloccio*, con un remo per ogni banco. La poppa è rappresentata in maniera non molto dissimile dal resto del corollario iconografico presente ed è caratterizzata anch'essa da una certa altezza e dalla cabina. Corretta anche la disposizione delle artiglierie pesanti presenti sulla poppa e di quelle più leggere sul castello di poppa.

Se il tentativo del Vasari fu quello di disegnare “ritratti al naturale”, bisogna notare che nello stesso dipinto, nella parte più lontana dallo spettatore verso l'alto, vale a dire lo scontro corrispondente all'ala sinistra dello schieramento cristiano, un elemento lascia alquanto perplessi: balza subito all'occhio una sagoma scura e più imponente delle galere intorno (fig. 5). Senza dubbio un'altra galeazza, quella di Antonio o Ambrogio Bragadin, le due unità assegnate a questo settore. Le sue forme, al contrario di quelle rappresentate durante lo schieramento o visibili

⁵⁰ SCORZA, 2010, p. 343.

negli scorci della furiosa battaglia, sono molto più squadrate e le proporzioni del castello di prua e del castello di poppa esageratamente tese verso l'alto: essa somiglia più alle galeazze di altre stampe e degli arazzi di Villa del Nobile che non alle unità presenti nello stesso affresco. Elaborare una spiegazione per questa incongruenza non è impresa facile, specialmente se comparata alle intenzioni e agli sforzi profusi per offrire una rappresentazione realistica al tutto, ma si può ipotizzare che le forme squadrate sono di più facile realizzazione per

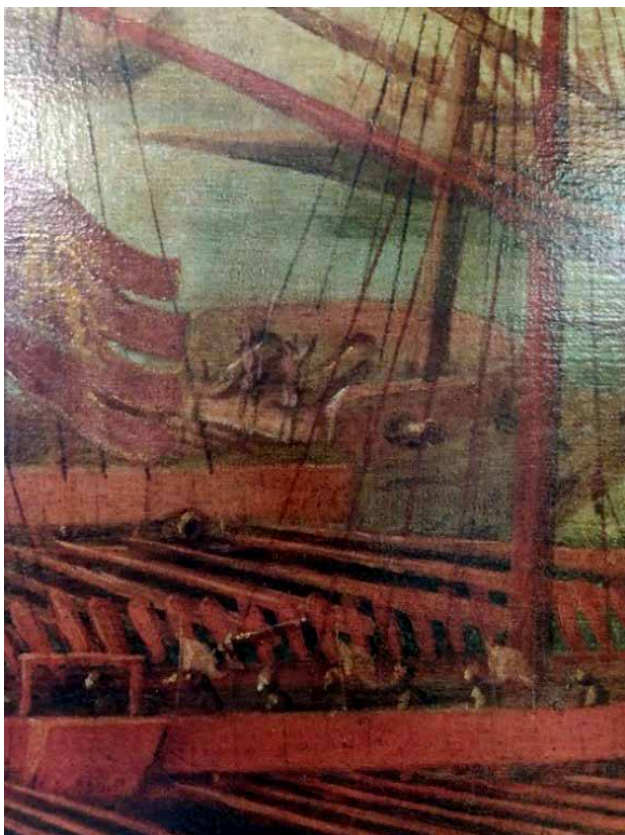


Fig. 9. Posizione delle artiglierie “in caccia”.

soggetti così minuti in prospettiva; mentre l'esagerare le forme, e usare il colore scuro, permetta di riconoscere l'unità nel caos della battaglia o che forse questa galeazza sia una sorta di omaggio alla documentazione utilizzata dal Vasari per la realizzazione di questa opera stupenda. Insomma, nell'analisi iconografica è sempre richiesta una attenzione particolare, poiché le esigenze artistiche, l'armonia del disegno o il gusto personale dell'autore non devono tranne in inganno il ricercatore.

L'analisi dell'opera del Vasari risulta ancora più proficua se messa in relazione all'opera di Giulio dal Moro *San Marco assiste tre magistrati nel reclutare la milizia per la flotta*, dipinta intorno al 1586. L'artista lavorò principalmente per la committenza di Palazzo Ducale ed era residente in Venezia, dove sicuramente ebbe modo di osservare le galeazze. Queste sono rappresentate sulla destra del

dipinto ancorate alla riva degli schiavoni assieme a delle galere, per cui è possibile confrontare la maggiore stazza e altezza delle galeazze rispetto a quest'ultime. Interessante il fatto che una è posizionata con la poppa verso riva mentre l'altra con la prua, in modo che entrambe le porzioni possano essere confrontate con l'opera del Vasari (figg. 7,8,9). Si può escludere un'influenza di quest'ultimo sul Moro dal momento che il secondo operò sempre Venezia (la famiglia aveva origini veronesi) per la committenza pubblica avendo i soggetti da dipingere in loco. Compiuta questa considerazione, è da osservare la evidente somiglianza tra le poppe delle imbarcazioni e, in particolare, i castelli sovrastanti anche se quello del Moro è più esile e armoniosa con le linee dell'imbarcazione. Lo stesso si può dire per la prua e il suo castello ben integrato e allargato con il corpo centrale e non eccessivamente elevato. Con un po' di sforzo si può scorgere il posizionamento *in caccia* dei pezzi presenti in esso, come abbiamo ipotizzato. Con questi due esempi, ritenuti significativi, si è cercato di fornire un'immagine, per quanto sfuocata e imprecisa, delle vittoriose galeazze di Lepanto.

FONTI A STAMPA

Ferrante CARACCIOLLO, *I commentarii delle guerre fatte co' turchi da D. Giovanni d'Austria, dopo che venne in Italia*, Firenze, Giorgio Marescotti, 1581.

Onorato CATTANEI, *Relazione della battaglia di Lepanto*, in G. B. Carinci (cur.), *Lettere di Onorato Cattanei*, Roma, Salviucci, 1870.

Giovanni P. CONTARINI, *Historia delle cose successe dal principio della guerra mossa da Selim ottomano a' veneziani fino al dì della grande giornata vittoriosa contra turchi*, Venezia, Minerva, 1645 (ed. or. Venezia, F. Rampazetto, 1572).

Bartolomeo CRESCENZIO, *Nautica mediterranea*, Roma, stamperia Bartolomeo Bonfadino, 1607.

Girolamo DIEDO, *La battaglia di Lepanto descritta da Gerolamo Diedo e la dispersione della invincibile armata di Filippo II*, Milano, G. G. Daelli e Comp. Editori, 1863.

Joseph FURTTENBACH, *Architectura Navalis*, Ulma, 1629.

Pantero PANTERA, *L'armata navale*, Roma, Egidio Spada, 1613

Paolo PARUTA, *Storia della guerra di Cipro*, libri tre, Siena, Pandolfi Rossi, 1827.

BIBLIOGRAFIA

- ALERTZ, Ulrich, *The Naval Architecture and Oar Systems of Medieval and Later Galleys*, in Robert GARDINER, John MORRISON (Eds.), *The Age of Galley. Mediterranean Oared Vessels since preclassical Times*, Londra, Conway Maritime Press, 2004, pp. 142-162.
- BARBERO, Alessandro, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2012.
- BELTRAME, Carlo / Marco MORIN, *I cannoni di Venezia: artiglierie della Serenissima da fortezze e relitti*, Firenze, All'insegna del giglio, 2014.
- BERI, Emiliano, «Gian Andrea Doria e Uluç Ali a Lepanto. Una riflessione sulla tattica di battaglia tra flotte di galee nel Mediterraneo del XVI secolo», *Nuova Antologia militare*, 5, 19, giugno 2024, pp. 35-70.
- BRAUDEL, Fernand, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. 2, Torino, Giulio Einaudi Editore, 2010.
- CANDIANI, Guido, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Novi Ligure, Città del silenzio edizioni, 2012.
- CANDIANI, Guido, *La lucha en el cuerno izquierdo: Barbarigo y Querini contra Suluk Mehmed Pachá*, in Àlex CLARAMUNT SOTO (Ed.), *La mar roja de sangre. Lepanto*, Madrid, Desperta Ferro Ediciones, 2021.
- CAPPONI, Niccolò, *Lepanto 1571: la lega santa contro l'impero ottomano*, Milano, il Saggiatore, 2008.
- CONCINA, Ennio, *Navis*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1990.
- ELIAV, Joseph, «Tactics of Sixteenth-century Galley Artillery», *The Mariner's mirror*, 99, 2013, pp. 398-409.
- FREY, Karl, *Der Literarische Nachlass Giorgio Vasaris*, München, Müller, 1923-1930, vol. 2.
- GUILMARTIN, John F., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1974.
- GUILMARTIN, John F., *The Tactics of the Battle of Lepanto Clarified: The Impact of Social, Economic, and Political Factors on Sixteenth Century Galley Warfare*, <https://www.angelfire.com/ga4/guilmartin.com/Lepanto.html>.
- GULLINO, Giuseppe, «Duodo Francesco», *Dizionario bibliografico degli italiani*, vol. 42, Roma, 1993.
- LANE, Frederick C., *Venetian ships and shipbuilders of the renaissance*, Mansfield Centre, Martino publishing, 2013.
- LAZZARINI, Antonio, *Boschi, Legnami, Costruzioni Navali*, Roma, Viella, 2021.
- MORIN, Marco, «La battaglia di Lepanto. Il determinante apporto dell'artiglieria veneziana», *Diana armi*, IX, 1, 1975.

- MORIN, Marco, *La battaglia di Lepanto* in Paolo PRETO (Ed.), *Venezia e i Turchi*, Milano, Electa, 1985, pp. 210-232.
- MORIN, Marco, *Le galeazze a Lepanto*, in *Oltre Lepanto. Dallo scontro di ieri all'intesa di oggi*, Pergine Valsugana (TN), Centro studi Vox populi, 2012, pp. 103-124.
- PANCIERA, Walter, *Il governo delle artiglierie: tecnologia bellica e istituzioni veneziane nel secondo Cinquecento*, Milano, FrancoAngeli, 2005.
- PARKER, Geoffrey, *La rivoluzione militare: Le innovazioni militari il sorgere dell'Occidente*, Bologna, il Mulino, 2014.
- SCORZA, Rick, «'À Me Pare, Che Siano Fatte Con Diligenza': Cosimo Bartoli, Giorgio Vasari, and an Extraordinary Venetian Drawing», *Master Drawings*, 48, 3, 2010, pp. 341-351.
- TENENTI, Alberto, *Cristoforo da Canal: la marine vénitienne avant Lépante*, Parigi, SEVPEN, 1962.
- TUCCI, Ugo, *Architettura navale veneziana. Misure di vascelli della metà del Cinquecento in Bollettino dell'Atlante Linguistico Mediterraneo*, voll. 5-6, Firenze, Centro Arti e Mestieri della Fondazione Giorgio Cini, 1963, pp. 277-293.
- TURATO, Pietro, *Le galeazze di Lepanto: tra tradizione e innovazione*, Università degli studi di Padova, tesi triennale anno accademico 2021-2022, rel. G. Candiani.
- TZAVARAS, Andrew, *The Galleasses at Lepanto as a Reflection of the Sixteenth-Century Venetian Strategic Outlook*, 2014.



Carle Vanloo (1737 / 1747), *Le Voeu de Louis XIII au siège de la Rochelle en 1628*, esquisse du tableau du Maître-autel de l'église de Notre-Dame-des-Victoires. Musée Carnavalet, Histoire de Paris, P1912, CC0 Paris Musées / Musée Carnavalet - Histoire de Paris,

Storia Militare Moderna (6)

Articoli / Articles

- The Night in Early Modern Warfare: Risks, Opportunities, and Military Perceptions of Darkness, by LUCA DOMIZIO
- Central European Infantry Handbooks in the Time of Early Modern Military Revolution, by KLÁRA ANDRESOVÁ
- «Aver sido la mayor causa de la victoria sus galeazas»
Le galeazze di Lepanto nelle loro forme e caratteristiche, di PIETRO TURATO
- I Martinengo nella storia militare veneziana della prima Età Moderna, di PAOLO DE MONTIS
- Lucca e la sua fabbrica d'artiglierie. Quattro secoli di bocche da fuoco e fonditori della Repubblica di Lucca, di ALESSANDRO BIANCHI
- Reclutare nell'Italia del Seicento: il caso dello Stato della Chiesa, di GIAMPIERO BRUNELLI
- Le truppe toscane all'assedio di Negroponte (29 luglio- 21 ottobre 1688), di JACOPO PESSINA
- The Size and Composition of the Venetian Professional Army in the East Adriatic War Theatre (1645-1718), by NIKOLA MARKULIN
- La politica militare del ducato di Württemberg nell'ultimo quarto del Seicento e i reggimenti württemburghesi nello Stato di Milano durante la guerra dei Nove Anni (1690-1698), di GIANCARLO BOERI
- «Si sollevarono gridando che avevano la libertà». Prigionieri in fuga nel Mediterraneo durante la guerra di successione spagnola, di ALESSANDRA DATTERO
- “Therefore one must deal with the people in a modest and reasonable manner”. The image of the common soldier in the 18th century, by ALEXANDER QUERENGASSER
- *Il Gazzettiere Americano* (1763) and *Atlante dell'America* (1777): Italian textual and visual imagery of the American Revolution, by MIRELA ALTIC
- American War of Independence and British Imperialism in South Asia, by KAUSHIK ROY
- Clausewitz and Military History: The Case of the 1799 Campaign in Switzerland and Italy, by AMI-JACQUES RAPIN

• *Schwerpunkt. A YouTube Channel Revitalizing Western Strategic Culture through Clausewitzian Military History and Interactive Scholarship*

Insight

• *Logistics in Early Modern History*
by LUCA DOMIZIO

• *Cannons, spices, timber and diplomacy. The Conflict between Venice-Mamluks and the Portuguese Empire*,
by ALESSANDRO GIRAUDO

Recensioni / Reviews

- E. HERBERT-DAVIES & A. ROPA (Eds.), *The Horse in History*, (by JÜRGE GASSMANN)
- DARIO TESTI, *L'acciaio e l'ossidiana. La conquista del Messico cinquecento anni dopo* (di DANIELE ARCIELLO)
- ANTONIO VIOLANTE, *Sebastiano Caboto e la spedizione del Paraná* (di COMESTOR)
- ALESSANDRO BIANCHI, *L'artiglieria della prima Età moderna. Il contesto generale e il particolarismo lucchese* (di COMESTOR)
- ENNIO CONCINA, *La Macchina territoriale. La progettazione della difesa nel Cinquecento veneto* (di FEDERICO MORO)
- NICOLÒ DAL GRANDE, *Sebastiano Venier. Vita e battaglie dell'eroe di Lepanto* (di FEDERICO MORO)
- *Gesuiti. Impatto culturale nella monarchia ispanica (1540-1767)* (di EDUARD LÓPEZ HORTELANO, SJ)
- OLEG RUSAKOVSKIY, *European Military Books and Intellectual Cultures of War in 17th-Century Russia* (by VLADIMIR SHIROGOROV)
- LUCIAN STAIANO-DANIELS, *The War People: A Social History of Common Soldiers during the Era of the Thirty Years War* (by LUCA DOMIZIO)
- GIANCARLO BOERI et al., *L'esercito della Repubblica di Venezia 1684-85* (by NIKOLA MARKULIN)
- JACQUES MICHEL, *Avignon et ses Suisses* (di PIERO CROCIANI)
- JAN C. JANSEN, KIRSTEN MCKENZIE (eds), *Mobility and Coercion in an Age of Wars and Revolutions. A Global History, c. 1750–1830* (by JEREMY BLACK)
- T. G. OTTE, *Leuthen* (by MARCO MOSTARDA)
- LORENZO CUCCOLI, *The Technical Corps Between France and Italy* (di GIORGIO GREMESE)
- JUSTIN MAROZZI, *Captives and Comparisons. A History of Slavery and the Slave Trade in the Islamic World* (by JEREMY BLACK)