

RiMe

Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISBN 9788897317517

numero 4/II n. s., giugno 2019

ISSN 2035-794X

**Le flotte degli Austrias e gli scali italiani:
una messa a punto**

**The Austrias fleets and the Italian ports of call:
a fine-tuning**

Valentina Favarò - Paolo Calcagno

DOI: <https://doi.org/10.7410/1383>

Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea
Consiglio Nazionale delle Ricerche
<http://rime.cnr.it>

RiMe 4/II n.s. (June 2019)

Indice / Table of Contents

Maria Antonietta Russo	5-30
<i>Sulle origini del priorato cluniacense di Santa Maria delle Giummare di Sciacca (XII secolo) / About the origins of the Cluniac priory of Santa Maria delle Giummare of Sciacca (12th century)</i>	
Francesco D'Angelo	31-45
<i>Una retrospettiva su Sigurðr Jórslafari? Una proposta interpretativa della Gran Conquista de Ultramar e le relazioni tra Norvegia e Castiglia / A retrospection on Sigurðr Jórslafari? A retrospection on Sigurðr Jórslafari? An interpretative proposal of the Gran Conquista de Ultramar and the relations between Norway and Castile in the 13th century</i>	
Valerio Luca Floris	47-70
<i>Le visite pastorali in Sardegna nel medioevo ed in età moderna: difficoltà, modalità, fonti, storiografia / Pastoral visits in Sardinia during the Middle and Modern age: difficulties, modalities, sources, historiography</i>	
Patrizia Sardina	71-97
<i>Barbers and Surgeons in the "medical marketplace" of the Fifteenth-century Corleone.</i>	
Giuseppe Campagna	99-123
<i>Note sulla schiavitù in Sicilia tra Tardo Medioevo e Prima Età Moderna / Notes on slavery in Sicily in the late Middle Ages to the early Modern Age</i>	
Valentina Favarò - Paolo Calcagno	125-150
<i>Le flotte degli Austrias e gli scali italiani: una messa a punto / The Austrias fleets and the Italian ports of call: a fine-tuning</i>	
Massimo Viglione	151-194
<i>Crociata, containment e peace-keeping nella politica dei Papi verso l'Islām ottomano (secoli XIV-inizio XVIII) / Crusade, containment and peace-keeping</i>	

in the politics of the Popes towards the Ottoman Islām (14th-early 18th centuries)

Michela Luzi 195-212
Mediterraneo, oltre le paure per una nuova agorà / Mediterranean, beyond fears for a new agora

Book Reviews

Giuseppe Campagna 215-217
David González Cruz (coord.) (2018) *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo en la Època de los descubrimientos (siglos XV y XVI)*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Le flotte degli *Austrias* e gli scali italiani: una messa a punto¹

The Austrias fleets and the Italian ports of call: a fine-tuning

Paolo Calcagno - Valentina Favarò
(Università degli Studi di Genova -
Università degli Studi di Palermo)

Date of receipt: 25th March 2019

Date of acceptance: 10th May 2019

Riassunto

La minaccia delle armate ottomane e dei corsari barbareschi costrinse fin dal Cinquecento la Spagna a dotarsi e a potenziare progressivamente una flotta di galere organizzata in squadre, che nello spazio geopolitico "italiano" faceva capo ai domini che avevano una proiezione marittima (Regni di Napoli, Sicilia, Sardegna) e al porto "collegato" di Genova. Inoltre, per favorire la navigazione entro i confini del Mediterraneo occidentale vennero acquisiti nuovi territori (lo Stato dei presidi, l'enclave feudale del Finale) e si concertò con il governo della Repubblica di Genova l'uso degli scali liguri. La guerra marittima nelle sue svariate forme fu pertanto alla base di una elaborata organizzazione logistica e strategica, che si conferma uno dei tratti salienti della potenza asburgica nella prima età moderna.

Parole Chiave

Monarchia Spagnola; storia del Mediterraneo; squadre di galere.

Abstract

Since the sixteenth century, the threat of Ottoman armies and Barbary corsairs forced Spain to gradually equip and upgrade a fleet of galleys - organized in teams - which in the "Italian" geopolitical space was headed by the domains that had a maritime projection (Kingdoms of Naples, Sicily, Sardinia) and the "connected" port of Genoa. Furthermore, new territories (the State of the Presidi, the feudal enclave of Finale) were acquired to facilitate navigation within the western Mediterranean borders and the use of Ligurian ports was negotiated with the Republic of Genoa. The maritime war in its various forms was therefore at the base of an elaborate logistic and strategic organization, which is confirmed as one of the salient features of the Habsburg power in the early Modern Age.

Keywords

Spanish Monarchy; History of the Mediterranean; Fleets of Galleys.

¹ La premessa, il primo e il secondo paragrafo sono stati scritti da Valentina Favarò, il terzo e il quarto da Paolo Calcagno. Le conclusioni sono ad opera di entrambi gli autori.

0. Premessa. - 1. La flotta napoletana. - 2. Il ruolo della Sicilia. - 3. La Sardegna e lo Stato dei Presidi. - 4. Un anello fondamentale: Genova e la Liguria. - 5. Conclusioni. - 6. Bibliografia. - 7. Curriculum vitae.

0. Premessa

Alla metà del XVI secolo, la pace di Cateau-Cambrésis aveva garantito al sovrano di Spagna il controllo sull'area meridionale e insulare della penisola italiana, oltre che sullo Stato di Milano, proiettato e maggiormente coinvolto negli assetti politici dell'area centrale del continente europeo. I regni di Napoli, Sicilia e Sardegna, attivamente partecipi alle dinamiche internazionali della Monarchia, diventarono presto i centri logistici per la definizione delle strategie di offesa/difesa volte a garantire, attraverso un più massiccio uso di galere, la sicurezza delle coste e la protezione delle rotte commerciali (de Bunes Ibarra, 2006, pp. 77-99). Nel tentativo di affermare la supremazia nelle acque del *Mare Nostrum* e di liberare quest'ultime dall'ingerenza della flotta turca, infatti, Filippo II, ancor più del padre, diede vita a una politica "navale", che coinvolse ogni dominio della Corona dell'area mediterranea².

La propensione per la difesa mobile navale privilegiò, almeno fino alla fine degli anni Settanta, il confronto sul mare a scapito del rafforzamento delle fabbriche difensive. Ciò divenne la chiara espressione di una differente gestione della politica mediterranea fra Carlo V e Filippo II: fino al 1530 l'obiettivo della Spagna fu quello di dominare il Mediterraneo occidentale quasi esclusivamente attraverso il controllo terrestre. Ma la successiva perdita delle posizioni spagnole nel nord Africa – alla metà degli anni Cinquanta rimanevano solamente Melilla, Oran e La Goletta (persa nel 1574) – rese necessaria una reazione che fosse in grado di arrestare l'egemonia navale ottomana. Il Sultano possedeva una flotta imponente: già nel 1558 – secondo le informazioni veneziane – il Gran Signore poteva contare su circa 80 galere, numero destinato ad aumentare nella seconda metà del secolo, tanto che nel 1592 il bailo Bernardo scriveva al proprio governo che l'intera armata sottile avrebbe potuto raggiungere le 164 unità (Lo Basso, 2003, p. 187).

Tra il 1551 e il 1574 la flotta al servizio della Corona di Spagna passò così da 54 a 146 unità: in particolare quella delle province iberiche da 15 a 46, la

² Sullo sviluppo della marina spagnola durante il regno di Filippo II, cfr. Cerezo Martínez, 1983, pp. 29-61; Cervera Pery, 1982; García Hernán, 1995.

napoletana da 13 a 54, quella siciliana da 10 a 22 (ma si dirà più approfonditamente nelle prossime pagine) e quella genovese da 16 a 24. L'incremento si ottenne sebbene la disfatta di Gerba nel 1560 e di La Herradura nel '62 avessero provocato la perdita di ben 53 imbarcazioni (Thompson, 2006, p. 98). Di fatto, Filippo II nel 1573 poteva usufruire di una flotta dieci volte più grande di quella a disposizione, sessant'anni prima, di Ferdinando il Cattolico, e tre o quattro volte di quella al servizio del padre³.

Le squadre di galere che supportavano la politica mediterranea di Filippo II – ovvero, come si specificherà di seguito, oltre alla spagnola, quelle di Napoli, Sicilia, Genova e, dalla metà del XVII secolo, di Sardegna – provvedevano alla guardia e sicurezza dei mari, delle coste e dei porti, fronteggiavano le possibili incursioni dei legni corsari e, in caso di necessità, avanzavano verso le coste d'Africa e Levante per approntare un rapido contrattacco⁴. Ogni squadra era costituita da un numero variabile di galere, sulla base non solo di precise strategie di guerra ma anche delle risorse da destinare alla loro costruzione e al loro mantenimento⁵. È ben noto che fossero le disponibilità finanziarie a condizionare gran parte della politica militare e, in particolare, la possibilità di sostenere gli alti costi dell'“opzione navalista”, che richiedeva un complesso apparato di controllo e gestione di strumenti, uomini e risorse (Pezzolo, 2007, p. 9). In definitiva, nella seconda metà del XVI secolo si cominciarono a sperimentare nuove forme di amministrazione che fossero in grado sia di canalizzare un'ingente quantità di denaro e materie prime, sia di mobilitare gli uomini necessari alla formazione degli equipaggi. Ma tale complessità amministrativa fu una delle principali cause che determinarono sia una progressiva diminuzione delle unità che componevano le singole squadre, sia il

³ Archivo General de Simancas (da ora in poi AGS), Secreteria de Guerra (Guerra Antigua), leg. 47, f. 149.

⁴ *Copia de la instruccion que se dio a don Juan de' Cardona Capitan General de las galeras de Çicilia a veinte y nueve de Hebrero de MDLXVIII*, AGS, Estado, Armadas y Galeras, leg. 453, n.f.. Olesa Munido sottolinea che «la Escuadra, durante el siglo XVI, no tiene, fundamentalmente, en el Mediterráneo, carácter táctico, sino que es la *respuesta orgánica* a una necesidad estratégica o geopolítica. Las galeras de una misma Escuadra ya no siempre navegan y combaten juntas [...] La organización, aunque basada en principios comunes, es privativa de cada Escuadra; pero rigen subsidiariamente los usos y ordenanzas de la Escuadra de Galeras de España» (Olesa Munido, 1968, II vol., pp. 502-503).

⁵ AGS, Secreteria de Guerra (Guerra Antigua), leg. 175, f. 49; AGS, Estado, Armadas y Galeras, leg. 455, f. 55; Biblioteca Nacional de Madrid, ms. 2659, c. 74v; AGS, Estado, leg. 1156, f. 77. Nel 1607 la squadra di Sicilia contava 9 galere amministrate dal re più 2 di proprietà della duchessa di Maqueda, e nel 1674 solamente 6, per ridursi ancora di un'unità nell'anno seguente (Ribot García, 1996, p. 81).

conseguente indebolimento dell'intera flotta. Come vedremo, fu principalmente al passaggio della Corona da Filippo III a Filippo IV che si registrò una forte contrazione delle spese sostenute per il mantenimento delle galere: il mutamento degli interessi della Spagna – ora maggiormente impegnata nei conflitti che investivano il cuore dell'Europa – e le sempre più frequenti crisi finanziarie determinarono il progressivo abbandono della strategia navale caldeggiata dal *Rey prudente*.

1. *La flotta napoletana*

Nel 1994, Luis Antonio Ribot Garcia affermava che risultava difficile poter condurre un'analisi comparata dell'organizzazione difensiva dei domini spagnoli in Italia (Ribot Garcia, 1994, pp. 67-92). La difficoltà derivava principalmente da una carenza di studi sulle realtà militari del ducato di Milano e dei Regni di Napoli, Sicilia e Sardegna, e principalmente evidenziava il ritardo storiografico relativo ai due regni insulari rispetto alla maggiore attenzione rivolta dagli storici all'area milanese e a quella napoletana. Da allora, diversi contributi hanno avuto come oggetto lo studio delle strutture militari dei territori in questione, ponendo attenzione ora ai legami fra sfera militare e prelievo fiscale, ora alle relazioni fra l'organizzazione militare, politica e società.

Questo nuovo filone storiografico, che ha attraversato una fase particolarmente fertile nei primi anni del XXI secolo, ha permesso di definire quanto "il militare" abbia costituito per monarchia asburgica un terreno di sperimentazioni e mutamenti, e – in particolare – quanto la "grande guerra" nell'area mediterranea sia stato il motore propulsivo per la creazione di una marina militare più solida e più numerosa⁶.

Napoli rappresentò – almeno per la seconda metà del Cinquecento – uno dei campi di applicazione delle politiche di Filippo II e, anzi, sotto il profilo militare era uno dei più importanti perché centrale e di riferimento nel sistema difensivo. La puntuale rassegna storiografica pubblicata da Giulio Fenicia nel 2007 (Fenicia, 2007, pp. 383-396) metteva in luce un particolare interesse mostrato dagli storici nei confronti della marina militare napoletana negli anni a cavallo della battaglia di Lepanto e alle modalità di gestione che l'avevano caratterizzata. Seppur non mancassero degli studi più datati relativi all'analisi dell'incremento delle unità che costituivano la squadra napoletana – si pensi fra gli altri ai lavori di Thompson, Calabria, Caracciolo, Mantelli (Thompson, 1976, pp. 16-18; Calabria, 1991, p. 87; Caracciolo, 1974, pp. 136-164; Mantelli, 1896, pp.

⁶ Per una sintesi recente cfr. Pacini, 2018, specie pp. 294-304.

145-147) – soltanto in tempi più recenti l’approccio è divenuto più problematico. In particolare, sulla scia di questi studi e di quelli condotti pochi anni più tardi da Mirella Mafri – che si è soffermata sulle implicazioni economiche e finanziarie della costituzione della flotta – e da Maria Sirago – che ha analizzato la consistenza della squadra napoletana nell’intero arco del XVI secolo (Mafri, 1995, pp. 208-228; Sirago, 1999, pp. 111-172) – lo stesso Giulio Fenicia ha offerto, dieci anni più tardi, un’ampia trattazione sia sul ruolo di Napoli quale scalo di primaria importanza per la Monarchia spagnola, sia più in generale sull’organizzazione difensiva del regno (Fenicia, 2003).

La riflessione prende le mosse dal *Discorso sopra il regno di Napoli* di Giulio Cesare Caracciolo, e dalla consapevolezza sottolineata nel *Discorso* che le differenti scelte strategiche da adottare per la salvaguardia dei confini avrebbero implicato differenti oneri contributivi. L’idea di Caracciolo di affidare la difesa alle galere avrebbe comportato una diminuzione delle forze di terra, e – per ottenere il denaro necessario alla costruzione delle imbarcazioni – all’imposizione di un dazio sul vino, assegnazione del gettito fiscale proveniente dal nuovo dazio su olio e zafferano, riduzione della spesa in fortificazioni, incoraggiamento dell’iniziativa armatoriale privata” (Fenicia, 2003, p. 2).

Il progetto di rafforzamento della marina napoletana fu immediatamente successivo alla disfatta di Gerba: trascorso il periodo necessario al ripristino delle sei galere che costituivano la flotta, nel giugno del 1564 erano presenti presso l’arsenale 12 galere, e si auspicava che entro l’anno successivo se ne potessero aggiungere altre 4, portando così a 16 il numero complessivo delle galere del regno (Fenicia, 2003, p. 102). Gli anni compresi fra il 1560 e la fine del decennio successivo furono, tanto per Napoli, quanto per la Sicilia, quelli in cui si registrò il maggiore investimento nella flotta. Dalla corrispondenza intrattenuta dal viceré duca d’Acalà con il sovrano emerge una fervente attività e una costante ricerca tanto dei materiali necessari alla costruzione di nuovi scafi (legname, in primo luogo) quanto della ciurma necessaria alla voga. Nel 1568 nell’arsenale napoletano si procedeva alla costruzione di ulteriori 28 scafi, sebbene alla mostra realizzata a Messina fossero presenti, pronte per salpare, soltanto 21 galere napoletane (Fenicia, 2003, p. 107).

Le iniziative realizzate nel periodo precedente alla battaglia di Lepanto – armamento e manutenzione di una numerosa flotta navale, progettazione del nuovo arsenale, realizzazione del sistema di torri di avvistamento lungo l’intero perimetro del regno, approvvigionamento costante di parecchie migliaia di unità in servizio – non cessarono negli anni successivi: l’obiettivo era la costituzione di una flotta forte di 50 unità. Le spese da affrontare richiedevano di fatto la conduzione di politiche finanziarie ed economiche che avessero come

precipuo obiettivo il reperimento di liquidità da utilizzare in ambiti militari; le entrate regolari del regno consentivano a malapena di coprire le spese ordinarie relative al mantenimento dell'esercito (fanteria e cavalleria) e alla costruzione delle torri costiere, ma si dovettero individuare nuove forme di finanziamento per portare a compimento il progetto di creare una poderosa flotta navale. In primo luogo, il donativo – fino alla metà del secolo considerato un'imposizione diretta straordinaria – divenne più frequente e assunse un carattere "ordinario" (almeno per il periodo 1566-1642), garantendo alla Corona un introito biennale di 1.200.000 ducati (1.800.000 dal 1611). Ciò nonostante, la mancanza di una progettazione in ambito finanziario provocò, inevitabilmente, l'ansiosa ricerca di nuove entrate che spesso sfociava in corruzione e fenomeni speculativi.

La scelta adottata da Filippo II alla fine degli anni Settanta di diminuire le spese di guerra fu, in qualche modo, obbligata: il numero delle galere fu ridotto e conseguentemente anche la spesa necessaria al loro mantenimento (calcolata in circa 420.000 ducati). La riduzione del numero delle imbarcazioni rientrava, però, in un più ampio obiettivo di Filippo II di "riforma" della marina militare, che avrebbe consentito di rendere maggiormente efficace la difesa delle coste, seppur con un minor numero di galere. Sarebbero state dismesse quelle obsolete, e sarebbe stata garantita la costruzione di scafi qualitativamente migliori, che avrebbero potuto navigare per un maggior numero di anni. In questo contesto di programmazione di una nuova armata, si inserisce anche la costruzione del nuovo arsenale napoletano, progettato già nel ventennio precedente ma che soltanto in questa particolare congiuntura trovò la sua fattibilità.

I lavori, avviati nel 1577, si conclusero cinque anni più tardi, durante il vicereame di Pedro Tellez Giron, duca de Ossuna (Fenicia, 2003, p. 146). La struttura, che nei primi tempi vide una serrata attività nella costruzione di nuove imbarcazioni, già nei primi anni del XVII secolo subì una progressiva riduzione delle sue funzioni. Indubbiamente la motivazione è da ricercare in un mutato contesto internazionale (ovvero l'allentamento della pressione ottomana nelle acque mediterranee) e, congiuntamente, a croniche difficoltà finanziarie che investivano il regno di Napoli così come ogni altro territorio della Monarchia spagnola. Diveniva sempre più difficile, pertanto, riuscire ad armare un numero consistente di galere al fine di supportare le imprese progettate a Madrid. Quando, per esempio, nei primissimi anni del Seicento, le "questioni balcaniche" si imposero all'attenzione della corte madrilenza – interessata a sostenere la ribellione albanese contro l'assoggettamento turco – a Napoli l'allora luogotenente Francisco Ruiz de Castro dovette ragionare sulla

possibilità di partecipare con galere, uomini e denari allo sbarco in Albania⁷.

Nella relazione stilata dal de Castro – oltre a comparire un elenco dettagliato di quanti soldati fossero necessari e dove dovessero essere reclutati – si stabiliva che fossero 75 le galere necessarie: 12 della squadra di Spagna, 19 di Genova (di cui 4 “de la Señoria”, cioè del governo della Repubblica), 20 di Napoli, 10 di Sicilia, 5 dello Stato Pontificio, 2 del duca di Savoia, 5 dell'ordine di San Giovanni di Malta, 4 del Gran duca di Toscana; il totale ammontava in realtà a 77 imbarcazioni, ma “las dos que sobran podrian faltar en alguna parte de las apuntadas”. Al regno di Napoli, quindi, erano richieste 20 galere, numero impossibile da armare, se, a detta del luogotenente, l'anno precedente non si era riusciti a metterne in mare più di 16, a causa della mancanza di remieri e delle risorse finanziarie necessarie all'acquisto di artiglieria e al pagamento del soldo di ufficiali e *chusma*⁸. Per sopperire alla carenza di remieri Francisco de Castro ordinò alla Vicaria e a tutti i tribunali del regno di condannare i colpevoli di qualsiasi reato alla pena di galera⁹; maggiori difficoltà si riscontravano, invece, per il reperimento delle materie prime e delle risorse finanziarie necessarie alla costruzione delle galere¹⁰. In una relazione redatta all'inizio dell'anno sulle previsioni di spesa di guerra si annotava una somma di 612.719 ducati, ma la difficile congiuntura economica del regno rendeva inapplicabili (se non andando incontro ad aspre e pericolose forme di dissenso da parte dei regnicoli) incrementi nel prelievo fiscale per ottenere il denaro da destinare alla sfera militare¹¹.

⁷ AGS, Estado, Napoli, leg. 1097, ff. 57, 61, 62, 63, *Relación de Vicenzo de Bune de sus conversaciones con los barones de Servia, Bosnia, Ducado de Santo Sava y Albania que desean levantarse contra el turco*.

⁸ Francisco de Castro comunicava al sovrano che avrebbe fatto il possibile “para sacar este verano 20 galeras aunque no tendran mas que a 164 remeros, y si se ha de crescer este numero en ellas se avra de disminuir el de las galeras” (AGS, Estado, Napoli, leg. 1098, f. 31, Napoli, 12 aprile 1602).

⁹ *Ibi*, f. 3, Francesco de Castro al re, 14 gennaio 1602.

¹⁰ Nel mese di marzo non si era potuto procedere alla costruzione di galere per la mancanza di legname, e in ogni caso non si riteneva possibile realizzarne più di 4 (*Ibi*, f. 36, 11 marzo 1602).

¹¹ *Ibi*, f. 32, *Relacion del dinero que an de costar las provisiones de guerra que S.M. manda hazer en el Reyno de Napoles este ano de 1602*. Negli anni precedenti, il mantenimento di 16 galere era stato garantito dalla ripartizione della somma necessaria tra le diverse aree del regno e in tre rate annuali: per ottenere i 160.000 scudi (a ragione di 10.000 scudi per galera) si riscuoteva a maggio un primo terzo, 53333.1.13.1/3 scudi, sulle entrate della dogana delle pecore di Foggia; ad agosto un secondo terzo sugli “arrendamenti del nuovo imposto di ogli et si levano tante intrate consegnate a pariculari per gratie di Sua Maestà quali si pagarono per la

2. Il ruolo della Sicilia

L'evoluzione della squadra del regno di Sicilia seguì, grosso modo, un andamento simile a quella napoletana, con le stesse implicazioni economiche e finanziarie, seppur mantenendo sempre un numero inferiore di imbarcazioni al servizio della Corona. In una continua alternanza fra il desiderio di dare sfogo a una linea "interventista", offensiva, attraverso la pianificazione di un'impresa, e la consapevolezza che le disponibilità finanziarie avrebbero costretto a ripiegare su un atteggiamento puramente difensivo, la seconda metà del secolo XVI fu scandita da più o meno temuti avvistamenti e avvicinamenti della flotta turca alle coste calabresi e siciliane e, di conseguenza, da una perenne corsa all'armamento, e dall'organizzazione di *juntas de galeras* – spesso presso il porto di Messina – per evitare saccheggi e razzie.

Il ruolo dei porti dell'isola fu essenzialmente rivolto alla gestione dei presidi oltremare. Questo implicò, soprattutto negli anni del grande assedio (1565-1571) e nelle congiunture particolarmente critiche del XVII secolo (si pensi, per esempio, all'impresa di Algeri), un ingente sforzo logistico per radunare le galere in previsione di una giornata o un'impresa e per inviare i sussidi necessari al mantenimento delle piazzeforti della costa nord africana (Favaro, 2009). Come sottolineato da Enrique e David García Hernán, in alcune occasioni (e in particolar modo nel caso della battaglia di Lepanto)

don Juan de Austria escogió como eje de comunicación, no ya un puerto importante como el de Mesina, sino que utilizó toda la isla de Sicilia como si fuera un solo puerto. Dispuso de dos cuarteles generales: para la empresa de Túnez se servía de Palermo, y para la de Levante de Mesina. Toda la isla se convirtió en un almacén de alimentos, un cuartel y un puerto; lo que llevaba consigo que todos los nervios de comunicación tenían como destino Sicilia (García Hernán - García Hernán, 1999, p. 93).

La Sicilia, dunque, fungeva da "porto" per le squadre di galere della Monarchia: nell'isola si riunivano le imbarcazioni, e dall'isola ripartivano alla volta delle coste africane o del Mediterraneo orientale. Appare emblematico, in questo contesto, il ruolo svolto dalla Sicilia nella sfortunata impresa di Gerba,

tesoreria et quello che mancasse si piglierà dalla consignatione dell'arrendamento di sali al qual si suplirà d'altri denari"; l'ultimo terzo era riscosso a Natale sulle entrate generate dall'affitto delle terre salde di Puglia – "lasciata la partita di scudi 25.000 del signor duca di Savoia" – e dall'arrendamento delle sete (AGS, Estado, Napoli, leg. 1098, f. 50). Sull'evoluzione della flotta napoletana dall'inizio del XVI secolo fino ai primi anni del XVIII, si veda il recente volume di Sirago, 2018.

sia per l'impegno profuso dai centri costieri per fornire alle truppe imbarcate le vettovaglie necessarie, sia per ospitare nei moli le navi provenienti dagli altri domini della monarchia. Nell'ottobre del 1559, Giovanni Andrea Doria scriveva che il duca di Medinaceli, viceré di Sicilia, aveva ordinato che andasse a Palermo e poi a Trapani con

quattordecim galere per far scorta e rimorcar tutte quelle navi et scorciapini che vi erano carichi di vittuaglie per l'impresa poiche si era inteso che il locotenente di Dragut era uscito con 12 vasselli per venir in questi mari. Da Trapani intesi che alcuni vasselli di corsari erano alla Favignana e giunsi la una matina all'apparir del giorno havendo fatto due parti delle galere per circondar l'isola, trovai due vasselli l'uno dei quali si prese, l'altro si fuggio per beneficio del vento, il quale si misi tanto impituoso che non mi elessi di seguirlo per non sferrarmi et cosi tornai a Trapani et a Palermo di donde ho rimoreato qua tutti quei navilij che vi erano et giunsi quattro giorni sono et di gia ho fatto spalmare la metà delle galere l'altre si spalmeranno subito e per quel che appartiene alle galere sempre che il tempo sia buono potremmo partir¹².

Come è noto, l'impresa, guidata dal viceré siciliano duca di Medinaceli, si concluse negativamente per la Monarchia e i costi della disfatta furono elevatissimi. Ciò nonostante, la ripresa non tardò ad arrivare, e come già sottolineato per il regno di Napoli, furono proprio questi gli anni in cui si investì maggiormente nel rafforzamento delle squadre di galere. Nell'isola, sebbene "le circostanze del regno erano calamitose, e la carestia, e le visite dell'armata turca aveano ridotta la Sicilia in somma povertà", il Parlamento stanziò altri 200.000 scudi annui per le spese militari. Ancora, un anno più tardi (1561) era prorogato il donativo per le fortificazioni (50.000 scudi in sei anni) e approvata l'erogazione di 50.000 scudi annui per nove anni, di cui 39.000 destinati al soldo di sei galere (in ragione, quindi, di 6.500 scudi l'anno per ognuna)¹³. Come si evince dai conti del tesoriere Pietro Marqueto, sono questi gli anni in cui si registrò un picco delle spese destinate alla flotta regia, soprattutto nel periodo nel 1565-66¹⁴.

¹² XI ottobre 1559, AGS, Estado, Sicilia, leg. 1124, f. 251.

¹³ Seduta del Parlamento del 23 aprile 1561, in Mongitore, 1749, pp. 314-320.

¹⁴ Il bilancio del tesoriere rivela una spesa destinata alla flotta di 72442 onze. Somma che sarebbe diminuita alla fine degli anni '70 (39011 onze) quando il numero delle galere siciliane al servizio del re passò da 22 a 16, e successivamente a 14 (Archivio di Stato di Palermo [da ora in poi ASP], Tribunale del Real Patrimonio, conti del tesoriere, voll. 1133, 588). Cfr. Giuffrida, 1999, pp. 54-56.

All'inizio del decennio successivo, alle porte della battaglia di Lepanto, le direttive provenienti da Madrid insistevano sulla necessità di rafforzare la flotta. Il progetto, evidentemente, doveva essere supportato dalla disponibilità finanziaria: alle dieci galere esistenti bisognava aggiungerne altre sei, che sarebbero state realizzate utilizzando parte delle galere dismesse¹⁵. La scelta di non procedere alla costruzione ex-novo di buchi di galera, ma di ricorrere agli scafi non più atti a navigare rispondeva all'obiettivo di coniugare funzionalità e risparmio. Come più volte sottolineato, il limite alla realizzazione del progetto di Filippo II di mantenere una flotta forte ed efficiente fu determinato dalle difficoltà finanziarie. All'inizio degli anni Settanta, la squadra siciliana avrebbe raggiunto le 20 unità, ma questo numero sarebbe progressivamente diminuito nel periodo immediatamente successivo. La peste che colpì l'isola nel 1575 (Cancila, 2016) determinò il crollo della produzione cerealicola e, conseguentemente, degli introiti finanziari del regno. In tale frangente, che coincise con il passaggio della carica vicereale dal Terranova a Marco Antonio Colonna, si registrò una diminuzione del contingente della squadra di galere: il nuovo viceré ritenne infatti opportuno diminuirne il numero da 22 a 16¹⁶, e in un momento successivo a 14. E furono sempre le difficoltà finanziarie a far incrementare, nell'ultimo ventennio del XVI secolo, la gestione delle galere in *asiento*. Dopo lunghi dibattiti circa la convenienza di rinunciare all'amministrazione diretta per affidarsi ai privati, durante un consiglio di guerra del febbraio 1584 Alvaro de Bazán (capitano delle galere di Napoli prima e di Spagna poi), Pedro de Leyva (capitano generale delle galere di Spagna dal 1583) e Giovanni Andrea Doria (capitano generale del mare), sebbene non mancassero di sottolineare i pericoli insiti nei contratti d'*asiento*¹⁷, avrebbero comunque indotto Filippo II a pronunciare la sua preferenza per questi ultimi¹⁸.

La scelta del re sarebbe stata applicata sia alle galere di Spagna sia a quelle di Napoli e Sicilia, con l'auspicio però che fossero affidate a "personas de qualidad y que tuviesen estado o hazienda en España"¹⁹. La scelta fu mantenuta anche al passaggio della Corona a Filippo III e fu oggetto di discussione in seno al Consiglio d'Italia, nell'ambito di un più ampio progetto di razionalizzazione

¹⁵ AGS, Estado, Sicilia, leg. 1143, f. 1.

¹⁶ Marco Antonio Colonna a Filippo II, 10 giugno 1577, AGS, Estado, Sicilia, leg. 1147, f. 101.

¹⁷ AGS, Estado, Armadas y Galeras, leg. 451, n.f.

¹⁸ AGS, Secretaria de Guerra (Guerra Antigua), leg. 175, f. 87.

¹⁹ *Memorial sobre el dar las galeras de S.M. por asiento o traellas por administración*, AGS, Estado, Armadas y Galeras, leg. 445, n.f.

delle spese²⁰. Nel 1619, il Consiglio propose infatti di limitare le spese relative alla sfera militare: dalla consultazione degli ultimi bilanci del regno era emerso un aumento superiore al 50% delle spese sostenute per il mantenimento della fanteria e della squadra di galere. Per sostenere tali esborsi era stato necessario sia “tomar a cambio partidas muy gruesas” con interessi estremamente elevati, sia alienare il patrimonio regio, “que lo mismo es cargarle con subjugaciones que nunca se han de redimir, y aunque por entonces parece que se remedian o a lo menos que se disimulan las necessidades a la fin no es remediar sino consumir”²¹. Per ottenere un ridimensionamento della spesa si sollecitava la riduzione del numero delle compagnie del *tercio* alle 15 previste dalle ultime prammatiche, ovvero due di archibugieri e 13 di picchieri, “que quando las ordenes se guardavan puntualmente tenian dos mil soldados”²², numero ritenuto sufficiente sia per armare le galere in occasione di imprese o giornate, sia per la difesa del regno, ma aumentato negli ultimi anni con una maggiore spesa di 42.600 ducati.

In merito alla composizione della flotta, invece, il Consiglio suggeriva al viceré la possibilità di ridurre il numero delle galere a otto, considerando che “en estos anos passados con que las cosas de mar se han tratado lucidamente nunca han servido mas de seis, pero esta partida en los bilancos ultimos llega a excessiva quantica”²³. Per contrarre le spese, oltre a diminuire il numero delle imbarcazioni, risultava necessario modificare la modalità di amministrazione, e prevedere che – ad eccezione della *Patrona* e della *Capitana* – le altre galere fossero tutte gestite a *partido*. Tale soluzione era già stata proposta da Andrea Doria durante il vicereame del duca di Feria, e dopo una lunga riflessione si era giunti alla conclusione che, in Sicilia, amministrare le galere a *partido* – con 220 remieri ordinari, e 50 unità di *gente de cabo* – “es lo que mas conviene”, perché implicava una spesa di 10.000 ducati a fronte dei circa 20.000 richiesti dall'amministrazione diretta.

Durante il regno di Filippo IV, negli anni trenta del Seicento, le galere divennero sei²⁴ e, congiuntamente, si dovettero limitare le spese sostenute per il mantenimento dell'intero apparato militare: alle soglie degli anni Quaranta, le incapacità dell'isola di contribuire alle esigenze militari della Monarchia erano

²⁰ AGS, Secretarias Provinciales, libro 720, cc. 63v-69v, *Papel cerca de la reformation de gastos del reyno de Sicilia que se ha de juntar con la consulta general que se haze por via de Napoles*.

²¹ *Ibi*, c. 66r.

²² *Ibi*, cc. 66r-v.

²³ *Ibidem*.

²⁴ ASP, Tribunale del Real Patrimonio, numerazione provvisoria, vol. 261, carte non numerate.

divenute croniche. Il viceré Enriquez de Cabrera e dopo di lui il marchese de Los Velez dovettero con difficoltà fare i conti con una situazione estremamente delicata, e il timore che in Sicilia potesse verificarsi quanto avvenuto in Portogallo e Catalogna indusse a una politica finanziaria più prudente, che in primo luogo si tradusse nel “no proponer al reyno por aora en los parlamentos cossa que sea molesta porque la esterilidad de los anos pasados ha echo mas sensible las cargas de las imposiciones nuevas”²⁵.

3. La Sardegna e lo Stato dei Presidi

La Sardegna fu l'ultimo degli Stati del “sottosistema” italiano a essere dotato di una squadra di galere²⁶. Certo, l'isola era stata il luogo di raccolta delle unità impegnate nelle imprese di Tunisi e Algeri, nel 1535 e nel 1541 (Murgia, 2012), e nel XVI secolo Cagliari e Alghero – uniche vere piazzeforti del regno - continuarono a svolgere la funzione di base navale per le flotte della Spagna asburgica (Cipollone, 2011, p. 113); ma per lungo tempo la difesa del circuito costiero fu affidata ad alcune decine di torri, per le quali il primo a spendersi concretamente fu il viceré Juan Coloma²⁷.

Il dibattito relativo alla costituzione di una squadra di galere con le quali presidiare i mari sardi si accese proprio negli anni Settanta, allorché Coloma e il suo successore Miguel de Moncada si prefissero di adeguare il sistema difensivo isolano a quello degli altri regni della Corona (Cipollone, 2011, p. 117). Il commissario regio Pedro Quintana, inviato da Madrid nel 1574, avanzò il primo progetto concreto, che prevedeva la creazione di una squadra di sei galere; e l'anno dopo Juan Baptista Reyna riprese l'idea di Quintana proponendo di finanziare l'operazione con i proventi di una *saca* annuale sull'esportazione di grani e prodotti dell'allevamento (uniche vere ricchezze dell'isola); ma questi introiti vennero utilizzati per la costruzione delle torri costiere, e le strettezze finanziarie del regno non permisero di prendere in considerazione i piani dei commissari²⁸. A svolgere un'azione di pattugliamento, del tutto episodica, lungo le coste del regno erano unicamente le galere delle altre squadre, *in primis* quelle genovesi, che in cambio ottenevano generose licenze di estrazione (di grano, di biscotto, ecc.) (Cipollone, 2011, p. 121).

²⁵ AGS, Estado, Sicilia, leg. 3485, f. 2.

²⁶ A coniare la formula “sottosistema Italia” è stato Aurelio Musi (Musi, 1994, pp. 51-66; ma vedi anche Galasso, 1994, p. 308).

²⁷ Mele, 2000. Un utile lavoro è anche quello di Mattone, 2001, pp. 263-335.

²⁸ Mele, 2008, pp. 197-207; si veda poi Mattone, 1993, pp. 484-485.

Dopo le prime discussioni nell'immediato dopo-Lepanto, le evidenti carenze strutturali della Sardegna (mancanza di denaro, di cantieri, di manodopera) fecero passare l'argomento in secondo piano; e quando – nel 1636 – arrivarono insistenti segnalazioni di navi francesi al largo di Cagliari, il viceré Antonio de Urrea non poté che domandare a Giannettino Doria di distaccare 9 galere della sua squadra²⁹. Dovette però verificarsi una vera e propria invasione dell'isola³⁰ perché si arrivasse a stipulare un *asiento* con il principe di Melfi (Giovanni Andrea II Doria, detto Pagano), al quale venne affidato il comando di una piccola squadra di galere (nonché assegnata la carica di viceré dell'isola)³¹. L'accordo venne firmato a Madrid nel maggio 1638, e inizialmente prevedeva l'armo di otto galere, di cui quattro a carico del *Real Parlamento* sardo, due a spese del Doria e due da stornare dalla squadra dorianica genovese. Ciò nonostante, lo stuolo sardo restò fermo a due unità – la *Capitana* e la *Patrona* – messe in mare fra 1639 e 1641, con il sostegno economico e logistico di Giovanni Antonio Sauli, ben più esperto di navigazione rispetto al principe³². A Gian Andrea, morto a Cagliari in quello stesso 1640, subentrò il figlio Andra Doria Landi, nominato capitano generale delle galere sarde il 24 settembre (Cipollone, 2011, p. 131 e nota 387); ma l'*asiento* si prolungò fra sospetti reciproci (in particolare, la corte spagnola accusava Doria di speculare sugli interessi e di omettere di versare all'*Hacienda Real* i diritti che le spettavano) ancora per pochi anni: nel quadro della generale spinta alla soppressione di questi contratti di affitto/noleggio, anche la squadra sarda, nel 1651, venne presa in carico direttamente dagli spagnoli³³.

Tirare un bilancio di questa esperienza è fin troppo semplice: i risultati furono piuttosto deludenti per il semplice fatto che spesso queste galere vennero utilizzate per tutt'altri compiti rispetto a quello della perlustrazione dei mari isolani (trasporto di personalità, argento e soldati sulla tratta Spagna-Genova)³⁴. Se i Doria erano stati più sensibili alle "conveniencias propias que

²⁹ Nei piani di Urrea, due galere di ogni squadra avrebbero dovuto esser stornate per destinarle alla perlustrazione delle acque sarde (cfr. Sorgia, 1966, pp. 182-185).

³⁰ Sull'invasione di Oristano del 1637 è molto interessante la lettura di Manconi, 2000, pp. 669-697.

³¹ Con il Doria vi erano stati contatti fin dal 1625, quando in base a un accordo avrebbe dovuto diventare il "general de la esquadra que se ha de formar", composta da sei galere da costruirsi a Genova (cfr. Cipollone, 2011, p. 128 e nota 377).

³² Per i costi di allestimento delle due galere vedi Lo Basso, 2003, pp. 304-307.

³³ Il 15 febbraio 1652 veniva creato l'istituto dell'Amministrazione delle galere (Mattone, 1993, pp. 494-509).

³⁴ Ad esempio, nell'autunno 1651 la *Patrona* si trovava bloccata nel porto di Denia, e la sua ciurma era andata a rafforzare la *Capitana* inviata a Genova con a bordo un *tercio* lombardo

aquel del Real Servicio”, anche in seguito alla statalizzazione della flotta – quantunque si aggiunse una terza unità, la *San Francesco*³⁵ – i problemi permase, specie per i cronici deficit dell’erario sardo che non permettevano di imbarcare un numero sufficiente di fanti³⁶. Oltre a ciò, per la mancanza di un arsenale a Cagliari le galere di Sardegna furono quasi sempre costrette a stazionare a Genova durante i frequenti interventi di manutenzione. E pare che in effetti queste unità navali non fossero fra i migliori esemplari delle armate di mare della Spagna asburgica: le lamentele circa le loro cattive condizioni furono innumerevoli, alcuni documenti attestano un vero e proprio stato di degrado (nel maggio 1657 il viceré scrisse a Madrid che le due galere erano “casi innavigables”).

Ai fini della navigazione delle galere spagnole, assunsero un proprio ruolo logistico a partire dalla metà del XVI secolo i *presidios* di Toscana (i quali, però, non ebbero mai una squadra specificamente dedicata alla loro difesa). Lo “Stato dei presidi” – come a volte si legge nei documenti – era una porzione del territorio dello Stato senese (287 kmq) che venne acquisita da Filippo II nel 1557, quando concesse in feudo a Cosimo de Medici la città di Siena e il resto del suo dominio al termine di una guerra cominciata ai tempi di Carlo V. È indubbio che la creazione dei presidi (Porto Ercole, Porto Santo Stefano, Orbetello, Talamone, Monte Argentario, a cui si sommò nel 1605 la fortezza di Portolongone nell’isola d’Elba) fu sicuramente un’“intuizione” del *rey prudente*, che venne a costituire in questo modo un vero e proprio “sistema militare spagnolo nell’Italia centrale”, in linea con un quel processo lungo – “caratterizzante del sistema egemonico spagnolo nel Mediterraneo” - di dislocazione di contingenti militari in posizioni strategiche lungo le linee di navigazione tirreniche (più avanti parleremo anche del Finale, in Liguria)³⁷.

(Murgia, 2012, p. 116); e in una lettera del 15 maggio 1643 si legge che le due galere avevano servito per nove mesi lungo le coste della Spagna ed erano praticamente inutilizzabili (Mele, 2006, pp. 334-335). Sulle poche prede realizzate dalle galere sarde si veda Cipollone, 2011, p. 134.

³⁵ La *San Francesco* ebbe una vita molto breve: non essendo più citata nei documenti degli anni Settanta, si può dedurre che fu presto disarmata.

³⁶ Secondo Giovanni Murgia, le galere mancavano delle adeguate provvigioni alimentari ed erano del tutto prive dell’occorrente per poter navigare (Murgia, 2012, p. 116, ma vedi anche pp. 117-119). Alla fine degli anni Sessanta l’erario era talmente indebitato che i galeotti della galera *San Francesco*, lasciati senza panatica, rischiavano di morire letteralmente di fame (Cipollone, 2011, p. 135).

³⁷ La bibliografia sui presidi toscani va crescendo, in quantità e in qualità: Tognarini, 1987, pp. 297-313; Martinelli, 2006, pp. 162-178; Angiolini, 2006, pp. 171-188. Da ultimo, nel suo interessante libro sulla costruzione di una rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale della

D'altra parte, scemata in parte nel corso del XVII secolo la minaccia turco-barbaresca per fronteggiare la quale erano stati pensati, i *presidios* dovettero apparire a corte sempre più come "una voragine senza fondo in cui si rovesciavano fiumi di denaro" (Tognarini, 1987, p. 304). Non si dimentichi, però, il ruolo deterrente che i presidi e le loro fortezze svolgevano nei confronti della navigazione ottomana e francese nelle acque del Tirreno (e dei progetti filofrancesi del Gran duca), nonché il vantaggio – che, a conti fatti, Madrid ebbe fino all'estinzione della casata regnante – di poter godere di punti d'appoggio stabili nei collegamenti fra regno di Napoli e porti iberici (Angiolini, 2006, p. 174): in particolare "Puerto Longon [es] puerto natural y capaz d'una Armada Real"³⁸, e quasi subito prese corpo in Spagna una discussione in merito alla costruzione di un grande porto nel territorio dei presidi (Angiolini, 2006, p. 175 e nota 15).

Ma nel corso del Seicento erano proprio gli approdi dell'isola d'Elba – rimasta al principe di Piombino – ad apparire sempre più importanti agli occhi dei sovrani di Spagna, specie in virtù del fatto che Genova cominciava a sganciarsi progressivamente dall'orbita spagnola: anche alla luce di queste vicende, i ricchi "giacimenti documentari non sfruttati" su cui insisteva tempo fa Ivan Tognarini (Napoli, Parigi, Archivio segreto vaticano)³⁹, meriterebbero di essere studiati a fondo, ai fini di una comprensione maggiore dell'uso logistico di questa area da parte delle flotte degli *Austrias*.

4. Un anello fondamentale: Genova e la Liguria

La Repubblica rappresenta un caso a sé, in quanto nel porto di Genova stanziava una delle squadre più efficienti dell'armata spagnola (detta, appunto, "squadra di Genova") ma al tempo stesso per ottenere l'accesso agli scali liguri, ai fini di imbarcare e sbarcare fanti da movimentare sul teatro militare euro-mediterraneo, l'ambasciatore spagnolo in città era costretto a richiedere regolare permesso al governo oligarchico.

La squadra di Genova fu allestita originariamente da Andrea Doria, che nell'agosto 1528 passò dalla parte di Carlo V e gli noleggiò le sue galere, trasferendo sul mare il sistema dei "condottieri" già da molti decenni in voga

prima età moderna, Arturo Pacini ha dedicato un capitolo alla nascita dei presidi di Toscana (Pacini, 2013, pp. 92-119). Freschissimo l'articolo di D'Onofrio, 2019.

³⁸ Cfr. Tognarini, 1987, p. 306. Diverso il discorso per Porto Santo Stefano, che "no es seguro de todos vientos, ni es fortificable", mentre Porto Ercole "es una cala solamente capace de ocho, o diez galeras lo mas".

³⁹ Su Simancas, invece, un grande lavoro è stato svolto da Angiolini e Pacini.

negli eserciti di terra⁴⁰: sulla scia di Arturo Pacini, si potrebbe ben dire che “lo stesso Stato genovese nacque da un noleggio di galere” (Pacini, 1999, p. 49). Alla squadra dorianica, passata poi al nipote Gian Andrea e successivamente al figlio cadetto Carlo, si aggiunsero presto nuove galere armate da altri patrizi della città, sempre col fine di metterle al servizio della Spagna⁴¹: il secondo *asentista* dopo i Doria fu Agostino Grimaldi, signore di Monaco, che ben presto decise di *sub-asentare* le sue due galere (inserite nello stuolo siciliano) ai ricchi cugini genovesi; e in seguito il suo esempio venne seguito da esponenti delle famiglie De Mari, Sauli, Imperiale, Lomellini, Negrone, Centurione, Serra e Cicala⁴². Nel Seicento la squadra di Genova agli ordini di don Carlo duca di Tursi si arricchì delle galere di Bordinelli Sauli, che poi passò la sua squadra ai figli Andrea e Geronimo. Giusto per capire le dimensioni di questa squadra, alla vigilia della guerra dei Trent'anni, i “privati” genovesi mettevano in mare 14 galere, per un totale di 3.015 uomini di equipaggio.

Il denaro necessario a garantire il funzionamento di questa flotta arrivava dalla Spagna, dove fin dal XV secolo era stato elaborato un sistema ben congegnato per aumentare il gettito attraverso il clero. In prima battuta si era pensato alla tradizionale vendita delle indulgenze, e Sisto IV aveva emanato una bolla (la *Cruzada*) che permetteva ai regnanti spagnoli di finanziare, con il ricavato degli attestati di perdono, la guerra contro gli infedeli: parte di queste somme venivano appunto destinate al mantenimento delle galere, fra cui quelle di Genova⁴³. Nel 1557 Paolo IV aveva concesso l'istituzione della *excusado*, una tassa simile alla decima ecclesiastica che era devoluta dal clero spagnolo al sovrano⁴⁴. E il sistema delle “tre grazie” – come veniva chiamato in gergo – si completò nel 1560 con il *subsidio*, voluto da Pio IV per costringere il clero di Castiglia e Aragona a contribuire alla causa asburgica con un forfait volontario da fissare ogni quinquennio: nel 1620, ad esempio, i soli capitoli di Toledo e Siviglia raccolsero 154.000 ducati per le galere genovesi.

⁴⁰ Per questa parte sulle galere genovesi mi sono avvalso di alcuni lavori di Luca Lo Basso, 2007, pp. 397-428, 2011, pp. 819-846.

⁴¹ Le galere degli *asentisti* genovesi entrarono a servire nelle diverse squadre italiane della Corona, mentre non se ne ritrovavano all'interno della squadra di Spagna.

⁴² Nel giro degli *asentisti* finirono anche membri di spicco del ceto nobiliare, quali gli eredi di Adamo Centurione, grande banchiere alla corte di Spagna, amico di Andrea Doria e nonno materno di Gian Andrea.

⁴³ Il 22 agosto 1631 il tesoriere della Cruzada Giulio Cesare Scasuola inviò a Genova per la squadra dei privati 6.184.338 maravedis.

⁴⁴ In realtà, il clero decise ben presto di pagare una somma fissa annuale di 250.000 ducati.

Il ruolo strategico della squadra dei *particulares* si modificò nel corso del tempo: l'afflato militare del secondo Cinquecento, con l'impresa di Lepanto e le numerose spedizioni in Nord Africa, andò sfumando dopo gli ultimi tentativi di aggressione del primo Seicento, cosicché le galere genovesi si riconvertirono nel trasporto dell'argento e degli ordini destinati agli operatori delle fiere dei cambi (gli *spacci*). "Da unità militari, le galere dei particolari erano diventate uno strumento fondamentale della finanza ispano-genovese" (Lo Basso, 2011a, p. 824). E nel proseguo del XVII secolo, la situazione sarebbe rimasta invariata, con l'eccezione degli anni di guerra, quando le galere tornavano ad essere impiegate in operazioni belliche (creando comprensibilmente non pochi malumori fra i finanzieri genovesi).

Nel corso del XVI-XVII secolo, la squadra genovese – che dopo la fine della dinastia Asburgo in Spagna venne venduta alla Repubblica, chiudendo l'epoca dell'esercizio privato della guerra navale – poté utilizzare la darsena e il porto di Genova sia per le nuove costruzioni che per la manutenzione e le soste invernali (il "classico" *sciverno*)⁴⁵. Diverso il discorso – sia per le galere genovesi che per quelle delle altre squadre spagnole – quando lo scopo era sbarcare o imbarcare contingenti militari lungo l'arco costiero ligure. Genova, per l'appunto, non si poteva usare, e nelle rare occasioni in cui le unità dell'armata spagnola si rifugiarono in darsena, il governo della Repubblica reagì con fermezza: nel novembre 1608, quando le squadre di Napoli e Sicilia cercarono rifugio in porto per sottrarsi ai marosi, i Collegi disposero la chiusura delle porte cittadine e la messa in allerta delle batterie di artiglieria⁴⁶; il 26 aprile 1631, in seguito all'ingresso di dieci galere destinate a Napoli con 500 soldati a bordo, i genovesi chiesero spiegazioni all'ambasciatore del re Cattolico e lo incalzarono affinché si accertasse che le navi in arrivo da ponente attraccassero a Vado, nella Riviera di ponente⁴⁷.

Proprio Vado (indicata genericamente nei documenti come "baya de Saona")⁴⁸, Voltri (nei pressi della città) e La Spezia erano i principali approdi

⁴⁵ Sulla base di una specifica legge votata in Consiglio nel 1562, il permesso veniva concesso qualora a bordo non fossero presenti soldati spagnoli o al soldo della Spagna. Le galere dei *particulares* saranno costrette a lasciare il porto genovese una prima volta nel 1679, e poi dopo il bombardamento della città ad opera dei francesi nel 1684, ricoverandosi da quel momento nel porto napoletano di Gaeta.

⁴⁶ AGS, Estado, Génova, 1434.

⁴⁷ Archivio di Stato di Genova (da ora in poi ASG), Archivio segreto, 2738.

⁴⁸ Anche a Savona vigeva un divieto: il 19 novembre 1605 il residente Vivas riferì che l'entrata in darsena delle galere di don Pedro Baçan aveva provocato le rimostranze del podestà, dal momento che "por sus leyes [della Repubblica] es proybido generalmente [...] entrar en este puerto [di Genova] y en el de Saona galeras con infantería" (AGS, Estado, Génova, 1433).

dove la Repubblica acconsentiva le operazioni di imbarco e di sbarco. La Spezia venne utilizzata soprattutto nel corso del Cinquecento, all'epoca della guerra contro i turchi (vi si imbarcò, ad esempio, fanteria destinata a Lepanto); ma rispetto alla rada di Vado presentava significative controindicazioni, quali un meno agevole collegamento con Milano e la presenza di valichi inagibili per gran parte dell'anno e inadatti per il passo dei carriaggi. A questi fattori si doveva aggiungere la povertà del territorio, che non permetteva la concentrazione di grandi masse di uomini, e che costringeva le autorità spagnole a disporre spesso scomodi frazionamenti degli sbarchi⁴⁹. A partire dagli anni Ottanta del XVI secolo gran parte del traffico di fanterie venne così indirizzato verso Vado (peraltro già sfruttata alcune volte negli anni precedenti), affiancato a partire dal secondo decennio del secolo successivo dallo scalo di Voltri, che permetteva di raggiungere più velocemente e comodamente lo Stato di Milano⁵⁰.

Del resto, la Spagna capì da subito che per controllare meglio i collegamenti tra la costa ligure e il *Milanesado* avrebbe dovuto disporre di un approdo tutto suo, e a partire dal 1571 trovò nel Finale, feudo imperiale nel mezzo della Ponente ligure, l'anello mancante di quel "camino español" che aveva assunto una centralità strategica in seguito allo scoppio della rivolta nei Paesi Bassi⁵¹. Tuttavia, per una serie di motivi di carattere pratico l'occupazione del Finale non rese la Spagna autonoma da Genova: rispetto a quelli genovesi lo scalo del Marchesato finalese era meno comodo, perché la costa era più esposta ai venti e ai capricci dei marosi – particolarmente pericolosi nei mesi autunnali e invernali – il valico dei monti era molto meno agevole e il percorso più lungo e tortuoso, attraverso territori che in caso di guerra erano facilmente soggetti ad eventuali attacchi nemici dal Piemonte (nel Seicento divenuto ostile). È per questo motivo che in occasione delle guerre del Monferrato gli spagnoli si ostinarono a domandare il passo per Voltri, preferendolo addirittura a Vado - concesso invece più di buon grado dai genovesi – in quanto costringeva i fanti a incamminarsi per un percorso molto vicino alle postazioni dei franco-piemontesi (Maffi, 2007, p. 133).

Per la verità, col salire di tono dello scontro armato fra Asburgo e Borbone i genovesi, di quando in quando, accordarono i permessi di transito anche per

⁴⁹ Ad esempio, nel 1579 l'ambasciatore spagnolo a Genova Pedro de Mendoza invitava a scaglionare l'arrivo dei soldati tedeschi a La Spezia, perché il territorio non offriva grandi comodità (Maffi, 2007, p. 131 e nota 54).

⁵⁰ Sulla fortificazione cinque-seicentesca di Vado rinvio a Calcagno, 2015, pp. 45-58.

⁵¹ Sul Finale mi si permetta di rinviare al mio Calcagno, 2011. Sul "camino español" ha scritto un libro mirabile Parker, 2000.

altri scali: il 12 novembre 1635, con i francesi asserragliati a Casale (“el Monferrato está lleno de franceses”), gli spagnoli vennero autorizzati a sbarcare a Sampierdarena, a ridosso del centro urbano; il 2 agosto dell’anno successivo, sempre a Sampierdarena, fu il turno di altri 1.000 soldati in arrivo dalla Spagna a bordo delle galere del duca di Tursi⁵²; in quegli stessi mesi i contingenti di Filippo IV passarono anche per Rapallo: anzi, specie quando si trattava di «poca e disarmata gente», il governo preferiva concedere proprio quello scalo, perché «questo luogo di Rapallo è molto al proposito per essere vicino a Portofino con buona spiaggia et abbondanza di bestie atte a portare le bagaglie, [...] col tratto di 12 o 15 miglia conduce al Stato del principe Doria, e col spacio di 30 miglia in tutto finisce a Bobbio Stato di Milano senza toccare per lo Stato di altro principe straniero»⁵³. Nell’altra Riviera, i soldati al soldo della Spagna utilizzavano anche la spiaggia di Albisola, “de donde se va a Saselo y de allí a Roca Grimalda y a los presidios del Estado de Milán”, tragitto non breve come quello di Voltri ma “seguro y de bastante comodidad”⁵⁴.

A conti fatti, nella seconda metà del Cinquecento e per i primi decenni del secolo successivo Finale venne utilizzata per gli sbarchi e gli imbarchi solo in situazioni di emergenza, quando i genovesi non si dimostravano disposti a concedere il transito o quando il numero eccessivo dei soldati in arrivo non permetteva di svolgere tutte le operazioni a Vado e a Voltri (e negli altri scali concessi di volta in volta dal governo della Repubblica). Sta di fatto, però, che nel corso della guerra dei Trent’anni e in occasione delle guerre mosse da Luigi XIV nel secondo Seicento la Repubblica tenne a restare neutrale, orientandosi verso un trattamento paritetico verso i due contendenti⁵⁵, e mal sopportando le

⁵² ASG, Archivio segreto, 2739. Una volta approdate a Sampierdarena, le truppe salivano a Milano percorrendo la val Polcevera, e la prima tappa era quella di Busalla. Lo stesso tragitto veniva seguito anche quando i soldati sbarcavano a Cornigliano.

⁵³ ASG, Archivio segreto, 1900. Lettera all’oratore in Spagna Giacomo De Franchi del febbraio 1635.

⁵⁴ AGS, Estado, Milán y Saboya, 3348. Lettera dell’ambasciatore spagnolo a Genova Siruela del 31 maggio.

⁵⁵ Lo dimostrano i frequenti passi forniti ai francesi, entrati in guerra contro la Spagna del conte-duca Olivares: nel luglio 1635 l’ambasciatore spagnolo si lamentò per i transiti concessi fra Voltri e Sestri ponente alla soldatesca francese diretta a Parma; il 18 aprile 1636 il governo genovese prescrisse al commissario del forte di Vado di non ostacolare l’approdo dell’armata del Cristianissimo; e in estate venne concesso il transito alle forze francesi attraverso lo Spezzino (ASG, Archivio segreto, 1900; Maffi, 2007, p. 126). Infine, nell’aprile 1646 i genovesi concessero alle truppe di Luigi XIII libero accesso in tutti gli scali del Dominio escluso quello di Genova, e questa sorta di passo incondizionato fu rinnovato il 2 settembre 1647 (ASG, Archivio segreto, 1904).

continue richieste spagnole di transiti attraverso il territorio ligure, come se si trattasse di cosa dovuta. Questa nuova linea politica spinse gli spagnoli a rafforzare i legami con Monaco⁵⁶ – il cui ruolo logistico, prima del passaggio alla Francia del 1641, andrebbe indagato maggiormente – e a riprendere in considerazione l'idea di utilizzare il Finale (di fatto fino a questo momento non risolutivo sul piano logistico)⁵⁷.

D'altra parte, c'è da tenere in considerazione che, con i francesi a scorrazzare impunemente, sbarcare e imbarcare soldati nel Dominio genovese era diventato molto pericoloso. E, diversamente da prima, per l'appunto, Genova desiderava rimanere equidistante rispetto alle due potenze, e non garantiva più la sua collaborazione: quando il 14 settembre 1636 il duca di Ferrandina entrò con la sua armata di 34 galere nel porto di Vado e chiese "che ordine avesse il commissario della fortezza [...] in occasione che egli fosse astretto a pigliar ivi porto et che l'armata francese venisse ad assalirlo", si sentì rispondere che "entrando e l'una e l'altra armata in detto porto indifferentemente come amica no' le sarebbe fatto ostacolo alcuno"⁵⁸. Il duro impatto con la realtà avvenne il 1° settembre 1638, quando non molto distante dal porto di Genova andò in scena una cruenta battaglia tra le galere dei due maggiori sovrani d'Europa. L'esito fu impietoso: i francesi catturano sei galere, tra le quali la *Capitana* e la *Patrona* di Spagna, "che sono delle migliori del stuolo", mentre gli spagnoli ne intercettarono tre, "ma vi restano quasi solamente li nudi schaffi", perché gli equipaggi si misero in salvo sulle altre navi. Da quel momento nelle acque del mar Ligure fu guerra aperta, senza che la Repubblica si schierasse; e a partire dalla metà del secolo, i francesi misero in atto una sistematica guerra corsara, che costrinse gli spagnoli a rispondere a tono⁵⁹.

In queste mutate condizioni, Madrid decise di potenziare lo scalo finalese. In prima battuta, gli spagnoli misero in atto una serie di iniziative concrete per attrezzare il territorio di Finale in funzione degli sbarchi e degli imbarchi della soldatesca. Nel 1635 costruirono un ospedale militare per dare soccorso ai

⁵⁶ In una sua missiva scritta nel marzo 1639, il Governatore di Milano marchese di Leganés avanzò l'idea di costruire un molo per le galere a Monaco in attesa che si realizzasse un vero e proprio porto nel Finale; e in una lettera del 6 aprile 1640 del viceré di Sicilia Francisco de Melo si parlava della presunta decisione di adattare il porto di Monaco proprio per le esigenze logistiche degli eserciti degli Asburgo (AGS, Estado, Sicilia, 3483).

⁵⁷ Vedi anche Lo Basso, 2011a, pp. 835 e 844.

⁵⁸ ASG, Archivio segreto, 1666.

⁵⁹ Sui corsari spagnoli nel mare Ligure e sull'utilizzazione da parte loro della comoda base del Finale vedi la recente monografia di Decia, 2018; di poco precedente, e utile spunto per il lavoro di Tamara Decia, era stato il saggio di Lo Basso, 2011b.

militari, spesso debilitati dalle lunghe traversate nel Mediterraneo e dai numerosi giorni di marce forzate. Il secondo passo consistette nel fortificare il Marchesato: se ne cominciò a parlare fin dagli anni Trenta, quando ancora le truppe passavano per Voltri e per la rada di Vado (e per gli altri approdi concessi da Genova), e nel 1642 venne finalmente appaltata un'"impresa" per la costruzione dei nuovi forti⁶⁰. In poco tempo il Borgo murato, sede del Governatore spagnolo, venne rafforzato con la costruzione di Castel San Giovanni, mentre alla Marina i forti di S. Antonio e dell'Annunziata furono costruiti per proteggere Castelfranco, eretto giù nel tardo Medioevo e confermato perno del sistema difensivo marittimo. Era tutto pronto per fare di Finale l'approdo privilegiato per i movimenti di truppe tra Europa e Mediterraneo: dall'utile possedimento rivierasco passarono ad esempio svariati rinforzi indirizzati dal Ducato di Milano verso i fronti portoghese e catalano prima, siciliano poi (Maffi, 2007, pp. 136-137)⁶¹.

5. Conclusioni

Il quadro sin qui delineato mostra chiaramente quanto, nel corso dell'età moderna, fosse inscindibile il legame fra sfera militare e finanza, nonché come le dinamiche politiche e diplomatiche influissero sulle operazioni logistiche. Ciò risulta particolarmente significativo per la Monarchia Asburgica, impegnata per tutta la seconda metà del XVI secolo nella riorganizzazione dei sistemi amministrativi, giudiziari e fiscali delle periferie, così da consentire una gestione *haciendistica* finalizzata al conseguimento degli obiettivi della politica "imperiale"; ma al tempo stesso costretta a far fronte a una situazione geopolitica niente affatto tranquilla, fra principi ostili e altri non supinamente piegati alle esigenze asburgiche (vedi il caso di Genova nel corso del XVII secolo).

In particolare, il Cinquecento costituì un periodo chiave, di sperimentazioni e mutamenti, che consentirono di rimodellare le strutture di comando e di potere, necessarie a fronteggiare le numerose difficoltà legate alle dimensioni della "monarchia composita"; difficoltà che scaturivano da ostacoli logistici, a causa dei costi e dei tempi di comunicazione fra Madrid e i centri periferici – si consideri che ogni trasmissione "rapida" fra la Spagna e la Sicilia costava 360

⁶⁰ Archivio di Stato di Savona, *Notai distrettuali*, 1311.

⁶¹ Già nel settembre 1660 vennero inviati in Spagna da Milano attraverso Finale tre *tercios* di lombardi e tre reggimenti di tedeschi, per un totale di 3.600 uomini, destinati al fronte di guerra con il Portogallo (Giannini, Signorotto, 2006, p. 97).

ducati (Parker, 1999, p. 118) – e appunto dal coordinamento di realtà politiche estremamente differenti per valenza strategica, tradizioni, prerogative.

In tal senso, il tentativo di costruire una flotta che supportasse la strategia difensiva/offensiva in area mediterranea, continuamente sottoposto alla capacità impositiva nei singoli domini coinvolti (e alla collaborazione attiva di Genova e dei suoi *asentistas*), diede vita, di fatto, a un laboratorio all'interno del quale si affinarono degli strumenti di contrattazione in grado di apportare significativi mutamenti ed evoluzioni all'interno di una realtà politica tutt'altro che definita e cristallizzata. D'altro canto, il tentativo di mantenere il controllo delle rotte nel bacino interno, come messo in mostra recentemente dalla storiografia, costrinse Madrid a uno sforzo continuo per presidiare i suoi territori e per creare avamposti in quelli "altrui" (Finale, in un certo senso, è l'esempio più eclatante, per quanto fosse formalmente un feudo imperiale), in un'ottica di gestione logistica e di elaborazione strategica di ampio respiro ancora molto sviluppate nel XVII secolo.

6. Bibliografia

- Angiolini, Franco (2006) 'I Presidios di Toscana: cadena de oro e llave y freno de Italia', in Garcia Hernan, David - Maffi, Davide (a cura di) *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*. vol. I, Madrid: Ediciones Laberinto, pp. 171-188.
- Calabria, Antony (1991) *The cost of empire. The finances of the Kingdom of Naples in the time of Spanish rule*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Calcagno, Paolo (2011) "La puerta a la mar". *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*. Roma: Viella.
- (2015) 'Défendre la rade de Vado, une préoccupation récurrente pour Gênes (XVIe-XVIIIe siècles)', in Brogini, Anne - Ghazali, Maria (a cura di) *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI-XXI siècles)*. Paris: Editions Bouchène.
- Cancila, Rossella (2016) 'Salute pubblica e governo dell'emergenza: la peste del 1575 a Palermo', *Mediterranea. Ricerche Storiche*, anno XIII, n. 37, pp. 231-272.
- Caracciolo, Francesco (1974) *Uffici, difesa e corpi rappresentativi nel Mezzogiorno in età spagnola*. Reggio Calabria: Editori meridionali riuniti.
- Cerezo Martínez, Ricardo (1983) 'La táctica naval en el siglo XVI', *Revista de Historia Naval*, 1, pp. 29-61.
- Cervera Pery, José (1982) *La estrategia naval del Imperio: auge, declive y ocaso de la marina de los Austrias*. Madrid: San Martín.

- Cipollone, Valentina (2011) *La politica navale della Spagna nel fronte mediterraneo (1635-1678)*, tesi di dottorato, a.a. 2010-2011, tutor prof. Giuseppe Mele.
- De Bunes Ibarra, Miguel Angel (2006) 'La defensa de la cristianidad; las armadas en el Mediterráneo en la edad moderna', *Cuadernos de historia moderna*, Anejos, 5, pp. 77-99.
- Decia, Tamara (2018) *Contra infieles y enemigos de Su Majestad. I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*. Palermo: New Digital Press.
- D'Onofrio, Antonio (2019) 'I presidi di Toscana: forme di lunga durata e mutamenti in un piccolo spazio', *Mediterranea. Ricerche Storiche*, anno XVI, n. 45, pp. 39-60.
- Favarò, Valentina (2009) *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*. Palermo: Quaderni di *Mediterranea*, n. 10.
- Fenicia, Giulio (2003) *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II. Organizzazione e finanziamento*. Bari: Cacucci.
- (2006) 'Napoli e la guerra nel Mediterraneo cinquecentesco. Nota storiografica', in Cancila, Rossella (a cura di) *Mediterraneo in armi*. Palermo: Quaderni di *Mediterranea*, n. 4, tomo II, pp. 383-396.
- Galasso, Giuseppe (1994) *Alla periferia dell'impero. Il Regno di Napoli nel periodo spagnolo (secoli XVI-XVII)*. Torino: Einaudi.
- García Hernán, David - García Hernán, Enrique (1999) *Lepanto: el día después*. Madrid: Actas.
- García Hernán, Enrique (1995) *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*. Madrid: Ediciones Tempo.
- Giannini, Massimo Carlo - Signorotto, Gian Vittorio (a cura di) (2006) *Lo Stato di Milano nel XVII secolo. Memoriali e relazioni*. Milano: Ministero per i beni e le attività culturali.
- Giuffrida, Antonino (1999) *La finanza pubblica nella Sicilia del '500*. Caltanissetta - Roma: Sciascia editore.
- Lo Basso, Luca (2003) *Uomini da remo. Galere e galeotti del Mediterraneo in età moderna*. Milano: Selene.
- (2007) 'Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)', in Cancila, Rossella (a cura di) *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*. Palermo: Quaderni di *Mediterranea*, n. 4, vol. II.

- (2011a) 'Una difficile esistenza. Il duca di Tursi, gli asientos di galere e la squadra di Genova tra guerra navale, finanza e intrighi politici (1635-1643)', in Herrero Sánchez, Manuel - Ben Yessef Garfia, Yasmina Rocío - Puncuh, Dino (a cura di) *Génova y la Monarquía hispánica (1528-1713)*. Genova: Atti della Società ligure di storia patria, LI/2, pp. 819-846.
- (2011b) 'Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento', in Lo Basso, Luca (a cura di) *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*. Novi Ligure: Città del Silenzio, pp. 95-116.
- Maffi, Davide (2007) 'Alle origini del "Camino Español". I transiti militari in Liguria [1566-1700]', in Peano Cavasola, Alberto (a cura di) *Finale porto di Fiandra, briglia di Genova*. Finale Ligure: Centro storico del Finale.
- Mafrici, Mirella (1995) *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*. Napoli: Edizioni scientifiche italiane.
- Manconi, Francesco (2000) 'L'invasione di Oristano nel 1637: un'occasione di patronazgo real nel quadro della guerra ispano-francese', in Mele, Giampaolo (a cura di) *Giudicato d'Arborea e Marchesato di Oristano: proiezioni mediterranee e aspetti di storia locale*. Oristano: ISTAR, pp. 669-697.
- Mantelli, Roberto (1986) *Il pubblico impiego nell'economia del Regno di Napoli: retribuzioni, reclutamento e ricambio sociale nell'epoca spagnola (secc. XVI-XVII)*. Napoli: Istituto Italiano per gli Studi filosofici.
- Martinelli, Silvio (2006) 'I Presidi spagnoli di Toscana: un'intuizione strategica di Filippo II per la difesa del Mediterraneo', *Le carte e la storia*, XII/1, pp. 162-178.
- Mattone, Antonello (2001) 'Il Regno di Sardegna e il Mediterraneo nell'età di Filippo II. Difesa del territorio e accentramento statale', *Studi storici*, XLII, pp. 263-335.
- (1993) 'L'amministrazione delle galere nella Sardegna spagnola', in D'Arienzo, Luisa (a cura di) *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo e età moderna: studi storici in memoria di Alberto Boscolo*. Roma: Bulzoni.
- Mele, Giuseppe (2000) *Torri e cannoni. La difesa costiera in Sardegna nell'età moderna*. Sassari: EDES.
- (2008) 'Torri o galere? Il problema della difesa costiera tra XVI e XVIII secolo', in Anatra, Bruno - Mele, Maria Grazia - Murgia, Giovanni - Serreli, Giovanni (a cura di) *Contra moros y turcos. Politiche e sistemi di difesa degli Stati*

- mediterranei della Corona di Spagna in età moderna*. Cagliari: ISEM-CNR, pp. 197-207.
- (a cura di) (2006) *Raccolta di documenti editi e inediti per la storia della Sardegna. VII: Documenti sulla difesa militare della Sardegna in età moderna*. Sassari: EDES.
- Mongitore, Antonino (1749) *Parlamenti generali del Regno di Sicilia dall'anno 1446 fino al 1748*. Palermo: presso Pietro Bentivegna.
- Murgia, Giovanni (2012) *Un'isola, la sua storia. La Sardegna tra Aragona e Spagna (secoli XIV-XVII)*. Dolianova: Grafica del Parteolla.
- Musi, Aurelio (1994) 'L'Italia nel sistema imperiale spagnolo', in Musi, Aurelio *Nel sistema imperiale. L'Italia spagnola*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane, pp. 51-66.
- Olesa Munido, Francisco Felipe (1968) *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. II vol., Madrid: Editorial Naval.
- Pacini, Andrea (1999) *La Genova di Andrea Doria nell'impero di Carlo V*. Firenze: Olschki.
- Pacini, Arturo (2013) "Desde Rosas a Gaeta". *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*. Milano: FrancoAngeli.
- (2018) *Le marine italiane*, in Bianchi, Paola - Del Negro, Piero (a cura di) *Guerre ed eserciti nell'età moderna*. Bologna: Il Mulino, pp. 291-320.
- Parker, Geoffrey (1999) *La gran strategia de Felipe II*. Madrid: Alianza Editorial.
- (2000) *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659: la logística de la victoria y la derrota de España en las guerras de los Países Bajos*. Madrid: Alianza Editorial.
- Pezzolo, Luciano (2007) 'Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra medioevo e prima età moderna', *Note di Lavoro del Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Ca' Foscari*, n. 04/NL.
- Ribot García, Luis (1996) 'Las provincias italianas y la defensa de la monarquía', in Musi, Aurelio (a cura di) *Nel sistema imperiale. L'Italia spagnola*. Napoli: Edizioni Scientifiche Italiane, pp. 97-122.
- Sirago, Maria (1999) 'La flotta napoletana nel vicereame spagnolo (1507-1598)', *Frontiera d'Europa*, n. 1, pp. 111-172.
- Sirago, Maria (2018) *La flotta napoletana nel contesto mediterraneo (1503-1707)*. Ogliastro Cilento: Licosa edizioni.

- Sorgia, Giancarlo (1966) 'Progetti per una flotta sardo-genovese nel Seicento', *Miscellanea storica ligure*, IV, pp. 177-193.
- Thompson, Irving A.A. (1976) *War and government in Habsburg Spain 1560-1620*. London: Athlone Press.
- (2006) 'Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI', *Revista de Historia Moderna*, n. 24, pp. 95-124.
- Tognarini, Ivano (1987) 'Lo Stato dei Presidi in Toscana', in *Storia della società italiana. X: Il tramonto del Rinascimento*. Milano: Teti, pp. 297-313.

7. Curriculum vitae

Dottore di ricerca presso l'Università di Verona nel 2010, Paolo Calcagno è ricercatore di Storia moderna presso l'Università di Genova. Autore di diversi articoli, saggi e monografie sul territorio della Repubblica di Genova e sugli spazi mediterranei del XVI-XVIII secolo, si sta occupando in questo momento di storia delle annone e di contrabbandi marittimi in età moderna. Membro del Laboratorio di Storia marittima e navale, è affiliato a *Red Columnaria*, all'interno del nodo *Mediterranean Maritime Borders (16th to 21st century)* e del *GIS d'Histoire & Sciences de la mer*. È inoltre condirettore della collana "Studi storici marittimi" di *New Digital Frontiers*.

Valentina Favaro è Professore di Storia Moderna presso l'Università di Palermo. Le sue ricerche si sono concentrate sull'area mediterranea in età moderna, con particolare attenzione al ruolo politico e militare della Sicilia e alla sua funzione di frontiera (*La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, 2009). Lo studio sulle aree di frontiera è stato poi ampliato all'Europa e all'America latina (*Fronteras: procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)* 2017). Attualmente il suo interesse è rivolto alle carriere transnazionali all'interno della Monarchia spagnola (*Gobernar con prudencia. Los Lemos, estrategias familiares y servicio al Rey*, 2016).

