

Luca Lo Basso

GLI ASENTISTI DEL RE. L'ESERCIZIO PRIVATO  
DELLA GUERRA NELLE STRATEGIE ECONOMICHE  
DEI GENOVESI (1528-1716)

*1. L'asiento dei Genovesi*

Nei secoli dell'età moderna l'esercizio della guerra fu in larga misura caratterizzato dalla presenza dei privati, secondo una tradizione sperimentata per tutta l'età medievale. Con il secolo XVI il fenomeno venne accentuandosi, non solo nelle operazioni terrestri, ma anche nel settore navale, dove le spese di armamento erano particolarmente elevate e dove, inoltre, si necessitava di maggiori competenze tecniche non da tutti possedute. Per tali ragioni, le flotte dell'epoca erano per la maggior parte composte da unità navali noleggiate o date in appalto ai privati. In tale contesto l'azione imprenditoriale dei Genovesi, capeggiati da Andrea Doria, trovò un enorme successo, in grado di protrarsi fino al secolo XVIII. A partire dalle guerre d'Italia per le grandi monarchie dell'epoca, avere al proprio servizio le galee dei patrizi genovesi significò poter disporre del sapere marittimo ligure, del porto di Genova e dei cantieri genovesi. Inoltre, gli stessi patrizi-armatori, tra la metà del Cinquecento e la metà del Seicento, furono i più importanti finanziari d'Europa: ingaggiarli significava, perciò, avere in un colpo solo le galee e il denaro. Solo a Genova, infatti, era possibile trovare contemporaneamente grandi capitali, uno sviluppato sistema creditizio e un'antica scienza marinara.

Tutto il sistema degli armamenti privati ruotava attorno al contratto di *asiento*, termine che in area ispano-italiana aveva significati molteplici.

Abbreviazioni utilizzate: Adgg, Archivio Durazzo Giustiniani, Genova; Adp, Archivio Doria-Pamphilj, Roma; Ags, Archivo General de Simancas; Apm, Archives du Palais Princier de Monaco; Asb, Archivio di Stato di Bologna; Ascg, Archivio Storico del Comune di Genova; Asf, Archivio di Stato di Firenze; Asg, Archivio di Stato di Genova; Asn, Archivio di Stato di Napoli; Assp, Archivio di Stato di La Spezia; Asv, Archivio di Stato di Venezia; Bcb, Biblioteca Civica Berio, Genova.

L'*asiento*, nella sua forma più semplice, equivaleva ad un prestito o ad un affitto non necessariamente ricorrendo alla specie monetaria. *Asientos* erano quelli stipulati da Andrea Doria, e da altri genovesi, che provvedevano a tener armato e pronto ai servizi di guerra e di pace per il re di Spagna un certo numero di galee; *asientos* erano i contratti rivolti a fornire particolari prestazioni di uomini per tempi e luoghi prefissati, ma soprattutto sotto questo nome si intendevano i soccorsi in denaro che venivano corrisposti alla monarchia secondo concordati compensi e prefissate scadenze<sup>1</sup>.

Più in generale venivano chiamati *asientos* tutti i contratti e gli accordi stipulati fra lo Stato spagnolo e i soggetti privati<sup>2</sup>. Per quanto riguarda le galee esso poteva avere due nature: l'*asiento-noleggio*, in cui un privato metteva a disposizione dello Stato, dietro compenso e con le necessarie garanzie, un certo numero di unità armate; oppure l'*asiento-appalto*, in cui invece lo Stato dava in gestione al privato un certo numero di galee per un determinato numero di anni, con i dovuti compensi. L'uso dello stesso termine per indicare due affari diversi ha messo in difficoltà molti studiosi, facendo loro confondere prestazione d'opera e noleggio. Inoltre i contratti di *asiento* di entrambe le tipologie erano costruiti su un unico modello<sup>3</sup>. Come è ovvio la diversa proprietà delle galee – dello Stato o dei privati – comportava conseguenze diverse sia sul piano politico, sia su quello economico. L'appalto era la versione dell'*asiento* (o *assento*, per dirla con vocabolo italianizzato) più in voga presso la maggior parte delle marinerie mediterranee: Toscana, Stato Pontificio, Piemonte, Francia, Spagna e Genova<sup>4</sup>. L'*asiento-noleggio*, invece, era un'invenzione

<sup>1</sup> G. Giaccherio, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Sagep, Genova, 1979, p. 170.

<sup>2</sup> Per *asiento* «in una accezione ampia s'intende un accordo, o contratto, tra la corona e gli uomini d'affari. Tale contratto poteva avere ad oggetto un prestito in denaro, la disponibilità di galere per un trasporto o per una spedizione militare, oppure le licenze per inviare negri nelle Americhe. Nell'*asiento* erano fissate tanto le condizioni offerte dai mercanti-banchieri quanto le modalità di rimborso da parte della corona» (R. Carande, *Carlo V e i suoi banchieri*, Marietti, Genova, 1987, pp. 907-908).

<sup>3</sup> Nei documenti spagnoli però la differenza veniva specificata. Nel caso di un *asiento-noleggio* si riportava la dicitura «galeras propias», mentre nel caso dell'appalto la formula usata era che il privato le teneva «en su cargo»; in altre circostanze, più semplicemente, si indicava che si trattava di galee di Sua Maestà. Cfr. Assp, *Lamba Doria*, f. 17, n. 6.

<sup>4</sup> Per un confronto con le altre flotte mi permetto di rinviare a L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene Edizioni, Milano, 2004.

genovese e fu per secoli appannaggio quasi esclusivo del patriziato della Superba<sup>5</sup>. Il “padre” di tutti gli *asentisti* fu Andrea Doria, il quale semplicemente trasferì in mare – come scrisse Vito Vitale – il sistema dei “condottieri” già da molti decenni in voga negli eserciti di terra<sup>6</sup>.

Il Doria ebbe il suo primo incarico in mare per conto del governo genovese nel 1512, quando nel giro di tre mesi mise in mare due galee da impiegarsi nella difesa della città, durante una fase del lungo conflitto tra Francia e Spagna per la supremazia sull'Italia. Il comune di Genova, in quella circostanza, aveva dato al Doria le due galee in gestione, assieme a una mercede di 930 lire per ogni galea, con la promessa che tutte le prede catturate sarebbero spettate al comandante e agli equipaggi; il Doria per contro aveva versato per ogni galea 5.000 lire di cauzione, da restituirsi a fine contratto<sup>7</sup>: si trattava perciò di appalto e non di noleggio. Ben presto il Doria capì quanto fosse importante, dal punto di vista politico ed economico, possedere galee da mettere al servizio delle diverse potenze. Negli anni Venti accettò un primo ingaggio da parte dei francesi, che però abbandonò nel 1526, anno in cui passò al servizio del papa. Con la corte romana firmò un doppio contratto di *assento*: da una parte prendeva in gestione le due galee e i due brigantini pontifici, dall'altra noleggiava le sue sei galee, di cui due del cugino Antonio, dietro un compenso di 27.000 ducati secondo il Manfroni, 35.000 secondo il Guicciardini. L'anno seguente ripassò al servizio della Francia con un analogo contratto di noleggio per otto galee, stipulato sulla base

<sup>5</sup> Nella seconda metà del Cinquecento all'interno della corte spagnola vi furono notevoli spinte per eliminare le galee dei privati e per utilizzare quelle statali, eventualmente concesse in appalto. Si voleva perciò cancellare quella connotazione politica che Andrea Doria nel 1528 aveva dato al sistema degli *asientos*. Le galee private – in caso di mancato rispetto delle clausole contrattuali – potevano rapidamente passare al servizio di una potenza nemica o quantomeno ritirarsi – in una sorta di sciopero – nel porto di Genova. Ecco perché il governo spagnolo si orientò sempre più per il possesso delle galee, salvo poi darle in gestione per ragioni economiche a un privato, con una netta preferenza verso i patrizi genovesi.

<sup>6</sup> V. Vitale, *Breviario della storia di Genova*, Società Ligure di Storia Patria, Genova, 1955, vol. 1, p. 261.

<sup>7</sup> E. Pandiani, *Il primo comando in mare di Andrea D'Oría con uno studio sulle galee genovesi*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LXIV (1935), pp. 350-351. Su Andrea Doria il miglior lavoro rimane quello di E. Grendi, *Andrea Doria, uomo del Rinascimento*, in Id., *La Repubblica aristocratica dei genovesi. Politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Il Mulino, Bologna, 1986.

di un compenso di 38.000 scudi l'anno<sup>8</sup>. Ma la grande epoca degli *asientos de galeras* cominciò l'anno successivo, quando proprio mentre Filippino Doria con otto galee sconfiggeva l'armata imperiale nella battaglia di capo d'Orso presso Amalfi, Andrea decideva di mettere le proprie forze navali al servizio di Carlo V<sup>9</sup>. Malcontento nei confronti di Francesco I che aveva affidato il comando generale dell'armata a un francese, ritardo dei pagamenti, patriottismo o lungimiranza politica e militare nell'intuire al momento giusto quale fosse la parte che sarebbe uscita trionfante dal lungo conflitto: forse non uno solo, ma tutti questi motivi convinsero Andrea a firmare l'accordo con l'imperatore<sup>10</sup>. La trattativa a Madrid venne affidata ad Erasmo Doria, che la concluse con maestria e abilità.

Le richieste di Andrea, sottoscritte da Carlo V, erano dodici: le prime riguardavano la fine di ogni ingerenza francese su Genova e Savona, che assieme alle due riviere avrebbero costituito una nuova Repubblica. Il Doria chiedeva poi di poter mantenere in servizio i prigionieri spagnoli incatenati al remo delle proprie galee, oppure di avere in cambio per ogni uomo un forzato a vita o uno schiavo. Dall'articolo 5 dell'accordo iniziava il vero e proprio contratto di *asiento*, che sarebbe poi servito da modello nei secoli successivi:

Più domanda condotta per dodeci galee, con quale promette bene e fedelmente servire Sua Maestà Cesarea in ogni parte e contro ogn'uno dove farà il servizio di quella, in ordine di artiglieria, vele, sartie, et ogni altro bisogno tanto da guerra come da navigazione, huomini da remo e gente da cavo a sufficienza come si conviene per servire ad un tanto principe; per mantenimento di quelle a sua provvisione insieme domanda 60 mila scudi d'oro del sole, la valuta ogni anno pagati ogni due mesi et al principio del mese e non havendo da se da poter mantener dette galee, ricerca promessa di mercanti sufficienti che si obblighino di pagare, come è detto overo essi assegnamenti in sua sadisfazione, acciocché per mancamenti di denaro non sia costretto a mal servire<sup>11</sup>.

<sup>8</sup> C. Manfroni, *Storia della Marina italiana*, Regia Accademia Navale, Livorno, 1897-1902, vol. III, pp. 266-267; F. Guicciardini, *Storia d'Italia*, Einaudi, Torino, 1971, p. 1636 e p. 1783.

<sup>9</sup> C. Manfroni, *Storia della Marina italiana* cit., p. 281; C. Fernández Duro, *Armada Española*, tomo I, Museo Naval, Madrid, 1972, pp. 143-146.

<sup>10</sup> F. Guicciardini, *Storia d'Italia* cit., pp. 1856-1858. Decisivo fu senz'altro l'apporto di Adamo Centurione, grande amico e finanziere del Doria, già dal 1522 passato al servizio di Carlo V.

<sup>11</sup> Asg, *Archivio Segreto, Negoziazioni con la Spagna*, b. 2747 A-B; C. Bornate, *I negoziati per attirare Andrea D'Oria al servizio di Carlo V*, «Giornale Storico e Lettera-

Il condottiero genovese otteneva il comando supremo dell'armata imperiale, una casa e un approdo per le galee a Napoli, la possibilità di "estrarre" esentasse diecimila salme di grano dalla Puglia o dalla Sicilia, il rifornimento di munizioni per le artiglierie, l'imbarco del necessario numero di fanti e, infine, un beneficio nel Regno di Napoli del valore di 3.000 scudi d'entrata. Il contratto aveva validità dal primo luglio 1528, anche se fu firmato nel mese di agosto dello stesso anno. Come si vede, questo *asiento* era qualcosa di più di un semplice noleggio<sup>12</sup>. Era prima di tutto un importante investimento finanziario. Bisognava avere una forte disponibilità di denaro liquido da anticipare, tanto che lo stesso Andrea indicava la possibilità di coinvolgere nell'operazione dei "mercanti". A suo modo perciò anche l'*asiento* di galee affondava le sue radici nel prestito del denaro. L'armatore, per mantenere in servizio correttamente le proprie galee, anticipava il denaro necessario che successivamente avrebbe riavuto, con gli interessi, dal sovrano. Qui risiedeva un primo meccanismo di arricchimento: siccome i pagamenti del re non erano mai regolari, su ogni anticipo gli *asentisti* guadagnavano circa il 12-14%. Perciò oltre al compenso pattuito l'armatore incassava l'interesse scaturito dal ritardo dei pagamenti. Inoltre, come accadeva in tutte le transazioni dell'epoca, incassava i guadagni derivati dai cambi tra le diverse monete in circolazione.

Nei contratti successivi i genovesi furono ancora più oculati: inclusero, oltre alla possibilità di imbarcare merci nei porti spagnoli evitando i dazi e le gabelle, diverse garanzie, tra le quali spiccavano la concessione di *arrendamenti* (imposte indirette) e di *fiscali* (imposte dirette) nel Regno di Napoli<sup>13</sup>. In genere assieme all'*asiento* si

rio della Liguria», XVIII/2 (1942), p. 74; G. Oreste, *Genova e Andrea Doria nella fase critica del conflitto franco-asburgico*, «Atti della società ligure di storia patria», LXXII/3 (1951), pp. 2-71; C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo I, p. 150; A. Pacini, *La Genova di Andrea Doria nell'Impero di Carlo V*, Olschki, Firenze, 1999, p. 49; M. Sirago, *I Doria, signori del mare, ed il sistema dell'«asiento» nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V*, in *Carlo V e il Mediterraneo*, atti del convegno internazionale (Napoli, 11-13 gennaio 2001), «Archivio delle Province napoletane», CXIX (2001), pp. 605-704.

<sup>12</sup> Come ha scritto acutamente Pacini, l'*asiento* era «il testo fondamentale che definiva i rapporti tra la Repubblica e Carlo V», perciò – aggiungiamo noi – lo stesso Stato genovese nacque da un noleggio di galee. Cfr. A. Pacini, *La Genova di Andrea Doria* cit., p. 49.

<sup>13</sup> Nel 1530 lo stesso Andrea Doria – secondo le indiscrezioni raccolte dal suo *entourage* – avrebbe rinnovato l'*asiento* solo se avesse ottenuto migliori condizioni (A. Pacini, *La Genova di Andrea Doria* cit., p. 160). Sulle richieste e sulle lamentele di

includeva la concessione di un feudo con relativo titolo, sempre nel Mezzogiorno. Infine, nel contratto era sempre compresa la *licencia de saca*<sup>14</sup>, il permesso cioè di esportare dalla Spagna argento e oro. È evidente, perciò, che la prospettiva di guadagno non stava tanto nel compenso pattuito, quanto nelle clausole di contorno. *L'asiento* aveva anche forti connotazioni politiche, forse ancora più importanti degli aspetti economico-finanziari. Per un armatore privato, noleggiare le proprie navi da guerra alla maggiore potenza europea dell'epoca significava condividere l'autorità di far guerra di quello stesso Stato. Questa delega dello *ius ad bellum* dava un potere immenso ai singoli armatori che, forti di questo diritto, potevano esercitare sotto lo stendardo spagnolo qualsiasi tipo di traffico e di commercio per scopi privati.

Le galee degli *asentisti* genovesi poterono così servire nelle diverse squadre italiane della corona spagnola. Troviamo, infatti, esponenti delle più importanti famiglie liguri in servizio presso la squadra di Genova, di Napoli e di Sicilia, mentre esente da tale presenza era la sola squadra di Spagna.

Per concludere questa rapida e sommaria disquisizione sull'*asiento*, riportiamo per intero una lucida spiegazione di questi contratti fornitaci dalla relazione di Placido Ragazzoni, inviato straordinario veneziano in Sicilia nel 1574:

Resta che io narri l'accordo che Sua Maestà ha col Signor Giovanni Andrea Doria et altri particolari per le galere loro che conduce al suo dispendio il qual è questo.

Il patrone di esso è obbligato di darle e matenerle ben armate, et provviste così di huomini da remo, marinari, ufficiali et scapoli, come l'artiglieria, monicione, et arme, et delle altre cose necessarie per navigar et combattere. Il qual numero d'huomini debbia esser di 160 da remo et 50 tra ufficiali,

Andrea Doria nei confronti della monarchia iberica si vedano le numerose lettere edite in R. Vargas-Hidalgo, *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo: correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*, Ediciones Polifemo, Madrid, 2002. Particolarmente illuminante è la lettera scritta dal Doria a Giovanna d'Austria il 14 maggio 1557, nella quale il grande genovese evidenziava che «mi trovo senza danari senza credito e senza amici abbandonato da tutti et travagliato in questa mia età così matura et talmente che se non mi interessi il rispetto del servizio di Sua Maestà darei le galee in pagamento ai creditori et io per fugire l'ultimo supplicio abandonare la Patria et lasciarle in preda agli igrati cittadini» (*ibid.*, pp. 132-133).

<sup>14</sup> «La *licencia de saca* significava, a vantaggio del prestatore, una buona occasione per inserire un lucroso contrabbando in proprio accanto al trasferimento di moneta» (G. Giacchero, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 171).

marinari et scapoli, che siano pratici, habili et sufficienti. Nelli quali galere se Sua Maestà metterà alcuna fanteria, li provererà della paga et del vivere, et caso che non se gli mettesse detta fanteria sono li detti patroni delle galere di particolari obbligati di proveder altri 15 huomini aggiunti alli sopradetti 50 si che in tutto siano 65 per li quali s'habbia refare detto patrone alle ratte per conto delle paghe et del vivere per il tempo che servivano.

Tutto il tempo che le dette galere staranno al servitio di Sua Maestà eccetto che nelle parti et lochi dove inverneranno, cadauna habbia ad haver il numero preciso delle genti predette, et se fuori del tempo che inverneranno in alcuna mancherà alcun del soprascritto numero, che per saperlo et haverne la verità, sempre si gli possa far la cerca. Si debbi scontar al detto patrone quello che importerà il detto mancamento, si per la paga, come per il vivere, ma nel tempo che si invernerà, non si habbia ad haver in considerazione alcun mancamento, ma tutto va a beneficio del patrone, et se nelli 5 mesi dell'inverno, che si contano da mezzo ottobre sino a marzo gli fusse commendato che dovesse navigar, habbi da esser riconosciuto per il quadro di quello che sarà conveniente, havuta considerazione a quello che non patirebbe, se non navigasse.

All'incontro Sua Maestà da a detto patrone per cadauna galera si per conto di paga o vero di soldo, come de vitto, et questo, et ogni altra cosa appartenente ad una galera, che il tutto è sopra detto patrone ducati 500 d'oro al mese, che fanno ducati 6.000 all'anno et Sua Maestà non è obbligata proveder alcuna cosa, eccetto quella, che s'aspetta alli soldati, che furono posti sopra dette galere, il che ha da esser a spese di Sua Maestà.

La qual paga si debba dar di doi mesi in doi mesi, et prolungandosi troppo, gli è fatto buono per la dilacione a raggion di 14 per 100 d'interesse all'anno, et questi interessi si uniscono in fine di cadaun anno con la summa principale, et se ne fa un corpo, et corregli il prò tutto a raggion di 14 per 100 d'interesse benché nel riscuoter si duri molta fatica.

S'alcuna delle dette galere per navigar di ordine di Sua Maestà li 5 mesi del inverno, andasse a traverso, o patisse qualche altro danno, o vero si perdesse, Sua Maestà è tenuta a rifar il patrone di quello, che sarà raggionevole, intendendosi quando ciò succedesse navigando, ma non combattendo.

Alli quali patroni Sua Maestà concede estensione di ogni dritto et gabella a Sua Maestà appartenente per conto di vittovaglie, sarchiame, et altre cose necessarie per provision et bisogno di dette sue galere in ogni loco delli suoi Stati, non meno, che se fussero galere proprie di Sua Maestà.

Mi resta a dire ancora come et dove si preveda essa armata di panatica, vino er altre cose necessarie: di biscotto si prevede per la maggior parte di Sicilia, et qualche quantità della Puglia, di vino dal Regno di Napoli in gran parte, et di Sicilia ancora. Di formaggi per la maggior parte di Sicilia, di sardelle et tonnina di Spagna et Sicilia, di sarchiame et vele per la maggior parte di Genova, et di Calabria, di stoppa da Genova, di pegola di Calavria, sevo et ferramenta non manca per ogni loco, di monicione similmente ha Sua Maestà commodità di provedersi abbastanza delli detti lochi et Stati suoi. Di

legname veramente per fabbricarne di maestranza et d'arsenali non ha molta commodità; onde quando si trattasse di far molto maggior numero d'armata, o quando si perdesse questa, che Dio guardi, di rifarne un'altra darrebbe a mio giudizio grandissima fatica, si per difetto di legname, maestranza, et arsenali detti di sopra, come per mancamenti di huomeni da remo, alle quali difficoltà s'aggiunge una maniera sopra tutto, puoiché il re al presente si trova senza dannari, con li quali si fa ogni cosa<sup>15</sup>.

## 2. Il mestiere dell'asentista: un affare di famiglia

Gli *asentisti* genovesi al servizio della monarchia iberica furono talmente numerosi che di alcuni non possediamo che un breve riferimento documentario e niente più. Di altri invece è possibile ricostruire puntualmente, grazie soprattutto alla presenza di archivi privati, le vicende personali, il legame con *el Rey* e la pratica della gestione e del mantenimento delle galee. Proprio in tal senso in questa sede vogliamo tracciare alcuni profili di *asentisti*, evidenziando come l'«impresa galee», da investimento personale diventasse, quasi sempre, un affare di famiglia.

Il secondo *asentista*, in ordine di tempo dopo il Doria, fu il signore di Monaco Agostino Grimaldi. Già nel giugno 1524, a Burgos, egli aveva posto la rocca monegasca sotto la protezione di Carlo V, il quale l'aveva successivamente dichiarata indipendente nel trattato di Tordesillas<sup>16</sup>. Nel 1528 il Grimaldi, a completamento dell'alleanza spagnola, si offrì come *asentista* di galee, seguendo l'amico-nemico Andrea Doria. Nell'ottobre di quell'anno l'inviato monegasco Longo trattò inizialmente per l'armamento di quattro galee, ma quando lo stesso seppe che le galee sarebbero finite sotto il comando del Doria propose di armarne soltanto due «esenti da tale ubbidienza». Le galee di Monaco furono così collocate all'interno della squadra di Sicilia e il compenso venne fissato a 5.200 scudi annui per ogni galea, pagabili in rate trimestrali. Il comando venne affidato a Giovanni Battista, dei Grimaldi di Genova<sup>17</sup>. Nel 1529 però Agostino Grimaldi, eviden-

<sup>15</sup> Asv, *Secreta, Materie miste notabili*, f. 13.

<sup>16</sup> G. Saige, *Monaco, ses origines et son histoire*, Imprimerie de Monaco, Monaco, 1897, pp. 139-140.

<sup>17</sup> Id., *Collection de documents historiques publiés par ordre de S.A.S. le Prince Charles III Prince Souverain de Monaco*, Imprimerie de Monaco, Monaco, 1890, vol. II, p. 391; C. Fernández Duro, *Armada Española cit.*, tomo I, p. 409.

temente a corto di liquidità, decise di *sub-asentare* le sue due galee ai ricchi cugini di Genova. In sostanza le due galee erano date in *asiento* alla Spagna e contestualmente venivano appaltate dall'*asentista* ad una terza persona. Il 13 ottobre 1529 veniva firmata la convenzione fra Agostino e Giacomo Grimaldi, secondo cui il signore di Monaco avrebbe pagato 2.400 scudi per ogni galea il primo anno e 1.200 per il secondo<sup>18</sup>.

Il 25 luglio 1531, dopo una lunga trattativa, veniva stipulato il nuovo *asiento* tra l'imperatore e il signore di Monaco, sempre per il mantenimento di due galee, per due anni (dal 22 gennaio 1531 al 21 gennaio 1533), al prezzo di 6.000 ducati d'oro per ciascuna galea, pagabili in rate bimestrali dal Regno di Sicilia. Il Grimaldi pretese che per nessun motivo le sue due unità finissero agli ordini di Andrea Doria<sup>19</sup>. All'inizio del 1532 Agostino Grimaldi, mentre trattava con la Francia per un clamoroso voltafaccia, morì in circostanze misteriose, lasciando la signoria di Monaco in mano al piccolo Onorato I, tutelato dal parente genovese Stefano Grimaldi, sotto la protezione degli spagnoli e di Andrea Doria. Il 29 aprile Carlo V rinnovava così l'*asiento* delle galee ad Onorato I, che inoltre riceveva in dono le signorie del marchesato di Campagna, di Terlizzi e di Canosa<sup>20</sup>. Le casse della signoria erano però esauste, ragion per cui nel 1537 Giovanni Battista Grimaldi, su richiesta del fratello Stefano governatore di Monaco, chiese a Carlo V di poter acquisire le due galee di Onorato I, sgravandolo così dell'incombenza. La richiesta, in un primo momento accettata, non ebbe però seguito, visto che i successivi rinnovi dell'*asiento* furono stipulati dal signore di Monaco, che nel 1545 aveva comunque sposato Isabella Grimaldi figlia di Giovanni Battista e nipote di Stefano<sup>21</sup>. Negli anni Cinquanta e Sessanta del Cinquecento le due galee monegasche, date in appalto ai parenti di Genova, continuarono tra mille difficoltà (naufragi, ritardi dei pagamenti, ecc.) a servire presso la squadra di Sicilia<sup>22</sup>. Nel 1561 Giovanni Bat-

<sup>18</sup> C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo I, pp. 422-423; Apm, Serie A, A 317, pièce 14, 13 ottobre 1529.

<sup>19</sup> G. Saige, *Collection de documents historiques* cit., pp. 458-461.

<sup>20</sup> *Ibid.*, p. 493.

<sup>21</sup> *Ibid.*, pp. 782-786.

<sup>22</sup> Il 19 luglio 1554 Stefano Grimaldi reclamava il pagamento di 24.000 ducati al viceré di Sicilia, che secondo contratto doveva pagarne 12.000 all'anno (Apm, Serie A, A 332, pièce 10). Nel 1562, invece, era Onorato I debitore di £ 46.896 moneta di Genova verso Giovanni Battista Grimaldi, somma che poteva essere pagata in 18 mesi

tista Grimaldi otteneva da Filippo II 33.015 scudi per il rimborso della perdita di una galea presso Lampedusa, più altri 6.600 scudi che gli spettavano di mercede e di spese straordinarie<sup>23</sup>. Nonostante le difficoltà tre galee di Monaco parteciparono nel 1565 alla difesa di Malta, ma nel 1569 Onorato I decise di sbarazzarsi della squadra cedendola definitivamente a Giovanni Battista Grimaldi e a suo figlio Giorgio, cosicché le galee di Monaco parteciparono a Lepanto sotto lo stendardo dei Grimaldi di Genova<sup>24</sup>.

I Grimaldi di Monaco tornarono ad occuparsi di galee alla metà del Seicento, quando il neo principe della rocca Onorato II Grimaldi decise di abbandonare la tradizionale alleanza spagnola a favore di un forte e duraturo protettorato francese.

Il primo avvicinamento di Onorato II a Richelieu, per passare all'alleanza francese, avvenne nel 1630. L'occasione si presentò allorché da Monaco transitò l'ambasciatore francese Melchior de Sabran diretto a Genova. I contatti furono presi da Orazio Rossi di Mentone e dal cappuccino padre Giampiero di San Salvatore, i quali chiesero, in cambio del passaggio di Monaco alla Francia, un'indennità per la perdita delle rendite negli Stati spagnoli, l'insediamento di una guarnigione francese nella rocca e il distacco di una squadra di sei galee nel porto di Monaco. La trattativa era a buon punto senonché, con la pace di Cherasco del 1631, Richelieu decise di rinviare ogni decisione sul quel piccolo lembo di terra rocciosa ubicato fra la Liguria e la Provenza<sup>25</sup>. Dopo un secondo infruttuoso tentativo nel 1635, Onorato II<sup>26</sup> firmò il 14 settembre 1641 il trattato di Péronne che lo vincolava alla Francia definitivamente. Secondo l'accordo a Monaco si sarebbe stabilita una guarnigione francese che non avrebbe alterato l'indipendenza del Principato. I Grimaldi, persi tutti i titoli e gli

con l'11% di interesse annuo (*ibid.*, pièce 9). Nel 1569 il debito era stato saldato a Maddalena Pallavicini, moglie di Giovanni Battista Grimaldi, ed ammontava a £ 65.641:15:1, comprese £ 18.745:12 d'interessi. (*ibid.*, pièce 20).

<sup>23</sup> G. Saige, *Collection de documents historiques* cit., vol. III, pp. 123-124, 26 giugno 1561.

<sup>24</sup> Id., *Monaco, ses origines* cit., p. 168. Sulle galee dei Grimaldi si veda R. Carande, *Carlo V e i suoi banchieri* cit., pp. 640-641. In effetti il 1° gennaio 1568 venne firmato un nuovo *asiento* con Giorgio Grimaldi per il mantenimento di due galee di sua proprietà, cioè le due ex unità di Monaco (C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo II, p. 453).

<sup>25</sup> G. Saige, *Monaco, ses origines* cit., pp. 195-197.

<sup>26</sup> *Ibid.*, pp. 200-201.

onori concessi dagli spagnoli, sarebbero però in cambio diventati pari di Francia e avrebbero acquisito rendite e titoli all'interno dello Stato francese. La notte del 17 novembre, con un abile stratagemma, Onorato II riusciva a neutralizzare i pochi soldati spagnoli e ad avviare il nuovo corso della sua politica. Il 24 novembre la guarnigione francese entrava a Monaco senza colpo ferire<sup>27</sup>. Poche settimane dopo la fortuna sorrideva al principe. A causa del cattivo tempo una galea spagnola, la *San Felipe de Guzman*, si rifugiò nel porto di Monaco senza che il suo capitano fosse al corrente del passaggio di Onorato alla Francia. A quel punto i monegaschi, coadiuvati dai militari francesi, arrestarono gli ufficiali della galea e la dichiararono preda di guerra. Il principe, colta l'occasione al volo, chiese al re di Francia che la galea potesse rimanere a Monaco per dare vita ad una squadra<sup>28</sup>. Il 2 gennaio 1642 Luigi XIII nominava Onorato II comandante della galea *S. Felipe*, da quel momento meglio conosciuta con il nome di *Principessa*<sup>29</sup>.

Nella primavera del 1647, cogliendo l'occasione della vendita di tre galee toscane, Luigi XIV decise finalmente d'istituire lo stuolo di Monaco e a tal fine firmò una specie di *asiento* con Onorato II, copiando il tradizionale sistema spagnolo. La squadra sarebbe stata composta di quattro unità, comandate dal principe di Monaco ma soggette al Generale delle galee di Francia. Il re avrebbe fornito i capitani, gli ufficiali e i forzati, oltre ad un compenso annuo di £ 24.000 per ogni galea, pagabili in due rate semestrali anticipate. Inoltre veniva concessa l'esenzione fiscale su qualsiasi tipo di merce utile al sostentamento delle galee acquistata nei porti francesi. In caso di prede al principe spettava il 5%. In cambio Onorato doveva mantenere le imbarcazioni in buono stato e in caso di naufragio doveva impegnarsi nella costruzione di una nuova unità<sup>30</sup>. L'8 aprile intanto veniva firmato il contratto di acquisto delle tre galee toscane: *S. Giovanni Battista*, *S. Cosimo* e *S. Stefano*, da Cosmo Del Sera consigliere di Stato per conto del granduca Ferdinando II e da Giacomo Grimaldi procuratore di Onorato II<sup>31</sup>. Il prezzo delle tre galee, com-

<sup>27</sup> *Ibid.*, pp. 206-212.

<sup>28</sup> G. Saige, *Collection de documents historiques* cit., vol. III, pp. 658-659.

<sup>29</sup> Apm, Serie A, A 387, pièce 1, 2 gennaio 1642.

<sup>30</sup> *Ibid.*, A 386, 22 aprile 1647.

<sup>31</sup> *Ibid.*, A 388, pièce 1, 8 aprile 1647. Sulla cessione delle galee si veda M. Lenzi, *La gestione delle galere stefaniane negli anni Quaranta del '600*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, ETS, Pisa, 2001, p. 239. Inoltre sono fondamentali le lettere del car-

prese le ciurme, più una parte di una quarta unità, fu di 100.143 scudi da £ 7 moneta di Firenze, pagati con diverse lettere di cambio da Giacomo Grimaldi. Nel prezzo erano compresi 395 schiavi a scudi 130 ciascuno (scudi 51.350), 318 forzati a scudi 40 ciascuno (scudi 12.720) e 157 buonavoglia il cui debito era di 1552:4 scudi, per un totale di 65.622:4 scudi, pari al 65,5% dell'intero valore delle galee. Due di queste galee vennero affidate agli ordini di un Grimaldi e di un Fieschi. L'avventura della squadra di Monaco durò fino alla metà degli anni Cinquanta, quando in servizio rimaneva la sola *Principessa*<sup>32</sup>.

Oltre i Grimaldi, a cavallo della pace di Cateau-Cambrésis, altri genovesi si lanciarono nel mondo degli *asientos de galeras*. Per l'impresa di Tripoli, oltre a 16 galee di Andrea Doria comandate dal nipote Gian Andrea, ce n'erano cinque di Antonio Doria agli ordini del figlio Scipione, due di Stefano De Mari appartenenti alla squadra di Napoli, due di Visconte Cicala<sup>33</sup> e due di Monaco facenti parte della squadra di Sicilia, e due unità di Bendinelli Sauli<sup>34</sup>. Stefano De Mari, noto banchiere residente a Napoli, tramite suo fratello Nicolò, acquistò per 35.000 ducati due galee da dare in *asiento* «con cinquanta schiavi per ciascuna di dette galee con l'annua provvisione di ducati 6.000 d'oro per ciascuna di dette galee assignati», da pagarsi «per la Regia corte sopra li pagamenti fiscali di questo Regno [di Napoli]»<sup>35</sup>. Come garanzia il De Mari, abile

dinale Mazzarino scritte tra il gennaio e l'aprile del 1647 (Bcb, *Manoscritti Brignole Sale*, n. 46, Lettere di Mazzarino 1647-1650). Sulla vendita delle galee toscane si veda anche Asf, *Notarile Moderno*, n. 15644, cc. 149r-153v, atto rogato dal notaio Santi Casci l'8 aprile 1647 (documento segnalatomi dal dott. Niccolò Capponi).

<sup>32</sup> Apm, *Serie A*, A 387, pièce 5. Altre notizie sulle galee di Monaco si possono trovare in *Ibid.*, A 392 e in Asg, *Archivio Segreto, Lettere di Principi alla Repubblica di Genova*, b. 2787, fasc. 2.

<sup>33</sup> Sulla famiglia Cicala si veda: A. Lercari, *I Cicala: un'antica e nobile famiglia genovese in Sicilia*, «La Casana», n. 1-2 (2005), pp. 56-67.

<sup>34</sup> C. Manfroni, *Storia della Marina italiana* cit., p. 411. Dati confermati anche in *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta*, a cura di V. Borghesi, Compagnia dei Librai, Genova, 1997, p. 35. Alcune notizie sugli *asentisti* di galee genovesi si trovano in G. Brancaccio, «Nazione genovese». *Consoli e colonia nella Napoli moderna*, Guida, Napoli, 2001, pp. 91-94. Antonio Doria – già al servizio di Francia e del Papa – firmò l'*asiento* con Carlo V il 17 luglio 1533 a Barcellona «para servir con tres galeras suyas en el Reino de Sicilia, pagándole 500 escudos de oro de sol al mes por cada una». Cfr. C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo I, pp. 409-410; A. Pacini, *La Genova di Andrea Doria* cit., p. 166.

<sup>35</sup> A. Musi, *Mercanti genovesi nel Regno di Napoli*, ESI, Napoli, 1996, p. 73.

finanziere, si fece assegnare rendite sui fiscali delle province di Principato Citra, Calabria Citra e Ultra e Terra d'Otranto. Nel 1560, nel disastro di Gerba (Djerba), il De Mari perse una galea<sup>36</sup> e nel 1563 si lamentava del fatto che erano stati interrotti i pagamenti di quella unità, nonostante parte dell'equipaggio si fosse salvato. Le lamentele, croniche e funzionali nel regolare i rapporti con la corona, per i ritardi dei pagamenti e per le mancate consegne dei forzati continuarono per tutti gli anni Settanta, ritardi però compensati dal fatto che questi *asentisti* godevano di speciali privilegi riguardo ai dazi delle merci che caricavano sulle proprie galee nei porti meridionali; merci a costi inferiori che non servivano soltanto per il consumo a bordo, ma potevano essere vendute<sup>37</sup>.

Negli anni di Lepanto, dunque, il sistema degli *asientos* era giunto a maturazione: oltre alle galee doriane, servivano la Spagna unità dei De Mari, Sauli, Imperiale, Lomellini<sup>38</sup>, Negrone, Grimaldi e Cicala<sup>39</sup>. Tra il primo *asiento* di Andrea Doria e quelli stipulati negli anni Ottanta, il costo del noleggio – secondo i dati forniti da G. Doria – era salito dai circa 6.000 ducati del 1528-29 ai 7.980 ducati del 1584, per poi arrivare a toccare quota 13.255 ducati nel 1620<sup>40</sup>.

Nel Seicento si affacciarono al mondo degli *asientos* nuovi individui. Le galee doriane e il comando della squadra di Genova, passano da Andrea a Gian Andrea e, nel 1591, al figlio maggiore Andrea II marchese di Torriglia (1570-1612). Quest'ultimo, però, fin dalla più tenera età evidenziò gravi problemi di salute fisica e mentale,

<sup>36</sup> Stefano De Mari ricomprò una nuova galea dal cardinale Vitelli per 18.000 scudi. Cfr. A. Calabria, *Finanzieri genovesi nel Regno di Napoli nel Cinquecento*, «Rivista storica italiana», CI (1989), p. 599. Sulla disfatta di Gerba si veda la lettera di A. Leoni al medico di A. Doria del 12 maggio 1560. Cfr. R. Vargas-Hidalgo, *Guerra y diplomacia* cit., pp. 314-315.

<sup>37</sup> A. Musi, *Mercanti genovesi* cit., p. 74.

<sup>38</sup> Il 9 aprile 1568 fu firmato un *asiento* con Pietro Battista Lomellini in nome di Nicolò e Agostino Lomellini per il mantenimento di quattro galee di loro proprietà per tre anni. C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo II, p. 454. Nicolò e Agostino Lomellini cedettero definitivamente le proprie quattro galee al re di Spagna il 20 maggio 1575. Si trattava delle galee *Capitana*, *Padrona*, *Lomellina* e *Furia*. il costo complessivo fu di scudi 61.440 e 78 soldi pari a lire 245.763:18 moneta di Genova. Nella vendita, oltre agli scafi, furono ceduti 371 schiavi e 252 forzati. Asg, *Notai Antichi*, f. 3150, notaio Domenico Tinello.

<sup>39</sup> Fino al 13 aprile 1584 erano in servizio due galee di Edoardo Cicala, poi cedute a Stefano De Mari. Assp, *Lamba Doria*, f. 7, cc. 1-2-13.

<sup>40</sup> G. Doria, *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Istituto Storia Economica, Genova, 1995, pp. 100-101.

cosicché, già dal 1590, Gian Andrea decise di avviare alla carriera marittima-militare il figlio cadetto Carlo, così come si evince da una missiva del 16 marzo 1591:

Figlio mio. Ambrogio Doria mi ha fatto sapere quello che gli hai scritto della poca voglia che hai di studiar più, et se bene io non ti ho fatto attendere alle lettere perché tu diventi dottore, havendo da esser soldato, ma solo perché le lettere sogliono esser parte di far riuscire tanto più perfetti i soldati, tuttavia io mi contento di darti la soddisfattione che desideri in questo, perché il lasciar di studiare non ti sia di danno per quello che tocca alla vita che fai là [...]<sup>41</sup>.

Don Carlo fin dal 1593 prese a comandare le due galee doriane in *co-asiento* con il padre fino al 1595, quando l'anziano principe di Melfi decise di trasferire il proprio contratto di noleggio con le medesime clausole al figlio. Il re di Spagna avrebbe pagato 18.000 ducati annui per tre galee da pagarsi a rate bimestrali e in caso di mancato pagamento avrebbe corrisposto al duca di Tursi il 14% d'interesse<sup>42</sup>. Con l'inizio del Seicento, dopo la morte di Gian Andrea e del figlio Andrea II, la squadra di Genova agli ordini di don Carlo, ebbe al proprio interno numerosi *asentisti* e di questi, tra i primi, spicca la figura di Bendinelli Sauli, di cui abbiamo ritrovato alcuni registri contabili nell'archivio Sauli di Genova.

Il primo *asiento* di Bendinelli Sauli di cui si ha notizia risale al triennio 1555-1558 e venne ricalcato sul modello di quello stipulato nel 1533 tra il re di Spagna e Antonio Doria per il mantenimento di due galee di sua proprietà<sup>43</sup>. La somma stabilita era di 6.000 scudi d'oro per ogni galea, pagabili in rate bimestrali, metà a carico del viceré di Napoli. Al Sauli inoltre si concedeva l'estrazione dalla Sicilia, esente da ogni dazio, di 300 salme di grano per ogni galea, e la consegna di dieci forzati per ognuna delle due unità. Infine nel contratto veniva specificato l'interesse del 12% annuo sul ritardo dei pagamenti del soldo<sup>44</sup>. Lo stesso contratto, con le opportune modifiche, venne accettato dal capitano Bendinelli fino al suo decesso avvenuto il 12 gennaio 1605, allorché ormai i titolari dell'*asiento* erano i

<sup>41</sup> Adp, scaff. 69.39, copialettere di Gian Andrea I Doria 1590-1591.

<sup>42</sup> Adp, banc. 72.6, libro mastro di Gian Andrea I Doria 1593-1597, c. 268.

<sup>43</sup> L'*asiento* di Bendinelli Sauli fu rinnovato il 6 maggio 1558. C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo II, p. 450.

<sup>44</sup> Ags, *Estado*, leg. 1427.

due figli Andrea e Geronimo, quest'ultimo poi interdetto per pazzia<sup>45</sup>. Le due galee furono mantenute fino agli anni Trenta del Seicento, quando Andrea Sauli fu costretto a disfarsene a causa dei pesanti debiti accumulati nei confronti di Giovanni Francesco Spinola già finanziatore napoletano del capitano Bendinelli<sup>46</sup>.

Le galee del Sauli parteciparono nella seconda metà del XVI secolo a tutte le spedizioni più importanti, sia quelle fortunate come Lepanto, sia quelle disastrose come Gerba del 1560. E proprio gli anni Sessanta furono particolarmente sfortunati per l'armatore genovese. Nel 1562 «alla Herradura»<sup>47</sup> il capitano Bendinelli aveva perso entrambe le galee e nell'autunno successivo le stava lentamente riarmando, ma il re gli chiedeva di mandarle in missione in Spagna. Il Sauli, in una lettera del 20 ottobre 1563, chiedeva di essere esentato dalla navigazione perché avendo ciurme nuove preferiva farle riposare «acciò potessero meglio servire l'estate, conoscendo esser gravissimo pericolo navigare de inverno galee armate di ciurma nuova per le malattie et morte a che sono assoggettate dette ciurme»<sup>48</sup>. Inoltre, ne approfittava per lamentarsi dei continui ritardi nel pagamento del soldo che gli procuravano difficoltà economiche notevoli, nonostante egli avesse ricevuto l'appalto della gabella sull'olio.

Nella successiva missiva del 19 novembre Bendinelli Sauli, dopo aver ancora una volta ricordato che buona parte delle ciurme erano nuove, metteva a disposizione una sola galea rinforzata con «ciurma vecchia». Nel gennaio 1565 il Sauli perse di nuovo le sue due galee nel mar di Corsica e questa volta fu costretto a chiedere un risarcimento al re di Spagna<sup>49</sup>. Ma la sfortuna non aveva mai fine. Nel marzo 1566 naufragò un'altra galea del Sauli, che si riprese riarman-

<sup>45</sup> Nel contratto di *asiento* rinnovato il 12 novembre 1601 si specificava che don Andrea e don Gerolamo Sauli «servono nella squadra di Genova a due galee proprie in le quali tengono implicata la loro robba, e vengono a costarli più di quello costano alli altri particolari che tengono in assento galere proprie della presente Maestà». Assp, *Lamba Doria*, f. 17.

<sup>46</sup> Sulla lite Sauli-Spinola si vedano: Assp, *Lamba Doria*, ff. 7 e 17; Adgg, *Archivio Sauli*, nn. 424 e 426.

<sup>47</sup> Nel naufragio su 28 galee se ne salvarono soltanto tre. Tra i genovesi, oltre alle due unità perse dal Sauli, naufragarono sei galee di Antonio Doria e due di Stefano De Mari. Cfr. C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo II, pp. 46-48.

<sup>48</sup> Ags, *Estado*, leg. 1392.

<sup>49</sup> *Ibid.*, leg. 1394. Il dato è confermato anche da A. Calabria, *Finanzieri genovesi* cit., pp. 598-599.

done un'altra, grazie alla dote della moglie Caterina Pinelli q. Giovanni Paolo, sposata nel 1564<sup>50</sup>. Nonostante le difficoltà, lo stesso Bendinelli condusse alla battaglia di Lepanto una sua galea, entrando così di diritto nella storia come tutti i comandanti che parteciparono a quella giornata.

Nell'inverno 1576, però, la *Capitana* Sauli naufragò presso Villafranca, assieme ad altre quattro galee spagnole. Nella lettera del 25 febbraio 1576 spedita a Madrid il capitano Bendinelli raccontava che nel disastro erano morti quattro schiavi e un forzato, ma che si erano salvati 206 remiganti. Inoltre lo stesso Sauli, alla testa dei suoi uomini, aveva recuperato le artiglierie, gli alberi e le antenne, alcune sartie e qualche remo, limitando così i danni a 3.500 scudi. Secondo lo stesso *asentista* la colpa di tutti quei naufragi era imputabile alle pericolose navigazioni invernali pretese dal re di Spagna. In conclusione, il Sauli chiedeva al viceré di Napoli di proseguire nei pagamenti poiché l'equipaggio si era in buona parte salvato e andava mantenuto<sup>51</sup>. Gli anni Ottanta trascorsero senza incidenti e le galee Sauli furono impiegate soprattutto nel traffico dei metalli preziosi dalla Spagna verso Genova<sup>52</sup>.

Le galee private erano gestite come una moderna azienda. Tutte le decisioni venivano prese dall'armatore, che non sempre coincideva con la figura del comandante. Bendinelli Sauli in diverse occasioni fu al comando delle proprie galee, ma dopo Lepanto la sua presenza a bordo si limitò ad alcune episodiche apparizioni. L'amministrazione perciò faceva capo a Genova, mentre al comando delle galee venivano posti diversi soggetti di fiducia, molto spesso parenti. Il Sauli negli anni Novanta del XVI secolo affidò il comando della *Capitana*, e quindi della squadra, al figlio naturale Vincenzo, mentre con l'inizio del Seicento quel ruolo passò al capitano Agostino Costa. Tutti gli ordini comunque partivano dall'armatore, che a tratti di penna decideva ogni aspetto della vita delle galee e dei rispettivi equipaggi. Il

<sup>50</sup> Ags, *Estado*, leg. 1395. La dote di Caterina Pinelli q. Giovanni Paolo si trova in Ags, *Notai Antichi*, f. 2649, notaio Francesco Casereto, atto n. 654.

<sup>51</sup> Ags, *Estado*, leg. 1408.

<sup>52</sup> *Ibid.*, leg. 1418, 15 agosto 1585. Il 18 luglio 1587 una galea Sauli assieme ad un'altra Spinola entrava nel porto di Genova con un carico di 700.000 scudi (G. Giaccherò, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 187). Le due galee di Bendinelli Sauli nei primi cinque mesi del 1587 erano costate complessivamente, per il normale mantenimento, £ 17.320:12:4 (Adgg, *Archivio Sauli*, n. 1275). Tra il primo gennaio 1583 e il primo gennaio 1584 il costo di mantenimento delle due galee fu di £ 67.059:14:8 (*ibid.*, n. 800).

capitano e lo scrivano erano dei semplici dipendenti, dei semplici esecutori. Le iniziative personali, soprattutto per quanto concerneva il denaro e le ciurme, erano sconsigliate, pena il licenziamento.

In effetti il problema del reclutamento e del mantenimento delle ciurme era al primo posto nei pensieri degli armatori e a tal proposito sono esplicative le istruzioni inviate il 6 dicembre 1591 da Bendinelli Sauli al figlio Vincenzo comandante della *Capitana*. L'armatore pretendeva la massima cura nella salvaguardia delle ciurme, ma soprattutto nel "maneggio" del denaro. Si lamentava del fatto che nell'ultimo periodo c'era stato un eccessivo consumo di carne di vitello e di vino «come se le galere fossero in viaggio». «Circa il governo delle ciurme» pretendeva che ci si limitasse «a libbra una di biscotto e denari 20 per pani, che sono libbre 6 e 1/2», anche se il sabato voleva che si desse la carne e il pane fresco; e ordinava: «mandami il conto per giorno quali si spende per li miei huomini, ufficiali e marinari». La scrittura, ripetitiva e prolissa, insisteva molto sulla necessità che i conti tenuti dallo scrivano fossero inviati a Genova «giornalmente». Bendinelli ricordava al proprio figlio che le ciurme erano «l'anima delle galere» e che andavano trattate bene, non fosse altro perché ogni rematore morto significava per l'armatore una perdita di denaro. Quanto ai «bonavoglia», bisognava fare in modo che si indebitassero, perché durante le soste invernali rimanessero in servizio fino alla campagna successiva<sup>53</sup>. L'obiettivo, come in tutte le flotte, era di avere un nucleo di rematori liberi, esperti e temprati dal mestiere.

Sulla gestione dei buonavoglia e sul sistema del debito abbiamo ricavato dati significativi dal libro mastro delle due galee Sauli – *Capitana* e *Padrona* – del 1592-1593<sup>54</sup>. Secondo la lista dei salari pagati fino al 15 novembre 1592, erano in servizio sulle due unità 170 buonavoglia. L'elenco riportava, oltre al salario percepito, il numero di partita (conto) di ciascun remigante. Questi doveva pagarsi tutti gli extra: dall'alimentazione al vestiario, dai medicinali ai debiti di gioco. Per far ciò il comandante "rilasciava" di volta in volta degli anticipi, tali da far ingrossare piano piano il debito, in maniera da vincolare il rematore al proprio datore di lavoro. Il sistema del debito divenne dunque, nel corso del XVI secolo, un espediente comune per vincolare i rematori volontari alla loro

<sup>53</sup> *Ibid.*, n. 306, 6 dicembre 1591.

<sup>54</sup> *Ibid.*, n. 1369.

galea, permettendo così la formazione di forti contingenti di galeotti esperti.

I forzati delle galee Sauli provenivano principalmente dai Regni di Napoli e Sicilia, così come previsto nel contratto di *asiento*. Qualche notizia in merito è ricavabile dal copialettere di Bendinelli Sauli del 1601-1606<sup>55</sup>. Nel maggio 1601 il contratto di *asiento* era stato appena rinnovato, e in questa occasione prevedeva un soldo di 1.000 scudi per ogni mese di navigazione, dimezzato poi nei mesi di sosta. Molte lettere riguardano i forzati imbarcati a Napoli; in quella del 15 giugno diretta a Giovanni Francesco Spinola, si chiedeva alle autorità napoletane di riservare un certo numero di condannati e di non consegnarli ad altri *asentisti*. In altre lettere il Sauli fa riferimento sovente a forzati di «bona condanna», riferendosi probabilmente a quelli con condanne a lungo termine, ovunque i più richiesti<sup>56</sup>. Nel luglio 1601 furono imbarcati su ordine della Vicaria 40 nuovi forzati, e nello stesso periodo il Sauli si compiaceva con il capitano Agostino Costa per l'ottimo stato in cui si trovavano le due galee con le ciurme in buona salute: «intendo che le galere camminino benissimo». Inoltre, il Sauli segnalava che nel giro di pochi giorni il capitano Costa avrebbe avuto altri 28 nuovi forzati, ai quali raccomandava si desero razioni maggiorate di minestra e vino, tali da compensare – diremmo noi – lo *stress* da imbarco. Infine, oltre al solito suggerimento di far indebitare il più possibile i buonavoglia, il Sauli chiedeva, qualora si catturassero schiavi o schiave giovani, di mandarglieli immediatamente a Genova<sup>57</sup>. Il 20 luglio Bendinelli Sauli tornava a scrivere al capitano Costa, questa volta per rimproverarlo dell'eccessivo prezzo che aveva pagato sia per la polvere da sparo, sia per il biscotto<sup>58</sup>. La corrispondenza tra i due continuò, a scadenza settimanale, fino a che le galee rimasero a Napoli.

Agli inizi di settembre le due unità erano giunte a Maiorca assieme alla squadra di don Carlo Doria duca di Tursi e restavano in attesa delle restanti galee, di ritorno dalla tentata spedizione di Algeri al comando del principe di Melfi Gian Andrea Doria<sup>59</sup>. Qui il capitano Costa veniva raggiunto da una nuova missiva del Sauli, il quale lo

<sup>55</sup> *Ibid.*, n. 1571.

<sup>56</sup> *Ibid.*, lettera del 1° giugno 1601 a Gio. Francesco Spinola a Napoli.

<sup>57</sup> *Ibid.*, lettera del 13 luglio 1601 al capitano Agostino Costa a Napoli.

<sup>58</sup> *Ibid.*, lettera del 20 luglio 1601 al capitano Agostino Costa a Napoli.

<sup>59</sup> *Ibid.*, lettera del 7 settembre 1601 al capitano Agostino Costa a Maiorca. Per il tentativo di attacco ad Algeri si veda *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria* cit., p. LII.

informava che per l'acquisto di biscotto si poteva rivolgere al genovese Angelo Chiavari a Palamos; poi concludeva, ancora una volta, con queste parole: «mi è caro indebitar li bonavoglia che non se ne possono questo inverno andare». Il 12 ottobre di quell'anno la *Padrona* fu posta in «sciverno» a Genova, mentre la *Capitana* avrebbe compiuto ancora un viaggio in Sardegna, prima della meritata sosta. Con l'occasione il Sauli inviava a Madrid una lettera – firmata dai suoi due figli ormai titolari dell'*asiento* – relativa alla richiesta delle paghe non ricevute per 20 mesi consecutivi a cavallo degli anni 1589-90<sup>60</sup>. La reazione del Sauli era consistita nell'ordinare ai suoi comandanti di lasciare immediatamente Napoli e di ritornare a Genova, dove le galee sarebbero rimaste ferme fino a che non fossero arrivati gli arretrati. Il mancato pagamento delle rate era il maggior rischio del noleggio e l'interruzione del servizio era l'unica risposta. Al ritorno dalla Spagna era stata segnalata al Sauli la possibilità di acquistare alcuni schiavi a Maiorca, cosicché il 19 ottobre egli scriveva al suo agente in quel luogo, Giovanni Antonio Masucco, chiedendo di comprare a buon prezzo dieci o dodici schiavi

che siano huomeni che non passino vinticique anni né abbiano meno di disotto, che siino di brigantini mori e turchi usi al remo, non neri, di bon nerbo e di bona statura, con vantagiar il prezzo più che potrà intendendo esser alle volte bon mercato di essi facendone compra, sarà contenta mandarmeli con qualche bona nave a consignar qui a me<sup>61</sup>.

Anche per Bendinelli Sauli, come per tutti i nobili-mercanti genovesi, era fondamentale il sistema di trasmissione delle informazioni, basato su una rete di agenti, parenti e amici distribuiti in tutta Europa, sistema che – come hanno spiegato G. Doria e prima ancora Braudel – era la base del successo dello stesso patriziato ligure nei secoli XVI e XVII.

<sup>60</sup> Adgg, *Archivio Sauli*, n. 1571, lettera del 21 ottobre 1601 a Bernardo Maschi a Madrid. Le galee dei Sauli rimasero ferme a Genova per ritorsione per più di due anni tra il 1590 e il 1592. Nel maggio 1604 Andrea Sauli reclamava dalla Regia Camera della Sommaria di Napoli il pagamento di circa 30.000 scudi di arretrati.

<sup>61</sup> *Ibid.*, lettera del 19 ottobre 1601 a Giovanni Antonio Masucco a Maiorca. Oltre all'acquisto Bendinelli Sauli negli anni Sessanta del XVI secolo aveva preso schiavi a noleggio da Antonio Spinola al costo di 2 scudi d'oro al mese per ciascuno (V. Borghesi, *Informazioni sulle galee di Andrea Doria nelle carte strozziane (1552)*, «Miscellanea storica ligure», n.1 (1970), p. 144).

Ulteriori informazioni sulla maniera di gestire le galee private si possono ricavare dalle carte della famiglia Centurione, contenute nel fondo Pallavicini, conservate nell'Archivio di Stato di Bologna. Si tratta dei libri contabili e dei relativi copialettere di Marco Centurione q. Cosimo tra il 1611 e il 1622. È il ramo denominato degli Ultramarini, eredi di Adamo Centurione, amico e *co-asentista* di Andrea Doria, nonno materno di Gian Andrea. Il figlio di Adamo, Marco aveva avuto in gestione per un triennio le galee di Toscana (1555-58), mentre il figlio Cosimo era entrato nel giro degli *asentisti* nel 1582, quando il cugino Gian Andrea vendette dieci delle sue galee al re di Spagna, di cui quattro con l'obbligo di darle in *asiento* proprio al Centurione. Si trattava delle galee *Donzella*, *Monarca*, *Marchesa* e *Doria* il cui costo, comprese le ciurme, ammontava a £ 197.829:8:9. Il prezzo delle galee era stato stimato pari a £ 65.741:18:9, mentre per le ciurme si erano conteggiati 240 schiavi a £ 330 ciascuno (£ 79.200) e 320 forzati a £ 165 ciascuno (£ 52.800), esclusi dal conto i 24 buonavoglia per ogni unità. Come si vede, il costo delle ciurme pesava per il 66,7% dell'intero prezzo stimato. Gian Andrea specificava nelle carte annesse che le quattro galee dovevano esser date in *asiento* per tre anni (con inizio dal 1 settembre 1582) a Cosimo Centurione, seguendo il contratto stipulato anni prima con Luciano Centurione<sup>62</sup>,

y con pacto y condicion que el dicho don Cosme Centurion rescribe en si las dichas quatro galeras, chiusma y armamentos dellas como hacienda de Su Maestad y acabado el terzeno del los dichos tres anos [...] sea obligado restituirlas a la persona o personas que Su Maestad para ello mandare nombrar<sup>63</sup>.

Si trattava evidentemente di un *asiento-appalto* poiché nel contratto veniva specificato – come indicato dallo stesso Doria – che alla fine dei tre anni le galee andavano restituite ad un incaricato del sovrano «en la misma forma, carate y valor» del momento in cui erano state consegnate al Centurione<sup>64</sup>.

<sup>62</sup> Il contratto venne stipulato il 9 aprile 1568. C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo II, p. 454.

<sup>63</sup> Asg, *Notai Antichi*, f. 3156, notaio Domenico Tinello, 1 settembre 1582.

<sup>64</sup> Il rinnovo dell'*asiento* del 27 maggio 1594 di Cosimo Centurione, Gio. Antonio De Marini e eredi di Agabito Grillo conferma ulteriormente che si trattava di appalto Assp, *Lamba Doria*, f. 17, n. 6, «*Assiento nuevo que se ha tomado con Juan Antonio De Marin, don Cosme Centurion y herederos de Agabito Grillo para que sirbar con la siete galeras de Su Maestad que tienen en su cargo.* [...] Capitulatione tra il Serenissimo re

La vita dell'*asiento* di don Cosimo fu particolarmente colpita da naufragi e da difficoltà di ogni tipo. Nel 1610 alla sua morte rimaneva una sola galea superstite, che venne affidata per conto del figlio ancora minorenne Marco, al fratello Carlo, che come vedremo era anche titolare dell'*ex asiento* dei Grillo. Nel giugno 1612 i Centurione riunificarono le tre galee in un'unica amministrazione e l'anno successivo, alla morte di Carlo, l'eredità passò completamente nelle

Felippo 2° de felice memoria e Gio. Antonio De Marini, heredi Agabito Grillo e don Cosme Centurione sopra l'assento di sette galere di Sua Maestà che pagarno per tenerle armate a lor servizi per anni tre dal primo gennaio 1594; [...] spedito in Madrid a 27 di maggio 1594 per la quale promettono detti particolari et si rimette ad essi infrascritti. Et primo. Permettono detti Marini, Grillo et Centurione di navigare con dette sette galere per tutti li Regni di Sua Maestà secondo che si sarà ordinato dalla Maestà Sua e dal suo Capitano Generale. 2. Promettono servire con dette galere bene armate come sono obligati con 164 remieri, et 50 huomini di capo, et 15 soldati per galera sia lecito a loro di metterli altri tanti marinari atti a combattere, et servizio marinaresco, et che Sua Maestà sia obligato pagarli le spese et soldo. 3. Che siano obligati dar mostra di dette galere dove et quando li sarà ricercata dall'officiali di Sua Maestà, et che se li facci bascia delle genti che si troveranno essere in esse galere delle promesse ut supra. 4. Che non li possa esser fatta bascia nelli cinque mesi d'inverno che si contano dalli 15 di ottobre sino alli 15 di marzo seguente et che dette bascie vadeno a beneficio d'essi particolari et che servendo in detti cinque mesi d'inverno da detto di 15 di ottobre sino alli 15 di marzo seguente se li dia la ricompensa che parerà giusta. 5. Che se li paghino ducati 500 il mese per galera che sono maravedis 187.500 moneta di Castiglia per ragione del vitto mantenimento delle gente che sono obligati tenere in dette galere et per li acconcie, monitioni, et altre cose necessarie per tenere li navigabili et atte al servitio. 6. Che detti ducati 500 il mese se li paghino ogni dui mesi, et mancando de pagarseli, se li paghi 14 per cento d'interesse l'anno per la mora, et in fine dell'anno si convertino in capitale, et tirino il medesimo interesse de 14 per cento. 7. Che possano essere dal Regno di Sicilia franco di ogni diritto salme trecento di grano l'anno per galera, et mancandoveli per li ministri di Sua Maestà darle, la Regia Corte sia tenuto pagarcele in denari al medesimo prezzo ch'essi haveriano venduto. 8. Che vi possano per vedere in ogni Regno di Sua Maestà di tutte le cose necessarie per il mantenimento di dette galere alli prezzi, et cole franchitie della maniera che lo [?] et pagarono li officiali di Sua Maestà per le sue galere, eccetto il grano che non hanno da ponere per essere senza espressa licenza di Sua Maestà, però li concede che possano essere cantara mille di biscotto l'anno per galera da detti Regni di Sua Maestà, contenerne li suoi officiali, acciò ne li facci dopplicare. 9. Sua Maestà ordina, che si li consegnino quindici forzati l'anno per galera di quelli che li condanneranno per suoi officiali, quali finito il tempo delle loro condanne debbiano liberare. 10. Che possino essere estratti ogni anni da Spagna ducati 87.500 che viene ducati 12.500 per ciascuna delle dette galere et non mettendoli siano ducati 2625 che viene ad ragione de ducati 365 per galera. 11. Che Sua Maestà le paghi il danno patiranno quando navigaranno d'inverno levata però la chiusma però quando si perdessero le galere con la chiusma Sua Maestà paghi l'una et l'altro. 12. Che facendo presa alcuna

mani del giovane Marco che mantenne le galee fino al 1625, allorché gli venne imposto di cederle al duca di Tursi, comandante della squadra di Genova.

Gli *asientos* potevano essere ceduti assieme ai crediti ed ai debiti. Così avvenne nel 1590, quando a seguito della morte di Agabito Grillo, avvenuta nel 1588, la vedova Livia Centurione, assieme all'esecutore testamentario Lazzaro Grimaldi, decise di cedere le tre galee al fratello Carlo, poiché «il negotio delle gallere è di tal qualità, che per non rovinare conviene grande assistentia del padrone senza disguido alcuno»<sup>65</sup>. Venne allora comandata la stima delle unità ai periti Giovanni Antonio De Marini (altro *asentista*) e Giorgio Centurione (futuro Doge della Repubblica), i quali stabilirono che le tre galee – *Capitana*, *Padrona* e *Perla* – valevano £ 122.697:1:11. Assieme alle imbarcazioni c'era anche un credito nei confronti della corona spagnola pari a circa 112.000 ducati. Il nuovo titolare, don Carlo Centurione, si mosse perciò alla volta di Madrid al fine di recuperare il denaro e dopo circa un anno e mezzo riuscì nell'impresa. Nel 1596, però, i figli di Agabito Grillo, Domenico e Marc'Antonio, mossero causa allo zio, disconoscendo le decisioni prese dalla madre, con l'intento di reclamare i crediti più gli interessi che il padre aveva per conto delle galee. La causa si trascinò per anni, tanto da interessare dopo la morte di Carlo Centurione il nipote Marco, nel frattempo, come detto, divenuto unico erede ed *asentista*.

Nel 1612, alla prima unificazione dell'*asiento*, le galee erano tre, di cui la prima acquistata da Alessandro Cicala per £

si facci il repartimientto et distributione solita per quello che si troverà. 13. Che si di ordine di Sua Maestà, o del suo Generale metteranno intero polvere o altre monitioni per servitio di Sua Maestà, se li habbi da pagare al medesimo prezzo che l'hanno comprato. 14. Che li veditori et contatori delle galere di Sua Maestà habbiano da pigliare et finir li conti di dette galere. 15. Che possino tagliar legnami in tutto il Regno et Stati di Sua Maestà gratis per servitio di dette galere. 16. Che li detti partitari navigaranno di persona in dette galere in servitio di Sua Maestà se li diano ducati mille l'anno de maravedis per ducato et non navigando, ma ponendo altri in lor lochi se li diano ducati 500 l'anno che per quelli che metteranno in loro locho siano a soddisfazione del Generale. 17. Che tutto quello che doveranno havere, se li paghi in oro o argento del medesimo prezzo et valore che correno senza innovarli cosa alcuna. 18. Che li passati quattro mesi dopo il triennio che s'obbligano servirne non se li intimi cosa alcuna si non per un altro triennio et così da mano in mano. 19. Et ultimo promette Sua Maestà osservare questo assento senza falsa, né contradditione alcuna et che il veditore et contatore delle galere tenghi particolar conto del tutto perché si compli e guardi».

<sup>65</sup> Asb, *Archivio Pallavicini*, serie VI, n. 1, fasc. 2.

12.058:3:7, la seconda comprata nuova nel 1602 per £ 12.626:2:1 e la terza anch'essa acquistata nuova nel 1605 per £ 11.272:17<sup>66</sup>. Nell'aprile del 1613 le galee erano ancora tre: *Capitana*, *Padrona* e la nuova *S. Francesco*, fatta costruire a Genova dal maestro David Salinerio.

Un'ulteriore conferma che si trattasse di un *asiento-appalto* ci viene dalla documentazione relativa alla vendita della galea *S. Francesco* alla corona d'Aragona<sup>67</sup>. Nel 1618 il duca di Lerma era intenzionato ad armare una squadra di quattro galee di base a Denia per garantire la sicurezza delle coste del regno d'Aragona<sup>68</sup>. Volendo sbrigare la vertenza in poco tempo chiese al re di Spagna di acquistare alcune galee già appartenenti alle sue squadre. Due se le fece dare dal viceré di Napoli duca di Ossuna e una la chiese al duca di Tursi, comandante generale della squadra di Genova. La scelta del Doria cadde sulla *S. Francesco*, costruita cinque anni prima. Nel contratto, stipulato davanti al notaio Domenico Tinello a Genova, era prevista la restituzione della galea al Centurione o, al posto di essa, la consegna di un nuovo scafo. Si trattava semplicemente di una vendita interna alla corona di Spagna, un po' come avveniva a Genova quando il Magistrato delle galee comprava gli scafi dal Magistrato dell'arsenale, pur essendo entrambe magistrature dello stesso Stato. Nel caso spagnolo era l'amministrazione della squadra di Genova, nella persona del suo *veedor*, che cedeva alla corona d'Aragona, la galea *S. Francesco*. Al momento della firma «el señor Marco Centurione a entregado una de las tres galeras de Su Maestad ques trae por asiento a su real sueldo y servicio». Il prezzo complessivo stimato dai due periti di parte (Orazio Lercari per il duca di Lerma e il capitano Fesetto per il Centurione) era di £ 60.507:0:9, compresa la ciurma di 50 schiavi, pagati 95 scudi da £ 4 ciascuno (£ 19.200), 52 forzati del valore di 40 scudi (£ 8.320) e 94 buonavoglia il cui prezzo era dato dall'ammontare del debito che avevano con il Centurione (£

<sup>66</sup> *Ibid.*, serie XIV, n. 16.

<sup>67</sup> Un'altra conferma in tal senso si può trovare in un documento allegato ad un atto del notaio Giovanni Battista Banchemo nel quale si specificava che le galee del duca di Tursi erano «proprie», mentre quelle di Marco Centurione erano tenute in *asiento* per conto di Sua Maestà Cattolica. Asg, *Notai Antichi*, f. 6275, notaio Giovanni Battista Banchemo, atto del 23 febbraio 1635; Asg, *Notai Antichi*, 6279, notaio Giovanni Battista Banchemo, atto del 26 maggio 1636.

<sup>68</sup> Il permesso di formare la nuova squadra di galee era stato firmato dal re già il 13 gennaio 1615. Cfr. C. Fernández Duro, *Armada Española* cit., tomo III, p. 486.

5.064:14:11). In totale perciò la sola ciurma era stata valutata £ 35.584:14:11, cioè il 58,8% dell'intero costo<sup>69</sup>.

Dai libri contabili e dai copialettere dei Centurione possiamo ricavare alcuni dati significativi sulla maniera di gestire le galee e sul modo di reperire schiavi e forzati. Trattandosi di un'impresa internazionale – al cui servizio vi erano alcune centinaia di uomini – l'aspetto della comunicazione "aziendale" era fondamentale e a tal proposito rivestono un'importanza eccezionale le istruzioni compilate prima di ogni viaggio dall'armatore dirette al comandante in capo della squadra, solitamente il capitano della *Capitana*. L'*asentista*, con regolarità, manteneva una fitta corrispondenza con i propri agenti sparsi nei diversi porti del Mediterraneo. Prima della partenza da Genova delle proprie galee Marco Centurione si premurava di avvisare i corrispondenti residenti nei porti che sarebbero stati visitati dalle proprie imbarcazioni. In prima battuta, egli ordinava di rendere disponibili crediti in contante, tali da essere utilizzati con rapidità dal comandante per spese ordinarie e straordinarie. Avvisati i corrispondenti e preparato perciò un dettagliato piano di navigazione, l'armatore redigeva una *memoria* ad uso e consumo del comandante. Il 6 agosto 1614, prima di un viaggio verso Napoli e la Sicilia, Marco Centurione scrisse al capitano Franco Mutio quanto segue:

Per il gran mancamento di chiusme successo nel viaggio di Spagna stante la mortalità seguita doverete procurare per tutte le strade possibili e mezzi di havere schiavi e forzati e far accordare buona voglia tutto quello che più potrete e in quanto a schiavi e forzati non mirare al pretio per il bisogno urgente anzi per questo capitandone alcuno non li lascerete per denari e tanto più quando saranno buoni a vostra satisfattione.

In Napoli in mano d'Angelo Salluzzo vi sono cantara seicento di quel peso de biscotto che ha compro sino al mese di aprile passato, ve lo farete consignare che cosi gli ho dato ordine, e dovendo andare in Sicilia sarà meglio riceverlo al ritorno, massime che in quel Regno ne potrete pigliar qualche partita, e in questo vi governarete come meglio vi parrà, avvertendo, e facendo avertire sopra tutto che la robba sia buona, e perché intendo che quest'anno vi sia grandissima abbondanza, e perciò doverà esser il biscotto a prezzo moderato, sarà bene al ritorno ne portiate tutta quella più somma che potrete caricare per goder l'occasione.

Reme il Sig. Gio. Batta Cattaneo me ne ha compro una partita ma non saranno il nostro bisogno, che perciò v'aggiutarete d'altra parte conferente vi ho detto a bocca, massime dal capitano Simon Costa per haverne tutto

<sup>69</sup> Asg, *Notai Antichi*, f. 3171, notaio Domenico Tinello.

quello che più potete essendovene il mancamento, e non potendosene provvedere d'altra parte che di Napoli come sapete.

De vini provvedetevene bastantemente et al ritorno portarete tutta la quantità che potrete, poiché a mio parere non si può provveder in parte alcuna dove possa esser più baratto di Napoli e Sicilia.

Di fave doverete portarne assai, perché sicuramente costeranno assai meno che di qua massime ch'arriverete là in principio d'annata nova e per questo oltre il bisogno ordinario ne portarete per questa invernata tutto quello che potrete.

De sevi ne pigliarete il bisogno e per quello tocca a portarne di vantaggio vi governarete secondo li pretii, poiché di qua vi n'è ordinariamente massime di Fiandra et in bontà come sapete.

D'olio basterà il bisogno del viaggio che di qua s'aspetta annata grossissima e doverà valere da £ 24 in circa.

Di sartie essendo a pretii moderati potrete farne qualche provvigione e presentandosi l'occasione di comprarne della usata potrete fargli avvertire che come sapete alle volte si fa buonissima impietà.

Di polvere ne pigliarete al solito.

Il medesimo di tavole d'arboria, e di queste più del solito havendone bisogno per la fabrica della galera nova.

L'ammalati vi raccomando caldamente facendogli havere straordinaria cura, e buon governo, perch'oltre d'esservene assai non vorrei ricevere se fussi possibile maggior botta di quella seguita sin adesso nella mortalità della chiusma di gratia fattegli usare tutto il possibile come di voi confido.

Alli buona voglia farete che si vadino soccorrendo conferente il solito acciò si possino agiutare e mantenere in debito.

Alli forzati che finiscono il tempo procurarete far che piglino denari per servire per buona voglia, usando in questo diligenza e detrezza senza però usar la forza.

Et alli buona voglia avvertite che se gli diano denari effettivi acciò non venghino fraudati, e che particolarmente non gli sia dato robbe in luogo de denari.

Usarete diligenze di comprare, e far comprare per mio conto tutte le rationi de soldati che si potranno havere, avvertendo ch'altri possino per lo medesimi far compra di dette rationi, che venendo a mia notitia ne farò risentimento che conviene.

Haverete molt'avvertenza che tutto il biscotto et altre provvigioni che si compreranno per le dette mie galere venghino effettivamente sopr'esse, acciò non sia da scrivani, o altri comesso fraude, com'anco avvertire che la robba non sia cambiata, et in cambio di quella che si paga per buona, ne venghi dato e consignato della trista et inferiore.

In somma vi prego et incarrico ad haver molt'avvertenza al tutto ed usar diligenza per il buon governo di dette mie galere, acciò si compisca con quello che s'è obbligato al servitio di Iddio e di S. M. e per gusto e satisfactione di chi comanda.

Procurarete di spender il mio denaro in tutte le cose ch'occorreranno con il maggior vantaggio che sarà possibile et conferente alla molta confienza che ho nel valore e prudenza vostra.

Per tutte le dette provvigioni e spese ch'occorreranno vi ho dato lettere di credito per Napoli in Simone e Angelo Saluzzi de scudi 3 mila per Messina in li Mazena de scudi 500 et in Palermo in Gio. Gerolamo Cavanna de scudi 800 che stimo doveranno bastare, ma quando fusse bisogno di maggior somma provvederete voi, che di qua poi si darà compimento a tutto, spero che il ritorno sarà breve, e s'altro occorrerà vi andrò avvisando per via di terra.

Voi doverete andar scrivendo, dando nova di voi, e quello ch'anderà seguendo, e fattelo con tutte le occasioni, essendo le lettere e reallationi di molta satisfazione, e senz'altro prego Nostro Signore che vi guardi, e conduchi e riduchi a salvamento<sup>70</sup>.

Il reperimento delle ciurme era sempre al primo punto di ogni istruzione. Vero e proprio incubo, i galeotti erano il capitale più costoso dell'impresa chiamata galea. Su questo punto, molti dati sono ricavabili dai libri contabili, da cui si desume che i condannati venivano acquistati spesso a Novara, Milano, Pontremoli, Monaco, Finale e dal principe di Val di Taro. Il 23 febbraio 1611 Carlo Centurione acquistò tre nuovi forzati dal vescovo di Novara al prezzo di £ 440 ciascuno. Nell'agosto dello stesso anno un forzato di Pontremoli era costato £ 80, mentre nel marzo del 1610 per la stessa somma si comprarono a Finale diversi forzati<sup>71</sup>. Il 20 giugno 1620 furono acquistati tre forzati dal principe di Val di Taro per £ 167:11<sup>72</sup>. Nel 1615 furono comperati 53 forzati dal duca di Tursi, a Palermo, e ancora dal principe di Val di Taro per un totale di £ 7.225:2<sup>73</sup>. Gli schiavi si compravano un po' in tutto il Mediterraneo, allorché ne capitava l'occasione. Alla data del 25 giugno 1610 troviamo i seguenti acquisti: Ametto di Costantina comprato da Francesco Regesta di Alassio per £ 320, Dregho Indaino greco comprato a Cadice dal capitano Francesco Mutio per £ 269:16, Mamet di Bonamet del Marocco comprato dal papa per £ 240, e un anonimo schiavo comprato a Genova da Stefano Spinola per £ 120<sup>74</sup>. Altri schiavi si com-

<sup>70</sup> Asb, *Archivio Pallavicini*, serie II, n. 60, copialettere di Marco Centurione q. Cosme 1612-1616.

<sup>71</sup> *Ibid.*, serie XIV, n. 16, libro mastro del 1611-12, c. 4, 23 febbraio 1611; libro mastro del 1610, c. 4, 16 marzo 1610.

<sup>72</sup> *Ibid.*, n. 17, mastro del 1619-22, c. 30, 27 giugno 1620.

<sup>73</sup> *Ibid.*, n. 18, mastro del 1613-1619, c. 29.

<sup>74</sup> *Ibid.*, n. 16, mastro del 1610, c. 14.

pravano a Cagliari, Messina, Barcellona, Napoli e Livorno. Tra il 1613 e il 1616 furono comprati 26 schiavi per una spesa totale di £ 10.278:12:3, prezzo molto vicino a quello di un nuovo scafo di galea. Nello stesso arco di tempo furono venduti e si riscattarono 9 schiavi per un ricavo di £ 5.351:16:2<sup>75</sup>. Ogni viaggio compiuto dalle galee era un'occasione per acquistare nuovi schiavi destinati sia al remo delle galee, sia ad altri scopi. Il 7 aprile 1613, poco più di un mese prima di morire, Carlo Centurione scriveva al capitano Francesco Mutio, comandante della *Capitana*, «che se in Livorno vi fussero pronte due schiavette turche o more, usate diligenza di comprarle avvertendo però che l'età non sia meno di anni 7 e più di anni 10 e che siano belle di schiena» e con un prezzo non superiore alle 300 lire<sup>76</sup>. Più tradizionale l'ordine scritto da Marco Centurione il 6 aprile 1615, sempre al capitano Mutio per il viaggio in Spagna, nel quale si specificava:

come sapete havemo bisogno di chiusme e per ciò procurarete con ogni istanza di comprare schiavi e avendo l'attentione ne comprarete sino al numero de 12 in 15 soprattutto che non siano negri e che non passino il pretio di mille reali l'uno, intendo che in quelle galere di Barcellona ve ne siano per vendere, state in l'avviso [...] mi dicono che in Cartagena li padri di S. Gines ne hanno per vendere, quando sarete in esso luogo fate diligenza per comprare e circa li moreschi venendo l'occasione non mancate de comprare, per il pretio di essi non spendete più de reali 750 sino in 800<sup>77</sup>.

Per quanto concerne la gestione dei buonavoglia abbiamo trovato un'ulteriore conferma nell'uso del sistema del debito, con una sorprendente analogia con Venezia<sup>78</sup>, nel documento di cessione della galea *S. Francesco*, dove gli acquirenti hanno comperato i 94 buonavoglia, pagando al venditore l'ammontare del debito che gli stessi galeotti avevano contratto con i Centurione.

Nel giro degli *asentisti*, nel Seicento, ci finirono numerosi esponenti di spicco del patriziato della Repubblica. In alcuni casi si trattava di personaggi di primo piano all'interno della corte spagnola

<sup>75</sup> *Ibid.*, n. 18.

<sup>76</sup> *Ibid.*, serie II, n. 60, 7 aprile 1613.

<sup>77</sup> *Ibid.*, 6 aprile 1615.

<sup>78</sup> Cfr L. Lo Basso, *Il mestiere del remo nell'armata sottile veneziana: coscrizione, debito, pena e schiavitù (secc. XVI-XVIII)*, «Studi Veneziani», n.s. XLVIII (2004), pp. 105-189.

come il marchese di Los Balbases Ambrogio Spinola (1569-1630), protagonista assoluto delle guerre di Fiandre tra la fine del XVI e gli inizi del XVII. L'*asiento* dello Spinola era del 1° dicembre 1613, con inizio fissato al 1° di settembre, aveva una durata di quattro anni e si riferiva al mantenimento di quattro galee di proprietà dello stesso celebre condottiere genovese, così come si evince dall'articolo primo: «Por quanto vos el dicho Ambrosio Espinola me havevys servido y servis con las dichas quatro galeras vuestras propias trayendolas a mi sueldo conforme a lo capitulado por el dicho asiento viejo». Si trattava perciò di un rinnovo, nel quale però l'amministrazione spagnola – al fine di evitare abusi e sprechi – decise di puntualizzare meglio alcune questioni. Ad esempio bisognava aumentare il numero di rematori previsti, facendoli salire da 164 a 200. I 36 remiganti in più dovevano essere buonavoglia e per il loro sostentamento il soldo era salito da 6.700 ducati del vecchio contratto ai 7.700 del nuovo. In caso di ritardo nei pagamenti il re avrebbe pagato un interesse annuo del 12%. Lo Spinola poteva estrarre esentasse 300 salme di grano dalla Sicilia e 1.000 cantara di biscotto; avrebbe avuto dallo Stato di Milano 15 forzati nuovi ogni anno e la canonica *licencia de saca* per l'esportazione di argento ed oro dalla Spagna per un valore massimo annuo di 14.200 ducati per ogni galea<sup>79</sup>. Il contratto venne rinnovato fino alla morte dello Spinola, nel 1630, allorché la gestione passò ad Agostino Spinola<sup>80</sup>.

Un altro *asiento* – probabilmente all'interno della squadra di Napoli – era in mano alla famiglia Doria d'Angri<sup>81</sup>, mentre due galee tra il 1626 e il 1716 furono date in appalto a Bartolomeo Spinola e ai suoi eredi<sup>82</sup>.

<sup>79</sup> Adgg, *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 4, n. 98.

<sup>80</sup> Ascg, *Albergo dei Poveri*, n. 635, mastro di Riccardo Petriccioli, 1632-1633, c. 2, «Havere 1632 a 22 dicembre in quanto sta in credito in l'altro suo conto qui tirato £ 104.459:17.

Et in Agostino Spinola e Riccardo Petriccioli per li assenti delle galere del Signor Ambrosio Spinola per tutto 1630 scudi 48.538:10:1 di marca in detti £ 241.108:14:4.

E in detto del mantenimento delle galere di Don Agostino Spinola di conto proprio per l'anno 1630 e 1631 £ 101.426:16:10». Altre notizie in Adp, scaff. 75.51.13.

<sup>81</sup> Notizie sulle galee dei Doria d'Angri si trovano in Asn, *Archivio privato Doria d'Angri*, parte II, fascio 770.

<sup>82</sup> Sulle galee di Bartolomeo Spinola si vedano: C. Álvarez Nogal, *El factor general del Rey y las finanzas de la monarquía hispánica*, «Revista de Historia Económica», XVII/3 (1999); e in uscita Id., *La dimensión social de un banquero genovés en la*

### 3. L'«annichilimento» della squadra di Genova 1715-1717

Con la fine della guerra di successione spagnola Gian Andrea II Doria Del Carretto duca di Tursi rimase senza datore di lavoro. Dopo brevi tentennamenti, nella primavera-estate del 1715 decise di passare sotto la protezione di Luigi XIV, il quale fu ben lieto di assumersi i doveri e soprattutto i diritti che la squadra dei particolari genovesi si portava seco. Al re di Francia faceva gola la possibilità di sfruttare Genova come porto di armamento e di appoggio. L'accordo però non piacque al governo della Repubblica, poco intenzionato a sottostare ad una nuova tutela straniera e non dimentico del bombardamento al quale nel 1684 il re Sole aveva sottoposto la Superba. Inoltre il passaggio del duca alla Francia sollevava in seno al patriziato tre interrogativi. Il duca non avrebbe forse dovuto chiedere il permesso alla Repubblica prima di accordarsi con i francesi? Come doveva comportarsi la stessa Repubblica allorché le galee del Tursi fossero entrate nella darsena di Genova sotto lo stendardo francese? Che cosa ne sarebbe stato della galea ospedale doriana ormeggiata nella darsena?<sup>83</sup>

Sul primo punto la Giunta di Marina scrisse, già il 17 dello stesso mese di luglio, che i Doria avevano comandato la squadra dei particolari dal 1528, da quando cioè Andrea Doria aveva firmato il primo *asiento*, senza dover sottostare a nessuna legge della Repubblica. Legge che invece esisteva (1614 e 1637) per tutti gli altri sudditi della Repubblica che non fossero eredi diretti di Andrea. In una successiva memoria del 30 dicembre 1715 la Giunta scriveva che il duca di Tursi era considerato cittadino spagnolo e perciò non aveva come tale nessun obbligo di sudditanza nei confronti della Repubblica, che pur rimaneva la sua patria natia. Nello stesso scritto si specificava che invece i cugini principi di Melfi e gli Spinola marchesi di Los Balbases, eredi del grande Ambrogio, godevano della cittadinanza genovese ed avevano inoltre il titolo di Eccellenza. Sulla seconda questione la Giunta non espresse alcun parere, ma si limitò a ricordare come ci si era comportati in passato. Le galee dei *particulares* potevano utilizzare la darsena e il porto di Genova sia per le nuove

*España del siglo XVII: familia y prestigio*, «Balbisei. Ricerche Storiche Genovesi», n. 2 (2005); C. Álvarez Nogal, L. Lo Basso, C. Marsilio, *La red financiera de la familia Spinola: España, Génova y las ferias de cambio (1627-1656)*, «Balbisei. Ricerche Storiche Genovesi», n. 2 (2005).

<sup>83</sup> Asg, Archivio Segreto, *Marittimarum*, f. 1687, 10 e 17 luglio 1715.

costruzioni, sia per la manutenzione e sia per la sosta invernale, purché non avessero a bordo soldati spagnoli o al soldo della Spagna. I fanti, di solito, venivano imbarcati e sbarcati ogni volta a Finale. Tutto ciò era durato fino al 1679, anno in cui dopo le proteste francesi la Repubblica aveva chiesto al duca di “scivernare” a Barcellona. Nel 1684, però, le galee erano tornate a Genova, ma erano state nuovamente allontanate dopo il bombardamento della città, tornandovi di tanto in tanto per scali tecnici, per imbarcare o sbarcare uomini illustri o denari, e qualche volta anche per lo “sciverno”, anche se non erano più ormeggiate in darsena, ma sistemate nel mandraccio con l'accortezza «di tener chiusa la porta del ponte dei Cattanei». La nuova base invernale era così divenuta Gaeta, porto sicuro vicino a Napoli, dove sempre di più in quegli anni la squadra prestava servizio. Anche sulla questione della galea ospedale, la Giunta si riservava di tornare nei mesi a seguire. Sul fatto che la squadra potesse usare la darsena di Genova, si dichiarava favorevole anche il Minor Consiglio, il quale precisava che esisteva in proposito una legge del 1562.

A risolvere tutti questi problemi giunse, il primo settembre 1715, la morte di Luigi XIV, che lasciava il trono al piccolo Luigi XV e il governo al reggente Filippo duca di Orléans. La Francia rifiutò l'accordo firmato dal vecchio re e dal duca di Tursi, lasciando quest'ultimo libero da ogni soggezione. Il governo genovese, avutane notizia, colse la palla al balzo, proponendo l'acquisto delle sei galee e dei diritti ad esse connessi: in pratica si chiedeva al duca di annichilire la propria squadra vendendola alla Repubblica. Il 16 dicembre 1715 Gian Andrea accettò l'offerta, impegnandosi a non firmare mai più alcun tipo di *asiento* con una potenza straniera. In cambio, però, il duca pretendeva, oltre al denaro, la piena cittadinanza genovese, il titolo di «Eccellenza» e una rendita di 1.000 doppie di Spagna per sé e per i propri eredi. Nel mese di gennaio i Collegi affidarono l'incarico di trattare e concludere l'accordo a Benedetto Viale, mentre per il duca la procura venne data a Giuseppe Maria Uccelli. Nei diversi documenti prodotti sulla questione dell'acquisto delle galee si ricordavano anche i termini del vecchio *asiento* che il duca aveva con Carlo II. Il re di Spagna pagava annualmente per ogni galea ordinaria 21 mila pezzi da otto reali, più di 30.000 per le galee *Capitana* e *Padrona*,

con la distinzione che li 12 mesi dell'anno, li 7 erano pagati in paga ordinaria, cioè ogni tre anni e il restante delli 5 mesi dell'invernata ne restava creditore [il duca] andando come dicono gli spagnoli in alcazi, de quali di tratto

in tratto di tempo scuodeva qualche porzione e detto alcanzo si andava sempre aumentando per li 12 per cento che il re bonificava sopra di essi<sup>84</sup>.

Nonostante le numerose difficoltà che la trattativa sollevava, il 4 aprile 1716 si giunse alla stesura del contratto, firmato dalle due parti:

Nel nome del Signor Iddio. Essendo vero, che l'Illustrissimo et Eccellentissimo Signor Gio. Andrea Doria del Carretto Duca di Tursi, dopo essere stata licenziata dal servizio della Corona di Spagna et indi da quello della Corona di Francia la squadra delle sue galee, abbia risoluto di sgravarsi dal peso della squadra suddetta, con annichilarla e vendere li sei scaffì, de quali al presente consiste, assieme con tutti gli apparati, attrazzi, bronzi, armi, munizioni da guerra spettanti alla detta squadra, et altre cose, che compongono le dette galee; e che successivamente detto Eccellentissimo Signor Duca desideroso di dare continuate pruove del suo zelo verso la Patria, e del suo ossequio verso la Serenissima Repubblica, con preferirla a chiunque altro quando ella avesse inclinato a fare la compra di detti sei scaffì, apparati, attrezzi, bronzi, armi, munizioni da guerra, et altro, come sopra, abbia a questo effetto pregato l'Illustrissimo Benedetto Viale dell'Illustrissimo Agostino di fare presenti alli Serenissimi Collegi questi suoi figliali et ossequiosi sentimenti, i quali essendo stati intesi dalle loro Signorie Serenissime con tutta la maggior pienezza di gradimento, e con eguale disposizione di applicare alla detta compra, è stato da prefati Serenissimi Collegi, per la facoltà, che loro compete, e specialmente in virtù della deliberazione o sia deliberazioni fatte ultimamente dal Minor Consiglio, disputato il detto Illustrissimo Signor Benedetto Viale a trattare e convenire la detta compra col suddetto Eccellentissimo Signor Duca, con piena facoltà di concluderla<sup>85</sup>.

Il pragmatico duca però, proprio nelle settimane precedenti, aveva proposto la vendita delle galee alla Repubblica di Venezia, la quale il 28 marzo aveva rifiutato perché il prezzo di 140.000 pezzi da otto reali era stato giudicato troppo elevato. Inoltre al Senato veneziano interessavano soltanto i 1.362 galeotti (213 schiavi, 327 forzati e 822 buonavoglia) e non gli scafi, di cui Venezia aveva una produzione abbondante<sup>86</sup>.

Per accertare il valore delle sei galee si nominarono dei periti di parte, che dovevano esprimere un parere definitivo a distanza di otto

<sup>84</sup> *Ibid.*, scrittura senza data di Pietro Giustiniani.

<sup>85</sup> *Ibid.*, scrittura del 4 aprile 1716.

<sup>86</sup> *Asv, Senato Rettori*, f. 175, parte del 28 marzo 1716 e *Senato Mar*, f. 844, parte del 4 aprile 1716.

mesi gli uni dagli altri. La somma stabilita sarebbe stata pagata in quattro rate senza interessi. Nel prezzo vennero incluse le ciurme, compresi i numerosi buonavoglia il cui valore, analogamente a quanto si praticava a Venezia, era dato dalla somma dei debiti contratti con l'amministrazione. Negli stessi giorni il duca di Tursi risolveva anche la questione della galea ospedale, affidandone la demolizione ai fratelli Francesco e Angelo Gnecco dietro un compenso di 580 lire moneta di Genova e della possibilità di rivendere il legname. Alla fine dell'estate 1716 fu determinata la somma che la Repubblica avrebbe dovuto pagare: £ 327.203:18:7, divisa in quattro rate da £ 81.800:19:8. La prima rata fu pagata il 16 ottobre, in parte (£ 30.196:17) grazie alla vendita degli attrezzi di alcune delle galee acquistate, e in parte grazie al moltiplico lasciato da Tommaso Raggio. Per pagare le altre tre rate la Repubblica contava di vendere il restante dell'attrezzatura di cui £ 124.437:12:9 soltanto per le artiglierie. Una delle galee acquistate divenne la *Padrona* dello stuolo pubblico.

Nel marzo 1717 i Provvisori delle galee fecero valutare il costo dell'armamento della galea *La Duchessa*, una di quelle acquistate dal duca di Tursi. Il valore dello scafo venne stimato attorno alle 5.700 lire, mentre il costo per rimetterlo in ordine era di £ 3.500. Vista la spesa, la Giunta di Marina deliberò di vendere lo scafo al miglior offerente<sup>87</sup>. Nel frattempo i Serenissimi Collegi avevano fatto valutare da un medico e da un chirurgo i 192 schiavi acquistati. I periti avevano diviso i galeotti in tre classi: buoni, mediocri e infimi. Dopo un lungo lavoro preliminare di scarto, rimasero valutabili soltanto 140 uomini, di cui 101 furono giudicati buoni, 25 mediocri e 14 infimi. Il prezzo complessivo ammontava a 6.840 pezzi da otto reali. I buonavoglia necessari alla flotta pubblica furono trattenuti in servizio, mentre gli altri poterono far ritorno a casa. Trentanove di essi furono abbandonati su un vecchio scafo chiamato *La Carità* ormeggiato in darsena.

Con la soppressione della squadra di Genova si chiudeva una lunga stagione della storia del Mediterraneo contraddistinta dall'esercizio privato della guerra navale; rimaneva attiva ed efficace l'antica e tradizionale guerra corsara che, proprio nel secolo dei Lumi, ebbe il suo massimo splendore<sup>88</sup>.

<sup>87</sup> Asg, *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1687, 3 marzo 1717.

<sup>88</sup> Sulla guerra di corsa mi permetto di rinviare al mio: L. Lo Basso, *In traccia dei legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Philobiblon Edizioni, Ventimiglia, 2002.