

Massimo Bomboni

## IL GALEONE LIVORNO: SOGNI DI GLORIA E IMPRESE MANCATE DI FERDINANDO I DE' MEDICI FRA LE INDIE E IL MEDITERRANEO (1606-1608)\*

DOI 10.19229/1828-230X/57032023

**SOMMARIO:** *Il Granducato di Toscana all'inizio del XVII secolo si trovava in una posizione di subalterità rispetto ai grandi stati marittimi dell'epoca come Spagna e Portogallo uniti, l'Inghilterra o la giovane Repubblica Olandese, a causa del suo svantaggio geografico, economico e militare. Intenzionato ad accrescere l'importanza della Toscana sul piano internazionale, Ferdinando I de' Medici sostituì al sostegno tradizionale alla Spagna una politica estera più indipendente, individuando nei Paesi Bassi un territorio strategico da cui poter trarre informazioni e strumenti funzionali ai propri progetti di espansione economica e di prestigio politico. All'invio di propri agenti e informatori nella Repubblica Olandese seguì l'acquisto del galeone chiamato poi "Livorno" ad Amsterdam, con l'obiettivo di svolgere missioni commerciali nelle Indie. L'ostilità della Compagnia olandese delle Indie Orientali spinse Ferdinando I a deviare momentaneamente il suo sforzo verso il Mediterraneo, impiegando la nuova nave nel fallimentare assalto all'isola di Cipro nel 1607. Nel saggio si analizzano i protagonisti e le dinamiche di questa sinora ignota operazione di acquisto e impiego del galeone Livorno, simbolo delle ambizioni del granduca Ferdinando I.*

**PAROLE CHIAVE:** *Granducato di Toscana, Medici, Amsterdam, Livorno, storia navale, 1606.*

## THE GALLEON LIVORNO: DREAMS OF GLORY AND FAILED ENTERPRISES OF FERDINANDO I DE' MEDICI BETWEEN THE INDIES AND THE MEDITERRANEAN SEA (1606-1608)

**SUMMARY:** *The Grand Duchy of Tuscany at the beginning of the 17<sup>th</sup> century was in a position of subordination to the great maritime states of the time such as Spain and Portugal united, England or the young Dutch Republic, due to its geographical, economic, and military disadvantage. Intending to increase the importance of Tuscany on the international level, Ferdinando I de' Medici replaced the traditional support to Spain with a more independent foreign policy, identifying in the Netherlands a strategic territory from which to draw information and tools functional to his projects of economic expansion and political prestige. The dispatch of his agents and informants to the Dutch Republic was followed by the purchase of the galleon then called "Livorno" in Amsterdam, with the aim of carrying out trade missions in the Indies. The hostility of the Dutch East India Company prompted Ferdinando I to momentarily divert his effort to the Mediterranean, employing the new ship in the failed assault on the island of Cyprus in 1607. The essay analyzes the protagonists and dynamics of this hitherto unknown operation of purchase and use of the galleon Livorno, the symbol of the ambitions of Grand Duke Ferdinando I.*

**KEYWORDS:** *Grand Duchy of Tuscany, Medici, Amsterdam, Livorno, Naval History, 1606.*

\* Abbreviazioni: Asf: Archivio di Stato di Firenze; Bncf: Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze; Mdp: Mediceo del Principato; Mm: Miscellanea Medicea; Gaa: Gemeente Amsterdam Archief.

Il 6 giugno 1606 il granduca Ferdinando I de' Medici acquistò ad Amsterdam un galeone da guerra e decise di battezzarlo col nome della sua più grande opera: Livorno. La nave fu il simbolo delle ambizioni lungamente coltivate da Ferdinando di accrescere l'importanza del Granducato di Toscana sul piano internazionale. Dalla fine del XVI secolo, la corte medicea aveva iniziato infatti ad elaborare numerosi progetti commerciali e militari in contesti fino a quel momento inusitati.

Lo sguardo di Ferdinando era focalizzato su due scenari principali: da un lato le Indie, Orientali e Occidentali, con i cui ricchi mercati il granduca sperava di stabilire un collegamento diretto ed evitare così l'intermediazione di Spagna e Portogallo; dall'altro il Mediterraneo, dove intendeva ricoprire un ruolo di primo piano costituendo una potente flotta e sfruttando la momentanea crisi dell'Impero Ottomano. Oltre a motivazioni di natura commerciale, vi era l'ambizione di ottenere il titolo regio attraverso la conquista di territori al di fuori della penisola italiana. Il galeone Livorno sarebbe stato dunque uno strumento fondamentale per i progetti di Ferdinando: destinato inizialmente a una missione commerciale nell'Oceano Indiano, a causa dell'ostilità della Compagnia olandese delle Indie Orientali, venne invece impiegato in un attacco contro l'isola di Cipro.

La storia del galeone Livorno viene qui analizzata per la prima volta integralmente, legandola ai tentativi di Ferdinando di muoversi in uno scenario internazionale. L'analisi di documenti italiani e olandesi, in parte inediti, ha permesso di mettere in relazione alcuni importanti eventi della storia del Granducato di Toscana, mostrandone le dirette interdipendenze. Secondo la linea interpretativa di Bryan Brege in *Tuscany in the Age of Empires*, lo sguardo si estenderà dalle vicende del galeone Livorno e dei personaggi coinvolti nel suo acquisto e impiego, ai progetti politici ed economici del granduca di Toscana del primo Seicento, così da coglierne appieno la dimensione globale<sup>1</sup>.

## 1. L'acquisto del galeone ad Amsterdam

La storia del galeone Livorno si inserisce in una fase delicata della storia europea, quando l'egemonia asburgico-spagnola iniziò a vacillare davanti all'ascesa delle potenze marittime dell'Europa Atlantica, la Repubblica delle Province Unite e il Regno d'Inghilterra in primo piano. La superiorità navale di quei paesi permise la loro progressiva espansione, sia nei contesti oceanici, nelle Indie in particolar modo, sia nel Mediterraneo, alterandone significativamente gli equilibri

<sup>1</sup> B. Brege, *Tuscany in the Age of Empire*, Harvard University Press, Cambridge (Massachusetts), 2021.

politici e commerciali<sup>2</sup>. Con l'intento di affrancarsi dalla tradizionale dipendenza dalla Spagna e sopperire alle lacune tecniche e materiali del granducato, Ferdinando I de' Medici si avvicinò a queste nuove potenze all'avanguardia in ambito navale, geografico e commerciale<sup>3</sup>.

L'acquisto del galeone Livorno all'inizio del Seicento si colloca dunque nella traccia dei rapporti fra il Granducato di Toscana e la Repubblica delle Province Unite, a quel tempo in conflitto aperto con la Spagna.<sup>4</sup> Ferdinando I de' Medici, formalmente un alleato degli spagnoli, non partecipò attivamente al conflitto se non tramite il contributo di alcuni avventurieri toscani partiti volontari. Nonostante la guerra, vi erano infatti vive relazioni commerciali fra questi due territori. Numerosi mercanti olandesi e fiamminghi commerciavano con Livorno e allo stesso tempo alcuni mercanti toscani commerciavano con Amsterdam e nelle città vicine, pur non risiedendo stabilmente nei Paesi Bassi<sup>5</sup>. Dalla fine del XVI secolo, per la progressiva decadenza di Anversa, storica base dei commerci fiorentini nelle Fiandre, Amsterdam stava diventando il principale porto del Nord Europa<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> Sull'egemonia spagnola e l'ascesa delle potenze atlantiche: D. Ormrod, *The rise of commercial empires: England and the Netherlands in the age of Mercantilism, 1650-1770*, Cambridge University Press, Cambridge, 2003; J. Elliott, *La Spagna Imperiale*, Il Mulino, Bologna, 2006. Sulla penetrazione inglese e olandese nel Mediterraneo: M.C. Engels, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs: the «Flemish» community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Verloren, Hilversum, 1997; M. Van Gelder, *Trading Places. The Netherlandish Merchants in Early Modern Venice*, Brill, Leiden, 2009; M. Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England, 1450-1700*, Cambridge University Press, Cambridge, 2015.

<sup>3</sup> Per una prospettiva biografica su Ferdinando I de' Medici e la sua politica estera: R. Galluzzi, *Istoria del Granducato di Toscan sotto il governo di casa Medici*, vol. III, stamperia di Ranieri del Vivo, Firenze, 1781; F. Diaz, *Il Granducato di Toscana - i Medici*, Utet, Torino, 1987; E. Fasano Guarini, *Ferdinando I de' Medici* in «Dizionario Biografico degli Italiani», vol. 46, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma 1996; G. Greco, *Storia del Granducato di Toscana*, Morcelliana, Brescia 2020.

<sup>4</sup> Sulla Guerra degli Ottant'anni e lo sviluppo della Repubblica delle Province Unite: M.C. Hart, *The Dutch wars of independence: warfare and commerce in the Netherlands 1570-1680*, Routledge, London, 2014; D. Onnekink, G. Rommelse, *The Dutch in the Early Modern World: a history of a global power*, Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom; New York, 2019. Sui rapporti fra il Granducato di Toscana e i Paesi Bassi: H.T. van Veen, A.P. McCormick, *Tuscany and the Low Countries*, Centro di, Firenze, 1984; I. Melani *Sguardi mediterranei sulla «civiltà olandese del Seicento»: il caso toscano*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», n. 56, Dicembre 2022, pp. 723-758.

<sup>5</sup> A. Bicci, *Italiani ad Amsterdam nel Seicento*, «Rivista storica italiana» 102/3 (1990), pp. 899-934; M.C. Engels, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs: the «Flemish» community in Livorno and Genoa (1615-1635)* cit.

<sup>6</sup> Sullo sviluppo di Amsterdam: C. Lesger, *The rise of the Amsterdam market and information exchange: merchants, commercial expansion and change in the spatial economy of the Low Countries, c. 1550-1630*, Ashgate, Aldershot, Hants, England; Burlington, VT, 2006.

Più stabili e frequenti relazioni fra i due paesi erano iniziate durante le carestie degli anni '90 del Cinquecento, quando il granduca, grazie alla mediazione di mercanti e trasportatori dei Paesi Bassi, riuscì ad acquistare grandi quantità di cereali nel Nord Europa<sup>7</sup>. Questi eventi portarono ad un notevole avvicinamento fra i due paesi, aprendo le porte del Mediterraneo ai mercanti olandesi e alle loro merci, che per vennero in grande numero specialmente a Livorno. Il porto toscano, grazie alle leggi "Livornine" emanate da Ferdinando I nel 1591 e nel 1593, stava diventando un porto dinamico e cosmopolita, dove mercanti e artigiani di tutte le fedi venivano incentivati a stanziarsi e trasferire le proprie attività<sup>8</sup>. Quella olandese divenne in pochi decenni una delle comunità più fiorenti della città. Grazie a questi nuovi contatti, numerosi prodotti da Asia e America iniziarono a raggiungere Livorno dai Paesi Bassi, a discapito del supposto monopolio spagnolo e portoghese su tali merci.

Non devono essere ignorati inoltre i rapporti culturali fra la Toscana e i Paesi Bassi, con molti artisti e artigiani che si muovevano fra i due paesi rispondendo agli appelli di ricchi committenti. Fra questi personaggi occorre citare il pittore Pieter Paul Rubens, l'orafo Jacques Bylvelt, divenuto gioielliere della corte granducale e i numerosi arazzieri fiamminghi entrati a far parte delle manifatture medicee<sup>9</sup>.

Compresi dunque i possibili vantaggi commerciali derivanti da uno stretto rapporto con i Paesi Bassi, sia in ottica Mediterranea che verso le Indie, il granduca iniziò dunque a costituire un network di propri agenti sul territorio. Al fine di ottenere informazioni sui commerci olandesi e sulla guerra in corso, Ferdinando I de' Medici inviò nei Paesi Bassi il fiammingo Jan Van der Neesen, entrato al suo servizio dal 1602 per le sue conoscenze linguistiche e mercantili<sup>10</sup>. Questi aveva svolto per il

<sup>7</sup> Sul commercio di cereali dal Nord Europa al Mediterraneo vedere: S. HART, *De Italië-vaart 1590-1620*, «Jaarboek Amstelodamum» LXX (1978), pp. 42-60; P.C. Van Royen, *The First Phase of the Dutch Straatvaart (1591-1605): Fact and Fiction*, «International Journal of Maritime History» 2/2 (1990), pp. 69-102.

<sup>8</sup> Sullo sviluppo del porto di Livorno: C. Tazzara, *The free port of Livorno and the transformation of the Mediterranean world*, Oxford University Press, New York, 2017; L. Frattarelli Fischer, *Le leggi Livornine: 1591-1593*, Mediaprint Editore, Livorno, 2019.

<sup>9</sup> G.J. Hoogewerff, *Giovanni Bilivert (Bilivelti, Bijlevelt)*, in «Mededelingen van het Nederlands Historisch Instituut te Rome», Deel 23 (1944), pp. 115-140; *La nascita dell'arazzeria medicea: dalle botteghe dei maestri fiamminghi alla manifattura ducale dei Creati fiorentini*, a cura di L. Meoni, Palazzo Pitti, Sillabe, Livorno, 2008; *Tra Fiandre e Italia: Rubens 1600-1608: regesto biografico-critico*, a cura di R. Morselli, Viella, Roma, 2018.

<sup>10</sup> Jan Van der Neesen (1571-post 1627), nato a Dendermonde nelle Fiandre, nel 1588 divenne servitore del cavaliere toscano Niccolò Venerosi Pesciolini durante uno dei viaggi nei Paesi Bassi di quest'ultimo. Rinomato per la sua conoscenza delle lingue, Van der Neesen venne richiesto dal Granduca Ferdinando nel 1602 che lo inviò quale suo agente di commercio in Polonia, Germania e Francia per trattare l'acquisto di grano. Dimostrato il suo valore, venne incaricato con una nuova missione nei Paesi Bassi dal

granduca numerose missioni commerciali e diplomatiche in Polonia, Germania, Francia e Inghilterra, finché, nel gennaio del 1605, fu incaricato di recarsi segretamente nella Repubblica Olandese.

Et andandovene in Fiandra vogliamo che con la vostra industria, et pratica vi conduciate né Paesi Bassi in luogo donde possiate ragguagliare di quel che vi diremo per curiosità nostra, et per quel che importa ad ogni Principe, saper quel che passi in qualsivoglia regione, anche lontana. Cioè delle forze che habbiano le Provincie Unite degli Stati come si trovino avere dinari, comodo di forze come [...] che pensieri et disegni habbiano a tempo nuovo per mare, et per terra, che Armate che viaggi et che traffichi che hanno nell'Indie, non solo Occidentali ma nell'Orientali ancora<sup>11</sup>.

Con cadenza settimanale, le lettere del Van der Neesen da Amsterdam informavano Ferdinando sugli ultimi avvenimenti del conflitto, sulle navi arrivate nei porti olandesi, sulle operazioni olandesi nelle Indie, sulle merci preziose e sui cereali venduti sul mercato della città. Uno dei principali frutti della sua missione fu una relazione inviata alla fine di novembre 1605, *Ragguagli del modo gl'olandesi negoziano nel America*<sup>12</sup>. Al di là della semplice curiosità, tali informazioni rispondevano ad esigenze concrete del granduca: Ferdinando I desiderava sapere quali spazi risultavano ancora liberi per una penetrazione toscana nei mercati d'oltreoceano, guardando a quella olandese come un importante esempio da emulare. Per gli stessi motivi, la corte e i mercanti fiorentini erano molto interessati alle attività della Compagnia olandese delle Indie Orientali (VOC) fondata nel 1602, anche in vista di una possibile partecipazione finanziaria<sup>13</sup>.

Dalle lettere del Van der Neesen veniamo a conoscenza del processo che stava svolgendosi in quei mesi presso l'Aia, fra il mercante fiorentino Francesco Carletti e alcuni corsari zelandesi<sup>14</sup>. Sulla via di ritorno dal suo straordinario viaggio intorno al mondo, Carletti era stato catturato

1605, dove rimase fino al 1607. Possiamo trovare ulteriori informazioni sulla sua vita in: N. Venerosi Pesciolini, M. Macchio, G. Cipriani, *La travagliosa e miserabil vita del Cavaliere Niccolò de' Venerosi Pesciolini de' Conti de Strido*, Nerbini, Firenze, 2011; *Tra Fiandre e Italia*, a cura di R. Morselli cit.

<sup>11</sup> Asf, Mdp, 67, c. 231, 14 gennaio 1605.

<sup>12</sup> Asf, Mdp, 4750, cc. 691, 695, 696, 29 novembre 1605.

<sup>13</sup> Nel marzo del 1602 era giunto a Firenze un avviso sulla formazione della Compagnia delle Indie, illustrativo del suo funzionamento e dei suoi partecipanti. Asf, Mdp, 4256, c. 166, 20 marzo 1602. Lo stesso Van der Neesen informò più volte sul funzionamento e le attività della Compagnia, mentre il mercante fiorentino Bartolomeo Corsini, attivo fra Amsterdam e Londra, riuscì persino diventarne uno dei principali azionisti. Sulla Compagnia Olandese delle Indie Orientali e la partecipazione italiana: A. Bicci, *Italiani ad Amsterdam nel Seicento* cit.; R. Parthesius, *Dutch ships in tropical waters: the development of the Dutch East India Company (VOC) shipping network in Asia 1595-1660*, Amsterdam University Press, Amsterdam, 2010.

<sup>14</sup> Asf, Mdp, 4256, c. 174, 6 aprile 1605.

a bordo di una nave portoghese partita da Goa, carico di merci e numerosi doni da portare al granduca. Una volta arrivato nei Paesi Bassi nel 1603, il mercante venne rilasciato in quanto suddito toscano, ma non i suoi preziosi beni. La causa legale iniziata dal fiorentino contro gli olandesi si protrasse per tre anni, coinvolgendo lo stesso Ferdinando I, che era interessato alle preziose conoscenze geografiche e commerciali del mercante. Van der Neesen venne quindi incaricato di assistere il Carletti nella causa, che si concluse con un misero risarcimento e col suo ritorno a Firenze nel giugno 1606<sup>15</sup>. Vedremo come questo personaggio ricoprì un importante ruolo nei successivi eventi.

Dopo alcuni mesi, l'attività di spionaggio del Van der Neesen iniziò a destare i sospetti dei mercanti e delle autorità del luogo, molto diffidenti a causa della guerra con la Spagna. Ciò lo spinse ad appellarsi al granduca per ricevere almeno un incarico ufficiale e fuggire così ogni dubbio<sup>16</sup>. La corte medicea, non ancora pienamente sicura dei passi da compiere, attese l'anno successivo per rivelare le proprie intenzioni all'agente. Il 25 febbraio 1606 fu quindi dato ordine al fiammingo di informarsi sul costo di un galeone da guerra:

Il Gran Duca vorrebbe che destramente et chetamente voi intendiate quanto costerebbe in Olanda un Galeone da guerra di 2 mila fino in 2500 salme, et con 36 o 40 pezzi di artiglieria ben fornito, o nuovo o come nuovo il quale avesse un buon taglio di navigare, più per il mare Mediterraneo, che per l'Oceano et per andare in corso, et che fusse veliero per arrivare in caramusali. Vorrebbe anche Sua Altezza egli avesse viveri et munizioni per un anno et 60 huomini per condurlo a Livorno et caso non ve ne fosse nessuno de fatto avvisate quanto tempo ricorserebbe a farne uno di nuovo et quando potesse essere in ordine et alla vela, et soprattutto la spesa che ci andrebbe più minutamente che si può<sup>17</sup>.

<sup>15</sup> Asf, Mdp, 67, c. 229, 6 maggio 1605.

Francesco Carletti (1573-1636), discendente da una ricca famiglia mercantile, iniziò nel 1594 un viaggio commerciale verso le Indie occidentali. Il suo cammino lo portò ad attraversare le colonie spagnole del centro America e l'Oceano Pacifico fino in Giappone. Passato poi in Cina, nel 1598 salpò da Macao per raggiungere la penisola Indiana da dove ripartì finalmente per Lisbona nel dicembre 1601. Sulla via di ritorno venne catturato intorno all'isola di Sant'Elena nell'Oceano Atlantico e portato nei Paesi Bassi dove iniziò un lungo processo legale contro i suoi sequestratori. Del suo incredibile viaggio lasciò testimonianza scritta nei suoi *Ragionamenti di Francesco Carletti* pubblicati per la prima volta nel 1701. Della ricca bibliografia sul Carletti vedere: G. Sgrilli, *Francesco Carletti, mercante e viaggiatore fiorentino (?1573-1636)*, Licinio Cappelli, Bocca San Casciano, 1905; S. Pineider, *In così immensa pellegrinatione: la scrittura del viaggio nei Ragionamenti di Francesco Carletti*, Vecchiarelli, Manziana (Roma), 2004; F. Carletti, *Ragionamenti di Francesco Carletti*, a cura di M. Carnevali, UniversItalia, Roma, 2019.

<sup>16</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 669, 5 luglio 1605.

<sup>17</sup> Asf, Mdp, 67, c. 262, 25 febbraio 1606.

Le intenzioni iniziali del granduca di comprare una nave «più per il mare Mediterraneo, che per l'Oceano, et per andare in corso», come vedremo, mutarono più volte nel corso dei mesi successivi. Tale incertezza era dettata dagli elevati rischi, sia economici sia politici, che tale acquisto poteva implicare. Sicura era invece la scelta dei venditori, data la maestria degli olandesi nel fabbricare navi<sup>18</sup>. Le notizie dei loro successi contro la Spagna avevano pienamente convinto Ferdinando della sua scelta. Lo stesso Van der Neesen nella sua prima relazione da Amsterdam aveva scritto:

Quanto poi a' navilii non occorre trattarne perché si contano a migliaia non solo in questa città, ma per tutto il Paese, che se non lo vedessi mai lo crederei, parendo per tutto boschi, nonostante che per Danimarca, Moscovia, Norvegia, Italia, Spagna, Indie tanto orientali che occidentali, et Inghilterra, ve ne sia partite le centinaia, anzi le migliaia [...] che sono navi sì belle grande bene armate, et monite d'ogni cosa che al mondo non si puole vedere la più superba cosa<sup>19</sup>.

L'industria cantieristica in Toscana poteva vantare una certa esperienza nella costruzione di vascelli adatti alla navigazione nel Mediterraneo come le galere, che venivano realizzate dagli arsenali di Livorno, Pisa e Portoferraio<sup>20</sup>. Tuttavia, il granducato non possedeva una grande tradizione navale e non poteva sperare di competere con i numeri riportati dal Van der Neesen. Le superiori conoscenze tecniche e le possibilità di rifornimento di migliori materie prime consentirono alla Repubblica Olandese di essere all'avanguardia nella costruzione e nell'utilizzo di vascelli per navigare sui tempestosi mari del Nord e sugli oceani. Questi si dimostrarono utili perfino nel Mediterraneo, dato che anche la Repubblica di Venezia, sicuramente non priva di una solida tradizione navale, si era rivolta alla Repubblica Olandese per l'acquisto di vascelli<sup>21</sup>.

Ad affiancare il Van der Neesen al servizio del granduca vi era la famiglia Lus, mercanti e banchieri di probabile origine sefardita resi-

<sup>18</sup> Sull'industria cantieristica olandese: J. Bender, *Dutch warships in the age of sail, 1600-1714: design, construction, careers and fates*, Seaforth Publishing, Barnsley, Yorkshire, 2014; B. de Groot, *Dutch navies of the 80 Years' War, 1568-1648*, Osprey Publishing, Oxford, 2018.

<sup>19</sup> Asf, Mdp, 4256, c. 174, 6 aprile 1605.

<sup>20</sup> Sull'industria cantieristica toscana: G.G. Guarnieri, *Il Principato mediceo nella scienza del mare*, Giardini, Pisa, 1963; C. Ciano, *I primi Medici e il mare*, Pacini, Pisa, 1980.

<sup>21</sup> Nel 1596 il Senato veneziano aveva inviato il mercante Francesco Morosini ad Amsterdam per acquistare grano e una grande nave da carico battezzata Sant'Agata Morosina. T. Schulting, B. Jackson, *Sant'Agata Morosina, an argosy: an episode in the commercial, diplomatic and artistic relations between Venice, Amsterdam and London, 1595-1609*, Centro Di, Istituto Universitario Olandese di Storia dell'Arte, Firenze, 2005.

denti ad Amsterdam<sup>22</sup>. Il padre Sion Lus, assieme ai figli Abraham e Isach ospitarono il Van der Neesen presso la loro casa e come lui inviaronò al granduca relazioni sul traffico internazionale nelle Indie, in Africa e in Russia<sup>23</sup>. Grazie al loro insediamento a Livorno nel 1595, i Lus erano infatti diventati parte del network di mercanti e agenti legati a Ferdinando I de' Medici nel Nord Europa<sup>24</sup>. Da questa posizione, anche loro avevano assistito Francesco Carletti durante il suo processo nei Paesi Bassi.

Abraham Lus accompagnò più volte Van der Neesen al porto di Amsterdam per valutare alcune navi in vendita e fu proprio lui ad individuare una particolarmente adatta il 21 di marzo:

Conforme li ordini di Vostra Signoria anderò in compagnia d'Abram Lus et con persone intendenti a visitare destramente quella Nave, che detto Luss aveva havvisato nominata il Leone, et con la prossima ne darò ampio ragguaglio, so che è vecchia di anni otto in circa di portata di cinquecento lastri a quello ho altre volte presentito dallo scrivano di essa, et benissimo alla vela fatta espressamente per la guerra, et non per mercantia s'intende dodici mila scudi doro il prezzo senza comprendere l'artiglieria, solo il vassello con le sue vele, cerchiamè, et ogni altro ordigno doppio<sup>25</sup>.

[...] il vassillo grande che aviso il Signor Abram Lus [...] tutti mi dichanno di essere buonissimo et bellissimo vassillo [...]. Lo vogliono vendere questi Signori solo per essere troppo grande per queste bande [...] si giudicha, che lo darebbono per l'ultimo prezzo per trentamilla fiorini.[...] volendolo armare con 40 pezzi di artiglieria munizioni, moschetti, picche, et altre arme necessarie, per tal vassillo per la barca, et [...] provisione di vivieri, per un anno, per 60 huomini, con loro salario, per condurlo fino a Livorno: vele nuove, firramenti per la cucina, pale, polvere, et altri ordigni, costerebbe di più et oltre i 30.000 fiorini sudetti<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> La storia dei Lus è ancora in parte misteriosa, ma grazie all'ausilio di fonti italiane e olandesi sono riuscito a tracciare una prospettiva dettagliata del loro rapporto col Granduca di Toscana nel mio lavoro di tesi: M. Bomboni, *Tra la Toscana, i Paesi Bassi e la Moscovia: i Lus, agenti del progetto politico globale di Ferdinando I de' Medici*, Università degli Studi di Firenze, non pubblicato, 2021. Sui Lus vedere anche: A. Versprille, *Sion Lus, Tafelhouder*, «Jaarboekje voor Geshiedenis en oudheidkunde van Leiden en Omstreken» (1957), pp. 106-118; G. van der Stroom, *P.C. Hooft en de ongeziene, eerste «fontein» van Amsterdam: door Hooft bezongen huis, fontein en galerij van Sion Lus (Luz) eindelijk in beeld*, Stichting Neerlandistiek VU, Amsterdam, 2017. Sui Lus in Italia: M.C. Engels, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs* cit; L. Frattarelli Fischer, *Vivere fuori dal ghetto: ebrei a Pisa e Livorno, secoli XVI-XVIII*, S. Zamorani, Torino, 2008. Sui commerci dei Lus in Russia vedere: S. Hart, *Sion Lus als Koopman op Rusland*, Gemeentearchief Amsterdam, non pubblicato, 1977; E.H. Wijnroks, *Handel tussen Rusland en de Nederlanden, 1560-1640*, Verloren, Hilversum, 2003

<sup>23</sup> Asf, Mdp, 938, c. 806, 12 dicembre 1606; Asf, Mm, 97, ins. 89, c. 3, data mancante.

<sup>24</sup> Asf, Mdp, 6429, c. 92, 22 aprile 1595.

<sup>25</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 701, 21 marzo 1606.

<sup>26</sup> Ivi, c. 703, 4 aprile 1606.



La grande nave da guerra sarebbe costata più di trenta mila fiorini, in moneta olandese, per prepararla al viaggio e rifornirla di tutto il necessario.<sup>27</sup> Una spesa non trascurabile ma sicuramente giustificata dalle necessità del granduca, che ancora non palesava i reali intenti del suo impiego. La nave sarebbe stata pesantemente armata con circa 40/50 pezzi di artiglieria, un importante dettaglio per l'Ammiragliato di Amsterdam, che dovevano assicurarsi della totale affidabilità dell'acquirente. L'agente fu costretto infatti a promettere che questa non venisse usata al servizio degli spagnoli<sup>28</sup>. Tale preoccupazione era fondata: un galeone toscano, il San Francesco, aveva infatti preso parte alla spedizione dell'Invencibile Armada contro l'Inghilterra nel 1589<sup>29</sup>.

Nel maggio 1606 l'acquisto della nave risultava ormai in via di definizione, come possiamo intendere dalla richiesta di un passaporto inglese da parte del granduca<sup>30</sup>. Il Medici domandava al re Giacomo I Stuart non soltanto protezione per la sua nave, ma anche licenza che fosse governata da equipaggio inglese e potesse navigare come vascello inglese fino a Livorno. Ad Amsterdam il nome del reale acquirente veniva ancora celato per evitare problemi con le autorità olandesi, che tuttavia sospettavano già del granduca come informò il Van der Neesen<sup>31</sup>. Ciò nonostante, l'acquisto della nave venne ratificato il 6 giugno 1606, dopo ardue trattative con l'Ammiragliato<sup>32</sup>. Il granduca ordinò che il vascello venisse approntato in tempo per partire dopo l'estate, carico di cereali acquistati sempre ad Amsterdam dal Van der Neesen<sup>33</sup>. Considerato, inoltre, l'alto costo dell'artiglieria nei Paesi Bassi, venne ordinato al mercante fiorentino Bartolomeo Corsini di procurarsi i pezzi necessari in Inghilterra e di spedirli in Olanda il prima possibile<sup>34</sup>.

<sup>27</sup> Per quanto riguarda il prezzo totale in scudi, la moneta di conto utilizzata nel Granducato di Toscana, oltre ai 12.000 scudi d'oro menzionati per il solo scafo, abbiamo notizia di tre ordini di pagamento da inviare al Van der Neesen, per un ammontare di 38.000 scudi. In questa cifra dovevano comunque rientrare ulteriori acquisti a lui commissionati. Per un confronto, la spesa annuale di mantenimento di sei galere nella marina medicea ammontava a 90.000 scudi.

Asf, Mdp, 299, c. 80, 29 aprile 1606; Ivi, c. 126, 12 luglio 1606; A. Segarizzi, *Relazione di messer Francesco Morosini ambasciatore per la Repubblica di Venezia presso al Granduca Ferdinando di Toscana, letta nel Senato 5 dicembre 1608*, «Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato» 3 (1916), pp. 119-152: p. 129.

<sup>28</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 725, 6 giugno 1606.

<sup>29</sup> A.M. Crinò, *La partecipazione di un Galeone del Granduca di Toscana Ferdinando I all'impresa d'Inghilterra di Filippo II di Spagna nel 1588*, «Archivio Storico Italiano» 142/4 (1984), pp. 589-606.

<sup>30</sup> Asf, Mdp, 4184, c. 63, 20 maggio 1606.

<sup>31</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 725, 6 giugno 1606.

<sup>32</sup> Ibidem; N. Japikse, *Resolutiën der Staten-Generaal 1576-1630, van 1576 tot 1609*, Deel 13, Martinus Nijhoff, 's Gravenhage, 1915, p. 714.

<sup>33</sup> Asf, Mdp, 299, c. 113, 17 giugno 1606.

<sup>34</sup> Ibidem.

La nave, sinora pressoché non identificata, doveva essere la *De Grootte Roode Hollandse Leeuw* (Il Grande Leone Rosso d'Olanda), chiamata anche *Hollandse Tuyn* (il Giardino Olandese), costruita ad Amsterdam nel 1598. Era una delle navi più grandi fabbricate dalla Repubblica fino a quel momento, dalla portata lorda di circa 1000 tonnellate e armata di 50 cannoni. Destinata a importanti imprese, l'*Hollandse Tuyn* era stata la nave ammiraglia di alcune spedizioni nelle Indie Occidentali contro gli spagnoli<sup>35</sup>. La sua vendita era stata decretata dall'Ammiragliato di Amsterdam poiché la grande stazza e il profondo pescaggio la rendevano poco pratica nelle acque basse olandesi. Le descrizioni della sua imponenza, quale si evince dalle raffigurazioni coeve di Hendrik Cornelisz Vroom e Jan Saenredam, dovettero impressionare il granduca, fermamente deciso ad entrarne in possesso. Nello stesso tempo, le stesse motivazioni alimentarono l'opposizione alla sua vendita da parte delle autorità olandesi.

Forti dell'armamento e della superiore capacità di carico, dai mari del Nord Europa questo tipo di imbarcazioni iniziò a farsi spazio anche nel Mediterraneo, dove le leggere galee erano state dominanti sin dall'antichità<sup>36</sup>. Il Granducato di Toscana iniziò a dotarsi di navi da guerra ad alto bordo negli ultimi decenni del Cinquecento, talvolta costruendole nei propri arsenali, ma, più spesso, assoldando capitani olandesi, inglesi e francesi al proprio servizio. A questi tentativi di modernizzazione della marina medicea contribuì principalmente l'inglese Robert Dudley, conte di Warwick e corsaro che passò al servizio di Ferdinando I nel 1607<sup>37</sup>.

Il sospetto che la nave fosse destinata al servizio della Spagna motivò gli Stati Generali delle Province Unite ad ostacolarne la partenza, chiedendo l'annullamento della vendita per urgenti necessità di guerra. All'ostilità delle istituzioni olandesi si unì anche la reticenza della corte inglese di concedere passaporti ed equipaggio a una nave

<sup>35</sup> J.E. Elias, *De vlootbouw in Nederland in de eerste helft der 17e eeuw, 1596-1655*, Noord-Hollandsche Uitgeversmaatschappij, Amsterdam, 1933, pp. 10-13; G.C.E. Crone, *Onze Schepen In De Gouden Eeuw*, P.N. van Kampen & Zoon, Amsterdam, 1943, pp. 27-30, 48-51, 65; B. de Groot, *Dutch navies of the 80 Years' War, 1568-1648* cit. pp. 18-19.

<sup>36</sup> J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650: maritime conflicts and the transformation of Europe*, Routledge, London; New York, 2000, pp. 84-6; K.E. Lane, *Pillaging the empire: global piracy on the high seas, 1500-1750*, Routledge, Taylor & Francis Group, New York, 2016, pp. 84-7.

<sup>37</sup> Robert Dudley, conte di Warwick (1573-1649), fu un navigatore e cartografo inglese al servizio della marina medicea dal 1607. Questi, stabilitosi a Livorno, realizzò progetti avveniristici di vascelli per rafforzare la flotta granducale, non sempre con successo. Sua principale opera fu *L'Arcano del Mare*, grande compendio di scienza navale e cartografica, pubblicato a Firenze nel 1646. Su Dudley: C. Ciano, *Roberto Dudley e la scienza del mare in Toscana*, ETS editrice, Pisa, 1987.



Fig. 1 - Hendrik Cornelisz Vroom, La quattro alberi di Amsterdam "de Hollandse Tuyn" e le altre navi ritornano dal Brasile al comando di Paulus van Caerden, c. 1605, Rijksmuseum, Amsterdam.

che di fatto non serviva la corona<sup>38</sup>. Nonostante questi ostacoli, i lavori di preparazione continuarono senza sosta sotto la supervisione dal Van der Neesen<sup>39</sup>. La nave risultava infatti quasi pronta alla partenza per la metà di luglio e l'agente attendeva indicazioni riguardo le bandiere e gli stemmi da esporre per sostituire quelli della Repubblica Olandese e dello *statolder* Maurizio di Nassau<sup>40</sup>.

Comprese le difficoltà nel garantirsi il supporto inglese, il granduca cercò protezione dai reali di Francia, la nipote Maria de' Medici e il re Enrico IV di Borbone, con i quali aveva buoni rapporti. Ferdinando informò dell'acquisto il fratello Don Giovanni de' Medici, in quel momento ospite dei due sovrani a Parigi, e richiese un passaporto firmato dalla Regina:

Io ho comprato una nave in Olanda la più bella che vi fusse di portata di cinquemila salme et havrà cinquanta pezzi d'artiglieria; et per farla venire desidero che Vostra Eccellenza. impetri un passaporto dalla regina per la sicurezza di essa perche non vorrei che fosse conosciuta per miei ma come cosa della Regina [...] et sappia Vostra Eccellenza che la Nave si ha da chiamare Livorna, che ottenendose il Passaporto Vostra Eccellenza ordini che sia mandato in Amsterdam a Gio' Van der Neesen, essi più specificarvi dentro che la nave ha da venire con 100 marinari carica di grani per Livorno [...] et se parrà

<sup>38</sup> Asf, Mdp, 4188, non numerato, 12 luglio 1606.

<sup>39</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 738, 12 luglio 1606.

<sup>40</sup> Ivi, c. 735, 20 giugno 1606.

a Vostra Eccellenza che nelle insegne et nella poppa della nave si facci dipingere l'arme della Regina di Francia per tanto maggiore testimonianza che la nave appartiene alla Maestà<sup>41</sup>.

La nave era dunque stata battezzata “Livorna” e per garantirle una maggiore protezione, nel passaporto doveva figurare di proprietà della Regina stessa. Si richiese pertanto il permesso di dipingere sulla poppa e sulle insegne i suoi stemmi<sup>42</sup>.



Fig. 2 - Dettaglio da: Jan Saenredam, Profilo Di Amsterdam sull'Ij, 1606, Rijksmuseum, Amsterdam

Anche il Van der Neesen fu informato per la prima volta delle decisioni granducali e anche delle reali intenzioni riguardo l'impiego della nave. Ferdinando raccomandò infatti al proprio agente di preparare la nave per un viaggio nelle Indie, inviando con essa a Livorno un maestro di legname capace di approntare i vascelli per i viaggi oceanici<sup>43</sup>. Il sovrano ordinò di mantenere l'assoluta segretezza sulla destinazione, per evitare ostacoli alla partenza. A riprova dei piani di Ferdinando, fu richiesta la costruzione di un'altra imbarcazione più piccola, un petaccio, o jacht, «all'uso di quelli che vanno all'Indie Orientali»<sup>44</sup>. Era infatti

<sup>41</sup> Asf, Mdp, 5153, c. 227, 20 luglio 1606.

<sup>42</sup> I nomi “Livorna” o Galeone Livorno compaiono indistintamente nei documenti relativi alla nave.

<sup>43</sup> Asf, Mdp, 67, c. 274, 24 luglio 1606.

<sup>44</sup> Asf, Mdp, 67, c. 272, 20 luglio 1606.

necessario avere una nave dal basso pescaggio da affiancare al galeone in zone dal basso fondale o in caso di risalita di fiumi. Negli stessi giorni, gli Stati Generali continuavano a chiedere la restituzione della nave per le proprie urgenze militari, non rivelando però le pressioni della Compagnia delle Indie Orientali allarmata dalla possibile concorrenza commerciale toscana. In attesa di misure più drastiche, gli Stati ordinarono il divieto di utilizzo della nave al servizio della Spagna<sup>45</sup>.

Una lettera di inizio settembre destinata al Van der Neesen ci rivela l'intero piano della corte medicea riguardo l'invio della nave Livorna verso le Indie Orientali, confermando dunque i timori della VOC.

Scrivere al Valderneense, et mettere in cifra il Lineato

Che provenga et mandi qualche buon Piloto per il viaggio al Indie orientali

Che mandi quanto se gli è chiesto con altro per acconciare internamente la Nave per farle fare il viaggio d'Indie et se la nave fosse partita, mandilo con altre occorrenze di Nave, che spedisce egli o il Quingetti, o altri, et mandi anco per conto di viveri, bastimenti o altro, che li ha scritto al Carletti per servizio della Nave e per il viaggio, che deve fare all'Indie Orientali. Che si lasci intendere, dovunque giudichi bene, et con quei con che tratterà di assicurazione, o di volere dare denari sopra detta Nave per il Viaggio d'India, che questa Nave non darà fastidio alla Navigatione della Compagnia d'Olanda per le Indie Orientali, perché la Nave col suo Petaccio andrà in Cambaia, a pigliare Pietre per la Cappella di Sua Altezza et anco per caricare cose che si ritrovino in detta Cambaia, dalla quale si caveranno molte Tele bambagine, che qua' hanno buon esito et un buon' guadagno, le quali tele ad ogni modo ci vengono per via di Portogallo.

Che essequisca quanto gli ha scritto il Carletti di cercare, se vi fusse chi volesse mettere denari su detta Nave, sono a' quella somma, che il detto Carletti gli accennò, et prometto di fedeltà, et di buona administrat.ne.

Che cerchi anco, et domandi, ma con destrezza, et segretezza che conviene, se si trovasse in Asterdam, chi volesse assicurare di Andata et Ritorno d.a Nave alle Indie Orientali, et a queste assicurati ni ne tratti con il Quingetti, perché a' lui si darà per la cura e queste assicurazioni con l'assistenza del Valderneense, et dica, che la Nave partirà alla fine di Gennaio prossimo, et che non passerà a Cambaia.

Il Petaccio chiestovi lo manderete ben fornito di tutto le sue appartamenti per il viaggio d'Indie, perché ha da far' compagnia alla Nave sud.a, et questo Petaccio sia ben' provisto di buon' Cap.no, buon Piloto, et buoni marinari, et bastimenti et viveri d'ogni sorte per d.to viaggio con ogni diligenza.

Et come la Nave sia partita di costà potrete chiedere all'hora il Passaporto per lei et il Petaccio a cotesti ss.ri che giudicherete ricorrere per il viaggio dell'Indie orientali, nel q.le comandino alle loro Nave, che non molestino detta Nave, et Pataccio, ma che gli usino ogni aiuto, cortesia, et favore. Con ricordare di tenere segreto questo negotio più che si possa, et advertire con chi si conferisce<sup>46</sup>.

<sup>45</sup> N. Japikse, *Resolutiën der Staten-Generaal 1576-1630* cit., pp. 715-6.

<sup>46</sup> Asf, Mdp, 67, c. 279, 1 settembre 1606.

Le parti sottolineate erano le informazioni più sensibili e dovevano essere inviate cifrate all'agente per celarle da sguardi indiscreti. Van der Neesen venne incaricato di preparare la nave a partire per le Indie Orientali, garantendo agli assicuratori e possibili investitori che non avrebbe ostacolato i traffici della Compagnia. Meta del viaggio era la città di Cambaia (odierna Khambat) in India, dove il granduca desiderava acquistare tessuti di cotone e, soprattutto, pietre dure per ornare la sua grandiosa cappella nella chiesa di San Lorenzo a Firenze. Questo viaggio rientrava dunque nell'ambito del suo programma di mecenatismo e di celebrazione del proprio casato che aveva nella Cappella dei Principi una delle sue massime espressioni<sup>47</sup>. L'agente fu incaricato di trovare qualcuno che volesse assicurare il viaggio della nave e di discuterne con Gaspare Quingetti, fra i principali operatori commerciali di Amsterdam, nonché azionista della Compagnia delle Indie Orientali<sup>48</sup>. Fra i vari personaggi coinvolti nei preparativi della nave risulta anche il già nominato Francesco Carletti, tornato a Firenze dall'Olanda a giugno 1606. Probabilmente fu proprio quest'ultimo a suggerire a Ferdinando I la destinazione e le modalità del viaggio della Livorno vista la sua lunga permanenza nel subcontinente indiano dal 1600 al 1602. Non è un caso, inoltre, che in quei giorni fosse giunta a Firenze anche una lunga relazione dei Lus sul commercio nelle Indie Orientali e sul Brasile<sup>49</sup>.

Nei progetti di Ferdinando il porto di Livorno avrebbe assunto così un'importanza decisiva, collegando la Toscana con i mercati di Asia e America. Il viaggio del nuovo galeone, che prese lo stesso nome del porto, avrebbe inaugurato questi contatti diretti, raggiungendo per la prima volta in autonomia i ricchi mercati dell'Oceano Indiano. Evitata così l'intermediazione di Spagna e Portogallo, Ferdinando e i suoi mercanti sarebbero diventati a loro volta importatori di quelle merci che fino a quel momento venivano acquistate a caro prezzo da altri<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> L. Di Mucci, *All'inseguimento delle pietre dure*, «OPD Restauro», fasc. 19, (2007), pp. 337–350; M. Guarraccino, *Le pietre di Livorno: transito e lavorazione delle pietre dure per la Cappella dei principi di Firenze nel XVII secolo*, Sillabe, Livorno, 2009.

<sup>48</sup> Residente prima ad Anversa e poi ad Amsterdam, il Quingetti fece fortuna con il noleggio di navi e il trasporto di merci dal nord verso il Mediterraneo. Fu tra i principali fornitori di grano per la penisola italiana agli inizi del Seicento e, per questo, Ferdinando I lo inserì nella cerchia dei suoi contatti nel Nord Europa. Sul Quingetti vedere: *Lucca e l'Europa degli affari: secoli XV-XVII*, a cura di R. Mazzei, T. Fanfani, Banca del Monte di Lucca, M. Pacini Fazzi, Lucca, 1990, p. 273; A. Bicci, *Italiani ad Amsterdam nel Seicento* cit., pp. 902-903, 908; M. van Gelder, *Trading places: the Netherlandish merchants in early modern Venice*, cit., pp. 59-60.

<sup>49</sup> Asf, Mm, 97, ins. 89, c. 3.

<sup>50</sup>All'interno di questo ampio programma di sviluppo economico e politico possiamo anche annoverare il tentativo di stabilire a Livorno una raffineria di zuccheri, rifornita

All'inizio di settembre, il passaporto dalla Francia era finalmente giunto e una volta completate le insegne della regina Maria di Francia i preparativi sarebbero stati ultimati. Van der Neesen indicò dunque il capitano che avrebbe condotto la nave, l'olandese Jan Martins di Amsterdam, assieme ad un equipaggio anch'esso olandese<sup>51</sup>. Carico di grano acquistato dall'agente, il galeone si apprestava dunque a salpare alla volta di Livorno.

## 2. L'arresto del galeone Livorno

La nave Livorno, o galeone Livorno, il 26 settembre del 1606 era quasi pronta alla partenza ma gli Stati Generali delle Province Unite ne ordinarono l'arresto, in vista delle prossime operazioni militari contro la Spagna. Dietro tale decisione vi era in realtà la VOC, interessata a difendere i propri interessi commerciali nei mercati d'oltreoceano. A tale scopo, gli Stati Generali avevano disposto il divieto assoluto per olandesi e stranieri di commerciare al di là del Capo di Buona Speranza e dello Stretto di Magellano senza il permesso della Compagnia<sup>52</sup>.

Van der Neesen, nel comunicare l'increscioso evento, fece trapelare i suoi forti sospetti nei confronti della Compagnia e dei suoi ministri, che avevano probabilmente «corrotto qualcheduno per fare questi rumori e di fare qua consumare la nave questa invernata»<sup>53</sup>. L'arrivo dei ghiacci avrebbe ritardato la partenza e danneggiato i rifornimenti, costringendo l'equipaggio ad aspettare fino alla primavera successiva prima di tentare nuovamente il mare. Il fiammingo richiese pertanto l'invio di ambasciatori francesi nei Paesi Bassi per discutere direttamente con gli Stati Generali e il tempestivo arresto dei vascelli olandesi in Italia, fornendo i nomi dei mercanti della Compagnia presenti a Livorno<sup>54</sup>. Abraham Lus aggiunse inoltre che ad allarmare gli olandesi era il possibile coinvolgimento del Carletti nel viaggio della nave<sup>55</sup>. Gli agenti del granduca presero quindi parte agli sforzi per il rilascio della nave, cercando di sfruttare le loro conoscenze all'Aia e nella Compagnia delle Indie per convincere gli Stati Generali.

I nomi riportati dal Van der Neesen furono quelli di Marcus de Vogelaer, Erich Vanzs, Jacob Beaulieu e Isach e David Le Maire, giudicati quali principali responsabili dell'arresto della nave. Tuttavia, anche i

da alcuni mercanti olandesi che avrebbero fatto la spola fra il Brasile e la Toscana senza passare da Lisbona. Asf, Mdp, 5155, c. 126, 10 gennaio 1603.

<sup>51</sup> Asf, Mdp, 5157, c. 502, 13 agosto 1606; Asf, Mdp, 4750, c. 761, 2 settembre 1606.

<sup>52</sup> Asf, Mdp, 4256, c. 408, 9 settembre 1606.

<sup>53</sup> Asf, Mdp, 4750, cc. 762, 766, 25 settembre 1606.

<sup>54</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 768, 9 ottobre 1606.

<sup>55</sup> Asf, Mdp, 937, c. 765, 14 ottobre 1606; Ivi, c. 799, 17 ottobre 1606.

personaggi coinvolti dal granduca, Gaspere Quingetti, Bartolomeo Corsini e i Lus, erano partecipi o finanziatori degli affari della Compagnia delle Indie. Molto probabilmente l'arresto della nave, più che da dinamiche di competizione internazionale fra la Repubblica e il Granducato, fu sollecitato da rivalità personali. Da studi approfonditi risulta infatti che i mercanti citati dal Van der Neesen avessero collaborato negli anni successivi per la rovina della compagnia commerciale dei Lus in Russia e in Italia.<sup>56</sup>

Il 4 ottobre parti verso l'Olanda la prima lettera di protesta del granduca, che esprimeva il proprio sdegno e quello della Regina di Francia, ma tentava anche di persuadere gli Stati Generali in nome dei buoni rapporti fra la Toscana e i Paesi Bassi e, soprattutto, dei privilegi e la protezione accordati ai mercanti olandesi nel porto di Livorno<sup>57</sup>. Gli Stati Generali risposero che il Grande Leone d'Olanda, era una nave «principalmente fabricata per l'uso di guerra» e non adatta al presunto uso commerciale che intendeva farne il granduca<sup>58</sup>.

Il granduca intervenne celermente il 3 di novembre, con precise indicazioni all'agente su cosa fare e su cosa comunicare agli Stati Generali per convincerli a liberare il galeone Livorno<sup>59</sup>. Innanzitutto, si dovevano riottenere le vele, in modo da poter salpare dai Paesi Bassi alla prima buona occasione, con la promessa di non andare verso le Indie. Il Van der Neesen non avrebbe poi dovuto accennare a rappresaglie contro i mercanti olandesi, per non danneggiare il commercio di Livorno. Alla cautela seguivano le minacce: in caso di mancata restituzione della nave, l'eventuale acquisto di grani ordinati ad Amsterdam sarebbe stato deviato sul mercato di Danzica. Il granduca cercò dunque di far leva sul suo potere economico per convincere gli Stati Generali, consapevoli dell'importanza di Livorno per il commercio olandese nel Mediterraneo. Tuttavia, Ferdinando non poteva realmente tagliare i rapporti con i Paesi Bassi, che rappresentavano il suo principale bacino di rifornimento di cereali.

La corte fiorentina iniziò una fitta corrispondenza con la corte francese, le autorità olandesi e i propri agenti, pianificando le mosse successive in caso della sua liberazione<sup>60</sup>. Ferdinando rivelò al fratello Giovanni che avrebbe impiegato la nave per alcune imprese contro i turchi e non come precedentemente affermato, verso le Indie<sup>61</sup>. Tuttavia, pochi giorni dopo, il granduca richiese al Van der Neesen di informarsi se la Livorna fosse adatta o meno a navigare attraverso lo stretto di Malacca e lungo le

<sup>56</sup> E.H. Wijnroks, *Handel tussen Rusland en de Nederlanden, 1560-1640* cit., pp. 358-60.

<sup>57</sup> Asf, Mdp, 67, c. 282, 4 ottobre 1606.

<sup>58</sup> Asf, Mdp, 937, cc. 695, 756, 9 ottobre 1606.

<sup>59</sup> Asf, Mdp, 67, c. 283, 3 novembre 1606.

<sup>60</sup> Ivi, cc. 285, 286, 288, 290, 292, 294, 4 novembre 1606.

<sup>61</sup> Asf, Mdp, 299, c. 172r, 12 novembre 1606.



coste della Cina. Probabilmente fu di nuovo il Carletti, che aveva visto personalmente tali mercati negli anni precedenti, a spingere il granduca a raggiungere le preziose sete e porcellane dell'Estremo Oriente. Si richiese dunque di assoldare marinai e piloti esperti di quelle zone, mantenendo il segreto il più possibile<sup>62</sup>. Questa apparente indecisione fu verosimilmente un tentativo di depistaggio da parte di Ferdinando sulle sue reali intenzioni. La dichiarazione di impiego della nave nel Mediterraneo, invece che verso le Indie, sarebbe rientrato nelle usuali attività della marina medicea e non avrebbe attirato alcun sospetto.

La nave non fu trasformata in nave granaria come sostiene Bouko de Groot e come dichiarò il granduca agli Stati Generali<sup>63</sup>. Secondo le parole del Van der Neesen, questa non avrebbe potuto infatti caricare molto grano, anche con i portelli dei cannoni sigillati, poiché era «fatta per guerra, un vascello da principe et non per portare mercanzie»<sup>64</sup>. La grande spesa per il suo acquisto non poteva dunque giustificare un utilizzo così limitato. I viaggi verso le Indie erano lunghi e pericolosi, sia per le avversità della natura sia per la minaccia di vascelli corsari. Ferdinando confidava dunque nel suo armamento per scoraggiare eventuali attacchi lungo la rotta. Allo stesso tempo, le grandi dimensioni della nave avrebbero consentito comunque il trasporto di una certa quantità di merci. L'impiego del galeone nel Mediterraneo, invece, avrebbe potuto spostare gli equilibri militari dell'area a favore del Granducato. Il galeone Livorno, sia singolarmente, sia inquadrato in una flotta, rappresentava una minaccia considerevole per qualsiasi vascello presente in tali acque.

La contesa fra il granduca e le istituzioni olandesi, si complicò ulteriormente quando anche sulla famiglia Lus cadde il sospetto di essere fra i responsabili dell'arresto. Nonostante i loro sforzi per la liberazione della nave, almeno affermati per lettera, le loro conoscenze nella VOC e le non sempre amichevoli relazioni col Van der Neesen li spinsero sul banco degli imputati. Nel luglio precedente, l'agente fiammingo aveva lamentato l'inasprirsi dei suoi rapporti con i Lus, irritati per non essere stati coinvolti appieno nell'acquisto e futuro impiego della Livorna<sup>65</sup>. Ad oggi non sappiamo ancora il reale coinvolgimento dei Lus nell'arresto della nave, ma sicuramente l'affare guastò i loro rapporti con la corte e col Van der Neesen. Dalla metà del 1607, i Lus non comparvero più fra i principali referenti del granduca nei Paesi Bassi.

Dopo due mesi di attesa e lunghe negoziazioni, l'11 dicembre 1606 il galeone Livorno venne finalmente liberato. Gli Stati Generali ne dettero notizia al granduca, dichiarando che il rilascio era stato autorizzato

<sup>62</sup> Asf, Mdp, 67, c. 315, dicembre 1606.

<sup>63</sup> B. de Groot, *Dutch navies of the 80 Years' War, 1568-1648* cit, pp. 18-19.

<sup>64</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 742, 15 agosto 1606.

<sup>65</sup> Asf, Mdp, 67, c. 268, 5 luglio 1606.

solamente per compiacerlo e gratificarlo, con grande danno per gli interessi della Repubblica<sup>66</sup>. Le lettere impiegavano dai venti giorni a un mese per compiere il tragitto fra Amsterdam e Firenze e pertanto la corte medicea non ricevette la notizia tempestivamente. Alla fine di dicembre, Ferdinando scrisse infatti al suo agente di avere fiducia negli aiuti del Re di Francia che già dalla metà di novembre aveva intensificato gli sforzi in suo aiuto<sup>67</sup>. Enrico IV infatti contattò a più riprese il proprio ambasciatore nei Paesi Bassi, Paul Chart de Buzenval, e il residente olandese in Francia, François van Aersens, per trattare con gli Stati Generali<sup>68</sup>.

La Francia era uno dei principali sostenitori della Repubblica nel conflitto contro la Spagna sia finanziariamente sia militarmente, così come Ferdinando era stato fra i principali alleati di Enrico IV nella sua ascesa al trono. In questa catena di relazioni, in cui dobbiamo considerare anche la stretta parentela fra il granduca e la regina Maria, non era dunque auspicabile per gli olandesi irrigidire i rapporti con la corte di Parigi, né per Enrico inimicarsi il sovrano toscano<sup>69</sup>. Le fruttuose relazioni commerciali fra la Toscana e i Paesi Bassi, che nessuno dei due contraenti era deciso a rovinare, convinsero infine gli Stati Generali a una conclusione pacifica della disputa. La notizia della liberazione giunse a Firenze i primi di gennaio del 1607 con grande soddisfazione del granduca Ferdinando, che ringraziò personalmente i due sovrani francesi<sup>70</sup>.

Al rilascio della nave seguirono però delle misure precauzionali da parte degli Stati Generali, volte a tutelare gli interessi olandesi. Assieme al divieto generale di commerciare nelle Indie senza il permesso della Compagnia, il 16 dicembre venne infatti deliberato che la nave non dovesse navigare al di là del Capo di Buona Speranza, precludendole così ogni possibilità di raggiungere i mercati dell'Oriente<sup>71</sup>. Presumibilmente, questo fu il compromesso stabilito per la liberazione della nave, che, infatti, non navigò mai verso le Indie Orientali nonostante i lunghi preparativi, ma venne destinata ad altre missioni.

Inizia qui la parte inedita della storia del galeone Livorno, non ancora ricostruita dagli studiosi. Solo Gemma Sgrilli nel 1905 ipotizzò

<sup>66</sup> Ivi, c. 802, 11 dicembre 1606.

<sup>67</sup> Asf, Mdp, 75, c. 178v, 29 dicembre 1606.

<sup>68</sup> Asf, Mdp, 67, cc. 306, 307, 10 novembre 1606.

<sup>69</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 648, maggio 1605, Jan Van der Neesen a Belisario Vinta: «Avanti il mio arrivo qua si era incamminato verso Diepa [Dieppe] un personaggio francese delli stati che questa Corona provvede loro [gli Stati Generali] ogni dua mesi a ragione dice 600.m scudi l'anno». Oltre all'appoggio di Ferdinando I nell'ascesa al trono di Enrico IV tramite prestiti (che ammontavano a circa un milione e centosettanta mila scudi d'oro), consigli e pressioni sulla corte pontificia, è necessario rimarcare l'importanza del matrimonio con Maria de' Medici, che portò in dote ben 600.000 scudi. U. Dorini, *I Medici e i loro tempi*, Nerbini, Firenze, 1989, pp. 442-443.

<sup>70</sup> Asf, Mdp, 300, c. 18, 14 gennaio 1607.

<sup>71</sup> N. Japikse, *Resolutiën der Staten-Generaal 1576-1630* cit., p. 811, 16 dicembre 1606.

un viaggio nelle Indie Orientali, mentre, più di recente, Guarnieri, Van Veen, McCormick e Brege non si sono spinti al di là del suo arresto<sup>72</sup>. Senza solido fondamento, De Groot ne ha invece affermato il riallestimento in nave granaria e la conclusione dei suoi viaggi a Portsmouth nel 1608 in seguito ad un ammutinamento<sup>73</sup>. Grazie alla scoperta di nuove fonti, vedremo adesso la vera storia di questa nave al servizio della marina medicea.

Dopo aver notificato la liberazione del galeone alla corte toscana, Van der Neesen riprese i preparativi per la partenza. Consultatosi con alcuni vecchi marinai, decise di assoldare una cinquantina di uomini per l'equipaggio, caricare tutte le provviste, armi e munizioni e rimontare le vele che erano state tolte dai commissari degli Stati Generali. La partenza, tuttavia, venne inevitabilmente rimandata alla fine dell'inverno, dopo lo scioglimento dei ghiacci. Il 6 gennaio 1607, ad Amsterdam, venne registrato l'atto con tutti i dettagli per la partenza della nave.<sup>74</sup> Un mese dopo, il galeone riuscì finalmente a lasciare l'isola di Texel e ad avviarsi verso sud costeggiando la Zelanda, come informarono gli Stati Generali ai rappresentanti della provincia meridionale<sup>75</sup>.

Il 24 aprile era giunta voce che la nave era stata avvistata vicino la costa spagnola otto giorni dopo la sua partenza dalla Zelanda, probabilmente rimandata verso la fine di marzo in attesa di venti più favorevoli<sup>76</sup>. Nel passaggio vicino la Spagna era necessario avere particolare cautela, per questo l'ambasciatore toscano a Madrid, il vescovo Sallustio Tarugi, venne informato dell'acquisto della nave<sup>77</sup>. Si comunicò che erano state acquistate ben tre navi in Olanda col pretesto del commercio dei grani: due più piccole, il Sansone e il Leon Rosso (le cui trattative di acquisto, meno problematiche, compaiono sporadicamente nelle lettere del Van der Neesen), e un altro più grande, il galeone Livorno. Per non vedersi frapporre alcun ostacolo da parte delle autorità spagnole si comunicò all'ambasciatore l'intenzione di utilizzare tali navi contro i

<sup>72</sup> G. Sgrilli, *Francesco Carletti, mercante e viaggiatore fiorentino (1573-1636)* cit., p. 200; G.G. Guarnieri, *Il Principato mediceo nella scienza del mare* cit., p. 93; H.T. van Veen, A.P. McCormick, *Tuscany and the Low Countries: an introduction to the sources and an inventory of four Florentine libraries* cit., p. 12; B. Brege, *Tuscany in the Age of Empire* cit., pp. 100-101.

<sup>73</sup> De Groot si è affidato alle fonti olandesi per il proprio studio, individuando nel nome "Roode Leeuw" la nave acquistata dal Granduca. Tuttavia, molte navi in Olanda prendevano questo nome, fra cui qui un'altra nave acquistata dal Granduca, più piccola rispetto al galeone. Possiamo ipotizzare fosse quest'ultima la nave ammutinata nel 1608, ma questa affermazione richiede necessariamente ulteriori verifiche nella documentazione. B. de Groot, *Dutch navies of the 80 Years' War, 1568-1648* cit., p. 18.

<sup>74</sup> Gaa, 30452, 161, 6 gennaio 1607.

<sup>75</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 773, 17 aprile 1607.

<sup>76</sup> Ibidem.

<sup>77</sup> Asf, Mdp, 4939, c. 368, 23 aprile 1607.

turchi, in particolare per una grande impresa che era in preparazione<sup>78</sup>. In via cautelativa si dettero assicurazioni in merito alla fede cattolica dell'equipaggio che sarebbe passato al servizio del granduca. Queste misure rispondevano alla necessità di difendersi dalle accuse di arruolamento di soldati e marinai "eretici" fra le schiere granducali, un problema che si presentò più volte ai segretari di Ferdinando<sup>79</sup>.

Il 30 aprile 1607 il galeone Livorno arrivò finalmente a destinazione, a quasi un anno di distanza dal suo acquisto.<sup>80</sup> Cesare Tinghi, aiutante di camera di Ferdinando, annotò il felice evento nel suo Diario di Etichetta, sottolineando la felicità del Granduca e la maestosità del vascello «[...] che mai ne nostri mari s'è visto il Maggiore»<sup>81</sup>. La notizia del suo arrivo raggiunse Van der Neesen alla fine del mese, con suo grande sollievo<sup>82</sup>. L'agente, ancora impegnato in commissioni per il Granduca, propose dunque l'acquisto di un'altra nave, il Leone Rosso d'Olanda che, se usata assieme al Livorno, «sarebbero bastate a far tremare tutto il mare di Levante»<sup>83</sup>. Tale proposta non ebbe però seguito, probabilmente per evitare ulteriori problemi con gli Stati Generali.

L'arrivo a Livorno dell'omonimo galeone concise con l'avvio della grande impresa preparata nei mesi precedenti dal granduca e i suoi segretari, l'attacco all'isola di Cipro, che segnò il definitivo impiego della nave nel Mediterraneo. Sia per pragmaticità che per convenienza politica, il granduca decise di non raggiungere i mercati dell'Oceano Indiano, cercando di non alterare ulteriormente i rapporti con gli olandesi e la corona di Spagna. Gli avvertimenti degli Stati Generali e il divieto posto dalla VOC bastarono a scoraggiare qualsiasi tentativo della Toscana di inviare le proprie navi al di là del Capo di Buona Speranza.

### **3. La Guerra in Levante: il galeone di Livorno e l'impresa di Cipro del 1607**

La scelta di Ferdinando di ripiegare verso il Mediterraneo ci proietta in un contesto a cui il Granducato di Toscana era decisamente più avvezzo. Quest'area non era più stata lo scenario di importanti scontri sin dalla battaglia di Lepanto (1571) a causa dell'impegno spagnolo nei Paesi Bassi da una parte e dell'Impero Ottomano in Persia e Ungheria dall'altra. Il Mediterraneo all'inizio del XVII secolo fu caratterizzato

<sup>78</sup> Ibidem.

<sup>79</sup> Asf, Mdp, 300, c. 39, 5 maggio 1607.

<sup>80</sup> Bncf, Capponi, 261.1, c. 182.

<sup>81</sup> Ivi, c. 183.

<sup>82</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 778, 25 maggio 1607.

<sup>83</sup> Ibidem. Come già indicato, il nome Leone Rosso era molto diffuso fra le navi olandesi, in quanto simbolo della stessa Olanda.

dunque da una sostanziale pace irrequieta, punteggiata da scontri minori e un costante e diffuso impiego della guerra di corsa<sup>84</sup>. Tale situazione favoriva dunque l'azione della marina medicea, costituita dalle galere dei cavalieri di Santo Stefano più svariate altre imbarcazioni. Questa flotta veniva impiegata dai granduchi nella ricerca di facili prede e ricchi bottini, osando talvolta qualche operazione costiera in Levante e in Nord Africa<sup>85</sup>. Abbandonate temporaneamente le Indie, nel 1607 Ferdinando I decise di concentrare i propri sforzi verso l'isola di Cipro, sperando di riportare l'attenzione delle potenze cristiane nel Mediterraneo e innescare nuovamente il sopito spirito di crociata anti-ottomano.

L'isola di Cipro era passata da pochi decenni dal controllo veneziano a quello ottomano dopo un estenuante conflitto terminato nel 1573. Quello che una volta era il margine orientale dello *stato da mar* della Serenissima era diventato così un nuovo presidio del sultano, che da qui controllava quasi indisturbato le rotte commerciali provenienti da Asia, Europa e Africa. L'isola era inoltre un importante approdo per le navi che conducevano i fedeli verso i luoghi santi in Palestina e Arabia. Venezia continuò ad interessarsi a Cipro negli anni successivi alla sconfitta, tentando più volte di riacquistarla dagli Ottomani in cambio di denaro, ma senza successo<sup>86</sup>. La rete informativa veneziana in Levante continuò però ad essere efficiente e, come vedremo, giocò un ruolo decisivo nello svolgimento dell'impresa toscana<sup>87</sup>.

<sup>84</sup> Sul contesto Mediterraneo e la guerra di corsa a cavallo fra XVI e XVII secolo: F. Braudel, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'Età di Filippo II*, Einaudi, Torino, 2010 pp. 1274-1330; N. Malcolm, *Agents of Empire. Knights, Corsairs, Jesuits and Spies in the Sixteenth-century Mediterranean World*, Oxford University Press, Oxford, 2015. B. Sandberg, *War and conflict in the early modern world: 1500-1700*, Polity press, Malden, 2016, Chapter 7: Raiding Warfare, 1580s-1640s.

<sup>85</sup> Quello di Santo Stefano papa e martire era un ordine cavalleresco fondato dal granduca Cosimo I de' Medici nel 1561 con l'obiettivo di combattere i turchi e i corsari barbareschi nel Mediterraneo. Con le loro galere, i cavalieri venivano impiegati dai Medici quale principale forza navale del Granducato. Sull'ordine di Santo Stefano: G. Guarnieri, *I Cavalieri di Santo Stefano*, Nistri-Lischi, Pisa, 1960; C. Ciano, *Santo Stefano per mare e per terra*, ETS, Pisa, 1987. Sulle azioni della marina Toscana: G.G. Guarnieri, *Il Principato mediceo nella scienza del mare* cit., C.Ciano, *I primi Medici e il mare*, cit.; C. Sodinì, *L' Ercole tirreno: Guerra e dinastia medicea nella prima metà del '600*, Olschki, Firenze, 2001.

<sup>86</sup> Asf, Mdp, 3000, c. 29, 9 febbraio 1607: «De trattamenti che habbino questi Signori per la ricuperatione di Cipro non se ne sente parlare, riputandosi cosa pericolosa l'entrarvi. Ma dice però l'Ambasciatore di Spagna haver avuto per più vie di Costantinopoli che il Bailo ne tratta frequentemente havendo offerto circa un milione et mezzo et di più un tributo annuale».

<sup>87</sup> Su Cipro durante il dominio veneziano e poi ottomano vedere: Costantini, *Il sultano e l'isola contesa: Cipro tra eredità veneziana e potere ottomano*, UTET Libreria,

Molte ragioni di carattere sia politico sia economico e religioso spinsero il granduca a convogliare tutti i suoi mezzi e ricchezze a sostegno della conquista di Cipro dalle mani dei Turchi. L'Impero ottomano stava vivendo un periodo di profonda crisi interna, causata da numerose ribellioni a cui il granduca guardava con grande interesse<sup>88</sup>.

Alcuni Greci di Cipro, infatti, avevano fatto appello direttamente dal granduca, richiedendo aiuto e offrendo appoggio per la liberazione dell'isola dal gioco turco<sup>89</sup>. Uniti nella stessa lotta contro il dominio del sultano vi erano anche il governatore di Aleppo Canbuladoglu Ali Pasha e l'emiro dei drusi del Libano, Fakhr ad Din, che strinsero rapporti di amicizia e cooperazione con Ferdinando<sup>90</sup>. Nelle ambizioni del granduca, il successo di queste rivolte avrebbe garantito l'accesso ai porti levantini per i mercanti toscani e soprattutto la possibilità di raggiungere liberamente la Terra Santa.

Alla crisi interna, nell'Impero ottomano si era aggiunta dal 1603 anche quella estera, con l'Impero safavide di Persia che aveva attaccato i confini orientali delle terre del sultano, costringendolo a impegnare le sue forze lontano dal Mediterraneo. Ferdinando I aveva già iniziato da alcuni anni a intavolare accordi diplomatici con lo Shah Abbas I di Persia in vista di una possibile alleanza anti-ottomana e fruttuose relazioni commerciali<sup>91</sup>. Vi era stata infine la Lunga Guerra fra Ottomani e gli Asburgo, combattuta in Ungheria e Transilvania negli anni precedenti (1593-1606), che aveva lasciato entrambi i contendenti esausti e senza alcun guadagno rilevante<sup>92</sup>. Secondo le previsioni del granduca Ferdinando e dei ribelli, un attacco diretto ai domini ottomani poteva sollecitare gli altri movimenti disgreganti all'interno e all'esterno dell'Impero, portandolo alla rovina. Questa congiuntura positiva era poi rafforzata dalla riconciliazione fra Venezia e il pontefice

Torino, 2009; E. Skoufari, *Cipro veneziana, 1473-1571: istituzioni e culture nel regno della Serenissima*, Viella, Roma, 2011.

<sup>88</sup> Possiamo trovare un'ottima analisi della politica medicea nel Vicino Oriente in: B. Brege, *Tuscany in the Age of Empire* cit., pp. 230-280.

<sup>89</sup>Asf, Mdp, 2077, ins. 4, c. 1030, 18 giugno 1607.

<sup>90</sup> B. Brege, *Tuscany in the Age of Empire* cit., pp. 230-233; Asf, Mdp, 2077, ins. 3, c. 729, 19 settembre 1606: «Vi è il Bascia di Aleppo che per non haver voluto lasciar quel governo, già si ribellò. [...] Egli non solamente è unito con quel capo Persiano che incontrò e ruppe il nuovo Bascia mandato da Costantinopoli in Aleppo [...] ma ancor con Lemir Faccardino, il quale è capo dei Drusi, popoli habitatori delle montagne sopra Baruti, et sopra Sietto, che sono due parti in Siria verso Alessandria d'Egitto».

<sup>91</sup> Riguardo i contatti diplomatici fra la corte toscana e quella persiana vedere: B. Brege, *Tuscany in the Age of Empire* cit., pp. 281-319; D. Trentacoste, *The Marzocco and the Shir o Khorshid: The Origin and Decline of Medici Persian Diplomacy (1599-1721)*, «Cromohs - Cyber Review of Modern Historiography», fasc. 24, (2021), pp. 21-41.

<sup>92</sup> Sulla Lunga Guerra Turca: G. Hanlon, *The twilight of a military tradition. Italian aristocrats and european conflicts, 1560-1800*, UCL Press, London, 1998; B. Mugnai, C. Flaherty, *Der Lange Turkenkrieg: (1593-1606)*, vol. 1, Soldiershop, Zanica, 2018.

dopo la Guerra dell'Interdetto (1605-1607) e dunque dalla scomparsa di un rischio reale di una guerra in Italia. Questi fattori, assieme all'impegno della Spagna nelle Fiandre contro la Repubblica Olandese anziché nel Mediterraneo, lasciarono il granduca libero di agire contro i turchi<sup>93</sup>.

Oltre ad indebolire il nemico ottomano, Ferdinando I de' Medici aspirava ad innalzare il prestigio del proprio casato, acquisendo territori per i propri eredi e il titolo regio<sup>94</sup>. Impadronirsi dell'isola avrebbe consentito ai Medici di rivendicare il titolo di re di Cipro e di conseguenza, risalendo alla tradizione medievale crociata, quello di re di Gerusalemme, titolo più simbolico che reale, ma dal grande valore evocativo<sup>95</sup>. In alternativa, data la difficoltà di difendere l'isola da un eventuale risposta ottomana, Ferdinando l'avrebbe ceduta alla Spagna in cambio del riconoscimento del titolo di monarca sulla Toscana.<sup>96</sup> Ricordando la coalizione formata da Papa Pio V proprio in risposta alla conquista turca di Cipro, il granduca sperava in un vasto appoggio da parte delle altre potenze cattoliche, che si mostrarono però reticenti ad un impegno effettivo<sup>97</sup>. Constatato comunque il loro avallo, Ferdinando si premurò che la spedizione rimanesse il più possibile segreta, sia per non allarmare i turchi, sia per riservarsi la gloria della prima conquista<sup>98</sup>.

Per l'attacco all'isola il sovrano toscano mise insieme un'armata di 2200 uomini italiani e francesi comandata dal cavaliere Francesco dal Monte, che venne imbarcata su un'importante flotta divisa in tre squadre. Da una parte le otto galere dei Cavalieri dell'ordine di Santo

<sup>93</sup> Asf, Mdp, 5153, c. 326, 1 giugno 1607.

Sulla Guerra dell'Interdetto fra Venezia e il papa: I. Cacciavillani, *Paolo Sarpi: la guerra delle scritture del 1606 e la nascita della nuova Europa*, Corbo e Fiore, Venezia, 2005.

<sup>94</sup> Asf, Mdp, 4939, c. 638, 9 novembre 1608: «Con l'esempio di don Pedro nostro fratello, noi andiamo considerando d'impiegare qualcuno de'nostri secondo o terzo geniti fuori di questi Stati et accomodarli che habbino le loro entrate lontano dal primogenito. Per questo cercammo di fare l'impresa di Cipro».

<sup>95</sup> Per una fortunata serie di discendenze, questo titolo era storicamente attribuito ai duchi di casa Savoia, i quali tentarono più volte di farsi riconoscere il rango di re dal papa e dall'imperatore. Appellandosi a questa rivendicazione, entrarono ripetutamente in contrasto con i Medici, disputando sui propri diritti di precedenza. L. La Rocca, *L'aspirazione del duca Carlo Emanuele I al titolo di re di Piemonte*, «Archivio Storico Italiano», 46 (1911), pp. 375-376; T. Osborne, *The Surrogate War between the Savoys and the Medici: Sovereignty and Precedence in Early Modern Italy*, «The International History Review» 29 (2007), pp. 18-19.

<sup>96</sup> R. Galluzzi, *Istoria del Granducato di Toscan sotto il governo di casa Medici*, III cit. p. 298; A. Segarizzi, *Relazione di messer Francesco Morosini ambasciatore per la Repubblica di Venezia presso al Granduca Ferdinando di Toscana, letta nel Senato 5 dicembre 1608* cit., p. 134.

<sup>97</sup> Asf, Mdp, 5153, c. 326, 1 giugno 1607.

<sup>98</sup> Ibidem.

Stefano, dall'altra otto berthoni<sup>99</sup>, in buona parte acquistati all'estero e divisi in due gruppi: cinque al comando del conte Alfonso Montecuccoli (fra cui i due vascelli olandesi acquistati ad Amsterdam col Livorno), e tre comandati dal corsaro francese Jacques Pierre, al servizio della granduchessa Cristina di Lorena. Alla flotta toscana si unì il galeone Livorno, appena arrivato dall'Olanda, che venne posto sotto il comando del cavaliere Scipione Cortesi. Le tre squadre vennero inviate separatamente verso Cipro ed il galeone, data la sua imponenza, viaggiò da solo, congiungendosi con le altre navi davanti al porto di Famagosta<sup>100</sup>.

Nell'Archivio di Stato di Firenze sono presenti le istruzioni inviate al capitano Cortesi prima della partenza, concernenti sia la gestione dell'equipaggio e dei soldati imbarcati, sia la rotta e gli obiettivi da perseguire. Questi documenti offrono uno spaccato della vita a bordo di una nave all'inizio del diciassettesimo secolo e, allo stesso tempo, danno un'idea della complessità di organizzazione di una missione siffatta.

La gestione del composito equipaggio era uno dei principali problemi, essendo questo costituito da marinai fiamminghi e italiani insieme a soldati italiani e francesi, arruolatisi volontari in occasione della spedizione. Per non incorrere in complicazioni, la nave non doveva toccare porti e territori del Re di Spagna perché «havendo voi dentro il Galeone circa cento olandesi, i quali sono Ribelli di Sua Maestà non è conveniente, finché non ne venga licenza, che entrino ne' suoi Porti»<sup>101</sup>. Le precauzioni non erano mai troppe, nonostante le raccomandazioni sulla fede e le intenzioni dei marinai. Fu così assoldato un sacerdote per la cura delle anime, che venne scelto fra l'Ordine dei Celestini, «acciò che tenga quella gioventù in freno»<sup>102</sup>. Visti i possibili contrasti che potevano nascere su una nave così affollata, era infine doveroso far castigare i marinai e soldati dagli ufficiali delle rispettive nazioni, francesi ai francesi, fiamminghi ai fiamminghi, e venne stabilito il divieto generale di portare armi in mano a bordo<sup>103</sup>.

Fu rigidamente regolamentata l'eventuale attività di corsa del vascello e l'eventuale spartizione del bottino<sup>104</sup>. Questa venne stabilita dal tradizionale contratto "a terzo buscaino" usato con i corsari a servizio del granduca, la quale prevedeva una parte del bottino all'armatore (il Granduca in questo caso), una al capitano e una all'equipaggio. Si comandò di non assaltare navi corsare, spesso con poco carico, e di

<sup>99</sup> Vascelli ad alto bordo di media stazza di origine nord europea.

<sup>100</sup> Asf, Mdp, 2077, ins. 3, c. 747, data mancante, post agosto 1607.

<sup>101</sup> Ivi, ins. 4, c. 1102, giugno 1607.

<sup>102</sup> Ivi, c. 1067; Ivi, c. 1100, 19 maggio 1607.

<sup>103</sup> Ivi, c. 1108.

<sup>104</sup> Asf, Mdp, 2077, ins. 4, c. 1065, data mancante, probabile giugno 1607; Ivi, c. 1067, data mancante, probabile giugno 1607.



non attaccare vascelli né merci di cristiani, specialmente se veneziani. In caso di incontro con navi inglesi, olandesi, francesi o greche che trasportavano merci turche o di mercanti ebrei, era concesso confiscare le merci senza arrecare danno all'imbarcazione e all'equipaggio<sup>105</sup>. In caso di rifiuto o proteste, il galeone aveva il permesso di attaccare e catturare tali navi, in quanto: «se staranno ostinati sarà segno che habbino de contrabandi, et perciò potendo li piglierete»<sup>106</sup>. Lo stesso sarebbe accaduto se le navi portavano ai turchi merci proibite dalle bolle pontificie<sup>107</sup>. Con tali azioni Ferdinando non voleva danneggiare i rapporti con i mercanti del Nord Europa, ma puntava almeno a scoraggiarne la collaborazione con gli ottomani. Il Granduca desiderava ergersi a campione della cristianità cattolica, lottando nel Mediterraneo contro gli "infedeli", ma la volontà di preservare i buoni rapporti commerciali con i nordici lo costringeva ad usare questi stratagemmi. Oltre la retorica crociata vi era dunque il perseguimento di un interesse assai più pragmatico, ovvero la prosperità del porto di Livorno e dei commerci toscani.

Una volta raggiunta Famagosta e le altre navi, i soldati sul galeone sarebbero dovuti sbarcare con i rifornimenti, mentre la nave avrebbe sostenuto le operazioni militari dal mare. Fu rimarcata una raccomandazione: non lasciare mai i fiamminghi a bordo in numero maggiore dei marinai italiani, così da evitare improvvisi ammutinamenti. In caso poi di fallimento nell'assalto, il galeone avrebbe dovuto unirsi ai bertonni della flotta e andare alla ricerca della carovana turca (la flotta commerciale) che navigava fra Alessandria d'Egitto e Costantinopoli<sup>108</sup>. Nel caso in cui anche questa fosse già arrivata a destinazione, il capitano Cortesi aveva istruzione di navigare col solo Livorno alla ricerca di facili prede nel Mediterraneo Orientale<sup>109</sup>. Le navi da guerra turche andavano dunque evitate se in gran numero e se provenienti da luoghi in cui era presente la peste<sup>110</sup>. Poco prima della partenza fu imbarcato come pilota un tale Nicola da Rodi, greco, per guidare la nave nelle acque del Mediterraneo Orientale<sup>111</sup>. Il galeone Livorno parti

<sup>105</sup> Ivi, c. 1102, data mancante, probabile giugno 1607.

<sup>106</sup> Ibidem.

<sup>107</sup> Dal 1527 con una bolla di papa Clemente VII, ribadita poi da Urbano VIII, ai mercanti cristiani era proibito vendere armi, cavalli, ferro, stagno, rame, materiale per fabbricazione di artiglieria, funi, legname, e altri materiali di attrezzatura nautica. Specialmente gli stati protestanti ignorarono questi divieti, rifornendo turchi e barbareschi nella loro lotta contro i paesi cattolici del Mediterraneo. G.S. Mela, *Islam: nascita, espansione, involuzione*, Armando, Roma, 2005, pp. 233-4.

<sup>108</sup> Asf, Mdp, 2077, ins. 4, c. 1102, data mancante, probabile giugno 1607.

<sup>109</sup> Ibidem.

<sup>110</sup> Ivi, c. 1107, data mancante, probabile giugno 1607.

<sup>111</sup> Ivi, c. 1108, data mancante, probabile giugno 1607.

quindi il 27 maggio del 1607 al fine di raggiungere gli altri vascelli davanti al porto di Famagosta.<sup>112</sup>

Continuavano in questi mesi le lettere di Jan Van der Neesen dall'Olanda con le ultime notizie dal nord. Malgrado le precauzioni, la notizia della spedizione era giunta sino ad Amsterdam: due mercanti arrivati da Cipro il 19 giugno avevano raccontato che i soldati toscani erano sbarcati, ma più di 5000 turchi erano posti a difesa di Famagosta<sup>113</sup>. Queste notizie risultano parzialmente false poiché le navi toscane non erano sicuramente arrivate all'isola a tale data; tuttavia, ad aspettarle vi era veramente un numeroso contingente inviato dal sultano grazie agli avvertimenti di Venezia. La Serenissima, infatti, seguiva segretamente le mosse del granduca e della sua flotta, essendo ancora fortemente interessata all'isola. I movimenti delle navi toscane preoccupavano il governo veneziano, come scriveva a Ferdinando il residente toscano Asdrubale Barbolani, il quale era però ignaro delle reali conoscenze del Senato e dei suoi piani<sup>114</sup>. I veneziani avvertirono pertanto il sultano dell'arrivo delle navi toscane, consentendo ai turchi di approntare le adeguate difese<sup>115</sup>.

La questione del galeone Livorno pesava ancora sull'agente fiammingo che fu costretto ad invitare alcuni ministri della Compagnia delle Indie e degli stati Generali a un sontuoso banchetto, richiesto a gran voce da questi quale ricompensa per la liberazione della nave. I commensali avevano brindato al successo della grandiosa impresa, augurando a Ferdinando di ottenere il titolo di Re<sup>116</sup>. Questa fu un'evidente prova del fallito intento di mantenere segreta la missione, di cui parlavano perfino le gazzette<sup>117</sup>.

Intanto a Cipro, le galere toscane, arrivate da sole a Famagosta nella notte fra il 22 e il 23 giugno, iniziarono l'attacco, sperando di sfruttare la sorpresa invece di attendere l'arrivo delle altre navi. Lo scarso coordinamento fece sì che gli altri vascelli della flotta raggiungessero l'isola solamente la notte del giorno successivo, quando ormai il primo assalto era stato ricacciato indietro dai difensori. Contribuì all'insuccesso anche il mancato supporto della popolazione greca dell'isola, promesso nei mesi precedenti al granduca. Dopo rinnovati

<sup>112</sup> Bncf, Capponi, 261.1, c. 185, 27 maggio 1607.

<sup>113</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 781, 19 giugno 1607.

<sup>114</sup> Asf, Mdp, 3000, cc. 136, 138, 141, 143, 149, 152, giugno-luglio 1607.

<sup>115</sup> Sul ruolo dei Veneziani nel fallimento dell'attacco toscano a Cipro vedere: D. Trentacoste, *Grand Ducal ambitions and Venetian counter-intelligence. The Tuscan failure in the 1607 attack on Cyprus*, «Revista Historia Autónoma»/18 (2021), pp. 59-74.

<sup>116</sup> Asf, Mdp, 4750, c. 781, 19 giugno 1607.

<sup>117</sup> Ivi, c. 782, 24 luglio 1607, Jan Van der Neesen a Belisario Vinta: «Ogniuno languisce qua di sapere il progresso del armata di S.A.S.ma altre nuove non sappiamo se non quello ne dichanno le gazzette, che e quanto le posso dire».

tentativi di attacco, constatando l'impossibilità di una riuscita dell'impresa senza gravi perdite, i comandanti decisero di rimbarcare le truppe<sup>118</sup>. Conforme gli ordini, i vascelli e le schiere granducali, ancora pressoché intatte dopo gli attacchi, in parte tornarono a Livorno e in parte rimasero in Levante come corsari. Così fece il cavaliere Scipione Cortesi al comando del galeone Livorno<sup>119</sup>.

Alla luce degli eventi, l'Impero Ottomano era probabilmente più in crisi nei sogni del granduca che nella realtà, e senza l'appoggio di una grande coalizione di stati cristiani non sarebbe stato possibile in alcun modo né ottenere conquiste significative né controllare gli eventuali territori occupati. La Spagna aveva promesso probabilmente un aiuto solo in caso di riuscita dell'attacco a Famagosta, non volendo iniziare un rischioso conflitto con i turchi con la guerra in Olanda ancora in corso<sup>120</sup>. Ferdinando fu costretto quindi a fare affidamento solo sulle proprie forze, probabilmente sopravvalutate, assieme a quelle dei ribelli del sultano, anch'esse probabilmente sovrastimate. Il fallimento dell'attacco all'isola di Cipro assieme alla sconfitta del Pascià di Aleppo nell'ottobre dello stesso anno spinsero Ferdinando I a ridimensionare i propri sogni di gloria<sup>121</sup>.

Alla fine di agosto del 1607, il segretario granducale Belisario Vinta lamentava all'ambasciatore Tarugi che per far quadrare nuovamente i conti dopo il salasso dell'impresa di Cipro, la flotta granducale avrebbe dovuto ridursi a sole quattro galere, abbandonando totalmente le navi più grandi<sup>122</sup>. Contrariamente a questo parere e animato dalla volontà di riscatto dopo lo smacco subito a Cipro, il granduca decise di intraprendere una nuova spedizione verso un obiettivo più modesto, la città algerina di Bona, attuale Annaba<sup>123</sup>. Riutilizzando le navi ed equipaggi dell'armata di Cipro, Ferdinando ordinò l'assalto, che venne portato a termine col conseguente saccheggio della città da parte dei soldati toscani nel settembre del 1607<sup>124</sup>. Il galeone Livorno non prese parte a

<sup>118</sup> Una dettagliata relazione sull'impresa di Cipro è contenuta nel fondo Mediceo del Principato dell'Archivio di Stato di Firenze: «Copia di lettere sopra il successo di Famagosta» in Asf, Mdp, 2077, ins. 3, c. 747.

<sup>119</sup> Asf, Mdp, 2077, 4, c. 1165, 26 luglio 1607.

Per un'accurata analisi dell'attacco toscano a Famagosta e del suo fallimento vedere: M. Hadjianastasis, *Corsair Tactics and Lofty Ideals: The 1607 Tuscan Raid on Cyprus, in City of Empires. Ottoman and British Famagosta*, ed. M.J.K. Walsh, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle, 2015.

<sup>120</sup> Asf, Mdp, 4939, c. 368, 23 aprile 1607.

<sup>121</sup> B. Brege, *Tuscany in the Age of Empire* cit., p. 322.

<sup>122</sup> Asf, Mdp, 4939, c. 472, 25 agosto 1607.

<sup>123</sup> *Ibidem*.

<sup>124</sup> Asf, Mdp, 2077, ins. 3, c. 751, data mancante. R. Amerighi, *La presa di Bona in Algeria: un'impresa dei Cavalieri di Santo Stefano nel 17. secolo*, autopubblicato, 2017.

questa impresa trovandosi in quei giorni al largo della costa turca come nave corsara.

Dopo alcuni mesi di fruttuose incursioni nel Mediterraneo orientale, il grande vascello del capitano Cortesi tornò a Livorno nell'ottobre del 1607, con a bordo 130 schiavi e un bottino stimato trecentocinquanta scudi<sup>125</sup>. Una lista delle sue prede del 21 dicembre 1607 rivela la cattura di ben tre navi, il bertone inglese Matthews, un vascelletto greco e un'altra nave probabilmente inglese chiamata Tomas Guglielmo nelle fonti toscane<sup>126</sup>. Tuttavia, la prima cattura causò un incidente diplomatico fra il Granducato, l'Inghilterra e Venezia, visto anche il coinvolgimento di una nave della Serenissima nello scontro<sup>127</sup>. Agenti e ambasciatori inglesi scrissero al granduca, minacciando perfino l'abbandono di Livorno in caso di mancata giustizia e restituzione delle merci.<sup>128</sup> Venne richiesta poi clemenza per Giles Thornton, capitano del Matthews e fratello di un altro capitano inglese a servizio di Ferdinando I, tale Robert Thornton<sup>129</sup>. Dopo un nutrito scambio di lettere fra Firenze, Venezia e Londra che si prolungò fino all'anno successivo, venne apparentemente trovata una soluzione pacifica e Giles Thornton trovò un nuovo impiego nella marina medicea<sup>130</sup>.

Ancora dissanguato dalle esorbitanti spese sostenute per la spedizione di Cipro, il granduca proseguì la sua politica aggressiva nel Mediterraneo con attacchi meno dispendiosi e più mirati, per ottenere il massimo guadagno col minimo rischio per i propri vascelli. Nella prima metà del 1608 il Galeone Livorno continuò infatti ad essere impiegato come nave corsara nel Mediterraneo, riportando discreti successi assieme ad un altro galeone appena varato a Livorno dall'inglese Robert Dudley, il San Giovanni Battista.<sup>131</sup> Nell'ottobre dello stesso anno, i due vascelli, vanto della modernizzata flotta medicea, si trovavano ancora una volta in Levante, assieme ad una squadra toscana di bertoni

<sup>125</sup> Bncf, Capponi, 261.1, c. 194, 8 ottobre 1607.

<sup>126</sup> Asf, Mdp, 2077, ins. 4, c. 1234, 21 dicembre 1607.

<sup>127</sup> Ivi, c. 981, agosto 1607.

<sup>128</sup> H.F. Brown (ed.), *Calendar of State Papers and Manuscripts, Relating to English Affairs, Existing in the Archives and Collections of Venice, and in Other Libraries of Northern Italy: 1607-1610*, Public Record Office, Great Britain, 1864, pp. 115-16.

<sup>129</sup> Asf, Mdp, 942, c. 624, 11 agosto 1607. Robert Thornton era giunto a Livorno alcuni anni prima a bordo della nave il Mercante Reale. Prestò servizio per il granduca Ferdinando quale corsaro e partecipò alla spedizione di Cipro a bordo della nave Leone Rosso acquistata in Olanda. M. Hadjianastasis, *Corsair Tactics and Lofty Ideals: The 1607 Tuscan Raid on Cyprus* cit., p. 26.

<sup>130</sup> Nel 1608 ritroviamo infatti Giles Thornton al comando di una delle due navi che parteciparono alla spedizione toscana in Guyana guidata dal fratello Robert Thornton. G.G. Guarnieri, *L'ultima impresa coloniale di Ferdinando I dei Medici. La spedizione R. Thornton al Rio Amazonas, all'Orenoco, all'Isola Trinidad. Con documenti in appendice e tre carte fuori testo*, G. Meucci & C., Livorno, 1910.

<sup>131</sup> Bncf, Capponi, 261.1, c. 206.

e galere, per tentare un nuovo assalto alla flotta commerciale turca<sup>132</sup>. Nei pressi di Capo Celidonio vicino l'isola di Rodi, la flotta toscana entrò in contatto con circa quaranta vascelli ottomani provenienti da Alessandria d'Egitto, ricolmi di preziose merci dall'Oriente. Nella notte del 20 iniziò lo scontro che proseguì per tutto il giorno successivo. I vascelli toscani ottennero una grande vittoria con più di seicento turchi presi prigionieri e circa due milioni di scudi in merci catturate<sup>133</sup>. Il successo di questo scontro risuonò in tutto il Mediterraneo, ma Ferdinando I era ormai anziano e malato e le spese dell'attacco a Famagosta non erano state probabilmente ripagate del tutto<sup>134</sup>.

## Conclusioni

La storia del galeone Livorno è la storia delle ambizioni di Ferdinando I de' Medici negli ultimi anni del suo principato. Bramoso di accrescere la ricchezza e il prestigio della Toscana, il granduca tentò di organizzare una serie di progetti di ampio respiro, ricercando all'estero quegli strumenti e conoscenze che la Toscana non possedeva.

Più volte Ferdinando tentò di inserirsi nei mercati delle Indie e di ritagliarsi uno spazio di rilievo nel Mediterraneo, tuttavia, la Repubblica delle Province Unite, la Spagna, e le altre potenze in gioco impedirono qualsiasi tentativo di espansione extraeuropea del Granducato di Toscana. I piani di Ferdinando I non raggiunsero gli obiettivi desiderati ma soltanto alcuni successi di scarsa importanza geopolitica. Ancora nel 1608, il granduca tentò di inviare quattro mercanti fiorentini in India a bordo di navi portoghesi ma, nonostante mesi di negoziazioni, l'ostilità della corona spagnola e la reticenza della Repubblica Olandese nel fornire i passaporti portarono al fallimento dell'impresa<sup>135</sup>. Lo stesso anno, con l'aiuto di Robert Dudley e dei fratelli Thornton, Ferdinando I riuscì ad organizzare una piccola spedizione verso il Sud America, con l'obiettivo di esplorare la zona dell'odierna Guyana in cerca di metalli preziosi e altre merci da poter esportare. Le due navi salpate nel settembre del 1608 fecero ritorno in Italia con un misero carico l'anno successivo, quando Ferdinando era già morto e il

<sup>132</sup> Asf, Mdp, 2077, ins. 4, c. 1389, dicembre 1608.

<sup>133</sup> U. Dorini, *I Medici e i loro tempi* cit., p. 452.

<sup>134</sup> Asf, Mdp, 3000, c. 535, 6 dicembre 1608.

<sup>135</sup> Sul tentato invio di mercanti fiorentini in India: F. Guidi Bruscoli, *Tra commercio e diplomazia: mercanti fiorentini verso l'India alla ricerca di pietre orientali per la Cappella dei Principi di Firenze (1608- 1611)*, «Archivio Storico Italiano» 175/4 (2017), pp. 689-710.

figlio Cosimo II non era più disposto ad impegnarsi in tali costose iniziative<sup>136</sup>.

Tornando al Mediterraneo, durante gli ultimi anni di governo di Ferdinando I e dopo la sua morte nel 1609, la collaborazione con i nemici degli ottomani continuò, seppur ridimensionata, assieme alle scorrerie delle navi toscane. Grazie all'acquisto del galeone Livorno e di altri vascelli olandesi, inglesi e francesi, Ferdinando I de' Medici e i suoi successori poterono finalmente disporre di una marina militare moderna. Il contributo di tecnici e personale straniero, come Robert Dudley e le ciurme inglesi e olandesi a bordo dei vascelli, si rivelò decisivo in questo processo di potenziamento della flotta. I vascelli ad alto bordo e vele quadre divennero sempre più determinanti nel Mediterraneo, come gli scontri della flotta toscana ci confermano. Il galeone Livorno rimase infatti in servizio nella flotta medicea fino al 1615. Tuttavia, Cosimo II de' Medici, pur continuando per alcuni anni la politica aggressiva del padre, si vide costretto a dismettere la consistente flotta di vascelli a causa degli eccessivi costi per le casse granducali<sup>137</sup>.

La storia del galeone Livorno e degli ultimi progetti di Ferdinando I coincise con gli ultimi tentativi della Toscana di allargare il proprio orizzonte economico e politico. Questi eventi dimostrarono però i limiti materiali e il conseguente scarso peso politico del Granducato, che fu destinato a ricoprire una posizione subalterna nel limitato contesto italiano e mediterraneo dalla metà del XVII secolo. Non fu però la proiezione della forza del granduca in territori lontani ma piuttosto la sua rete di contatti e l'ampiezza dei suoi progetti a testimoniarci la globalità dei Medici e della Toscana all'inizio del Seicento.

<sup>136</sup> Sulla spedizione dei Thornton in Guyana vedere: G.G. Guarnieri, *L'ultima impresa coloniale di Ferdinando I dei Medici. La spedizione R. Thornton al Rio Amazonas, all'Orenoco, all'Isola Trinidad. Con documenti in appendice e tre carte fuori testo* cit..

<sup>137</sup> C. Manfroni, *La marina militare granducale, 2. Da Ferdinando I a Cosimo III*, in *Rivista Marittima*, anno XXIX, gennaio 1896, pp. 39-94, 501-553, p. 515.