

GIAN CARLO CALCAGNO

ARMAMENTO PUBBLICO E MAGISTRATURE MARITTIME A
GENOVA NEI SECOLI XVI e XVII

Il 12 luglio 1559 venne istituita a Genova una magistratura destinata a provvedere, per mezzo di una flotta di Stato, alla difesa anticorsara. Tale magistratura, biennale, denominata Magistrato delle Galee, era retta da quattro membri, i *Provisores Triremium Reipublicae*, e i primi furono Giovanni Salvago, Paolo Vincenzo Lomellini, Francesco de Fornari, Gaspare Cattaneo⁽¹⁾.

Il 12 luglio 1559 è importante nella storia della marina genovese, non perché — a rigore — solo da tale data in poi vi sia a Genova un armamento pubblico, o perché solo a partire da tale data lo storico disponga di fonti sufficienti per poter fare un discorso sull'armamento pubblico, bensì, perché è da questa data — l'esistenza di una magistratura specifica ha favorito la conservazione di una cospicua massa di carte —, che è possibile ricostruire in maniera organica, continuativa e per certi periodi anche fortemente dettagliata, le vicende dell'armamento pubblico.

E' da questa data, in particolare, che è possibile stabilire un raffronto tra compiti istituzionali dell'armamento pubblico e attività effettivamente svolta, anche (o prevalentemente) sulla base di rilevazioni di tipo quantitativo: rilevazioni che, indubbiamente, arricchiscono la gamma di quegli elementi su cui lavora lo storico, quando deve ricostruire le modalità con cui concretamente si è venuto realizzando un disegno quale che sia, politico, economico, tecnologico o le tre cose insieme⁽²⁾.

Tutto ciò giustifica almeno in parte il fatto che nella letteratura storiografica esistente sulla marina dello Stato genovese, quando si vuol fare riferimento ad una flotta pubblica permanente, si prendano spesso le mosse direttamente dal 1559, sottolineando insieme non tanto l'importanza degli anni antecedenti, quanto quella degli anni successivi, alcuni di notevole rilievo, quali il 1607, che vede una separazione all'interno delle competenze del Magistrato delle Galee, con la costituzione di un

autonomo Magistrato dell'Arsenale; quali il 1655, che vede l'istituzione di una nuova magistratura marittima — il Magistrato del Nuovo Armamento, che si affianca al Magistrato delle Galee —, con la concomitante presenza di velieri nella flotta di Stato⁽³⁾.

Si è detto, comunque, dell'utilità di quantificare alcuni elementi. Ed è utile, innanzi tutto, un quadro della consistenza dell'armamento pubblico al momento della costituzione del Magistrato delle Galee e negli anni successivi. Armamento che viene a coincidere, va precisato, quasi totalmente, per lo meno sino alla metà del Seicento circa, con lo stuolo delle Galee. Venivano impiegate, peraltro, anche delle unità minori, le feluche, con prevalenti funzioni di collegamento e di esplorazione. Tuttavia queste imbarcazioni non facevano parte permanentemente della flotta di Stato. Esse partecipavano alle operazioni della flotta, in quanto noleggiate per un determinato periodo di tempo o per una certa missione, non in quanto proprietà della Repubblica⁽⁴⁾.

Ecco, allora, alcune indicazioni sulla consistenza della flotta permanente⁽⁵⁾:

1559, 4 galee (Capitana, Patrona, Diana, Minerva)

1564, 3 galee

1583, 4 galee

1586, 6 galee (Capitana, Patrona, S. Maria, S. Giovanni Battista, Vittoria, S. Giorgio)

1607, 8 galee (Capitana, Patrona, Diana, S. Giorgio, S. Lorenzo, S. Maria, S. Giovanni Battista, Vittoria).

Ovviamente, anche quando compare lo stesso nome, non si tratta necessariamente della stessa unità, soprattutto quanto intercorre un certo lasso di tempo. Gli archeologi navali stimano la durata media di una galea sui cinque anni⁽⁶⁾. E' un dato che è confermato praticamente per tutte le marinerie mediterranee, anche dagli elementi che abbiamo intorno ad una intensa e rilevante produzione cantieristica, che caratterizzava numerosi centri del Mediterraneo⁽⁷⁾.

Ma una flotta che oscilla da un minimo di 3 ad un massimo di 8 galee, che cosa significa, che rilievo ha? Le altre flotte di Stato attive nel Mediterraneo, e quindi analoghe, per molti versi, anche sotto il profilo giuridico-politico, a quella della Repubblica, da quante unità erano composte?

La consistenza della flotta savoina era all'incirca come quella genovese. I Cavalieri di S. Stefano, tra Cinque e Seicento,

disponevano mediamente di uno stuolo di 10 galee. Più o meno nello stesso periodo, una simile consistenza aveva la squadra siciliana e quella napoletana. Quanto alla marina pontificia, la sua flotta, verso la metà del Cinquecento, era composta da 15 galee. A Venezia, tra gli anni Venti del Cinquecento e gli inizi degli anni Settanta, l'armamento pubblico poteva contare sempre, almeno, su una flotta di 25 galee, su una ventina negli anni Ottanta, su 29 negli anni a cavallo tra Cinque e Seicento. La Francia possedeva una flotta di 50 unità, però non erano tutte galee (vi erano anche delle navi). Lo stesso discorso vale per il centinaio di unità (ma si tratta di un'indicazione di massima) della Spagna⁽⁸⁾.

Discorso però, quello sulla Spagna, che ci riporta a Genova, cioè all'armamento privato, a quell'importante settore della marineria genovese, specializzato negli *asientos de galeras*. Sulla consistenza complessiva delle flotte degli assentisti genovesi, che noleggiavano le loro galee alla marina spagnola, sappiamo peraltro meno di quanto non sappiamo della flotta pubblica. Indicazioni comunque già utili per un raffronto possono essere le seguenti: nella prima metà del Cinquecento, Andrea Doria ha una flotta di 20-30 galee. Intorno alla metà del Cinquecento, Luciano Centurione ha 5 galee; 5 sono anche le galee di Cosma Centurione. Nel 1558 Gian Andrea Doria ha almeno 20 galee, Antonio Doria 5, Filippo Doria 8, Erasmo Doria 4, Marcello Doria una galea⁽⁹⁾. A Lepanto, nel 1571, la flotta cristiana era composta da 208 galee, comprese alcune galee grosse veneziane potentemente armate; la flotta Ottomana era composta da 230 galee. In entrambe le flotte erano presenti anche altre unità non specificamente destinate al combattimento⁽¹⁰⁾.

Tutti questi dati, peraltro anche abbastanza frammentari, non sono certo sufficienti per trarre delle conclusioni definitive. Sono però sufficienti per mettere meglio a fuoco i quesiti formulati in precedenza. Questa, in particolare, diventa una domanda significativa: una flotta come quella della Repubblica, che, chiaramente, quanto a numero di unità in servizio, non può essere collocata nella fascia delle flotte più rilevanti (pubbliche o private), poteva veramente far fronte in modo efficiente ai propri compiti istituzionali, che apparivano, se non esclusivamente, certo prioritariamente (e va sottolineato) anticorsari?

Una prima risposta potrebbe venire dagli stessi dati, che hanno sollecitato questa domanda. Infatti, se consideriamo tutte insieme le flotte, ci rendiamo conto che per la corsa — per lo meno

per quella islamica — la situazione non era poi troppo facile, nel senso che la flotta pubblica genovese, numericamente modesta, non era evidentemente l'unica flotta cristiana in attività: compiti anticorsari avevano anche (o potevano avere) molte altre flotte. Inoltre si hanno notizie dettagliate di iniziative anticorsare, che videro coinvolte galee della Repubblica, in viaggi di conserva con galee di altri stuoli (con i Cavalieri di S. Stefano, con altre galee genovesi dell'armamento privato, con flotte spagnole, con la flotta pontificia). Esisteva quindi, per lo meno in talune circostanze, una sorta di coordinamento anticorsaro, che poteva anche andare al di là dell'iniziativa di questa o quella singola squadra⁽¹¹⁾.

Si tratta però di indicazioni che acquisirebbero un valore più forte se si potesse dimostrare che, non diciamo il 100% dell'attività della flotta della Repubblica — flotta che restava, nonostante tutto, esigua —, ma almeno il 70-80% dell'attività di tale flotta, era poi effettivamente dedicata alla funzione anticorsara. Ora è chiaro che nessun dato sulla consistenza della flotta, e neppure i numerosi episodi che vedono le galee genovesi, da sole o di conserva con altre galee, vincenti in conflitti navali con i barbareschi (successi cui peraltro si potrebbero contrapporre le fortunate imprese dei barbareschi contro numerose località liguri)⁽¹²⁾, possono darci un'indicazione nel senso di una quantificazione di questa attività.

Di qui la necessità di ricorrere ad altri dati. Per esempio, quelli relativi al numero dei viaggi delle galee.

Nel periodo 1559-1600, risultano 281 viaggi nelle Riviere, 87 in Corsica, 68 in Spagna, 159 in Sicilia, 14 a Civitavecchia, 25 a Livorno, 177 per altre destinazioni: in totale si tratta di 811 viaggi. Quadro complessivo che viene confermato se consideriamo un arco di tempo un po' più lungo, cioè 1559-1607 — come ha fatto Vilma Borghesi nella sua puntuale ricostruzione dell'attività delle galee della Repubblica sino all'istituzione del Magistrato dell'Arsenale⁽¹³⁾ — arco di tempo in cui risultano complessivamente 1014 viaggi, così ripartiti: 359 nelle Riviere, 122 in Corsica, 100 in Spagna, 197 in Sicilia, 18 a Civitavecchia, 35 a Livorno, 183 per altre destinazioni.

Sono dati che suscitano qualche perplessità. Infatti anche se considerassimo tutte le missioni di Corsica e delle Riviere come missioni di perlustrazione e/o di caccia anticorsara (ma le fonti non ci autorizzano a fare questo), diventerebbe poi estremamente difficile assimilare a questo tipo di missione la grande maggioranza delle altre. Operazioni anticorsare coordinate, tra più flotte, e spesso

al di fuori di acque in cui la Repubblica concentrava la propria attività anticorsara, furono certamente effettuate, come si è già accennato; ma rivestirono, tutto sommato, un carattere di eccezionalità (non pare, cioè, che possano essere assunte come norma). Si ha quindi la fondata impressione che l'attività anticorsara dell'armamento pubblico genovese sia rimasta notevolmente lontana da quel 70-80% prima ipotizzato.

Una netta conferma in questo senso viene dalla ripartizione delle missioni per scopi. Risulta, nel periodo considerato, che, sui 1014 viaggi complessivi indicati in precedenza, il 54,9% circa riguardò il trasporto di passeggeri, il 14,9% riguardò compiti ausiliari nei confronti del traffico mercantile privato (per es., rimorchiare delle navi), solo il 14,3% operazioni che possiamo indicare come genericamente militari (trasporto di truppe, attività anticorsara), il 7,3% trasporto di seta (sono le missioni di Sicilia nei viaggi di ritorno), il 5,2% trasporto d'oro e soprattutto d'argento (in contante, prevalentemente, e sono, per lo più, le missioni di Spagna nei viaggi di ritorno), il 3,4% trasporto di legname, di solito per flottazione, sia per conto del Magistrato, sia per conto di privati.

Ma questo ruolo apparentemente marginale dell'attività anticorsara non potrebbe derivare dal fatto che lo storico è costretto ad utilizzare nei rilevamenti, accanto alle fonti specializzate (le carte del Magistrato delle Galee) spesso, nel periodo considerato, troppo lacunose, anche fonti generiche, troppo "stringate" nella spiegazione delle motivazioni dei viaggi, o che danno comunque indicazioni insufficienti o ambigue?

Fortunatamente le carte del Magistrato delle Galee relative al Seicento, per quanto lacunose anch'esse per non pochi anni, sono complessivamente molto più ricche di indicazioni di quelle cinquecentesche. Che quadro emerge in una ripartizione per destinazioni, analoga a quella fatta in precedenza, nel Seicento?

Rileviamo, nel corso del secolo XVII, 246 viaggi di galee per la Spagna, 204 per la Sicilia, 92 per la Francia (prevalentemente Marsiglia), 73 per Civitavecchia, 73 per la Toscana. A fronte di questi, troviamo svariate centinaia di viaggi per le Riviere e per la Corsica considerate insieme, ma la situazione, soprattutto quando si faccia una valutazione delle missioni per scopi, non sembra risultare sensibilmente diversa da quella emersa a proposito del Cinquecento⁽¹⁴⁾.

Tuttavia sono conclusioni, queste, che non sembrano piena-

mente confermate da un altro dato molto importante, quello relativo alla consistenza dell'armamento pubblico e alla sua composizione, dove si devono constatare alcune variazioni.

Nel primo decennio del Seicento, la flotta tocca una punta massima — e lo si è già detto inizialmente — di 8 galee. Ed 8 galee troviamo anche nel secondo decennio del Seicento; galee che scendono a 7 negli anni Venti e a 6 negli anni Trenta. La consistenza dell'armamento pubblico cambia però sensibilmente nel corso degli anni Quaranta, e può essere interessante in questo caso un esame più analitico⁽¹⁵⁾, anno per anno:

1641, 6 galee
1642, 8 galee
1643, 6 galee
1644, 14 galee
1645, 8 galee
1646, 15 galee
1647, 15 galee
1648, 10 galee
1649, 10 galee
1650, 10 galee

L'incremento, tutto sommato notevole — la flotta in alcuni anni appare quasi raddoppiata — è dovuto alla presenza di un secondo stuolo, il Nuovo armamento delle Galee di Libertà⁽¹⁶⁾.

Nel cinquantennio successivo, esauritasi, e abbastanza malamente, nel corso del decennio 1651-60 l'esperienza del Nuovo armamento delle Galee di Libertà⁽¹⁷⁾, la flotta della Repubblica è nuovamente composta dall'unico (e ormai tradizionale) stuolo di "galee di catena", che tende a stabilizzarsi sulle 6 unità, cui però si affianca — e si tratta di un'importante novità⁽¹⁸⁾ — una squadra di velieri da guerra (o navi tonde o vascelli tondi o galeoni, come vengono chiamati indifferentemente dalle fonti). Squadra che, peraltro, viene retta da una magistratura autonoma, il Magistrato del Nuovo Armamento Marittimo, magistratura strutturata in maniera simile al Magistrato delle Galee⁽¹⁹⁾.

Le magistrature che avevano a che fare con l'armamento pubblico in maniera specifica, passarono quindi, con questo Magistrato del Nuovo Armamento, da due (Magistrato delle Galee e Magistrato dell'Arsenale, che però costruiva anche per i privati) a tre. E fu una situazione che durò sino alla fine degli anni Ottanta del Seicento, quando il Magistrato del Nuovo Armamento venne di fatto soppresso con la vendita dell'ultimo vascello rimastogli;

vascello, peraltro, già da qualche anno non più in servizio⁽²⁰⁾.

Tenuto conto che il numero delle galee, come si è detto, si era ormai stabilizzato, è l'andamento della composizione della squadra delle navi l'elemento più caratterizzante per una valutazione delle variazioni nella consistenza dell'armamento pubblico in questo torno di tempo.

Nel tardo 1654, quando il Magistrato non è ancora formalmente istituito, ma le navi, costruite in Olanda, sono già da considerarsi al servizio della Repubblica, la squadra è composta da 3 galeoni: S. Giovanni Battista, S. Giorgio, S. Bernardo.

Nel 1655 la squadra è di 4 navi: si è aggiunta la S. Maria, anche essa di costruzione olandese, vascello che ha nella squadra la funzione di "Capitana".

Nel 1659, 2 galeoni, nel 1660 di nuovo 4. Dal 1661 al 1676, 2 galeoni; dal 1676 al 1686 uno solo.

Naturalmente anche per le navi vale quanto si è accennato a proposito delle galee. In questo arco di tempo non sono sempre le stesse, anche quando, sulle fonti, compaiono i medesimi nomi. Complessivamente, forse sono stati in servizio 7 galeoni (due S. Bernardo, tre S. Giovanni Battista, due S. Maria, un S. Giorgio), di cui uno, o più probabilmente due, di costruzione genovese⁽²¹⁾.

La maggiore ricchezza delle fonti permette, comunque, tanto nella prima metà del Seicento, quanto nella seconda, una più accurata quantificazione dell'attività dell'armamento pubblico, rispetto a quanto era possibile fare per il Cinquecento. In particolare nelle valutazioni si può tenere conto anche dei tempi. Considerando il numero di unità partecipanti ad ogni missione e la durata delle missioni, L'incidenza di viaggi destinati alla perlustrazione e alla caccia ai corsari si colloca nel decennio 1631-40 intorno al 15%, intorno al 19% nel decennio 1641-50, intorno all'11% nel decennio 1651-60, al 10% nel decennio 1661-70, tocca una punta del 26% nel decennio 1671-80, per riportarsi al 15% nei due ultimi decenni del secolo.

Quindi, anche quegli elementi di notevole novità nella composizione e nella consistenza della flotta di Stato, che, considerati isolatamente, avrebbero potuto non confermare, come si è già osservato in precedenza, il discorso sui caratteri di fatto non prioritari dell'attività anticorsara, considerati insieme agli altri elementi utili per una valutazione, e, in particolare, alla luce di questi ultimi dati, non riescono a modificare sostanzialmente il giudizio che è stato formulato sull'effettivo ruolo dell'attività

anticorsara.

Si è detto che la quantificazione dell'attività dell'armamento pubblico, la presentazione di una serie di dati, non voleva avere tanto un significato fine a se stesso, quanto poteva essere uno strumento (non l'unico, ovviamente) per valutare realisticamente quali linee di gestione dell'armamento pubblico passassero attraverso alcune magistrature marittime, che cosa si proponessero i ceti dirigenti con la costituzione e il mantenimento di una flotta di Stato permanente. Possiamo allora affermare che ci troviamo di fronte ad una nuova dimensione dell'armamento pubblico, sostanzialmente solo sotto il profilo istituzionale? E, in qualunque caso, quale senso dobbiamo attribuire a quel rovesciamento delle priorità, per cui nel quadro globale dell'attività dell'armamento pubblico, perlustrazione e caccia, anche nei momenti di massima intensità ed espansione dell'impegno anticorsaro, non sono mai al primo posto?

Dobbiamo vedere in tutto questo un segno di inefficienza, un'indicazione che le operazioni di decentramento tecnico tentate con le magistrature⁽²²⁾ qui esaminate — decentramento che, peraltro, la Repubblica aveva fatto o veniva facendo anche con altre magistrature in altri settori⁽²³⁾ — finirono per essere solo lo strumento di una distorsione del quadro normativo, distorsione pragmaticamente nonché paradossalmente assunta quasi come norma da parte del Governo?

Non direi, perché parlare di inefficienza sarebbe, a questo livello, se non improprio, quanto meno troppo generico, e perché la seconda ipotesi, ancorché più articolata, è solo parzialmente accettabile. I dati sin qui esposti sono piuttosto l'ennesima spia dei grossi ostacoli con cui doveva misurarsi l'aristocrazia genovese, delle grandi difficoltà entro cui doveva operare Genova, stretta tra il lupo francese e il cane pastore spagnolo — per usare l'espressione di uno scrittore dell'epoca⁽²⁴⁾ —, per cui i barbareschi non erano certo né l'unico, né il più importante dei problemi (e, comunque, la corsa non era esclusivamente barbaresca). Direi, invece, che si ritrovano qui le tracce di una gestione che si ispirò ad una linea di intelligenza flessibile, attenta alle opportunità, aderente alle occasioni: è quell'intelligenza concreta dei genovesi che non è sfuggita agli storici e alla quale, tra gli altri, ha fatto riferimento, in varie sedi, anche Fernand Braudel⁽²⁵⁾.

Ora, c'è da ricordare che l'armamento pubblico, sia che stesse fermo, sia che fosse in movimento, gravava pesantemente (anche se

in diversa misura) sulle finanze statali. Era quindi necessario farlo viaggiare il più possibile. Visto che la corsa era una questione che possiamo considerare permanente, perché non rispondere tenendo permanentemente "in corso" la flotta di Stato — periodi in cui le galee non avrebbero dovuto navigare, a parte⁽²⁶⁾ —, anziché distrarla con altri compiti (trasporti vari)?

Il fatto è che questa scelta (tenere permanentemente "in corso" il naviglio della Repubblica), poteva non essere la risposta più efficace e più valida alla questione dei corsari. La corsa non colpiva solo — fatto comunque molto grave — le coste con incursioni e razzie; la corsa predava vascelli di basso bordo, e talvolta pure d'alto bordo, in navigazione (o li catturava o li affondava) anche molto lontano da Genova; la guerra di corsa — o forse, meglio, la guerriglia — era un elemento di grave perturbamento dei traffici. Nella questione vi era certamente, e spesso drammaticamente, una dimensione ligustica (comprendendo nel termine, magari, anche la Corsica), ma vi era soprattutto una dimensione *almeno* mediterranea. E il fenomeno si accentuò nel Seicento, quando Genova si trovò a fare i conti con corsari (barbareschi e non) sempre più agguerriti, dotati talvolta anch'essi di vascelli tondi, sovente con una notevole potenza di fuoco⁽²⁷⁾.

A questa dimensione della corsa non si rispondeva tanto con una tattica difensiva tradizionale (fare la "guardia" alle acque costiere, non senza lunghe perlustrazioni anche in alto mare), e neppure con una tattica offensiva (dare la caccia ai corsari, inseguirli cercando deliberatamente il combattimento), quanto piuttosto, con una sorta di ripensamento strategico del problema della sicurezza sui mari, puntando su una protezione preventiva e soprattutto selettiva nei confronti di certi traffici, magari anche a scapito di altri. In questo quadro la migliore difesa era proprio quella di intervenire direttamente nel settore dei trasporti, in particolare in quello delle "merci ricche", la seta e ancor più i metalli preziosi, in barre o in contante. Quanto al trasporto di passeggeri, che erano spesso personaggi illustri, ciò rispondeva, oltre che a motivi di sicurezza, anche a ragioni, diremmo oggi, di *status symbol*.

Con il trasporto della seta e dei metalli preziosi, il Magistrato delle Galee e successivamente anche quello del Nuovo Armamento, ricavano inoltre, attraverso i noli, degli utili, a tutto vantaggio di quei loro bilanci, che erano guardati con costante preoccupazione dai massimi organi della Repubblica e anche, o soprattutto, dalla

Casa di San Giorgio.

Così, nell'arco 1559-1600, dati che si riferiscono a soli 7 anni (1560, '61, '62, '70, '83, '87, '89) ci fanno stimare proventi — grazie ai noli della seta — di circa 58.000 scudi d'oro in oro, relativi a circa 390 tonnellate di seta trasportata (con una minima, negli anni in esame, di 25 tonnellate nel 1561 e una massima di 103 tonnellate nel 1589, con l'impiego di 6 galee). Un confronto interessante può essere quello con un anno (1577), in cui le galee della Repubblica non andarono in Sicilia. A Genova, nel 1577, arrivò tramite l'armamento privato, seta per complessive 107 tonnellate⁽²⁸⁾. Nei sette anni per cui le carte d'archivio forniscono elementi sufficienti per una stima quantitativa, risulta, in media, un trasporto di seta sulle galee della Repubblica di circa 55 tonnellate l'anno.

Per quanto riguarda, poi, i trasporti di metalli preziosi, una stima di minima, ci dà per il periodo 1559/1607⁽²⁹⁾ un valore che si colloca tra i 22 e i 25.000.000 di scudi, corrispondenti all'incirca a 29-34.000.000 di pezzi da 8 reali, da cui il Magistrato delle Galee ricavò — attraverso i noli — come minimo l'1%. Va però aggiunto che i trasporti più rilevanti d'argento (nonché di modeste quantità d'oro) da parte dell'armamento pubblico, si ebbero nel Seicento, anche grazie all'apporto — e per alcuni anni esclusivo — dei galeoni. Complessivamente, nel Seicento, il Magistrato delle Galee e il Magistrato del Nuovo Armamento controllarono trasporti di metalli preziosi dalla Spagna per almeno 107.000.000 di pezzi da 8 reali⁽³⁰⁾.

La scelta di un sistema di protezione anticorsaro volto a privilegiare decisamente merci e traffici particolari, emerge anche da una lettura disaggregata dei dati relativi al Magistrato del Nuovo Armamento e dei suoi galeoni⁽³¹⁾.

In base alle leggi istitutive, il compito prioritario del Magistrato del Nuovo Armamento avrebbe dovuto essere quello di garantire, con i suoi vascelli, scorta armata (con un sistema di convogli) a navi mercantili dell'armamento privato, sia straniere, sia, preferibilmente, genovesi. E, in effetti, tra la metà degli anni Cinquanta del Seicento e gli inizi degli anni Ottanta, il "Convojo" riuscì a funzionare abbastanza bene — e in una situazione politica generale che diveniva sempre più difficile — pur attraverso non poche critiche, contrasti, sospensioni, tentativi di soppressione.

Ma, quanto a numero di utenti, questo servizio pubblico, che pure costava molto allo Stato genovese, restò di dimensioni

modeste, anche senza voler fare paragoni con i grandi convogli nordici. I 40 convogli organizzati dal Magistrato del Nuovo Armamento, per lo più sulla rotta Genova-Cadice-Genova, riguardarono, comprese le navi da guerra del Magistrato, un movimento in partenza da Genova di 163 unità per circa 1.200.000 cantari di portata e un movimento in arrivo a Genova di 124 unità per circa 1.000.000 di cantari. Ai fini di una corretta valutazione, va però precisato che sul movimento in partenza ben 565.000 cantari sono da attribuire ai galeoni contro 650.000 cantari da attribuire ai mercantili convogliati. Al ritorno, poi, più del 50% delle portate in movimento va attribuito ai galeoni. Non solo, ma se raffrontiamo il volume del traffico convogliato con il volume globale (relativo, cioè, a tutte le rotte) del traffico che gravitava, nello stesso periodo di tempo, sullo scalo genovese⁽³²⁾, riscontriamo che tale traffico convogliato restò, è probabile, nettamente al di sotto del 10%.

Lo storico deve allora chiedersi — ed è un quesito che si ponevano anche non pochi tra i contemporanei — se valeva veramente la pena di tenere in piedi un'istituzione costosa come era quella del Nuovo Armamento, per garantire dagli assalti della corsa molto meno del 10% del traffico marittimo globale. In realtà, a fronte dell'esiguo numero di naviglio scortato, ci sono le relazioni dei comandanti dei convogli e dei capitani, con i manifesti di carico dell'argento allegati, che, pur se con riferimento a pochi viaggi, ci fanno comprendere come il mantenimento del servizio di navigazione convogliata, nonché le modalità con cui venne concretamente gestito dal Magistrato, rispondeva in buona misura ad un'opzione deliberata, ad un piano preciso del Governo. Si trattò di un disegno politico che, anche al di là della lettera della legge, poneva come obiettivo centrale, non una difesa generale (o generica) del traffico, bensì una protezione specializzata su certe correnti di traffico e su certe merci, e questo anche a scapito di una difesa anticorsara incentrata su obiettivi più tradizionali. Una scelta dunque solidale, per molti versi, con quella del Magistrato delle Galee.

Ma, in conclusione, attraverso questo tipo di gestione, tramite queste magistrature, riuscirono i ceti dirigenti ad operare una coerente ed efficiente politica dell'armamento pubblico? Diciamo che fu una politica coerente con quella linea di concretezza intelligente e flessibile cui, in precedenza, si è già accennato; quanto all'efficienza, essa non dipendeva, come è ovvio, solo dalle

grandi opzioni dell'oligarchia, né solo dalla sua volontà di tradurle in decisioni operative. Dipendeva da vari fattori: da un quadro politico generale che diveniva sempre più difficile, e da tutta una serie di ostacoli, di remore, di difficoltà particolari, non ultime quelle di tipo tecnico e burocratico⁽³³⁾.

Non fu tuttavia l'intelligenza determinata e, per molti lati, anche utopica del "partito dei navalisti"⁽³⁴⁾, che pure fu decisiva per l'istituzione (e talvolta anche per il mantenimento) del Magistrato delle Galee e del Magistrato del Nuovo Armamento e delle loro flotte, quella che riuscì a farsi egemone della politica marittima genovese tra la metà del XVI secolo e la fine del XVII. Uscì vincente, al contrario, l'intelligenza pragmatica ed effettuale del "partito degli assentisti", che fu quasi sempre in grado di riassorbire, entro i propri programmi, progetti e soluzioni degli avversari. Programmi saldamente conservatori che, nel rimuovere efficacemente rischi e pericoli impliciti in quei progetti e in quelle soluzioni, finirono per eliminare, tuttavia, anche una serie di elementi innovatori, presenti nel discorso dei navalisti, che avrebbero permesso, forse, di preconstituire una alternativa forte — fin quando c'era tempo, fin quando c'erano margini di manovra — ai tradizionali legami con la Spagna, che si venivano, comunque, ineluttabilmente allentando.

Note

Abbreviazioni:

A.S.G. — Archivio di Stato di Genova;
B.U.G. — Biblioteca Universitaria di Genova;
B.C.B. — Biblioteca Civica Berio
Arch. Segr. — Archivio Segreto
Ant. Fin. — Antica Finanza
Bibl. Leg. — Bibliotheca Legum
Mag. Galee — Magistrato delle Galee
Man. Decr. Sen. — Manuali dei Decreti del Senato
Propos. — Propositionum

(1) Per il periodo 1559-1607, la storia del Magistrato delle Galee è stata ricostruita da Vilma Borghesi, sia sotto il profilo normativo, sia per ciò che concerne l'effettiva attività dello stuolo, con un attento e capillare esame delle fonti archivistiche (V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee (1559-1607)*, in "Miscellanea storica ligure", Nuova serie periodica, 1971 (III), n. 1, pp. 187-223). Sulle leggi istitutive, cfr. B.U.G., *Ms B VI 14, Disciplina della Marina della Repubblica di Genova ossia Codice delle Serenissime Gallere*, secolo XVII; A.S.G., *Bibl. 83 Leg.*, 12 luglio 1559, c.3, *Bailia Provisorum Triremium*; B.C.B., *Ms F Ant. m. r. VII 2, 29, Raccolta di leggi e decreti riguardanti il Prestantissimo Magistrato delle Galee*, secolo XVII. Per ulteriori indicazioni su queste e su altre fonti si rinvia all'articolo citato di Vilma Borghesi. Per una valutazione del ruolo delle galee della Repubblica sono da vedere anche G. CANEVA, *La "Spetiarìa" delle galee genovesi*, in "Quaderni dell'associazione ligure di archeologia e storia navale", 1960, n. 11; ID., *La flotta permanente della Repubblica di Genova (1559-1797)* in "Genova", 1964, n. 6. Ricca di informazioni e di osservazioni, anche su questo tema, l'opera di Giulio Giacchero. Si veda, in particolare, G. GIACCHERO, *Pirati barbareschi, schiavi e galeotti nella storia e nella leggenda ligure*, Genova, Sagep, 1970.

(2) Sull'utilità (ma anche sui limiti) di una lettura quantitativa dei fenomeni storici ha insistito in varie sedi Luigi Bulferetti. Cfr., in particolare, L. BULFERETTI, *Introduzione alla storiografia*, Milano, Marzorati, 1968, 3a ed., pp. 23-25 e il volume collettaneo *Problemi di teoria e storia della storiografia*, Firenze, La Nuova Italia, s.d. (estratto da "Miscellanea storica ligure", 1978 (X), n. 1).

(3) Cfr. V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee*, cit., e, nel presente volume, il contributo di Roberto Lenti. Sulle norme relative alle navi da guerra della Repubblica, cfr. A.S.G., *Ms* 44, 26 giugno 1651, *Imposizione del convoglio per far fronte ai corsari*; A.S.G., *Arch. Segr. Propos.* 1040, 27 giugno 1651, n. 62, *Imposizioni riguardanti il Nuovo Armamento Marittimo* e 22 dicembre 1651, n. 74, *Affare riguardante l'armamento di 4 navi*; A.S.G., *Bibl.* 20 *Leg.*, 29 dicembre 1651, c. 140, *Lex et alia circa armamentum maritimum*. Sulle leggi istitutive del Magistrato del Nuovo Armamento, A.S.G., *Ms.* 44, 13 febbraio 1655, cc. 13-17, *Capitoli dell'istituzione del Magistrato del Nuovo Armamento Marittimo della Serenissima Repubblica di Genova* e *Bibl.* 20 *Leg.*, 13 febbraio 1655, c. 344, *Institutio Magistratus Provisorum Armamenti Bellici*.

(4) G. CANEVA, *La "Spetiarìa" delle galee genovesi*, cit., pp. 10-11.

(5) V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee*, cit., p. 200, M. VINCENZI, *L'attività delle galee della Repubblica di Genova nella prima metà del secolo XVII*, tesi di laurea, rel. C. Costantini, Università di Genova, a. a. 1970-71, *Appendice*, pp. 226-229.

(6) M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali nel Cinquecento*, in "Miscellanea storica ligure", 1971 (III), n. 1, pp. 114-116.

(7) *Ibid.*, *passim*.

(8) V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee*, cit., pp. 200-201; M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali nel Cinquecento*, cit., pp. 114-115. Sulla consistenza della flotta permanente della Repubblica di Venezia, in particolare, cfr., A. TENENTI, *Venezia e i corsari*, Bari, Laterza, 1961, p. 158 e, soprattutto, F. LANE, *Venice. A Maritime Republic*, The Johns Hopkins University Press, 1973, tr. it., *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 1978, p. 418, dove si ricorda che negli anni Sessanta del Cinquecento la flotta oscillò tra le 40 e le 60 galee e che la Repubblica, oltre alle galee in servizio, disponeva permanentemente di una seconda flotta (di riserva) "tenuta in secco, completa di scafi e di sovrastrutture e pronta a essere varata non appena provveduto al calafataggio". Questa "flotta in naftalina", come la definisce il Lane, si componeva, verso la fine del Quattrocento, di 50 galee, salite a 100 a partire dagli anni Quaranta del Cinquecento, e ridiscese a 50 negli anni Trenta del Seicento (*Ibidem*, pp. 417-418). Cfr. anche F. LANE, *Le navi di Venezia fra i secoli XII e XVI*, Torino, Einaudi, 1983, pp. 195 ss.

(9) Indicazioni sugli *asientos* in V. VITALE, *Breviario della storia di Genova*, Genova, Società ligure di storia patria, 1955, p. 460; T. O. DE NEGRI, *Storia di Genova*, Milano, Martello, 1968, pp. 662-665, 683-685; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino, Utet, 1978, pp. 228 sgg.; M. CALEGARI, *Legname e costruzioni navali*, cit., pp. 114-115; V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee*, cit., p. 201.

(10) Cfr., su Lepanto, F. LANE, *Storia di Venezia*, cit., pp. 428 sgg; F.

RUIZ-MARTIN, *The Battle of Lepanto and the Mediterranean*, in "The Journal of European Economic History", 1972 (I), pp. 166-169.

(11) Sulla "integrazione" dello stuolo della Repubblica con altri stuoli, si veda G. GIACCHERO, *Pirati barbareschi, schiavi e galeotti*, cit., p. 90; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, cit., p. 227. Varie indicazioni anche in V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee*, cit., pp. 212-215.

(12) Su Genova e i barbareschi si veda G. GIACCHERO, *Pirati barbareschi, schiavi e galeotti*, cit., segnatamente le pp. 23-116; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, cit., pp. 226-227.

(13) Sull'istituzione del Magistrato dell'Arsenale, cfr. A.S.G., *Bibl.* 38 *Leg.*, 15 marzo 1607. I dati relativi ai viaggi delle galee nel periodo 1559-1600 sono ricavati dalla ricostruzione dei movimenti della flotta di Stato proposta, per gli anni 1559-1607, da V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee*, cit., segnatamente pp. 204-206, *Tab. II*.

(14) Ripropongo qui in forma riassuntiva dati già presentati in altri miei lavori, quali *Modi e tempi di navigazione nel Mediterraneo durante l'età moderna*, in AA. VV., *Scienze e tecnologie in Europa nell'età moderna*, Bologna, Clueb, 1979, pp. 193-213; *Note sui tempi di viaggio delle galee genovesi nel Seicento*, in *Studi di storia della scienza e della tecnica*, Genova, Cds, 1981, pp. 37-48; *Rotte e tempi di percorrenza nel Mediterraneo nel secolo XVII*, in AA. VV., *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII*, Atti della Quinta settimana di studio, promossa dall'Istituto internazionale di Storia economica Francesco Datini di Prato, in corso di stampa. Le principali fonti d'archivio utilizzate sono A.S.G., *Magistrato delle Galee. Contente*, 4-71, anni 1608-1700 e *Arch. Segr. Man. Decr. Sen.*, 849-950, anni 1601-1700. Per indicazioni più dettagliate su tali fonti e per una discussione delle stesse, si rinvia ai lavori citati.

(15) G.C. CALCAGNO, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in "Miscellanea storica ligure", 1971 (III), n. 1, p. 279, *Tab. 2*.

(16) Cfr. M. VINCENZI, *L'attività delle galee della Repubblica*, cit., pp. 209-223.

(17) C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, cit., pp. 311-312.

(18) C. COSTANTINI, *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in "Miscellanea Storica ligure", 1970 (II), n. 1, p. 228.

(19) Su struttura, funzioni e programmi del Magistrato del Nuovo Armamento rinvio alla mia tesi di laurea, *La navigazione convogliata a Genova nei secoli XVII e XVIII*, rel. L. Bulferetti, Università di Genova, a. a. 1967-68, *passim*. Cfr. anche, nel presente volume, R. LENTI, *L'organizzazione di un cantiere per l'armamento pubblico*, *passim*.

(20) Si veda il lavoro citato qui alla nota 15, segnatamente pp. 291, 391.

(21) Sulla costruzione di vascelli tondi per la flotta di Stato, cfr. R. LENTI, *Per una storia della cantieristica genovese nel XVII secolo: la costruzione della S. Giovanni Battista*, tesi di laurea, rel. L. Bulferetti, a. a. 1970-71, Università di Genova; ID., *L'organizzazione di un cantiere*, nel presente volume.

(22) Sulle magistrature come organi decentrati, cfr. G. FORCHERI, *Doge, Governatori, Procuratori, Consigli e Magistrati della Repubblica di Genova*, Genova, "A Compagna", 1968, p. 89.

(23) Sull'utilità (ma anche sul danno) della burocratizzazione dello Stato genovese, attraverso la proliferazione di magistrature e di uffici vari, interessanti rilievi in T. O. DE NEGRI, *Storia di Genova*, cit., pp. 679-680.

(24) Cfr. V. BORGHESI, *Scrittori di cose marittime in Liguria tra Cinquecento e Seicento*, in "Miscellanea storica ligure", 1983 (XV), n. 1, pp. 70-71.

(25) Genova e i genovesi — e difficilmente avrebbe potuto essere altrimenti — sono certo un tema privilegiato nella lunga esplorazione braudeliana della "mediterraneità". A parte i riferimenti che circolano nelle pagine di *Civiltà e imperi del Mediterraneo* (F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Colin, 1966, 2a ed., tr. it., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1976), vanno ricordati qui, con riferimento specifico ad alcuni degli argomenti trattati (galee e galeoni, navigazione in convoglio, trasporti di metalli preziosi), F. BRAUDEL, *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo*, in "Economia e storia", 1955, (II), n. 2; F. BRAUDEL — F. SPOONER, *I prezzi in Europa dal 1450 al 1750*, in AA. VV., *Storia economica Cambridge*, IV, Torino, Einaudi, 1975, pp. 451, 539 figg. 9 e 10.

(26) Non era, peraltro, infrequente che, con l'autorizzazione dei Collegi, le galee navigassero anche nel periodo (grosso modo da novembre a marzo) di "sciverno" (sverno). Cfr. A. MEDINA, *Tempi di navigazione delle galee genovesi nel Mediterraneo (XVII-XVIII secolo)*, in "Miscellanea storica ligure", 1971 (III), n. 1, p. 398, Tab. III. Si vedano pure M. VINCENZI, *L'attività delle galee della Repubblica di Genova nella prima metà del secolo XVII*, cit.; G. CAROSIO, *L'attività delle galee della Repubblica nella seconda metà del secolo XVII*, tesi di laurea, rel. L. Bulferetti, Università di Genova, a.a. 1966-67; M. G. GUARDINCERRI, *L'attività delle galee della Repubblica di Genova nella prima metà del XVIII secolo*, tesi di laurea, rel. C. Costantini, Università di Genova, a.a. 1970-71. Cfr. anche E. GRENDI, *Aspetti della navigazione per Genova: 1630-1650*, in "Miscellanea storica ligure", 1971 (III), n. 1, p. 431; ID., *Un'alternativa genovese verso il 1725: galere o navi da guerra?*, in AA. VV., *Studi di storia navale*, a cura del Centro per la storia della tecnica in Italia del C.N.R. di Genova, Firenze, Giunti-Barbèra, 1975, pp. 97-98, 101.

(27) PH. GOSSE, *History of Piracy*, London, Cassel, tr. it., *Storia della pirateria*, Firenze, Sansoni, 1962, pp. 66 sgg.; G. GIACCHERO, *Pirati barbareschi, schiavi e galeotti*, cit., p. 90. Utili, in particolare sulla corsa spagnola e francese, gli spogli archivistici effettuati da M. F. LEVRATTO, *Genova e i corsari nel Mar ligure nella prima metà del secolo XVII*, tesi di laurea, rel. L. Bulferetti, Università di Genova, a.a. 1968-69 e E. PICCINI, *Genova e i corsari nel Mar ligure nella seconda metà del secolo XVII*, tesi di laurea, rel. L. Bulferetti, Università di Genova, a.a. 1966-67.

(28) V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee*, cit., pp. 215-219.

(29) *Ibidem*, p. 223.

(30) Tra le principali fonti sul trasporto dell'argento da parte dei galeoni e più in generale sulla navigazione convogliata, vanno segnalati vari registri e filze del fondo *Antica Finanza* (A.S.G., *Ant. Fin.*, 155-158, 764, 821-824, 995, 1221, anni 1655-1698). Sul trasporto dell'argento da parte delle galee, A.S.G., *Mag. Galee, Contente*, 4-71, XVII secolo. Per indicazioni molto più dettagliate su queste e su altre fonti, rinvio ad alcuni lavori già citati alle note 14, 15 e 19.

(31) Cfr. G. C. CALCAGNO, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, cit., segnatamente le pp. 354-388.

(32) L'andamento del traffico marittimo genovese è stato ricostruito da E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova (1590-1666)*, in "Rivista storica italiana", 1971 (LXXXIII), pp. 23-71 (cfr., in particolare, le Tabelle I e II e il Grafico 3); ID., *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova, Bozzi, 1976, 2a ed., Tab. relativa all'andamento del traffico portuale (1595-1695), riprodotta anche in C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, cit., p. 359.

(33) Sono remore e difficoltà individuabili, in parte, già a livello di indagine microstorica, come si può evincere, tra l'altro, dalle ricerche che Roberto Lenti ha condotto sulla cantieristica, sia con riferimento all'armamento pubblico, sia con riferimento a quello privato (R. LENTI, *Per una storia della cantieristica genovese*, cit.; ID., *Un maestro costruttore del Seicento: Nicoloso Carratino*, in "Miscellanea storica ligure", 1971 (III), n. 1, pp. 243-264; ID., *L'organizzazione di un cantiere*, nel presente volume).

(34) Il conflitto tra "partito dei navalisti", fautori di una neutralità garantita da un energico programma di riarmo navale, e il "partito degli assentisti", fautori di una neutralità garantita nel quadro dell'alleanza con la Spagna e contrari ad ogni incremento, al di là del minimo indispensabile, della flotta di Stato, tale conflitto, è uno dei temi caratterizzanti la storia di Genova proposta in anni non lontani da Claudio Costantini per i tipi dell'Utet, nella *Storia d'Italia* diretta da Giuseppe Galasso (C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, cit., pp. 225-376, *passim*). I primi (i navalisti) si richiamavano spesso anche retoricamente — alle grandi tradizioni marinare del passato,

invocando una ripresa e ad un tempo un rinnovamento delle fortune navali genovesi, ma — e in ciò consisteva una delle novità del loro discorso — nel segno di una forte e *permanente* presenza dell'armamento pubblico. I secondi, al contrario, preferivano evidenziare in quel passato — antecedente all'istituzione delle magistrature marittime di cui qui si è trattato — un armamento pubblico, che si presentava per lo più con la sola dotazione stabile delle due galee destinate per legge "ad goardiam sive custodiam"; che in tempi brevi peraltro, ma solo ove fosse necessario, poteva raggiungere le dimensioni di una consistente flotta, venendosi ad ampliare il numero delle unità "stipendio publico conductae", venendo *temporaneamente* inglobati in esso, in varie forme — per es., con contratti di noleggio — una parte degli stuoli privati (cfr. G. G. MUSSO, *Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento*, in "Miscellanea storica ligure", 1971 (III), n. 1, pp. 14 n. 20 e 32-77, segnatamente la documentazione in appendice). Altro motivo di contrasto erano i coinvolgimenti presunti (o veri) della mariniera genovese al servizio della Spagna in azioni di corsa "attiva" ai danni del traffico che gravitava sullo scalo genovese. Oltre all'episodio segnalato dal Costantini (*La Repubblica di Genova*, cit., pp. 276, 281), con riferimento a Carlo Doria, duca di Tursi, e soprattutto al figlio Giannettino, vale forse la pena ricordare che, avendo due "biglietti di calice" informato, in data 11 febbraio 1665 (A.S.G. *Ant. Fin.*, 764) che il "corsale" Ippolito Centurione aveva messo al servizio della Spagna una sua flotta di otto vascelli "armati in guerra", il Magistrato del Nuovo Armamento, in una sua nota sull'argomento (*Ivi*, 18 febbraio 1665), pareva preoccupato soprattutto dall'attività che le navi del Centurione — il quale tra l'altro aveva già avuto in anni precedenti e ancora avrebbe avuto in anni successivi il comando delle galee della Repubblica — esercitavano nel trasporto dell'argento, in concorrenza con il "Convojo" pubblico. Ma timori certo non minori doveva suscitare, nel 1669, il contratto d'assiento stipulato da Ippolito Centurione con il Re Sole (su questo contratto, cenni in E. GRENDI, *Un'alternativa genovese*, cit., p. 97, n. 1).

ROBERTO LENTI

L'ORGANIZZAZIONE DI UN CANTIERE PER L'ARMAMENTO PUBBLICO NEL SEC. XVII

Il Magistrato del Nuovo Armamento Marittimo non fa parte degli organi di governo previsti dalle leggi di Casale del 1576, che modificarono sostanzialmente la costituzione del 1528 eliminando la suddivisione in Alberghi e introducendo una più equa divisione del potere tra "vecchi" e "nuovi"; esso nasce più avanti, in una fase storica difficile per la Repubblica di Genova, allorché l'alleanza con la corona spagnola, voluta da Andrea Doria in un delicato equilibrio tra autonomia e dipendenza, occupava sempre più le discussioni delle classi dirigenti più attente, preoccupate per i tentativi della corte di Madrid di far pesare sui suoi possedimenti italiani la rovina economico finanziaria cui aveva condotto il proprio impero in una dissennata politica di sfruttamento e sperpero delle risorse. Gli insuccessi militari della Spagna avevano ingoiato i metalli preziosi del Nuovo Mondo e Genova, che ne aveva sostenuto finanziariamente le ambizioni di potenza, e per questo aveva ricavato lucrosi vantaggi, sentiva ora, nella prima metà del Seicento, tutta l'insofferenza per una dipendenza che non pagava più, nemmeno economicamente: i cospicui prestiti che le ricche famiglie genovesi concedevano alla corona spagnola sempre più spesso non venivano rimborsati⁽¹⁾.

Sulla necessità di costituire una flotta di Stato che si affiancasse a quella imponente e indipendente, ma costantemente al servizio della monarchia spagnola, dei privati, vario e ampio era già stato il dibattito nel Cinquecento. Il tentativo concretatosi nella costituzione del Magistrato delle Galee l'anno 1559 si era dibattuto tra difficoltà diverse, di ordine economico soprattutto, ma anche tecnico, ad esempio il problema della formazione delle ciurme⁽²⁾, tant'è vero che lo stuolo delle galee, raggiunto il massimo di 8 all'inizio del XVII secolo, era andato diminuendo; si era tentata quindi l'esperienza delle galee di libertà⁽³⁾.

Lo sviluppo di una flotta da guerra statale era strettamente