

QUADERNI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

2

Collana diretta da Carlo Bitossi

Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri

Nel bicentenario dell'annessione della Liguria
al Regno di Sardegna

a cura di
Giovanni Assereto, Carlo Bitossi e Pierpaolo Merlin



Con la collaborazione della Deputazione Subalpina di Storia Patria

GENOVA 2015

Referees: i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

Referees: the list of the peer reviewers is regularly updated at URL: <http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

I saggi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti in forma anonima ad almeno un referente.

All articles published in this volume have been anonymously submitted at least to one reviewer.

Evoluzione delle marine da guerra e costruzione dello Stato moderno: Genova e Savoia, due percorsi a confronto (secc. XVI-XVIII)

Luca Lo Basso

Premessa: flotte permanenti e Stato moderno

Il tema del legame tra creazione delle forze armate permanenti e nascita del cosiddetto Stato moderno è ormai un *must* della storiografia mondiale, contrassegnato dalle pagine di illustri storici come Michael Roberts, Geoffrey Parker, Jeremy Black, Charles Tilly¹ e altri ancora, uniti o no nel dibattito creatosi attorno alla categoria di rivoluzione militare, avvenuta proprio nell'età moderna. In questa epoca di grandi trasformazioni tecnologiche, di cui peraltro gli autori tengono conto, ci fu un progressivo accentramento della violenza da parte degli Stati territorialmente integrati, per usare una ricorrente espressione di Jan Glete². Fino al tardo Medioevo, difatti, la violenza era usata sia da gruppi privati, sia da «entità statuali» di diversa natura. Con la rivoluzione militare, invece, andarono a formarsi Stati sempre di più integrati proprio grazie all'accentramento e alla burocratizzazione delle forze armate preposte alla difesa e al controllo del territorio e all'esercizio della guerra. Insomma, Stato moderno e forze armate permanenti costituiscono ormai un binomio storiografico indissolubile, da cui è difficile ancora oggi discostarsi.

Se in quel filone di studi l'attenzione si è concentrata in misura maggiore sugli eserciti, anche sul *côté* navale si è assistito a qualcosa di simile. Man mano che gli Stati necessitavano, per la guerra, sempre più di mezzi

¹ M. ROBERTS, *Essays in Swedish history*, London, 1967, pp. 195-225; G. PARKER, *La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente*, Bologna 1990; J. BLACK, *A Military Revolution? Military Change and European Society, 1550-1800*, London 1991; C. TILLY, *L'oro e la spada. Capitale, guerre e potere nella formazione degli Stati europei 990-1990*, Firenze 1991 (ed. or. *Coercion, Capital and European States, AD 990-1990*, Cambridge [Mass.] 1990).

² J. GLETE, *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna 2010, p. 9.

navali, adottarono due soluzioni alternative, anche se in alcune occasioni integrate: da una parte il ricorso agli armamenti privati e dall'altra a una marina da guerra statalizzata, poi divenuta nazionale nel corso dei secoli XVIII e XIX. Alla fine di questo lungo processo, la cui progressione aumentò in modo vertiginoso in Europa a partire dal 1650, si giunse a creare quasi ovunque flotte di Stato composte di galee e di velieri, dotate di strutture burocratiche di comando organizzate, finanziate da tasse, dazi e balzelli imposti dagli Stati territoriali. Le marine da guerra divennero così organizzazioni complesse e permanenti, strumento necessario della politica degli Stati centralizzati e «moderni». Insomma, come sottolinea Jan Glete, la marina da guerra statale e permanente divenne centrale nel processo di formazione dello Stato moderno. A questo tema il noto studioso svedese ha dedicato diversi lavori, favorito in qualche maniera dall'aver svolto ricerche su una marina da guerra importante come quella svedese della prima età moderna³.

Se dunque per Glete la creazione di una flotta da guerra permanente statalizzata segnò senza dubbio l'affermazione dello Stato moderno, resta da vedere in che maniera questa interpretazione si possa applicare ai due casi di Genova e dello Stato sabaudo fra XVI e XVIII secolo, e fino alla loro unificazione avvenuta con il 1815. È un'interpretazione che ha trovato scarsa applicazione – sempre secondo Glete – nell'area del Mediterraneo, dove si è fatto ben poco «per integrare la storia navale con l'evolversi della formazione degli Stati»⁴ con particolare riferimento non tanto al tema delle operazioni navali, quanto alla comparazione delle diverse organizzazioni marittime. Inoltre, scarse sono state sicuramente le comparazioni tra le differenti scelte organizzative operate dai diversi Stati marittimi, così come avvenuto invece nel caso degli studi sulle realtà atlantiche. Detto questo, appare a maggior ragione interessante analizzare le differenze tra due opposte forme di statualità sviluppatesi a Genova e a Torino nel corso dell'età moderna e il loro rispettivo rapporto con la creazione di due piccole marine da guerra, progenitrici della ottocentesca marina italiana. La comparazione tra le due scelte diventa assai più interessante alla luce delle categorie storiografiche proposte negli anni passati da Frederick Lane e Charles Tilly. Il primo, noto stori-

³ ID., *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1860*, Stockholm 1993; ID., *Swedish Naval Administration 1521-1721. Resource Flows and Organisational Capabilities*, Leiden-Boston 2010.

⁴ ID., *La guerra sul mare* cit., p. 19.

co dell'economia specializzato nella storia di Venezia, in largo anticipo rispetto alle teorie sulla rivoluzione militare, propose una teoria originale che spiegasse i rapporti tra la guerra e lo sviluppo degli Stati. Secondo Lane, gli Stati dovevano essere studiati in quanto produttori di protezione e come imprese finalizzate al profitto. Lo Stato perciò diventava il venditore di protezione in cambio delle tasse pagate dalla società⁵. La teoria di Lane suggerì, anni dopo, la successiva interpretazione di Charles Tilly, esplicitata in maniera esaustiva nel suo libro più celebre del 1990: *L'oro e la spada. Capitale, guerre e potere nella formazione degli Stati europei 990-1990*. Lo Stato, per lo storico e sociologo statunitense, era il risultato della contrattazione continua fra i governanti e le élite sul finanziamento della guerra. I vari gruppi di potere potevano scegliere tra la forma di protezione auto-organizzata e quella 'venduta' dai governanti: si trattava insomma di decidere se la guerra era affare di privati o se la violenza andava concentrata nelle mani dello Stato. Secondo Tilly, «dal 990 in poi le maggiori mobilitazioni per la guerra furono occasioni importanti perché gli Stati si espandessero, si consolidassero e creassero nuove forme di organizzazione politica»⁶. La guerra, inoltre, costruì «la rete degli Stati nazionali in Europa» e la preparazione di essa creò «le strutture interne degli Stati stessi»⁷. In definitiva, lo Stato ha cominciato ad esistere come tale, in Europa, quando tra XVII e XVIII secolo esso è riuscito ad esercitare il proprio controllo sul settore militare, eliminando progressivamente tutte le deleghe a forze private⁸. Tilly precisa inoltre che sono esistite due diverse tipologie di realtà statali: il modello «coattivo», con un alto tasso di mezzi di coercizione, e quello «capitalistico», con un basso livello costrittivo.

Volendo adattare le teorie di Tilly ai nostri due casi studio, possiamo affermare che il modello «coattivo» si applica bene allo Stato centralizzato sabauda nato nel periodo di Emanuele Filiberto, basato sulla logica della

⁵ F.C. LANE, *Profits from Power. Readings in Protection Rent and Violence-Controlling Enterprise*, Albany 1979.

⁶ C. TILLY, *L'oro e la spada* cit., p. 84.

⁷ *Ibidem*, p. 90.

⁸ D.C. NORTH - J.J. WALLIS - B.R. WEINGAST, *Violenza e ordini sociali. Un'interpretazione della storia*, Bologna 2012, p. 247; J.E. THOMSON, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns. State-building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton 1994; R. HARDING, *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, London 1999.

coercizione, supportata dal prelievo di risorse delle masse contadine. In questo Stato si sarebbe dovuta sviluppare in maniera forte e precoce, oltre all'esercito, una marina da guerra statale e permanente, tenuto conto comunque di una modesta proiezione marittima sabauda limitata per lungo tempo a Nizza-Villafranca ed Oneglia. Il secondo caso, ossia il modello «capitalistico», per converso, è tipico delle città Stato e delle Repubbliche oligarchiche, nelle quali il controllo delle attività come il commercio, la finanza e i trasporti, ma anche la violenza, appartenevano al mercato. In tale sistema si sarebbe dovuto avere un basso tasso di sviluppo delle forze armate statali, compresa la marina. Questo secondo modello – sempre secondo Tilly – avrebbe riguardato l'Olanda, Venezia e Genova. È indubbio, alla luce delle conoscenze storiografiche attuali, che il modello tillyano non regge alla prova dei fatti. Genova, nello specifico, pur avendo delegato parte della «violenza navale» ai privati, alla fine del lungo conflitto franco-spagnolo, nel 1559, decise di seguire la via della statalizzazione della marina, mentre nel Piemonte monarchico la scelta fu di segno opposto. Il motivo di tale «ribaltamento delle scelte» va individuato nella sperequazione delle conoscenze marittime tra le due realtà: laddove il tasso di know-how navale era alto (Genova), si optò per la statalizzazione, l'accentramento e la burocratizzazione della flotta; mentre dove tale tasso scendeva verso il basso, si scelse il modello privatistico di gestione delle galee, dovendo ricorrere forzatamente a tradizioni marinare esterne. Queste ultime considerazioni si ripercuotono anche sulla formazione dello Stato, ribaltando nuovamente i cliché storiografici. In genere, la storia istituzionale della Repubblica è stata analizzata alla luce dell'assioma secondo cui il nuovo Stato creato nel 1528 fu debole e poco rappresentativo di ciò che verrà definito «moderno». Al contrario lo Stato sabauda, monarchico e dalle forti tradizioni militari, avrebbe rappresentato il modello perfetto di statualità, tanto da essere l'unico in grado nell'Ottocento, di unificare il territorio della Penisola italiana. Appare chiaro che questa interpretazione storiografica distorta, almeno in parte, nasce dalla visione risorgimentale, che ha influenzato gli studi sui due Stati in questione, enfatizzando la modernità di quello sabauda, progenitore dell'Italia Unita⁹. Ma al di là di ciò, possiamo affermare in definitiva che la differenza fra i due casi – suggerita anche da Glete – fu dovuta alla forbice esistente in

⁹ W. BARBERIS, *Le armi del Principe. La tradizione militare sabauda*, Torino 2003, pp. XI-XXII.

termini di competenze tecniche fra le due aree, a tutto vantaggio di quella genovese. Tanto è vero che l'ottocentesca marina sarda nata con l'annessione del 1815, e di riflesso quella italiana, si basò principalmente sulla cultura marittima ligure e non su quella sabauda.

Scelte diverse

Il 3 aprile 1559 a Cateau-Cambrésis si concludeva, dopo lunghe trattative, più di mezzo secolo di ostilità tra la Francia e la Spagna. A quest'ultima veniva riconosciuto il dominio diretto e indiretto di quasi tutta la penisola italiana. Tra gli Stati che ricadevano sotto la 'tutela' spagnola c'era anche la Repubblica di Genova, che da tempo non solo costituiva il cardine finanziario della monarchia iberica, ma dal 1528 ne era diventata anche la principale forza marittima nel Mediterraneo, grazie ai contratti di *asiento* stipulati con Andrea Doria e con altri patrizi liguri. Sotto l'egida del re Cattolico risorgeva anche l'antico Ducato di Savoia, grazie al ruolo da protagonista che Emanuele Filiberto aveva avuto nella lunga contesa franco-spagnola. Finita la guerra, dunque, i due piccoli Stati dell'Italia occidentale riorganizzarono le rispettive flotte, basate entrambe su uno stuolo di galee. Genova in quel difficile contesto bellico aveva affidato la propria difesa costiera alle unità dei *particulares*, galee genovesi che erano altresì parte attiva dell'armata spagnola, e le cui fortune sarebbero rimaste inalterate sino alla fine della guerra di Successione spagnola. Terminato il conflitto cinquecentesco, però, la Repubblica non poteva affidare il proprio *ius ad bellum* a una flotta che di fatto era al servizio di uno Stato estero, perché ciò avrebbe significato agli occhi delle altre potenze – la Francia in testa – la perdita effettiva della propria indipendenza. Ecco perché il 12 luglio 1559 fu deliberata la nascita di uno stuolo pubblico di quattro galee, sottoposto alla giurisdizione della nuova magistratura dei *Provisores triremium*, meglio conosciuta come Magistrato delle galee¹⁰. Una piccola flotta dunque, ma con una particolarità che la poneva all'avanguardia

¹⁰ V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee (1559-1607)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Tomo secondo, «Miscellanea storica ligure», III/I (1973), pp. 187-223; G. CANEVA, *La flotta permanente della Repubblica di Genova (1559-1797)*, in «Genova», XLIV/6 (1964); G.C. CALCAGNO, *Armamento pubblico e magistrature marittime a Genova nei secoli XVI e XVII*, in *La Storia dei Genovesi*, VI, Atti del convegno di studi sui Ceti dirigenti nelle Istituzioni della Repubblica di Genova, Genova, 25-26-27 aprile 1985, Genova 1986, pp. 22-38; L. LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano 2003, pp. 206-266.

nel panorama delle armate mediterranee: era la prima completamente statale, mentre anche in quella di Venezia – per molti aspetti pubblica – erano i privati a gestire le ciurme¹¹. È un fatto importante se si considera che la statalizzazione delle forze armate – sia a terra, sia in mare – è considerata la forma organizzativa più evoluta, tanto da essere oggi quella più diffusa nel mondo; ed è ancor più importante se si considera che la Repubblica di Genova è uno Stato considerato tradizionalmente ‘leggero’, asservito ai voleri e ai traffici di quella oligarchia che dopo il 1528 si era votata alla causa spagnola¹². Ma proprio questo è il punto: il patriziato genovese, per garantirsi una libertà d’azione economico-finanziaria nell’Europa moderna, aveva necessità di una base territoriale e politica salda, indipendente e per quanto possibile neutrale. Perciò la flotta della Repubblica doveva essere completamente statale, tanto che addirittura i comandanti delle galere erano eletti per un singolo viaggio, per una singola missione o per un breve periodo¹³. Le cariche marittime genovesi, al contrario ad esempio di quelle veneziane, non davano al patrizio nessun titolo, nessun onore e nessuna precedenza a terra rispetto agli altri; non davano nemmeno la possibilità di avere la gestione economica della galera o della ciurma. Insomma, la via scelta da Genova era assolutamente innovativa, se pensiamo che all’epoca la Spagna aveva un’armata basata in larga misura sul sistema dell’*asiento*, quella ottomana era in mano ai *Beylerbey* delle province, la flotta francese era in pratica inesistente e gestita in forma semi-privata, la flotta inglese non era ancora nata, così come quella dell’Olanda, mentre solo nel Baltico, pressoché in contemporanea con l’esperienza genovese, Danimarca e Svezia svilupparono due marine da guerra statali e permanenti¹⁴.

¹¹ L. LO BASSO, *Uomini da remo* cit., pp. 35-175.

¹² E. GRENDI, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di Antico Regime*, Torino 1993, cap. I; V. TIGRINO, *Il dibattito storico-politico sul Dominio della Repubblica di Genova in età moderna: feudi, ex feudi, città e quasi città*, in *Libertà e dominio. Il sistema politico genovese: le relazioni esterne e il controllo del territorio*, a cura di M. SCHNETTGER e C. TAVIANI, Roma 2011, pp. 317-367.

¹³ P. GIACOMONE PIANA, *L’esercito e la marina della Repubblica di Genova dal trattato di Worms alla pace di Aquisgrana (1743-1748)*, in *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Atti del convegno di studi in occasione del 250° anniversario della rivolta genovese, Genova, 3-5 dicembre 1996, a cura di C. BITOSI e C. PAOLOCCI, Genova 1998 (Archivio di Stato; «Quaderni Franzoniani», XI/2), II, pp. 407-439.

¹⁴ M. BELLAMY, *Christian IV and his Navy. A Political and Administrative History of the Danish Navy 1596-1648*, Leiden-Boston 2006.

Le galee genovesi del 1559 erano quattro (*Capitana, Padrona, Diana e Minerva*), ma la lunghezza delle coste liguri, unita a quelle della Corsica, il 20 marzo 1561 suggerì ai Serenissimi Collegi di accrescere la flotta fino a sei galee, programma che fu effettivamente realizzato nel corso degli anni Ottanta del XVI secolo¹⁵. Nel 1607, oltre alle sei, risultavano operative anche la *Diana* e la *S. Lorenzo*¹⁶. Si trattava però di un aumento momentaneo, visto che negli anni successivi il numero delle unità ritornò a sei. Durante la guerra contro i Savoia del 1625 erano previste dieci galee, ma con ogni probabilità non tutte vennero armate¹⁷. L'anno successivo, però, le unità operative erano nuovamente sei: *Capitana, Padrona, S. Giorgio, S. Bernardo, S. Giovanni Battista e Diana*¹⁸. Nel 1652 i Collegi decisero di aumentare la squadra «legata» fino a dieci unità, ma l'ingrandimento rimase soltanto sulla carta¹⁹. Nel 1668 Stefano De Mari e Giovanni Giorgio Giustiniani riproposero ai Collegi l'aumento dello stuolo a dieci unità e suggerirono altresì la maniera di reperire il denaro necessario alla copertura dell'operazione; ma la proposta cadde nel vuoto²⁰. Finalmente tra il 1672 e il 1676 – in occasione della nuova crisi con il duca di Savoia – entrò in servizio la settima galera denominata *Vittoria*, finanziata dalla famiglia Sauli²¹. Nel 1684 le unità erano di nuovo sei, ma da parte dei Provvisori delle galee c'era la volontà di riarmare la settima²². Nel corso del Settecento la tendenza fu al ribasso e dopo la guerra di Successione austriaca, per mancanza di denaro, si decise di ridurre la squadra a sole quattro unità²³.

¹⁵ V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee* cit., p. 192.

¹⁶ G.C. CALCAGNO, *Armamento pubblico* cit., p. 22; V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee* cit., p. 200; ID., *Navi e marinai della Repubblica di Genova nel Seicento*, in *Corsari "turchi" e barbareschi in Liguria*, Albenga 1987, p. 174. Biblioteca Civica Berio di Genova (BCB), *Manoscritti rari*, IV.2.2, LR 1603-1607, cc. 263 v.-266 v.

¹⁷ Cfr. R. DELLEPIANE, *Annotazioni sull'ordinamento militare genovese nei primi decenni del Seicento*, Tesi di laurea della Facoltà di Scienze Politiche, Università degli Studi di Genova, a.a. 1975-76.

¹⁸ Archivio di Stato di Genova (ASGE), *Magistrato delle galee*, 7.

¹⁹ *Ibidem*, *Archivio segreto*, 1040, 17 aprile 1652.

²⁰ *Ibidem*, *Senato (Senarega)*, 130, 7 settembre 1668.

²¹ Archivio Durazzo Giustiniani di Genova (ADGG), *Archivio Sauli*, n. 352, 20 settembre 1672.

²² ASGE, *Archivio segreto*, 1662, n. 37, 7 aprile 1684.

²³ *Ibidem*, 1708, 26 marzo 1748.

Nel 1760 le galee in servizio erano: *Capitana*, *Raggia*, *S. Maria* e *S. Giorgio*, mentre la *Padrona* si trovava in disarmo in darsena. La squadra, composta da quattro galee anche dopo la fine del regime aristocratico e la nascita della nuova Repubblica Ligure²⁴, fu cancellata soltanto con l'annessione alla Francia napoleonica.

Il comando supremo delle forze navali era in mano ai Serenissimi Collegi, mentre la nomina della carica più alta della marina – il « Generale delle galee », dal 1685 « Commissario generale delle galee » – era demandata al Minor Consiglio, poi ratificata dai Collegi. L'organizzazione amministrativa e giudiziaria dello stuolo era di competenza del già citato Magistrato delle galee, composto di cinque membri del patriziato cittadino, eletti per un biennio. Il più anziano ricopriva la carica di Priore, gli altri a turno svolgevano le altre funzioni: il Deputato di mese era preposto agli affari correnti e al reclutamento degli equipaggi; il Deputato alla scrittura si occupava dei pagamenti e della contabilità; i due Deputati all'arsenale curavano tutti gli aspetti riguardanti le costruzioni navali pubbliche. Queste ultime incombenze passarono al Magistrato dell'arsenale dal 1607 fino al 1738, quando ritornarono nelle mani del Magistrato delle galee. Dal 1651, inoltre, molte decisioni politiche, su delega dei Collegi, furono di competenza della Giunta di marina, composta da un senatore e da due procuratori, che aveva anche giurisdizione in materia di traffici commerciali e di amministrazione delle pratiche consolari. Infine il magistrato dei Conservatori del mare, al quale era affidata la compilazione delle norme riguardanti l'armamento delle navi e dei regolamenti per la disciplina di bordo, oltretutto sulle navi mercantili aveva competenza sulla flotta da guerra, specie riguardo ai vascelli²⁵.

Qual era l'uso di questa piccola flotta? Tra il 1559 e il 1607 le galere genovesi effettuarono 1.014 viaggi, di cui 359 nelle Riviere, 122 in Corsica, 100 in Spagna, 197 in Sicilia, 18 a Civitavecchia, 35 a Livorno e 183 per altre destinazioni. Il 54,9% di questi viaggi riguardò il trasporto di passeggeri illustri, il 14,9% la scorta di navi e convogli, il 14,3% il trasporto di truppe o la guerra di corsa, il 7,3% il trasporto delle sete dalla Sicilia, il 5,2% quello di metalli preziosi dalla Spagna e il 3,4% quello di legname per l'arsenale genovese: come si vede, la funzione militare era decisamente minoritaria. Nel

²⁴ *Ibidem*, *Magistrato di Guerra e Marina (Foglietta)*, 513.

²⁵ E. BERI, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Novi Ligure 2011, pp. 165-168.

corso del Seicento, l'uso commerciale dello stuolo si accentuò ulteriormente con l'aumento delle missioni in Spagna (recupero di capitali), nel Mezzogiorno, a Livorno e a Marsiglia (trasporto di seta)²⁶.

Fin dalla sua istituzione il Magistrato delle galee dovette preoccuparsi del reperimento del denaro necessario alla costruzione – fino a che nel 1607 non venne costituito il Magistrato dell'arsenale – e al mantenimento delle imbarcazioni. Con il decreto istitutivo del 1559 fu stabilito che le due Riviere avrebbero dovuto contribuire per due terzi al mantenimento di una galea. Nel 1561, con l'aumento della flotta a sei galere, vennero presi dei provvedimenti atti a fornire alla magistratura entrate stabili²⁷. Si assegnarono così 20.000 lire sopra i proventi della Ripa grossa²⁸, della vendita del vino, della gabella delle Censarie e una tassa di soldi 7,5 sulla vendita della calcina. Queste entrate ordinarie, però, fin dall'inizio risultarono insufficienti a garantire l'intera copertura delle spese, cosicché di tanto in tanto la Camera destinava nuove entrate straordinarie al Magistrato delle galee. Nel 1563 si aggiunsero 1.500 luoghi delle Compere di S. Giorgio e si assegnò per intero la gabella dei pesci²⁹. Nel corso del Seicento – a seconda delle congiunture politiche ed economiche – i Collegi deliberarono nuove assegnazioni straordinarie. Nel 1643, ad esempio, il bilancio del Magistrato delle galee presentava un introito di lire 326.007:18:6 e un'uscita di lire 332.396:1:11³⁰. Qualche decennio più tardi, nel 1676, l'introito del Magistrato era di lire 324.858, mentre l'uscita ammontava a lire 441.500, con uno sbilancio salito fino a 116.642 lire³¹. È bene ricordare in questa sede che negli anni Cinquanta del Seicento il costo di armamento di una galea si aggirava sulle 87.500 lire, mentre quello del mantenimento annuo superava di poco le 50.000³².

²⁶ G.C. CALCAGNO, *Armamento pubblico* cit., pp. 24-25. ID., *Note sui tempi di viaggio delle galere genovesi nel Seicento*, in *Studi di storia della scienza e della tecnica*, Genova 1981, pp. 39-48; A. MEDINA, *Tempi di navigazione delle galee genovesi nel Mediterraneo (XVII-XVIII secolo)*, in *Guerra e commercio* cit., pp. 393-406.

²⁷ V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee* cit., p. 193.

²⁸ G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova 1979, p. 697.

²⁹ V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee* cit., p. 194.

³⁰ ASGE, *Archivio segreto*, 1655.

³¹ *Ibidem*, 1672, 16 settembre 1675 e 27 gennaio 1676.

³² BCB, *Manoscritti rari*, IV.2.13, cc. 103 v.-107 v., 30 luglio 1652; ASGE, *Archivio segreto*, 1656, relazione di Giovanni Antonio Sauli e Giovanni Francesco Grimaldi; *Ibidem*, 16 ottobre 1651. V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee* cit., p. 198, tabella 1.

I bilanci del Magistrato delle galee ci mostrano come fosse oneroso per lo Stato mantenere una flotta da guerra, sia pur piccola, e questo spiega perché i governanti genovesi, attenti e preparati imprenditori-finanzieri, decisero di mantenere in servizio un numero di unità molto basso, sapendo di poter contare comunque sulla difesa assicurata dalle galee de *los particulares* e, in caso di necessità, di poter mettere rapidamente in mare nuove unità.

Nel corso del Seicento il rafforzamento della flotta statale non si concretizzò attraverso il solo incremento dello stuolo di galee, ma assunse altre forme: l'allestimento di una squadra di vascelli d'alto bordo destinati alla scorta di convogli e l'esperimento delle «galee di libertà». La squadra di vascelli – a Genova chiamati per tutto il XVII secolo «galeoni» – oscillante fra le due e le quattro unità, fu creata seguendo stimoli di matrice nordica, per adottare una strategia di protezione delle navi mercantili tramite l'organizzazione di convogli diretti principalmente verso la Spagna. Quanto all'esperimento delle galee di libertà, ciurmate con soli rematori liberi reclutati fra le comunità delle Riviere attraverso un sistema di leva marittima, esso prese origine alla fine degli anni Trenta su iniziativa del cosiddetto partito «repubblicista o navalista», desideroso di sganciare sempre più la Superba dall'alleanza spagnola. Nel 1638 la svolta «navalista» iniziò grazie all'azione dei fratelli Francesco Maria e Galeazzo Giustiniani, i quali armarono la prima galea soltanto con rematori liberi e volontari, per compiere viaggi in Sicilia e in corso. Da quel momento e fino al 1684, in seno al governo genovese, fu tutto un susseguirsi di proposte, calcoli, relazioni attorno all'armamento delle galere di libertà³³. Nonostante i buoni propositi e anche qualche buon risultato, soprattutto nelle primissime campagne, l'esperimento delle nuove galee si rivelò velleitario e fallimentare perché, colpendo gli interessi degli *asentisti* al servizio della monarchia iberica, contribuì a complicare i rapporti tra questi ultimi e la corte di Spagna, e di conseguenza alterò le relazioni tra il gruppo di genovesi residenti a Madrid e quello al potere in quel momento a Genova, in una fase politica delicata, per di più complicata dalla guerra contro la Francia³⁴.

³³ L. LO BASSO, *Uomini da remo* cit., pp. 252-266.

³⁴ ID., *Una difficile esistenza. Il duca di Tursi, gli asientos di galee e la squadra di Genova tra guerra navale, finanza e intrighi politici (1635-1643)*, in *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, a cura di M. HERRERO SÁNCHEZ, Y.R. BEN YESSEF GARFIA, C. BITOSSI, D. PUNCUH («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., LI/I, 2011), II, pp. 819-846.

Per finanziare la flotta pubblica, che come abbiamo visto era costosa, gli oligarchi genovesi puntarono nel corso del XVII secolo anche sull'uso commerciale delle galere della Repubblica, impiegate con continuità per trasportare sete siciliane e argento spagnolo. La seta siciliana era una merce preziosa e leggera, e come tale ben si accordava con le caratteristiche della galea. Fin dalla creazione dello stuolo pubblico la Repubblica aveva fiutato l'affare e, tranne alcuni anni d'interruzione forzata, le galee genovesi si presentavano ogni estate nei porti di Messina e Palermo per far incetta di noli³⁵. Le sete imbarcate erano dirette non solo a Genova, ma anche a Civitavecchia, Livorno e Marsiglia. Non sempre, però, il viaggio per la Sicilia dava utili, perché i noli talora non erano sufficienti neanche a coprire le spese di viaggio.

Ben più importante era il guadagno per il trasporto dell'argento proveniente dalla Spagna. Iniziato come normale incasso degli interessi maturati sui prestiti alla corona spagnola³⁶, si era trasformato, soprattutto dopo la *quiebra* del 1627³⁷, in un vero e proprio recupero dei capitali, che aumentò vertiginosamente proprio a seguito della contrazione dell'impegno finanziario genovese nella penisola iberica. Secondo i dati trascritti nel diario di Giulio Pallavicino q. Agostino³⁸, tra il 1584 e il 1589 giunsero a Genova 14.225.000 scudi d'oro, trasportati da diversi vettori, tra i quali il diarista segnala le galee della Repubblica, di Sicilia, di Spagna, dei Doria, degli Spinola, dei Centurione, dei Grillo e dei Sauli³⁹. Secondo i calcoli di Vilma Borghesi i viaggi delle galere della Repubblica in Spagna per il trasporto di metalli preziosi fra il 1559 e il 1607 furono 32, con una massa monetaria trasportata pari a 22-25.000.000 di scudi e con un incasso per conto dei noli – solita-

³⁵ O. BAFFICO, *Contributo allo studio dei costi di trasporto: i noli della seta dal Mezzogiorno a Genova nel secolo XVI*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XIX/I (1979), pp. 125-146.

³⁶ G. FELLONI, *Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genoves (1541-1675)*, in ID., *Scritti di storia economica*, («Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVIII/I-II, 1998), I, pp. 511-536.

³⁷ R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova 1987; C. ÁLVAREZ NOGAL, *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos*, Madrid 1997; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., pp. 159-197; C. MARSILIO, *Dove il denaro fa denaro. Gli operatori finanziari genovesi nelle fiere di cambio del XVII secolo*, Novi Ligure 2008, pp. 87-117.

³⁸ G. PALLAVICINO, *Invenzione di Giulio Pallavicino di scriver tutte le cose accadute alli tempi suoi (1583-1589)*, a cura di E. GRENDI, Genova 1975.

³⁹ G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., pp. 185-188.

mente conteggiati all'1% – di 250.000 scudi⁴⁰. Ma la grande quantità di cassette di monete, barre d'argento e dobloni giunse a Genova fra gli anni Trenta e gli anni Ottanta del Seicento⁴¹: una montagna di metallo prezioso pari a 107.000.000 di pezzi da otto reali⁴². Secondo la testimonianza fornita da Giovanni Antonio Sauli nel 1654, nel biennio 1652-1653 la Repubblica incassò lire 890.044:16:1 grazie ai noli per il trasporto dei metalli preziosi dalla Spagna. Se conteggiamo sempre il nolo all'1% abbiamo una stima del valore dei preziosi trasportati pari lire 89.004.400.

Visto il successo e vista la richiesta, la Repubblica, proprio tra il 1654 e il 1655, decise di acquistare quattro vascelli in Olanda e di formare un convoglio con l'intento di gestire direttamente i traffici con la Spagna⁴³. Quanto metallo prezioso giunse a Genova tra il XVI e il XVII secolo, a bordo delle galee pubbliche? Per rispondere a questa domanda bisognerebbe avere i dati seriali relativi all'entrata nel porto di Genova dell'oro e dell'argento. Questi dati però non esistono, perché San Giorgio non applicava nessuna gabella su questo tipo di mercanzia almeno fino al 1650, ma con ogni probabilità fino alla caduta della Repubblica aristocratica. Anche in Spagna le maglie del controllo erano molto ampie; anzi, secondo il parere espresso il 13 luglio 1650 dai Protettori di San Giorgio, « tutto il contante che si imbarca per conto de mercisti è di contrabbando ». Inoltre erano le stesse autorità spagnole a non voler effettuare nessun controllo per paura di danneggiare i mercanti-finanzieri⁴⁴. Perciò, non potendo costruire delle serie numeriche, dobbiamo accontentarci soltanto di alcuni dati sparsi, ricavati dai « quadernetti » di carico di alcune galere della Repubblica. A Barcellona, l'8 maggio 1638, le galere *Padrona* e *S. Bernardo* caricarono in totale 622 cassette d'argento per un valore complessivo di 12.723.512 reali, più 7 cassette di 83.354 doppie. Si trattava in particolare di 475 casse di reali (ogni cassetta

⁴⁰ V. BORGHESI, *Il Magistrato delle galee* cit., p. 223.

⁴¹ G. DORIA, *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il Know-how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in *Nobiltà e investimenti a Genova in età moderna*, Genova 1995, pp. 104-105; E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova 1976, p. 180.

⁴² G.C. CALCAGNO, *Armamento pubblico* cit., p. 30.

⁴³ ID., *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio* cit., pp. 265-392; ASGE, *Antica Finanza*, 157, cartulario 1655-56.

⁴⁴ *Ibidem*, *San Giorgio*, sala 35, 181,00527, cancelliere G. Bottino.

conteneva al massimo 20.000 reali⁴⁵), 147 casse di barre d'argento e 7 casse di doppie d'oro (ogni doppia era quotata lire 14:12). Oltre a ciò venivano imbarcati 17.706 reali in sacchetti e 5.704 doppie in groppi⁴⁶. L'organizzazione del trasporto fu curata nei minimi particolari da Luca Giustiniani, ambasciatore straordinario in Spagna e futuro doge della Repubblica, che stipulò con la corte un preciso contratto il 10 marzo dello stesso anno. Le galere sarebbero dovute arrivare a Barcellona entro il 10 aprile e il nolo concesso fu dello 0,8% al posto dell'1% che di solito si praticava per quel trasporto: l'incasso per la Repubblica fu di circa centomila reali.

Se a Genova, patria del sistema degli *asientos de galeras*, era nata una flotta pubblica permanente e completamente di Stato, a Torino si fece la scelta gestionale «alla spagnola», nella quale peraltro i genovesi avrebbero avuto un ruolo rilevante, almeno fino al regno di Carlo Emanuele I, in sostituzione della fallimentare gestione dell'ordine cavalleresco dei Santi Maurizio e Lazzaro. Purtroppo, su questo tema gli studi rimangono ancora oggi numericamente modesti e ancorati a datate metodologie di analisi, come nel caso dei vecchi lavori di Prasca e de Sonnaz, ma anche di quelli più recenti di Manno e Manuele⁴⁷. Eppure la ricca documentazione d'archivio permetterebbe un'analisi più approfondita relativamente alla progressiva statalizzazione della flotta di Piemonte tra XVI e XVIII secolo. In tal senso il principale riferimento è il volume *Regia Marineria sabauda-sarda*, un'utile raccolta di documenti amministrativi e finanziari compilata dagli archivisti torinesi nel secolo scorso. Altrettanto importante, per quanto riguarda sia l'organizzazione della flotta, sia le attività della stessa nella fase settecentesca, è il primo registro degli *Ordini generali al personale 1713-1763*, facenti parte del fondo *Marina* conservato presso la sezione camerale dell'Archivio di Stato di Torino. Infine ricordiamo che dai fondi *Città e Contado di Nizza, Porto*

⁴⁵ S. GHILINO, *Un banchiere del '600: Stefano Balbi. Affari di Stato e fiere dei cambi*, Genova 1996, p. 48; C. M. CIPOLLA, *Il governo della moneta a Firenze e Milano nei secoli XIV-XVI*, Bologna 1990, p. 149; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 696

⁴⁶ ASGE, *Magistrato delle galee*, 11, 8 maggio 1638.

⁴⁷ E. PRASCA, *La Marina da guerra di casa Savoia dalle origini in poi*, Roma 1892; C.A. GERBAIX DE SONNAZ, *I savoiani e i nizzardi nella Marina da guerra di casa Savoia dal 1300 al 1860*, Torino 1914; A. MANNO, *La Marina sabauda dal Conte Rosso a Carlo Alberto (1388-1848)*, in «Bollettino storico-bibliografico subalpino», LXII (1964), pp. 390-412; P. MANUELE, *Il Piemonte sul mare. La Marina sabauda dal medioevo all'unità d'Italia*, Cuneo 1997.

di *Villafranca e Sardegna, Materie politiche* è possibile ricavare una gran mole di informazioni relative alle attività marittime dello Stato sabauda

Tradizionalmente la storiografia 'sabauda' fa risalire il debutto della flotta da guerra al periodo e alle iniziative di Emanuele Filiberto. In effetti, il nucleo originario della squadra permanente del Ducato nacque verso la metà del XVI secolo. Il duca « Testa di ferro », dopo aver ricostituito il proprio dominio territoriale, si dedicò anche alla creazione di una marina da guerra efficiente. Tre galere parteciparono onorevolmente alla Lega Santa e alla battaglia di Lepanto, agli ordini dell'ammiraglio Andrea Provana di Leinì. In quell'occasione nacque l'idea di seguire le orme della Toscana e di Malta, affidando la squadra delle galere all'Ordine cavalleresco dei Santi Maurizio e Lazzaro. Le due galere prescelte furono la *Piemontese* e la *Margherita* e il comando venne concesso ad Andrea Provana di Leinì, figlio di Carlo 'eroe' di Lepanto. La prima uscita in mare sotto le nuove insegne avvenne nell'estate del 1573, agli ordini del vice ammiraglio Marco Antonio Galleani. Le due galere sabaude nel corso della crociera ebbero occasione di catturare diversi legni islamici e di condurre in cattività un discreto numero di uomini⁴⁸. Benché l'idea di delegare l'amministrazione delle galere all'ordine ricalcasse un modello altrove funzionante, già agli inizi del XVII secolo si decise di virare verso l'antico, ma sicuro sistema dell'appalto (*assento*). In sostanza, così come avveniva in molti Stati mediterranei dell'epoca, il duca dava in gestione per un periodo determinato le sue galere a un privato, assegnandogli una somma per il loro mantenimento. Il conduttore era tenuto a servire il duca e a conservare in ordine le galere per poi restituirle a fine mandato. Quantunque lo Stato sabauda apparisse più accentratò e burocratizzato rispetto alla Repubblica, la mancanza di *know-how* navale fece preferire qui la formula 'privatistica'. Per comprendere meglio il funzionamento di questo sistema ci serviamo dei capitoli accordati nel 1609 per il triennio successivo a Pietro Giorgio Serveto – ma va notato che in altre occasioni gli appaltatori furono membri delle più importanti casate genovesi come i Doria o i Da Passano⁴⁹. In essi si parla di « locazione o sia accensamento »: il conduttore si obbligava a prendere in custodia le galere e a custodirle fino alla riconsegna. La re-

⁴⁸ A.D. PERRERO, *Prima carovana dei Cavalieri della Sacra Religione e Milizia dei SS. Maurizio e Lazzaro*, in « Curiosità e ricerche di storia subalpina », IV (1874), pp. 112-140.

⁴⁹ Archivio di Stato di Torino (ASTO), Sezioni Riunite, *Camera dei Conti*, art. 52, par. 13, mazzo 2.

sponsabilità delle persone e delle cose ricadeva sul conduttore soltanto in caso di «mal governo». La fornitura del materiale di bordo e dei forzati spettava allo Stato. Il conduttore era tenuto ad avere a bordo nei mesi estivi almeno 60 tra ufficiali e marinai, riducibili a 20 durante i mesi invernali. La ciurma prevista era di almeno 192 remiganti sistemati a quattro per banco, vestiti, alimentati e curati a spese del conduttore, che aveva inoltre la gestione della condotta dei forzati da Torino a Villafranca. Il costo mensile di ogni galeotto era di uno scudo d'oro e mezzo, mentre quello dei soldati era di 4 scudi d'oro. Tutti i galeotti imbarcati oltre il numero previsto erano a carico dell'appaltatore, il quale però, per il loro mantenimento, poteva attingere agli eventuali guadagni dei noli o delle prede, e comunque a fine mandato era autorizzato a chiedere il rimborso allo Stato. Il mantenimento dei buonavoglia era di competenza del conduttore. Il Serveto però, entrando in servizio, dovette pagare al genovese conte Da Passano, suo predecessore, le somme anticipate ai buonavoglia che nel corso del servizio si erano indebitati nei confronti del proprio comandante, un po' come accadeva a Venezia, dove però questo sistema si era istituzionalizzato con la vendita delle ciurme mediante transazione privata.

Nell'archivio dell'Ospedale Mauriziano di Torino esiste un altro contratto di accensamento, stipulato con il marchese di Urfé il 4 ottobre 1619, che può aiutarci a comprendere meglio il meccanismo dell'appalto. Si davano in gestione tre galere per il solito triennio, con un numero di ufficiali e di marinai pari a quello indicato nel contratto del Serveto, e si specificava:

« Sarà anche obbligato detto Provveditore di tenere le chiurme di dette galere ben vestite, governate et ben trattate sin al numero di duecento per ogni galera et le rationi di detti huomeni di chiurme s'intendono che siano di 28 once di biscotto mercantile buono et ben conditionato per ogni huomo il giorno oltre l'altre pietanze et rinfrescamenti si ordinari, che straordinari. E di più obbligato a far condurre tutti li forzati che saranno condannati alle galere a sue spese da Torino a Villafranca al modo solito, sarà inoltre obbligato esso Provveditore per più pronta speditione della condotta de' galeotti, sborsare tutto il dinaro, che suole esser a carico nostro per detta condotta, conforme alli mandati di nostra Camera et gli sarà detto dinaro rimborsato in fine d'ogni anno mediante la restituzione di detti mandati et debite giustificazioni »⁵⁰.

⁵⁰ Archivio Storico dell'Ospedale Mauriziano (ASOM), *Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro*, Galere, fasc. 19, 4 ottobre 1619, «Capitoli per la provvisione e manutenzione di tre galere accensate al Signor marchese d'Urfé».

La somma sborsata dallo Stato era di 27.000 scudi da fiorini 13 ½ l'uno di Piemonte. Oltre a ciò al conduttore spettava 1/3 dei noli, mentre gli altri 2/3 spettavano uno all'equipaggio e uno allo Stato. Le prede invece spettavano per intero a quest'ultimo. Qualora le galere avessero navigato d'inverno, l'amministrazione avrebbe dato in più al Provveditore 300 scudi al mese per ciascuna galera.

Anche nel caso sabaudo, la gestione in appalto cessò con lo schiudersi del XVIII secolo, durante il regno di Vittorio Amedeo II che, come il vicino Luigi XIV, trasformò la squadra delle galere in una più moderna flotta nazionale⁵¹, molto in ritardo però rispetto alla vicina Genova.

La piccola squadra rimase composta di tre-quattro galere per tutta l'età moderna, alle quali dobbiamo aggiungere, durante il regno di Carlo Emanuele II, due vascelli acquistati in Francia denominati *San Giovanni Battista* e *San Vittorio*. Già in questo periodo il duca gettò le basi per la trasformazione e modernizzazione della flotta che, come detto, si realizzarono solo nei primi decenni del secolo XVIII, dopo l'inglobamento di una parte della vecchia marina siciliana.

Le galere sabaude in genere venivano costruite nella darsena di Villafranca, oppure potevano essere acquistate a Genova⁵². Il costo di mantenimento variava decisamente fra il periodo estivo e quello dello « sciverno ». Dalle già citate carte dell'archivio dell'Ospedale Mauriziano ricaviamo i costi mensili di una galera alla fine del Cinquecento. Per l'alimentazione, comprendente biscotto, pane fresco, minestra di riso, carne fresca, formaggio, sardine, frutta, olio, vino e aceto, si spendevano 1.089:9:2 fiorini. Per gli stipendi la spesa ascendeva a 603:6 fiorini. Aggiungendo tutte le altre spese, tra le quali il vestiario, le tende, le vele, il sartiame e i consumi di munizioni e medicinali si arriva ad un totale di 2.346:9:3 fiorini, pari a 552 scudi (la *Capitana* costava 602 scudi). Nel periodo invernale la spesa mensile scendeva a scudi 327:3:2⁵³. Per il Seicento abbiamo i dati anche in lire di Piemonte. Il costo complessivo di una galera ordinaria di 26 banchi era di lire 157.703:15,

⁵¹ L. LO BASSO, *A Vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia 2004, pp. 115-151.

⁵² Nel 1596 – ad esempio – la *Capitana* era stata fatta costruire a Genova, mentre la *Margherita* era di produzione nizzarda, così come la nuova galera il cui scafo era costato 3.968 scudi. ASTO, Sezioni Riunite, *Camera dei Conti*, art. 52, par. 13, mazzo 1-2, cc. 237 r.-238 r.

⁵³ ASOM, *Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro*, Galere, fasc. 39.

di cui 24.000 per lo scafo, 6.800 per gli alberi e le antenne, 10.200 per il sartiame, 6.800 per le vele, 7.650 per il tendale di damasco, 45.200 per 88 schiavi al costo di 120 pezze da otto reali ciascuno, 13.200 per 88 buonavoglia e 2.300 per 89 forzati. Il solo costo della ciurma pesava per il 38,5%, mentre lo scafo rappresentava soltanto il 15,2% dell'intera spesa⁵⁴.

Con il regno di Vittorio Amedeo II la politica navale di casa Savoia mutò di segno, imboccando definitivamente la via della statalizzazione. L'acquisto della Sicilia favorì l'ingrandimento della marina, che nel 1717 era composta da 3 vascelli e 5 galere. Il *Beato Amedeo* di 60 cannoni e il *Santa Rosalia* di 40 furono varati a Palermo tra il 1716 e il 1717, mentre il *San Vittorio* era stato acquistato nel 1714⁵⁵. Il comandante era il piemontese Scarampi del Cairo e sui vascelli erano presenti molti ufficiali inglesi. Si trattò di una breve parentesi, perché, dopo lo scambio con la Sardegna, la flotta tornò ad essere formata dalle sole quattro galere di base a Villafranca, ma ben presto il possesso dell'isola pose nuove incombenze alla flotta. Bisognava avere delle unità pronte a svolgere compiti di polizia marittima contro la corsa barbarese e per la lotta al contrabbando, molto attivo tra la Corsica e la Sardegna.

Con i successivi conflitti combattuti durante il regno di Carlo Emanuele III, si fece un uso accorto della squadra di galere, specie nella guerra di corsa. Alla fine degli anni Trenta si investì nella costruzione di nuovi scafi di galee (*Capitana* e *Santa Barbara*), e ci fu una progressiva 'anglicizzazione' del corpo ufficiali, poiché non si poteva più contare su numerosi personaggi provenienti dalla vicina Liguria⁵⁶. Malgrado il tentativo di rilancio, la guerra di Successione austriaca fu affrontata con sole tre galere: la *Capitana Reale* comandata dall'inglese Hallen, che era anche il capo squadra, la *Padrona* capitanata dallo scozzese De Paterson e la *Santa Barbara* condotta dal savoiaro Guibert⁵⁷. La flotta militare sabauda fu affiancata, anche in questa guerra, dai soliti corsari privati e soprattutto dalla flotta britannica⁵⁸.

⁵⁴ ASTO, Archivio di Corte, *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, marzo 3, fasc. 29.

⁵⁵ A. MANNO, *La Marina sabauda* cit., p. 391.

⁵⁶ ASTO, Sezione Riunite, *Regia Marina sabaudo-sarda*, parte terza dal 1713 al 1814, pp. 286-387.

⁵⁷ C.A. GERBAIX DE SONNAZ, *I savoiardì e i nizzardi nella Marina* cit., p. 31.

⁵⁸ ASTO, Sezioni Riunite, *Regia Marina*, pp. 310-311.

Dopo la pace di Aquisgrana due delle tre galere si trovavano in disarmo e gli ufficiali della squadra chiesero a gran voce a Torino un maggiore impegno per potenziare e riorganizzare la flotta. In particolare fu il comandante in capo De Paterson a chiedere alcune importanti trasformazioni tecnologiche. Nonostante i buoni propositi, però, la piccola flotta languiva nel porto di Villafranca, senza grandi prospettive.

Gli anni sessanta del XVIII secolo segnarono una svolta. Tra il 1762 ed il 1763, il sovrano sabaudo riunì a Villafranca una commissione di esperti, presieduta dal capo squadra cavaliere di Malta Filippo Antonio de Blonay⁵⁹. In quell'occasione si propose l'adozione di navi a velatura quadra al posto delle galere e il definitivo ammodernamento della flotta piemontese. Inoltre, si decise di costituire un primo nucleo di scuola di marina per gli ufficiali, da organizzarsi a Villafranca, il cui direttore doveva essere il cavaliere di Foncenex⁶⁰. Per l'acquisto delle navi di alto bordo, la commissione decise di inviare un rappresentante straordinario a Londra, che avrebbe dovuto agire in accordo con l'ambasciatore sabaudo, il conte di Viry. Nel contempo si armarono a Villafranca due speronare per il servizio costiero e per la lotta al contrabbando: la *Diligente* e l'*Uccello di mare*. Nello stesso periodo, però, circolavano pareri discordi su come dovesse svilupparsi la nuova flotta: da un'anonima memoria allegata all'incartamento del 1762-63, ma di poco posteriore, si ricava che « le fregate, che hanno sostituito le galee, non possono da sole incentivare il commercio, facendo lo stesso tipo di servizio in mare, ossia crociere lungo le coste della Sardegna per 5 o 6 mesi della bella stagione per il trasporto truppe e per il controllo delle coste »⁶¹.

Nonostante i dubbi, a Londra il conte Viry si rivolse all'ammiraglio Forbes per l'acquisto – a un prezzo che doveva essere conveniente – di due fregate, due corvette e un vascello da carico che dovevano servire per « des croisières dans la Méditerranée contre les Barbaresques »⁶². Forbes si impegnò a trovare, tra le navi catturate durante l'ultima guerra, i vascelli adatti per i piemontesi, mentre per quanto riguardava le fregate, gli inglesi ne ave-

⁵⁹ ASTO, Archivio di Corte, *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 5 d'addizione, fasc. 14.

⁶⁰ A. MANNO, *La Marina sabauda* cit., p. 393.

⁶¹ ASTO, Archivio di Corte, *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 5 d'addizione, fasc. 14.

⁶² *Ibidem*, mazzo 2 d'addizione, fasc. 21.

vano della portata di 400-500 tonnellate, con 20-25 cannoni e un equipaggio di 100 uomini. Le fregate di 32 cannoni, invece, avevano una portata di 680 tonnellate, 26 cannoni da 12 e 4 da 6 libbre e un equipaggio di 220 uomini. Una fregata di questo tipo, fatta costruire nuova, sarebbe costata 12.000 sterline, pari lire 24.000 di Piemonte. Alla fine il Viry acquistò due navi usate: la fregata *Hermionne* di 36 cannoni e il vascello *Ascension* di 60. Dopo le dovute riparazioni effettuate nei cantieri inglesi le due navi furono inviate a Villafranca, con un equipaggio provvisorio inglese: la prima fu ribattezzata *San Vittorio* e la seconda *San Carlo*. In totale l'operazione costò lire 287.000⁶³. Nel 1769 le due navi erano già malandate: dopo un'ultima ispezione – che fu effettuata dall'ingegnere capo della marina francese, segno di una mancanza di autonomia nell'amministrazione della flotta sabauda – si decise di disarmarle, a partire dalla *San Carlo*.

Dovendo acquistare una nuova nave il governo sardo decise di rivolgersi ai cantieri olandesi. Se ne interessò l'ambasciatore ad Amsterdam, marchese di Cordon⁶⁴. Dopo aver valutato diverse ipotesi di acquisto, si decise di far costruire una fregata da 32 cannoni, completata nel corso del 1770, denominata *San Carlo* e giunta a Villafranca nell'aprile del 1771 al comando dell'inglese Richardson: costò alle Regie finanze lire 134.864 di Piemonte, pagate in Olanda tramite il banchiere genovese Franco Millo.

Malgrado gli sforzi profusi, la flotta sarda era ancora lontana dagli standard più avanzati, tanto che nel 1773 il nuovo sovrano Vittorio Amedeo III decise di potenziare ulteriormente la marina, inviando il capitano Richardson a Londra per acquistare nuove navi, da affiancarsi con due veloci cutter. Secondo le istruzioni, il comandante inglese doveva rivolgersi ai costruttori Wells e Hallet di Folkestone⁶⁵. L'obiettivo finale era di acquistare due bastimenti nuovi o semi-nuovi; mentre gli equipaggi avrebbero dovuto essere di 10 o 12 marinai per ciascun cutter. Per questo si raccomandava di scegliere uomini validi e disposti a servire il re di Sardegna almeno per 5 o 6 mesi, giusto il tempo per insegnare la tecnica di navigazione ai marinai nizzardi. Alla fine, però, fu comperato un cutter denominato *Speditivo* e uno

⁶³ A. MANNO, *La Marina sabauda* cit., p. 394.

⁶⁴ ASTO, Archivio di Corte, *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 3 d'addizione, fascicolo 5.

⁶⁵ *Ibidem*, fascicolo 16.

schooner (goletta) chiamato *Favorita*. Il grande slancio innovativo si spense ben presto davanti alla scarsa adattabilità delle nuove imbarcazioni alle esigenze operative mediterranee. La goletta venne venduta, perché ritenuta poco adatta, mentre il cutter giaceva inutilizzato nella darsena di Nizza.

Nel 1775 si riordinarono anche i ruoli degli equipaggi della flotta regia. Vi furono numerose promozioni e alcuni spostamenti di incarichi. Le unità a disposizione in quell'anno, lo ricordiamo, erano in totale nove⁶⁶. Il complesso degli equipaggi era di 467 persone, alle quali si aggiungevano 154 soldati. La composizione degli uomini imbarcati era la seguente: 21 ufficiali, 18 impiegati non militari, 38 sottufficiali, 16 mastri operai, 374 uomini addetti alle manovre; vi erano anche 30 marinai di riserva. Il totale della Marina da guerra di casa Savoia era di 651 uomini⁶⁷.

Nel 1780, secondo una corposa relazione presentata al re dal segretario della Guerra⁶⁸, la flotta era nuovamente ridotta ai minimi termini ed era composta dalla nuova fregata *San Vittorio*, dal felucone *San Gavino* e da quattro gondole, mentre la vecchia fregata *San Carlo* era già in disarmo ed il cutter, come detto, da molti anni giaceva ormeggiato al molo dell'Arsenale di Villafranca. Nella relazione si sottolineavano le difficoltà operative nell'uso delle fregate e l'importanza che, per converso, avevano il felucone e le quattro gondole, queste ultime impiegate per la lotta al contrabbando nelle Bocche di Bonifacio. Secondo i calcoli del Contadore della flotta, le fregate erano costate molto più del previsto e il loro utilizzo era stato piuttosto scarso. Per questi motivi si suggeriva un ripensamento generale sulla composizione della flotta in rapporto alle esigenze operative e, dopo aver raccolto i dati sui costi di esercizio, si pensò di tornare alle unità a propulsione remica. Secondo i calcoli, una fregata costava annualmente lire 41.263 più di una galera, tenuto conto anche del mantenimento di circa 300 forzati custoditi nel bagno di Villafranca. Perciò si optò per l'armamento di due nuove mezze galere al posto delle costosissime fregate. Si calcolò che armando due unità di questo tipo si sarebbero risparmiate lire 18.429. Insomma, dopo aver sperimentato le soluzioni più avanzate suggerite dagli inglesi, si tornava al passato seguendo nuovamente il modello genovese.

⁶⁶ Le unità erano: 2 fregate, 1 goletta, 1 cutter, 1 felucone e 4 gondole.

⁶⁷ ASTO, Sezioni Riunite, *Regia Marina*, pp. 341-345.

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 362-365.

La prima mezza galera era destinata alla base di Cagliari, mentre la seconda avrebbe dovuto sostituire il vecchio felucione *San Gavino*, presso le isole intermedie. La prima galeotta fu acquistata a Napoli per 9.636 ducati⁶⁹, fu chiamata *Santa Barbara* e posta agli ordini del sardo De Nobili, già comandante del felucione isolano. Nel 1783 fu acquistata una seconda mezza galera, sempre a Napoli, ma questa volta usata. Fu chiamata *Beata Margherita* e il comandante fu il ventunenne Des Geneys, destinato ad avere una lunga e gloriosa carriera⁷⁰. A completare la rinnovata flotta si comprarono a Marsiglia due corvette, *Carolina* e *Augusto*, destinate ad affiancare la fregata *San Vittorio*, ancora in servizio all'epoca dell'arrivo del generale francese Anselme a Nizza nel settembre 1792.

In conclusione, i due Stati, come visto, scelsero vie diverse di organizzazione e amministrazione della flotta: a Genova, dove ci saremmo aspettati il ricorso al sistema privatistico dell'*asiento*, si optò per la soluzione più innovativa della statalizzazione; a Torino, invece, si ricorse a due tentativi di delega molto usati nel Mediterraneo della prima età moderna, come il ricorso a un ordine cavalleresco e il sistema dell'appalto. Ciò almeno fino alla seconda metà del Settecento, quando Torino optò per una marina da guerra innovativa nell'organizzazione e nei mezzi navali, mentre Genova rimase ancorata ai vecchi schemi. Fondamentale, in queste vicende, fu il diverso tasso di conoscenze marittime presenti nei due Stati: a Torino si provarono nuove vie, spesso azzardate, per poi tornare al passato alla fine del Settecento; a Genova, dove la consapevolezza marittima era superiore, si mantenne un livello di innovazione moderato, ma funzionale all'operatività in mare.

⁶⁹ ASTO, Sezioni Riunite, *Regia Marina*, pp. 380-381.

⁷⁰ E. PRASCA, *L'ammiraglio Giorgio Des Geneys e i suoi tempi*, Pinerolo 1926.

INDICE

<i>Prefazione</i>	pag.	5
<i>Riccardo Musso</i> , Duchi di Savoia e marchesi di Finale tra medioevo ed età moderna	»	11
<i>Andrea Lercari</i> , Patrizi e notabili liguri fra Repubblica di Genova e Corte dei Savoia	»	33
<i>Pierpaolo Merlin</i> , Una scomoda vicinanza: Savoia e Genova nel secondo Cinquecento	»	57
<i>Frédéric Ieva</i> , Il Principe di Piemonte nella guerra lampo del 1625	»	81
<i>Diego Pizzorno</i> , Il cannone e l'eversione. La minaccia sabauda nei primi tre decenni del Seicento	»	99
<i>Blythe Alice Raviola</i> , Genova per noi. Feudatari, nobili, banchieri e altri liguri nel Piemonte della prima età moderna	»	121
<i>Giuliano Ferretti</i> , Conquérir et conserver. Gênes et Turin dans la politique de la France au XVII ^e siècle	»	143
<i>Giovanni Assereto</i> , La diplomazia della gentilezza. Gli atti di cortesia della Repubblica di Genova nei confronti della dinastia sabauda	»	163
<i>Enrico Lusso</i> , Territorio, infrastrutture e tutela militare. I confini sabaudogenovesi in età moderna	»	187
<i>Luca Lo Basso</i> , Evoluzione delle marine da guerra e costruzione dello Stato moderno: Genova e Savoia, due percorsi a confronto (secc. XVI-XVIII)	»	215

<i>Paola Bianchi</i> , Fomentare e regolare le rivolte. L'intervento sabaudò nelle vicende còrse durante le guerre di successione settecentesche	pag. 237
<i>Paolo Calcagno</i> , Lo sguardo del Savoia sul Ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l'occupazione di metà Settecento (1746-1749)	» 251
<i>Paolo Cozzo</i> , «Due croci vittoriose ed ammirabili». Stato sabaudò e Repubblica di Genova: legami e tensioni fra geografia ecclesiastica, vita religiosa e dimensione devozionale	» 271
<i>Luisa Piccinno</i> , Relazioni economiche e scambi commerciali tra Liguria e Piemonte in età napoleonica	» 291
<i>Pierangelo Gentile</i> , 1814. Genova e i giochi della diplomazia: dalla Repubblica restaurata all'annessione al Piemonte	» 313
<i>Lorenzo Sinisi</i> , Uno statuto privilegiato o una moderata piemontesizzazione? Legislazione e giustizia nel Genovesato sabaudò dei primi anni della Restaurazione	» 331
<i>Emiliano Beri</i> , Genova piazzaforte: da capitale della Repubblica a cittadella del Piemonte	» 355
<i>Gian Savino Pene Vidari</i> , I tribunali di commercio	» 377
<i>Andrea Zappia</i> , «In rimpiazzo dell'antico Magistrato». La Pia Giunta della redenzione degli schiavi di Genova e il riscatto degli ultimi captivi liguri all'indomani dell'annessione al Piemonte (1815-1823)	» 399
<i>Paola Casana</i> , Prospettive di integrazione normativa in campo commerciale tra Piemonte e Liguria nei primi anni della Restaurazione. Le proposte di Ignazio Ghiliossi di Lemie	» 421
<i>Andrea Merlotti</i> , Nobiltà e corte nella Genova della Restaurazione	» 445
<i>Stefano Verdino</i> , Strade e viaggiatori nella Liguria sabauda	» 467

<i>Silvia Cavicchioli</i> , Manifestazioni pubbliche e drammaturgie patriottiche. I rapporti tra Genova e Torino durante il regno di Carlo Alberto	pag. 487
<i>Umberto Levra</i> , Corografia e storiografia pro e contro l'unione 1815-1861	» 511
Sommari e parole significative - Abstracts and key words	» 527

ISBN - 978-88-97099-27-7 (a stampa)
ISBN - 978-88-97099-25-3 (digitale)

ISSN 2421-2741 (a stampa)
ISSN 2464-9767 (digitale)

finito di stampare nel dicembre 2015
Status S.r.l. - Genova