

NUOVA

**ANTOLOGIA**



# MILITARE

RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3  
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022  
**Storia Militare Moderna**

a cura di  
VIRGILIO ILARI



*Società Italiana di Storia Militare*

Direttore scientifico Virgilio Ilari  
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi  
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi  
Redazione Viviana Castelli

*Consiglio Scientifico.* Presidente: Massimo De Leonardis.

*Membri stranieri:* Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

*Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica:* Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

*Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari:* Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

#### *Nuova Antologia Militare*

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare  
Periodico telematico open-access annuale ([www.nam-sism.org](http://www.nam-sism.org))  
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma  
Contatti: [direzione@nam-sigm.org](mailto:direzione@nam-sigm.org) ; [virgilio.ilari@gmail.com](mailto:virgilio.ilari@gmail.com)

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare  
([www.societaitalianastoriamilitare@org](http://www.societaitalianastoriamilitare@org))

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma  
[info@nadirmedia.it](mailto:info@nadirmedia.it)

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma  
[www.tabedizioni.it](http://www.tabedizioni.it)

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-485-4

NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 3  
2022

Fascicolo 11. Giugno 2022  
**Storia Militare Moderna**

a cura di  
VIRGILIO ILARI



*Società Italiana di Storia Militare*



Testiera (Shaffron) per cavallo, Brescia (?) 1560-70  
Metropolitan Museum of Arts, New York. Public Domain

# La costruzione dell'Armada del Mar Océano a Napoli nel Seicento: dalle galere ai galeoni e vascelli

di MARIA SIRAGO

ABSTRACT. Shipbuilding techniques improved starting from the second half of the 16th century very much, even though galleys were mostly used. However, the first Venetian galleasses (sailing and rowing warships) were employed in the battle of Lepanto, in 1571, by Sebastiano Venier, Captain General for the Sea. At that time, rowing vessels were being built specifically to protect the Atlantic coast. In that time, the construction of vessels had been under discussion thanks to the new study about it. In 1594 the king Philip II decided to build the Sea Ocean Armada. Then, in 1623, the king Philip IV ordered to create in Naples a similar Neapolitan Ocean Armada, consisting in eight vessels and a “petaccio” (mothership), which was aggregate to the Spanish one. The Armada was used throughout the seventeenth century in the most important wars, as the “War of Messina” (1674-78), under the command of Andrea d’Avalos, prince of Montesarchio.

KEYWORDS. GALLEYS, GALLEASSES, GALLEONS, VESSELS, SHIPBUILDING TECHNIQUES, SEA OCEAN ARMADA

## *Introduzione*<sup>1</sup>.

**I**l regno di Napoli, entrato nell’orbita spagnola nel 1503, per due secoli divenne uno dei baluardi principali per contrastare l’avanzata dei turchi e barbareschi, fornendo flotte, uomini e risorse in gran quantità insieme alla Sicilia. Il vicereame napoletano era la più importante base di appoggio per le operazioni belliche mediterranee: qui si costruivano le galere da aggregare alla flotta spagnola insieme a quelle siciliane. All’armata si aggiungevano poi quelle dei “particolari”, o armatori privati genovesi, e dei “collegati” (alleati) fiorentine, sabaude, dello Stato della Chiesa e dei cavalieri gerosolimitani (dal

<sup>1</sup> Abbreviazioni usate AGS, Archivo General, Simancas; ASN, Archivio di Stato, Napoli; CODIN, Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España.

1530 di Malta), formatesi a partire dall'epoca di Carlo V<sup>2</sup>. Tutto il regno venne fortificato, divenendo base del sistema difensivo spagnolo mediterraneo, con una rete di città fortificate ed un sistema di torri atte alla "difesa passiva"<sup>3</sup>.

L'arsenale napoletano, dove venivano allestite le numerose galere, divenne il fulcro di questo sistema al punto da poterne fornire 30 per la battaglia di Lepanto. A Napoli, divenuta in quegli anni un enorme cantiere, nell'agosto del 1571 si era raccolta la numerosa flotta al comando di don Giovanni d'Austria; da qui, dopo aver ricevuto dal viceré lo stendardo della Lega Santa, il principe si era diretto a Messina, dove si era riunito alle altre flotte<sup>4</sup>. Poi il 7 ottobre si era avuta la splendida vittoria sulla flotta turca, grazie anche all'apporto delle galeazze veneziane<sup>5</sup>.

Napoli mantenne il suo ruolo fondamentale anche negli anni seguenti, grazie alla ricostruzione dell'arsenale per le galere, iniziata nel 1577<sup>6</sup>, continuando a fornire galere e galeazze da aggregare alla flotta spagnola.

Le galere sono rimaste in uso fino a metà Settecento perché erano più adatte alla navigazione mediterranea e costiera, anche se potevano essere usate solo con la bella stagione. Ma dalla fine del Cinquecento si andò affermando la nave di alto bordo, galeone o vascello, superiore per potenza di fuoco rispetto alle galere, perché dotata di cannoni, con un equipaggio di numero inferiore, quindi con minori costi di esercizio, in grado di navigare in ogni stagione, necessario per i viaggi atlantici. Il vascello dal Seicento è apparso anche nel Mediterraneo, quando si è affermata la battaglia navale tra file parallele di vascelli, con cannoneggiamento a distanza, per neutralizzare la capacità bellica dei legni nemici. A partire dal primo Seicento i vascelli, nati dall'alleggerimento e dallo snellimento dei galeoni, diventeranno i protagonisti nelle flotte da guerra anche in

---

2 Maria SIRAGO, *La flotta napoletana nel contesto mediterraneo (1503-1707)*, Licosia ed., Ogliaastro Cilento (Salerno), 2018, pp. 47-93.

3 Maria SIRAGO, *Il Regno di Napoli: strategie difensive e città di mare in epoca spagnola*, in Angela MARINO, (cur.), *L'architettura degli ingegneri. Fortificazioni in Italia tra '500 e '600*, Gangemi, Roma, 2005, pp.195-207.

4 Maria, SIRAGO, «La città di Napoli: un grande arsenale per Lepanto», *Proposte e ricerche. Economia e società nella storia dell'Italia centrale*, a. XLIV, n. 86 (2021), pp. 107-125.

5 Guido CANDIANI, «From Lepanto to Lemnos. The evolution in the employment of galleasses in the Venetian navy», in Emiliano BERI (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna*, Fucina di Marte, Collana della Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media, Roma, 2022, pp. 67-105, in academia.edu.

6 Maria SIRAGO, *La flotta napoletana*, pp. 164-167.



Fig. 1. Dettaglio dello sbarco dei tercios spagnoli nella baia dei Mós, Isola Terceira, Azzorre, 26 e 27 luglio 1583. Affresco di Niccolò Granello, Sala delle Battaglie, Monastero de San Lorenzo de El Escorial, Madrid.

Mediterraneo<sup>7</sup>. In questo contesto rientra il ruolo del regno meridionale, chiamato a fornire il suo contributo. Le costruzioni di galeoni iniziarono a fine Cinquecento; poi dal 1623 si richiese a Napoli di costruire una propria “Armata dell’Océano o dei vascelli di alto bordo”, da aggregare alla Armada spagnola<sup>8</sup>, formata con il sistema dell’asiento o contratto<sup>9</sup>.

7 Emiliano BERI, «Introduzione. Uno sguardo sulla guerra navale in età moderna», in ID. (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell’età moderna*, Fucina di Marte, Collana SISM, Nadir Media, Roma, pp. 9-16, pp. 9-12.

8 Maria SIRAGO, «L’”Armada del Mar Océano” o dei “Vascelli d’alto bordo” a Napoli (1623-1707)», *Studi Storici Meridionali*, 2/1994, pp. 99-116 e *La flotta napoletana*, pp. 259ss.

9 Luca LO BASSO, «Gli asentisti del re. L’esercito privato della guerra nelle strategie economiche dei Genovesi (1528-1716)», in Rossella CANCELILA (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Quaderni di Mediterranea, 4, Palermo, 2007, pp. 397-428, on line.

### *Dalla galera al vascello*

Dalla seconda metà del Cinquecento, grazie allo sviluppo della navigazione oceanica, vennero incrementati gli studi di tecnologia navale volti al miglioramento delle imbarcazioni che dovevano solcare mari pericolosi e sconosciuti.

Fino a quel momento l'arte nautica si era basata sulla pratica più che sulla scienza. I piloti possedevano poche e imprecise carte nautiche, che spesso risalivano all'epoca delle repubbliche marinare, e pochi e imprecisi strumenti nautici, il quadrante, l'astrolabio, la bussola, adoperati per la navigazione oceanica<sup>10</sup>. Invece nel Mediterraneo si praticava una navigazione costiera o di cabotaggio e le distanze tra un approdo e l'altro erano segnate dai portolani, dettagliate descrizioni dei tratti di coste tra un porto e l'altro<sup>11</sup>.

Nel 1545 fu pubblicato un primo manuale tecnico, l'*Arte de navegar* di Pedro da Medina<sup>12</sup>, dedicato al giovane principe Filippo, ben presto tradotto in varie lingue, seguito da altri trattati<sup>13</sup>. Nel 1552 Filippo, durante la sua seconda reggenza, per organizzare gli studi nautici riformò la "Casa de Contratación" di Siviglia, istituita nel 1503, in cui fu creata una cattedra di arte della navigazione. Il dibattito sulla formazione dei piloti si ampliò negli anni seguenti: perciò nel 1582 Filippo istituì una Accademia di Matematica a Madrid, dove si insegnava nautica<sup>14</sup>.

In Mediterraneo per tutto il Cinquecento si continuò ad usare le galere, a propulsione remica e velica, che restavano in disarmo nel periodo invernale ed avevano bisogno di numerosi remieri, ma avevano una limitata potenza di fuoco.

---

10 Avelino TEXEIRA DA MOTA, «L'art de naviguer en Méditerranée du XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle et la création de la navigation astronomique dans les Océans», in Michel MOLLAT (cur.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen-âge à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle principalement en Méditerranée*, Travaux du Deuxième Colloque International d'histoire maritime tenu, les 17 et 18 mai 1957, à l'Académie de Marine, SEVPEN., (Bibliothèque générale de l'École pratique des Hautes- Études, VI<sup>e</sup> section.), Paris, 1959, pp. 103-116.

11 Monique DE LA RONCIÈRE e Michel MOLLAT, *Les portulans: cartes marines du XIII au XVII siècle*, Nathan, Parigi, 1984.

12 Pedro DA MEDINA, *Arte de navegar*, Sevilla, 1545.

13 Itsaso IBAÑEZ, «Tratados españoles de náutica (XVI-XVIII)», *Revista de Historia Naval*, Madrid, 2002, a. XX, n. 76, pp. 35-57; cfr. anche José Ramón CARRIAZO, *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y Lengua*, Università di Salamanca, 2003.

14 David GOODMAN, *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II* (I ed. Cambridge 1988), Alianza Editorial, S.A., Madrid, 1990, pp. 94 ss.

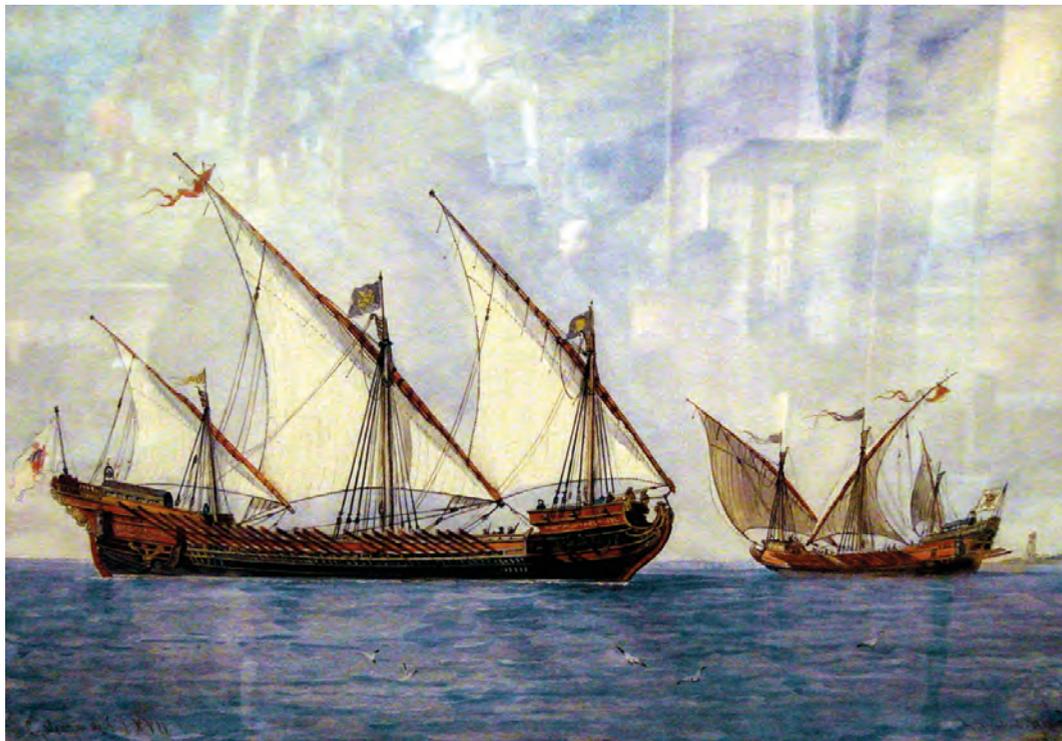


Fig. 2 Galeazza veneziana all'inizio del XVI secolo (Museo Naval de Madrid).  
Immagine Rowanwindwhistler 2014 CC SA 3.0 Unported.

Per ovviare a questo inconveniente i veneziani fin dalla fine del Trecento avevano creato le galeazze, derivate dalle grandi galere mercantili, una soluzione ibrida tra galea e nave, meno agili delle galere, a propulsione mista, velica e remica, dotate di più artiglieri di una nave, che dettero una bella prova nella battaglia di Lepanto del 1571<sup>15</sup>.

Dopo l'insuccesso della campagna navale del 1572, in cui le galeazze avevano mostrato i loro limiti, per la difficoltà di manovra, i veneziani decisero di non

15 Abbé GARNIER, «Galères et galéasses à la fin du moyen-âge», in Michel MOLLAT (cur.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen âge au XVIII<sup>e</sup> siècle principalement en Méditerranée*, Travaux du Deuxième Colloque International d'histoire maritime tenu, les 17 et 18 mai 1957, à l'Académie de Marine, S.E.V.P.E.N., (*Bibliothèque générale de l'École pratique des Hautes-Études*, VI<sup>e</sup> section.), Paris, 1958, pp. 37-45. Cfr. Anche Guido CANDIANI, «From Lepanto to Lemnos», pp. 68-73.

usarle più. Solo nel 1592 vennero riutilizzate, ma il loro riarmo era concepito più come rinforzo per l'Armata permanente e per mantenere in esercizio gli equipaggi. Nel 1594 a causa della minaccia corsara se ne allestirono due da unire all'Armata<sup>16</sup>.

In quel periodo in Spagna Alvaro di Bazan, primo marchese di Santa Cruz, generale delle galere napoletane<sup>17</sup>, andava perfezionando insieme ai suoi figli i nuovi tipi di galeazze, trasformandole in “galeazze atlantiche” con un “casco” (scafo) più rinforzato, costruendo galeazze e vascelli “galeizzati” a propulsione remica e velica<sup>18</sup>. Ma dalla fine del Cinquecento gli spagnoli sostituirono queste imbarcazioni difficilmente manovrabili con nuovi vascelli e galeoni, già in uso nella marina francese<sup>19</sup> e nelle flotte genovesi<sup>20</sup> e ragusee<sup>21</sup>. Le nuove navi avevano uno scafo tondeggiante, sul tipo delle cocche atlantiche usate fin dal Trecento<sup>22</sup>, ed erano a propulsione velica, per cui potevano navigare anche in inverno, con cannoni posti sull'alto bordo, con i quali cambiò completamente il sistema di combattimento<sup>23</sup>.

- 
- 16 Guido CANDIANI, *Dalla galera alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Città del Silenzio Edizioni, Novi Ligure, 2012, pp. 18-20 e.201ss.; cfr. CANDIANI, «From Lepanto to Lemnos».
- 17 Giulio FENICIA, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Cacucci, Bari, 2003, pp. 104 ss.
- 18 Colin MARTIN y Geoffrey PARKER., *La Gran Armada*, (1ª ed. 1987), Alianza Editorial, Madrid, 1988, pp. 38-40.
- 19 Patrick VILLIERS, *Marine Royale: corsairs et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV a Louis XVI*, thèse de doctorat en Lettres, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, Dunkerque, 1991, 2 voll.; cf. anche Alan JAMES, *The navy and government in early modern France, 1572-1661*, Boydell press, Royal Historical Society, London, 2004.
- 20 Luca LO BASSO, «Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVIIe siècle», *Cahiers de la Méditerranée*, n.84, 2012, pp.273-292.
- 21 Anica KISIĆ, «Naval architecture of Dubrovnik», in Mario MARZARI (cur.), *Atti del Convegno Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica. dal XVI secolo a oggi*, Grado 21-25 maggio 1997, LINT, Grado, 1998, pp.101-106.
- 22 L. GUILLEUX LA ROUERIE, «More about the ship of the renaissance», *The Mariner's Mirror*, 43, 1957, pp. 179-193.
- 23 Carlo Maria CIPOLLA, *Vele e cannoni* (1ª ed.1965), in *Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa (XIV-XVII secolo)*, Il Mulino, Bologna, 1989. Cfr. anche Maria SIRAGO, «Dalla galera al vascello. L'apporto economico di genovesi, ragusei, fiamminghi, napoletani nella costituzione della flotta napoletana tra '500 e '600», in Mirella MAFRICI (cur.), *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Atti del Convegno Internazionale Fisciano (Salerno), 23-24 ottobre 2002, Rubbettino ed., Soveria Mannelli, 2004, pp. 461-487.

### *Il sistema dell'asiento o contratto*

Durante il regno di Ferdinando il Cattolico la monarchia spagnola si occupò direttamente dell'amministrazione delle galere. Ma Carlo V preferì darle in *asiento*, stipulando un contratto con cui stabiliva una paga di 500 ducati mensili per galera, erogata attraverso la riscossione di tasse o benefici nei regni dell'imperatore, come quello stipulato con Andrea Doria nel 1528<sup>24</sup>, che può essere considerato quasi l'atto di nascita della flotta spagnola<sup>25</sup>.

L'*asientista* aveva il compito di provvedere allo stipendio degli ufficiali, all'alimentazione della ciurma, alla riparazione e al mantenimento degli scafi. I conti non erano controllati dai "veditori" regi, come accadeva per le galere possedute dallo stato. L'impresa dell'"asiento de galeras", in cui si impegnarono mercanti e banchieri, soprattutto genovesi richiedeva spese ingenti, anticipi di capitali, solleciti e trasferimenti di denaro. Si trattava di una vera e propria azienda gestita dagli "imprenditori di guerra" con una logica particolare, sempre in bilico tra guerra e corsa. Le entrate, cioè i pagamenti erogati da Carlo V, erano stabilite come anticipi, a rate brevi, che non corrispondevano agli ingenti esborsi. Il guadagno poteva essere del 20% ma si dovevano considerare i rischi, le perdite, le tempeste, i naufragi, gli assalti nemici, con conseguente perdita del capitale impiegato nella costruzione delle navi. Perciò gli *asientisti* cercavano di rifarsi con altre navi e merci predate con la "guerra di corsa" o con il trasporto di qualche prezioso carico d'oro o argento, articolando la spesa in più voci: il costo dello scafo e degli armamenti, le riparazioni, le paghe per marinai e "buonavoglia", il vitto per tutto l'equipaggio<sup>26</sup>. La "gente de remo", cioè "remieri" (vogatori) erano la forza propulsiva delle galere: di solito erano forzati catturati in battaglia o concessi dal sovrano, e i "buonavoglia" o volontari<sup>27</sup>. Infine, vi era la "gente

24 Luca LO BASSO, *Gli asientisti del re*, pp.399ss.

25 Arturo PACINI, *Desde Rosas a Gaeta: la costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, F. Angeli, 2013, p.167.

26 Irving I.A. THOMPSON, *Guerra y decadencia. Gobierno y administraciòn en la España de los Austrias, 1560-1620*, (1ª ed. Londra 1976), ed. Critica, Barcelona, 1981, pp. 202-203; cfr. anche Giulio FENICIA, *Il Regno di Napoli*; Luca LO BASSO, *Gli asientisti del re*; Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, «El sistema del asiento», *Desperta Ferro. La Armada española*, (I). El Mediterráneo, siglo XVI, n. especial XIV, Madrid, 2017, pp.70-74.

27 Maurice AYMARD M., *Chiourmes et galères dans la Méditerranée du XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Histoire économique du monde méditerranéen 1450-1650*, Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel, Privat, Toulouse, 1973, pp. 49-74. Cfr. anche Giorgia ALESSI PALAZZOLO, «Pene e

de cabo”, cioè i soldati imbarcati, distaccati dalle compagnie vecchie di marina di base a Napoli, riunite nel 1537 nel *Tercio Nuevo de la Mar de Nápoles*, a sua volta sostituito dal *Tercio de la Armada del Mar Océano*, creato nel 1566 come *Tercio de Figueroa* e destinato al Mediterraneo nel 1571<sup>28</sup>.

L'*asiento* più importante firmato da Carlo V fu quello stipulato con Andrea Doria: l'ammiraglio genovese nel 1528, mentre la flotta napoletana veniva distrutta dalle flotte francese e genovese a Capo d'Orso, presso Salerno e la città partenopea era assediata dai francesi, decise di passare dalla parte francese a quella spagnola, salvando il vicereame. Egli ottenne un contratto per 72.000 ducati, il doppio di quanto prendeva, ed il feudo di Melfi col titolo di principe; in cambio doveva armare 12 galere da aggregare alla flotta spagnola. Alcuni anni dopo convinse il cugino Antonio a stipulare un contratto con Carlo V per armare quattro - cinque galere<sup>29</sup>.

Alla squadra degli *asientisti* genovesi furono demandati tutti i compiti più delicati: essa fu di vitale importanza per collegare la penisola iberica con Genova e gli altri stati italiani e trasportare le élites imperiali, i soldati, i materiali militari, i metalli preziosi e le informazioni<sup>30</sup>.

### *La creazione dell'Armada dell'Océano e la costruzione dei galeoni e dei vascelli di alto bordo.*

Dopo la battaglia di Lepanto si continuò a combattere in Mediterraneo. Ma ormai gli interessi di Filippo II si erano spostati nel mar del Nord, dove nel 1568 era scoppiata la guerra coi Paesi Bassi<sup>31</sup>.

---

'remieri' a Napoli tra Cinque e Seicento. Un aspetto dell'illegalismo d'Ancien Régime», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 1977, pp. 235-251; Luca LO BASSO, *Uomini di remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo d'età moderna*, Selene, Milano, 2004.

28 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *Tercios del mar: Historia de la primera infantería de Marina española*, La esfera de los libros, Madrid, 2019.

29 Maria SIRAGO, «I Doria signori del mare ed il sistema dell'"asiento" nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V», in GALASSO G. MUSI A. (cur.), *Carlo V. Napoli e il Mediterraneo*, Atti del Convegno Internazionale, Napoli 2001, *Archivio Storico per le Province Napoletane*, CXIX, 2001, pp. 665-704.

30 Benoît MARÉCHAUX, «Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)», *Hispania*, 2020, vol. LXXX, n°264, pp. 47-77. Cfr. Anche Arturo Pacini, *Desde Rosas*, cit., cap.7, pp. 306 ss., *Funzione logistica di Genova*.

31 Geoffrey PARKER, *The Dutch revolt*, Penguin books, London, 1977.

In quegli anni si aperse un dibattito sulla potenza imperiale spagnola che avrebbe potuto sopravvivere solo se avesse potenziato le sue forze navali, perché – sottolineava Tommaso Campanella – solo chi era signore del mare lo sarebbe stato anche della terra<sup>32</sup>. Filippo II fino agli anni Ottanta aveva combattuto soprattutto in Mediterraneo con la flotta delle galere contro il turco. Ma poi aveva deciso di ampliare i suoi orizzonti inserendosi nel nuovo terreno di scontro, la lotta per il dominio del mare sul fronte atlantico, dove l'Inghilterra appariva il nemico più potente da combattere<sup>33</sup>. Perciò dopo la conquista del Portogallo (1580) il primo obiettivo del sovrano fu quello di creare una marina permanente con imbarcazioni adatte alla navigazione oceanica come i galeoni costruite nei numerosi arsenali spagnoli, equipaggiate con uomini esperti, dotati delle migliori armi, necessari anche per il collegamento tra i vari regni. Da quel momento i galeoni divennero le principali imbarcazioni di combattimento, usati in tutti i paesi europei. Essi prendevano alcuni elementi dalle galere, ma la poppa veniva elevata per evitare l'abbordaggio ed erano dotati di cannoni. Nella campagna dell'Armada del 1588 solo un paio di galeoni arrivava a 1.000 t. e aveva 40-50 cannoni, tutti gli altri erano più piccoli e avevano tra i 25 e i 35 cannoni<sup>34</sup>. Poi furono ingranditi per cui potevano avere tra i 55 e gli 80 cannoni, con una portata media tra 500 e 600 tonnellate<sup>35</sup>.

Per controllare le rotte atlantiche dagli anni Ottanta il sovrano aveva creato una armata per l'Océano, non ancora permanente, che poteva contare tra quaranta e sessanta bastimenti ed in casi estremi anche su novanta<sup>36</sup>. In quel periodo il re aveva promosso la costruzione di navi di grossa portata adatti ai combattimenti usando il tradizionale sistema degli *asientos*, creando in tal modo una potente

---

32 Jean-Louis FOURNEL, «L'impossible thalassocratie: la mer dans la pensée politique de Tommaso campanella», *Bruniana & Campanelliana*, XII, 2, 2006, pp.431- 449, p. 431: cfr. anche Arturo PACINI, *Desde Rosas*, cit., p.52.

33 Arturo PACINI, *Desde Rosas*, cit., pp.52ss.

34 Angus KONSTAM, *The Armada Campaign 1588. The great enterprise against England*, Osprey, Great Britain, 2001.

35 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, «La Armada de los Austrias», in *Estudis: Revista de Historia Moderna*, n. 27, 2001, pp. 25 -71, poi Real Sociedad Economica de amigos del pais, Valencia, 2001, pp. 143-169, da cui si cita, p. 148.

36 Irving I. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia*, pp. 43 ss.; Carla RAHN PHILLIPS, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII* (1ª ed. The John Hopkins University Press, 1986), Alianza Editorial, Madrid, 1991, p. 35.

marina<sup>37</sup>. Dalla fine del Cinquecento le istituzioni navali giocarono un ruolo fondamentale per la articolazione globale dell'impero. Le flotte erano utilizzate sia come strumento di protezione marittima sia per il collegamento dei territori dell'impero, per il trasporto di uomini e metalli preziosi, garantiti soprattutto dagli asientisti genovesi<sup>38</sup>.

Lo sforzo straordinario si ricollegava anche alla incorporazione del Portogallo: il sovrano, a causa della controversa successione al trono portoghese, nel 1580 decise di occupare il paese, facendosi proclamare re di Portogallo nel 1581. Quell'anno egli abbandonò definitivamente il Mediterraneo per l'Océano, trasferendosi a Lisbona, dove rimase fino al 1583. Qui si occupò della difesa della rotta delle Indie, le cui navi erano continuamente assalite dai corsari inglesi. Perciò, dopo aver incorporato la flotta portoghese, costituita da galeoni concepiti per la difesa della rotta delle Indie, riorganizzò il settore navale, nominando un "Capitan General de la Mar" per ogni area d'impiego dell'Armada: Mediterraneo, Atlantico (o Mar Océano), Fiandre e Italia<sup>39</sup>. I primi frutti di questo potente allestimento si videro tra il 1582 e 1583 quando l'Armata, in cui erano incorporate delle galeazze napoletane, partecipò alla spedizione all'isola di Terceira, quando il generale Alvaro de Bazan, marchese di Santa Cruz, riuscì a conquistare le isole Azzorre, facilitando l'integrazione del regno di Portogallo e dei suoi possedimenti coloniali<sup>40</sup>.

Dopo questa vittoria fu indetta una giunta presieduta dal Bazan in cui venne ripresa la questione della difesa della rotta delle Indie, continuamente assalita dagli inglesi. Il Bazan consigliava di costituire una *Armada para la guarda de las Indias*, approntata nel 1584 e posta sotto il controllo di un segretario<sup>41</sup>. Ma lo scopo primario del sovrano era quello di allestire una flotta reale che vigilasse lungo le coste e le rotte marittime del Nord, su cui imperversavano i corsari inglesi, *in primis* Francis Drake<sup>42</sup>. Perciò fu dato maggior impulso alla costruzione delle

37 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada de los Austrias*, p. 164.

38 Benoît MARÉCHAU, *Los asentistas de galeras genoveses*, p. 49. Per le rotte e per il ruolo dei genovesi cfr. anche Arturo PACINI, *Desde Rosas*, cit.

39 Magdalena PAZZIS DE PI CORRALES *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, Editorial San Martín, 1989, pp. 88-89.

40 Geoffrey PARKER, *The Spanish Armada*, Manchester University Press, 1999, pp. 73-74.

41 Ivi.

42 Simon ADAMS, «La política isabelina y el principio de la guerra naval contra el Imperio



Fig. 3. Particolare dell'Armada Cartoon nei Royal Museums di Greenwich, che mostra una delle quattro galere napoletane: la *San Lorenzo* e la *Zúñiga*, rispettivamente capitana e padrona della squadra di Napoli, la *Girona* e la *Napolitana*. Le galeazze erano comandate dal generale Hugo de Montcada y Gralla e dai capitani Joan Setanti, Pere Centelles, Fabrizio Spinola e Perucchio Morán (wikimedia commons). Catturata dall'*Ark Royal* all'ingresso del porto di Calais, la *San Lorenzo* dislocava 762 t e aveva 50 cannoni, 124 marinai, 300 rematori e 240 soldati. Il materiale recuperato dalla *Girona* si trova ora all'Ulster Museum, Stranmillis Road, Botanic Gardens, Belfast BT9 5AB.

galeazze atlantiche (con velatura mista latina e quadra, adatte alla navigazione oceanica), secondo le tecniche costruttive perfezionate dai Bazan, dei galeoni e dei vascelli. Fu creata una *Grande Armada*, composta di 130 imbarcazioni, tra cui alcune napoletane, posta al comando di Alessandro Farnese. Ma, per una serie di circostanze avverse, tra cui una tempesta, di ordini non ben eseguiti,

---

español, 1584-85. El planeamiento del viaje de sir Francis Drake a las Indias Occidentales», in *La Gran Armada. Simposio hispano-británico*, Londres Junio 1988 – Madrid Noviembre 1988, *Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, n° 3, Madrid, 1989, pp.33-50.

nell'estate del 1588 subì una terribile sconfitta, che causò la perdita di un buon numero di navi, tra cui alcune galeazze napoletane<sup>43</sup>. In effetti gli spagnoli non avevano calcolato che i potenti galeoni si sarebbero incagliati nelle scogliose acque britanniche, distrutti dagli agili vascelli inglesi, molto più manovrabili.

Dopo la sconfitta il sovrano dette nuovo impulso alla ricostruzione della flotta, ampliando ulteriormente il sistema dell'asiento. Poi nel 1594 creò una struttura di combattimento permanente, la *Armada del Mar Océano*, diretta da un consiglio di amministrazione, la *Junta de Armadas*, creata lo stesso anno. La *Armada* era composta mediamente da 40-60 unità per un totale di 20.000 - 30.000 tonnellate, divise in squadre costituite stabilmente dapprima nelle province spagnole, quindi nei domini esteri, tra cui il vicereame napoletano<sup>44</sup>.

Salito al trono, Filippo III abbandonò la tradizionale direzione personale del governo, adottando il criterio di scegliere un ministro, detto "valido", come punto di riferimento per le attività politiche e amministrative dell'impero, che non possedesse "los títulos augustos de la soberanía" ma agisse dietro di lui, muovendo le fila della gestione politica<sup>45</sup>. Il sovrano scelse il duca di Lerma, Francisco Gómez de Sandoval y Rojas, entrato a corte a tre anni e divenuto amico dell'infante Filippo<sup>46</sup>. Questi subito si adoperò per risolvere le questioni più urgenti, *in primis* limitare le spese militari che le casse spagnole non erano più in grado di sostenere e difendere il commercio con le Americhe.

Per quanto il regno di Filippo III sia stato definito un periodo pacifista, anche il sovrano ha dovuto combattere su due fronti, quello atlantico e quello mediterraneo<sup>47</sup>. Il re, anche se viaggiava poco per mare, un elemento che non

---

43 Antonio MARTELLI, *La disfatta dell'Invincibile Armada*, Il Mulino, Bologna 2008.

44 Irving I. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia*, pp. 43 ss.

45 Claudia MÖLLER RECONDO, «¿Esplendor o declive del poder español en el siglo XVII? El virreinato napolitano del Conde de Peñaranda», in FRANCISCO J. ARANDA PEREZ, *La declinación de la monarquía Hispánica en el siglo XVII*, Universidad de Castilla – La Mancha, Cuenca, 2004, pp. 313-330, p. 314. Cfr. anche Paul C. ALLEN, *Philip III and the pax hispanica: the failure of grand strategy*, Yale University Press, United Kingdom, 2000.

46 Francesco BENIGNO, *L'ombra dei re. Ministri e politica nella Spagna del Seicento*, Marsilio, Venezia, 1992.

47 Miguel Angel BUNES IBARRA, *Felipe III y la defensa del Mediterráneo. La conquista de Argel*, in Enrique GARCIA HERNAN DAVIDE MAFFI, *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Ediciones Laberinto, CSIC, Fundación MAPFRE, Madrid, 2006, I, pp. 921-946, p. 921.

gli ispirava fiducia, proprio durante il suo governo compì un grosso sforzo per rivitalizzare l'industria navale, in declino dopo la distruzione della flotta nel 1588<sup>48</sup>. L'obiettivo era quello di avere il dominio del mare con le flotte di galere, da usare in Mediterraneo, per controllare la potente flotta turca, e numerosi vascelli, da usare in Atlantico ma anche per collegare e tenere uniti i vari stati, dalla Spagna all'Italia<sup>49</sup>.

Il compito di organizzare la flotta dei vascelli di alto bordo fu affidato alla *Junta de Armadas*, il consiglio di amministrazione che doveva controllare le operazioni della Armada del Mar Océano creata nel 1594 come forza di combattimento permanente, costituita da navi fatte costruire da asientisti, di solito genovesi<sup>50</sup>.

Nel 1602 il sovrano decise di riorganizzare il Consiglio di guerra e riformare quello delle finanze<sup>51</sup>. In quegli anni furono emanati numerosi memoriali per incrementare e regolamentare le costruzioni navali<sup>52</sup> come quelli del 1602<sup>53</sup> e le "Ordinanze" per l'Armata del Mar Océano promulgate tra il 1606 ed il 1633<sup>54</sup>. La rinnovata attenzione per il settore marittimo derivava dall'esigenza di proteggere il commercio delle Indie e risolvere il 'problema inglese', visto che i corsari della regina Elisabetta continuavano ad attaccare i convogli carichi di materiali preziosi provenienti dalle Americhe. Ma, morta Elisabetta nel 1603, il suo successore, Giacomo VI di Scozia, dopo lunghe trattative, decise di firmare la pace con la

48 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada en el siglo XVII*, in José ALCALÁ ZAMORA e Ernest BELENGUER CEBRIA, (cur.), *Actas del Congreso Internacional Calderon de la Barca y la España del Barroco*, 2 voll., España Nuevo Milenio, Madrid, 2001, II, pp. 131-155, pp.134 ss.; cfr. anche Jan GLETE, *The Seapower of Habsburg Spain and the Development of European Navies, 1500-1700*, in Enrique GARCIA HERNAN Y Davide MAFFI, *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Ediciones Laberinto, CSIC, Fundación MAPFRE, Madrid, 2006, pp. 833-860.

49 Arturo PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., p.53.

50 Irving I. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia*, pp. 43 ss.

51 Philip WILLIAMS, *Philip III and the restoration of Spanish Government 1598-1603*, «The English Historical Review», 1973, pp. 751 ss.; John LYNCH, *España bajo los Austrias*, 1 *Imperio y absolutismo (1516-1598)* e 2, *España y América (1598-1700)*, (1ª ed. 1972), ed. Península, Barcelona, 1988, II, pp. 23 ss.; Robert A. STRADLING, *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720*, Cátedra, Madrid, 1992, pp. 51 ss.

52 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada*, p. 165 e n. 55.

53 Biblioteca Nacional, Madrid, ms. 3207, ff. 469-477, *Advertimientos de la Armada naval que se deve hazer para la guarda del Mar Océano y de las costas de España*, 1602.

54 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada*, p. 135.

Spagna, ratificata il 18 agosto 1604 a Londra<sup>55</sup>. Poi nel 1607 Filippo stipulò una tregua con le Province Unite, firmandone un'altra due anni dopo della durata di dodici anni, con cui riconosceva l'indipendenza olandese e conservava alla Corona solo la parte meridionale dei paesi Bassi<sup>56</sup>.

Dopo la pace con l'Inghilterra, nel 1604, Filippo III dette impulso alla riforma delle armate, promulgando nel 1606 le *Ordenanzas para las armadas del mar Océano y flotas de Indias*, ampliate nel 1607<sup>57</sup>. Nel 1613 promulgò le *Ordenanzas para fabricar galeones y otros navíos da guerra*<sup>58</sup> e nel 1618 la *Real Ordenanza ... sobre construcción naval*<sup>59</sup>. Si dava così esecuzione alle idee espresse da Baltasar Alamos de Barrientos, uno dei più intrepidi comandanti dell'epoca di Filippo III, che aveva scritto un lungo *memorandum* sulle questioni di politica navale, ribadendo che il re doveva diventare “signore dei mari” e concedere patenti di corsa<sup>60</sup>.

In quel periodo si accese un ampio dibattito sulla realizzazione dei galeoni e dei vascelli, la cui costruzione si stava perfezionando. In un primo tempo vennero costruiti i galeoni, eredi della caravella e della nave, progettati per compiere i lunghi viaggi oceanici. Poi dai galeoni vennero sviluppati i vascelli, che in breve divennero le principali unità da guerra delle più importanti marine europee<sup>61</sup>. Nel 1611 vide la luce l'opera di Tomé Cano. *Arte para fabricar j aparejar naos de guerra*<sup>62</sup>: in questo testo egli raccoglieva la sua esperienza nautica sviluppata

55 Antonio MARTELLI, *La disfatta dell'Invincibile Armada*, pp. 324-327.

56 Jonathan ISRAEL, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477 – 1806*, Clarendon Press, Oxford, 1995, pp.421ss.

57 Cesareo FERNANDEZ DURO, *La Armada española desde la union de los Reinos de Castilla y de Aragon*, 9 voll., Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1895-1903, rist. Museo Naval, Madrid, 1972. (9 vols) (si cita dall'ed. del 1895-1903), III, pp. 429 ss.

58 *Ordenanzas para fabricar galeone y otros navíos da guerra*, Madrid, 1613.

59 *Real Ordenanza de 16 de junio 1618 sobre construcción naval, y orden derogado la de 13 de julio de 1613*, Madrid (s.l.), 1618). Per le “Ordinanze” cfr. Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada*, p. 136.

60 Baltasar ALAMOS DE BARRIENTOS, *Discurso político al rey Felipe III*, Barcelona, Anthropos, 1990.

61 Geoffrey PARKER, *La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente*, (1ª ed. Cambridge University Press 1988), Il Mulino, Bologna, 1990. cf. anche John Francis Junior GUILMARTIN, *Galleons and Galleys*, London, Cassel & co., 2002, cap. 5.

62 Tomé CANO, *Arte para fabricar j aparejar naos de guerra y mercante*, Luis Estupiñan ed., Sevilla, 1611, riedito dall'“Instituto de Estudios Canarios”, a cura di E. M. DORTA, La Laguna, Tenerife, 1964.

nel corso della sua carriera marittima iniziata come pilota nel 1569 disquisendo sulla tecnica nautica da usare nella costruzione dei vascelli. Le nuove tecniche costruttive sperimentate nella Spagna del nord, nel territorio della Cantabria, erano state perfezionata dagli olandesi, dagli inglesi e dai francesi che stavano costruendo potenti flotte<sup>63</sup>.

I nuovi vascelli erano usati anche in Mediterraneo per reprimere la corsa dei barbareschi che si erano dotati di potenti imbarcazioni, i bertoni, nuovi tipi di vascelli su modello di quelli degli inglesi e olandesi<sup>64</sup>. Queste navi, munite di scafo tondo e di tre alberi a vela quadra, erano più piccole dei galeoni, ma più maneggevoli e meglio armate e consentivano ai barbareschi di uscire dallo stretto di Gibilterra per assaltare le coste oceaniche spagnole e portoghesi<sup>65</sup>. In concomitanza con i viaggi oceanici, si sviluppò lo studio dell'astronomia, il che è testimoniato dalla lettera scritta da Galileo Galilei a Filippo III nel 1620 per offrire i suoi servizi in merito alle nuove scoperte astronomiche da applicare alla nautica<sup>66</sup>.

Anche in Italia vennero sviluppati gli studi sulla nautica: tra il 1550 ed il 1559 vide la luce il libro del veneziano Giovan Battista Ramusio, *Navigazioni e Viaggi*, con cui furono illustrate le grandi scoperte geografiche avvenute in quegli anni<sup>67</sup>. Nel 1590 il matematico Bernardino Baldi pubblicò un poemetto didascalico, in endecasillabi sciolti su imitazione dell'Eneide virgiliana, in cui trattava della costruzione di navi e della bussola<sup>68</sup>. Opere più tecniche furono composte da

63 Per gli Olandesi cf. Geoffrey PARKER, *The army of Flanders and the Spanish road, 1567-1659, The logistics of Spanish Victory Countries' Wars*, (1ª ed. 1972), Cambridge University Press Cambridge, 1990, cap. III; per gli inglesi Domenico VECCHIONI, *La flotta dei Tudor 1485-1603 Nascita della potenza marinara inglese*, Eura press, Milano, 1988, pp. 71 ss.; per i francesi Jean MERRIEN, *La vie quotidienne de marins au moyen âge des vikings aux galères*, Hachette, Paris, 1969, e *La vie quotidienne des marins au temps du roi Soleil*, Hachette, Paris, 1964.

64 Per l'uso dei bertoni cfr. Alberto TENENTI, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Laterza, Bari, 1961 e Salvatore BONO, *Corsari in Mediterraneo*, Mondadori, Milano, 1996.

65 John Philip COOPER, «Seapower», in Id. (cur.), *The Decline of Spain and the Thirty Years War 1609-48/59*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970, p. 231.

66 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 1883/29, 28/1/1620, lettera di Galileo Galilei al re; cfr. anche Cesareo FERNANDEZ DURO, *La Armada española*, III, pp. 440-441.

67 Giovan Battista RAMUSIO, *Navigazioni e viaggi*, (cur.) M. Milanese, 6 voll., Einaudi, Torino, 1978-1988.

68 Bernardino BALDI, *La nautica*, (I ed. Venezia, 1590), (cur.) G. Romeo, R. Carabba ed., Lanciano, 1913.

Bartolomeo Crescentio, ingegnere pontificio<sup>69</sup>, da Pantero Pantera, capitano delle galere papali<sup>70</sup> e dal nobile fiorentino Falcone Falconi<sup>71</sup>. Inoltre, alcuni anni dopo, nel 1635, fu stampata in Sicilia una *Carta di navigare* ad opera di Placido Caloiro et Oliva<sup>72</sup>. In conclusione, la nuova propulsione velica fece chiudere l'era dell'energia umana ed aprire l'età delle macchine, cambiando totalmente il sistema di navigazione e di combattimento, visto che i pesanti vascelli potevano essere equipaggiati con un congruo numero di cannoni e manovrati con maggior facilità<sup>73</sup>.

Filippo IV, salito al trono nel 1621, appena sedicenne, seguì le orme paterne, scegliendo come *valido* il conte duca di Olivares, Gaspar de Guzman y Pimentel, nipote di Baltasar de Zúñiga, che dal 1622 entrò a far parte del Consiglio di Stato<sup>74</sup>. Il sovrano ed il conte duca continuarono l'attiva politica marittima delle prime decadi del secolo, contornandosi di persone capaci ed esperte del settore. Fu riorganizzata la *Junta de Armadas*, un consiglio preposto agli affari marittimi, creata nel 1617: essa era presieduta dal conte duca e formata dal segretario Martin de Aróztegui, dall'esperto "marino" Diego Brochero, da Fernando Girón, del Consiglio di Guerra, da Juan de Pedroso e Miguel de Spinarreta, del Consiglio *de hacienda* (preposto alle questioni economiche), che presentò subito al re una proposta sulle "cosas de la mar y refuerzo de la armada del Océano" e delle sue squadre col sistema dell'*asiento*, per sviluppare la costruzione di navi di privati. Inoltre, fu creata una apposita *Junta* per incrementare il commercio, che languiva

---

69 Bartolomeo CRESCENTIO, *Della nautica mediterranea*, Bartolomeo Bonfardino, Roma, 1602.

70 Pantero PANTERA, *L'armata navale divisa in doi libri nei quali si ragiona del modo che si ha a' tenere per formare, ordinare e conservare un'armata marittima*, E. Spada, Roma, 1614.

71 Falcone FALCONI, *Breve istruzione appartenente al capitano de' vasselli quadri*, F.F., Firenze, 1612.

72 Salvatore CRINÒ, «Una carta da navigare di Placidus Caloiro et Oliva fatta in Messina nel 1638», *Archivio Storico Siciliano*, 1905, pp. 290-297.

73 Carlo Maria CIPOLLA, *Vele e cannoni* (1<sup>a</sup> ed. 1965), in *Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa (XIV-XVII secolo)*, Il Mulino, Bologna, 1989, p. 157; cfr. anche John Francis Junior GUILMARTIN, *Galleons and Galleys*, cap. 5.

74 John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero Olivares e la Spagna dall'apogeo alla decadenza*, 2 voll. (I ed. London, 1986), Salerno Editrice, Roma, 1991; cfr. anche Francesco BENIGNO, *L'ombra dei re Ministri e politica nella Spagna del Seicento*, Marsilio ed., Venezia, 1992.



Fig. 4. Croce di Cavaliere dell'Ordine di Malta, recuperata dal naufragio della *Girona* e conservata nell'Ulster Museum (Foto Bazonka 2013, CC SA 3-0 Unported).

a causa della “guerra di corsa”. Tra il 1620 ed il 1630 si ebbe una intensa attività cantieristica, con varo di numerosi vascelli, costruiti anche da “particolari”, destinati alla riorganizzazione dell'Armata dell'Océano e delle altre Armate<sup>75</sup>. I risultati di questa politica si videro subito: don Fadrique di Toledo, secondogenito del valoroso don Pedro, nominato dal 1619 generale dell'Armata dell'Océano, nell'agosto del 1621 riportò una netta vittoria nello stretto di Gibilterra su una

<sup>75</sup> John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I, pp.174-176 e p. 243. Cfr. anche Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada*, p. 167.

flotta olandese superiore alla sua<sup>76</sup>.

La Spagna, in guerra dal 1618, in quegli anni aveva bisogno di una flotta capace di opporsi ai nemici. Perciò il conte duca Olivares, dopo la riapertura delle ostilità con l'Olanda, aveva fatto riorganizzare il settore navale, aumentando non solo le galere ma soprattutto i vascelli, per rendere sempre più efficiente la flotta del Mar Océano. Il conte duca aveva preparato un *memorandum* sulla flotta andato perduto<sup>77</sup> e si era interessato alla costruzione di particolari imbarcazioni<sup>78</sup>. Perciò egli si era proposto di dare priorità alla Armata, concedendo ai *particulares* con una *ordenanza* di poter armare navigli “in corso” contro pirati e corsari nemici purché garantissero la tranquillità alla Spagna e alle nazioni a lei alleate<sup>79</sup>. Secondo le disposizioni reali metà delle imbarcazioni dovevano appartenere alla Corona; egli però cominciò a stipulare *asientos* per la costruzione di galeoni, come quello del 1625 con Martín de Arana, di Bilbao, per la costruzione di sei *galeoni* (o *vascelli*) da incorporare alla *Armada*<sup>80</sup>. Una *junta* di esperti ebbe l'ordine di controllare le costruzioni e la applicazione delle riforme navali promosse in quel periodo<sup>81</sup>.

La *Armada del Mar Océano*, che nel 1623 contava circa quaranta *galeoni* da guerra<sup>82</sup>, venne riformata dieci anni dopo con nuove ordinanze<sup>83</sup>. A metà del secolo vi erano la *Armada del Mar Océano*, composta da cinquantasei *galeoni* posti a difesa delle coste peninsulari e quella delle armate provenienti dall'America, la

76 José Luis CANO SINOBAS, s. v. «Toledo, Pedro de», *Diccionario Histórico Español*, 3 voll., Madrid, 1968, III, pp. 780-781; cfr. anche John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I, p. 174.

77 John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I, p. 174.

78 AGS, Estado, Legajo 2655, “Proposición del Sr. Conde Duque”, 17/2/1635, in cui descriveva i requisiti necessari per una nave da trasporto per truppe armate capace di arrivare fino a riva, utile per gli sbarchi nelle Fiandre, in John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I, p. 174, n.53.

79 Cesareo FERNÁNDEZ DURO, *La Armada española*, IV, pp. 8-29. Cfr. anche Irving A. A. THOMPSON, *Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares*, in John H. ELLIOTT Ángel GARCÍA SANZ, (cur.), *La España del Conde Duque de Olivares. Encuentro internacional sobre la España del Conde Duque de Olivares (Toro, 15-18 de septiembre de 1987)*, Universidad de Valladolid, 1990, pp. 249-274.

80 Carla RHAN PHILLIPS, *Seis galeones*.

81 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada*, pp.167-168.

82 Magdalena DE PAZZIS DE PI CORRALES, *La Armada*, p.168.

83 *Ordenanzas para el Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de enero de 1633*, Barcelona, 1678.

cui area di azione era soprattutto al Nord dell'Atlantico; la *Armada de Flandes*, con base a Dunkerque e Ostenda, a cui era demandato il controllo del Canale della Manica e del mar del Nord; la *Armada de la Guarda de la Carrera de Indias*, che vigilava nell'area delle Azzorre; la *Armada de Barlovento*, impegnata a liberare le acque caraibiche dai pirati; la *Armada del Mar del Sur*, per controllare i territori nei paraggi di Panama. Infine, nel Mediterraneo vi erano le squadre delle *galere* nazionali, con un numero di unità molto ridotto<sup>84</sup>.

Alla morte di Filippo IV, nel 1665, il piccolo Carlo, malaticcio e cagionevole di salute, fu affidato, secondo la volontà paterna, ad una Giunta di Governo presieduta dalla regina madre Marianna ed il governo posto nelle mani del gesuita Juan Everardo Nithard, confessore della regina e di importanti uomini politici come il Peñaranda<sup>85</sup>. Nella seconda metà del Seicento la monarchia spagnola era sempre più in crisi, anche per la difficile successione che si profilava, visto che Carlo non aveva eredi. Si continuava a rinforzare solo le squadre oceaniche, in particolare quella del Mar Oceano, dove si impegnavano anche i *vascelli* della squadra napoletana, l'unica che partecipò ad importanti guerre, *in primis* quella di Messina, al comando di Andrea d'Avalos, principe di Montesarchio<sup>86</sup>. Alla fine della guerra, nel 1678, furono promulgate delle ordinanze per riorganizzare le armate e regolamentare gli *asientos* e la struttura delle imbarcazioni<sup>87</sup>. Ma anche le armate dei *vascelli* risentivano della crisi economica e politica che attanagliava la monarchia spagnola, per cui il loro ripristino andava a rilento<sup>88</sup>.

---

84 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada en el siglo XVII*, pp. 145-146.

85 Claudia MÖLLER RECONDO, ¿Esplendor o declive, p.313.

86 Maria SIRAGO, «Andrea d'Avalos Generale del Mar Oceano (1616-1709)», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 2007, pp.173- 209.

87 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *La Armada en el siglo XVII*, pp. 154-155.

88 Antonio CÁNOVAS DEL CASTILLO, *Historia de la decadencia de España desde Felipe III hasta Carlos II*, Madrid, 1910; cfr. anche Luis Antonio RIBOT GARCÍA, *El arte de gobernar. Estudios sobre la España de los Austrias*, Alianza, Madrid, 2006.

### *La costruzione di galeazze, galeoni e vascelli a Napoli (1579-1623)*

Durante il regno di Filippo II anche nel regno di Napoli si avviò la costruzione di galeazze, sul modello di quelle veneziane, che tanto peso avevano avuto nella vittoria di Lepanto: nel 1580 si dette ordine di costruirne 6 con una spesa di 18.000 ducati, da tenere pronte per le guerre in corso, in primis la conquista del Portogallo<sup>89</sup>. Altre due galeazze e 23 galere con 6.000 fanti comandate da Francesco Carafa lo stesso 1580 vennero mandate in Portogallo, ma poi, alla notizia della conquista, si diressero alla volta delle Fiandre<sup>90</sup>. A fine 1581, durante i preparativi per la “campagna” delle Azzorre, il generale Bazan allestì navi napoletane, tra cui alcune galeazze<sup>91</sup>. Tra il 1582 ed il 1583 nella spedizione alle isole Azzorre furono utilizzati navigli di tutte le squadre della monarchia spagnola, tra cui una nave napoletana, la *Santa Maria di Positano*, di Francesco Castellano, e due *galeazze*, la *Capitana* e la *Patrona*, costruite a Napoli nel 1580<sup>92</sup>.

Anche nella Grande Armada allestita nel 1588 vi era la squadra di quattro galeazze napoletane, costruite tra il 1584 ed il 1587<sup>93</sup>. Le quattro unità, la *Capitana San Lorenzo*, la *Patrona Napoletana*, la *Girona* e la *Zuniga*, al comando di Ugo de Moncada, erano molto ben armate in modo da formare un formidabile gruppo combattimento<sup>94</sup>, su cui era imbarcato un numeroso contingente di fanteria

89 ASN, Museo 99 C 64, regesto delle Consulte della Sommaria, f. 101, vol. 45, dal 1577 al 1579, “Per Tomaso Trepite partitario delli venti corpi di *Galere* et sei *Galeazze*, consulta sop[ra] del legname di esse”; cfr. anche *ibid.*, Sommaria, Consulte, 7, ff. 205-223, bilancio del 1579-1580, spesa per 28 *galere* compresa la *Capitana* e la *Padrona* (contate per una *galera* e mezza) di 8.000 ducati ciascuna (totale 193.333.3.6 2/3) e spesa per le *galeazze* da costruire entro l’agosto del 1580 (in totale 18.000 ducati).

90 Giuseppe CONIGLIO, *I viceré spagnoli di Napoli*, F. Fiorentino, Napoli, 1967, p. 132.

91 *Cartas y avisos dirigidos a Don Juan de Zúñiga*, Virrey de Napoles en 1581, in *Colección de libros españoles raros o curiosos*, tomo XVIII, Madrid 1887, n.1, pp. 1-9, e n. 131, pp. 364-366, due lettere del cardinale Antoine Perrenot de Granvelle, presidente del Consiglio d’Italia, del 15/1/ e 21/12/1581.

92 Magdalena DE PAZZIS PI CORRALES, *España y las potencias nordicas “La otra invencible” 1574*, Editorial San Martín, Madrid, 1983, pp. 236 e 239; cfr. anche Colin MARTIN, «The ships of the Spanish Armada», in Patrick GALLAGHER and Don WILLIAM. CRUCSHANK, *Spanish Armada Symposium*, Sligo 1988 e, pp. 41 ss., p.55: le galeazze erano state trasformate per tale “impresa” e adattate per l’Océano.

93 ASN, Sommaria Consulte, 9, ff. 102-102t, 16/6/1586: dal 2/1 all’ottobre 1584 si costruiscono due galeazze per una spesa di 1043.1.2 ducati; *ibid.*, ff. 185-188, 21/2/1587, avviso del varo di quattro galeazze e di altre due in costruzione, pronte per l’anno seguente.

94 Colin MARTIN, *The ships*, p. 52. “The four Neapolitan galleasses which sailed under the

italiana<sup>95</sup>. Da questa squadra, formata da una nuova tipologia di imbarcazioni, come era accaduto a Lepanto, ci si aspettava grandi imprese. Ma non si era tenuto conto che le galeazze, di grosse dimensioni, erano inadatte ai mari e alle coste frastagliate del Nord<sup>96</sup>.

La notte del 7 agosto otto navi incendiarie inglesi furono lanciate contro l'Armada, che si dovette disperdere. Alcune navi furono attaccate e tra queste proprio la Capitana della squadra napoletana che, per evitare la cattura, si incagliò tra le alte rocce di Calais dove fu abbordata e saccheggiata. Il capitano Ugo de Moncada, colpito ad un occhio, cadde in mare<sup>97</sup>. Stessa sorte subì la *Girona*, che affondò<sup>98</sup> mentre la *Napolitana* e la *Zuniga* riuscirono a rientrare<sup>99</sup>.

In un primo tempo le cause della distruzione delle due galeazze napoletane non furono palesi, per cui a Napoli si continuò la costruzione di una galeazza,

---

command of Hugo de Moncada were front-line fighting ships. Two of them had been built in 1578, the others in the early 1580s. They were very heavily armed, carrying between them 21 *cañones*, 14 *medios cañones*, 14 *medias colubrinas*, 31 *pedreros*, 27 *sacres*, 15 *medios sacres* and 80 *esmeriles*. Their gunpowder allocation, which averaged 125 quintales per galleass, was exceeded by only four other vessels in the fleet. During the cannon battles their involvement in the fighting was considerable, though with surprisingly limited effect”.

95 Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, «La infantería Italiana para la empresa de Inglaterra», *Revista de Historia Naval*, IV, 1986, pp. 5-18. Cfr. anche Magdalena de PAZZIS PI CORRALES, *Tercios del mar*, pp. 279-281: Carlo V aveva ordinato di creare una fanteria scelta, le “Compañías Viejas del Mar de Nápoles” per assegnarla come presidio fisso alle galere di Napoli e del Mediterraneo; dopo l'assedio di Malta del 1565 Filippo II aveva deciso di creare un corpo di fanteria permanente da imbarcare sui nuovi galeoni e galeazze, il “Tercio de Armada del Mar Océano” e un nuovo *tercio* per Napoli su modello di quello precedente, chiamato “Tercio de mar y Tierra”.

96 Colin MARTIN, *The ships*, p. 56: “The Armada galleasses represent a carefully considered attempt to produce a new kind of war ship adapted for operation in northern waters. Of their heavy bow and stern batteries, coupled with mobility provided by a galleon rig reinforced by auxiliary oar power, the Spaniards clearly expected great things. In the event they were to be disappointed”; cf. anche Colin MARTIN y Geoffrey PARKER, *La Gran Armada*, pp. 38-40.

97 Colin MARTIN y Geoffrey PARKER, *La Gran Armada*, p. 189.

98 Enrico SCANDURRA, *Le repubbliche marinare. Navi meridionali e rinascimentali in Italia*, in George F. BASS, (cur.), *Navi e civiltà. Archeologia marina*, (1ª ed. London 1972), Fabbri ed., Milano, 1974, pp. 205 ss.: l'A. riferisce che i resti della *Girona* sono stati recuperati nel 1968.

99 Magdalena de PAZZIS PI CORRALES, *Felipe II y la lucha*, pp. 317-318.

varata a metà febbraio del 1589<sup>100</sup>.

Ma era ormai chiaro che i migliori navigli per la guerra erano i galeoni e i vascelli necessari per ricostruire l'Armada: per incrementare le costruzioni Filippo II decise di ricorrere ai privati, incrementando il sistema degli asientos<sup>101</sup>.

Anche Napoli doveva contribuire con galeoni costruiti a sue spese: perciò l'incarico fu affidato agli imprenditori della repubblica di Ragusa (odierna Dubrovnik), dove vi erano esperti costruttori.

Ragusa in quegli anni era divenuta una grande potenza marinara, tra le maggiori del Mediterraneo, dotata di una flotta capace di raggiungere l'Inghilterra e le Fiandre, perfezionando le tecniche costruttive che si stavano sviluppando nei paesi nordici<sup>102</sup>. Nel 1525 era stato costruito nella baia di Gruž, vicino Dubrovnik, un grande arsenale per i vascelli posto sotto la protezione statale: qui a metà Cinquecento vi erano 100 operai che potevano costruire cinque grandi imbarcazioni contemporaneamente. Il legname necessario proveniva dalle montagne pugliesi del Gargano<sup>103</sup> ed era acquistato con particolari esenzioni dei diritti doganali, poiché i ragusei avevano rapporti commerciali e diplomatici col regno di Napoli<sup>104</sup>. Stesse esenzioni vi erano per l'acquisto di cannoni per le loro navi<sup>105</sup>.

Le maestranze ragusee avevano cominciato a sperimentare i nuovi sistemi costruttivi anche nel regno meridionale, nel bacino di Castellammare, riuscendo a costruire delle imbarcazioni simili a galeazze “di corpo lungo... [con] a poppa e a prora dei grandissimi Castelli di altezza straordinaria et ... quattro Alberi, doi alla Satina, e doi alla quadra”<sup>106</sup>. Vennero scelti i

100 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 1090/25, 23/2/1589, lettera del viceré Giovanni de Zuñiga, conte de Miranda, al re.

101 Irving I. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia*, pp. 43 ss.

102 Bariša KREKIĆ, «Ragusa (Dubrovnik) e il mare: aspetti e problemi (XIV-XVI secolo)», in Antonio Di VITTORIO, (cur.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra medioevo e età moderna*, Atti del Convegno internazionale di studi, Bari 21-22 ottobre 1988, Cacucci, Bari, 1990, pp.131-151.

103 Anica KISIĆ, *Naval architecture of Dubrovnik*, p. 103.

104 Miroslav PANTIĆ, «Ragusa e Napoli nell'epoca barocca», in Antonio Di VITTORIO, (cur.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra medioevo e età moderna*, Atti del Convegno internazionale di studi, Bari 21-22 ottobre 1988, Cacucci, Bari, 1990, pp. 371-381.

105 ASN, Sommaria, Partium, 1165 II, ff. 175-176, 20/1/1595.

106 Gigliola PAGANO DE DIVITIIS, «Siria e Napoli nei dispacci diplomatici inglesi», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 1985, pp.213-283, p.221, documento tratto dal Public





Fig. 5. Modello di galeone spagnolo. Museo Navale di Venezia. Foto Thies 2007  
CC SA 3.0 Unported.

capitani Pietro de Yvella, famoso per aver comandato la flottiglia della “squadra delle Indie”<sup>107</sup> e Stefano de Oliste, cugini, che nel 1579-1580 avevano fornito una loro nave per la guerra del Portogallo per 10.000 ducati<sup>108</sup>.

Nel 1588 fu stipulato un asiento con i due cugini, rinnovato nel 1590 e 1594: essi si impegnavano a costruire nell’*astillero* (cantiere) di Castellammare dodici galeoni di 700 tonnellate ciascuno al costo di 1000 ducati l’uno, per un costo totale di 120.000 ducati, da utilizzare nell’Armada del Mar Océano<sup>109</sup>. Nel 1592 uno dei galeoni era stato varato ed uno era in costruzione. Ma si prevedeva che le costruzioni sarebbero durate molto. Inoltre, si notava nei documenti inglesi, “... a parere di molti l’altezza delli castelli [sarebbe stata] di grande impedimento per gli versi del Mare Océano”<sup>110</sup>.

Dopo alcuni anni, erano stati costruiti nove dei dodici galeoni commissionati, posti al comando dell’Oliste, che doveva provvedere alla nomina di capitani e ufficiali, di solito ragusei. Ma tre di essi furono catturati dai Turchi a Costantinopoli insieme al loro comandante, Giorgio de Oliste, figlio di Stefano, Ma poi, secondo i patti dell’assicurazione stipulata con la Regia Corte, vennero riscattati dalla regia corte per 30.000 scudi perché erano necessari “per la Navigazione del Mar Océano”<sup>111</sup>. A fine Cinquecento Giorgio de Oliste stipulò un asiento per un suo galeone, la *SS Nunziata*, utilizzato per trasportare a Cartagena o Cales munizioni e vettovaglie<sup>112</sup> o per il trasporto di soldati da Napoli a Genova<sup>113</sup>. Nel 1603 l’Oliste aveva firmato un asiento per costruire tre galeoni “en el scaro “ di Castellammare “del porte de 2500 salmas cadauno”, asiento riconfermato più volte<sup>114</sup>. In quegli anni egli aveva stipulato un asiento simile a quello firmato dal

---

Record Office, Londra, State Papers Foreign, Sicily and Naples, vol. 93, f.4, notizie da Napoli, 22/3/1592.

107 Miroslav PANTIĆ, *Ragusa e Napoli*, p. 380.

108 ASN, Sommaria, Consulte, 14, f.231, 11/10/1594.

109 ASN, Sommaria, Consulte, 14, ff. 271ss., 14/11/1592.

110 Gigliola PAGANO DE DIVITIIS, *Sicilia e Napoli*, p.221, documento del, 22/3/1592.

111 ASN, Sommaria. Consulte, 14, ff. 229-234t, 11/10/1594, ff. 318-320t., 1/2/1595 (in cui vi è il contratto di assicurazione), ff. 353-362t., 17/4/1595, ff. 371-374t, 22/7/1595.

112 ASN, Sommaria, Consulte, 15, ff. 65t.-66, 2/2/1601, viaggio a Cartagena effettuato nel 1599 e 18, ff. 110t-116, 16/9/1604, viaggio a Cartagena o Cales.

113 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 1884/105, bilancio del 1621 in cui è riportato il pagamento di 2929.3.10 ducati a Giorgio de Oliste per il trasporto di soldati da Napoli a Genova

114 ASN, Sommaria, Consulte, 30, ff. 49-53t., 26/4/1626 ; ff. 173t.-177, 2/8/1623, ff. 202-

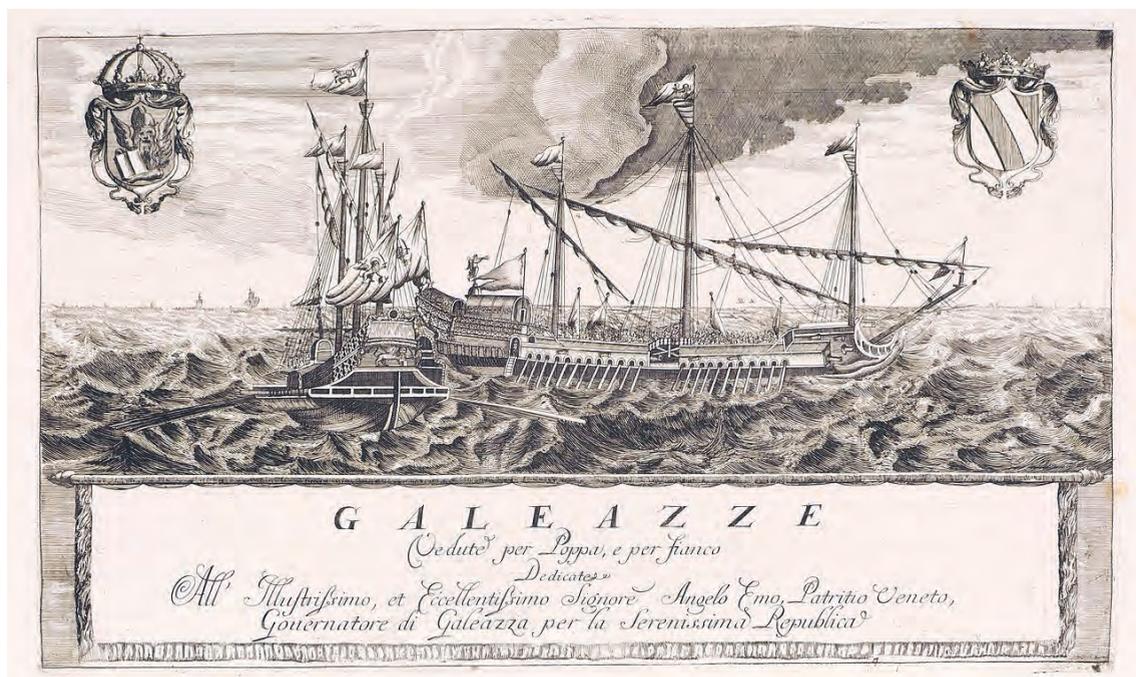


Fig. 6. Galeazza, Veduta per poppa e per fianco. Dedicata all' Illustrissimo, et Eccellentissimo Signor Angelo Emo, Patrizio Veneto, Vincenzo Coronelli, 1690 circa. Atlante Veneto Volume 1 Atlante Veneto, nel quale si contiene La Descrizione Geografica, Storica, Sacra, Profana & Politica degli Imperij, Regni, Provincie Dell' Universo Loro Divisione e Confini Coll' aggiunta di tutti li Paesi nuovamente scoperti, accresciuto di molte tavole geografiche, mai più pubblicate Opera, e studio del Padre maestro Coronelli Min. Convent., ... ad uso dell' Accademia cosmografica degli Argonauti [...] In Venetia MDCXC./Wikimedia commons).

padre per la costruzione di dodici galeoni, che egli prometteva di terminare al più presto possibile<sup>115</sup>. I privilegi concessi ai ragusei consentivano anche a Giorgio de Oliste di ad ottenere rifornimenti esenti da diritti di dogana, come i 4715 tomoli di grano forniti dal portoghese Miguel Vaaz<sup>116</sup>, ebreo *converso*, un commerciante che si era arricchito con rifornimenti di grano trasportati su sue navi<sup>117</sup>.

203v., 24/9/1623 ; 31, ff. 38- 46, 2911/1623, in cui si cita il contratto del 1603.

115 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 1100/88, 13/1/1604, lettera di Giorgio de Oliste.

116 ASN, Sommaria, Consulte, 18, ff. 160-161t., 18/5/1605.

117 Maria SIRAGO, «L'inserimento di una famiglia ebraica portoghese nella feudalità meridionale: i Vaaz a Mola di Bari (circa 1580-1806)», *Archivio Storico Pugliese*, 1987, pp. 119-

Nell'Italia meridionale un grande impulso alla costruzione dei vascelli fu dato da Pedro Giron de Osuna, nominato viceré di Sicilia nel 1611. Egli durante il suo mandato vicereale aveva dato incremento alla “politica marittima”, volta a combattere i turchi e barbareschi ma anche a limitare la potente Venezia, “Signora” dell’Adriatico<sup>118</sup>. Al suo arrivo in Sicilia aveva riorganizzato la squadra delle galere e creato una *esquadra* di vascelli posta al comando di don Ottavio Tagliaviva d’Aragona da usare contro i corsari, che preoccupava Venezia<sup>119</sup>. L’agente del duca di Urbino, Girolamo Fracchetta, rimarcava che le sue idee erano smisurate, poiché con le galeazze che armava voleva prendere Costantinopoli<sup>120</sup>. Nominato nel 1616 viceré di Napoli aveva ingaggiato una personale guerra contro Venezia, malgrado l’opposizione della monarchia spagnola, forte dell’appoggio del valido, il duca di Uceda, figlio del duca di Lerma<sup>121</sup>. Era convinto che Filippo II, per opporsi ai nemici, doveva diventare “señor de la mar”: perciò proponeva di ordinare ai signori spagnoli di non dare “lance” (soldati) per il servizio regio ma di convertire tale servizio nell’allestimento di venti navi da incorporare all’Armada<sup>122</sup>.

Per organizzare una squadra napoletana aveva fatto costruire tre vascelli pregevoli nell’arsenale napoletano, facendone rimorchiare nella Capitale altri due in costruzione in Sicilia<sup>123</sup>, posti al comando a Ottavio Tagliavia d’Aragona<sup>124</sup>;

---

158 e «Miguel Vaaz, conte di Mola, un mercante intraprendente all’ombra dei viceré», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 2015, pp. 83-101; cfr. anche Peter A. MAZUR, *The New Christians of Spanish Naples 1528 -1671. A Fragile Élite*, Palgrave Macmillan ed., New England, 2013, cap.4, pp. 81ss.; Benedetta CRIVELLI Gaetano SABATINI, «La carrera de un mercader judeoconverso en el Nápoles español. Negocios y relaciones políticas de Miguel Vaaz (1590-1616)», *Hispania*, 2016, vol. LXXVI, n.º. 253, mag.ag., pp. 323-354.

118 Cesareo FERNANDEZ DURO, *El Gran Duque de Osuna y su marina. Jornadas contra Turcos y Venecianos 1602-1624*, Madrid, Est. Tipografico Sucesores de Rivadeneyra, 1885, pp. 25 ss.

119 Luis Mari LINDE DE CASTRO, *Don Pedro Girón, Duque de Osuna, la hegemonía española en Europa a comienzos del siglo XVII*, Encuentro, Madrid, 2005; cfr. anche Guido CANDIANI, *Dalla galera alla nave di linea*, pp. 48ss.

120 Francesco PALERMO, «Documenti sulla storia economica e civile del Regno cavati dal carteggio degli agenti del granduca di Toscana dall’anno 1582 sino al 1648», *Archivio Storico Italiano*, 1846, pp. 243-353, p. 227 ss., lettera del 1/10/1616.

121 John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell’Impero*, I, pp. 50 ss.

122 AGS, Legajo 1881, in CODOIN, XLVIII, p. 333, 14/4/1618: lettera dell’Osuna al sovrano.

123 Gregorio LETI, *Vita di Don Pietro Giron duca d’Ossuna viceré di Napoli e Sicilia*, Gallett, Amsterdam, 1700, p. 324 e p. 338.

124 Gregorio LETI, *Vita di Don Pietro Giron*, p. 349.

i vascelli costruiti per suo conto li aveva affidati a Francisco de Ribera<sup>125</sup>. Poi nel 1617 aveva noleggiato il galeone Santo Pietro di Giorgio de Oliste per 1650 ducati mensili, utilizzato anche per il trasporto delle truppe<sup>126</sup>. Venezia aveva però preso le sue contromisure: tra il 1616 ed il 1618 aveva noleggiato trentaquattro navi straniere (ventisette olandesi e sette inglesi) a cui si aggiungevano quelle ingaggiate a Venezia, per la maggior parte nazionali e le unità a remi<sup>127</sup>. Ma l'Osuna riteneva di essere pronto per l'attacco: nell'estate del 1618 aveva raccolto a Napoli una *Armada de alto bordo* composta da diciotto *vascelli*, a cui si aggiungevano le galere napoletane e siciliane, con cui aveva assalito le navi veneziane<sup>128</sup>. Il viceré era convinto dell'appoggio della monarchia spagnola: ma i ministri non poteva avallare una guerra contro Venezia con vascelli e armate costruiti in nome del viceré ma a spese dello stato. Perciò, il re, con l'avallo del consiglio di Stato, decise di destituire l'Osuna e richiamarlo in Spagna, un evento mai accaduto prima. In un primo momento egli non fu incarcerato: ma nel 1621, quando Filippo IV salì al trono, decise di dare all'Osuna una punizione esemplare, facendolo porre in carcere, dove morì il 24 settembre 1624<sup>129</sup>.

Cesareo Fernandez Duro, autore di una pregevole storia della marina spagnola, ha dedicato pagine entusiastiche al felice tentativo dell'Osuna di formare una squadra di vascelli per difendere i regni di Napoli e Sicilia, biasimando la Spagna che ne aveva impedito un esito positivo. Egli ricordava l'abilità del viceré nell'utilizzare nuove scoperte scientifiche, in particolare quelle proposte da Galilei, concludendo: “*con la esquadra formada por Osuna con los capitanes de su escuela, todavia algun tiempo flotó respetada la bandera española*”<sup>130</sup>.

125 AGS, Legajo. 1880, lettera del 1617, in CODOIN, XLVI, pp.53-54; cfr. anche Raffaele Maria FILAMONDO, *Il genio bellicoso di Napoli*, Napoli, D. A. Parrino e M. L. Muti ed., 1694, p. 165 e 535.

126 ASN, Sommaria, Consulte, 31, ff.38-46, 29/11/1623; cfr. anche AGS, Estado, Nápoles, Legajo 1884/105, bilancio del 1621, pagamenti per il 1619 per il no1o del galeone di Giorgio de Oliste che aveva condotto da Napoli a Genova 700 fanti italiani.

127 Guido CANDIANI, *Dalla galera alla nave di linea*, pp. 50ss.

128 AGS, Legajo 1881, 24/7/1618, lettera dell'Osuna al re., in CODOIN, XLVIII, pp. 500 ss.

129 Maria SIRAGO, «Don Pedro Giron de Osuna, viceré “corsaro” tra Sicilia e Napoli nei primi anni del Seicento», *Dialoghi mediterranei*, n.49, maggio 2021, online al sito istituto euro-arabo.

130 Cesareo FERNANDEZ DURO, *El Gran Duque de Osuna*.

*L'armata napoletana del mar Océano o dei vascelli di alto bordo*

Nel programma di riorganizzazione delle flotte iniziato qualche anno prima dell'ascesa al trono di Filippo IV si era deciso di ripristinare anche la marineria napoletana, composta dalla flotta delle galere, e dai vascelli, da incorporate alla armata spagnola. Questo progetto rientrava nel "sistema imperiale" spagnolo in cui era inserito un "sottosistema" Italia, un complesso di formazioni politiche la cui evoluzione è stata direttamente o indirettamente segnata dalla Spagna: tra queste, però, le province più esterne del dominio spagnolo, come Napoli, la Sicilia e la Sardegna, dovevano provvedere alla difesa di quelle più interne e della Spagna che in cambio concedeva sostegno militare<sup>131</sup>. Questa "unione delle armi" progettata dal conte duca Olivares fin dall'inizio del suo mandato, prese corpo nel momento in cui cominciarono ad ampliarsi gli scenari di guerra<sup>132</sup>.

Dopo la rimozione dell'Osuna i suoi vascelli furono sequestrati e risistemati a Napoli tra 1620 e 1621, per essere incorporati all'armata<sup>133</sup> insieme al galeone che Giorgio de Oliste aveva fittato alla Regia Corte<sup>134</sup>. In quel periodo di turbolenze il viceré cardinale Antonio Zapata y Cisneros consigliava al re di non sguarnire il Regno, incorporando tutti i vascelli all'armata. Perciò Filippo IV scrisse al principe Emanuele Filiberto di Savoia, viceré di Sicilia<sup>135</sup>, di aver ordinato all'ammiraglio Ribera di portare in Spagna solo quattro *vascelli*, facendo rimanere a Napoli gli altri quattro, insieme a quello noleggiato da Giorgio de Oliste<sup>136</sup>.

Inoltre, veniva completato un vascello in costruzione per ordine dell'Osuna alla Torre di san Vincenzo (la lanterna), malgrado il parere contrario del de Oliste, che

---

131 Aurelio MUSI, *L'Italia nel sistema imperiale spagnolo*, in Aurelio MUSI, (cur.), *Nel sistema imperiale: l'Italia spagnola*, ESI, Napoli, 1994, pp. 51-66, e Aurelio MUSI, *Sistema imperiale spagnolo e sottosistema Italia. Una proposta interpretativa*, in Bruno ANATRA e Giovanni MURGIA, (cur.), *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro*, Carocci ed., Roma, 2004, pp. 229-237, p. 233 e p.235.

132 John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I, pp. 296ss.

133 Irving I. A. THOMPSON, *Guerra y decadencia*, p. 244.

134 ASN, Sommaria, Consulte, 29, ff. 44-45, 22/3/1622.

135 Andrea MERLOTTI, *Savoia Emanuele Filiberto, principe di Oneglia*, voce (cur.), *Dizionario Biografico degli italiani*, 91, 2018: nel 1612 era stato nominato capitano generale del mare o grande ammiraglio, lo stesso grado conferito ad Andrea Doria, e nel 1621 viceré di Sicilia.

136 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 1884/9, 3/3/1622, *ibid.*, 43, 21/6/1622 e 14/7, il viceré cardinale Antonio Zapata y Cisneros al re Filippo IV.

calcolava si dovessero spendere ancora 60.000 ducati, oltre i 15.000 già spesi<sup>137</sup>. Occorreva però costruire una armata napoletana per cui il 20 febbraio 1622 fu ordinato di costituire un nucleo di vascelli napoletani da incorporare all'Armata dell'Océano: per la squadra, che doveva essere composta da otto *galeoni*, furono stanziati 100.000 ducati, un terzo dei 300.000 forniti dal donativo, il sussidio ordinario o straordinario deciso dai Parlamenti Generali in cambio del quale il vicerego poteva ottenere grazie e privilegi<sup>138</sup>.

Per la costruzione dei vascelli Giorgio di Oliste presentò una offerta di asiento simile a quella presentata dal padre, che non fu accettata<sup>139</sup>. Il sovrano preferì stipulare un asiento con un altro capitano raguseo, Cristofaro Martolossi, che si impegnava a costruire a Ragusa sei navigli dotati di equipaggio da usare per sei anni e altrettanti *galeoni* e un *petaccio*, o nave appoggio a Napoli entro il 1624 per formare la squadra napoletana<sup>140</sup>. Anche il Martolossi era ben conosciuto perché aveva fornito i suoi servizi alla corte spagnola, noleggiando nel 1611 una nave posseduta insieme a Marino Benchi, per la quale i due capitani ragusei avevano ottenuto franchigie per l'acquisto dell'armamento<sup>141</sup>.

Questa scelta non era caldeggiata dal viceré duca d'Alba, don Antonio Alvarez de Toledo, che era a conoscenza dei cattivi rapporti tra i due capitani ragusei. Ma dovette cedere alla ragion di stato, cercando di reperire il denaro occorrente per far iniziare le costruzioni. In quegli anni il vicerego era in grave crisi finanziaria, colpito dalle ripercussioni della più generale crisi europea<sup>142</sup>, che aveva provocato tra il 1617 ed il 1621 tre svalutazioni<sup>143</sup>. Il viceré riuscì a dare al capitano raguseo Martolossi 54.000 ducati di anticipo, utilizzati per la costruzione della Capitana

137 ASN, Sommaria, Consulte, 30, ff. 209v.212, 6/9/1623.

138 AGS, Secreterias Provinciales, 22/2/1622; cfr. anche Maria SIRAGO, «L'Armada del Mar Océano».

139 ASN, Sommaria, Consulte, 30, ff.49-53t, 26/4/1623; ff. 173t.-177, 2/8/1623; ff. 202-203v., 24/8/1623; 31, ff.38-46, 29/11/1623.

140 AGS, Secreterias Provinciales, 16/2/1623; lettera del segretario della Junta de Armadas Martin de Aróztegui al conte di Monterey.

141 ASN, Sommaria Consulte, 23, ff. 144-145, 159/1611; Cristoforo Martolossi e Marino Benchi secondo i privilegi accordati ai ragusei ottenevano 4 pezzi di artiglieria di ferro per la loro nave ancorata a Nisida.

142 Hugh TREVOR ROPER, «La crisi generale del XVII secolo», in Trevor ASTON, (cur.), *Crisi in Europa 1550-1650* (I ed. London 1965), Giannini, Napoli, 1968.

143 Luigi DE ROSA, *I cambi esteri a Napoli dal 1591 al 1707*, Arte Tipografica, Napoli, 1955.

e dell'Ammiraglia; ma aggiungeva che non riusciva a reperire in alcun modo gli altri 94.000 ducati pattuiti<sup>144</sup>, anche se il conte duca Olivares continuava a dare priorità all'armamento navale

Il 5 maggio 1626 Giovanni Fontana, figlio del noto architetto papale Domenico, fece una perizia dei due vascelli che erano stati varati, ciascuno di 450 tonnellate, già provvisti de "los arbores mayores y los trinquetes", della velatura e delle ancore (che erano a Castellammare), per cui sarebbero stati completati per fine mese. Ma per la navigazione occorrevano 150 marinai, di cui ne erano stati reperiti solo 50. Pertanto, il socio del Martolossi, Nicolò Massimbradi, assicurava l'architetto che avrebbe scritto al Console di Ragusa per fare la leva. Bisognava però sistemare l'artiglieria che stava nell'arsenale. Infine lo stesso Massimbradi assicurava che gli altri due galeoni, di 370 tonnellate ciascuno, sarebbero stati varati al più presto, uno a fine mese e l'altro in giugno e sarebbero stati equipaggiati per il mese di luglio ma occorrevano altri 120 marinai<sup>145</sup>.

Olivares premeva perché i vascelli fossero inviati in Spagna per incorporarli all'Armata, "en consideracion [de] la entrada de los Olandeses nel Brasil". Ma le imbarcazioni furono effettivamente disponibili solo nel 1626<sup>146</sup>. Don Sancho Martinez de Leyva, conte de Baños, nominato generale della squadra<sup>147</sup>, in luglio ebbe l'ordine di venire a Napoli per controllare le costruzioni, visto che 4 galeoni e un petaccio erano stati varati ma altri 4 galeoni erano ancora in costruzione e mancava l'artiglieria<sup>148</sup>. Perciò il Martolossi offriva di allestire tre suoi galeoni in attesa del completamento dei galeoni<sup>149</sup>. Anche se i vascelli napoletani non arrivarono in tempo, l'Olivares aveva ottenuto un primo successo dalla politica di armamento navale, poiché l'Armata spagnola comandata da Fadrique de Toledo era riuscita ad allontanare dal Brasile gli olandesi che vi avevano fondato alcune colonie<sup>150</sup>.

In Italia si era ormai diffusa la notizia delle nuove costruzioni: Vincenzo Vettori, agente del granduca di Toscana a Napoli, aveva riferito al suo signore

144 ASN, Sommaria Consulte, 30, ff. 138-139, 6/6/1623.

145 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo14, 5/5/1626.

146 Maria SIRAGO, *L'Armata del Mar Océano*, pp. 105-108.

147 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 202, 11/6/1626, il re al viceré duca d'Alba: il generale percepiva uno stipendio di 300 ducati mensili a partire dall'8/10/1623.

148 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 202, 3/7/1626, il re al viceré duca d'Alba.

149 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo14, 13/6/1626.

150 John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I., pp. 243ss.



La situazione finanziaria rimaneva però critica: il Martolossi doveva avere ancora 44.000 ducati dei 66.000 rimanenti anche se la costruzione dei vascelli era terminata; ma il deficit di bilancio ormai cronico per le guerre in corso non permetteva di reperire il denaro necessario<sup>153</sup>. Questa situazione preoccupava l'*establishment* spagnolo. Il sovrano, nelle istruzioni redatte il 21 novembre del 1629 per il duca di Alcalà, Fernando Afán de Ribera, nominato in luogo del duca d'Alba, notava con disappunto:

“...para una ocasion de Armada ... hubiera mas meno de Bajeles de estos sus Vassallos, de que poderse servir”<sup>154</sup>.

Anche se la monarchia spagnola continuava a richiedere la costruzione dei vascelli il 2 ottobre 1629 la Sommara aveva dato parere contrario alla costruzione dell'Armata per la quale occorreano 240.000 ducati (30.000 a nave), oltre i 10.000 ducati annui necessari al suo mantenimento<sup>155</sup>. Il Consiglio d'Italia il 9 marzo del 1630, pur avendo preso atto del parere negativo della Sommara, aveva ribadito che i “navíos de alto bordo [erano estremamente utili perché potevano] navegar en todos tiempos”, a differenza delle *galere* che in inverno dovevano essere ormeggiate in porto, ordinando di fare un ulteriore sforzo per la realizzazione<sup>156</sup>. Secondo i dettami della “politica dell'unione delle armi” intrapresa dal conte duca Olivares il vice regno di Napoli doveva fornire 16.000 soldati armati dei 140.000 da radunare e un congruo numero di galere e vascelli<sup>157</sup>. Perciò il viceré aveva dovuto chiedere un donativo straordinario, necessario per le guerre di successione di Mantova e Monferrato<sup>158</sup>.

Malgrado il deficit del vicereame bisognava obbedire agli ordini. Nel 1631 Giovanni de Oliste aveva proposto un asiento per costruire a Castellammare in quattro anni la squadra napoletana di otto vascelli (due di 2500 salme, 2 di 1500, 2 di 1000), chiedendo di poter andare in corso coi suoi vascelli contro “los Infieles”<sup>159</sup>. Ma i ministri del Consiglio di Italia avevano preferito stipulare un asiento con un altro capitano raguseo, Nicola de Masimbradi, con le stesse

153 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 14, 14/10/1626, consulta sulla lettera del viceré.

154 Biblioteca Nacional, Madrid, ms, 6938, “Istruzioni al duca d'Alcalá” del 21/11/1628.

155 ASN, Sommara, Consulte, 38, 2/10/1629.

156 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 14, 9/3/1630.

157 John H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I., p.62 e pp. 243ss.

158 Giuseppe CONIGLIO, *I viceré*, p. 220.

159 ASN, Sommara, Consulte, 36, ff. 234-237, 13/3/1631.

clausole di quello stipulato nel 1623 col Martolossi, per la costruzione di una squadra di dieci vascelli e due petacci da utilizzare per sei anni<sup>160</sup>. Anche il Masimbradi fin dal 1628 era impegnato a servire la Spagna col suo galeone *San Giovanni Evangelista*, per cui dava sicura garanzia<sup>161</sup>.

La squadra cominciò ad essere costruita nel 1632 per essere inviata in Spagna al più presto<sup>162</sup>. Gli spagnoli erano in allerta perché i rapporti con la Francia si stavano definitivamente deteriorando e si temeva l'approssimarsi delle ostilità<sup>163</sup>. Dal primo di aprile del 1635 si ordinava di tenere in ordine le *galere* in ogni luogo. La guerra con la Francia scoppiò effettivamente per ordine del cardinale Richelieu per cui fu avviata la costruzione di un gran numero di *galere* nei porti mediterranei<sup>164</sup>. Il 10 maggio Mauro Alvaro di Bazan, III marchese di Santa Cruz e marchese del Viso “luogotenente generale del mare” giunse a Napoli per organizzare un'impresa contro la Provenza. Fu radunata in Sardegna una flotta composta da dieci grandi *vascelli* con 2.200 soldati napoletani, diciotto *galere* napoletane comandate da Melchiorre de Borja e quelle siciliane comandate dallo stesso marchese del Viso. Ma poiché la stagione era ormai avanzata, si dovette desistere da un attacco congiunto, per cui si riuscì solo a prendere le isole di Santa Margherita e Sant'Onorato. L'anno seguente fu raccolta una grande armata composta da 35 *galere* e 10 grandi *vascelli* su cui erano imbarcati 7000 soldati spagnoli e napoletani che doveva difendere Napoli. Ma a causa di una tempesta molte navi furono distrutte e le rimanenti si rifugiarono a Portolongone<sup>165</sup>. Il viceré conte di Monterey, Manuel de Zúñiga y Fonseca, successo all'Alcalà nel 1631, preoccupato per un possibile attacco francese, nel 1636 aveva acquistato dal mercante fiammingo Gaspare Roomer sei *vascelli* per 108.000 ducati, di cui 78.000 in contanti<sup>166</sup>; insieme a questi ne furono aggiunti altri otto, predati dai

160 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 17, 24/5/1633.

161 ASN, Sommaria, Consulte, 37, ff. 31v.-33, 5/6/1631, pagamento al Masimbradi di 3050 ducati residui per il nolo del suo galeone impegnato nel 1628 per il trasporto della fanteria da Napoli a Gibilterra.

162 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 16, 16/10/1634.

163 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 18, 14/12/1634 e 12, 26/1/1635.

164 JOHN H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'Impero*, I, p. 388.

165 Domenico Antonio PARRINO, *Teatro eroico e politico dei Governi de' Viceré del Regno di Napoli dal tempo di Ferdinando il Cattolico fino all'anno 1675*, Lombardi ed., Napoli, 1875-1876, 3 voll., II, p. 217.

166 ASN, Giustizia, Processi, Pandetta nuova seconda, 329 e Cedole di Tesoreria, 468, f. 77.

pirati, che dovevano essere riparati<sup>167</sup>. L'anno seguente decise di far allestire trenta *vascelli*: alcuni erano stati presi in affitto dai mercanti fiamminghi Gaspare Roomer e Jan van den Eynde (detto poi Giovanni Vandenejnden), che ebbero 30.000 ducati, comprensivi dell'affitto dei loro vascelli usati nell'armata negli anni precedenti<sup>168</sup>. In questo momento di crisi politica l'operato dei due mercanti fiamminghi divenne di primaria importanza. Essi avevano fatto rapidamente fortuna dedicandosi a svariati commerci, tra cui quello degli attrezzi navali, trasportati dal Nord su proprie navi; le stesse navi erano spesso affittate alla Regia Corte per essere integrate nell'Armada dell'Océano. Gaspare Roomer, a Napoli dal 1616, dal 1627 aveva formato una società con Giovanni Vandenejnden) impegnata nella fornitura del grano per la capitale, ampliando rapidamente il suo capitale, spesso impiegato anche nel commercio di quadri<sup>169</sup>. Anche il viceré duca di Medina de la Torres, Ramiro Nuñez de Guzmán, giunto in Napoli il 13 novembre 1637 in sostituzione del Monterey, si diede da fare per allestire l'armata: in primo luogo riconfermò il contratto per il fitto del galeone *San Giovanni Evangelista* del Masimbradi (fittato fin dal 1628)<sup>170</sup>. Poi firmò un *asiento* col Roomer per allestire una squadra di dieci vascelli<sup>171</sup>. Poi intavolò trattative con altri "uomini di negozio" per far costruire in regno quattro vascelli, uno di 1200 tomoli, uno di 1000 e due di 900, chiedendo loro se il prezzo proposto dal Roomer fosse quello corrente sulla piazza di Venezia<sup>172</sup>.

Il viceré si rendeva conto che le costruzioni stavano peggiorando perciò voleva riorganizzare tutto il comparto. Aveva ordinato ai cantieri napoletani la costruzione di alcune navi; ma aveva chiesto al Roomer di comprare una nave in Svezia e due in Olanda fingendo che fossero per la repubblica di Venezia<sup>173</sup>.

---

167 ASN, Sezione Militare, Giunta dell'Arsenale, I, 19/8/1637.

168 ASN, Sommaria, Consulte, 41, ff.58-65t., 30/7/1637.

169 Renato RUOTOLO, *Mercanti collezionisti fiamminghi a Napoli: Gaspare Roomer e i Vandenejnden*, G. Scarpati, Massa Lubrense, 1982: i due mercanti impiegavano una buona parte del loro capitale nell'acquisto di dipinti, divenendo in breve i più importanti mercanti d'arte del viceregno. Cfr. anche Eduardo NAPPI, «Le attività finanziarie e sociali di Gasparo de Roomer. Nuovi documenti inediti su Cosimo Fanzago», *Ricerche sul '600 napoletano*, 2000, pp. 61-92.

170 ASN, Sommaria, Consulte., 40, ff. 232-234., 13/10 1638.

171 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3261/152, 21/2/1639, il viceré Medina al re.

172 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3261/152, 11/3/1639, il viceré Medina al re.

173 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3261/152, 11/3/1639, lettera del viceré Medina al re Ivi, p. VI.

Infine, aveva stipulato un asiento con Cristofaro Martolossi per far costruire due vascelli di 1200 e 1000 tonnellate nei cantieri di Castellammare, Torre del Greco o Napoli da consegnare entro diciotto mesi per essere incorporati nell'Armata del Mar Océano<sup>174</sup>. La crisi generale toccò il suo culmine nel 1640 quando scoppiò la rivolta in Catalogna e Portogallo<sup>175</sup>. Per poter fronteggiare le urgenze belliche la Spagna aveva bisogno di vascelli per l'Armata dell'Océano, alcuni dei quali erano stati inviati da Napoli<sup>176</sup>. Ma anche il regno di Napoli si trovava in difficoltà: quando fu assalito dall'armata francese dové utilizzare i pochi vascelli allestiti, quasi tutti appartenenti a mercanti olandesi (in realtà fiamminghi, mal armati, secondo la perizia di Sebastiano de Elizondo, “veditore” (ispettore) dell'armata dei vascelli dal 1637<sup>177</sup>.

Il 1° marzo 1640 il viceré Medina scriveva al Consiglio d'Italia di aver stipulato con i mercanti fiamminghi Gaspare Roomer e Jan Vandeneynnden un contratto di affitto per 25 vascelli, chiedendo di allestirne il maggior numero possibile per maggio<sup>178</sup>. Gli stessi mercanti in ottobre ne acquistarono sette per 95.101 ducati<sup>179</sup>. Ma le altre offerte di asiento proposte dal duca di Castro e da altri mercanti<sup>180</sup> e quella dei cittadini napoletani<sup>181</sup> non furono prese in considerazione. Si preferiva utilizzare la squadra di sei vascelli del generale raguseo Geronimo Masimbradi aggregata a quella spagnola: ma il Consiglio d'Italia stabilì che essa doveva trascorrere l'inverno a Napoli per evitare la diserzione degli equipaggi<sup>182</sup>.

174 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3261/151, senza data, e 152, 21/3/1639, lettera del viceré duca di Medina al re.

175 Antoni Simon TARRÉS, «La revuelta catalana de 1640 e Antonio Maria HESPAÑHA, La “Restauração” portuguesa en los capítulos de las Cortes de Lisboa de 1641», in John H. ELLIOTT, Rosario VILLARI, Antonio Maria HESPAÑHA Bruno ANATRA y otros (cur.), *1640: la Monarquía Hispánica en crisis*, Critica, Barcelona, 1992, pp. 17-43 e 123-168.

176 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3261/165, 1639: nell'armata comandata da Beltran de Guevara duca di Naxera erano compresi anche i vascelli napoletani inviati in Cartagena.

177 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3273/24, 25/4/1646.

178 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3263/45, 1/3/1640.

179 ASN, Cedole di Tesoreria, 471, f.202, 9/10/1640.

180 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3263/45, 1/3/1640: il duca di Castro offriva di costruirne 15, i banchieri genovesi Paolo e Giorgio Spinola 6 per conto di Giovan Geronimo Gentile; Gasparo Santo Giovan Tuffetti 10.

181 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3273/106, 20/7/1642: vari cittadini napoletani offrivano di formare l'Armata per l'Océano con 10-12 vascelli.

182 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3272/145, 7/5/1645, ordine al capitano Masimbradi di andare in Spagna con la sua squadra; ibidem, Secreterias Provinciales, Legajo 21, 23/11/1645,

In quel periodo la flotta assorbiva molte delle energie del regno meridionale: nel 1640 furono spesi 33.349,17 ducati e l'anno seguente 55.794,17 da restituire ai genovesi che li avevano prestati per allestire la flotta. A queste ingenti somme si dovevano aggiungere 2.100 ducati pagati a Roomer e Vandeneynnden per due loro vascelli che operavano nell'Armata<sup>183</sup>. In una lunga relazione l'ispettore dell'armata Sebastiano Elizondo nel 1645 faceva il punto sulla situazione dell'armata napoletana a partire dal 1637, anno della sua nomina: in quegli otto anni erano stati allestiti 37 vascelli che erano stati poco utili per la Spagna perché erano serviti contro i francesi; inoltre quando erano in Spagna l'equipaggio, secondo le clausole degli *asientos*, voleva tornare in patria per l'inverno. Egli aggiungeva che i vascelli erano per la maggior parte di proprietà dei mercanti olandesi che chiamavano “sus Yndias y quel reyno” guadagnando circa 22.500 mensili dai contratti di affitto. Chiedeva perciò al consiglio di Stato di aggregare alla squadra napoletana delle galere sei vascelli e farne costruire altri due o tre per difendere le navi mercantili continuamente assalite dai corsari<sup>184</sup>. Anche don Martin Carlos de Mencos, generale dell'armata napoletana, era dello stesso parere. Egli era stato nominato nel 1640, alla morte del conte de Baños, ma era giunto a Napoli solo nel 1646, perché conosceva bene la situazione: i vascelli erano del capitano Massimbradi tranne uno che apparteneva al re<sup>185</sup>.

La crisi che portò alla “rivolta di Masaniello”<sup>186</sup> acuì ancor più il problema del mantenimento dell'armata. Il viceré Rodrigo Ponce de Leon, duca d'Arcos, era consapevole della necessità di difendere il viceregno, ma le casse erano vuote. Egli era riuscito solo a tenere armate le sei galere della squadra napoletana al comando di Giannettino Doria, secondogenito di Carlo, duca di Tursi, ed a queste si aggiungevano le sei della squadra del duca di Tursi, comandate dal nipote Carlo del Carretto. Queste unità si unirono all'armata spagnola, arrivata a Napoli in ottobre, al comando di don Giovanni d'Austria, salvando la città dall'armata

---

il consiglio d'Italia ordina al Masimbradi di tornare a Napoli; ibidem, Estado, Nápoles, Legajo 3273/106, 29/9/1646, secondo i capitoli dell'asiento il Masimbradi doveva tornare a Napoli con la sua squadra per “invernare”.

183 Giuseppe Galasso, *Alla periferia dell'impero. Il Regno di Napoli nel periodo spagnolo (secoli XVI-XVII)*, Einaudi, Torino, 1994, pp. 170-172.

184 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3273/24, 25/4/1646.

185 AGS, Secreterias Provinciales, Legajo 21, 22/12/1646.

186 Aurelio Musti, *La rivolta di Masaniello nella scena politica barocca*, Guida, Napoli, 1989.

francese che più volte tentò di assalirla<sup>187</sup>.

Al termine dei moti masanelliani il re ordinò a don Giovanni di fermarsi a Messina con una parte dell'armata del mar Oceano per farla sistemare e controllare eventuali movimenti della flotta francese<sup>188</sup>; nel mese di maggio del 1649 dava notizia di avere inviato 200.000 ducati per la sua sistemazione, a cui al più presto ne avrebbe fatti aggiungere altri 100.000, dando simili ordini al viceré conte di Oñate, Inigo Velez de Guevara, che nel 1649 aveva sostituito il duca d'Arcos: Filippo IV era ormai consapevole che l'armata napoletana era necessaria soprattutto per la difesa delle navi mercantili, per cui in settembre ordinò che una parte dell'armata del mar Oceano rimanesse a Messina insieme alle squadre del Masimbradi e un'altra stesse a Napoli fino a che il pericolo non fosse cessato. Inoltre, ordinava al viceré Oñate di provvedere a stipulare contratti con "olandeses" (fiamminghi) per far costruire vascelli<sup>189</sup>.

Perciò tra il 1649 ed il 1650 l'armata rimase di guardia tra Messina e Napoli<sup>190</sup>. Nel 1651 l'armata napoletana, composta da tre vascelli e un petaccio, fu posta al comando di Alvaro de Melo<sup>191</sup>. Ma per completare la squadra fu necessario affittare alcuni vascelli olandesi e inglesi<sup>192</sup>, provvedimento necessario, secondo l'ispettore Sebastiano de Elizondo<sup>193</sup>. Anche il viceré conte di Castrillo, don Garcia de Avellaneda e Haro, successo all'Oñate nel 1653, stipulò contratti con il capitano raguseo Giorgio de Oliste<sup>194</sup> e con alcuni mercanti fiamminghi, tra

---

187 Maria SIRAGO, *La flotta napoletana*, pp. 281ss.

188 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 6112/9, 12/12/1648 e 13, 16/1/1649, il re a don Giovanni d'Austria.

189 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 6112/9, 14, 6/9/1649, il re a don Giovanni d'Austria.

190 Cesareo FERNANDEZ DURO, *La Armada*, II, p. 85.

191 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3274, 20/5/1651.

192 ASN, Notai del '600, Notaio A. Sparano, protocollo 1016/21, ff. 126-126t., 27/4/1650, affitto della nave *Fior del Sole* del capitano olandese Pietro de Giovanni Nocher di 3000 carra di portata per 850 ducati mensili; *ibid.*, ff. 128-129, 25/4/1650, affitto delle navi inglesi *il Buon Successo* del capitano Glielmo Sauden e *L'Agnello* del capitano Edmundo Peinde per 360 ducati mensili ciascuna; *ibid.*, ff. 102-106, 1651, affitto delle navi *Giustizia* e *Del-fino Giallo* insieme ad altre di loro corrispondenti per il trasporto di 3.000 fanti, 1.000 da Napoli a Cartagena e 2.000 da Napoli nelle Fiandre per 6.900 ducati. *Ivi*, p. vi.

193 .Archivo Histórico Nacional, Madrid, Estado, Legajo 661/1, 2/2/1652.

194 ASN, Sommaria, Consulte, 52, f.163v., 19/2/1654, pagamento di 2000 ducati per il fitto del vascello di Giorgio de Oliste e f. 165, pagamento di 1000 ducati per la "gente di mare" del vascello.

cui Ferdinando Vandenejnden, figlio di Giovanni<sup>195</sup>. Ma visto che il sistema dell'asiento con gli stranieri non aveva dato i risultati sperati si decise di far costruire l'armata napoletana a spese di un fedele suddito napoletano, Andrea d'Avalos, principe di Montesarchio, discendente da una antica famiglia spagnola venuta in regno al tempo degli aragonesi. Il principe si era distinto all'epoca dei moti masanelliani insieme a Gregorio Carafa, priore della Roccella. Ma dopo la pacificazione il viceré Oñate lo aveva accusato di aver partecipato ad una congiura antispagnola organizzata per dare il trono di Napoli e Sicilia a don Giovanni d'Austria, secondo la lettera pubblicata da Michelangelo Schipa<sup>196</sup>.

In realtà il vero motivo dell'accanimento dell'Oñate si deve ricercare nella sua politica attuata durante la restaurazione volta a ridimensionare il potere baronale, che si era nuovamente consolidato nel fronte comune contro i rivoltosi. Il viceré fece arrestare il principe, il priore della Roccella, il conte di Conversano, Giangirolamo Acquaviva e il duca di Maddaloni Diomede Carafa che furono inviati in Spagna per essere processati. Il processo, grazie all'appoggio di don Giovanni, si risolse in un nulla di fatto. Il principe, entrato nel seguito di don Giovanni, dopo aver compiuto alcune "imprese", nel 1656 tornò a Napoli con un suo vascello fatto costruire a Barcellona. Un anno dopo, il 7 ottobre, stipulò un contratto per cinque anni con la monarchia spagnola per costruire otto vascelli ed un petaccio per l'armata napoletana dell'Océano su modello di quelli stipulati con i ragusei, in cui si ribadiva che l'armata doveva trascorrere l'inverno a Napoli<sup>197</sup>. Ma, diversamente dai capitani ragusei, egli fu nominato generale dell'armata grazie al suo ruolo politico che in quegli anni si era andato rafforzando<sup>198</sup>. La

---

195 ASN, Notai '600, Notaio A. Sparano, protocollo 1016/21, ff. 311-317, 7/7/1655, affitto delle seguenti unità: il vascello *S. Andrea* di Ferdinando de Vandenejnden per parte del padre Giovanni per 1.350 ducati mensili; la nave *Lettore di Colonia* capitanata da Teodoro de Cornelio Juax, per lo stesso prezzo; la nave *Aquila Negra* capitanata da Pietro de Joanne Bomboser per 1.260 ducati mensili; la nave *San Giorgio* capitanata da Nicolao de Joanne per 1.170 ducati mensili, la nave *Giustizia* capitanata da Nicolao Reeter, per 990 ducati mensili; il vascello *Sole* capitanato da Joanne Cornelio Schellenthout per 1.350 ducati mensili.

196 Biblioteca della Società di Storia Patria, Napoli, ms. XXVI B 16, *Notizie diverse di Napoli*, ff. 122ss, "Lettera scritta da un Principe Napolitano al Sig. D. Giovanni d'Austria intercettata dal viceré di Napoli nella quale viene esortato a farsi re di Napoli e di Sicilia", in Michelangelo SCHIPA, *La congiura del principe di Montesarchio (1648)*, 1920-21, pp. 262-269.

197 ASN, Attuari Diversi, 101778, Asiento col principe di Montesarchio, 7/10/1657, copia: il principe doveva far costruire 6 vascelli ed un petaccio e il viceré conte di Castrillo ne doveva acquistare due.

198 Maria SIRAGO, *Andrea d'Avalos*.

costruzione dei vascelli, iniziata subito a Baia, fu completata nell'arsenale napoletano, e controllata da esperti ragusei<sup>199</sup>.

L'anno seguente anche i mercanti Roomer e Vandeneynnden effettuarono una perizia dichiarando che erano “de la fábrica nueva de Olanda y para guerra”, secondo gli standard richiesti<sup>200</sup>. Essi effettuarono un'altra perizia nel 1659 dichiarando che se erano più piccoli di quanto richiesto (372 tonnellate ciascuno invece delle 500 richieste) erano di grandissimo aiuto per l'armata spagnola<sup>201</sup>. Dopo il completamento della Capitana, costruita nell'arsenale di Messina<sup>202</sup> il principe iniziò a prestare il suo servizio, partecipando alla guerra di Portogallo e ad altre imprese<sup>203</sup>, ricavando dal contratto un utile di 100.000 ducati<sup>204</sup>. Filippo IV, visto il buon esito del contratto, nel 1662 decise di rinnovarlo alle stesse condizioni per altri cinque anni da utilizzare per compiere viaggi nelle Indie o in Brasile, come specificato nel capitolo 31<sup>205</sup>.

Il periodo tra il 1658 ed il 1678 è stato definito da Robert Stradling quello della “crisi totale” della monarchia spagnola. L'unica vittoria dell'*Armada* fu quella della battaglia delle Dune, nel 1658. L'anno seguente fu stipulata la pace dei Pirenei con la Francia e sembrò configurarsi un periodo di tranquillità. Ma la Spagna, pur essendo allo stremo totale delle forze, si rendeva conto che era necessario non trascurare gli armamenti. In primo luogo, si doveva difendere il vicereame napoletano, “uno de lo más importantes [territorios] dentro la gran estructura política española”<sup>206</sup>. Perciò era stato scelto come viceré il conte di Peñaranda, Gaspar de Bracamonte y Guzmán, di antica famiglia castigliana, che controllò attentamente la costruzione dei vascelli comandati dal Montesarchio. Poi tornò in Spagna per partecipare alla giunta di governo creata dopo la morte di Filippo IV, nel 1665, per reggere il governo fino alla maggiore età del piccolo Carlo.

199 ASN, Sezione Militare, Giunta dell'Arsenale, 1, 13 e 27/7/1657.

200 ASN, Sezione Militare, Giunta dell'Arsenale, 2, 6/9/1658.

201 ASN, Sezione Militare, Giunta dell'Arsenale, 2, 23/1/165.

202 ASN, Sezione Militare, Giunta dell'Arsenale, 2, 2/2 e 4/12/1659.

203 Maria SIRAGO, *Andrea d'Avalos*.

204 AGS, Secretarias Provinciales, 31, 19/5/1661, bilancio del servizio prestato dai vascelli del principe tra il 1658 e il 1661.

205 AGS, Secretarias Provinciales, 31, 4/7 e 14/12/1662, in cui è acclusa una copia dell'asiento stipulato il 18/5/1662.

206 Robert A. STRADLING, *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720* (1ª ed. 1981), Ed. Cátedra, Madrid, 1992.

Durante il regno di Carlo si continuò a dare attenzione all'armata napoletana. Nel 1666 il viceré don Pedro d'Aragona, riprendendo l'idea di don Giovanni d'Austria e del viceré Oñate, decise di far costruire una darsena nel porto di Napoli, in modo da offrire un riparo ai vascelli<sup>207</sup>.

Il principe di Montesarchio partecipò con i vascelli a numerose campagne "extra regno". Ma l'armata risultò sommamente necessaria durante la "guerra di Messina" (1674-1678). Nel luglio del 1674 scoppiarono violenti tumulti a Messina, che chiese aiuto alla Francia<sup>208</sup>. Fu subito inviata l'armata spagnola dell'Océano comandata da Melchior de la Cueva, duca di Albuquerque; intanto si raccoglieva la flotta mediterranea. Anche al principe di Montesarchio, diretto in Catalogna con l'Armata dei vascelli da lui comandata, fu ordinato di tornare indietro e far vela per Milazzo, dove era stata posta la base operativa delle forze spagnole. E qui giunsero le galere di Malta, comandate dal generale Raffaele Spinola, accompagnato da molti cavalieri gerosolimitani, tra cui il priore della Roccella, Gregorio Carafa, amico del Montesarchio. In quegli anni si ebbero molte cruenta battaglie, ma la guerra terminò bruscamente il 10 ottobre 1678, quando fu stipulata la pace di Nimega tra Francia e Spagna<sup>209</sup>.

La "guerra di Messina" fu l'ultimo duro colpo per il viceregno, ormai stremato, avviato alla sua crisi finale, culminata a fine secolo con la difficile successione dinastica. Nell'ultimo periodo di guerra le galere ed i vascelli furono nuovamente inviati in Spagna per partecipare alla difesa della Catalogna, minacciata dalla Francia, svolgendo il loro consueto ruolo di appoggio alle armate spagnole. Ma non si riuscì più ad allestire una armata. Si continuavano solo a risistemare i vecchi vascelli<sup>210</sup>. Gli stessi "hombres de negocio" si erano rifiutati di stipulare *asientos* per la costruzione di vascelli, un'impresa non più redditizia per il cronico deficit della monarchia spagnola<sup>211</sup>. Lo stesso 1683, per rafforzare l'Armata del

---

207 Maria SIRAGO, «Dalla galera al vascello. Esigenze diverse per la realizzazione di una darsena a Napoli (1623-1707)», in *Atti del Convegno Napoli e la marina dal XVI secolo ai giorni nostri*, Napoli, 30 maggio 2008 Ufficio Storico della marina Militare, Supplemento a "Bollettino d'Archivio", dicembre 2008, pp. 17-35.

208 Luis Antonio RIBOT GARCIA, *La revuelta antiespañola de Messina. Causas y antecedentes (1591-1674)*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1982 e Salvatore BOTTARI, *Post res perditas. Messina 1678-1713*, Messina, Edas, 2005, pp. 57-103.

209 Maria SIRAGO, *Dalla galera al vascello*, pp. 483ss. e Salvatore BOTTARI, *Post res perditas*.

210 ASN, Sommatoria, Consulte, 74, ff. 15-15t, 13/3/1676, "carena" per tre vascelli.

211 AGS, Estado, Nápoles, 3311/22, 12/2/1683.

Mar Océano si decise di acquistare due navigli offerti dal duca di Savoia, fatti costruire in Olanda, esaminati da periti genovesi<sup>212</sup>.

Solo nel 1692 si decise di stanziare un milione di ducati per allestire l'Armata napoletana dei vascelli per cui l'anno seguente furono costruiti quattro navigli con l'ausilio di sessantadue calafati venuti da Siviglia, che si occuparono anche della costruzione delle *galere*; ed altre maestranze giunsero dalla Sicilia<sup>213</sup>. Il legname era stato acquistato in Olanda e si era ordinato di fondere dodici cannoni per la Capitana Reale. Ma tutti i vascelli, insieme alle otto galere, dovevano essere pronti a partire al momento stabilito<sup>214</sup>.

Ma visto che l'approvvigionamento dall'Olanda risultava sempre più difficile per le condizioni belliche, si decise di costruire due vascelli con il legname della Sila di Cosenza, in Calabria Citra, come si faceva a fine Cinquecento. Per la perizia fu interpellato il principe di Montesarchio, nominato a quasi ottant'anni, nel 1683, consigliere del Consiglio di Guerra. Forte della sua esperienza, egli testimoniò che erano di buona qualità e di costo inferiore a quelli costruiti in Biscaglia<sup>215</sup>.

Per le costruzioni furono chiamati mastri da Genova, poichè a Napoli ve ne erano pochi capaci di impostare un vascello, dal momento che non se ne costruivano da molti anni. Dopo alcune prove di tenuta del legname su una tartana di Castellammare, fu costruito a Baia il vascello *San Carlo*, della portata di ottanta cannoni, assemblato nel largo della Torre di San Vincenzo a Napoli, varato il 21 settembre 1696. L'anno seguente arrivarono da Genova le ancore, mentre si attendeva l'artiglieria da Cadice. Ma purtroppo, anche se il Montesarchio aveva dichiarato che il vascello navigava bene, al primo viaggio si sfasciò nel golfo di Cadice<sup>216</sup>.

In effetti la situazione della monarchia spagnola diventava di giorno in giorno sempre più critica, data la difficile situazione dinastica. Pertanto, si richiedevano continuamente le galere napoletane<sup>217</sup>. Il 3 settembre 1700 si ordinò di costruire

212 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 128, 4/6/1683, il viceré marchese del Carpio al re, e 20/7/1683, il Consiglio di Stato.

213 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3325/19, 30/1/1693, il viceré conte di Santisteban al re,

214 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3325/16, 16/1/1693, il viceré al re, e 11, 11/2/1693, il Consiglio di Stato.

215 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3326/4, 20/1/1695, ibidem, 64 e 58, 9 e 24/9/1695.

216 SIRAGO, *Andrea d'Avalos*.

217 AGS, Estado, Nápoles, Legajo 3330/7, 19/2/1699.



Fig. 8. Caspar van Wittel, *La darsena di Napoli 1710-18*. Museo Thyssen-Bornemisza, Madrid. Concessione per uso scientifico non commerciale. L'immagine descrive il settore militare del porto di Napoli, con la residenza reale (Reggia) a sinistra (il cui sperone finale corrisponde alla cosiddetta "casina spagnola"), e Castelnuovo a destra, uniti dagli archi ancora esistenti su cui incombe in lontananza la Certosa di San Marino.



un altro vascello con l'ausilio di due mastri di Biscaglia. La costruzione iniziò con il legname della Sila, anche se il viceré duca di Medinacoeli faceva osservare che nel vicereame non vi erano più risorse economiche. Pochi giorni dopo, il 4, si disponeva anche di apprestare tre navi da guerra a Napoli e due nell'arsenale di Messina<sup>218</sup>. Ma a fine ottobre alla notizia della morte di Carlo II, che non lasciava eredi, il regno piombò nel caos.

---

<sup>218</sup> Maria SIRAGO, *Andrea d'Avalos*.

### Conclusioni

Dai primi del Sei fino all'inizio del Settecento le guerre sul mare subirono un notevole mutamento nella tattica e nella strategia delle battaglie grazie alle nuove tecnologie con le quali furono create delle solide imbarcazioni, galeoni e vascelli. Queste imbarcazioni da guerra servivano anche da scorta per le navi mercantili che dovevano essere difese in Mediterraneo dai barbareschi e in Océano dai corsari. In Spagna il potere marittimo si sviluppò per organizzare le conquiste, in primis quella del Portogallo (1580), e difendere le colonie americane. Per creare una potente Armada del Mar Océano Filippo II dové ricorrere ad appaltatori privati che fornivano i loro galeoni adatti per il mar Océano<sup>219</sup>. A questa armada dovevano essere aggregati i vascelli allestiti nei vari domini spagnoli, tra cui il più importante era quello napoletano. Fin dalla fine del Cinquecento gli armatori ragusei stipularono contratti per costruire galeoni e vascelli a Castellammare, dove si sviluppò la nuova cantieristica. Nella seconda metà del Seicento le costruzioni furono affidate al principe di Montesarchio che in breve, grazie all'amicizia con i mercanti Roomer e Vandenaynden, diventò un esperto in tali costruzioni. La sua esperienza fu messa a frutto anche dal suo amico Gregorio Carafa, priore della Roccella, quando fu eletto Gran Maestro dell'Ordine di Malta, nel 1680: durante i suoi dieci anni di governo riorganizzò la flotta maltese di galere, aggiungendovi anche alcuni vascelli, seguendo l'esempio del Montesarchio<sup>220</sup>.

Le costruzioni a Napoli si fermarono durante i convulsi anni del cambio di governo. Ma furono riprese nel periodo austriaco, quando fu creata una flotta ex novo, composta di 4 vascelli e 4 galere. Ormai le maestranze napoletane erano in grado di costruire i vascelli, una capacità trasmessa a quelle di Trieste a partire dal 1719, quando fu creato il porto franco e riorganizzato il cantiere navale<sup>221</sup>.

219 Francesco FRASCA, «La guerra sul mare: mutazione, tecnologia, tattica e strategia (1550-1720)», *The Journal of Baroque Studies*, n.1 vol 2, 2017, pp. 139- 173, pp.140ss.

220 Maria SIRAGO, «A new naval policy between 1600 and 1700: Andrea d'Avalos prince of Montesarchio and Gregorio Carafa, Grand Master of the Order of the Knights of Malta», in Jordi IBARZ GELABERT, Enric GARCÍA DOMINGO, Inma GONZÁLES SÁNCHEZ, Olga LÓPEZ MIGUEL (cur.), *Proceedings of the 4<sup>th</sup> Mediterranean Maritime History Network Conference, Barcelona, 7-9 May 2014*, Museo Naval, Barcelona, 2016, pp. 223-241.

221 Maria SIRAGO, «La ricostruzione della flotta napoletana e il suo apporto alla difesa dei mari nel viceregno austriaco (1707-1734)», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 2016, pp. 71 - 98.

## BIBLIOGRAFIA

- ADAMS, Simon, «La política isabelina y el principio de la guerra naval contra el Imperio español, 1584-85. El planeamiento del viaje de sir Francis Drake a las Indias Occidentales», in *La Gran Armada. Simposio hispano-británico*, Londres Junio 1988 – Madrid Noviembre 1988, Cuadernos monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, n° 3, Madrid, 1989, pp.33-50.
- ALAMOS DE BARRIENTOS, Baltasar, *Discurso político al rey Felipe III*, Barcelona, Anthropos, 1990.
- ALESSI PALAZZOLO, Giorgia, «Pene e ‘remieri’ a Napoli tra Cinque e Seicento. Un aspetto dell’illegalismo d’Ancien Régime», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 1977, pp. 235-251.
- ALLEN, Paul C., *Philip III and the pax hispanica: the failure of grand strategy*, Yale University Press, United Kingdom, 2000.
- AMIRANTE, Giosi, PESSOLANO, Maria Raffaella, *Immagini di Napoli e del Regno. Le raccolte di Francesco Cassiano da Silva*, ESI, Napoli, 2005.
- ARANDA PEREZ, FRANCISCO J. (cur.), *La declinación de la monarquía Hispánica en el siglo XVII*, Universidad de Castilla – La Mancha, Cuenca, 2004.
- AYMARD, Maurice, «Chiourmes et galères dans la Méditerranée du XVI<sup>e</sup> siècle», in *Histoire économique du monde méditerranéen 1450-1650*, Mélanges en l’honneur de Fernand Braudel, Privat, Toulouse, 1973, pp. 49-74.
- BALDI, Bernardino, *La nautica*, (I ed. 1590), (cur.) G. Romeo, R. Carabba ed., Lanciano, 1913.
- BENIGNO, Francesco, *L’ombra dei re. Ministri e politica nella Spagna del Seicento*, Marsilio, Venezia, 1992.
- BERI, Emiliano, «Introduzione. Uno sguardo sulla guerra navale in età moderna», in ID. (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell’età moderna*, Fucina di Marte, Collana della Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media, Roma, 2022, pp. 9-16, in academia.edu.
- BERI, Emiliano (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell’età moderna*, Fucina di Marte, Collana della Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media, Roma, 2022, pp. 9-16, in academia.edu.
- BONO, Salvatore, *Corsari in Mediterraneo*, Mondadori, Milano, 1996.
- BOTTARI, Salvatore, *Post res perditas. Messina 1678-1713*, Messina, Edas, 2005.
- BUNES IBARRA, Miguel Angel, «Felipe III y la defensa del Mediterráneo. La conquista de Argel», in GARCIA HERNAN ENRIQUE, MAFFI Davide (cur.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispanica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Ediciones Laberinto, CSIC, Fundación MAPFRE, Madrid, 2006, I, pp. 921-946.
- CANCILA, Rossella, (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Quaderni di Mediterranea, 4, Palermo, 2007, pp. 397-428, on line.

- CANDIANI, Guido, *Dalla galera alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Città del Silenzio Edizioni, Novi Ligure, 2012
- CANDIANI, Guido, «From Lepanto to Lemnos. The evolution in the employment of galleasses in the Venetian navy», in BERI, Emiliano (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna*, Fucina di Marte, Collana della Società Italiana di Storia Militare, Nadir Media, Roma, 2022, pp. 67-105, in academia.edu.
- CANO, Tomé, *Arte para fabricar j aparejar naos de guerra y mercante*, Luis Estupiñan ed., Sevilla, 1611, riedito dall'Instituto de Estudios Canarios, a cura di E. M. DORTA, La Laguna, Tenerife, 1964.
- CANO SINOBAS José Luis, s. v. «Toledo, Pedro de», *Diccionario Histórico Español*, 3 voll., Madrid, 1968, III, pp.780-781.
- CÁNOVAS DEL CASTILLO, António *Historia de la decadencia de España desde Felipe III hasta Carlos II*, Madrid, 1910.
- CARRIAZO, José Ramón, *Tratados náuticos del Renacimiento. Literatura y Lengua*, Università di Salamanca, 2003.
- CIPOLLA, Carlo Maria, *Vele e cannoni* (1<sup>a</sup> ed.1965), in *Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa (XIV-XVII secolo)*, Il Mulino, Bologna, 1989.
- Civiltà del Seicento a Napoli*, ELECTA, Napoli, 1984, 2 voll.
- Colección de libros españoles raros o curiosos*, tomo XVIII, Madrid 1887.
- CONIGLIO, Giuseppe, *I viceré spagnoli di Napoli*, F. Fiorentino, Napoli, 1967.
- COOPER, John Philip, «Seapower», in COOPER, John Philip (Ed.), *The Decline of Spain and the Thirty Years War 1609–48/59*, Cambridge University Press, Cambridge, 1970.
- CRESCENTIO, Bartolomeo, *Della nautica mediterranea*, Bartolomeo Bonfardino, Roma, 1602.
- CRINÒ, Salvatore, «Una carta da navigare di Placidus Caloiro et Oliva fatta in Messina nel 1638», *Archivio Storico Siciliano*, 1905, pp. 290-297.
- CRIVELLI Benedetta, SABATINI, Gaetano, «La carrera de un mercader judeoconverso en el Nápoles español. Negocios y relaciones políticas de Miguel Vaaz (1590-1616)», *Hispania*, 2016, vol. LXXVI, n°. 253, mag.-ag., pp. 323-354.
- DE MEDINA, Pedro, *Arte de navegar*, Sevilla, 1545.
- DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena, *España y las potencias nordicas "La otra invencible" 1574*, Editorial San Martin, Madrid, 1983.
- DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena, *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*, Madrid, Editorial San Martin, 1989.
- DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena, «La Armada de los Austrias», *Estudis: Revista de Historia Moderna*, n. 27, 2001, pp. 25 -71, poi Real Sociedad Economica de amigos del país, Valencia, 2001, pp. 143-169.

- DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena, «La Armada en el siglo XVII», in ALCALÁ ZAMORA, José e BELENGUER CEBRIA, Ernest, (cur.), *Actas del Congreso Internacional Calderón de la Barca y la España del Barroco*, 2 voll., España Nuevo Milenio, Madrid, 2001, II, pp. 131-155.
- DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena, «El sistema del asiento», *Desperta Ferro. La Armada española*, (I). El Mediterráneo, siglo XVI, n. especial XIV, Madrid, 2017, pp.70-74.
- DE PAZZIS PI CORRALES, Magdalena, *Tercios del mar: Historia de la primera infantería de Marina española*, La esfera de los libros, Madrid, 2019.
- DE ROSA, Luigi. *I cambi esteri a Napoli dal 1591 al 1797*, Arte Tipografica, Napoli, 1955.
- ELLIOTT, John H., *Il miraggio dell'Impero Olivares e la Spagna dall'apogeo alla decadenza*, 2 voll. (I ed. London, 1986), Salerno Editrice, Roma, 1991.
- FALCONI, Falcone, *Breve istruzione appartenente al capitano de' vasselli quadri*, F.F., Firenze, 1612.
- FENICIA, Giulio, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Cacucci, Bari, 2003.
- FERNANDEZ DURO, Cesareo, *El Gran Duque de Osuna y su marina. Jornadas contra Turcos y Venecianos 1602-1624*, Madrid, Est. Tipografico "Sucesores de Rivadeneyra", 1885, pp. 25 ss.
- FERNANDEZ DURO, Cesareo, *La Armada española desde la union de los Reinos de Castilla y de Aragon*, 9 voll., Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1895-1903, rist. Museo Naval, Madrid, 1972. (9 vols) (si cita dall'ed. del 1895-1903).
- FILAMONDO, Raffaele Maria, *Il genio bellicoso di Napoli*, Napoli, D. A. Parrino e M. L. Muti ed., 1694.
- FOURNEL, Jean-Louis, «L'impossible thalassocratie: la mer dans la pensée politique de Tommaso Campanella», *Bruniana & Campanelliana*, XII, 2, 2006, pp.431- 449.
- FRASCA, Francesco, «La guerra sul mare: mutazione, tecnologia, tattica e strategia (1550-1720)», *The Journal of Baroque Studies*, n.1 vol. 2, 2017, pp. 139- 173.
- GARNIER, Abbé, «Galères et galéasses à la fin du moyen âge, in MOLLAT Michel, (cur.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIII<sup>e</sup> siècle principalement en Méditerranée*», Travaux du Deuxième Colloque International d'histoire maritime tenu, les 17 et 18 mai 1957, à l'Académie de Marine, S.E.V.P.E.N., (*Bibliothèque générale de l'École pratique des Hautes- Études*, Vi<sup>e</sup> section.), Paris, 1958, pp. 37-45.
- GLETE, Jan, «The Seapower of Habsburg Spain and the Development of European Navies, 1500-1700», in GARCIA HERNAN Enrique, MAFFI Davide, *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispanica. Política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, Ediciones Laberinto, CSIC, Fundación MAPFRE, Madrid, 2006, pp. 833-860.
- GOODMAN, David, *Poder y penuria. Gobierno, tecnología y ciencia en la España de Felipe II* (I ed. Cambridge 1988), Alianza Editorial, S.A., Madrid, 1990.
- GUERRA, Scipione, *Diurnali*, a cura di G. DE MONTEMAYOR, Giannini, Napoli, 1891.
- GUILLEUX LA ROUERIE, L, «More about the ship of the renaissance», *The Mariner's*

- Mirror*, 43, 1957, pp. 179-193.
- GUILMARTIN, John Francis Junior, *Galleons and Galleys*, London, Cassel & co., 2002.
- HESPANHA, António Maria, *La "Restauração" portuguesa en los capítulos de las Cortes de Lisboa de 1641* in ELLIOTT, John H., VILLARI, Rosario, HESPANHA, António Maria, ANATRA, Bruno y otros, *1640: la Monarquía Hispánica en crisis*, Critica, Barcelona, 1992, pp. 123-168.
- IBÁÑEZ, Itsaso, «Tratados españoles de nautica (XVI-XVIII)», *Revista de Historia Naval*, Madrid, 2002, a. XX, n, 76, pp. 35-57.
- ISRAEL, Jonathan, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477 – 1806*, Clarendon Press, Oxford, 1995.
- JAMES, Alan, *The Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Boydell Press, Royal Historical Society, London, 2004.
- KISIĆ, Anica, *Naval architecture of Dubrovnik*, in MARZARI, Mario (cur.), *Atti del Convegno Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica. dal XVI secolo a oggi*, Grado 21-25 maggio 1997, LINT, Grado, 1998, pp. 101-106.
- KREKIĆ, Bariša, «Ragusa (Dubrovnik) e il mare: aspetti e problemi (XIV- XVI secolo)», in DI VITTORIO, Antonio, (cur.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra medioevo e età moderna*, Atti del Convegno internazionale di studi, Bari 21-22 ottobre 1988, Cacucci, Bari, 1990, pp. 131-151.
- KONSTAM, Angus, *The Armada Campaign 1588. The great enterprise against England*, Osprey, Great Britain, 2001.
- LETI, Gregorio, *Vita di Don Pietro Giron duca d'Ossuna viceré di Napoli e Sicilia*, Gallett, Amsterdam, 1700.
- LINDE DE CASTRO, Luis Mari, *Don Pedro Girón, Duque de Osuna, la hegemonía española en Europa a comienzos del siglo XVII*, Encuentro, Madrid, 2005.
- LO BASSO, Luca, *Uomini di remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo d'età moderna*, Selene, Milano, 2004.
- LO BASSO, Luca, «Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei Genovesi (1528-1716)», in CANCELILA, Rossella, (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, 2 voll., «Mediterranea», Quaderni, 4, Ricerche Storiche, Palermo, 2007, pp. 397-428, online.
- LO BASSO, Luca, «Entre galères et vaisseaux. Armement et constructions navales en Ligurie au XVIIe siècle», *Cahiers de la Méditerranée*, n.84, 2012, pp.273-292.
- LYNCH, John, *España bajo los Austrias, 1 Imperio y absolutismo (1516-1598) e 2, España y América (1598-1700)*, (1ª ed. 1972), ed. Península, Barcelona, 1988.
- MARÉCHAU, Benoît, *Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)*, «Hispania, 2020, vol. LXXX, n°264, pp. 47-77.
- MARTELLI, Antonio, *La disfatta dell'Invincibile Armada*, Il Mulino, Bologna, 2008.
- MARTIN, Colin, «The ships of the Spanish Armada», in Patrick GALLAGHER and Don

- William CRUICKSHANK, *God's obvious design including the account of Francisco de Cuéllar*, Tamesis Book Limited, London, 1990, pp. 44 ss.
- MARTIN, Colin y PARKER, Geoffrey, *La Gran Armada*, (1ª ed. 1987), Alianza Editorial, Madrid, 1988, pp. 38-40.
- MAZUR, Peter A., *The new Christians of Spanish Naples 1528 -1671. A Fragile Élite*, Palgrave Macmillan ed., New England, 2013.
- MERLOTTI, Andrea, s. v. «Savoia Emanuele Filiberto, principe di Oneglia», *Dizionario Biografico degli italiani*, 91, 2018.
- MERRIEN, Jean, *La vie quotidienne des marins au temps du roi Soleil*, Hachette, Paris, 1964.
- MERRIEN, Jean, *La vie quotidienne de marins au moyen âge des vikings aux galères*, Hachette, Paris, 1969.
- MÖLLER RECONDO, Claudia, «¿Esplendor o declive del poder español en el siglo XVII? El virreinato napolitano del Conde de Peñaranda», in ARANDA PEREZ Francisco J. (cur.), *La declinación de la monarquía Hispánica en el siglo XVII*, Universidad de Castilla – La Mancha, Cuenca, 2004, pp.313-330.
- MUSI, Aurelio, *La rivolta di Masaniello nella scena politica barocca*, Guida, Napoli, 1989.
- MUSI, Aurelio, «L'Italia nel sistema imperiale spagnolo», in Id. (cur.), *Nel sistema imperiale: l'Italia spagnola*, ESI, Napoli, 1994, pp. 51-66.
- MUSI, Aurelio, «Sistema imperiale spagnolo e sottosistema Italia. Una proposta interpretativa», in ANATRA, Bruno e MURGIA, Giovanni (cur.), *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro*, Carocci ed., Roma, 2004, pp. 229-237.
- NAPPI, Eduardo, «Le attività finanziarie e sociali di Gasparo de Roomer. Nuovi documenti inediti su Cosimo Fanzago», *Ricerche sul '600 napoletano*, 2000, pp. 61-92.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo, «La infantería Italiana para la empresa de Inglaterra», *Revista de Historia Naval*, IV, 1986, pp. 5-18.
- Ordenanzas para fabricar galeone y otros navíos da guerra*, Madrid, 1613.
- Ordenanzas para el Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 14 de enero de 1633*, Barcelona, 1678.
- PACINI, Arturo, *Desde Rosas a Gaeta: la costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, F. Angeli, Milano, 2013.
- PAGANO DE DIVITIIS, Gigliola, «Sicilia e Napoli nei dispacci diplomatici inglesi», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 1985, pp.213-283.
- PALERMO, Francesco, «Documenti sulla storia economica e civile del Regno cavati dal carteggio degli agenti del granduca di Toscana dall'anno 1582 sino al 1648», *Archivio Storico Italiano*, 1846, pp. 243-353.
- PANTERA, Pantero, *L'armata navale divisa in doi libri nei quali si ragiona del modo che si ha a' tenere per formare, ordinare e conservare un'armata marittima*, E. Spada,

Roma, 1614.

- PANTIĆ, Miroslav, «Ragusa e Napoli nell'epoca barocca», in DI VITTORIO, Antonio, (cur.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra medioevo e età moderna*, Atti del Convegno internazionale di studi, Bari 21-22 ottobre 1988, Cacucci, Bari, 1990, pp. 371-381.
- PARKER, Geoffrey, *The Dutch revolt*, Penguin books, London, 1977.
- PARKER, Geoffrey, *The army of Flanders and the Spanish road, 1567-1659, The logistics of Spanish Victory Countries' Wars*, (1ªed. 1972), Cambridge University Press Cambridge, 1990.
- PARKER, Geoffrey, *The Spanish Armada*, Manchester University Press, 1999.
- PARRINO, Domenico Antonio, *Teatro eroico e politico dei Governi de' Viceré del Regno di Napoli dal tempo di Ferdinando il Cattolico fino all'anno 1675*, Lombardi ed., Napoli, 1875-1876, 3 voll.
- RAMUSIO, Giovan Battista, *Navigazioni e viaggi*, a cura di M. MILANESI, 6 voll., Einaudi, Torino, 1978-1988.
- Real Ordenanza de 16 de junio 1618 sobre construcción naval, y orden derogado la de 13 de julio de 1613*, Madrid (s.l.), 1618.
- RHAN PHILLIPS, Carla, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII* (1ª ed. The John Hopkins University Press, 1986), Alianza Editorial, Madrid, 1991.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, *La revuelta antiespañola de Messina. Causas y antecedentes (1591-1674)*, Universidad de Valladolid, Valladolid, 1982.
- RIBOT GARCÍA, Luis Antonio, *El arte de gobernar. Estudios sobre la España de los Austrias*, Alianza, Madrid, 2006.
- RUOTOLO, Renato, *Mercanti collezionisti fiamminghi a Napoli: Gaspare Roomer e i Vandeneynenden*, G. Scarpati, Massa Lubrense, 1982.
- SCANDURRA, Enrico, «Le repubbliche marinare. Navi meridionali e rinascimentali in Italia», in BASS, George F., (cur.), *Navi e civiltà. Archeologia marina*, (1ª ed. London 1972), Fabbri ed., Milano, 1974, pp. 205 ss.
- SIRAGO, Maria, «L'inserimento di una famiglia ebraica portoghese nella feudalità meridionale: i Vaaz a Mola di Bari (circa 1580-1806)», *Archivio Storico Pugliese* 1987, pp. 119-158.
- SIRAGO, Maria, «L'«Armada del Mar Océano» o dei «Vascelli d'alto bordo» a Napoli (1623-1707)», *Studi Storici Meridionali*, 2/1994, pp. 99-116.
- SIRAGO, Maria, «I Doria signori del mare ed il sistema dell'«asiento» nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V», in GALASSO Giuseppe MUSI, Aurelio, (cur.), *Carlo V. Napoli e il Mediterraneo*, Atti del Convegno Internazionale, Napoli 2001, *Archivio Storico per le Province Napoletane*, CXIX, 2001, pp. 665-704.
- SIRAGO, Maria, *Dalla galera al vascello. L'apporto economico di genovesi, ragusei, fiamminghi, napoletani nella costituzione della flotta napoletana tra '500 e '600*, in

- MAFRICI, Mirella, (cur.), *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Atti del Convegno Internazionale Fisciano (Salerno), 23-24 ottobre 2002, Rubbettino ed., Soveria Mannelli, 2004, pp. 461-487.
- SIRAGO, Maria, *Il Regno di Napoli: strategie difensive e città di mare in epoca spagnola*, in MARINO, Angela, (cur.), *L'architettura degli ingegneri. Fortificazioni in Italia tra '500 e '600*, Gangemi, Roma, 2005, pp.195-207.
- SIRAGO, Maria, «Andrea d'Avalos Generale del Mar Océano (1616-1709)», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 2007, pp.173- 209.
- SIRAGO, Maria, «Dalla galera al vascello. Esigenze diverse per la realizzazione di una darsena a Napoli (1623-1707)», in Atti del Convegno *Napoli e la marina dal XVI secolo ai giorni nostri*, Napoli, 30 maggio 2008, Ufficio Storico della marina Militare, Supplemento al *Bollettino d'Archivio*, Dicembre, 2008, pp. 17-35.
- SIRAGO, Maria, «Miguel Vaaz, conte di Mola, un mercante intraprendente all'ombra dei viceré», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 2015, pp. 83 – 101.
- SIRAGO, Maria, «A new naval policy between 1600 and 1700: Andrea d'Avalos prince of Montesarchio and Gregorio Carafa, Grand Master of the Order of the Knights of Malta», in IBARZ GELABERT, Jordi, GARCÍA DOMINGO, Enric, GONZÁLES SÁNCHEZ, Inma, LÓPEZ MIGUEL, Olga, (cur.), *Proceedings of the 4<sup>th</sup> Mediterranean Maritime History Network Conference, Barcelona, 7-9 May 2014*, Museo Naval, Barcelona, 2016, pp. 223-241.
- SIRAGO, Maria, «La ricostruzione della flotta napoletana e il suo apporto alla difesa dei mari nel viceregno austriaco (1707-1734)», *Archivio Storico per le Province Napoletane*, 2016, pp. 71 - 98.
- SIRAGO, Maria, *La flotta napoletana nel contesto mediterraneo (1503-1707)*, Licosia ed., Ogliastro Cilento (Salerno), 2018.
- SIRAGO, Maria, «Don Pedro Giron de Osuna, viceré “corsaro” tra Sicilia e Napoli nei primi anni del Seicento», *Dialoghi mediterranei*, n.49, maggio 2021, online al sito istituto euroarabo.
- SIRAGO, Maria, «La città di Napoli: un grande arsenale per Lepanto», *Proposte e ricerche. Economia e società nella storia dell'Italia centrale*, anno XLIV, n. 86 (2021), pp. 107-125.
- STRADLING, Robert A., *Europa y el declive de la estructura imperial española 1580-1720*, Ed. Cátedra, Madrid, 1992.
- TARRÉS, Antoni Simon, «La revuelta catalana de 1640», in ELLIOTT, John H., VILLARI Rosario, ESPANHA, Antonio Maria, ANATRA Bruno y Otros, *1640: la Monarquía Hispánica en crisis*, Critica, Barcelona, 1992, pp. 17-43.
- TENENTI, Alberto, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Laterza, Bari, 1961.
- TEXEIRA DA MOTA, AVELINO, «L'art de naviguer en Méditerranée du XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle et la création de la navigation astronomique dans les Océans», in MOLLAT Michel, (cur.), *Le navire et l'économie maritime du Moyen- Age à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle principalement en Méditerranée*, Travaux du Deuxième Colloque International

*d'histoire maritime* tenu, les 17 et 18 mai 1957, a l'Académie de Marine, SEVPEN., (Bibliothèque générale de l'École pratique des Hautes- Études, VI<sup>e</sup> section.), Paris, 1959, pp. 103-116.

THOMPSON, Irving I.A., *Guerra y decadencia. Gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*, (1<sup>a</sup> ed. Londra 1976), ed. Critica, Barcelona, 1981.

THOMPSON, Irving. I.A. «Aspectos de la organización naval y militar durante el Ministerio de Olivares», in ELLIOTT John H. GARCÍA SANZ, Ángel (cur.), *La España del Conde Duque de Olivares. Encuentro internacional sobre la España del Conde Duque de Olivares (Toro, 15-18 de septiembre de 1987)*, Universidad de Valladolid, 1990, pp. 249-274.

TREVOR ROPER, Hugh, «La crisi generale del XVII secolo», in ASTON, Trevor (cur.), *Crisi in Europa 1550-1650* (I ed. London 1965), Giannini, Napoli, 1968.

VECCHIONI, Domenico, *La flotta dei Tudor 1485-1603 Nascita della potenza marinara inglese*, Eura press, Milano, 1988.

VILLIERS, Patrick, *Marine Royale: corsairs et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV a Louis XVI*, thèse de doctorat en Lettres, Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie, Dunkerque, 1991.

WILLIAMS, Philip, «Philip III and the restoration of Spanish Government 1598-1603», *The English Historical Review*, 1973, pp. 751 ss.



Armatura equestre realizzata nel 1548 a Norimberga dall'armaiolo Kunz Lochner (1510-1567) per Giovanni Ernesto Duca di Sassonia-Coburgo (1521-1553). Rogers Fund (1932), Metropolitan Museum, CC0. Public domain

# Storia Militare Moderna

## Articoli / Articles

- Villalar colofón: ¿de una guerra, de una revolución o de una revuelta?, por ENRIQUE MARTÍNEZ RUIZ
  - La guerra nelle opere di Giovanni Botero, di CHIARA SILVAGNI
- Albuquerque at Malacca, 1511; Yermak in Siberia, 1582. The amphibious charge to global empires, by VLADIMIR SHIROGOROV
  - La costruzione dell'Armada del Mar Océano a Napoli nel Seicento: dalle galere ai galeoni e vascelli, di MARIA SIRAGO
- Cristiano IV di Danimarca-Norvegia (r. 1588-1648). Potere navale e diplomazia nell'Europa del Nord, di STEFANO CATTELAN
  - The Brandenburg Navy. Construction of a Fiction, by MARKO RICHTER
- Le relazioni del Marchese Villa e la poliorcetica all'assedio di Candia, di ROBERTO SCONFIENZA
- Revisione dell'articolo Fortificazione campale e ordini di battaglia (NAM, 2, fasc. 7, 2021), di ROBERTO SCONFIENZA
  - La tripulación de la escuadra de Sicilia: la gente de cabo en tiempos de Carlos II, por MARÍA DEL PILAR MESA CORONADO
    - La cattura della Padrona di Biserta tra Elba e Piombino: quattro cimeli conservati al Museo Nazionale del Bargello, di MARCO MERLO
  - Il reggimento Ruspoli nella 'Guerra di Comacchio' 1708-09, di G. BOERI e M. GRATTAROLA
  - La battaglia di Belgrado, 1717, di ADRIANO PAPO
- 'Bringing the divided Powers of Europe nearer one another'. The Congress of Soissons, 1728-30, by FREDERIK DHONDT
- Un penseur géostratégique avant la lettre: le baron de Tott, par FERENC TÓTH
  - I cannonieri guardacoste di Napoleone. Un corpo per la difesa litoranea dal Consolato al Regno d'Italia, di EMANUELE PAGANO
- Il sistema militare pontificio del 1815-1830, di VIRGILIO ILARI e PIERO CROCIANI
  - La Vérité sur les hommes et les choses du Royaume d'Italie. Ètère, uomini, fatti del Servizio Segreto del Conte di Cavour, di TOMASO VIALARDI DI SANDIGLIANO
  - *Der Gebirgskrieg* di Franz Kuhn von Kuhnfeld i precursori e il caso italiano nella guerra di montagna, di GIOVANNI PUNZO

## Recensioni / Reviews

- VLADIMIR SHIROGOROV, *War on the Eve of Nations. Conflicts and Militaries in Eastern Europe, 1450-1500* [MARIO CORTI]
- JULIAN ROMANE, *The First & Second Italian Wars. Fearless Knights, Ruthless Princes & the Coming of Gunpowder Armies* [FEDERICO MORO]
- MICHEL PRETALLI, *Giulio Cesare Brancaccio. Letteratura e armi al tramonto del Rinascimento* [VIRGILIO ILARI]
- ALBERTO PRELLI e BRUNO MUGNAI, *L'ultima vittoria della Serenissima. 1716 – L'assedio di Corfù* [FEDERICO MORO]
- GIOVANNI CERINO BADONE e EUGENIO GAROGLIO, *La battaglia dell'Assietta e la campagna militare alpina del 1747* [ROBERTO SCONFIENZA]
- MASSIMO FIORENTINO, *Il Rosso & l'Oro. Uniformi, equipaggiamento ed armamento delle unità svizzere al servizio del Regno delle Due Sicilie. Volume I (1825-35)* [VIRGILIO ILARI]
- *Rassegna storica del Risorgimento* [CARLO VERRI]
- LEOS MÜLLER, *Neutrality in World History* [STEFANO CATTELAN]
- TIMOTHY BROOK, *Mr. Selden's Map of China. Decoding the Secrets of a Vanished Cartographer* [STEFANO CATTELAN]
- EMILIANO BERI (cur.), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna* [VIRGILIO ILARI]
- ENRICO CERNUSCHI e ANDREA TIRONDOLO, *Venezia contro l'Inghilterra. Da Alessandretta a Suda, 1628-49* [FEDERICO MORO]
- DAVID ORMROD e GIUS ROMMELSE (Eds), *War, Trade and the State: Anglo-Dutch Conflict, 1652-89* [JEREMY BLACK]
- SAM WILLIS, *Fighting at Sea in the Eighteenth Century. The Art of Sailing Warfare* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN LAVERY, *Anson's Navy. Building a Fleet for Empire, 1744 to 1763* [MARCO MOSTARDA]
- BRIAN TUNSTALL, *Admiral Byng and the Loss of Minorca* [MARCO MOSTARDA]
- RICCARDO CAIMMI, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento* [FEDERICO MORO]