

STORIA ECONOMICA

ANNO XIX (2016) - n. 1



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO
Comitato di Direzione: LUIGI DE MATTEO, ALBERTO GUENZI,
PAOLO PECORARI

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine); Giorgio Borelli (Università di Verona); Andrea Cafarelli (Università di Udine); Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano); Giovanni Ceccarelli (Università di Parma); Daniela Ciccolella (CNR-Issm); Alida Clemente (Università di Foggia); Francesco Dandolo (Università Federico II di Napoli); Francesco D'Esposito (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Marco Doria (Università di Genova); Giovanni Farese (Università Europea di Roma); Giulio Fenicia (Università di Bari); Luciana Frangioni (Università del Molise); Paolo Frascani (Università L'Orientale di Napoli); Maurizio Gangemi (Università di Bari); Andrea Giuntini (Università di Modena e Reggio Emilia); Amedeo Lepore (Seconda Università di Napoli); Germano Maifreda (Università di Milano); Daniela Manetti (Università di Pisa); Paola Massa (Università di Genova); Giampiero Nigro (Università di Firenze); Nicola Ostuni (Università Magna Græcia di Catanzaro); Paola Pierucci (Università G. D'Annunzio di Chieti-Pescara); Gianluca Podestà (Università di Parma); Mario Rizzo (Università di Pavia); Gaetano Sabatini (Università di Roma Tre); Giovanni Vigo (Università di Pavia).

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direzione e redazione: Prof. Luigi De Matteo, vico S. Maria Apparente, 44, 80132 Napoli; Università di Napoli "L'Orientale", Dipartimento di Scienze Sociali, Largo San Giovanni Maggiore, 30, 80134 Napoli – Tel. 081/6909483; *e-mail:* dematteo@unior.it

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; *e-mail:* info@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23/6/1998. Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6-10-78

SOMMARIO

ANNO XIX (2016) - n. 1

À LA GUERRE COMME À LA GUERRE.

ATTORI, RISORSE E DINAMICHE DELLA COMPETIZIONE STRATEGICA
IN EUROPA E NEL MEDITERRANEO FRA XV E XVIII SECOLO

a cura di Mario Rizzo

<i>Il prisma della guerra. Qualche considerazione introduttiva a proposito di strategia, storia ed economia</i> di Mario Rizzo	p.	7
CHRISTOPHER STORRS, <i>The Fiscal-Military State in the Eighteenth Century</i>	»	19
DAVID PARROTT, <i>Interests, Corruption and Military Effectiveness: The French Army of Italy and the Campaign of 1657</i>	»	51
PHILLIP WILLIAMS, <i>Mare Nostrum? Reform, Recruitment and the Business of Crusade in the Fleets of the Seventeenth Century Mediterranean</i>	»	77
ARTURO PACINI, « <i>Como lo hacen los particulares</i> »: <i>l'alternativa asientoadministración nella gestione della flotta spagnola nel Mediterraneo nel XVI secolo</i>	»	103
DAVIDE MAFFI, <i>Asentistas del rey. Il mondo degli appalti militari nella Monarchia spagnola durante il XVII secolo</i>	»	135
MICHELE MARIA RABÀ, <i>La difesa del Ducato di Milano agli albori della dominazione asburgica. Contributo e 'remunerazioni' degli hombres de negocios italiani al servizio dell'Impero</i>	»	159
ALESSANDRO BUONO, MATTEO DI TULLIO, MARIO RIZZO, <i>Per una storia economica e istituzionale degli alloggiamenti militari in Lombardia tra XV e XVII secolo</i>	»	187
SÉVERIN DUC, <i>Il prezzo delle guerre lombarde. Rovina dello stato, distruzione della ricchezza e disastro sociale (1515-1535)</i>	»	219
GREGORY HANLON, <i>Destruction and Reconstruction of the Duchy of Parma and Piacenza in the 1630's and 1640's</i>	»	249

SOMMARIO

ARTICOLI

- MARIO ROBIONY, *Gli orologi che hanno cambiato il mondo: innovazioni e strategie industriali alla Solari di Udine (1948-1988)* » 279

NOTE

- ANDREA FILOCAMO, *L'Italia nell'Unione Monetaria Latina: analogie e differenze con l'eurozona* » 321

STORIOGRAFIA

- PAOLO PECORARI, *Aldo Stella e la storia economica e sociale* » 345

«COMO LO HACEN LOS PARTICULARES»:
L'ALTERNATIVA *ASIENTO-ADMINISTRACIÓN*
NELLA GESTIONE DELLA FLOTTA SPAGNOLA
NEL MEDITERRANEO NEL XVI SECOLO

Il saggio riprende il tema dell'alternativa tra *asiento* e *administración* nella conduzione delle galere spagnole nel Cinquecento (già magistralmente trattato da I.A.A. Thompson), inserendolo nel contesto delle problematiche generali inerenti alla flotta. Tale alternativa gestionale interagiva infatti con quella strategica tra piccola e grande flotta e con quella organizzativa tra armamento permanente e stagionale. Le scelte di Filippo II risultano così meglio comprensibili e, pur con alcune incongruenze, denotano una positiva disponibilità alla sperimentazione e una solida cultura navale.

Administración, asiento, Doria, Filippo II, galere

The paper takes up the theme of the alternative between *asiento* and *administración* in running the Spanish galleys in the sixteenth century (already treated in masterly fashion by I.A.A. Thompson), placing it in the context of the general problems having to do with the fleet. In addition to the alternative management solutions, there were other alternatives: the strategic one between a small and a large fleet, and the organisational one between keeping the galleys equipped permanently or only seasonally. Philip II's decisions thus can be better understood and, although with some inconsistencies, they show a positive attitude towards experimentation and a solid naval culture.

Administración, asiento, Doria, Philip II, galleys

1. Oggetto di questo saggio è un particolare aspetto della storia della flotta mediterranea della Spagna nel secolo XVI: l'alternativa organizzativa e gestionale tra *asiento* e *administración* nella conduzione di singole unità o di intere squadre di galere.

Preliminarmente deve essere evidenziato il radicale mutamento del giudizio storiografico sulla guerra navale nel Mediterraneo all'inizio dell'età moderna. Nel 1965, Carlo Cipolla esprimeva al riguardo una

valutazione fortemente negativa all'insegna dei concetti di arcaismo e arretratezza. Toccando l'eterna questione del significato della battaglia di Lepanto, affermava che essa non aveva avuto 'grandi conseguenze' perché non era stata una 'grande vittoria': «At Lepanto the victors were no less anachronistic than the vanquished: both parties were prisoners of outdated traditions and techniques. In the light of history, at Lepanto everybody lost»¹.

Oggi il quadro interpretativo è cambiato. In un libro recente e innovativo, David Parrott attribuisce, nella prospettiva di una «revolution in military affairs», distinta dal tradizionale concetto di «military revolution», un ruolo importante ai precoci sviluppi verificatisi nella guerra navale mediterranea nel secolo XVI. La 'rivoluzione' di Parrott consiste nel concretizzarsi dell'opzione di una strategia di logoramento del nemico basata sulla capacità degli stati di sostenere apparati permanenti e di «robust military effectiveness». Ben prima che i conflitti nell'Europa settentrionale producessero eserciti e flotte oceaniche di quel tipo, le marine da guerra del Mediterraneo si erano mosse in quella direzione. Già nei decenni iniziali del Cinquecento le grandi squadre di galere di Venezia, dell'Impero ottomano e della Spagna si erano sottratte ai «stop-start rhythms of short campaigns and the rapid settlements of disputes», configurandosi come strutture stabili e «more sophisticated systems» di organizzazione².

Ancor prima di Parrott, Jan Glete aveva sottolineato che le armate di galere erano state «the largest permanent operational forces of sixteenth-century Europe». Impossibile, nella prospettiva dello storico svedese, così sensibile ai dati quantitativi, liquidare al modo di Cipolla lo scontro di Lepanto, in cui si erano fronteggiati circa 150.000 uomini: «No battle on land before the war period 1688-1713 saw a similar concentration of men». Le flotte di galere erano sorte nel quadro di una competizione imperiale, ed erano state costituite dalle uniche superpotenze dell'epoca, che a Lepanto avevano messo in gioco le loro ambizioni di supremazia mondiale. Le prime flotte veliche stavano intanto faticosamente nascendo «on the European periphery»; esse rimasero a lungo «small forces» al servizio di sovrani con mire regionali: «None of these naval powers – afferma

¹ C.M. CIPOLLA, *Guns, Sails, and Empires. Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700*, New York 1965, pp. 100-101.

² D. PARROTT, *The Business of War. Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge 2012, pp. 76, 77, 80.

Glete – was important in international shipping in the early sixteenth century»³.

Sotto il profilo tecnologico, la rivalutazione della guerra mediterranea ha portato a ribaltare i giudizi tradizionali. Riguardo al problema cruciale dell'uso dell'artiglieria in mare, ad esempio, non solo viene sottolineata la precocità e l'efficienza della soluzione trovata per la galera a fine Quattrocento (il posizionamento a prua di un pezzo a canna lunga di grandi dimensioni, affiancato da 2 o 4 bocche da fuoco più piccole)⁴, ma anche il fatto che ciò diede alla galera una superiorità tattica e strategica sulle navi a vela tale da condizionare l'evoluzione del loro *design* e dei loro sistemi di armamento. Come afferma Nicholas Rodger, per più di settant'anni il principale obiettivo delle marinerie nordiche basate sui velieri «was not to develop the broadside armament, but to supersede it; to design a sailing ship with a powerful ahead-firing armament which could beat the galley at her own game», cioè il bombardamento frontale da una posizione favorevole e sicura, facilmente raggiungibile per la galera grazie ai remi. Dato che i velieri non avevano tale armamento a inizio Cinquecento, a lungo dovettero fare il meglio che potevano in una situazione tattica molto scomoda, e finché non colmarono quel divario tecnologico «only galleys could match galleys»⁵.

Un altro elemento di discontinuità riguarda l'interpretazione del fenomeno della «military devolution». Il concetto di 'devoluzione' è centrale nella visione che I.A.A. Thompson fornisce della parabola politica e militare della potenza spagnola conclusa dalla crisi di metà Seicento. Tirando le fila di un'ancora ineguagliata indagine svolta in pagine di straordinaria densità e ricchezza dal punto di vista sia documentario sia interpretativo, Thompson afferma che la storia dell'amministrazione militare tra i regni di Filippo II e Filippo IV «is the hi-

³ J. GLETE, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic, and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*, London-New York 2002, pp. 26, 38, 39.

⁴ J.F. GUILMARTIN JR., *The Early Provision of Artillery Armament on Mediterranean War Galleys*, «The Mariner's Mirror», 59 (1973), III, pp. 257-280, ora anche in *Naval History 1500-1680*, a cura di J. Glete, Aldershot 2005, pp. 3-26; ID., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge 1974, *ad indicem*; J. ELIAV, *The Gun and Corsia of Early Modern Mediterranean Galleys: Design issues and rationales*, «The Mariner's Mirror», 99 (2013), III, pp. 262-274.

⁵ N.A.M. RODGER, *The Development of Broadside Gunnery 1450-1650*, «The Mariner's Mirror», 82 (1996), III, pp. 303, 305, ora anche in *Naval History 1500-1680*, pp. 239-262.

story of a gradual devolution of function upon private contractors and local authorities». Si trattò di un processo graduale ma tutt'altro che uniforme; fu anzi lungo e tormentato, fitto di ripensamenti, con ripetuti sforzi della monarchia volti a riacquisire il controllo diretto dell'apparato bellico. Alla fine del regno di Filippo III, la devoluzione militare divenne un aspetto «of that desperate attempt to restore the Monarchy that was given expression in the deliberations of the *Junta de Reformación* and in the reform projects of the Conde Duque». Il tentativo di redistribuire tra i regni della corona il carico fiscale per il finanziamento della guerra a prezzo della rinuncia del governo centrale alla funzione dirigente espletata per via amministrativa si trasformò in una trappola: si sottoponevano le élites locali ad una cripto-tassazione destinata a generare malcontento nello stesso momento in cui si incrementava il loro potere, dotandole dei mezzi di una «more effective resistance»⁶.

Thompson non accentua l'eccezionalità del caso spagnolo. Certo la deriva della monarchia verso un'amministrazione militare «increasingly privatized» avveniva quando la tendenza prevalente tra i maggiori competitori di Filippo IV era nella direzione opposta, ma la polarizzazione era tutt'altro che compiuta. Né i fallimenti militari terrestri e navali della Spagna sono addebitabili solo alla devoluzione militare. Ciò che Thompson sottolinea con forza è il significato culturale, sociale e politico di quel processo «in the light of the administrative ideals of the Monarchy». Più che causa del fallimento, esso ne era un sintomo: «the movement towards devolution was itself a consequence and a measure of the collapse of Spain's military potential»⁷.

Rispetto a questo paradigma interpretativo forte, David Parrott ha operato un vero e proprio ribaltamento di prospettiva nel già citato *The Business of War*. Il libro non è focalizzato sul caso spagnolo (che pure vi ha largo spazio) ma abbraccia la storia europea della prima età moderna nel suo complesso. Esso contrappone il concetto di 'devoluzione militare' a quello, ormai classico, di 'rivoluzione militare' nelle varie versioni derivate dalla pionieristica *lecture* di Michael Roberts del 1955⁸. Della visione di Roberts relativa alla «reality, timing

⁶ I.A.A. THOMPSON, *War and Government in Habsburg Spain, 1560-1620*, London 1976, pp. 274, 278, 279. Cfr. pure A. BUONO, *Esercito, istituzioni, territorio. Alloggiamenti militari e «case herme» nello Stato di Milano (secoli XVI e XVII)*, Firenze 2009, pp. 9, 47-62.

⁷ THOMPSON, *War and Government*, pp. 281-283.

⁸ M. ROBERTS, *The Military Revolution, 1560-1660*, Belfast 1956, ora anche in

and significance of a 'military revolution' in early modern Europe»⁹, Parrott condivide «reality» e «timing» ma il senso da lui attribuito al fenomeno è diametralmente opposto. In Roberts i mutamenti verificatisi tra il 1560 e il 1660 sono collocati nel quadro dell'affermazione di grandi eserciti permanenti direttamente controllati da stati con strutture burocratico-amministrative centralizzate. Parrott individua invece come motore degli sviluppi in campo militare un fiorente «international mercenary market» e una dinamica imprenditoriale privata che, in ragione della crescente durata dei conflitti, mise a punto sofisticate modalità gestionali, accrebbe la scala delle proprie attività, la capacità e propensione ad investire a lungo termine, e supplì in questo modo alle deficienze di stati cronicamente deboli. Il legame tradizionale tra 'rivoluzione militare' e centralizzazione burocratica risulta così irrimediabilmente spezzato¹⁰.

I rapporti tra pubblico e privato, apparati gerarchici e reti imprenditoriali, stato e mercato nei processi di evoluzione in ambito militare sono centrali anche nella riflessione di Jan Glete. Lavorando in un'ottica comparativa riguardante Spagna, Province Unite e Svezia, Glete affronta il problema della decadenza spagnola nei decenni centrali del secolo XVII, e riprende da Thompson il concetto di 'devozione':

Spain is a unique case, in which the organisational structure of the state was increasingly contracted out to private entrepreneurs in order to gain credits and access to local resources. From a role as a sixteenth-century pioneer in complex military organisation, increasing difficulties in extracting resources from society for war caused a de-articulation of the Spanish state as an organisation. The long-term effect was negative and an important part of the explanation of Spain's decline as a great power¹¹.

Gli *asientos* navali, che si affermarono in via definitiva al tempo di Filippo IV, inibirono l'acquisizione di capacità tecniche, tecnologiche e organizzative in campo marittimo da parte degli apparati burocratici della monarchia, ponendola in una posizione di svantaggio rispetto ai suoi competitori. Glete distingue infatti, in riferimento alle orga-

The military Revolution Debate. Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe, a cura di C.J. Rogers, Oxford 1995, pp. 13-35.

⁹ PARROTT, *The Business of War*, pp. 13-14.

¹⁰ Per l'impatto sulla storiografia spagnola, cfr. «Studia historica. Historia moderna», 35 (2013), dedicato a *El negocio de la guerra: la movilización de recursos militares y la construcción de la monarquía española, XVII y XVIII*.

¹¹ GLETE, *War and the State*, p. 216.

nizzazioni militari complesse, tra «core or system competencies», specifiche e inerenti le funzionalità strutturali, e ‘competenze marginali’. Per queste ultime poteva essere utile il ricorso ai privati per sfruttare i benefici della concorrenza di mercato, ma lasciando tali soggetti «outside or on the periphery of the system». Per le sue flotte la Spagna si affidò invece alle competenze di sistema di imprenditori esterni «who developed skills so specialised that the state often had no realistic alternative but to negotiate new contracts with little competition»¹².

Questa configurazione del discorso di Glete è finalizzata a trovare una risposta allo sconcertante ‘mistero’ di una Spagna che, da paese-guida nel Cinquecento nella creazione di possenti apparati militari terrestri e navali, nella seconda metà del secolo successivo «became almost demilitarised compared with the new fiscal-military states in Northern and Western Europe»¹³. In realtà il saldo impianto teorico utilizzato da Glete è aperto e include il mercato. La sua è una concezione dello stato fiscale-militare derivata dalla teoria economica. Le forze armate sono viste come «complex organizations» frutto della convergenza di interessi e della cooperazione tra governo centrale e settori delle élites sociali per creare «social power containers for military technology and competencies». Tali competenze erano materialmente incarnate da esponenti di gruppi locali qualificati, rurali e urbani, nobiliari e borghesi, terrieri e mercantili, esperti nell’uso della violenza a fini economici, abituati a muoversi sul mercato «of protection selling and violence control as economic activities». Quel patrimonio di abilità era inizialmente collocato al di fuori del perimetro della burocrazia centrale; era, per così dire, la dote portata da frammentate e confliggenti società locali all’impresa di costruzione dello stato fiscale-militare, che mirava all’affermazione del proprio monopolio sulla violenza.

Se sul lungo periodo «the state replaced the market», all’inizio dell’età moderna la guerra fu un fenomeno «market-dominated»¹⁴. È in quel contesto che si colloca la cruciale fase di cambiamento nella tecnologia, tattica e strategia militari e navali legata alle armi da fuoco, alle fortificazioni e ai perfezionamenti nella navigazione armata sugli oceani e nel Mediterraneo: la fase in cui la Spagna emerse come «the first major fiscal-military state», capace di creare «the largest military

¹² Ivi, p. 131.

¹³ Ivi, pp. 54, 70.

¹⁴ Ivi, pp. 63, 40, 116, 57.

machine in Western Europe since the time of the Roman Empire», fatta di eserciti permanenti in regioni molto distanti tra loro, di una rete di fortificazioni nelle aree più esposte e di ingenti forze navali incaricate di proteggere le coste italiane e iberiche e le linee di collegamento tra i vari regni della *Monarquía*¹⁵. Questi successi furono conseguiti grazie a una straordinaria flessibilità nel coordinare competenze tecniche, tecnologiche e gestionali sia per via gerarchico-burocratica sia attingendo alle risorse del mercato. La prospettiva indicata da Glete consente quindi di ripensare 'laicamente', senza preconcetti, il dilemma tra *asiento* e *administración* per la flotta mediterranea della Spagna.

In generale, la precocità nella nascita delle flotte di galere come forze militari permanenti fu la conseguenza dell'incrocio tra due tecnologie che erano a stadi opposti del rispettivo percorso evolutivo: quella delle galere, ormai giunta a piena maturità dopo secoli di perfezionamento, e quella della polvere da sparo, recente e in rapida trasformazione tra fine Quattro e inizio Cinquecento. Risolto brillantemente il problema di collocare un pezzo di artiglieria pesante sulla prua delle galere, gli stati del Mediterraneo ebbero a disposizione un sistema di armamento nuovo e potente, che con poche ulteriori migliorie offriva grandi opportunità sia offensive sia difensive¹⁶.

Per quanto riguarda la Spagna, va sottolineato un altro fatto: la flotta di galere costituita a partire dagli anni Venti del secolo XVI fu una creazione ex novo. Al pari dei *tercios* di fanteria, simbolo dell'ascesa della Monarchia spagnola al rango di grande potenza durante le guerre d'Italia¹⁷, l'*Armada* fu il prodotto non scontato di un'intensa stagione di innovazioni che diede forma a qualcosa che prima semplicemente non esisteva. La cosa risulta ancora più significativa tenendo conto che, come afferma Glete, non c'era una specifica tradi-

¹⁵ Ivi, pp. 68, 89. Cfr. anche J. GLETE, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, Stockholm 1993, p. 87; F. GONZÁLEZ DE LEÓN, *Spanish Military Power and the Military Revolution*, in *Early Modern Military History, 1450-1815*, a cura di G. Mortimer, Oxford 2004, pp. 25-41.

¹⁶ I.A.A. THOMPSON, *Las galeras en la política militar española en el Mediterráneo durante el siglo XVI*, «Manuscripts», 24 (2006), p. 96; GLETE, *War and the State*, pp. 26, 38-39, 81; J.F. GUILMARTIN JR., *The Military Revolution: Origins and First Tests Abroad*, in *The military Revolution Debate*, p. 305; ID., *The military revolution in warfare at sea during the early modern era: technological origins, operational outcomes and strategic consequences*, «Journal for Maritime Research», 13 (2011), II, p. 132.

¹⁷ M. MALLETT, C. SHAW, *The Italian Wars, 1494-1559. War, State and Society in Early Modern Europe*, Harlow 2012, pp. 177-197.

zione castigliana nella guerra di galere; una situazione profondamente diversa e di svantaggio rispetto al Mediterraneo orientale, dove la rivalità tra Venezia e l'Impero ottomano aveva portato entrambi alla costruzione di grandi flotte già nel tardo Quattrocento¹⁸.

Va detto, infine, che la posta in gioco era molto alta. Il contesto geopolitico della guerra navale nel Mediterraneo del Cinquecento fu di tipo imperiale. Fino a poco oltre la metà del secolo si trattò di una competizione triangolare tra Francia, Spagna e Impero ottomano (con Venezia intenta a salvaguardare i propri interessi commerciali), divenuta bipolare dopo la pace di Cateau-Cambrésis e l'inizio delle guerre di religione in Francia. La Monarchia cattolica e l'Impero ottomano erano portatori di ideologie di tipo universalistico a sfondo religioso ed erano dotati di apparati bellici di dimensioni senza precedenti, che parevano dare al loro conflitto il significato di una lotta per il dominio del mondo¹⁹. Ciò spiega l'intensità dello sforzo militare compiuto dai contendenti. La flotta di galere costituita da Carlo V contribuì alla vittoria nei confronti della Francia, ma già allora, e ancor più durante il regno di Filippo II, essa fu lo strumento chiave per arginare l'ascesa dell'Impero ottomano, «arguably the most powerful and expansionist empire of this age», secondo Glete²⁰, senza dubbio la vera superpotenza navale del Mediterraneo²¹, capace di fronteggiare con successo l'offensiva congiunta ispano-veneziana dei primi anni Settanta del secolo XVI²².

¹⁸ GLETE, *War and the State*, pp. 73, 133; THOMPSON, *Las Galeras*, p. 105.

¹⁹ Cfr. «Studia historica. Historia moderna», 36 (2014), dedicato a *Duelo entre colosos: el Imperio Otomano y los Habsburgos en el siglo XVI*; P. WILLIAMS, *War and Peace between the Catholic King and the Caliph: Holy War and Holier Peace in the Mediterranean, 1500-1700*, in *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*, a cura di G. Candiani e L. Lo Basso, Milano 2010, pp. 13-38; P. WILLIAMS, *Empire and Holy War in the Mediterranean. The Galley and Maritime Conflict between the Habsburg and Ottoman Empires*, London-New York 2014, pp. 43-64.

²⁰ GLETE, *War and the State*, p. 99. Per Bruce Vandervort l'Impero ottomano fu uno dei «great powers» della prima età moderna, insieme, «from a global perspective», agli Imperi safavide e moghul e alla Cina (non certo alle balbettanti monarchie dell'Europa occidentale): *War in the Non-European World*, in *Palgrave Advances in Modern Military History*, a cura di M. Hughes e W.J. Philpott, Basingstoke 2006, p. 201.

²¹ GUILMARTIN, *The Military Revolution: Origins*, pp. 300-304, 318-22; ID., *The military revolution in warfare*, p. 132.

²² Ö. YILDIRIM, *The Battle of Lepanto and Its Impact on Ottoman History and Historiography*, in *Mediterraneo in Armi (secc. XV-XVIII)*, a cura di R. Cancila, Palermo 2007, II, pp. 533-556.

2. Nel sesto capitolo di *War and Government in Habsburg Spain*, Thompson descrive le vicende della flotta di galere della Spagna tra Cinque e inizio Seicento alla luce dell'alternativa tra *asiento* e *administración*²³. La traiettoria è chiara nelle fasi iniziali. Anzitutto nell'età di Carlo V, che ereditò alla sua ascesa al trono una flotta di dimensioni trascurabili, poi cresciuta fino a raggiungere a metà secolo circa sessanta unità, e organizzata in quattro squadre (di Spagna, Genova, Napoli e Sicilia) a causa della disposizione sull'asse est-ovest dei domini mediterranei dell'Asburgo. Di una vera e propria *Armada* si può parlare solo dopo l'*asiento* del 1528 con Andrea Doria per le sue galere (inizialmente 13, e aumentate nel tempo fino a 23), che costituivano il cuore del dispositivo navale spagnolo, con al vertice lo stesso Doria come capitano generale oltre che responsabile/padrone della squadra genovese. *Asientos* furono stipulati anche per le altre squadre (ad es. con Galeazzo e Fabrizio Giustiniani, Antonio Doria, Stefano de Mari per quella di Napoli²⁴, Rodrigo de Portundo, Álvaro de Bazán *el viejo*, Bernardino de Mendoza per quella di Spagna²⁵). Compiuto questo primo ciclo espansivo, negli anni Cinquanta del secolo XVI meno della metà delle galere era di proprietà della corona, e comunque la larga maggioranza era gestita tramite contratti.

Altrettanto ben delineata è la svolta all'inizio del regno di Filippo II verso l'amministrazione diretta delle unità della flotta, che vennero poste sotto il controllo dell'apparato burocratico regio. Unica eccezione fu la squadra genovese, per la quale si continuò con gli *asientos*²⁶. Si verificò quindi un ridimensionamento del ruolo dell'impre-

²³ THOMPSON, *War and Government*, pp. 163-183, ma cfr. anche F.F. OLESA MUÑO, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid 1968, I, pp. 454-498.

²⁴ C.J. HERNANDO SÁNCHEZ, *Castilla y Nápoles en el siglo XVI. El virrey Pedro de Toledo*, Salamanca 1994, pp. 397-404; M. SIRAGO, *La flotta napoletana nel viceregno spagnolo (1507-1598)*, «Frontiera d'Europa», 1 (1999), pp. 111-172; EAD., *I Doria, signori del mare, ed il sistema dell'«asiento» nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V*, in *Carlo V, Napoli e il Mediterraneo*, a cura di G. Galasso e A. Musi, «Archivio storico per le province napoletane», 119 (2001), pp. 665-704.

²⁵ J.F. PARDO MOLERO, *La defensa del imperio. Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid 2001, pp. 211-213, 257-270, 331, 376 e sgg.

²⁶ L. LO BASSO, *Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)*, in *Mediterraneo in Armi*, II, pp. 397-428.

ditoria privata, nel quadro di una crescita dell'*armada* che portò a raggiungere e superare le 150 galere nel periodo subito successivo alla battaglia di Lepanto²⁷.

Da allora e per vari anni, gli indirizzi generali della monarchia appaiono meno chiari. I risultati dell'amministrazione diretta erano stati tutt'altro che soddisfacenti, e circolavano dubbi sulla sostenibilità di un apparato navale di tali dimensioni. La gestione per *asiento* era notoriamente più economica, e al tempo della crisi finanziaria di metà anni Settanta si iniziò a discutere circa l'opportunità di ricorrere ai privati. La via della devoluzione venne imboccata con un *asiento* del febbraio 1575 che affidava per quattro anni ad Álvaro de Bazán, marchese di Santa Cruz, la maggior parte (40) delle galere di quella che era allora la squadra regina dell'armata spagnola, quella napoletana, composta da ben 50 unità. Altre trattative però fallirono, e lo stesso contratto del Bazán venne rescisso anzitempo da Filippo II. «The only constant – afferma Thompson – was dissatisfaction with the galleys under whichever method they served»²⁸.

Restaurata quindi l'amministrazione diretta, venne decisa una drastica riduzione della flotta a 102 unità. Questo provvedimento significava la consapevole scelta di una strategia difensiva, e non a caso fu accompagnato da negoziati per una tregua con l'Impero ottomano coronati da successo già nel 1577. La crescita dei costi e il perdurare delle inefficienze indussero tuttavia alla metà degli anni Ottanta a rivolgersi di nuovo ai privati per 26 galere napoletane, che furono affidate a 13 *asentisti*, due per ognuno²⁹. Anche questa sperimentazione ebbe esiti negativi. Filippo II decise quindi nel 1591 di non rinnovare i contratti alla loro scadenza e poco dopo di ridurre ulteriormente la consistenza numerica dell'*Armada*.

Secondo Thompson, le galere «were never more neglected» come negli anni Novanta³⁰. Quando sotto Filippo III si tornò ad investire nella difesa navale nel Mediterraneo, i problemi derivanti dalla scarsità di materiali, uomini e risorse indussero la corona a seguire la via della «devolution and private contract». Delegare la ricostruzione e gestione di squadre di galere a organi periferici della monarchia o a

²⁷ THOMPSON, *War and Government*, p. 165 e sgg.; OLESA MUÑIDO, *La organización*, I, pp. 461-462.

²⁸ THOMPSON, *War and Government*, p. 170.

²⁹ G. FENICIA, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Bari 2003, pp. 119, 166.

³⁰ THOMPSON, *War and Government*, p. 179.

imprenditori privati fu considerata l'unica risposta possibile all'aumento vertiginoso dei costi e alle difficoltà finanziarie della corona, ma fu anche «the most damning indictment of the failings of royal government»³¹.

L'analisi di Thompson è il prodotto di una riflessione attenta su una mole impressionante di fonti. Sono gli stessi protagonisti del dibattito sull'alternativa tra *asiento* e *administración* a fornire i termini della questione, che egli registra con obiettività. Il ricorso ai privati garantiva senza dubbio risparmi e una maggiore capacità operativa delle singole unità³². L'amministrazione diretta accresceva il controllo sulla catena di comando e conferiva compattezza all'armata nel suo insieme, ma era di gran lunga più onerosa. Si sperò di renderla economicamente sostenibile eliminando sprechi, abusi e corruzione tramite personale burocratico più qualificato, migliori procedure e una stretta sorveglianza, ma i risultati furono deludenti. L'esito finale fu la devoluzione di settori importanti dell'organizzazione militare, che Thompson valuta, in definitiva, non solo come una pericolosa separazione «between governmental authority and executive control», ma una vera e propria «abrogation of sovereignty»³³.

Tali conclusioni, come abbiamo detto, sono perfettamente in linea con la visione di Glete, che, pur attento alle possibili combinatorie e sinergie tra 'gerarchia' e 'mercato' nella costruzione degli apparati militari, individua nell'internalizzazione di alcune fondamentali competenze da parte della burocrazia un passaggio chiave per il pieno sviluppo dello stato fiscale-militare³⁴. Già Carla Rahn Phillips, però, trattando della politica navale della Spagna sul fronte atlantico nella prima metà del Seicento, eccepiva che, «by itself, private contracting hardly constitutes an abrogation of sovereignty». E ciò non solo nel contesto della prima età moderna, ma in una prospettiva generale, dato che fenomeni di devoluzione si riscontrano fin dall'antichità, e pochi stati contemporanei «could survive without the services of private contractors». Importante è semmai la capacità di controllo degli stati sui servizi appaltati; una capacità che la monarchia spagnola dimostrò di avere esercitando «a very tight supervision over those who served

³¹ Ivi, pp. 180, 183.

³² Ivi, pp. 172-174, 183.

³³ Ivi, pp. 172-173, 256.

³⁴ GLETE, *War and the State*, pp. 127-128, 131-133.

³⁵ C.R. PHILLIPS, *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*, Baltimore 1986, pp. 27-28.

it»³⁵. A sua volta, David Goodman ha proposto due obiezioni sostanziali: che qualora la Spagna avesse rinunciato al contributo dei privati in nome dell'ideale amministrativo, sarebbe rimasta senza forze navali; e che l'arretramento della mano pubblica fu tutt'altro che completo. In realtà la corona ebbe un approccio pragmatico che produsse «a good overall balance between central control and devolved military and naval organization»³⁶.

Comunque sia, i temi e le tesi di Thompson sono stati ampiamente recepiti dalla storiografia sulla Spagna degli Asburgo³⁷, e può essere utile tornare a riflettere su di essi anche alla luce della recente sfida revisionista di Parrott, imperniata sul ruolo propulsivo svolto dall'imprenditoria militare privata nella prima età moderna.

3. Adottando le scansioni dell'evoluzione della flotta mediterranea della Spagna che emergono dal libro di Thompson, cercheremo di fornire qualche elemento ulteriore per contestualizzare meglio l'alternativa tra *asiento* e *administración*. Anzitutto va detto che tale alternativa era solo uno dei temi controversi del lungo dibattito su come gli Asburgo iberici dovessero configurare un dispositivo navale capace di fronteggiare le forze ottomano-barbaresche. In secondo luogo bisogna considerare che i caratteri della gestione per *asiento* non furono costanti, dato che i contratti subirono significativi cambiamenti.

Nell'esaminare il problema della guerra navale nel Mediterraneo nel XVI secolo due dati generali appaiono evidenti: che vi fu una corsa agli armamenti tripolare, riguardante l'Impero ottomano, la Repubblica di Venezia e la Spagna; e che la galera, in ragione della sua indiscutibile superiorità tecnologica, tattica e strategica, ne fu lo strumento chiave. Allorché uno dei competitori avesse adottato una politica navale mirante ad accrescere la propria flotta di galere, gli altri avrebbero dovuto in qualche modo seguirlo su quella strada, dato che una prospettiva di difesa puramente terrestre era insostenibile sul piano economico-commerciale.

Le variabili concernenti l'allestimento della flotta possono essere

³⁶ D. GOODMAN, *Spanish Naval Power 1589-1665: Reconstruction and Defeat*, Cambridge 1997, pp. 30-31.

³⁷ A. ESPINO LÓPEZ, *La historiografía hispana sobre la guerra en la época de los Austrias. Un balance, 1991-2000*, «Manuscrits», 21 (2003), pp. 161-191; R. TORRES SÁNCHEZ, *Administración o asiento: la política estatal de suministros militares en la monarquía española del siglo XVIII*, «Studia historica. Historia moderna», 35 (2013), pp. 159-199.

ricondotte a tre alternative riguardanti (in modo prevalente, non esclusivo) gli aspetti strategico, organizzativo e gestionale. Dal punto di vista strategico, la scelta fondamentale era tra grande e piccola flotta. Le due definizioni sono ovviamente relative. Era il contesto della competizione navale a dar loro un contenuto misurabile, per quanto in via di approssimazione. La flotta dei tempi di Carlo V non era piccola in assoluto, ma finì per sembrare tale rispetto a quella di Solimano e anche a quella spagnola degli anni Settanta del Cinquecento, che a sua volta appariva grande se vista nell'ottica dello sforzo navale compiuto da Filippo II, ma pur sempre insufficiente (e quindi piccola) per opporsi in campo aperto a quella di Selim II e di Murat III.

Optare per l'una o l'altra di queste due configurazioni della flotta (grande o piccola) dipendeva dal tipo di avversario da contrastare: la Francia (come alla fine degli anni Venti), l'Impero ottomano e i corsari barbareschi (in tempi diversi e con varie gradazioni di intensità della loro minaccia), o tutti e tre questi soggetti congiunti (per circa un quarto di secolo dopo l'alleanza franco-ottomana di metà anni Trenta). La scelta tra grande e piccolo dipendeva anche dal modo in cui si intendeva affrontare il nemico: la dimensione della flotta avrebbe inciso sulle strategie (offensiva, difensiva, diversiva ecc.) possibili o auspicabili. Infine, c'erano altri due fattori condizionanti: la disponibilità di risorse, come limite all'ampliamento della flotta, specie nel caso di impegno contemporaneo su più fronti, e la struttura territoriale dispersa dell'Impero spagnolo nel Mediterraneo, che fissava invece una soglia al di sotto della quale sarebbero stati a rischio i collegamenti strategicamente essenziali tra i regni iberici e quelli italiani della monarchia³⁸.

La seconda alternativa, che abbiamo definito (prevalentemente) organizzativa, era tra armamento permanente di tutte le unità della flotta e armamento stagionale di una parte cospicua (maggioritaria) di essa. La differenza sarebbe stata notevole dal punto di vista dei costi, e quindi della sostenibilità finanziaria. Sfamare e vestire le ciurme era la voce di spesa più importante. Tenere negli arsenali un numero consistente di galere disarmate durante l'inverno, e procedere poi al loro completo equipaggiamento se e quando fosse stato necessario nella stagione estiva, avrebbe consentito significativi risparmi. Anche in questo caso, però, le variabili da considerare erano molte. L'alternativa tra flotta permanente o stagionale era collegata a quella tra l'utilizzo di

³⁸ A. PACINI, «*Desde Rosas a Gaeta*». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano 2013, pp. 170-199.

ciurme formate in prevalenza da schiavi e forzati oppure da rematori coscritti e liberi, e dipendeva quindi dall'esistenza o meno di un sistema amministrativo di leva marittima: la Repubblica di Venezia e l'Impero ottomano avevano quello strumento, la Spagna no; crearlo ex novo era difficile, e avrebbe rischiato di causare non poche tensioni a livello locale³⁹.

Incideva inoltre il tipo di atteggiamento e le conseguenti aspettative rispetto alla competizione navale in atto. L'armamento stagionale era più compatibile con politiche che, pur tenendo conto della possibilità di una guerra aperta, perseguivano una pace armata e vigilante, come nel caso della Repubblica di Venezia nei suoi rapporti con l'Impero ottomano. Per contro, una situazione di guerra costante, dovuta a motivi geo-strategici e ideologici, come quella della Spagna con la Sublime Porta e le Reggenze barbaresche, rendeva utile, o addirittura necessario, l'armamento permanente. Non meno influente era la struttura geopolitica degli stati, che si rifletteva su quella delle loro flotte. L'armamento stagionale presupponeva grandi arsenali per ospitare gli scafi, effettuare la loro manutenzione e sostituzione periodica, e procedere al loro equipaggiamento all'approssimarsi della buona stagione: richiedeva cioè un governo unitario e centralizzato della flotta. I famosi arsenali di Venezia e Costantinopoli erano modelli difficili da imitare, prodotto di due potenze dotate di una capitale collocata sul mare in grado di fungere da centro motore, organizzativo, gestionale e politico, di grandi armate navali. La struttura territoriale frammentata della Monarchia cattolica e una flotta suddivisa in quattro squadre operanti a notevole distanza l'una dall'altra e gravitanti su capitali regionali erano di ostacolo all'armamento stagionale. Le distanze erano un fattore selettivo nell'alternativa tra permanenza e stagionalità perché ponevano il problema della navigazione invernale. L'efficace utilizzo di una flotta divisa come quella spagnola dipendeva dalla capacità di convogliare ogni anno buona parte delle forze in un luogo prestabilito (in genere Messina nei decenni di massima pressione ottomana), e ciò implicava l'uso delle galere per la movimentazione di uomini, armi e provvisori prima e dopo le date che delimitavano la stagione ritenuta sicura per la navigazione, e quindi il loro armamento permanente.

La terza variabile, che abbiamo definito gestionale, rimanda all'al-

³⁹ Così riteneva Jacopo Ragazzoni, inviato veneziano in Sicilia, a metà anni Settanta del secolo XVI, cit. in L. LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Milano 2003, p. 319.

ternativa tra *asiento* e *administración*. Come sottolinea Thompson, l'uso dell'*asiento* riguardò esclusivamente gli Asburgo iberici, mentre Venezia, «the only other great Christian galley power, would have nothing to do with [it]»⁴⁰. Questa specificità del percorso spagnolo deriva dalle contingenze storiche in cui si vennero formando le principali forze navali nel Mediterraneo. Venezia entrò nel XVI secolo con una flotta e una struttura politico-amministrativa finalizzata al suo mantenimento forti e collaudate in decenni di competizione con l'Impero ottomano, che a sua volta beneficiò degli effetti di questa precoce sperimentazione in campo navale. Come abbiamo già detto, Carlo V dovette reinventare entrambe partendo praticamente da zero. Il profilarsi dell'opzione dell'*asiento* come strumento di politica navale fu l'effetto della valorizzazione dell'imprenditoria militare genovese, e in particolare della figura di Andrea Doria, che poco dopo aver posto la sua squadra di galere al servizio dell'imperatore nel 1528 conseguì il generalato del mare e lo mantenne fino alla morte nel 1560.

L'aspetto geopolitico ebbe un ruolo fondamentale. Già alla metà degli anni Venti Carlo V e i suoi consiglieri avevano compreso che Genova era strategica per i loro obiettivi in Italia e in Europa. L'*asiento* con Andrea Doria, oltre a dare all'Asburgo la superiorità sul mare nella guerra con la Francia, gli consentì di mantenere un potente dispositivo militare all'interno della città a garanzia della sua fedeltà alla causa imperiale. Su un piano prettamente militare, l'*asiento* del Doria sancì l'inizio di un trasferimento di tecnologia, abilità e competenze gestionali verso i domini della corona di Spagna che non può essere sottovalutato, viste le molteplici testimonianze sulla perdurante importanza non solo degli *asentisti* genovesi, ma anche del personale di origine ligure in ogni ambito dell'organizzazione navale spagnola: dai maestri d'ascia negli arsenali iberici e italiani della monarchia, ai marinai a bordo di ogni genere di vascelli, ai buonavoglia necessari per completare le ciurme delle galere.

Se l'alternativa *asiento-administración* costituiva l'aspetto culturalmente più sensibile per le élites burocratiche e militari perché «[it] cut right across the traditional concept of 'service' which was the cornerstone of sixteenth-century social and political relationships»⁴¹, disquisire su ipotesi generali di configurazione della flotta implicava proporre combinatorie plausibili riguardanti anche le dimensioni e le modalità (permanente o stagionale) di armamento.

⁴⁰ THOMPSON, *War and Government*, p. 164.

⁴¹ Ivi, p. 264.

Un'associazione classica era quella tra piccola flotta, *asiento* e galere in servizio tutto l'anno. *Asiento* ed armamento permanente erano collegati dato che l'armamento stagionale implicava l'intervento dello stato tramite una qualche forma di leva marittima e il mantenimento di un grande arsenale. *L'asentista* affrontava invece il problema della ciurma da remo in altri modi: operando sul mercato degli schiavi; catturandone in azioni di 'piccola guerra' contro i corsari o di guerra regolare contro i nemici di turno; e usando criminali condannati da tribunali di stati senza sbocco sul mare o comunque privi di flotta, a cui offriva le proprie galere come luogo di espiazione della pena. Essendo il sostentamento del personale alla catena nell'arco dell'intero anno il costo maggiore di una squadra di galere, era logico che *l'asentista* la proponesse al committente in servizio permanente per ottenere pagamenti regolari (per il Doria bimestrali e anticipati), necessari alla buona gestione della sua impresa. Tale offerta, nel caso dei rapporti tra Carlo V e gli imprenditori militari-navali genovesi, andava peraltro incontro alle necessità della monarchia spagnola, che aveva esigenze particolari di movimentazione di uomini e mezzi anche al di fuori della stagione nautica rigidamente intesa. L'associazione delle galere in *asiento* e in servizio permanente con l'idea della piccola flotta crediamo sia il prodotto di una visione retrospettiva dell'armata dell'età carolina emersa negli anni Sessanta e Settanta del Cinquecento, quando la corsa agli armamenti portò quasi a triplicare il numero delle galere spagnole. In taluni ambienti, l'armata dei tempi di Andrea Doria venne eretta a simbolo di un'efficace politica navale basata sulla qualità delle galere invece che sulla quantità.

L'altra associazione frequente, opposta a quella appena illustrata, era tra grande flotta, conduzione in *administración* e ipotesi di armamento stagionale. La grande flotta e l'amministrazione erano logicamente collegate per la limitata disponibilità sul mercato di individui con il *know-how* e le risorse economico-finanziarie indispensabili per reggere un *asiento* navale. *L'asentista*, come afferma Thompson, doveva essere «at the same time shipowner, banker, entrepreneur and military commander», il che rappresentava certo una «powerful and potentially dangerous combination»⁴², ma rendeva anche quella figura una merce rara. Un aumento del numero di galere come quello verificatosi nel decennio a cavallo della battaglia di Lepanto, se realizzato tramite *asientos*, avrebbe comportato o una inaccettabile concentrazione di potere nella mani di pochi *particulares*, o un abbassamento

⁴² Ivi, p. 164.

della qualità degli *asentisti* tale da compromettere la capacità operativa della flotta. In positivo c'erano le argomentazioni relative al prestigio derivante per la monarchia dalla proprietà e gestione diretta delle galere e alla possibilità di avere maggior controllo sulla catena di comando.

Ovviamente, il progetto della grande flotta in amministrazione implicava la fiducia nella competenza e onestà del personale burocratico, da cui dipendeva la sua sostenibilità economico-finanziaria. Quando i costi crescevano oltre misura o le risorse iniziavano a scarseggiare, l'ipotesi dell'armamento stagionale andava a completare la triade. Don García de Toledo, che avrebbe voluto un Filippo II «señor de la mar» grazie a un'*armada* di 150 galere, suggerì nel 1573 di tenerne due terzi negli arsenali durante l'inverno, e di istituire una «milicia marítima» per gli addetti alle vele (ma non per i rematori)⁴³.

Il lungo dibattito sulla configurazione della flotta è in sé intricato e comporta l'inevitabile problema di valutare, come afferma Thompson, se e quanto le preferenze espresse dai vari protagonisti «were determined by private interest rather than purely governmental criteria». L'amministrazione, egli prosegue, non funzionò bene, «but it was not at all clear that the alternative methods were much of an improvement». D'altro canto, l'*asiento* «was certainly no worse than the malfunctioning administration it replaced, and it was often a considerable improvement»⁴⁴. La stessa incertezza sussiste riguardo alla dimensione ottimale della flotta e all'alternativa tra armamento permanente o stagionale. Pur senza essere risolutivo, nel senso che non condusse a scelte definitive e vincenti, quel dibattito fu però di alto livello. Esso appare il prodotto di una cultura navale matura formatasi nella lunga competizione prima con la Francia e poi con l'Impero ottomano e i corsari barbareschi.

Non è possibile proporre qui una rassegna esaustiva delle ragioni messe allora in campo pro e contro le diverse politiche navali. In termini molto generali si può affermare che derivassero da differenti sensibilità rispetto alle variabili del contesto geopolitico e strategico mediterraneo. A favore della piccola flotta gestita tramite *asientos* c'era l'argomento del minor costo, un'attenzione particolare alla qualità delle galere (inversamente proporzionale al numero), e la fiducia nell'efficacia di una strategia difensiva-diversiva. Quest'orientamento strate-

⁴³ *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España* (d'ora in avanti CODOIN), Madrid 1842-1895, CII, pp. 245-254.

⁴⁴ THOMPSON, *War and Government*, pp. 268, 270.

gico rispecchiava una forma di cauto ottimismo derivante da una valutazione dei limitati risultati ottenibili dalle flotte di galere, talmente dispendiose da suggerire al contendente meno forte una prudente «fleet in being strategy»⁴⁵, e da una comparazione degli strumenti di potenza dei competitori che relegava la Monarchia spagnola in una condizione di strutturale inferiorità rispetto all'Impero ottomano. Aumentando il numero delle sue galere, il Re cattolico avrebbe stimolato il 'Gran Turco' a fare ancora di più, con il solo effetto di acuire ulteriormente il divario⁴⁶.

Quanti raccomandavano il metodo dell'amministrazione diretta per una grande armata criticavano la venalità degli *asentisti* – che, servendo per interesse e non per amore del sovrano, avrebbero avuto un'innata propensione alla frode – e la loro scarsa combattività, dettata dall'esigenza di preservare il capitale investito, e denunciavano il fatto che fossero spesso degli stranieri (per lo più genovesi). In questa prospettiva, la sfida della corsa agli armamenti veniva accettata, ma non scriteriatamente: l'attenzione al tema della sostenibilità è provata da tanti minuti consigli per l'oculato impiego delle risorse. Nel seguirli il personale burocratico avrebbe dovuto adottare buone pratiche gestionali per eliminare gli sprechi, affermava García de Toledo, «como lo hacen los particulares»⁴⁷; e questa è un'implicita ammissione della tendenza dell'amministrazione pubblica ad essere economicamente poco efficiente. Nonostante ciò, una risposta adeguata anche in termini quantitativi alla potenza ottomana, che consentisse di aprire il ventaglio delle opzioni strategiche, appariva e appare tutt'altro che irragionevole. Le perplessità di Thompson sono quindi più che giustificate. L'impressione è che ci fossero validi motivi per sostenere entrambe le proposte di politica navale allora sul tappeto.

Per stabilire dei criteri di giudizio rispetto ai vari tentativi di 'riforma' dell'armata compiuti nella seconda metà del secolo XVI è utile soffermarsi anche sull'evoluzione dell'*asiento* di galere, sottraendolo al ruolo di alternativa 'ideologica' al principio dell'amministrazione. Va evidenziata anzitutto l'eccezionalità del tipo di contratto usato dalla fine degli anni Venti del Cinquecento per regolare i rapporti tra Carlo

⁴⁵ P. WILLIAMS, *The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620)*, in *Guerra y sociedad en la monarquía hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, a cura di E. García Hernán e D. Maffi, Madrid 2006, I, p. 898; THOMPSON, *War and Government*, p. 13.

⁴⁶ PACINI, «*Desde Rosas a Gaeta*», pp. 173, 212.

⁴⁷ CODOIN, CII, p. 219.

V e i *particulares* genovesi disposti a servirlo, di cui quello con Andrea Doria fu il modello. Le galere dei *contractors* genovesi erano di loro proprietà, e venivano fornite completamente attrezzate. In questa configurazione, il ruolo manageriale dell'*asentista* si esprimeva pienamente, abbracciando tutto il ciclo di vita della galera, dalla sua costruzione (o dal suo reperimento sul mercato) al suo perfetto armamento («in ordine de artiglierie, velle, xarcie et ogni altro bisogno tanto de guerra come da navigare, homini da remo, gente di cavo a suficiencia come si conviene», recitava l'*asiento* di Andrea Doria⁴⁸). L'investimento iniziale era ingente, e solo una gestione oculata poteva consentire il suo ammortamento nel corso degli anni. Il rischio imprenditoriale era molto elevato, comprendendo la perdita dello scafo e di tutto quanto conteneva sia in operazioni militari sia in navigazione. Nel caso di Andrea Doria, la sostenibilità economica dell'*asiento* fu garantita dal legame personale che egli instaurò con l'imperatore, che lo premiò a più riprese con generose elargizioni extra-contrattuali permettendogli di rifarsi dei danni subiti in varie occasioni. Non c'è dubbio che considerazioni politico-strategiche, in primo luogo il fatto che il Doria fosse decisivo per la permanenza di Genova nell'orbita imperiale, abbiano pesato nel mantenere in vita per oltre trent'anni questo tipo di condotta.

L'*asiento* di galere andò tuttavia incontro ad una grave crisi a partire dagli anni Cinquanta del XVI secolo. Una delle cause fu la continua violazione di una delle regole basilari per la buona gestione della flotta: evitare la navigazione invernale. Le lamentele di Andrea Doria al riguardo divennero sempre più frequenti alla fine di quel decennio e denunciavano tale pratica come invalsa «da qualchi anni in qua», mentre prima «dette galere solevano riposare almeno una parte del inverno»⁴⁹. La scarsa attitudine ad affrontare il mare in tempesta era un limite strutturale della galera che nessuna evoluzione tecnologica poteva rimuovere. D'altro canto, come abbiamo detto, la navigazione fuori stagione delle unità della flotta spagnola era un'esigenza dettata dalla frammentazione dei domini asburgici nel Mediterraneo, e i suoi effetti distruttivi ricadevano in particolare sulla squadra genovese, collocata in posizione mediana nella rotta costiera tra la penisola iberica e i regni di Napoli e Sicilia.

L'altra causa di crisi dell'*asiento* fu la fine del regime privilegiato

⁴⁸ F. DE LAIGLESIA, *Estudios históricos*, Madrid 1918, I, p. 159.

⁴⁹ ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (d'ora in avanti AGS), *Estado*, legajo (d'ora in avanti leg.) 1387, f. 52.

per quanto concerne la puntualità dei pagamenti di cui Andrea Doria aveva goduto nei vent'anni precedenti. Per i continui ritardi egli finì in balia delle «aspre usure de' mercatanti». Ciò avveniva inoltre in una fase di inflazione galoppante, senza che ci fosse stato un adeguamento della remunerazione contrattuale, per cui, affermava il Doria nel marzo 1559, «[sono] condotto a termine che da cinque o sei anni in qua sono stato costretto per non mancare al servizio di sua maestà impegnare tutto quello che l'imperatore santa gloria mi ha donato per il vivere mio, et ogni altra cosa che i mercanti si sono contentati di accettare, onde hora mi trovo senza denari, senza credito et finalmente senza robba, et senza alcuna forma da potere porre in ordine queste galee per servire a sua maestà questa state»⁵⁰.

Gli anni Cinquanta appaiono quindi cruciali: videro lo strenuo e fallimentare impegno di Carlo V nella guerre in Germania, la ripresa del conflitto con la Francia in Italia e al confine dei Paesi Bassi e la frequente presenza della flotta ottomana nel Mediterraneo occidentale. Entrarono allora in crisi sia l'armata spagnola, inadeguata per numero di unità, sia lo strumento alla base della sua organizzazione, l'*asiento*, sempre meno appetibile per gli imprenditori militari a causa dell'aumentato rischio di perdere il capitale investito, della caduta di redditività, e del mancato rispetto delle scadenze di pagamento da parte del committente.

Gli indizi che tutto il sistema necessitasse di un drastico aggiustamento sono numerosi, ma la messa a punto di una nuova politica navale richiese tempo. Già nel 1556 il duca d'Alba subodorava la possibilità che il Doria potesse decidere di vendere le sue galere, «halándose en la necesidad que se halla»⁵¹, e ne suggeriva l'acquisto da parte di Filippo II. Un anno dopo Andrea Doria affermava di essere ormai «senza danari, senza credito et senza amici, abbandonato da tutti et travagliato in questa mia età così matura». Stava pensando di lasciare «le galee in pagamento a' creditor» per «fugire l'ultimo supplicio» dell'insolvenza e ritirarsi a morire lontano dalla patria⁵², ma non lo fece.

Appena uscito di scena il vecchio ammiraglio, e con una flotta da rifondare dopo i disastri di Gerba e Herradura, il cardinale Granvelle si pronunciò a favore di un cambiamento radicale. Il suo ragiona-

⁵⁰ Ivi, leg. 1388, f. 195.

⁵¹ *Epistolario del III Duque de Alba Don Fernando Álvarez de Toledo*, I, Madrid 1952, p. 383.

⁵² AGS, *Estado*, leg. 1386, ff. 156, 157.

mento è imperniato sull'idea che i tempi fossero maturi per il passaggio dagli *asientos* all'amministrazione, e offre una rassegna delle argomentazioni dei fautori dell'armamento di galere ad opera della mano pubblica. Negli ultimi anni la Spagna aveva perso reputazione sul mare, mentre quella degli ottomani era cresciuta. A ciò aveva contribuito l'estrema vecchiezza del Doria, ma anche il fatto che con lui al comando «los veedores no han podido tener su autoridad». In mancanza di controllo burocratico, la spesa era cresciuta senza produrre i risultati sperati, né c'era da aspettarsi da *asentisti*, «que teniendo galeras propias, por miedo de perderlas, no osan acometer lo que conviene ni como convendrá». Filippo II avrebbe quindi dovuto seguire l'esempio di veneziani e turchi, cioè costruire galere in proprio e in grande, e risparmiare sui costi di gestione con «tenerlas armadas tres ó quatro meses quando huviesse necesidad» usando rematori liberi stipendiati. Il discredito che «los que han tenido galeras al sueldo» spargevano sulle «galeras de buena voglia», definendole lente e inefficienti, era immotivato. Si trattava di menzogne con cui gli *asentisti* cercavano di preservare i loro guadagni. Era giunto il momento, secondo Granvelle, di affrancarsi dai *contractors* genovesi; di sfuggire al loro ricatto «que si no los tractan como quieren, yran al servicio de Francia». Per far questo bisognava partire dalla nomina di un generale del mare non solo esperto, valoroso e onorato, ma anche «vasallo» di Filippo II. La prospettiva di Granvelle appare quella di una statalizzazione e ispanizzazione della flotta tramite galere di proprietà del re comandate e amministrare da personale alle sue dirette dipendenze, e non su base contrattuale⁵³.

La morte di Andrea Doria segnò anche l'inizio dell'evoluzione dell'*asiento*. Erede del suo patrimonio fu il nipote ventenne Giovanni Andrea Doria. Un *asentista* di galere a lui vicino, oltre che mercante-banchiere operante in prevalenza nel regno di Napoli e «homo d'ingegno», Stefano de Mari⁵⁴, lo mise sull'avviso circa l'insostenibilità economica del servizio alla corona di Spagna alle condizioni correnti. In particolare gli ricordò i pericoli per le galere derivanti dalla naviga-

⁵³ *Papiers d'état du cardinal de Granvelle*, dir. C. Weiss, Paris 1841-52, VI, pp. 231-235.

⁵⁴ Un personaggio che «well represented the swashbuckling Genoese businessmen who made enormous fortunes through their association with the Spanish Monarchy», A. CALABRIA, *The cost of a man's life in sixteenth-century Naples: gallery rowers on the early modern Mediterranean*, «Essays in Economic and Business History», 22 (2004), p. 3.

zione invernale, consigliandogli di «procurar di far meglio assento, et non potendo, o venderle o andar in corso»⁵⁵.

La vicenda degli *asientos* di Giovanni Andrea Doria dopo il 1560 (quando furono temporaneamente confermati i termini della condotta di Andrea) è abbastanza complicata. In linea generale egli dovette prima procedere ad un ridimensionamento della sua squadra a 12 galere (per volontà del sovrano), ma ottenne l'inserimento nell'*asiento* del 1568 di clausole di salvaguardia per i rischi della navigazione invernale e per i ritardi nei pagamenti. In caso di danni o naufragio di galere costrette a prendere il mare tra la metà di ottobre e il 15 marzo, Filippo II si impegnò a «tener [...] la consideración que fuere justo» (art. 16)⁵⁶. Alle somme non corrisposte a tempo debito sarebbe stato applicato un interesse del 14% annuo (art. 9)⁵⁷. Nonostante ciò, le galere di proprietà continuavano ad essere un peso. Alla fine degli anni Sessanta si vociferava di un indebitamento di Giovanni Andrea per 200.000 ducati, ed egli affermava di essere costretto per «necessità et impossibilità [...] a disfarmi delle galere»⁵⁸. Nel 1571 la trattativa per la cessione a Filippo II di 10 galere parve sul punto di concretizzarsi (non senza un tentativo di intromissione del re di Francia⁵⁹), ma poi si arenò per questioni relative agli equilibri interni dell'élite genovese. I problemi che rendevano difficile sostenere il fardello di un grande *asiento* navale non diminuirono negli anni successivi. I negoziati ripresero a inizio anni Ottanta, e andarono a buon fine nel 1582. Le 10 galere vendute al re di Spagna furono affidate in gestione ad altri genovesi. Era la fine della parabola evolutiva, anche in ambiente ligure, di uno strumento – la condotta di galere – divenuto ormai obsoleto nella sua forma originaria, inventata più di mezzo secolo prima da Andrea Doria e accettata da Carlo V come fulcro dell'organizzazione della flotta.

Al momento della vendita delle galere di Giovanni Andrea, anche l'armata spagnola nel suo insieme aveva compiuto diverse tappe del

⁵⁵ *Vita del principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta*, a cura di V. Borghesi, Genova 1997, p. 160.

⁵⁶ SIRAGO, *I Doria*, pp. 668, 704. La stessa formula è anche nell'*asiento* del marchese di Santa Cruz del 6 febbraio 1575, I. BAUER LANDAUER, *La Marina española en el Siglo XVI: Don Francisco de Benavides, cuatralvo de las galeras de España*, Madrid 1921, p. 431.

⁵⁷ SIRAGO, *I Doria*, pp. 678, 701.

⁵⁸ R. SAVELLI, *Doria, Giovanni Andrea*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, XLI, Roma 1992, pp. 361-375.

⁵⁹ AGS, *Estado*, leg. 1401, ff. 57, 58.

suo glorioso ma travagliato percorso. Dopo l'ascesa al trono di Filippo II, e soprattutto dopo la vittoria sulla Francia sancita dalla pace di Cateau-Cambrésis, la politica navale spagnola nel Mediterraneo cominciò a puntare nella direzione indicata da Granvelle: costruire una grande flotta di proprietà del sovrano e gestita in amministrazione. Fu una scelta in sé non incongrua, ma anche una necessità. La minaccia ottomana e barbaresca si era fatta via via sempre più grave e si manifestava attraverso forze navali in continua crescita, dallo scontro di Gerba (1560) all'assedio di Malta (1565) alla conquista di Tunisi (1570). Ciò spinse la Spagna a rispondere in termini quantitativi aumentando il numero delle galere. La decisione di armarle in *administración* non aveva controindicazioni assolute, e come abbiamo appena visto fu presa in una fase di crisi dell'*asiento*, quando il maggiore dei *contractors* genovesi stava cercando di disfarsi delle sue galere. Come segno dei tempi, la flotta si popolò di un nugolo di «oficiales» maggiori e minori (*veedores, contadores, pagadores* ecc.), con compiti di controllo e contabilizzazione delle spese. I capi militari, provenienti dalle élites nobiliari, mal sopportavano quei funzionari puntigliosi di oscuri natali, le loro scartoffie e la loro pretesa di essere «ojos del Rey»⁶⁰ a tutela degli interessi della corona; li consideravano un intralcio all'operatività delle galere e un'inutile voce di spesa, o addirittura una fonte di quei fenomeni di corruzione che avrebbero dovuto combattere⁶¹.

Scelta e necessità erano congiunte nella nuova politica navale di Filippo II; ma non mancavano, per così dire, le Cassandre, e non stupisce che fossero genovesi. Muovendosi in controtendenza rispetto alle opinioni allora dominanti, a metà anni Sessanta Adamo Centurione, mercante-banchiere ed esperto di cose marittime, cantava le lodi della piccola flotta dell'età di Andrea Doria: agile, poco costosa, in grado di operare anche a distanze notevoli senza l'impaccio dei lenti e goffi velieri per il supporto logistico; capace di attuare un'efficace strategia difensiva-diversiva contro la grande ma statica e macchinosa armata ottomana. Era la piccola flotta che aveva conquistato Corone e Patrasso nel 1532, costringendo Solimano a rinunciare ad attaccare Vienna; che aveva inflitto gravi perdite all'armata di Barbarossa nel 1537, contribuendo a salvare Corfù. Adamo Centurione metteva in guardia il re di Spagna dal seguire il sultano nella corsa agli armamenti navali,

⁶⁰ OLESA MUÑO, *La organización*, I, p. 615 e sgg.

⁶¹ Cfr. ad esempio AGS, *Estado*, leg. 1410, f. 83.

profetizzando un insostenibile aumento dei costi⁶². La sua lettera-memorale a Filippo II è una specie di inno al tempo che fu; un tempo che non sarebbe, comunque, più tornato. La piccola flotta di Carlo V era basata su un grande *asiento* con il *contractor* nel ruolo di capo supremo; solo quell'associazione conferiva all'*asentista*-generale del mare il prestigio e l'autorità necessari per imporre l'uso delle galere secondo le regole della nautica mediterranea (evitando, o almeno limitando, la navigazione invernale) e per ottenere pagamenti puntuali. Quella configurazione era nata alla fine degli anni Venti nel creativo crogiolo delle guerre d'Italia; era il frutto di una 'aggregazione d'interessi', secondo la formula di Glete, di natura politica ed economica, in cui imprenditorialità e intraprendenza privata erano entrate in sinergia con un progetto imperiale in fase di realizzazione; ma era una configurazione non più proponibile nell'Italia e nel Mediterraneo 'spagnoli' dell'età di Filippo II.

Un altro cambiamento prodotto dalla politica navale del Re prudente fu lo spostamento da Genova a Napoli del baricentro della flotta, con un incremento sbalorditivo del numero di galere della squadra del regno: da solo 6 nel 1562, a 12 nel 1566, 21 nel 1570, 30 alla fine dell'anno successivo, 38 nel 1572, fino al picco di 50 nel 1573⁶³. A quest'ultima data il totale delle quattro squadre della flotta si aggirava intorno alle 150 unità e le galere assorbivano circa la metà del bilancio militare spagnolo⁶⁴. Il peso finanziario era enorme in termini assoluti, e divenne strategicamente irragionevole a partire dal 1572. La situazione nei Paesi Bassi, in rivolta dal 1566, peggiorò allora in modo radicale, obbligando Filippo II a dirottare verso quel teatro una quota crescente delle risorse disponibili.

Le voci critiche sull'organizzazione della flotta iniziarono a farsi più insistenti, e tra esse quelle provenienti da Genova. Secondo Giovanni Andrea Doria era necessaria una «gran reformation en muchas cosas». Prima di tutto bisognava ridurre il numero delle galere, e poi intervenire sulle pratiche gestionali, per fare in modo che quelle mantenute in servizio «puedan ser de mucho effecto, y no solo de aparençia, como lo han sido muchas dellas por lo passado». La grande flotta si era rivelata non solo costosa, ma inefficiente; molte galere erano talmente male in ordine da essere inutilizzabili, eppure «vuestra magestad al fin las ha pagado, y ha sido gastar el dinero en balde».

⁶² Ivi, leg. 1394, f. 188.

⁶³ FENICIA, *Il Regno di Napoli*, pp. 99-110.

⁶⁴ THOMPSON, *War and Government*, pp. 16-17, 168; ID., *Las Galeras*, p. 98.

Il problema centrale era comunque quello della sostenibilità finanziaria: «en fin digo que si vuestra magestad no manda limitar los gastos de la dicha armada, entiendo que no le consumirá menos sus reynos de lo que lo an hecho los estados de Flandes»⁶⁵.

Non possiamo qui addentrarci nella foresta dei progetti e consigli per l'abbattimento dei costi che furono presentati a partire dalla metà degli anni Settanta. In essi si trovano sia massicce dosi di buon senso sia slanci velleitari; ma una volta diffusa l'idea che la priorità era diminuire la spesa per la flotta, la soluzione più a portata di mano e già collaudata era quella di virare verso gli *asientos*. La *Junta de galeras* si espresse in modo lapidario nell'aprile del 1574: il costo delle galere era «tan continuo y ordinario [...] que [...] sería más conveniente darlas por asiento»⁶⁶. Nel febbraio dell'anno successivo 40 dalle 50 galere di Napoli furono affidate a don Álvaro de Bazán, marchese di Santa Cruz e generale della squadra del regno, il che comportò di fatto il disarmo delle altre 10. La condotta era solo gestionale, dato che le galere e gli schiavi al remo rimanevano di proprietà del re. Non poteva essere diversamente, perché quando nel movimento pendolare tra *asiento* e *administración* si passava dalla seconda al primo, i contratti riguardavano delle unità già esistenti. Sulle qualità ed esperienza del Santa Cruz come uomo di mare non ci sono dubbi, eppure l'esperimento fallì. Nel febbraio del 1577 Filippo II si avvalse della clausola che gli consentiva di rescindere l'*asiento* dopo due anni dalla stipula, e le galere di Napoli tornarono in amministrazione⁶⁷.

Questo tentativo di riforma aveva una sua logica. È chiaro che la squadra di Napoli, viste le dimensioni che aveva raggiunto, doveva essere la prima su cui intervenire in una prospettiva di contenimento dei costi. La scelta di fare un grande *asiento* (per quasi il doppio delle galere che Andrea Doria aveva avuto nella fase di massima espansione della sua squadra) appare congrua rispetto alla volontà di Filippo II di rendersi autonomo dall'imprenditoria navale genovese, e al fatto che il necessario *know-how* fosse poco diffuso al di fuori dell'ambiente ligure. Anche abbinare un grande *asiento* e una riduzione della squadra napoletana (realizzata, anche se non esplicitamente programmata) puntava nella giusta direzione di razionalizzare e limitare la spesa.

⁶⁵ AGS, *Estado*, leg. 1410, f. 83.

⁶⁶ Cit. in V. FAVARÒ, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, Palermo 2009, p. 162; THOMPSON, *War and Government*, p. 168.

⁶⁷ FENICIA, *Il Regno di Napoli*, pp. 110-114, 157-166.

Cosa andò storto, quindi, nell'*asiento* del 1575? Considerando la precedente esperienza di una grande condotta, quella di Andrea Doria, e a giudicare dai conflitti burocratici e dalle intricate vicende per la determinazione del saldo dei conti del marchese di Santa Cruz, ancora non risolte a un decennio di distanza dall'annullamento del contratto, si direbbe che a don Álvaro fosse mancata l'autorevolezza derivante dalla carica di capitano generale del mare, allora rivestita da don Juan de Austria. Il rapporto triangolare tra generale di squadra (Santa Cruz), generale dell'armata (don Juan, fino alla sua partenza per le Fiandre) e viceré (il «muy vano y vidrioso»⁶⁸ marchese di Mondéjar), che teneva i cordoni della borsa e si mostrò geloso delle sue prerogative, funzionò malissimo⁶⁹. Le dispute connesse alla presenza di più soggetti che aspiravano ad esercitare potere sulla squadra di galere, e una burocrazia pletorica e invadente, resero Napoli un ambiente non ottimale per la buona riuscita di un grande *asiento*⁷⁰. C'era poi un contesto non certo favorevole, specie sul piano finanziario. A pochi mesi dalla stipula dell'*asiento* con il Santa Cruz, Filippo II fu costretto a sospendere i pagamenti ai mercanti-banchieri, a quel punto quasi esclusivamente genovesi, per gli *asientos de dinero* sottoscritti dal novembre 1560 in poi. Il conseguente blocco del credito e delle rimesse di contante causò il collasso dell'apparato militare nei Paesi Bassi, culminato nel sacco di Anversa.

Comunque sia, la decisione di chiudere con l'esperimento napoletano fu netta. Nel comunicarla al duca di Sessa, luogotenente di don Juan de Austria nel regno, il re affermò che gli *asientos* sarebbero continuati solo per le galere dei privati; per quelle della corona egli intendeva affidarsi al «buen cuydado de mis generales y ministros» per sottoporre a ulteriore verifica «lo que costaran trayendolas por administración», con l'implicita speranza che l'onere fosse sostenibile⁷¹. I risultati, come sappiamo, non furono soddisfacenti, nonostante che si procedesse da subito ad una riduzione del numero di galere della flotta a

⁶⁸ AGS, *Estado*, leg. 1067, f. 67.

⁶⁹ Fu lo stesso don Juan a consigliare a Filippo II di rescindere il contratto con Santa Cruz appena possibile, cfr. J.I. TELLECHEA IDÍGORAS, *Don Juan de Austria y la "trampa" de Flandes. Cartas a Felipe II tras su llegada al nuevo destino (1576)*, «Cuadernos de investigación histórica», 21 (2004), pp. 214-216. Un parere negativo del Mondéjar sull'*asiento* è in AGS, *Estado*, leg. 1070, f. 15.

⁷⁰ Antonio Calabria sottolinea la difficoltà di districarsi nel «bureaucratic nightmare for which affairs with officialdom in Naples were notorious», *The cost of a man's life*, p. 3.

⁷¹ THOMPSON, *War and Government*, p. 170 n. 21.

102 unità, a spese soprattutto delle squadre di Napoli e Sicilia. Gli alti costi e l'inefficienza dell'amministrazione diretta prepararono il terreno per un nuovo cambiamento all'inizio degli anni Ottanta. L'inversione di rotta vide protagonisti Giovanni Andrea Doria come consigliere tecnico e, inaspettatamente, Granvelle (un tempo fautore della statalizzazione della flotta), che in stretta coordinazione con Juan de Idiáquez, ex-ambasciatore spagnolo a Genova, fornì il decisivo impulso politico.

Come abbiamo visto, nell'aprile 1582 il Doria aveva concluso la vendita a Filippo II di dieci delle sue dodici galere, passate in *asiento* gestionale ad altri genovesi. La crisi dell'*asiento* nella sua forma originaria (con galere e schiavi al remo di proprietà dell'imprenditore) aveva infine portato all'allineamento di buona parte delle condotte genovesi al tipo di contratto prevalente nelle altre squadre della monarchia. A quel punto Giovanni Andrea iniziò le manovre per ottenere ciò che aveva sempre desiderato: il titolo di capitano generale della flotta; e trovò una sponda proprio in Granvelle. Fino dagli anni in cui il cardinale era stato viceré di Napoli, tra i due si era verificata una convergenza in materia navale a favore della piccola flotta, a cui la pratica dell'*asiento* era intimamente collegata⁷². Affermando nell'ottobre del 1582 che le galere in *asiento* sarebbero state «de menos gasto y más servicio [...] que el tenellas como están agora»⁷³, il Doria non faceva che ribadire le proprie convinzioni di sempre. Da parte sua, Granvelle aveva sperimentato a Napoli il «gran piélagos» degli «oficiales de las galeras», la cui corruzione era difficile da combattere «porque se ayudan unos a otros para que se aprovechen todos»⁷⁴. Gli ufficiali derubavano a man bassa il tesoro regio, intenti solo «à leur proffit et riens moins qu'en celluy de Sa Majesté»⁷⁵. Nell'autunno del 1583, il Doria era atteso con impazienza a Madrid, dato che poteva fornire «tanta luz» per la riorganizzazione della flotta⁷⁶.

Arrivato a corte, mentre aspettava la nomina a generale⁷⁷, egli fornì

⁷² PACINI, «*Desde Rosas a Gaeta*», p. 212.

⁷³ AGS, *Estado*, leg. 1416, f. 189.

⁷⁴ *Correspondance du cardinal de Granvelle, 1565-1586*, Bruxelles 1877-96, XI, p. 153, lettera a Idiáquez, Madrid, 30 agosto 1584.

⁷⁵ *Correspondance du cardinal de Granvelle*, X, p. 411, lettera a Margherita di Parma, Madrid, 30 novembre 1583.

⁷⁶ Ivi, p. 399, Granvelle a Idiáquez, Madrid, 21 novembre 1583.

⁷⁷ L'atto di conferimento del titolo è del 23 marzo 1584, AGS, *Estado*, leg. 1422, f. 174. Sul disappunto della nobiltà spagnola per la nomina del Doria cfr. *Diario de Hans Kevenhüller, embajador imperial en la corte de Felipe II*, a cura di F. Labrador Arroyo, Madrid 2001, p. 287.

gli agognati lumi. Sugerì di garantire all'armata finanziamenti regolari, di imporre ai capitani di navigare di persona, di istituire un *tercio* stabile di fanteria di marina, e di evitare la navigazione in inverno: questi erano i quattro punti «más principales», ma erano anche delle ovvietà. Il Doria inserì tuttavia nel memoriale altri due consigli, che avrebbero giovato solo se messi in pratica insieme ai primi quattro: ridurre il numero delle galere (a circa 90), e darle in *asiento* ai «particulares», ma prestando molta attenzione «en la elección de las personas á quien se habrán de dar»⁷⁸.

Granvelle e Idiáquez si impegnarono con entusiasmo per applicare quelle direttive, lottando contro la *lobby* degli «interessados en nuestros errores», convinti che niente di buono poteva venire dalle galere «en administración»⁷⁹. La giunta competente espresse parere favorevole agli *asientos*. Filippo II lo approvò, ma stabilì che le condotte dovessero essere per non più di due galere⁸⁰. Su queste basi partì una nuova sperimentazione per la squadra di Napoli, che ancora una volta ebbe esiti a dir poco insoddisfacenti.

La materia fu delegata al viceré, duca di Ossuna, che avrebbe dovuto procedere «con comunicación del príncipe Doria»⁸¹, ma a quanto pare non lo fece⁸². Il risultato furono 13 *asientos*, ognuno per due galere, sottoscritti nel luglio 1585 con altrettanti esponenti della nobiltà napoletana. Le speranze iniziali in un aumento dell'efficienza della squadra⁸³ andarono presto deluse. In una relazione dell'aprile 1588, sulle 57 galere delle tre squadre italiane al servizio di sua maestà, il Doria denunciò che tra le 28 napoletane ce n'erano «muchas coxas»⁸⁴. Un'ispezione effettuata in ottobre lo convinse della necessità di togliere le galere ad alcuni *asentisti* napoletani «que las traen muy mal»⁸⁵, ma dubitava che si sarebbero trovati dei sostituti capaci di migliorare la situazione, e arrivò a consigliare «que se volviesen a traer por administración»⁸⁶.

⁷⁸ CODOIN, II, pp. 176-183.

⁷⁹ *Correspondance du cardinal de Granvelle*, XI, pp. 89, 202, Granvelle a Idiáquez, Madrid, 12 agosto e 5 settembre 1584.

⁸⁰ THOMPSON, *War and Government*, p. 176.

⁸¹ *Correspondance du cardinal de Granvelle*, XI, p. 150, Idiáquez a Granvelle, San Lorenzo, 29 agosto 1584.

⁸² AGS, *Estado*, leg. 1422, f. 128.

⁸³ Ivi, leg. 1418, f. 49.

⁸⁴ Ivi, leg. 1420, f. 152.

⁸⁵ Ivi, f. 196.

⁸⁶ E. GARCÍA HERNÁN, *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*, Madrid 1995, p. 158.

L'ambiente napoletano non sembrava in grado di fornire dei *contractors* affidabili. Ma il problema era più complesso. Le galere erano 'zoppe' per insufficienza o cattiva qualità delle ciurme. Su questo punto, il *veedor* Baltasar López de la Cueva aveva presentato una scioccante denuncia nel settembre 1587: negli ultimi anni, in regime di *asiento*, si era verificata tra i rematori, mal nutriti e mal vestiti, una vera e propria ecatombe, con 1.300 morti di fame e di freddo⁸⁷. Era il sintomo più evidente di un grave fallimento gestionale che il Doria spiegò in modo convincente⁸⁸. Negli *asientos* napoletani erano stati inseriti a sua insaputa due capitoli altamente pregiudiziali per l'*hacienda* regia, «que si me [los] comunicaran nunca viniera en ello». Il primo stabiliva che il danno per la perdita dei forzati e degli schiavi sarebbe stato totalmente a carico di Filippo II⁸⁹: era un'incitazione allo sterminio per negligenza, dato che gli *asentisti* non ci rimettevano niente a far morire di stenti i propri galeotti. Al contrario, secondo i contratti stipulati dal Doria con i genovesi per le galere del re (le 10 che Giovanni Andrea gli aveva venduto), gli *asentisti* erano obbligati a pagare per ogni forzato morto «lo que vuestra magestad me los pagó a mi, y desto está hecho escritura ante notario público». Tale clausola rappresentava un potente incentivo a prendersi cura delle ciurme, che era il primo passo per tenere le galere in buon ordine.

L'altro capitolo «no solo poco considerado, pero absurdo» delle condotte napoletane costringeva Filippo II a fornire agli *asentisti* «pro rata» tutti i condannati al remo dalle corti di giustizia sia regie che baronali⁹⁰, mentre sarebbe bastato impegnarsi fino ad un massimo di 15⁹¹. Tale concessione era stata un «atarse las manos» rispetto alla necessità di un armamento straordinario e ad una migliore distribuzione della forza lavoro all'interno delle squadre italiane. Nei contratti per le galere di Sicilia, sospettava Giovanni Andrea, dovevano esserci «otros capítulos tales si no son peores». A quel punto la decisione di tornare all'amministrazione diretta per entrambe le squadre era stata già presa⁹², e venne attuata nel 1591.

Questo secondo fallimento nella sperimentazione degli *asientos* per

⁸⁷ THOMPSON, *War and Government*, p. 178.

⁸⁸ AGS, *Estado*, leg. 1422, f. 128.

⁸⁹ Capitoli 9, 10, 14, 15 degli *asientos*, ivi, leg. 1931, f. 386.

⁹⁰ AGS, *Estado*, leg. 1931, f. 386, capitolo 18.

⁹¹ Era quanto prevedeva il decimo capitolo degli *asientos* genovesi, ivi, leg. 1426, f. 159.

⁹² V. FERNÁNDEZ ASÍS, *Epistolario de Felipe II sobre asuntos de mar*, Madrid 1943, pp. 183, 272.

le galere napoletane ebbe cause diverse rispetto a quelle che avevano determinato la fine anticipata del contratto con il marchese di Santa Cruz. Alla metà degli anni Settanta si era provata la via del grande *asiento* in una flotta ancora troppo numerosa e, come abbiamo detto, fu probabilmente un errore non aver conferito al Bazán l'autorità e il prestigio derivanti dal generalato del mare. I termini della condotta erano stati decisi a Madrid, lontano dalle pressioni clientelari della corte vicereale, e con l'aiuto di esperti di varia provenienza. Ciò aveva consentito di escludere clausole inutilmente onerose per la corona, ma non di evitare tensioni tra l'*asentista* e i centri di potere politico e burocratico napoletani.

Nella seconda metà degli anni Ottanta si tentò con molti piccoli *asientos*, pagando lo scotto, da un lato, dell'inaffidabilità e della carenza di *know-how* degli *asentisti*, dall'altro, di contratti mal concepiti. Decentralizzare la trattativa portò all'accettazione da parte di Osuna di condizioni che non solo aumentavano i costi, ma indirizzavano esse stesse alla cattiva cura delle ciurme, minando così alla base l'operatività delle singole unità e dell'intera squadra.

In entrambi i casi l'esito fu negativo. L'ambiente napoletano si dimostrò in definitiva poco favorevole alla pratica degli *asientos*, tanto quanto era stato burocraticamente macchinoso, inefficiente, e secondo alcuni corrotto, nella conduzione delle galere *por administración*. Più in generale, si può ritenere che fu uno sbaglio pensare di poter trapiantare un modello gestionale centrato sull'iniziativa privata fuori del suo habitat di origine, quello genovese, così peculiare in termini di tradizione e cultura imprenditoriali. A Genova, dove anche «las piedras valen dineros»⁹³, dove l'interesse era «il secondo sangue»⁹⁴ e il conto economico una seconda natura, i rapporti con i privati avevano dato risultati positivi per la Monarchia cattolica. I contratti formavano la fitta trama di reciproci impegni per la regolazione e il buon andamento di quei rapporti. Probabilmente solo a Genova un ambasciatore spagnolo che riceveva dal re l'ordine di inviare «las ratificaciones de los asientos» poteva essere colto dal dubbio «si vuestra magestad lo dize por asiento de cambio o por asiento de galeras»⁹⁵.

Dove quel patrimonio di cultura imprenditoriale non c'era, o era presente in misura insufficiente, cresceva il rischio che la *military de-volution* si risolvesse in un fallimento, o finisse impantanata nelle re-

⁹³ AGS, *Estado*, leg. 1367, ff. 49-53.

⁹⁴ Ivi, leg. 1366, f. 80.

⁹⁵ Ivi, leg. 1370, ff. 148, 149.

sistenze dell'apparato statale. D'altro canto, nel processo di esternalizzazione delle funzioni militari c'erano dei limiti politicamente (e anche psicologicamente) difficili da superare. Secondo Giovanni Andrea Doria, nella Genova dei primi anni Ottanta del Cinquecento «hay tantos que tomarían galeras por asiento que aunque la armada de V. M. fuese de mayor número, creo que las tomarían todas»⁹⁶, ma lui stesso riteneva irragionevole e non auspicabile un tale livello di devoluzione.

Negli anni finali del regno di Filippo II non ci furono altri tentativi di riforma della flotta, che fu ulteriormente ridimensionata e perse capacità operativa, ma venne poi riorganizzata sotto Filippo III in una diversa prospettiva strategica. La tesi braudeliana della fine della 'grande guerra' nel Mediterraneo e del suo abbandono da parte della Spagna è stata efficacemente contestata da Phillip Williams, secondo cui «armed deterrence, not abandonment, was the salient characteristic of the Mediterranean in the later sixteenth and early seventeenth centuries»⁹⁷.

Le conclusioni di Thompson, per cui gli sviluppi connessi all'alternativa *asiento-administración* forniscono «the real measure of the governmental failure of the Habsburgs»⁹⁸, appaiono eccessivamente pessimistiche. Esse gettano un'ombra negativa sulla politica navale della Spagna all'inizio dell'età moderna che non rende giustizia ai risultati conseguiti. Costruire una flotta permanente di galere, è lo stesso Thompson ad affermarlo, «was probably the most exacting task facing any sixteenth-century administration»⁹⁹. Con tenacia, energia, inventiva e flessibilità gli Asburgo vinsero quella sfida. Nonostante fossero partiti da condizioni di inferiorità rispetto ai loro competitori, riuscirono perlomeno a contenere il maggiore tra essi, l'Impero ottomano, e a sconfiggere la Francia dei Valois con un collegamento efficiente via mare tra i dispersi territori della Monarchia spagnola nel Mediterraneo.

Una cultura navale di prim'ordine, paragonabile in ambito europeo solo a quella veneziana, sostenne i tentativi di Carlo V e Filippo II di migliorare e adattare a circostanze mutevoli, e spesso negative, l'organizzazione dell'*Armada*. In quest'ottica va interpretato il dibattito su *asiento* o *administración*, che era solo uno dei termini del problema, a cui si aggiungevano le alternative tra grande o piccola flotta

⁹⁶ CODOIN, II, p. 181.

⁹⁷ WILLIAMS, *Empire and Holy War*, p. 243.

⁹⁸ THOMPSON, *War and Government*, p. 273.

⁹⁹ Ivi, p. 163.

e tra armamento stagionale o permanente. Né deve essere sottovalutata la difficoltà di coordinare gli sforzi di domini tra loro distanti e con esigenze tutt'altro che univoche e convergenti. Di errori ne vennero fatti molti, ma le decisioni non furono mai avventate o superficiali. Furono invece il prodotto di ragionamenti ben strutturati volti a trovare soluzioni a problemi nuovi e complessi.

La drammatizzazione dell'alternativa pubblico-privato operata da Thompson, che arriva a considerare l'*asiento* «a sort of administrative feudalism», e la scelta «between *administración* and *asiento* [...] a decision about the very nature of the state»¹⁰⁰, appare carica di un significato ideologico più appropriato al XX secolo che alla prima età moderna¹⁰¹. Molti ritenevano allora, non a torto, che il re potesse essere servito altrettanto bene e fedelmente *por amor* (com'era auspicabile facessero i suoi vassalli) che *por interés* (come in realtà facevano tutti, non solo i bistrattati *asentisti*)¹⁰². Da qui derivava una positiva flessibilità che spiega le sperimentazioni di diversi modelli gestionali quando di un investimento pubblico come la flotta di galere si riteneva insoddisfacente, in un dato momento e contesto, il rapporto costi-benefici.

ARTURO PACINI
Università di Pisa

¹⁰⁰ Ivi, p. 257.

¹⁰¹ A. JIMÉNEZ ESTRELLA, *Asentistas militares y fraude en torno al abastecimiento de pólvora en el reino de Granada (siglo XVI)*, «Investigaciones Históricas», 30 (2010), p. 29.

¹⁰² Carla Rahn Phillips conclude la sua opera sulla politica navale atlantica degli Asburgo a inizio Seicento affermando: «The evidence encountered for this study suggests that using private contractors for public business benefited both the crown and its loyal servants», *Six Galleons*, p. 221.