

Alessio Russo

«FARE STIMA DELE COSE DE MARE».  
OSSERVAZIONI SULLE FLOTTE DA GUERRA  
E LA STRATEGIA NAVALE DEI RE DI NAPOLI (1458-1494)

*Premessa: un cono d'ombra sul mare*

A partire dal 1940 fu pubblicato in tre parti, nell'*Archivio Storico per le Province Napoletane*<sup>1</sup>, un corposo studio di Irma Schiappoli dedicato a *La marina degli aragonesi di Napoli*, in seguito confluito nel volume *Napoli aragonese: traffici e attività marinare* (1972)<sup>2</sup>. L'autrice dedicò ampio spazio alle azioni belliche che videro coinvolte le flotte dei sovrani aragonesi, nonché alla composizione e all'organizzazione delle *armate regie*. La ricerca fu condotta prevalentemente nell'Archivio di Stato di Napoli, attraverso cedole di tesoreria, documenti della cancelleria aragonese e registri della Camera della Sommaria (*Commune, Privilegiorum, Partium, Notamentorum, Sigillorum, Executoriale, Provisionum*), configurandosi dunque come un prezioso punto di riferimento, che lascia traccia di numerose fonti ormai perdute.

Il lavoro della Schiappoli nasceva dall'esigenza di colmare una «lacuna storiografica meridionale», segnalata dopotutto da Ernesto Pontieri nella sua prefazione allo studio dell'allieva<sup>3</sup>, dove si sottolineava la mancanza di un'analisi che «potesse stare per esempio a lato» di quelle effettuate da Willy Cohn sulle marine normanne, sveve e angioine<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> I. SCHIAPPOLI, *La marina degli Aragonesi di Napoli*, in «Archivio Storico per le Province Napoletane», LXV (1940), pp. 7-65; LXVI (1941), pp. 7-46; LXVIII (1943), pp. 7-100.

<sup>2</sup> EAD., *Napoli aragonese: traffici e attività marinare*, Napoli, Giannini Editore, 1972, pp. 1-152.

<sup>3</sup> E. PONTIERI, *Prefazione*, in Schiappoli, *Napoli aragonese*, p. XV.

<sup>4</sup> W. COHN, *Die Geschichte der Normannisch-Sizilischen Flotte unter der Regierung Rogers I und Rogers II (1060-1154)*, Breslau, M. & H. Marcus, 1910; ID., *Die Geschichte der Sizilischen Flotte unter der Regierung Friedrichs I (1197-1250)*, Breslau, Priebatsch's Verlagsbuchhandlung, 1926; ID., *Die Geschichte der Sizilischen Flotte unter der Regierung Konrads IV und Manfreds (1250-1266)*, Berlin, Karl Curtius, 1920; ID., *Die Geschichte der sizilischen Flotte 1060-1266, Vereinigter Neudruck dreier Abhandlungen aus den Jahren 1910-1926 mit Anhang: Die Basler Konzilsflotte des Jahres 1437; Die Bedeu-*

Fatta eccezione per gli spunti contenuti in un breve saggio di Mario del Treppo (1990)<sup>5</sup>, l'indagine sugli aspetti militari della marina regnicola, che invece risulta alquanto aggiornata per le epoche precedenti<sup>6</sup>, così come per la prima Età Moderna<sup>7</sup>, si può considerare ancora ferma a

*tung der Seemacht in der Geschichte*, Aalen, Scientia-Verlag, 1978; Id., *Storia della flotta siciliana sotto il governo di Carlo I d'Angiò*, in «Archivio Storico per la Sicilia Orientale», XXV (1929), pp. 351-394; XXVI (1931); XXVIII (1932), pp. 26-60; XXIX (1933), pp. 15-48, 185-222; XXX (1934), pp. 80-109.

<sup>5</sup> M. DEL TREPPO, *La marina napoletana nel Medioevo: porti, navi, equipaggi*, in *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, a cura di A. FRATTA, Napoli, Electa Napoli, 1990, pp. 37-45.

<sup>6</sup> Sulla marina da guerra normanna, sveva e angioina si vedano, oltre ai citati lavori di Cohn: G. COPPOLA, *I Normanni e il mare: notazioni sulla flotta, sugli arsenali e sulle battaglie*, in *Il potere dell'arte nel Medioevo: studi in onore di Mario D'Onofrio*, a cura di M. GIANANDREA, F. GANGEMI e C. COSTANTINI, Roma, Campisano Editore, 2014, pp. 445-464; C.D. STANTON, *Norman Naval Operations in the Mediterranean*, Woodbridge, The Boydell Press, 2016; A. PETERS-CUSTOT, *De Byzance aux Normands: le service militaire maritime en Calabre, du Xe au XIIIe siècle*, in *De pierre, de bois et de feu: arsenaux, rivalités navales et patrimoine maritime*, a cura di D. PLOUVIEZ e S. MARTIN, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2025, pp. 203-216; J. GOEBBELS, *Das Militarwesen im Koenigreich Sizilien zur Zeit Karls I von Anjou (1265-1285)*, Stuttgart 1984; L.V. MOTT, *Sea power in the Medieval Mediterranean. The Catalan-Aragonese Fleet in the war of the Sicilian Vespers*, Gainesville, University Press of Florida, 2003; J. PRYOR, *The galleys of Charles I of Anjou, King of Sicily: ca. 1269-1284*, in «Studies in Medieval and Renaissance History», 14 (1993), pp. 35-103; G. IORIO, *La marineria militare angioina: flotte degli Ordini e regie*, in Id., *Il Giglio e la Spada. Istituzioni e strutture militari nel meridione angioino*, Rimini, Il Cerchio, 2007, pp. 300-314; F. CERONE, *Cinque documenti inediti concernenti la marina napoletana al tempo di Carlo II*, Napoli, A. Tocco, 1911.

<sup>7</sup> La bibliografia sulla marina militare napoletana nel Cinquecento consente di definire in modo piuttosto preciso la sua consistenza, la sua organizzazione e il suo sviluppo nel corso del secolo: M. SIRAGO, *La flotta napoletana nel contesto mediterraneo (1503-1707)*, Ogliastro Cileno (SA), Licosia, 2018; EAD., *Dalla galera al vascello. L'apporto economico di genovesi, ragusei, fiamminghi, napoletani nella costituzione della flotta napoletana tra '500 e '600*, in *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Atti del Convegno Internazionale Fisciano (Salerno), 23-24 ottobre 2002, a cura di M. MAFRICI, Soveria Mannelli, Rubettino, 2004, pp. 461-487; 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*, Atti del Convegno Internazionale, Napoli 2001, a cura di G. GALASSO e A. MUSI, in «Archivio Storico per le Province Napoletane» [d'ora in poi «ASPN»], CXIX (2001), pp. 665-704; EAD., *La flotta napoletana nel vicereame spagnolo (1507-1598)*, in «Frontiera d'Europa. Società, economia, istituzioni, diritto del Mezzogiorno d'Italia», V/1 (1999), pp. 111-172; G. MUTO, *Una difesa mobile per la città capitale: la squadra navale napoletana nell'età vicereale*, in *Difese e sviluppo urbanistico di Napoli in età vicereale*, a cura di L. MAGLIO, Napoli, Francesco Giannini, 2011, pp. 55-62; M. MAFRICI, *Navi e pirati: la difesa del Regno di Napoli nel secolo XVI*, in *Aspetti ed attualità del potere*

quel punto, almeno per quanto riguarda la fase autonoma del Mezzogiorno continentale (1458-1501). Sul periodo di Alfonso il Magnanimo, si può d'altronde rimandare al denso capitolo dedicato alle *naval forces* da Alan Ryder, nella sua monografia del 1976<sup>8</sup>. Questo cono d'ombra è certamente imputabile, oltre alla perdita di molte delle fonti su cui aveva lavorato Irma Schiappoli, anche a un'impostazione specifica della storiografia militare, per la quale «il ruolo delle marine nel processo di formazione degli stati, se lo si raffronta con quello degli eserciti, è stato quasi sempre trascurato»<sup>9</sup>. Come ha di recente evidenziato Antonio Musarra, d'altro canto, non sono state ancora adeguatamente riconosciute e definite neppure le «intrinseche peculiarità» della guerra navale nel Medioevo, rispetto a quella «di terraferma»<sup>10</sup>.

*marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI*, a cura di P. ALBERINI, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1999, pp. 383-396; EAD., *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995; R. SALVEMINI, *Cuestión de mar: un balance complicado sobre la marinería mercantil y de guerra en tiempos del virreinato español en el siglo XVI*, in *Barcos y construcción naval entre el Atlántico y el Mediterráneo en la Época de los descubrimientos (siglos XV y XVI)*, coord. D. GONZÁLEZ CRUZ, Madrid, CSIC, 2018, pp. 289-308. Per una dettagliata ricostruzione della parabola cinquecentesca della marina napoletana, dei costi di realizzazione e di esercizio delle singole unità, così come per un'approfondita analisi dei due possibili sistemi di gestione della flotta (diretto o tramite *asiento*) al tempo di Filippo II, si veda G. FENICIA, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Bari, Cacucci, 2003. Sull'utilizzo dei rematori *forzati* si segnala anche G. ALESSI PALAZZOLO, *Pene e "remieri" a Napoli tra Cinque e Seicento. Un aspetto dell'illegalismo d'Ancien Régime*, in «ASPEN», 1977, pp. 231-251. Per quanto riguarda le vicende dell'arsenale napoletano, rifondato a fine anni '70 del XVI secolo: L. DE ROSA, *Tra i fulgori e le ombre del vicereame*, in *La fabbrica delle navi*, pp. 47-60; N. OSTUNI, *Un caso di rapida obsolescenza per specificità d'investimento: l'arsenale della Marina di Napoli e la sua progressiva evulsione dal circostante contesto economico*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1993, pp. 219-231; FENICIA, *Il Regno di Napoli*, pp. 136-150.

<sup>8</sup> A. RYDER, *The Kingdom of Naples Under Alfonso the Magnanimous. The Making of Modern State*, Oxford, Clarendon Press, 1976, pp. 291-315. Sulle imbarcazioni a disposizione del Magnanimo, invece, oltre al lavoro di Irma Schiappoli, si vedano: M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli, L'Arte Tipografica, 1972 (in particolare pp. 440-458); G. PEYRONNET, *Les aspects maritimes de la politique italienne d'Alphonse V d'Aragon; problèmes techniques: les types de navires*, in «Medievalia», 7 (1987), pp. 151-175.

<sup>9</sup> J. GLETE, *La guerra sul mare. 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010 (titolo originale *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London 2000), p. 95.

<sup>10</sup> Musarra ricorda che gli studiosi di storia militare sono stati «tesi, per la maggior

La stessa Irma Schiappoli aveva rimarcato la necessità di approfondire ulteriormente le sue ricerche, partendo dall'evidenza che le flotte ebbero presso gli Aragonesi di Napoli, anche dopo la morte di Alfonso il Magnanimo, una grande importanza, sia come strumento di difesa imprescindibile, per un Regno segnato da lunghi confini costieri– «senza armata non potrebbe guardare uno imperio che gira 1.500 miglia, forse 2<sup>M</sup> tutti liti marini», ricordava non a caso l'oratore fiorentino a Napoli Giovanni Lanfredini, nel 1484<sup>11</sup> –, sia in quanto mezzo di proiezione politica in un Mediterraneo conteso<sup>12</sup>. Ella affermò in particolare che i primi due sovrani della dinastia, Alfonso e Ferrante, fecero della «creazione di una potente flotta uno dei loro obiettivi costanti»<sup>13</sup>. Se per Alan Ryder il Regno di Napoli, come potenza marittima, non sopravvisse al

parte, a ritenere la guerra sul mare null'altro che un'appendice, un prolungamento, una variante della guerra di terraferma», mentre, «benché i due fenomeni siano fortemente correlati, il conflitto sul mare possiede delle intrinseche peculiarità» (A. MUSARRA, *La guerra sul mare*, in *Guerre ed eserciti nel Medioevo*, a cura di P. GRILLO e A.A. SETTIA, Bologna, Il Mulino, 2018, pp. 283-301). Sul tema torna anche un recente saggio di Francesco Somaini, dedicato alla celebre Battaglia di Ponza del 1435, dove l'analisi strategica e tattica del più importante scontro navale combattuto nel Mediterraneo del Quattrocento, come si dirà, ha portato alla messa in discussione del ruolo delle galee contro le grandi navi a vela, e dunque scardinato, almeno in quello specifico contesto, l'idea di una lunga, incontrastata «age of galleys», protrattasi senza interruzioni dal Medioevo a tutto il Cinquecento (F. SOMAINI, *Ponza, 5 agosto 1435. Geopolitica, talassocrazia, navi, flotte e marine nel Mediterraneo occidentale del XV secolo*, in *Ancora su poteri, relazioni, guerra nel regno di Ferrante d'Aragona. Studi sulle corrispondenze diplomatiche II*, a cura di A. RUSSO, F. SENATORE e F. STORTI, Napoli, FedOA Press - Federico II University Press, 2020, pp. 155-259). Sul concetto di «età delle galee» si veda J.F. GUILMARTIN, *Galeons and Galleys* London, Orion Publishing Group, 2002.

<sup>11</sup> Giovanni Lanfredini a Guidantonio Vespucci, Napoli, 21 maggio 1484, in *Corrispondenza degli ambasciatori fiorentini* [d'ora in poi *Corrispondenza degli ambasciatori*], vol. I, *Giovanni Lanfredini (13 aprile 1484-9 maggio 1485)*, a cura di E. SCARTON, Carlsone, Salerno 2005, p. 581.

<sup>12</sup> Le imbarcazioni armate di Ferrante d'Aragona furono impegnate a lungo raggio sia nel Mediterraneo orientale, contro i Turchi e a Cipro (per sostenere il progetto d'insediarsi un protettorato retto dal figlio naturale Alfonso d'Aragona), sia in quello occidentale, in funzione antiangioina e in appoggio re Giovanni II (SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, pp. 103-114).

<sup>13</sup> *Ivi*, p. 152. Questo il giudizio sul successore del Magnanimo: «Se Ferrante non fu, come Alfonso, un re navigatore, ebbe però la stessa acuta e lucida percezione della necessità delle cose: era necessario che la flotta fosse mantenuta in efficienza ed accresciuta. E, pur fra le lotte che dovette combattere contro i Baroni, il senso di questa necessità non lo abbandonò mai» (*Ivi*, p. 28).

Magnanimo<sup>14</sup>, Mario del Treppo sottolineò anch'egli, accanto agli importanti elementi di novità presenti nella seconda metà del Quattrocento, la continuità d'impegno tra Ferrante e il padre nell'organizzazione e nell'accrescimento della flotta, individuando una netta cesura solo in seguito all'autodistruzione delle imbarcazioni regie e dell'arsenale napoletano, ordinata da re Ferrandino in prossimità dell'inevitabile conquista francese (20 febbraio 1495). Un atto, questo, che definì appunto «conclusivo della storia della marina del Regno»<sup>15</sup>.

In questa sede, alla luce delle più recenti acquisizioni storiografiche, e grazie alla disponibilità di fonti che in passato erano state ignorate o poco utilizzate (come i carteggi diplomatici), si proverà dunque a chiarire o mettere in evidenza alcuni aspetti relativi alla composizione delle flotte da guerra impiegate dalla Corona, nella speranza che ciò possa contribuire alla riattivazione della ricerca sulla marina aragonese nel lungo regno di Ferrante I (1458-1492). Le osservazioni riguarderanno in particolare le modalità di reclutamento degli equipaggi e la scelta delle imbarcazioni, lasciando ai margini, salvo alcuni accenni, la complessa trama delle vicende belliche, le questioni finanziarie e logistiche legate all'armamento, l'organizzazione cantieristica e le istituzioni marittime, che necessitano certamente di approcci e trattazioni specifiche.

### 1. *L'eredità di Alfonso e la Guerra di Successione (1459-1465)*

Alla morte del Magnanimo, a fine giugno del 1458, il nuovo sovrano di Napoli avrebbe dovuto ereditare una potente *armata*, da tempo impegnata nel blocco del porto di Genova<sup>16</sup>. Posta sotto il comando del catalano Bernat Vilamarí (Bernardo Villamarino), considerato tra i

<sup>14</sup> «For the Kingdom of Naples this renaissance as a naval power did not outlast the king who brought it about. Severed from Sicily, Catalogna, Valencia and the Balearics, the kingdom ceased to play an important strategic role in the naval affairs of Mediterranean, its coasts fell prey to the ravages of corsairs, and in the reign of Ferdinand a Turkish fleet war able to seize the city of Otranto» (RYDER, *The Kingdom*, p. 315).

<sup>15</sup> DEL TREPPO, *La marina*, p. 45.

<sup>16</sup> E. BASSO, «Ferro, fame ac peste oppressa»: *l'ammiraglio Bernat de Vilamarí e il blocco navale di Genova (1456-1458)*, in «Anuario de Estudios Medievales», 24 (1994), pp. 539-555. Per altri dettagli sull'organizzazione delle flotte aragonesi contro Genova, tra il 1456 e il 1458, si veda *Mensajeros barceloneses en la corte de Nàpoles de Alfonso V de Aragón. 1435-1458*, a cura di J.M. MADURELL MARIMÓN, Barcelona, Atenas, 1963.

più esperti capitani marittimi del suo tempo<sup>17</sup>, la forza navale aragonese era composta da poco meno di 30 galee (28 a fine maggio, 26 ai primi di giugno), che erano soprattutto *galee sottili*<sup>18</sup>, molto probabilmente

<sup>17</sup> Così scriveva ad esempio il contemporaneo Benedetto Cotrugli, nel *De navigatione* (XV secolo): «Como in tra li altri aptissimi capitanei de quella natione havimo visto neli iorni nostri lo magniico misser Bernardo Villamari, quale senza dubio intra valorosi capitanei de l'acqua salsa, meo iudicio obtene gloriosissimo principatu, neque in merito però che XXXX anni ha facto lo misteri continuamente, et multo tempo fo capitano de gran armata, et maxime sotto lo imperio delo divo et glorioso Alfonso de Aragonia» (P. FALCHETTA, *Il trattato De navigatione di Benedetto Cotrugli (1464-1465), Edizione commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale*, in «Studi Veneziani», LVII (2009), pp. 114-115).

<sup>18</sup> Le galee, anche dette *triremi*, furono le protagoniste della guerra navale mediterranea nei secoli precedenti, così come nella prima Età Moderna. In generale, queste imbarcazioni avevano uno scafo necessariamente basso, lungo e stretto, con un pescaggio della chiglia alquanto ridotto. Il tipo più comune, utilizzato prevalentemente a scopo bellico, data la scarsa capacità di carico, era la cosiddetta *galea sottile*. Sebbene tutte le galee fossero anche dotate di uno o più alberi con vela latina, si basavano principalmente sulla trazione remiera e imbarcavano, a seconda del modello, tra i 120 ai 180 vogatori, distribuiti a gruppi di tre su banchi (da 20 a 30 per ciascun lato dell'imbarcazione) disposti a spina di pesce lungo i due fianchi del vascello, sul ponte di coperta, e separati da una corsia centrale. Secondo il sistema detto a *terzarolo* (in catalano *a tresols*), ogni rematore era preposto a un proprio remo. Nel corso del Cinquecento, tale sistema fu poi mutato con l'introduzione dello *scaloccio*, che prevedeva un solo remo per ogni banco, maneggiato da tre o più vogatori, con l'ultimo posto assegnato ai volontari (i *bonavoglia*), che dovevano sorvegliare i *forzati* ed in caso di bisogno prendere le armi. Ogni galea aveva in dotazione quattro timoni, cioè due grandi timoni (uno dei quali serviva da scorta) ricurvi alla ruota di poppa e due del tipo latino, costituiti da lunghi remi fuoriuscenti dai lati della poppa. L'insieme di queste caratteristiche faceva sì che le galee potessero raggiungere una notevole velocità e fossero contraddistinte, al contempo, da una grande manovrabilità, anche se risultavano piuttosto sensibili alle intemperie, per via dello scafo basso. La loro capacità offensiva era inoltre garantita dal fatto che la prua terminava con un lungo sperone collocato fuori dall'acqua, utilizzato per spezzare i remi nemici o penetrare nelle murate delle imbarcazioni avversarie. Le bombarde più grosse erano collocate a proravia dei banchi di voga, sui terrazzamenti detti *rembate*, mentre i balestrieri si posizionavano su apposite piazzole allungate, collocate lungo l'*apposticcio*, protetti dall'*impavesata* (cfr. le descrizioni fornite da Somaini, *Ponza*; MUSARRA, *La guerra*; SIRAGO, *La flotta*; SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*; PEYRONNET, *Les aspects maritimes*. Si veda anche A. KONSTAM, *The Renaissance War Galley. 1470-1590*, Oxford, Osprey Publishing, 2002). È utile riportare anche quanto scrisse il Cotrugli nel suo trattato *De navigazione*: «Pono secondo li antiqui trireme le quali nui chiamamo galee, et queste sono in dui modi, et non diferiscono le une dale altre se non in misura, che le une se chiamano galee grosse, galeaze, ovvero galee de mercantia, le altre galee sottili. Le quali le une et l'altre non se fanno senza gran misura, perché queste hanno ad havere dui conditioni le quali sonno quodam modo contrarie in tra di loro come la milza et lo fecato, che quello è bono al fecato è contrario ala milza et è contra. Così è di bisogno che la galea

affiancate da un contingente minore di *galeazze*<sup>19</sup>. Vi erano inoltre 20 o 22 imbarcazioni a vela (genericamente dette *navi*)<sup>20</sup>, tra cui alcune *navi grosse*<sup>21</sup> ben fornite di uomini (le tre maggiori portavano 600 fanti) e

sia bona velera i miglior rimera, et questo non tanto consiste nel iusto compasso quanto anche in la qualità et equalità delo lengname [...]. Galea voga tre homini per banco hogi, et have XXVIII, XXVIII banchi [...]. Et li tre remi sono l'uno maior de l'altro, et lo primo dala parte dela cursia se chiama vaiavant, l'altro che è appresso che vene ad essere in mezo se chiama postizo, lo terzo se chiama terzarolo, et tucti questi tre remi hanno del piumbo per contrapiso, secondo maior et minor contrapiso, così in galee subtili como in galee grosse chesse chiamano galeaze [...] Le subtili se usano in bactaglia solamente perché non vi capo altri che li homini, arme et monitione, et aptissimamente possono iongere quilli che fugono et fugire quando sonno sequitate, et queste le studiano ad fare bone rimere [...] Sono tamen multi modi de armare maritimo, ma dove non sono galee subtili non è da farne estimatione» (FALCHETTA, *Il trattato*, pp. 113-115).

<sup>19</sup> A differenza delle *galee sottili*, la *galeazza*, che come ricorda il Cotrugli era anche detta *galea grossa* o *galea di mercato*, venne concepita per offrire una superiore capacità di carico e favorire i commerci a lungo raggio. Aveva dunque larghezza maggiore, uno scafo più alto (che garantiva una certa sicurezza durante le intemperie e un chiaro vantaggio in battaglia) e tre alberi. Nel Cinquecento, i numerosi banchi di voga erano inoltre posti sotto il ponte di coperta, per cui questo risultava libero per la manovra delle vele e per posizionarvi un maggior numero di soldati e artiglierie. In effetti, con le loro dimensioni, le loro strutture e la propulsione mista, le *galeazze* perfezionate nel XVI secolo, a partire dai modelli veneziani, rappresentarono il coronamento degli sforzi per creare un naviglio ibrido, che coniugasse i vantaggi della trazione remica con la capacità di fronteggiare (grazie alle artiglierie) anche le grandi navi a vela. Imbarcazioni di questo tipo parteciparono dunque alla battaglia di Lepanto e alla spedizione dell'Invincibile Armada, per poi lasciare definitivamente il posto, con gli sviluppi del XVII secolo, ai *vascelli* (Sirago, *La flotta*, p. 25).

<sup>20</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 5 giugno 1458, in *Dispacci sforzeschi da Napoli*, I: 1444-2 luglio 1458, a cura di F. SENATORE, Salerno, Carlone, 1997, p. 642; Bartolomeo da Recanati al re di Napoli, Milano, 26 maggio 1458, in Archivio di Stato di Milano, Sforzesco, Potenze estere, [d'ora in poi ASM, SPE] *Napoli*, 198, 171-172.

<sup>21</sup> Le *navi grosse*, dette anche *naves onerariae*, *naus* (in catalano) o più tecnicamente *caracche*, erano grandi e robuste imbarcazioni, prive di remi ma dotate di alberature complesse e di una velatura articolata, che abbinava vele quadre e latine. Esse erano l'evoluzione delle cosiddette *cocche*, ossia le più piccole navi di forma tondeggianti che erano comparse nel Mediterraneo tra la fine del XIII e i primi del XIV secolo, soppiantando le *taride*. Come ricorda Somaini, «alcune caracche, caratterizzate da più ponti sovrapposti (fino a 6), arrivarono non a caso a sostenere alberi dalle altezze talora davvero maestose (che potevano superare i 45 metri), mentre le stesse murate si elevavano per diversi metri dalla linea di galleggiamento, in particolare in prossimità degli imponenti castelli di poppa e di prua» (SOMAINI, *Ponza*, p. 221). Agli occhi degli osservatori, queste enormi imbarcazioni potevano dare l'idea di vere e proprie montagne. Sebbene fossero state concepite originariamente per il commercio a lungo raggio, data la loro straordinaria capacità di carico (che nei casi delle più grandi poteva arriva-

di artiglieria (bombarde e spingarde)<sup>22</sup>. Nel marzo del 1457, il disegno del sovrano consisteva nell'armare «XII galee, oltra quelle sonno suso la impresa [altre 12], che vuole siano XXIII» e 6 *navi grosse*<sup>23</sup>. Due mesi dopo, invece, egli aveva dichiarato di voler aumentare il contingente d'imbarcazioni a remi fino alla cifra notevole di «XXXV galee sutile et circa octo galeaze»<sup>24</sup>, che opportunamente equipaggiate potevano rivelarsi molto efficaci contro le unità più piccole.

Il problema principale era tuttavia rappresentato dalle *navi grosse* dei nemici, in grado di forzare il blocco senza che le galee o le galeazze potessero opporsi con efficacia: «volendo el re de Franza metere gente in Zenoa per nave», ammise infatti il Magnanimo, «non se gli poteva obviare per galee»<sup>25</sup>. Da qui la necessità di aggregare all'*armata*, come si è visto, 6 grandi navi, le quali, stando ai piani elaborati nella primavera del 1457, si sarebbero divise in due squadre da 3, collocate rispettivamente «in Ripperia de Levante et [...] in Ripperia de Ponente», con il compito di «tagliare la via» ai rifornimenti e ai rinforzi diretti a Genova<sup>26</sup>. La questione della presenza delle navi nelle flotte da guerra era divenuta centrale sin dal 1421, quando i genovesi avevano mostrato al Magnanimo come i loro velieri, abilmente manovrati, non

re anche alle 1.500 tonnellate), fu chiaro ben presto che era possibile, all'occorrenza, convertirle anche in temibili strumenti di guerra, attrezzandole con armi da lancio e artiglierie, munendole di strutture difensive e imbarcandovi un gran numero di soldati, fa cui soprattutto tiratori ben addestrati, che potevano trarre vantaggio dalla posizione sopraelevata. Date le loro caratteristiche, non mancava alle caracche anche una buona manovrabilità, purché fossero nelle mani di marinai esperti. Com'è noto, pionieri e specialisti nella costruzione delle *navi grosse* e nel loro armamento furono i genovesi, presso i quali queste imbarcazioni divennero quello che è stato definito uno «specific Genoise brand» (SOMAINI, *Ponza*, p. 222, che cita D. ZWICK, *Bayonese Cogs, Genoese Carracks, English Dromons and Iberian Caravels. Tracing technology transfers in Medieval Atlantic Shipbuilding*, in «Itsas Memoria. Revista de Estudios Maritimos del País Vasco», 8 (2016), pp. 647-680: p. 659).

<sup>22</sup> Così Antonio da Trezzo descriveva al duca di Milano la preparazione delle 6 *navi grosse* che il Magnanimo intendeva inviare al Vilamarí, nell'aprile del 1458: «Et per Dio che sonno bene armate et bene provedute de quali bisogna, sì de arme et victualie come de homini: portano bombarde due grosse XII spingharde grosse, oltra quelle de le nave, scalle, mantelletti et molt'altre artiglierie» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 19 aprile 1458, in *Dispacci sforzeschi*, I, pp. 618-619).

<sup>23</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 30 marzo 1457, *Ivi*, p. 497.

<sup>24</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 18 maggio 1457, *Ivi*, pp. 514-515.

<sup>25</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 25 ottobre 1456, *Ivi*, p. 443.

<sup>26</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 30 marzo 1457, *Ivi*, p. 497.

solo fossero perfettamente in grado di tenere il mare anche nel pieno dell'inverno, ma potessero anche essere «utilizzati con ottimi risultati per grandi operazioni navali», facendo persino «a meno delle galee». Come ricorda Francesco Somaini,

la spedizione di Giovanni Campofregoso che portò alla doppia forzatura (prima per entrare e poi per uscire) del blocco aragonese del porto di Bonifacio [...] fornì una prova tangibile di quel che erano in grado di compiere delle squadre di sole caracche [...]. Era in un certo senso la dimostrazione che quelle grandi navi, se guidate da capitani esperti, e se opportunamente riadattate per finalità belliche (al punto di trasformarsi quasi in fortezze galleggianti), potevano costituire un tipo di vascello in grado di affrontare qualunque situazione, perché difficilmente attaccabili da chiunque (se non da altre navi con analoghe caratteristiche). Si stava cioè comprendendo che le galee, di fronte a questi enormi velieri così più solidi e più alti di loro, erano di fatto pressoché impotenti<sup>27</sup>.

D'altro canto, se gli speronamenti erano inutili e gli abordaggi quasi impossibili, anche le artiglierie allora montate sulle galee (o sulle stesse navi) avevano in realtà un'efficacia ancora molto limitata, e non riuscivano in alcun modo a essere decisive contro quelle fortezze galleggianti<sup>28</sup>. Dopo lo scontro di Bonifacio, dunque, re Alfonso, pur non mettendo mai in discussione il ruolo delle galee nelle flotte, orientò la sua politica navale «su dei programmi che non soltanto prevedevano una presenza robusta di grandi velieri [costruiti di sempre maggiori dimensioni, in una vera e propria “corsa al gigantismo navale”], ma contemplavano espressamente, per questi ultimi, un ruolo tattico di primo piano, e non più limitato, come in precedenza, a delle mere funzioni di tipo logistico»<sup>29</sup>. La sua *armata*, alla vigilia della battaglia di Ponza (1435), era non a caso composta da una squadra di 11 galee (s'intendano *galee sottili*),

<sup>27</sup> SOMAINI, *Ponza*, p. 225.

<sup>28</sup> Bisognerà attendere il Cinquecento per avere notizia certa di una nave affondata a causa dei colpi dell'artiglieria posta su un'imbarcazione nemica, anche se già alla fine del XV secolo, e in particolare nella Battaglia di Zonchio (1499), l'uso delle bombarde contro gli scafi avversari provocò gravi danni (K. DE VRIES, *The effectiveness of Fifteenth-Century Shipboard Artillery*, in «The Mariner Mirror», 84 (1998), pp. 389-399).

<sup>29</sup> SOMAINI, *Ponza*, p. 226.

6 *galeotte*<sup>30</sup> e ben 14 *naus*<sup>31</sup>. Lo stesso sovrano, affidato il comando del contingente a remi a Joan d'Ixar, imbarcato sulla cosiddetta *gualera real*, prese posto sulla più grande delle sue navi, la colossale ammiraglia *Magnana*, ponendo inoltre i tre fratelli, Giovanni, Enrico e Pietro, a capo di altrettante caracche<sup>32</sup>. La grave sconfitta contro i genovesi confermò l'impotenza delle galee – che di fatto si limitarono a girare «attorno alla grande mischia delle caracche senza riuscire a combinare gran che», se non rifornire di uomini le navi del re o agganciarle, per riposizionarle nei punti più convenienti<sup>33</sup> – e delle artiglierie contro le grandi *naus*. Anche nel corso della spedizione genovese contro il Regno, avvenuta nel 1454<sup>34</sup>, i grossi velieri della repubblica ligure avevano dato prova della loro pericolosità. Le veloci e ben equipaggiate galee aragonesi, comandate dallo stesso Vilamarí, erano infatti riuscite ad avere la meglio sulla squadra avversaria, che si era separata dal contingente di navi inviato a sua protezione, ma quando queste ultime erano giunte in vista della flotta nemica, favorite dal vento, si erano rapidamente avvicinate e avevano ferito molti uomini con le bombarde e col tiro dei micidiali balestrieri (che già a Ponza avevano dimostrato la loro superiorità). L'oratore veneziano a Napoli Giovanni Moro scrisse che se le galee regie «non fusseno cum li remi andate sopra vento», sfuggendo all'attacco grazie alla maggiore manovrabilità, la vittoria si sarebbe di certo tramutata in una sconfitta<sup>35</sup>.

Sappiamo per certo che la forza navale schierata dal Magnanimo aveva una composizione mista, in quanto comprendeva imbarcazioni provenienti da diversi domini della Corona d'Aragona e appartenenti sia al re, sia a corsari, mercanti e armatori privati. Fra le più grandi navi vi

<sup>30</sup> Le *galeotte* erano imbarcazioni affini alle galee, ma più piccole, con un numero di banchi di voga per lato che variava dai 16 ai 22, e con un rematore per banco. Potendo caricare, oltre ai vogatori, solo una trentina di persone fra marinai e soldati, erano principalmente utilizzate per la ricognizione e l'avanscoperta (SIRAGO, *La flotta*, p. 27).

<sup>31</sup> SOMAINI, *Ponza*, p. 232.

<sup>32</sup> *Ivi*, p. 233.

<sup>33</sup> *Ivi*, p. 248.

<sup>34</sup> Cfr. G. OLGIATI, "Classis contra regem Aragonum". (*Genova, 1453-1454*). *Organizzazione militare ed economica della spedizione navale contro Napoli*, Pisa, Istituto sui rapporti italo-iberici del CNR, 1990; P. SACCHI ORLANDINI, *Quattro anni di storia genovese (1454-1458) alla luce dei documenti sforzeschi*, Pavia, Industria grafica Mario Ponzio, 1953.

<sup>35</sup> Giovanni Moro a Geronimo Barbarigo e Zaccaria Trevisan, Napoli, 21 ottobre 1454, in *Dispacci sforzeschi*, I, pp. 154-155.

erano la *Pimpinella* (o *Pampinella*), la *Castellammare*<sup>36</sup> (costruita nell'omonima località) e la *Nibo*<sup>37</sup>, tutte di proprietà del sovrano. Abbiamo anche notizia, un anno prima, dell'impiego nell'*armata* della nave regia *Squarrafica*, sottratta in precedenza a un mercante genovese<sup>38</sup>. Il Magnanimo possedeva inoltre diverse *galeazze*<sup>39</sup>. Come riporta Mario Del Treppo, già nel 1452 la flotta di Alfonso aveva infatti raggiunto la consistenza di 7 navi e 2 *galee grosse*<sup>40</sup>. Ancora maggiore è il numero di imbarcazioni sfoggiate dal sovrano nel porto di Napoli lo stesso anno, stando all'anonimo autore della cronaca *Come lo Imperatore Federico entrò in Napoli* (sebbene non si possa dire con certezza se fossero tutti appartenenti al re): ben 10 navi, accompagnate da «4 galeoni grossi di rimi, e galleazze»<sup>41</sup>. Ad ogni modo, se re Alfonso poteva verosimilmente provvedere con la sua flotta al contingente delle sei *navi grosse*<sup>42</sup>, per mettere insieme le 20-22 unità a vela attestate contro Genova nel 1458 era stato di certo imprescindibile l'apporto di unità private. Per quanto riguarda l'impiego delle galee di privati, molte di quelle che Ryder segna-

<sup>36</sup> Irma Schiappoli riporta notizie di quattro navi inviate contro Genova: quelle «patronizzate» da Gregorio Junquers, Giacomo Pipineli (si tratta probabilmente della *Pimpinella*), Giovanni d'Aragona e Giovanni Salvador, e quella chiamata *Castellammare*, di cui era patrono Antonio Alverga (SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, pp. 27, 39).

<sup>37</sup> «A Napoli sonno giunte in porto tre nave de le più grosse fossero in l'armata, cioè la Pimpinella, la Castellamare et la Nibo cum fanti VI» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Capua, 22 luglio 1458, in ASM SPE, Napoli, 198, 83-85); cfr. E. NUNZIANTE, *I primi anni di Ferdinando d'Aragona e l'invasione di Giovanni d'Angiò*, in «ASPEN», 17 (1892), p. 770. È possibile che la *Nibo* fosse in realtà la nave *S. Maria e S. Miquel*, capitana da Pere de Niubo (RYDER, *The Kingdom*, p. 293).

<sup>38</sup> Oberto Squarciafico, al quale la nave fu confiscata per essere incorporata nella flotta regia (Francesco Cusani e Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 11 gennaio 1458, *Dispacci sforzeschi*, I, p. 594; SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, p. 83).

<sup>39</sup> Cfr: Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 27 agosto 1457, *Dispacci sforzeschi*, pp. 543-544; RYDER, *The Kingdom*, p. 299, n. 52.

<sup>40</sup> DEL TREPPO, *I mercanti*, p. 531

<sup>41</sup> *Come lo Imperatore Federico entrò in Napoli* [...], in «ASPEN», XXXIII (1908), p. 489. Alan Ryder ha ritenuto improbabile che si trattasse di tutte imbarcazioni della flotta regia, anche se gli uomini a bordo indossavano livree con i colori aragonesi (RYDER, *The Kingdom*, p. 300).

<sup>42</sup> Oltre a quelle citate, abbiamo notizia di due navi regie cominciate a costruire nel 1453, chiamate *S. Maria e il drago* (o *S. Maria e S. Giovanni*) e *S. Michele e l'aquila*. La *S. Maria* era già operativa nel 1455. Sappiamo invece che il re aveva fatto disfare, nel 1456, la nave *S. Maria e S. Elmo*, in modo da ricavare il necessario alla costruzione di un nuovo veliero (SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, p. 27).

la come tali<sup>43</sup>, analizzando la composizione della flotta nel 1457, erano in realtà appartenenti al sovrano, ma affidate a singoli vassalli e ufficiali per provvedere al loro armamento. I nomi con i quali venivano indicate nelle fonti (es. «la galea del conte de Dorno») non si riferivano dunque ai proprietari, bensì a coloro a cui erano state date in carico. Alcuni dispacci editi, relativi alle procedure di armamento in quello stesso anno, ci permettono di fare chiarezza sulla questione. Ecco cosa scriveva, ad esempio, Antonio da Trezzo il 18 maggio:

Octo altre galee ha messo fora al presente essa maiestà, [...] le quale ha distribuite una per uno ad li infrascripti signori, li quali hanno el carico d'armarle, dandoli essa maiestà ducati 3000 per galea: una al conte d'Ariano, una al conte camerlengo, una al conte de Dorno, una al principe de Rossano, una ad messer Marino Coreale, un'altra al conte Catabelloto et lo resto ad alcun'altri<sup>44</sup>.

Questi *signori* – tra i feudatari regnicoli coinvolti nell'armamento, oltre ai citati, vi erano certamente il principe di Salerno, il conte di Campobasso e il conte di Fondi – avrebbero ricevuto dal sovrano «formagio et biscoto et ducati 600» al mese per ogni imbarcazione, e avrebbero dovuto reclutare «li homini in le terre loro», assicurando «de remeterli a casa facta la impresa»<sup>45</sup>. Anche città e «terre de mare» demaniali, come Gaeta, riceverono l'ordine regio di fornire gli equipaggi, presumibilmente con le stesse modalità<sup>46</sup>. Per armare le navi ancorate nel porto di Napoli, che necessitavano di un gran numero di marinai esperti, il re aveva invece «messo banco» nell'arsenale cittadino<sup>47</sup>, offrendo ai volontari «quatro ducati per paga»

<sup>43</sup> RYDER, *The Kingdom*, pp. 298-299.

<sup>44</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 18 maggio 1457, in *Dispacci sforzeschi*, I, pp. 514-515.

<sup>45</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 22 maggio 1457, *Ivi*, p. 520; «Mo' è terzo di venne qua lo principe de Salerno, al quale è dato una galea, al quale subito furono dati 2900 ducati che l'andasse ad provvedere d'homini in le terre sue per armare, et così sono expedite l'altre galee del dinaro (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 27 maggio 1457, *Ivi*, p. 522.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> «[...] et hogi molto solemnemente ha facto benedicere le bandere da l'armata al'arciveschovato et acompagnatole sua maiestà a pede fin al'Arssanata, dove è piantato el banco, et li le ha facto stendere ad alto intorno dicto banco, sopra'l quale già è posto publicamente el dinaro per dare ad chi vuole pigliare soldo» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 18 maggio 1457, *Ivi*, pp. 514-515)

e una «prestanza per sey mesi» (4 nel marzo del 1458)<sup>48</sup>. Nel tentativo di facilitare le operazioni, era stato inoltre disposto «che ogni bandezato, per qualunque casone excepto chi havesse contrafacto al Stato et falsificato moneta», che avesse accettato di «servire quatro mesi suso l'armata», fosse «libero» e potesse «repatriare»<sup>49</sup>. La penuria di marinai, nella primavera del 1458, portò invece alla diffusione di un *bando* che vietava a «ogni persona» che fosse solita «andare suso nave» di prendere «altro aviamiento, a pena de la forca»<sup>50</sup>. Nonostante le garanzie sulla durata del servizio e il pagamento del *soldo*, risultò difficile, nel Regno, anche trovare uomini disposti a «intrare in galea», tanto che fu necessario reclutarne in Sicilia, a cura dei signori locali<sup>51</sup>, e in Catalogna<sup>52</sup>. Nell'estate del 1457, riportando che le galee affidate al principe de Rossano, al principe de Salerno e al conte di Fondi non erano ancora del tutto armate, il da Trezzo specificò che il problema era attribuibile al «tempo de li recolti», che induceva gli uomini a rifiutare il servizio, benché fosse retribuito<sup>53</sup>.

Sulle galee, dove il grosso dell'equipaggio era composto dai rematori (dai 120 ai 180)<sup>54</sup>, una parte di questi erano dunque uomini liberi (*bonavo-*

<sup>48</sup> *Ibidem*; «Quelli che al banco pigliano soldo essa maiestà gli meterà suso le nave, et per questa via pare che più presto se habia ad mettere in puncto dicta armata» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 22 maggio 1457, *Ivi*, p. 520); Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 23 marzo 1458, *Ivi*, pp. 610-611.

<sup>49</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 18 maggio 1457, *Ivi*, pp. 514-515.

<sup>50</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 23 marzo 1458, *Ivi*, pp. 610-611.

<sup>51</sup> «La galea del viceré de Sicilia, quella del conte Catabelloto, quella del priore de Messina et quella del conte de Dorno mo' è quarto di partirono per andare ad armare in Sicilia, perché qua non se trovano homini» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 5 luglio 1457, *Ivi*, pp. 529-530).

<sup>52</sup> «Quanto alle cose de Zenoa, la maiestà del re dice volerli mandare altre sey galee et che ha scripto in Catellonia per havere persone II<sup>m</sup> utile et pigliare l'impresa così gagliardamente che la victoria verissimelmente non gli potrà mancare» (Francesco Cusani e Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 11 gennaio 1458, *Ivi*, p. 594).

<sup>53</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 5 luglio 1457, *Ivi*, pp. 529-530.

<sup>54</sup> Gli *homini da remo* nelle galee avevano diverse specializzazioni. I sei vogatori dei primi due banchi di prua, che potevano occuparsi anche di alcune manovre dell'albero di trinchetto, erano ad esempio detti *conigliari*, mentre quelli assegnati ai primi banchi di poppa erano chiamati *spallieri*, e davano il tempo al resto della ciurma. Per quanto riguarda il resto dell'equipaggio, esclusi i fanti imbarcati, sulla galea vi erano: un *patrono*, a cui spettava il comando generale, un *comito*, un *sottocomito*, due *consigliari*, un *algozzino*, uno *scrivano*, i *nocchieri*, i *compagni* o *socci* (marinai), un trombettiere, un *barbiere*, un *mastro d'ascia*, un *remolaro*, un *calafato*, un *bottaro*, un *cuoco*, un *siniscalco*, gli addetti allo *schifo* (una sorta di scialuppa che veniva appesa alla fiancata destra della galea), i *bombardieri* e i *mozzi*. Cfr. L. LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del*

glia), incentivati dalla paga, dalla prospettiva di una spartizione del bottino di guerra e da particolari indulti. Come si è visto, il Magnanimo utilizzò il Regno, per quanto possibile, come principale bacino di reclutamento, contando sul fatto che per i baroni<sup>55</sup> e per le *universitates* demaniali site lungo le coste vigeva l'antico obbligo, in caso di necessità, di armare galee per il regio servizio. La Corona richiedeva una prestabilita quota di rematori e marinai (che nel caso dei centri più grossi rispondeva al fabbisogno di un'intera imbarcazione, o addirittura a quello di più unità)<sup>56</sup> e/o un corri-

*Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003; M. SCARLATA, *Ciurme e maestranze addette alle galere regie nel XIV-XV secolo*, in *Le genti del mare mediterraneo*. XVII Colloquio Internazionale di Storia Marittima (Napoli, 28-31 gennaio 1980), a cura di R. RAGOSTA, Napoli, Giannini, 1981, pp. 561-573; DEL TREPPO, *I mercanti catalani*; FALCHETTA, *Il trattato*, pp. 16-334.

<sup>55</sup> Vale la pena di riportare le considerazioni dello storico Angelo di Costanzo, in merito agli oneri di arruolamento spettanti ai feudatari in età angioina: «[...] quelli tenevano questo stile, che facevano fabbricare le galee, e comandavano ai conti ed a' baroni che l'armassero ciascuno secondo lo stato suo, talché da tutte le terre mediterranee venivano le ciurme pagate, e servivano quattro o cinque mesi ed alcuna volta meno, e se ne tornavano e riducevano i frutti delle galee nell'arsenale, e le ciurme se ne tornavano a casa loro, e se li faceva bono ne' pagamenti fiscali tanto il pagamento loro, quanto la spesa che facevano i Baroni, e a questo modo si veniva a spendere meno a 50 galee, di quello che si spende oggi ad 8 o 10, volendole tenere di continuo su l'acqua salsa» (A. DI COSTANZO, *Storia del regno di Napoli*, 1. V, Napoli, Borel e Bompard, 1839, p. 115. Il passo è citato e commentato anche da DEL TREPPO, in *La marina napoletana*, p. 42).

<sup>56</sup> Come scrive del Treppo, già al tempo di Carlo I d'Angiò «l'armamento delle flotte e il reclutamento dei marinai avveniva [...] su base regionale, ed era a carico delle *universitates* di quelle province, o giustizierati come allora si diceva, che di volta in volta erano interessati alla difesa, o coinvolti nello scacchiere delle operazioni militari. Così nel giugno 1283 il giustiziere del Principato chiese alle università marittime della sua giurisdizione di provvedere agli equipaggi di 17 *taride* [nuove imbarcazioni entrate in circolazione in epoca angioina, lunghe come le galee, ma molto più larghe e lente] secondo la seguente proporzione: Gaeta 3, Salerno 2, Amalfi 4, Sorrento e Vico 3, Castellammare di Stabia 1, Ischia 4». L'anno seguente, invece le località costiere delle province adriatiche dovevano provvedere all'armamento di ben 56 galee: «Taranto 8, Otranto 1 galea e mezza, Monopoli e Molignano 5, Giovinazzo 2, Trani 4 ½, Bisceglie 4, Vieste Rodi e Peschici 4, Ortona 1 ½, Pescara e S. Flaviano 1, Monopoli e Polignano 1 ½, Gallipoli 2, Brindisi 6, Bari 4, Molfetta 2, Barletta 2, Francavilla 1 ½, Manfredonia 1 ½, Termoli 2, Vasto Aimone 1». Nel 1316, infine, la ripartizione era la seguente: «Napoli 4, Castellammare di Stabia 2, Vico 1 ½, Sorrento 3, Capri 1, ducato di Amalfi 5, Salerno 2, Castellabate 1, Gaeta, Sperlonga, Scauri e Traetto 4, Ischia 3, Procida 1, Pozzuoli 1» (DEL TREPPO, *La marina napoletana*, pp. 39-40; cfr. COHN, *Storia della flotta*, XXIX, p. 211 e XXX, p. 88; M. CAMERA, *Annali delle due Sicilie*, II, Napoli 1860, p. 247). Sul ruolo dei giustizieri angioini nell'armamento della flotta, si veda nello specifico S. Morelli, *Per conservare la pace. I giustizieri del Regno di Sicilia da Carlo I a Carlo II d'Angiò*, Napoli, Liguori Editore,

spettivo in denaro<sup>57</sup>. Per quanto riguarda le città, sono noti in età alfoncina, oltre a quello di Gaeta, i casi di Tropea, che doveva equipaggiare una galea nel 1445, e di Maratea, che invece fu costretta a chiedere la grazia del re per evitare le sanzioni pecuniarie dovute alla sua inadempienza<sup>58</sup>.

Molte galee presenti nella flotta comandata dal Vilamarí erano invece equipaggiate con rematori *forzati*, ossia criminali condannati al servizio per alcuni reati, prigionieri e schiavi, che venivano incatenati e posti sotto il controllo di un ufficiale chiamato *algozzino*. Costoro garantivano un cospicuo risparmio economico e un'operatività più duratura rispetto ai *bonavoglia*, che una volta terminati i pochi mesi dell'ingaggio potevano fare ritorno alle loro case. Di contro, essendo costantemente incatenati e disarmati per ovvie ragioni, i *forzati* non potevano essere impiegati nel combattimento corpo a corpo, riducendo le capacità difensive della galea

re, 2012. Per la costituzione delle *armate*, il reclutamento degli equipaggi e gli obblighi vigenti nel regno di Carlo I d'Angiò, si rimanda, infine, anche ai documenti raccolti in G. DEL GIUDICE, *Diplomi inediti di re Carlo I d'Angiò riguardanti cose marittime*, Napoli, Stabilimento tipografico de fr. De Angelis, 1871.

<sup>57</sup> Rosanna Alaggio ha descritto in tal modo l'interessante caso dell'*universitas* di Taranto, dove l'obbligo di armamento ricorre nelle fonti a partire dalla prima età angioina: «Al protontino di Taranto venne ordinato nel '77 di presentarsi a Brindisi con con 200 marinai, 16 *nauleri* e 8 *comiti* per servire nella flotta regia. Tra il '74 e il '77 gli uomini di Taranto furono costretti ad armare due galee e un galeone e a versare, insieme a Brindisi, rispettivamente 89 e 88 once, per altro la cifra più alta versata dai porti pugliesi, per armare altre due galee, un galeone ed una vaccetta da impiegare nella sorveglianza delle coste adriatiche contro la pirateria. Nella primavera del 1276 un'imbarcazione, per la precisione una galea di centoventi remi, risulta "armata de hominibus Tarenti". [...] Quanto potesse diventare gravosa e condizionante quest'imposizione è dimostrato dalle continue suppliche di esenzione rivolte dalla comunità a principi e sovrani [...]. Altre volte il reclutamento forzato, forme di tassazione speciale insieme ad una ripartizione non equa degli oneri a carico delle diverse componenti sociali, potevano produrre conseguenze veramente drammatiche per i fragili equilibri interni. Qualche anno più tardi dall'esenzione concessa da Ladislao, proprio a seguito di una disposizione regia che prescriveva l'armamento di una galea, in città si scatenò una sorta di sommossa popolare [...]» (R. ALAGGIO, *La città e il principe. Vita cittadina e prerogative feudali a Taranto in età angioino-aragonese*, in «Il re cominciò a conoscere che il principe era un altro re». *Il Principato di Taranto e il contesto Mediterraneo (secc. XII-XV)*, a cura di G.T. COLESANTI, Roma, Centro di Studi Orsiniani, 2014, pp. 254-258.

<sup>58</sup> RYDER, *The Kingdom*, pp. 298 e 312, n. 118. In generale, sui servizi obbligatori collettivi che interessavano le comunità regnicole, si vedano anche le riflessioni di Francesco Senatore in F. SENATORE, *Signorie personali nel Mezzogiorno (XIV-XVI sec.)*, in *La signoria rurale nell'Italia del tardo medioevo*, 3, *L'azione politica locale*, a cura di A. FIORE e L. PROVERO, Firenze, Firenze University Press, 2021, pp. 179-200: in particolare pp. 193-194.

in caso di arrembaggio. Ciononostante, nel suo trattato *De navigatione* Benedetto Cotrugli (mercante e armatore raguseo che aveva soggiornato anche a Napoli e ricoperto incarichi presso la corte alfonsina) sostenne che le «galee per forsa», particolarmente usate dai corsari catalani (che avevano la necessità di avere imbarcazioni quasi sempre armate), superavano «per multissime ragioni» quelle «per bona voglia». Fra questi motivi vi era naturalmente il fatto che i rematori *forzati*, impiegati loro malgrado per lungo tempo nelle galee, potevano sviluppare una maggiore resistenza e coordinazione nella voga. Il Cotrugli portò inoltre ad esempio della loro efficacia proprio la vittoria della flotta aragonese nel 1454: «Et questo vidimo per experientia nel MCCCCLIII, che misser Bernardo Villamari capitano delo glorioso et divo re Alfonso, combattendo le soe galee per forza con quelle de Ienoisi per bona voglia, al pari le pigliò et ruppe»<sup>59</sup>.

Un fatto certo e significativo, già evidenziato da Ryder (il quale fornisce anche un lungo elenco di nomi), è che la quasi totalità dei *patroni* di navi e galee al servizio del re d'Aragona – vale a dire dei loro capitani, che in alcuni casi potevano coincidere anche con i proprietari – era costituita da esperti uomini di mare catalani<sup>60</sup>. Ciò valeva anche per coloro che supervisionavano la costruzione delle nuove imbarcazioni della Corona a Napoli e nel Regno, così come per il capitano generale della flotta. Nei ruoli di comando dell'*armata* contro Genova, l'unica eccezione sembra essere costituita dall'uomo d'arme ortonese Francesco de Ricciardis, messo a capo di una squadra di cinque galee nel 1457<sup>61</sup>. Allorquando il sovrano si era gravemente ammalato, il fatto che la flotta fosse in sostanza nelle mani degli iberici (destinati a divenire sudditi di Giovanni II) aveva cominciato a destare la preoccupazione della corte napoletana. Per mettere in sicurezza l'*impresa*, Bartolomeo da Recanati era stato dunque inviato come rappresentante della Corona presso il capitano Vilamarí, il quale aveva giurato nelle sue mani che, qualora il Magnanimo fosse morto, avrebbe continuato a servire Ferrante d'Aragona «contra Genova». Al Vilamarí avevano poi, a loro volta, prestato giuramento tutti i *patroni* delle galee e delle navi, promettendo di «seguirlo in ogni impresa»<sup>62</sup>.

<sup>59</sup> FALCHETTA, *Il trattato*, p. 119.

<sup>60</sup> RYDER, *The Kingdom*, p. 310.

<sup>61</sup> *Ivi*, p. 311.

<sup>62</sup> Francesco Sforza a Giovanni Caimi, Milano, 8 luglio 1458, in ASM, SPE, *Napoli*, 198, 247-250.

Come apprendiamo da un'altra lettera di Antonio da Trezzo, dalla seconda metà di maggio le forze navali alfonsine, che avevano già catturato sei *navi* nemiche<sup>63</sup>, progettavano di sferrare l'attacco decisivo al porto di Genova, dando fuoco alla flotta ancorata al suo interno<sup>64</sup>. Appena giunta la notizia della morte del Magnanimo, tuttavia, l'*armata* aragonesa abbandonò il blocco della città ligure e si sfaldò. Diversi capitani iberici tornarono in patria e alcuni equipaggi composti da napoletani e regnicoli, sospettando che i loro *patroni* volessero far vela verso la Catalogna, s'impadronirono delle imbarcazioni per dirigersi nel porto di Napoli<sup>65</sup>. Fra queste vi erano «parechie galee» e le tre più grandi navi dell'*armata* (*Castellammare*, *Pimpinella*, *Nibo*)<sup>66</sup>. Il capitano generale si dimostrò fedele al giuramento, ma aveva ormai ai suoi ordini poche galee e nessuna *nave grossa*. Dal canto suo, Ferrante esitò fin da subito a inviargli rinforzi e rifornimenti: «essendo messer Bernardo Villamari homo del re de Ragona et havendo in le terre sue moglie, figlioli et quanto ha», sospettava infatti «che, essendo chiamato da quello re», se ne sarebbe andato «come quello ad chi seria forza de obedire, havendo in le terre sue quanto ha al mondo»<sup>67</sup>. Nella corte napoletana si temeva persino che re Giovanni volesse «turbare questo signore in questo regno», ma ben presto la questione venne meno, poiché lo zio diede prova del suo sostegno alla successione di Ferrante, ordinando al Vilamarí e

<sup>63</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 17 maggio 1458, in *Dispacci sforzeschi*, I, p. 633.

<sup>64</sup> «Venti nave e XXVIII galee de vostra maestà sono state già cercha VIII giorni nel porto de Genova ad tracto de bombardà, lontane da la ciptà et da le nave genoesi, et che dentro la ciptà pensavano che el capitano aspectasse solo el tempo el quale sempre gli è stato contrario opure la consulta de vostra maestà de quello avesse da fare, vel saltim che li foreusciti se cohordinassero insieme, li quali erano chi in una parte chi in una altra. [...] de qua se leva fermo iudicio che procul dubio el capetano prenderà o arderà l'armata de dicti genoesi, cioè quelle nave che li sono in porto, avanti de le quale scrive che ce hanno posto quattro galee insieme conligate con alcunii legni per reparo de li incendi. Presumese etiam adverso che le dicte quattro galee sono quelle che glie faranno la festa, che essendo le prime arse, arderanno anchora le nave convicine» (Il vescovo di Modena e Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 29 maggio 1458, in *Dispacci sforzeschi*, I, p. 637).

<sup>65</sup> Bartolomeo da Recanati a Francesco Sforza, *ex Finario*, 21 luglio 1458, in NUNZIANTE, *I primi anni*, 17 (1892), pp. 770-771.

<sup>66</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Capua, 22 luglio 1458, in *Dispacci sforzeschi*, II: *4 luglio 1458-30 dicembre 1459*, a cura di F. SENATORE, Salerno, Carlone, 2004, pp. 37-38.

<sup>67</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, 31 luglio 1458, *Ivi*, p. 71.

agli altri *patroni* catalani di continuare a servire il nuovo re di Napoli (8 luglio 1458)<sup>68</sup>.

La riorganizzazione dell'*armata* fu comunque lenta e insufficiente. Il sovrano napoletano si trovava dopotutto a dover sostenere in tempi molto stretti un notevole impegno finanziario, oltre che a fronteggiare una difficile situazione sul fronte interno, dov'era necessario l'impiego di una parte delle residue forze navali. Solo alla fine di settembre del 1458 egli si risolse a inviare presso il Vilamarí 6 delle galee a sua disposizione, suddivise in due contingenti<sup>69</sup> (uno dei quali, sotto il comando di Antonio Olzina, non giunse che nel marzo del 1459)<sup>70</sup>. Altre, come si è detto, dovevano invece restare nelle acque del Regno, non solo con funzione logistica, trasportando uomini e vettovaglie, ma anche per contrastare sul mare l'azione dei nemici interni. In particolare, il potente principe di Taranto, signore di buona parte della Puglia, aveva diverse imbarcazioni armate, tra cui alcune galee, e poteva contare su numerosi porti e arsenali (Brindisi, Otranto, Taranto, Bisceglie, Monopoli, Gallipoli)<sup>71</sup>. A

<sup>68</sup> Giovanni d'Aragona ai capitani della flotta aragonese, Lurrenich, 8 luglio 1458, in ASM, SPE, *Napoli*, 198, 56. Cfr. Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Teano, 19 agosto 1458, in *Dispacci sforzeschi*, II, p. 91.

<sup>69</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Venafro, 23 settembre 1458, *Ivi*, pp. 128-129.

<sup>70</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Barletta, 14 marzo 1459, *Ivi*, pp. 231-232.

<sup>71</sup> «[...] dicendome [il re] apresso che heri vene uno messo del dicto messer Bernardo per el quale, fra l'altre cose, gli manda a dire che'l non voria manco de dodece galee, perché quelli de la città armano, et che ad questa parte la maiestà soa non poria suplire perché el principe ne tenne due, per le quale la maiestà soa non se pò spogliare de le sue che ha, ma se l'accordo seguisse ne poria mandare quatro» (*Ibidem*). È noto che Giovanni Antonio Orsini disponeva di una considerevole flotta "di cabotaggio" (che comprendeva soprattutto galee, fuste e saettie), e già nel novembre del 1458 aveva cominciato a utilizzare questa sua forza navale. Sappiamo infatti, da un dispaccio del da Trezzo a Francesco Sforza, che il principe inviò in Calabria una galea e due delle sue fuste «cariche di monitione et victualie», per approvvigionare il marchese Antonio Centelles, impegnato nell'assedio di Crotona (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Campo presso S. Martino [in Pensilis], 1° novembre 1458, in *Dispacci sforzeschi*, II, p. 154). Le fuste del principe continuarono a lungo a imperversare nell'Adriatico, come testimonia, ad esempio, un dispaccio di Antonio da Trezzo del 10 ottobre 1461: «Mo la maiestà sua ha havuto aviso dal signor Matheo da Capua che non po fare condure grano in Apruzo per le fuste del principe de Taranto che scorrano per lì, et se reducono ad Ortona et robano qualunque gli capita in le mane» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Campo contro Gesualdo, 10 ottobre 1461, in *Dispacci sforzeschi*, IV, a cura di F. STORTI, Salerno 1998, p. 328). Sulle forze navali del principe di Taranto e il loro ruolo nel conflitto si veda in particolare M.R. VASSALLO, *La flotta dell'Orsini e guerre in Adriatico*, in «Rivista storica delle terre adriati-

causa di questo, fra il settembre del 1458 e l'aprile dell'anno successivo Ferrante tentò a più riprese di procurarsi ulteriori unità dai domini della Corona d'Aragona, ma nonostante le continue rassicurazioni e l'invio di denaro i rinforzi non giunsero in tempo<sup>72</sup>. Alla fine di marzo gli avversari, che avevano potuto armare indisturbati circa 11 galee, forzarono il blocco navale di Genova, costringendo il Vilamarí, che si trovava in inferiorità numerica e male equipaggiato, a battere in ritirata<sup>73</sup>. Il ritiro dell'*armata* aragonese comportò dunque la perdita delle sue principali basi d'appoggio in Liguria, come Portofino e Portovenere<sup>74</sup>, e liberò la rotta verso il Regno per l'invasione guidata da Giovanni d'Angiò.

Nonostante gli sforzi fatti per ricostituire una flotta che superasse le 10 galee (15 per esattezza, a cui si sperava invano di poter aggiungere i rinforzi dalla Catalogna)<sup>75</sup>, Ferrante non riuscì più a ottenere una superiorità sulle forze franco-genovesi<sup>76</sup>. A metà ottobre del 1459 queste giunsero anzi a contare 18-19 galee (oltre a diverse imbarcazioni minori), il doppio di quelle che al momento si trovavano sotto il comando diretto del Vilamarí<sup>77</sup>, e poterono far sbarcare indisturbate il corpo di spedizione

che», 1 (2022), 79-95. Per la composizione e l'organizzazione della flotta principesca cfr. S. PIZZUTO, *Le navi del principe: marineria e feudalità nel Mezzogiorno tardomedievale*, in «Itinerari di Ricerca Storica», 20-21 (2006-2007), pp. 163-178; DEL TREPPO, *La marina napoletana*, p. 43; G.T. COLESANTI, *La strategia navale dei principi di Taranto tra due Mari: Anna Colonna e Giovanni Antonio del Balzo Orsini*, in «Il re cominciò a conoscere», pp. 287-328; G.T. COLESANTI, R. ALAGGIO, *La construcción de embarcaciones en el reino de Nápoles: dos ejemplos de industria naval en el Mediterráneo occidental en época aragonesa*, in *Barcos y construcción*, pp. 271-284.

<sup>72</sup> Cfr. in generale NUNZIANTE, *I primi anni e Dispacci sforzeschi*, II.

<sup>73</sup> Francesco Sforza ad Antonio Guidoboni e Antonio da Trezzo, Milano, 31 marzo 1459, in ASM SPE, *Napoli*, 200, 187-195.

<sup>74</sup> Francesco Sforza ad Antonio da Trezzo, Milano, 21 aprile 1459, in ASM, SPE, *Napoli*, 200, 247-250.

<sup>75</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, 18 maggio 1459, in *Dispacci sforzeschi*, II, p. 277.

<sup>76</sup> Sulla preparazione della flotta a Genova, tra il 1459 e il 1460, si veda E. Basso, *Il prezzo di un regno. Il finanziamento della spedizione napoletana di Giovanni d'Angiò, duca di Calabria (1459-1460)*, in *Il prezzo della guerra. Italia e penisola iberica nei secoli XIII-XVI*, a cura di E. Basso, La Morra, Associazione Culturale Antonella Salvatico, Centro Internazionale di Ricerca sui Beni Culturali, 2018, pp. 163-198.

<sup>77</sup> Francesco Sforza a Isabella di Chiaromonte, Cremona, 1459 ottobre 15, in ASM, SPE, *Napoli*, 200, 99; Isabella di Chiaromonte a Francesco Sforza, 20 ottobre 1459, in *Dispacci sforzeschi*, II, p. 392. In quest'ultima lettera, l'*armata* nemica avvistata a Ponza è descritta come composta da «XVIII galee et quactro fuste». Il Vilamarí aveva invece con sé 9 galee, mentre altre 5 erano impiegate in Calabria «con la maiestà del re».

angioino nelle terre del ribelle duca di Sessa. Per fortuna degli aragonesi, una violenta tempesta fece in seguito inabissare una delle tre *navi* inviate a supporto dell'*armata* nemica con un grande carico di *biscotto*, privando le loro galee di protezione e viveri che gli avrebbero permesso d'infestare più a lungo le acque tirreniche<sup>78</sup>. Anche le imbarcazioni armate dal principe di Taranto andarono incontro a diversi naufragi, limitando la sua influenza navale nell'Adriatico<sup>79</sup>. Benché insufficiente per fermare l'invasione dal mare, così come per debellare la minaccia dell'Orsini – al netto di qualche caso in cui le forze regie riuscirono a catturare imbarcazioni avversarie<sup>80</sup> –, la flotta di Ferrante svolse comunque un ruolo importante sin dai primi anni della cosiddetta Guerra di Successione<sup>81</sup>, provvedendo ai rifornimenti, al rapido spostamento di milizie terrestri e al contrasto della logistica nemica. Il contingente guidato dal Vilamarí

<sup>78</sup> Insieme alle due grandi navi vi era anche una più piccola *baleniera*, anch'essa inabissatasi a causa della tempesta: «Ve avisamo como le nave veniano in succurso de le galee deli inimici erano tre et uno baloneri, et la più grossa de quelle et lo baloneri se so' annegate per la via per fortuna, in le quale so' perdute la più parte et le migliore cose che portavano, et inter le altre certe arteglierie, una grossa bombarda et IIIIm cantara de biscotti et quaranta cavalli» (Isabella di Chiaromonte a Francesco Sforza, Napoli, 24 novembre 1459, in *Dispacci sforzeschi*, II, p. 414).

<sup>79</sup> L'episodio più rilevante è quello del gennaio 1462, a causa del quale il principe perse gran parte delle sue fuste: «stando sopra Trani lo balineri sopra'l quale era la roba de Foxa, el principe de Taranto havea facto arivare quatro o cinque fuste et altre barche per venire, secondo se stima, ad combattere dicto balineri, el quale se salvò nel porto de Trani, ma se levò uno tempo così adverso che mandò a traverso tute dicte fuste in modo che so' tute rotte e frachassate, [...], siché el principe ha perduto quelle poche fuste che'l teneva» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 15 gennaio 1462, in *Dispacci sforzeschi*, V, a cura di E. CATONE, A. MIRANDA e E. VITTOZZI, Salerno 2009, pp. 28-29).

<sup>80</sup> «Como per altra havimo scripto ad vostra signoria, le nostre galee che arrivarò qua già parichi di hanno tolta la galea del principe de Taranto, la quale stava in Bari. È stato uno relevato et utile acto» (Ferrante d'Aragona a Francesco Sforza, Acerra, 18 febbraio 1461, in *Dispacci sforzeschi*, IV, p. 256).

<sup>81</sup> Sulla Guerra di Successione, oltre a NUNZIANTE, *I primi anni*, si vedano: GIOVANNI PONTANO, *De bello neapolitano*, a cura di G. GERMANO, A. IACONO, F. SENATORE, Firenze, SISMEL-Edizioni del Galluzzo, 2019; F. SENATORE, F. STORTI, *Spazi e tempi della guerra nel Mezzogiorno aragonese*, Salerno, Carlone, 2002; F. STORTI, *Guerre senza nome e altri fantasmi. Nuovi formulari per la Guerra di Successione napoletana (1458-1465)*, in «CESURA Rivista», 1/1 (2022), pp. 11-74; ID., «La più bella guerra del mondo». *La partecipazione delle popolazioni alla guerra di successione napoletana (1459-1464)*, in *Medioevo Mezzogiorno Mediterraneo. Studi in onore di Mario Del Treppo*, vol. I, a cura di G. ROSSETTI e G. VITOLO, Napoli, Liguori-Gisem, 2000, pp. 325-346.

nel giugno del 1463 (9 galee, 2 *fuste*<sup>82</sup>, 2 navi e 2 *balonieri* catalani) riuscì inoltre a mettere in fuga «vituperosamente» l'*armata* giunta in soccorso della fortezza di Ischia<sup>83</sup>, che contava lo stesso numero di galee e *navi grosse* (le fuste erano invece 3)<sup>84</sup>.

## 2. La riorganizzazione della flotta regnicola (1465)

La decisiva battaglia navale di Ischia, avvenuta il 7 luglio di due anni dopo, vide confrontarsi ancora una volta due *armate* con un numero simile d'imbarcazioni a remi. Gli aragonesi avevano un leggero vantaggio, con 12 galee<sup>85</sup> (oltre a 2 fuste e 12 *brigantini*)<sup>86</sup> a fronte delle 10 galee e 2 fuste capitanate da Carlo Torrelles. Netta era invece la superiorità del sovrano per quanto riguarda le grandi navi (ne aveva schierate 3, insieme ad altrettante baleniere)<sup>87</sup>, ma non sembra che queste siano state determinanti per l'esito favorevole dello scontro. Ad ogni modo, dopo aver sbaragliato e in gran parte catturato la flotta nemica (7 galee, una fusta

<sup>82</sup> Affine alla *galeotta*, ma più sottile e con minore pescaggio, la fusta aveva tra i 12 e i 18 banchi, ognuno con due rematori, e un albero a vela latina. Data la sua estrema manovrabilità, questo tipo d'imbarcazione era usato principalmente «per operazioni di avvistamento e controllo costiero», o per rapidi attacchi anfibi (SIRAGO, *La flotta*, p. 28). Il Cotrugli descrive in tal modo una fusta del XV secolo: «Le fuste vogano dui remi per banco, et queste sono de più qualitate de longheze, ad beneplacitum XII, XVII, XX, XXIII etc.» (FALCHETTA, *Il trattato*), pp. 113-114.

<sup>83</sup> Sugli scontri fra angioini e aragonesi per l'isola si vedano la recente edizione del *De bello neapolitano* e A. IACONO, *La guerra di Ischia nel De Bello Neapolitano di G. Pontano*, Napoli, Accademia Pontaniana, 1996.

<sup>84</sup> Il capitano tentò d'inseguire la flotta angioina (la regina Isabella riporta che «era desposto sequire dicti inimici sine in Provenza»), ma l'azione fu ostacolata dal danneggiamento di una delle sue navi, che nello sforzo di star dietro alle imbarcazioni nemiche «roppe le intenne», e dal fatto che l'altro veliero e i due *balonieri* si rifiutarono di continuare la caccia. Questi inconvenienti costrinsero Vilamarí a tornare indietro con «grandessema malanconia», in quanto ritenne troppo rischioso ingaggiare il nemico senza il supporto delle navi (Isabella di Chiaromonte a Francesco Sforza, Napoli, 27 giugno 1463, in *Dispacci sforzeschi*, V, p. 419).

<sup>85</sup> Alle iniziali 8 galee schierate contro Ischia, se ne aggiunsero una genovese, patronizzata da Luchino Leardo, una veneziana, una fiorentina (che sostituì quella fuggita del fratello di Joan Pou) e infine una regia, appena uscita dai cantieri di Castellammare (PONTANO, *De bello*, p. 449).

<sup>86</sup> Lettera circolare di Ferrante d'Aragona, Napoli, 7 luglio 1465, *Ivi*, *Appendice*, pp. 503-504.

<sup>87</sup> *Ibidem*.

e una baleniera), Ferrante venne a trovarsi nel pieno controllo dei mari regnicoli e nella disponibilità di 19 o 20 galee «armate et in ponto»<sup>88</sup>. Da questo momento, egli poté quindi dedicarsi alla riorganizzazione delle sue forze navali, affrontando i diversi problemi strutturali che si erano palesati durante la guerra.

In primo luogo, vi era la questione dei *patroni* iberici, che nonostante i giuramenti e gli ordini del loro sovrano avevano dato prova in più occasioni di una certa indisciplinazione. «La soa maestà è male obedita da questi patroni de le galee che sono cathelani», scriveva appunto Gentile da Molara a Francesco Sforza nel 1461, e «se fida poco de questi tali [...], perché sonno in costione fra loro»<sup>89</sup>. Essi erano inoltre soggetti alla volontà e alle pressioni del re d'Aragona, il quale, nell'aprile del 1464, avendo chiesto a Ferrante la restituzione delle galee inviate in suo soccorso (che intendeva ora impiegare contro i ribelli catalani)<sup>90</sup>, giunse a minacciare «de levarli [...] beni et persone che» avevano «in suo demanio»<sup>91</sup>. In questa circostanza, il sovrano di Napoli aveva però tutelato prontamente i propri interessi, imponendo a quegli stessi *patroni* di giurare «fidelità in sue mane» e prestargli *homagio* vassallatico, in quanto intendeva concedergli un *castello* nel suo Regno. Un anno dopo, terminata la Guerra di Successione, la problematica sembrava essere del tutto risolta. Scrivendo al duca di Milano (24 agosto 1465), Antonio da Trezzo riportava infatti che i *patroni* delle galee a disposizione del re erano ormai «homini tucti ben fidati alla maiestà soa» e avevano «mogliere, figlioli et robba qua, che non è da credere facessero alcuna catività, et maxime che la maie-

<sup>88</sup> Cfr. Baldino di Lucignano ai priori e al capitano di Siena, Napoli, 7 luglio 1465, in Archivio di Stato di Siena, *Concistoro*, 2011, 27; Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 22 luglio 1465, in *Dispacci sforzeschi*, VII, a cura di R. SAVIANO e F. SENATORE, Agropoli, Laveglia & Carlone, 2025, pp. 29-31.

<sup>89</sup> Gentile della Molara a Francesco Sforza, Gaeta, 15 ottobre 1461, in *Dispacci sforzeschi*, IV, p. 336. Un'osservazione sulla scarsa obbedienza dei *patroni* di nave è anche in Gentile della Molara a Francesco Sforza, Gaeta, 19 ottobre 1461, in ASM, SPE, *Napoli*, 204, 59.

<sup>90</sup> Com'è noto, i catalani giunsero a offrire la corona a Renato d'Angiò, «il cui figlio Giovanni, dopo il fallimento della rivolta francese [la cosiddetta Guerra del Bene Pubblico, del marzo-ottobre 1465], si recò a prendere possesso della regione riuscendo a ricacciare il Trastámara nella sola area valenzana. L'integrità della Corona d'Aragona sarebbe stata ripristinata a seguito della morte dell'angioino, nel 1470» (*Dispacci sforzeschi*, I, p. XIV).

<sup>91</sup> Giovanni Caimi a Francesco Sforza, Napoli, 16 aprile 1465, in Bibliothèque Nationale de France, *Italien*, 1590, 107.

stà soa in tempo de questa guerra li habbia experimentati et gli sonno reusciti benes»<sup>92</sup>. Il radicamento regnicolo dei *patroni*<sup>93</sup> coinvolse anche il nuovo capitano generale dell'*armata* napoletana, il catalano Galcerán de Requesens, subentrato al Vilamarí e artefice della vittoria di Ischia. Giunto con le sue due galee in soccorso di Ferrante (1459), per ordine di Giovanni d'Aragona, già nel 1464 aveva ricevuto la promessa di feudi del valore di 1000 ducati annui, e aveva prestato giuramento al figlio del Magnanimo come suo «subdito et naturale vaxallo». L'anno successivo ottenne dunque l'importante Contea di Trivento, attestandosi fra i baroni titolati del Regno (divenne poi anche conte di Avellino, acquistata a prezzo ribassato nel 1468), e nel 1466 si stabilì nella capitale, dove il sovrano gli aveva donato una sontuosa dimora<sup>94</sup>. In tal modo, Ferrante

<sup>92</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 24 agosto 1465, in *Dispacci sforzeschi*, VII, p. 196.

<sup>93</sup> È interessante altresì, per la questione del radicamento, un documento datato 1491, che attesta le modalità dell'ingaggio, da parte della Corona, di un iberico proprietario di due imbarcazioni (una barca e un *barciotto*). Il patrono in questione, il biscaglino Peruta Hiristain, ottenne da re Ferrante una *provisione* di 300 ducati annui (pagati in 3 rate), il godimento dei diritti spettanti ai cittadini napoletani e franchigie che equiparavano le sue due barche a quelle regie. Qualora il sovrano avesse voluto servirsi delle imbarcazioni per commerci o per l'*armata*, avrebbe dovuto fornirgli *soldo* (700 ducati al mese per la barca e 180 per il *barciotto*) ed equipaggio, e non avrebbe potuto porvi un *patrono* o altri ufficiali, ma solo un *nocchiero* e un responsabile per la barchetta, pagati dalla corte. Peruta non avrebbe potuto oltretutto essere obbligato a prendere le armi contro il re di Spagna, suo signore. A fronte di questo, il patrono, oltre a impegnarsi a non recare offesa ai sudditi di Ferrante, dovette promettere d'invviare la moglie e il cognato a Napoli, dove avrebbero prestato omaggio vassallatico al sovrano. L'Aragonese avrebbe inoltre preso al suo servizio il cognato, garantendogli una buona *provisione* (F. TRINCHERA, *Codice Aragonese, o sia lettere regie, ordinamenti ed altri atti governativi de sovrani aragonesi in Napoli*, vol. III, Napoli, Tipografia di Antonio Cavaliere, 1874, pp. 217-219).

<sup>94</sup> L. VOLPICELLA, *Note biografiche*, in *Regis Ferdinandi primi Instructionum liber*, a cura di Id., Napoli, Pierro, 1916, p. 408. Galceran de Requesens, già al servizio di Alfonso il Magnanimo dal 1437, era figlio di Lluís, governatore generale di Catalogna nel 1413, e fratello di Bernat, viceré di Sicilia dal 1463 al 1465 (cfr. V. AURIA, *Historia cronologica delli signori viceré di Sicilia [1409-1697]*, Palermo 1697; G.E. DI BLASI, *Storia cronologica de' Viceré, Luogotenenti e Presidenti del Regno di Sicilia*, vol. I, Palermo 1974). In un dispaccio del 16 luglio 1465, il da Trezzo descrisse così la strategia di Ferrante e la cerimonia d'investitura del Requesens, avvenuta in seguito al trionfo navale nel porto di Napoli: «el signor re fece cum una barca venire ad sé el capitaneo, fecello cavalcare et vennero ad audire una messa cantata et solenne in Sancta Maria del Carmeno, che erano però le hore XVII, et dicta la messa la maestà sua cum quelle cerimonie che se convennero, comandando la fide, virtù et probità del dicto suo capitaneo, lo publicò conte de Trivento,

si era assicurato a lungo la fedeltà e i servigi di un capitano che nel settembre del 1460 era sfuggito al suo controllo, compiendo atti di pirateria contro i suoi sudditi<sup>95</sup>.

Un dispaccio di Antonio da Trezzo del 22 luglio 1465, edito solo di recente, fornisce invece preziose informazioni sulla riorganizzazione del contingente di galee e sulla strategia navale del sovrano<sup>96</sup>. Come si è detto, in quei giorni Ferrante «se ritrovava XVIII galee», alcune delle quali erano «armate de bona voglia» con sudditi regnicoli. Avendo riconquistato gli ultimi presidi angioini nel Regno, egli decise dunque di «tenere solamente XII galee ben armate, et lo resto desarmarle». Queste ultime erano naturalmente quelle «de bona voglia», i cui equipaggi di «homini paesani» dovevano «ritornare alle case loro»<sup>97</sup>. Delle restanti 12 galee, 2 sarebbero state destinate alla «guardia» del Golfo di Napoli, mentre le altre 10 avrebbero costituito un'*armata* al comando del Requesens, che Ferrante avrebbe impiegato a supporto di Giovanni d'Aragona (contro i ribelli catalani), di Luigi XI (come deterrente contro gli Angiò in Provenza)<sup>98</sup> o del duca di Milano, per consolidare il suo dominio su Genova. Per favorire lo Sforza, il sovrano propose anche che le sue galee

del quale contato gli ha data la possessione per accenderlo più al servizio suo, et fecello cavalcare per li segii de Napoli come conte, come se acostuma, et fecello mangiare cum sì nel Castello de Capuana et per farsello più suo me ha dicto essa maiestà volerli dare per moglie una abiatica de lo illustre duca d'Andria» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 12 settembre 1465, in *Dispacci sforzeschi*, VII, pp. 5-6).

<sup>95</sup> Scrive infatti Antonio da Trezzo: «Le due gallee de miser Rechesens incontratase cum una garavella tra qui e Gaieta, sopra la quale erano lo reverendissimo monsignore l'arcivescovo de questa città et meser Talamanca, l'assaltarono et gli tolsero XXV homini quali missero a remo et li tolsero certa roba et, facto questo, se ne sonno andate dicte galee; siché de quelle octo gallee che erano qua ne sonno mancate due. Del quale acto la maiestà del re grandemente se ne dole cum la maiestà del signore re suo barba pregandolo se degni fare qualche dimostrazione che 'l ne sii malcontento in darne qualche punitione al dicto domino Rechesens» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 12 settembre 1460, in ASM, SPE, Napoli 205, 105).

<sup>96</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 22 luglio 1465, in *Dispacci sforzeschi*, VII, pp. 29-31.

<sup>97</sup> Cfr. Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 24 agosto 1465, *Ivi*, p. 196; Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 9 luglio 1465, in ASM, SPE, *Napoli*, 214, 1-2.

<sup>98</sup> Fu lo stesso Luigi XI a chiedere l'intervento delle galee di Ferrante, dato che nel 1465 si trovò a fronteggiare la ribellione di numerosi baroni del suo regno (tra cui Renato e Giovanni d'Angiò), costituitisi sotto la guida di Carlo il Temerario nella Lega del Bene Pubblico (*Dispacci sforzeschi*, I, pp. XIII-XIV).

svernassero nel porto della città ligure, in modo da scoraggiare qualsiasi tentativo di ribellione<sup>99</sup>.

Al fine di abbattere gli alti costi di mantenimento dell'*armata*, l'Aragonese premette inoltre sul duca affinché lo sostenesse nel convincere i genovesi e i fiorentini «a contribuire ad una parte del pagamento». La *ratio* della richiesta stava nel fatto che la flotta regia aveva eliminato ad Ischia il pericolo rappresentato dalle forze navali del Torrelles, contribuendo alla sicurezza di tutto Tirreno e permettendo ai genovesi di risparmiare i 12.000 ducati che questi avevano promesso al corsaro «acciò non fossero offesi da luy né sue galee». Ferrante prometteva che «cum pocha cosa che pagano, navigarano securi et senza altra spesa de armare», intendendo dunque proporsi, grazie al suo contingente di galee, come il principale garante del commercio e degli equilibri politici nel mare comune<sup>100</sup>. Altri dispacci del da Trezzo<sup>101</sup> testimoniano dopotutto come il sovrano inducesse Francesco Sforza a servirsi solo delle galee regie e ad evitare di farne armare altre a Genova, poiché queste avrebbero dovuto essere equipaggiate necessariamente con «homini zenoesi, alli quali» sarebbe stato «come mettere l'arme in mano contra vuy medesimo». Alla marina genovese, secondo le indicazioni di Ferrante, sarebbe toccato invece l'onere di fornire all'occorrenza le sue insuperabili *navi grosse*, nell'ottica di una perfetta sinergia delle forze alleate. «Cum le nave de Zenova et le galee» napoletane, fece dunque riferire al duca,

<sup>99</sup> «[Ferrante] ha deliberato cum l'altre dece mandare el capitaneo suo al prefato re de Ragona, [...], al quale suo capitaneo dice commetterà che in ogni bisogno et richiesta vostra vi obedisca et faccia non altramente che 'l faria per la maiestà sua. Et così vole che nel passare el se presenti a Zenova et se offera tanto largamente quanto serà possibile et faccia intendere a zenovesi che, finché starano sotto umbra et dominio de vostra celsitudine, per reverentia de quella serano da luy reguardati, ben tractati et honorati, che quando fossero altramente se sforzaria fare al pegio potesse. Et questo tale parlare dice sua maiestà gli fa fare aciò ch'essi zenovesi cognoscano el fructo et benefici li segue per essere vasalli de vostra signoria; et dice che per più favore ha ordinato, piacendo a la signoria vostra, ch'esso capitaneo cum dicte galee al verno vegna a stare al porto de Zenoa» (Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 22 luglio 1465, in *Dispacci sforzeschi*, VII, pp. 29-31).

<sup>100</sup> Per mantenere viva la minaccia, e dunque dare sostegno alle sue pretese, il sovrano aveva d'altro canto rimesso in libertà Carlo Torrelles (che al momento possedeva ancora una galea armata), senza che questo «promettesse et se obligasse ad non offendere zenovesi». Ferrante sostenne di «non haverlo potuto stringere altramente, [...] siché zenovesi se haverano ad guardare dal dicto fra' Carlo» (*Ibidem*).

<sup>101</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza Napoli, Napoli, 12 ottobre 1465, *Ivi*, p. 187; Id., Napoli, 24 agosto 1465, *Ivi*, p. 195.

«doveti pensare che non è impresa che pensassevo de fare per mare che non vi venesse facta»<sup>102</sup>.

Emerge in sostanza il ritratto di un sovrano ben consapevole delle dinamiche e delle necessità della guerra marittima, che non a caso consigliava allo Sforza di «fare stima dele cose de mare et intenderle bene, perché importano»<sup>103</sup>. Per sostenere il suo ambizioso disegno, tuttavia, l'Aragonese aveva bisogno di accrescere il numero di galee a sua disposizione, coniugando sostenibilità finanziaria e rapidità d'armamento. Ecco allora il piano: egli avrebbe ordinato la costruzione o il riattamento di altre unità nel Regno, facendo sì che le sue galee fossero «in tuto al numero de 30»<sup>104</sup>. Tolte le 12 di cui si è detto, le restanti avrebbero costituito un corpo tenuto costantemente in condizione di semi-operatività, con le imbarcazioni «provedute et fornite de ogni cosa necessaria excepto de homini».

Restava dunque il problema degli equipaggi, che Ferrante aveva intenzione di risolvere non con l'incremento dei *forzati* (a cui si dovevano comunque aggiungere maestranze e marinai volontari o coscritti), come avverrà nel XVI secolo, ma attraverso l'impiego di sudditi liberi, *bonavoglia*, attingendo in modo più razionale e pervasivo al bacino di reclutamento regnicolo. Il sovrano diede allora disposizione «a tute queste sue terre marittime che ogni terra sapia quanti et quali homini ha da dare per armare quando bisognasse», dichiarando al contempo di voler concedere alle *universitates* coinvolte «tale franchitia», ossia esenzione dai «pagamenti fiscali, che habiano cason de darci dicti homini de migliore animo». Potremmo definire questo progetto una vera e propria “riforma” della leva marittima, volta a perfezionare e implementare nel territorio costiero del Regno l'antico obbligo di fornire equipaggi. Alcuni aspetti del sistema saranno chiariti nel paragrafo successivo, mentre altri, come la questione delle franchigie fiscali, restano ancora da approfondire.

### 3. Le risorse umane: equipaggi e patroni delle galee regie

Un dispaccio fiorentino del 1494 ci fornisce importanti dettagli sulla modalità di armamento delle galee di *buona voglia* da parte delle *univer-*

<sup>102</sup> Antonio da Trezzo a Francesco Sforza, Napoli, 22 luglio 1465, *Ivi*, p. 31.

<sup>103</sup> *Ibidem*.

<sup>104</sup> *Ibidem*.

*sitates*, che molto probabilmente era il frutto della riorganizzazione attuata anni addietro da Ferrante. Scrivendo a Piero de' Medici, l'oratore Dionigi Pucci ricordava che le imbarcazioni regnicole si stavano armando «con uno ordine hanno con tutte queste terre apresso alla marina a 10 miglia, che d'ogni cento fuochi hanno 10 huomini»<sup>105</sup>. Gli obblighi di leva erano stati dunque estesi a tutte le comunità marittime, entro un certo limite, e strettamente ancorati alla loro capacità demografica e contributiva. La contrattazione fra monarchia e singole *universitates* comportava naturalmente specifiche esenzioni, di cui è rimasta traccia per gli anni precedenti<sup>106</sup>, ma lo stesso Pucci riteneva il sistema sufficiente ad armare fino a 60 galee.

Grazie a una dettagliata e affidabile lista d'imbarcazioni riportata da Marin Sanudo, relativa alla flotta predisposta da Alfonso II per fronteggiare l'invasione francese<sup>107</sup>, sappiamo che nel 1494 la Corona poteva schierare ben 28 galee armate «de bona voglia»<sup>108</sup>, con gli uomini liberi delle comunità marittime. Esse sono indicate col nome delle principali città portuali (es. «la galia de Reggio»). Se ne contano 13 dall'odierna Campania (Gaeta, Rocca di Mondragone, Traetto, Torre del Greco, Massa Lubrense, Vico, Sorrento, Pozzuoli, Castellammare, Cava de' Tirreni, *Cilento*<sup>109</sup>, Policastro, Capaccio), 9 dalla Calabria (Paola, Cirella, Belvedere, Pizzo, Reggio, Tropea, Amantea, Bagnara, Bivona), una dalla Basilicata (Maratea) e 5 dalla Puglia. Queste ultime non sono elencate nella lista (dove si trova un generico «galie 7 armate in Puglia e Ter-

<sup>105</sup> Dionigi Pucci a Piero de' Medici, Napoli, 5 gennaio 1494, in *Corrispondenza degli ambasciatori*, VIII, a cura di B. FIGLIUOLO, Napoli 2015, p. 468.

<sup>106</sup> Nel novembre del 1463, ad esempio, la città di Ostuni ottenne il *placet* del sovrano per questa richiesta: «che li detti huomini et cittadini della predetta città non siano tenuti nè possano essere astretti ad andare con galere, navi et altri ligni marittimi contra loro volontà, attento che sono inesperti a tal negotio, ma del detto servitio siano liberi, immuni et exempti» (*Il libro rosso della città di Ostuni. Codice diplomatico compilato nel 1609 da Pietro Vincenti*, a cura di L. PEPE, Valle di Pompei, Scuola Tipografica Editrice Bartolo Longo, 1888, p. 137). Anche l'*universitas* di Gallipoli chiese e ottenne, quello stesso anno, che i suoi cittadini «nullo tempore siano constretti andare in galea né sergenti in castello niuno» (*Il Libro Rosso di Gallipoli (Registro de Privileggi)*, a cura di A. INGROSSO, Galatina, Congedo, 2004, p. 33).

<sup>107</sup> MARIN SANUDO, *La spedizione di Carlo VIII in Italia*, a cura di R. FULIN, Venezia, Tipografia del Commercio di Marco Visentini, 1873, pp. 50-52.

<sup>108</sup> Nella lista, quelle equipaggiate *per forza* sono esplicitamente indicate come tali. Più avanti, il Sanudo specifica comunque che le galee «voluntarie» erano 28 (*Ivi*, p. 65).

<sup>109</sup> Si riferisce alla cosiddetta Baronia del Cilento.

ra d'Otranto»), ma altre fonti ci permettono d'identificare, negli anni precedenti, le galee di Monopoli<sup>110</sup>, Barletta<sup>111</sup>, Taranto<sup>112</sup> e Trani<sup>113</sup>. A fronte di questo spiegamento, stando al Sanudo le unità armate *per forza* erano soltanto 7: 5 del capitano Franci Pastor<sup>114</sup> (o comunque appartenenti a privati) e 2 del sovrano<sup>115</sup>.

La larga partecipazione della popolazione regnicola al regio servizio sulle galee fu sostenuta e incentivata non solo tramite le esenzioni fiscali, a cui si è accennato, ma anche attraverso i lauti salari garantiti dalla Corona agli uomini *deputati* dalle terre marittime per l'armamento. Da fonti inedite di tesoreria<sup>116</sup> sappiamo ad esempio che i rematori, posti sul gradino più basso della gerarchia di bordo, ricevevano ben 2 ducati al mese senza distinzioni, risultando dunque equiparati ai fanti provvisionati di terraferma<sup>117</sup> o agli stessi *compagni* della galea. Il patrono

<sup>110</sup> Archivio di Stato di Napoli, *Tesoreria generale antica* [d'ora in poi ASN, TGA], 1/I, 94r.

<sup>111</sup> *Ibidem*.

<sup>112</sup> *Ibidem*.

<sup>113</sup> «Il 13 agosto 1482 il re ordina ad Angelo Serragli di provvedere tutto quanto domanderà Iacopo Spinelli al quale ha dato l'incarico di armare la galea di Trani e di aiutarlo in quanto può occorrere perché, spalmata e allestita, la nave sia messa in grado di navigare» (V. VITALE, *Trani dagli Angioni agli Spagnuoli. Contributo alla storia civile e commerciale di Puglia nei secoli XV e XVI*, Bari, Vecchi & C., 1912, pp. 298-299).

<sup>114</sup> Franci Pastor (o Francino Pastore) era un cavaliere e corsaro valenciano. Con una sua nave partecipò alla spedizione di soccorso inviata a Rodi da re Ferrante, nel luglio del 1480. Grazie al coraggio e alla capacità di comando dimostrati in quell'occasione, ottenne che la sua nave fosse franca dai dazi portuali di tutto il Regno e considerata come un'imbarcazione regia. Egli concorse inoltre, con le sue navi, alla guerra contro i Turchi dopo la presa di Otranto e nel 1487, nominato capitano dell'*armata* regia, fu inviato da Ferrante in Toscana, per sostenere i fiorentini nell'impresa di Sarzana e dare la caccia ai corsari che infestavano le acque tirreniche. Una delle galee presenti nell'*armata* antifrancesa di Alfonso era certamente di sua proprietà (VOLPICELLA, *Note biografiche*, p. 397). Il Sanudo riporta che le sue galee erano 5, distinguendole da quelle «dil re», ma probabilmente 4 di queste facevano parte del nucleo di unità private al suo comando (SANUDO, *La spedizione*, pp. 51, 65).

<sup>115</sup> SANUDO, *La spedizione*, p. 65.

<sup>116</sup> ASN, *Tesorieri e percettori*, 3605/7, 213-215v. I pagamenti qui riportati sono relativi all'armamento di due galee regie. La galea di Tropea risulta armata con uomini provenienti dalle seguenti località: Tropea, Seminara, Monteleone, Briatico, Calimera, *Sancto Caloyro*, Mesiano, Filocastro, Nicotera, Losarno, Gioia e Joppolo. L'altra, invece, dagli uomini di Caulonia, Motta San Giovanni, Montebello, San Lorenzo, Fiumara, Bagnara, Baronìa del Bianco e Bova. Il patrono di quest'ultima è Antonio Maiorano, che altrove è identificato come a capo della galea di Reggio (ASN, TGA, 1/II, 23v).

<sup>117</sup> Sulla fanteria nel Regno si veda F. STORTI, *Fanteria e cavalleria leggera nel Regno di Napoli (XV secolo)*, in «ASPEN», 133 (2015), pp. 1-47.

percepiva invece 10 ducati mensili, il comito 6, il barbiere 5, i consiglieri 4 e i nocchieri 3.

A conferma di questa politica di valorizzazione e incremento degli equipaggi di *bonavoglia*, Notar Giacomo riporta nella sua *Cronica* che nel 1469 «re Ferrando, in exemplo de altri principi et testimonio de amore verso li soi subditi, tucti li regnicoli soy fe liberare dalle soe galee, et quilli de novi vestiti li fe retornare in la loro patria facendoli venire innanze ad lui, dove ne sequio una iubilacione»<sup>118</sup>. Un'altra grande liberazione di *forzati* avvenne anche nel 1484, per opera del duca di Calabria Alfonso II, come testimoniano le *Effemeridi* di Leostello:

«Fureno illis temporibus disarmate tucte le Galere che lo Signor Re tenea armate per forza et liberati migliare de Captivi che erano detenuti in quelle et andaro per tucto Napoli gridando per allegrezza: Duca Duca: portando una grande bandera in mano in signo de la recuperata liberta. In pochi jorni tucti si partirono et ripatrioro a loro case facte a quelli molte elemosine dal predicto I. S. Duca de Calabria»<sup>119</sup>.

Va d'altro canto sottolineato che il percorso per giungere a una flotta da guerra come quella antifrancese, dove la netta maggioranza delle galee era armata «de bona voglia» da *universitates* demaniali, non fu lineare, poiché la composizione delle armate dovette rispondere agli specifici bisogni e alle possibilità del momento. Proprio nel 1484, ad esempio, sappiamo che le unità equipaggiate con i *forzati* erano almeno 15 (12 radunate a Brindisi e 4 a Napoli), a fronte delle 10 (8 a Brindisi e 2 a Napoli) inizialmente armate di *buona voglia*<sup>120</sup>. Come si chiarirà in seguito, all'origine di questa scelta vi era la necessità di rimodulare la composizione della flotta, risparmiando sul costo delle galee.

Allo stato attuale delle ricerche, non si può dire molto circa le modalità con cui venivano selezionati gli uomini *deputati* ad andare in galea, presso le comunità coinvolte negli obblighi di armamento. Un prezioso documento dell'Archivio di Stato di Napoli, afferente alla corrisponden-

<sup>118</sup> NOTAR GIACOMO, *Cronica di Napoli*, ed. P. GARZILLI, Napoli 1845, p. 118.

<sup>119</sup> JAOMPIERO LEOSTELLO, *Effemeridi delle cose fatte per il duca di Calabria (1484-1491)*, Napoli, Tipografia dell'Accademia Reale delle Scienze, 1883, p. 48.

<sup>120</sup> *Elenco delle navi partite da Napoli*, Napoli, 5 giugno 1484, in B. FIGLIUOLO, *I Veneziani a Gallipoli (maggio-settembre 1484)*, in *La Serenissima e il Regno. Nel V Centenario dell'Arcadia di Iacopo Sannazaro*, Atti del Convegno di Studi (Bari-Venezia, 4-8 dicembre 2004), Bari, Cacucci, 2006, p. 310.

za della Camera della Sommaria, fornisce tuttavia ulteriori conferme e dettagli sul sistema di leva istituito da Ferrante e ci permette di osservare anche la dialettica interna all'*universitas* di Capri. Nel 1487, questa aveva ricevuto l'ordine dal figlio del sovrano, Federico d'Aragona<sup>121</sup>, di fornire 15 rematori (uomini «apti a vocare el rimo») destinati alla galea di Pozzuoli, ottenendo poi dal principe una riduzione a 10. Si era dunque deciso di ingaggiare degli *excambi*, ossia persone che sostituissero i cittadini designati come vogatori (non è chiaro se procurate dall'*universitas* o dall'ammiraglio), e s'intendeva far contribuire al loro pagamento anche i *gentiluomini* capresi. A questo punto, costoro avevano tuttavia fatto ricorso alla Sommaria, ritenendo di non essere tenuti alla contribuzione in quanto esenti, a differenza dei popolari, dall'obbligo di prestare servizio come rematori. La Camera confermò l'esenzione dei *gentiluomini*, dando però la possibilità all'*universitas* di produrre entro tre giorni l'eventuale documentazione per opporsi. Riporto qui la trascrizione della lettera, indirizzata dalla Sommaria al capitano di Capri:

Nobilibus civitatis Crape. Capitano, per parte de li ientolomini de quessa città de Crape ne è stato cum querela exposito come, essendo stato comandato a dicta università per lo prencepe de Squillace [Federico d'Aragona] in li di passati devessero mandare quindici homini de quella apti a vocare el rimo, per armare la galea de Pezulo, per alcuni citadini de dicta città fo havuto ricorso ad dicto signor prencepe, dal quale optenero che mandassero solum dece homini, li quali citadini de po' hanno provisto de mandare li excambi et pagarli per parte de quelli dece devavano andare da la terra, al quale pagamento de excambii per vui se intendono constrengere ipsi exponenti ad dovere contribuire in llozo dampno et interesse, supplicandoce provedamo ad llozo indempnità, et peroché non essendono stati dicti ientilomini apti ad devereno andare con dicta galea ad vocare lo rimo, che habiano de contribuire al pagamento de dicti excambii, quale se voleno mandare per tale causa. Ve facemo perciò la presente, per la quale ve dicemo et ordinamo auctoritate qua fungimur commandamo che non deiate aliquo modo constrengere né molestare ipsi exponenti ad devereno contribuire in cosa alcuna al pagamento da farse a dicti excambi, per la dicta causa damandarse, ymmo de tale pagamento li serverite immuni et exempti. Verum se dicta università pretende havere alcuna iusta causa in contrario circha le cose predictae,

<sup>121</sup> Si consenta il rimando ad A. RUSSO, *Federico d'Aragona (1451-1504). Politica e ideologia nella dinastia aragonese di Napoli*, Napoli, FedOA Press - Federico II University Press, 2018.

debba quella, infra termine de tre dì, legitime proponere et allegare in questa Camera, perché li serrà ministrata iustitia expedita, et non fate lo contrario etc. et in la pena de onze xxv desiderate non incorrere. La presente po' serà per vui lecta restituirite al presentante. Date Neapoli in eadem Camera, XXII maii 1487<sup>122</sup>.

Risalendo la gerarchia della galea fino al suo vertice, rappresentato dai *patroni*, e circoscrivendo l'analisi alla lista riportata dal Sanudo nel 1494<sup>123</sup>, emerge come le unità armate «de bona voglia» dalle *universitates* fossero tutte affidate a personaggi regnicoli. Molti provenivano inoltre dal notabilato e dalla feudalità locale, interessati all'occupazione anche di questi rilevanti spazi di potere e opportunità, nell'alveo del *regis servitium*. Rientrano in questa categoria i casi di Andrea Longo di Cava, Esaù Ruffo di Bagnara, Bernardino Sersale di Sorrento, Oddo Quarto di Baretta, Giovanni Gattola di Vico, Giacomo Pignatelli di Traetto, Giovanni Cola e Giosia de Martino di Massa, ma anche di Loise e Lupo d'Amato di Amantea<sup>124</sup>, Renzo *de Laveza* di Monopoli<sup>125</sup>, Bartolomeo d'Assanti di Pozzuoli<sup>126</sup>, Gaspare de Martino di Trani<sup>127</sup> e Ludovico Vulcano di Tropea<sup>128</sup>, che sono presenti nelle fonti degli anni precedenti.

I patroni di queste galee erano di nomina regia, e abbiamo attestazioni del fatto che la carica poteva essere vitalizia. Nel 1445 il tropeano Giacomo Romano fu infatti nominato dal Magnanimo «patrono a vita di una galea al servizio del re e dell'Università di Tropea» – espressione molto interessante, che precisa una gestione delle imbarcazioni<sup>129</sup> –, con «la facoltà di scegliere l'equipaggio, nel rispetto delle antiche consuetudini

<sup>122</sup> ASN, Regia Camera della Sommaria, *Partium*, 28, 63v.

<sup>123</sup> È in stesura uno studio a più ampio raggio, dedicato proprio ai patroni delle galee e delle navi regie nella seconda metà del Quattrocento.

<sup>124</sup> ASN, TGA, 1/II, 23v; *Ivi*, 1/I, 94r.

<sup>125</sup> *Ivi*, 1/I, 94r.

<sup>126</sup> *Ivi*, 1/I, 316v.

<sup>127</sup> *Ivi*, 1/I, 94r.

<sup>128</sup> *Ivi*, 1/I, 23v.

<sup>129</sup> Sotto questo aspetto, le galee sono dunque assimilabili alle artiglierie cittadine. Ansani ricorda infatti che «i centri principali del Regno potevano provvedere autonomamente alle necessità della loro difesa, ma le artiglierie delle singole università venivano considerate in ogni caso proprietà della corona, ed in quanto tali gestite ed *adoperate per lo stato et servitio de sua majestà*» (F. Ansani, *L'immagine della forza. Il "libro degli armamenti" di Ferrante d'Aragona*, in «ASPEN», 137 (2019), pp. 147-182: p. 160).

della città»<sup>130</sup>. In una supplica presentata ad Alfonso II nel 1494, l'*universitas* di Reggio chiese tuttavia «che li patroni se habbiano de mutare, che quello che sia l'uno anno non possa essere l'altro, li quali patroni la università li habbia da eliggere et vostra maiestà confirmare»<sup>131</sup>. Il nuovo re non approvò la richiesta, limitandosi a delegare la decisione al grande ammiraglio, il fratello Federico («Illustrissimus princeps Altamure regni admiratus super supplicatis provideat»). È molto probabile che dietro questa risposta elusiva vi fosse, come spesso accadeva, un netto rifiuto, dovuto al fatto che la Corona voleva avere le mani libere nella scelta degli ufficiali della flotta, prediligendo l'esperienza e la fedeltà dei *patroni* rispetto agli equilibri di potere locali e alle aspirazioni delle comunità.

#### 4. Il problema delle navi grosse e le ultime sperimentazioni

Sulla scia di suo padre Alfonso, Ferrante s'impegnò negli anni anche ad aumentare il numero di navi a disposizione della flotta regia. Acquistò quindi da armatori e mercanti diverse imbarcazioni private. Di alcune il sovrano si garantì la piena proprietà (la *San Nicola* di Giovanni Ramos, della portata di 900 botti)<sup>132</sup>, mentre di altre comprò una quota più o meno ampia: è questo il caso della *Santa Maria e Federico* (500 botti) o della nave di Tommaso Tacchini<sup>133</sup>. È inoltre documentata, fra il 1469 e il 1473, la costruzione di tre nuove navi, due delle quali poste sotto l'amministrazione di Jaume Calatayud, regio conservatore dell'arsenale napoletano<sup>134</sup>. Nei superstiti *giornali* del Banco Strozzi (1473 e 1476) si trova traccia di diverse navi regie attive nei commerci, fra cui quella denominata *Sant'Angelo*<sup>135</sup>. L'Aragonese ricorse anche a provvedimenti per incentivare la produzione degli armatori regnicoli, al fine di ampliare

<sup>130</sup> *I registri Privilegiorum di Alfonso il Magnanimo della serie Neapolis dell'Archivio della Corona d'Aragona*, a cura di C. LÓPEZ RODRÍGUEZ e S. PALMIERI, Napoli, Accademia Pontaniana, 2018, p. 145.

<sup>131</sup> G. RUSSO, *Le pergamene della Biblioteca comunale De Nava di Reggio Calabria, sec. XIII-XVI: edizione critica dei documenti*, tesi di dottorato, Università della Calabria, XXVIII ciclo, p. 479.

<sup>132</sup> SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, p. 29.

<sup>133</sup> *Ibidem*; L. PETRACCA, *Il banco Strozzi di Napoli. Credito, economia e società nel Quattrocento*, Roma 2024, p. 165.

<sup>134</sup> SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, pp. 29-30.

<sup>135</sup> PETRACCA, *Il banco Strozzi*, pp. 164-169.

il proprio bacino di reclutamento in caso di necessità. A partire dal 1472, sappiamo ad esempio che era concessa l'esenzione dal pagamento di diritti e gabelle per tutti coloro che, a Napoli e nel suo *distretto*, acquistassero materiale per la costruzione o riparazione di navi. Due anni dopo, firmando dei capitoli con Giacomo della Piccola e Nando Mercogliano («De et super galeatiis de novo costruendis et faciendis»), il sovrano concesse loro la stessa esenzione anche per la costruzione delle galeazze<sup>136</sup>, come si è visto egualmente impiegate nelle *armate* aragonesi<sup>137</sup>.

L'attività del mercante e armatore Francesco Coppola, a partire proprio dagli anni Settanta, è l'esempio più importante di come la cantieristica privata si sia effettivamente sviluppata nel Regno, sincronizzandosi con le politiche della monarchia. Il conte di Sarno giunse infatti a possedere una nutrita flotta commerciale, nella quale vi erano almeno una galea, una galeazza, una baleniera e una nave grossa, la *Cappella* (almeno 1300 botti), che furono anche al servizio del re in guerra<sup>138</sup>.

Durante la Guerra d'Otranto (1480-1481)<sup>139</sup>, emerge chiaramente la consapevolezza, da parte della corte napoletana, dell'importanza di poter disporre di un maggior numero di navi. L'*armata* antiturca fu infatti concepita in modo da affiancare alle numerose galee e galeazze un grande contingente a vela, che in un primo momento doveva contare ben 15

<sup>136</sup> SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, p. 30.

<sup>137</sup> Tra le galeazze del re nominate nei *giornali* del Banco Strozzi ve n'è una chiamata *Santermo* (PETRACCA, *Il banco Strozzi*, p. 167).

<sup>138</sup> Cfr. SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese, ad indicem*; DEL TREPPO, *La marina*, p. 45; SANUDO, *La spedizione*, pp. 51-52; Notar Giacomo, *Cronica*, pp. 150-151 (dove si parla delle flotte armate a spese del conte di Sarno per il servizio regio negli anni Ottanta); PETRACCA, *Il banco Strozzi, ad indicem*. Sull'attività del Coppola si vedano inoltre L. PETRACCA, *Signs of economic development in the Kingdom of Naples under the Aragonese Crown: the Coppola Company*, in «Historical Research», 98 (2025), pp. 25-36; EAD., *La società di Loise & Francesco Coppola negli anni Settanta del Quattrocento: capacità imprenditoriali e segnali di sviluppo dell'economia meridionale*, in *Diritto, Storia, Istituzioni. Liber amicorum Giancarlo Vallone*, a cura di F. LAMBERTI, C. MIGNONE, D. STATI, M.L. TACELLI e U. VILLANI-LUBELLI, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2024, pp. 1283-1318; A. SANSONI, *Francesco Coppola imprenditore nella Napoli aragonese*, tesi di dottorato, Università degli Studi di Napoli "Federico II", XXX ciclo (2017).

<sup>139</sup> Sul conflitto si vedano soprattutto *La conquista turca di Otranto (1480) tra storia e mito*, a cura di H. HOUBEN, 2 voll. Galatina, Congedo, 2008; *Otranto 1480*, a cura di C.D. FONSECA, 2 voll., Galatina, Congedo, 1986; G.M. LAGGETTO, *Historia della Guerra d'Otranto del 1480, come fu presa dai turchi e martirizzati li suoi fedeli cittadini*, Maglie, Tip. Messapica di B. Canitano, 1924; V. BIANCHI, *Otranto 1480. Il sultano, la strage, la conquista*, Bari, Laterza, 2016.

*navi grosse*<sup>140</sup>. Il commissario del duca di Bari Ludovico il Moro, nell'ottobre del 1480, scriveva d'altro canto che la flotta schierata da Ferrante era «potentissima» e superiore a quella nemica, proprio in quanto «in l'armata del Turcho non sono nave»<sup>141</sup>. Questa convinzione era stata di certo alimentata dall'eroica impresa compiuta poco prima dai due grandi velieri inviati dal re di Napoli a soccorrere i difensori di Rodi, contro gli stessi ottomani. Le navi aragonesi, al comando di Franci Pastor, avevano forzato il blocco nemico resistendo ai colpi delle artiglierie, e una di loro, come una fortezza inespugnabile, era persino riuscita a fronteggiare da sola l'attacco di una ventina di galee turche<sup>142</sup>. Nel corso del conflitto per Otranto, si manifestarono tuttavia anche le problematiche legate all'impiego delle *navi grosse*, che potevano rivelarsi estremamente utili se schierate a *defensione* delle galee, ma dipendevano dal favore di venti e non erano in grado d'inseguire le più rapide e manovrabili imbarcazioni a remi utilizzate dai turchi<sup>143</sup>. L'*armata* ottomana, superiore per numero di galee a quella nemica, aveva quindi avuto campo libero per «andare et venire tuta insieme» dalla città occupata, portando munizioni e vettovaglie<sup>144</sup>. Le navi aragonesi (che in quel momento erano 8) non ebbero alcun ruolo neppure nella vittoriosa battaglia di Saseno (febbraio 1481), dove, «per non havere hauto vento apto, non possettero assequire l'armata delle galee»<sup>145</sup>.

<sup>140</sup> Appena ebbe notizia dello sbarco turco ad Otranto, Ferrante ordinò di allestire a Napoli una flotta di 30 galee, 15 navi grosse, 2 galeazze e 25 *navili* minori (*Fonti di storia napoletana nell'Archivio di Stato di Modena. Otranto nel 1480 e nel 1481*, a cura di C. FOUCARD, in «ASPEN», 6 (1881), p. 82). Il 14 agosto erano già pronte a partire 12 navi, 3 galeazze, 16 galee e numerose altre imbarcazioni (*Ivi*, p. 86).

<sup>141</sup> *Ivi*, p. 171.

<sup>142</sup> SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, p. 119.

<sup>143</sup> Di fronte a queste problematiche, all'inizio del 1481 la corte aragonese decise di cambiare rotta, puntando soprattutto sulle galee e sulle ancor più rapide *sagitte*, considerate comunque più efficienti delle *palandarie* ottomane. Lo testimonia una lettera di Marco Trotti a Gian Galeazzo Sforza, in cui si legge: «per tutto questo mese se mettano in ordine galee XXXI, quale sono in questi mari; XXX sagipte, perché vagliono tanto, et più le sagite che le palandarie de' Turchi, et poi nave XV grosse. Et le altre che sono ad questa armata licentiarà, perché non li sono necessarie tante nave, et le galee et sagitie sono più utile, sì che restarano, salvo errore calculi, velli LXXVI» (Marco Trotti a Gian Galeazzo Sforza, Napoli, 6 gennaio 1481, in F. SENATORE, E. SCARTON, *Parlamenti generali a Napoli in età aragonese*, Napoli, FedOA Press - Federico II University Press, 2018, p. 377).

<sup>144</sup> *Fonti di storia*, p. 173.

<sup>145</sup> Ippolita Sforza ad Antonio Trivulzio, Napoli, 6 marzo 1481, in M.S. CASTALDO, *Ippolita Maria Sforza. Lettere*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2004, p. 98.

Nonostante gli scarsi risultati, il tema del massiccio impiego di navi si ripropose nelle successive operazioni contro la potente flotta di Venezia nell'Adriatico<sup>146</sup>, in particolare nel 1484. Il 16 maggio di quell'anno, Ferrante mise al corrente gli alleati delle sue *provvisioni* marittime, dichiarando di aver deliberato d'armare contro la Serenissima 10 *navi grosse* al posto di 20 delle galee inizialmente previste di *buona voglia* (in tutto 31, a cui si dovevano aggiungere anche 15 galee *de forza*)<sup>147</sup>. Il motivo della rimodulazione dell'*armata* era, per citare lo stesso sovrano, «lo bisogno se have de le nave, considerato che li nostri nemici hanno armate nave et galeaze contra nui, et con le 31 galee non porriamo prohibire la offensione se ne farria con le nave et galeaze». Seppur a un costo maggiorato, il re avrebbe avuto quindi in tutto ben 20 navi e circa 27 galee (da aumentare fino a 30-32), «che li pare più utile spesa che havere men nave et più galee, rispetto all'apparato dei nimici»<sup>148</sup>. Tra le 20 navi salpate da Napoli nel mese di giugno, ben 7 erano tra le 1200 e le 1500 botti<sup>149</sup>. Ferrante si dimostrò comunque ossessionato dall'accrescere ulteriormente il numero e la qualità delle navi al suo servizio, con l'ingaggio di due grandi velieri genovesi nel porto di Palermo (uno di 1500 botti e l'altro di 2600) e delle imbarcazioni di Giorgetto Doria (3 o 4 navi)<sup>150</sup>. Egli invitava inoltre i fiorentini a voler giungere a un accordo con Genova, perché riteneva che 3 o 4 delle sue immense navi da 2000 e 3000 botti avrebbero potuto determinare l'esito del conflitto sul mare<sup>151</sup>.

<sup>146</sup> Per gli aspetti marittimi della Guerra di Ferrara, oltre a Schiappoli, *Napoli aragonese*, si vedano soprattutto F. DE PINTO, *La Guerra di Ferrara (1482-1484)*, Milano, Biblion, 2023 e FIGLIUOLO, *I Veneziani*.

<sup>147</sup> Ferrante d'Aragona ad Aniello Arcamone, Napoli, 16 maggio 1484, in *Corrispondenza degli ambasciatori*, I, p. 144.

<sup>148</sup> Giovanni Lanfredini ai Dieci di Balìa, Napoli, 17 maggio 1484, *Ivi*, p. 147.

<sup>149</sup> Per l'elenco delle navi partite da Napoli nel giugno del 1484 si veda l'*Appendice* di FIGLIUOLO, *I Veneziani*, p. 310. Le più grandi della flotta (1500 botti) erano quella realizzata a Pozzuoli, «la nave de Prates» e una chiamata *Zarabina*.

<sup>150</sup> Giovanni Lanfredini a Guidantonio Vespucci, Napoli, 6 luglio 1484, in *Corrispondenza degli ambasciatori*, I, p. 624.

<sup>151</sup> «[...] e disse [il re] nissuna cosa li dava tanta molestia e dispiacere a l'animo, quanto al presente non si potere servire di Genovesi contro a' Vinitiani, perché non vedeva rimedio all'armata sua, quando Vinitiani havessino pure 3 o 4 nave grosse genovese, di due o 3<sup>M</sup> botte l'una, che con quelle bisognerebbe che o l'armata sua fusse persa, o veramente si rimbuchasse e la spesa fusse perduta e tutto el reame abandonato» (Giovanni Lanfredini a Lorenzo de' Medici, Napoli, 25 maggio 1484, *Ivi*, p. 171).

La strategia aragonese era in sintesi questa: bisognava innanzitutto far sì che la flotta adriatica, ancorata a Brindisi con il grosso delle galee (18), al comando del Requesens, si congiungesse con quella partita dal porto di Napoli sotto la guida del principe Federico d'Aragona. I veneziani potevano contare su un numero di galee e galeazze sufficiente per tenere bloccato il conte di Trivento, ma con i loro velieri, inferiori per numero e dimensioni (in media non più di 500 botti)<sup>152</sup>, non avrebbero potuto impedire a Federico di raggiungerlo, dato che questo aveva con sé il poderoso contingente di *navi grosse* (oltre a un rinforzo di galee). Una volta uniti, i due tronconi dell'*armata* regia sarebbero dunque stati in grado di fronteggiare i nemici, ponendosi il prima possibile all'offensiva nell'Adriatico. Federico d'Aragona, fiducioso nella superiorità della propria flotta, sperava di poter risalire la costa dalmata fino a Venezia, costringendo gli avversari a impiegare gran parte delle proprie risorse sul fronte marittimo<sup>153</sup>. A conti fatti, la prima parte del piano ebbe successo<sup>154</sup>, ma le operazioni di reclutamento e allestimento delle navi necessarie a sfondare il "blocco" veneziano e alla protezione delle galee si rivelarono lunghe, complesse e dispendiose – il principe aragonese riuscì a raggiungere Brindisi solo alla metà di luglio del 1484 –, mettendo in luce le carenze strutturali della marina napoletana. Per quanto riguarda le *navi grosse*, la dipendenza del Regno da Genova e dai rinforzi esterni non poté mai essere risolta. Nell'*armata* antifrancese del 1494 vi erano dopotutto solo 4 grandi velieri (*Forbina*, *Ferrandina*, *Cappella* e *Nunziata*), di cui solo uno superava le 1400 botti, e 14 barche, la maggior parte fra le 300 e le 400 botti<sup>155</sup>. Tra gli anni Settanta e gli anni Novanta del Quattrocento, il sovrano aragonese prestò tuttavia grande attenzione all'innovazione tecnologica della flotta, mostrandosi interessato a incamerare maestranze e progetti dalle altre potenze italiane. Sappiamo ad esempio che, all'inizio del 1471, Ferrante chiedeva insistentemente alle autorità di Genova che gli venissero forniti maestri esperti per la costruzione delle sue navi e delle sue galee, trovando

<sup>152</sup> FIGLIUOLO, *I Veneziani*, p. 297.

<sup>153</sup> Cfr. DE PINTO, *La guerra*, pp. 352-353 e FIGLIUOLO, *I Veneziani*.

<sup>154</sup> L'offensiva nell'Adriatico fu invece ritardata e dunque compromessa da una violenta tempesta, che danneggiò ben 11 galee e ne affondò un'altra (FIGLIUOLO, *I Veneziani*, p. 303).

<sup>155</sup> SANUDO, *La spedizione*, p. 52.

però l'opposizione del duca di Milano<sup>156</sup>. Nel gennaio del 1488 scrisse invece a Lorenzo de Medici:

Magnifice vir, amice noster carissime. Havendo noi presentito che in lo arcenale de quessa signoria è un capo mastro, nominato mastro Ioanni, lo quale noviter ha trovato certa natura de navilii, quali chiama arbatroczi, che teneno bumbarde supra quale tirano preta de CCL libre, ne è stato piacere intendere la inventione, et haveriamo assai da caro vederne l'effecto. Per tanto vi pregamo ne vogliate mandare lo dicto mastro Ioanni quanto monstrarà lo modo et taglio de dicti navilii ad questi nostri; acciò che ne possiamo, o ad lui o ad li nostri, far construere uno per satisfatione del'animo nostro. Che de ciò ne farete piacere acceptissimo, et lo annumerarimo alli altri recepti da voi<sup>157</sup>.

L'evoluzione delle artiglierie, per le quali Ferrante e i suoi successori ebbero molta cura<sup>158</sup>, si coniugava con gli sviluppi della costruzione navale, facendo scorgere all'Aragonese una possibile soluzione per aggirare il problema delle navi. Nel *Memoriale* della conquista francese, scritto da Giovanni Portovenieri, si legge in effetti che nella flotta allestita da Alfonso II contro Carlo VIII erano presenti due imbarcazioni particolari, una detta appunto *Albatrosso*, e l'altra denominata *Scorpione*, che avevano circa 60 remi e che portavano due grandi bombarde per una (con pietre di 150 libbre), esplicitamente destinate ad «affondare nave grosse»<sup>159</sup>. Da una lettera del Pontano (3 luglio 1494) apprendiamo che ve n'era anche una terza, detta *Basilisco*<sup>160</sup>. Ancor più dettagliato è un dispaccio inedito del marzo

<sup>156</sup> Giovanni Pallavicino a Galeazzo Maria Sforza, Genova, 9 febbraio 1471, ASM, SPE, Napoli, 220, 172.

<sup>157</sup> Ferrante d'Aragona a Lorenzo de' Medici, Carinola, 13 gennaio 1488, in *Corrispondenza di Giovanni Pontano segretario dei dinasti aragonese (2 novembre 1474-20 gennaio 1495)*, a cura di B. FIGLIUOLO, Battipaglia, Laveglia & Carlone, p. 393.

<sup>158</sup> Sulle artiglierie napoletane, si vedano L. Volpicella, *Le artiglierie di Castel Nuovo nell'anno 1500*, Napoli, Pierro, 1910; Ansani, *L'immagine della forza*.

<sup>159</sup> GIOVANNI PORTOVENERI, *Memoriale come il Re fi Francia passa in Talia per acquistare il reame di Napoli...*, in «Archivio storico italiano», VI (1845/2), pp. 283-284. I galioni chiamati *Albatroza* e *Scorpione*, rispettivamente patronizzati da Mariano Carajo e Ioan Gambacorta, sono presenti anche nella lista del Sanudo (Sanudo, *La spedizione*, p. 52). Notar Giacomo, invece, scrive che nell'*armata* di Alfonso II vi erano 4 *galiune* e 3 *arbatroze* (NOTAR GIACOMO, *Cronica*, p. 183).

<sup>160</sup> Giovanni Pontano a Dionigi Pucci, Napoli, 3 luglio 1494, in *Corrispondenza degli ambasciatori*, VIII, p. 731).

1494<sup>161</sup>, dove si racconta di come il sovrano mostrasse con spavalderia i preparativi per la sua *armata*, dichiarando che tutte le sperimentazioni erano state «ordinate et comenciate al tempo del re Ferrante», e fatte molto *sutilmente*, tanto che neppure lui ne era a conoscenza. Si costruivano in primo luogo 4 *galeoni* «in una maniera nova», dove potevano montare comodamente circa 400 combattenti. Tali imbarcazioni avevano timoni sia a poppa che a prua, «et questo per non avere chausa de voltare mai al navilio, ma solo li vohatori se ano a revoltare, et cousì come vohano inanti, voharia indreto». Esse portavano inoltre a prua due bombarde *grosse* con proiettili da ben 200 libbre, ed un'altra a poppa dello stesso calibro, fatte in maniera che «se revolgono et manegiasi come» fossero «passavolanti». Il grande ammiraglio Federico riteneva che uno solo di questi vascelli potesse valere ben 10 galee nemiche. Oltre ai galeoni, gli aragonesi facevano mettere a punto anche 8 galee speciali, su ognuna delle quali vi erano 3 castelli (uno a prua, uno a poppa e uno nel mezzo), con sopra altrettante bombarde da 200 libbre. L'ambasciatore estense Antonio Costabile commentava così le scelte della corte napoletana: «estimano che queste galee cum questi galioni valgano per cento» e «non fano tropo cunto de armare nave in tondo, e questo perché in ogni modo non ne poriano mai fare tante né cusì bone come quelle de Genua».

L'*armata* progettata nel 1494, con le sue unità innovative – le quali non diedero mai prova della loro utilità, in quanto la flotta regnicola non ebbe modo di scontrarsi direttamente con quella nemica<sup>162</sup> – e il mas-

<sup>161</sup> Antonio Costabile a Ercole d'Este, Napoli, 11 marzo 1494, in Archivio di Stato di Modena, Carteggio ambasciatori, *Napoli*, 7, s. n.

<sup>162</sup> La strategia napoletana prevedeva inizialmente di attaccare il porto di Genova prima che la flotta francese potesse mettersi in ordine, ma innanzi al rapido rafforzamento delle difese nemiche i regnicoli dovettero accontentarsi di provare a occupare qualche luogo della Riviera di Levante, per ottenere una sicura base d'appoggio. La battaglia di Portovenere, che inaugurò le Guerre d'Italia, e il disastroso sbarco a Rapallo determinarono il fallimento del piano e il ritiro dell'*armata* aragonese, che, privata di molti combattenti, infestata da un'epidemia e a corto di viveri, rinunciò a uno scontro navale diretto con quella nemica (Cfr. SCHIAPPOLI, *Napoli aragonese*, pp. 143-147; SANUDO, *La spedizione*, pp. 65-66, 83-84). Sulla spedizione francese e la strategia regnicola in generale si vedano B. FIGLIUOLO, *La guerra lampo di Carlo VIII in Italia*, in *La battaglia nel Rinascimento meridionale*, a cura di G. ABBAMONTE, J. BARRETO, T. D'URSO, A. PERRICCIOLI SAGGESE, F. SENATORE, Roma, Viella, 2011, pp. 377-393; *La discesa di Carlo VIII in Italia (1494-95). Premesse e conseguenze*, a cura di D. ABULAFIA, Napoli, Athena, 2005; S. BIANCARDI, *La chimera di Carlo VIII (1492-1495)*, Novara, Interlinea, 2009; C. DE FREDE, *Alfonso II d'Aragona e la difesa del Regno di Napoli nel 1494*, in «ASPEN», 99 (1981), pp.

siccio impiego dei *bonavoglia* demaniali, ricalcava dunque i più maturi disegni di re Ferrante. Così come aveva fatto con l'esercito<sup>163</sup>, il *buen marinero* aragonese tentò di rafforzare e riorganizzare le proprie flotte da guerra coniugando razionalità di governo e accesa sperimentazione. Una lucida visione tattico-strategica lo portò anche in questo ambito a puntare sulla piena valorizzazione delle risorse presenti nel Regno: galee e coscritti rapidamente disponibili, attraverso un equo e funzionale sistema di leva marittima, ufficiali fidelizzati – non si dimentichi che al vertice dell'intera marina regnicola, con un effettivo ruolo di comando in guerra, fu posto il principe Federico d'Aragona<sup>164</sup> – e potenti artiglierie navali, concepite in modo pionieristico per danneggiare direttamente gli scafi delle imbarcazioni nemiche<sup>165</sup>. Possiamo affermare, senza addentrarci nell'analisi delle vicende belliche e sospendendo il giudizio sulla sua efficacia, che questa fu in sostanza la “via napoletana” al problema della potenza navale, in un'epoca dove il predominio del Mediterraneo era di fatto conteso fra diversi tipi di marine da guerra e il Regno indipendente poteva ancora ricoprire un ruolo di primo piano<sup>166</sup>.

193-219; H.F. DELABORDE, *L'expédition de Charles VIII en Italie. Histoire diplomatique et militaire*, Parigi, Firmin-Didot, 1888.

<sup>163</sup> F. STORTI, *L'esercito napoletano nella seconda metà del Quattrocento*, Salerno, Laveglia, 2007.

<sup>164</sup> Federico divenne grande ammiraglio e principe di Altamura nel 1487, dopo aver rinunciato al Principato di Taranto e ad altri feudi calabresi (RUSSO, *Federico d'Aragona*).

<sup>165</sup> Come si è già accennato, nel corso del XV secolo le artiglierie poste sulle galee o sulle navi non erano utilizzate per affondare le imbarcazioni, ma per colpire l'equipaggio prima dell'arrembaggio o, più raramente, contro le fortificazioni costiere. In questo senso, l'impostazione napoletana può dunque essere considerata pionieristica (DE VRIES, *The effectiveness*).

<sup>166</sup> Va infine ricordato che tale impostazione fu in parte convalidata dagli sviluppi tattici del secolo XVI – nel corso del quale le flotte remiere di galee e galeazze, dotate di artiglierie sempre più numerose ed efficaci, continuarono (o meglio tornarono) ad essere le indiscusse protagoniste della guerra navale nel Mediterraneo – e influenzò anche il dibattito sulla riorganizzazione delle *armate* regnicole nel periodo asburgico, quando divenne centrale il problema della penuria di marinai e *forzati* da impiegare come rematori. Giovanni Muto riporta ad esempio le istruzioni date nel 1534 ad Andrea Arduino, avvocato fiscale nell'Udienza di Terra di Bari, dalle quali si ricava che il sovrano avrebbe ordinato «la costruzione di quante più galere fosse possibile a Napoli e in Sicilia». Esse sarebbero state armate, «secondo gli usi dei “tiempos passados”, dalle “tierras maritimas”» e pagate dalla regia corte, avrebbero dovuto navigare solo nei mesi estivi e «gli equipaggi – fra cui i capitani, patroni, comiti, consiglieri e altri ufficiali – sarebbero stati scelti dalle stesse comunità, mentre i rematori dovevano esser “buonavoglia”» retribuiti. È tuttavia probabile che questo progetto non sia stato portato avanti, dato che nella

documentazione successiva non vi sono riferimenti ad esso (MUTO, *Una difesa mobile*, p. 57). Anche García de Toledo, marchese di Villafranca, tornò sul problema della leva marittima in una lettera-memorale del 10 settembre 1573, riflettendo sulla possibilità di istituire «una milicia de gente de buena bolla para el remo, como tenían los Reyes de Nápoles y tienen al presente Venecianos y el Turco». La sua conclusione fu tuttavia che non era più possibile servirsi dei *buonavoglia* di leva come rematori, in quanto le nuove esigenze della guerra mediterranea, a causa della costante minaccia ottomana, prevedevano armamenti prolungati (6 o 7 mesi, rispetto ai 3-4 del passato), che avrebbero reso il sistema troppo dispendioso. Di contro, il Toledo riteneva invece opportuna la costituzione, nel Regno e in Sicilia, di una *milicia* di marinai, pagati puntualmente dalla Corona e attratti dall'offerta «de algunas exenciones, que ellos valorarán mucho y costarán poco». Si sarebbe creato in tal modo un serbatoio di reclutamento di «marineros seguros [...] sin temor de si vendrán o no vendrán a navegar los que vienen agora, que no son vasallos de V. M.». (A. PACINI, *Desde Rosas a Gaeta: la costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 214, 219-220).