



Genova e le galee di Roma

di Pierangelo Campodonico

Conservatore delle collezioni di Galata Museo del Mare

ANTIQUA VRBS GENVA PICTURE
TEMPORIS INIVRIA FERRE CONSUMPTA
HANC AD EXEMPLUM ILLIS VETUSTATIS
RETINENDA CASA P. PRES. COMMVNIS
EFFINGI MANDARUNT ANNO MDXCVI



stantinopoli e, in seguito, tutto l'oriente europeo e gli stessi balcani erano apparsi impotenti contro gli eserciti del Sultano. Ben lo sapevano i genovesi, che a Costantinopoli avevano partecipato in doppia veste: come difensori valorosi della città con il Giustiniani, le sue navi e i suoi armati, ma anche in veste dei pacifici coloni del quartiere-città di Pera (o Galata, secondo altre etimologie) che si erano affrettati a stipulare una "pace separata" con il Turco che aveva permesso di risparmiare vite e beni, anche se, in qualità di vassalli, avevano dovuto tirare le galee dei turchi oltre la collina, per farle scendere in acqua di notte, nel bacino del Corno d'Oro, alle spalle dei difensori...

Ma i genovesi, con i veneziani, erano stati tra i più penalizzati dall'espansione turca: il mar Nero, una sorta di "lago genovese" tra XIV e XV secolo, era crollato nel giro di pochi anni: era bastato chiudere lo stretto dei Dardanelli, e le colonie di Caffa, Tana e gli altri luoghi della rete di città-fondaco, i terminali della rotta orientale che passava per terra, erano rimasti strangolati, tra assediati decisi e feroci e nella mancanza di mezzi, rifornimenti e rinforzi. Dal papato arrivavano, nel frattempo, molteplici segnali per bandire la crociata e mai, come ora, era chiaro che questa crociata doveva contare su mezzi navali, navi e galee, per portare l'offesa a un regno terrestre la cui capacità di penetrazione sembrava inarrestabile. Questa "flotta della crociata" o "flotta del papa", all'inizio resta virtuale.

Ne è un esempio il manoscritto della Biblioteca Nazionale di Parigi, il decreto "De Bello contra Turchos gerendo"², redatto da papa Enea Silvio Piccolomini, nel 1458: il frontespizio miniato del manoscritto mostra una grande flotta, sotto le bandiere crociate, navi e galee pronti a sfidare la potenza turca che è, ancora e soprattutto potenza terrestre.

Nel 1481 la questione è ancora aperta: la crociata non si è mai materializzata e la minaccia turca colpisce la stessa Italia, a poche centinaia di miglia dalla stessa cattedra di Pietro. Il papa invoca il concorso della flotta genovese come decisiva per poter tagliare le comunicazioni con l'Albania che si sta rivelando la retrovia dei turchi assediati in Otranto. Nelle guerre a bassa tecnologia del Quattrocento, malgrado l'uso delle prime bombarde, l'assedio è lento ed è giocato sulla capacità di resistenza della guarnigione e sulla sua capacità di sopportare l'inedia e i sacrifici: tagliare i rifornimenti via mare è impedire che l'occupante possa resistere indefinitamente. E i genovesi servono per questo: irretiti dalla possibilità di far bottino, si troveranno, viceversa, ad esercitare un blocco navale lento e stremanente. Le prede, poche e modeste, saranno piccoli bastimenti di cabotaggio che tentano di portare generi alimentari alla rocca di Otranto.

L'occasione sarà triste e drammatica: in mesi e mesi di inattività, all'ancora, sotto il sole, equipaggi stanchi e sfibrati dall'attesa, vedranno comparire la peste, a causa delle abominevoli condizioni igieniche. Marinai, vogatori e comiti moriranno colpiti dalla pestilenza. Altri, come Ceva Doria, *consignore* di Oneglia, faranno in tempo a tornare a casa, ma solo per morirvi. Chi ricaverà vantaggio dall'impresa? Certamente uno dei personaggi più particolari del Rinascimento genovese, il cardinale (ma anche doge e pirata) Paolo Fregoso che il papa aveva messo a capo della flotta, inaugurando uno schema che i suoi successori seguiranno: un cardinale come ammiraglio e controllore della flotta.

L'esperienza non si chiude invano: delusi e ama-

A fronte

La città di Costantinopoli, il Corno d'Oro e la città-quartiere di Pera (o Galata).

Miniatura a margine del manoscritto di Cristoforo Buondelmonte *Liber insularum archipelagi*, mss. Rés Ge FF 8351, tav. 37 (Bibliothèque Nationale, Parigi).

Frontespizio del Decreto di Pio II *De bello contra Turchos gerendo*, mss. Ms. Lat. 5565 A, f. 101 (Bibliothèque Nationale, Parigi).

Una galea alla voga. Manoscritto francese del XVI secolo (Bibliothèque Nationale, Parigi).





Ritratto di Andrea Doria, olio su tela. Copia da Sebastiano dal Piombo (Galata Museo del Mare, Genova).

Anonimo, Ritratto di Antonio Doria, olio su tela (Galata Museo del Mare, Genova).



reggiati, i genovesi, lasceranno gli ormeggi non appena la guarnigione turca, arresasi, ma con la clausola di “salva la vita e le robe”, avrà lasciato Otranto con il suo bottino e le sue armi, varcando il canale in senso inverso. Le galee torneranno in Liguria, ai porti d’armamento, non prima – però – di avere protestato alla corte del Papa e con il Fregoso. È un’occasione in cui il papa, Sisto IV, si convince da una parte della inaffidabilità dei suoi naturali *partners* marittimi: i veneziani, con cui rimane sempre un clima di sospetto, se non di aperta contrapposizione, e i genovesi, accusati di essere troppo chiusi nella difesa del loro interesse.

Ma non c’è simmetria tra le due Repubbliche e il Papato: Venezia è comunque una potenza regionale, ed è straordinario il numero – un centinaio, circa – di galere che il suo Arsenal, non a caso considerato la più grande fabbrica d’Europa all’inizio dell’età moderna, è in grado di mettere in mare nel giro di pochi giorni. La potenza navale genovese, al confronto, è poca cosa: anche nell’epoca di Andrea Doria, tra l’ammiraglio di Carlo V, i suoi parenti e le galee dei “privati” genovesi, raramente si superano le venticinque unità. In questo senso non troveremo, ripercorrendo la storia della flotta pontificia, un rapporto stretto con i veneziani: non costruiscono, pur avendone la possibilità, galere per il papa; e non vi sono capitani o ufficiali veneziani per la sua flotta. Diverso il rapporto con Genova: questa non ha l’esclusiva, certamente, del suo personale, ma vi è un numero tale di capitani che fanno sembrare questa *liaison* tutt’altro che sporadica.

Ripercorrendo le tappe di questa storia, infatti, incontriamo un cardinale ligure, Giuliano della Rovere, vescovo di Ostia, che sale al pontificato alla morte di papa Alessandro Borgia. Giuliano, tra molti papi, è uno che il mare lo conosce, lo frequenta e vi va per diletto. Giuliano, salvato quando era cardinale dalle grinfie del Valentino proprio da una provvidenziale fuga in galea, quando sale al potere chiama, come *capitano del mare*, colui che la fuga l’aveva diretta: un nobile genovese, Baldassarre da Biassa. Questi, chiama intorno a sé il figlio Giovanni e un altro congiunto, Antonio.

È una squadra, quella voluta da un papa savonese e diretta da un capitano genovese che viene applicata nei diversi scacchieri del Mediterraneo dove sono in gioco gli interessi del pontificato. Per questa squadra – o “stuolo” – sono necessarie galee, nuove galee. E così troviamo, nel 1509, che Giulio II scrive alla città di Ancona: “Sapendo per tanto che in cotesta città nostra di Ancona, specialmente diletta, si possono costruire eccellenti galee, vogliamo che intanto ne siano cominciate sei sotto la vostra direzione”. Pur profondamente “informando” di genovesità la sua flotta, Giulio II fa costruire le sue navi nelle spiagge del papato. Giulio II adopera questa flotta contro i veneziani, poi, nel

1510 la volge contro i francesi e la fazione dei genovesi al potere: contro di loro utilizza la squadra di Baldassarre da Biassa, rinforzata da tutti i fuoriusciti genovesi e una squadra veneziana. L'operazione non ha successo perché genovesi e francesi hanno al loro capo un ammiraglio valente con Prejean de Bidoux che riesce a tenere in scacco la squadra della coalizione. Nell'anno successivo viene formata una nuova squadra – due galee e due brigantini – con lo scopo di assicurare la difesa della spiaggia di Roma: e, a questa squadra, viene comandato Giovanni da Biassa.

Al cambio dei papi, solitamente coincidono le mutazioni dei ruoli di governo del pontificato. Papa Leone X, che viene intronizzato nel 1513, chiama al ruolo di *capitano del mare* il suo amico fiorentino, Paolo Vettori. È l'inizio di una carica che durerà, senza interruzioni, fino al 1526 e che porterà questi a servire tre diversi pontefici: oltre Leone, Adriano VI (dal 1522) e Clemente VII (1523) fino al 1526, anno della sua morte. Clemente VII, in un'ora particolarmente grave del pontificato, affida il ruolo del *capitanato* a un uomo che bene conosce le galee e bene conosce Roma, per essere stato uomo d'armi di Giuliano della Rovere, Andrea Doria, figlio di quel Ceva, morto in seguito ai patimenti di Otranto. Il Doria non solo assume l'incarico di *capitano del mare*: fedele a un modello sperimentato a Genova, messo a punto sotto Francesco I e Carlo V, quello dell'*asiento* ("affitto"), porta in dotazione la sua squadra e per questa viene pagato. Imprenditore di guerra marittima, vecchio capitano di ventura, l'intuizione del Doria è quella di costruire, armare e mantenere a sue spese una squadra, per la quale riceve un compenso forfettario, tale da coprire le spese e rappresentare un guadagno.

Il periodo del Doria è drammatico: dal maggio del '26 al dicembre del '27, ed è il tempo in cui Roma viene posta a sacco dalle truppe del Duca di Borbone. Doria, senza istruzioni e senza paghe, si chiude in Civitavecchia e attende che le trattative di Clemente VII abbiano esito. Alla fine dell'anno, conclusa la pace tra il papa e i suoi nemici, il Doria chiede licenza e passa al servizio di Francesco I con le sue galee. Al suo posto resta il luogotenente e cugino, Antonio Doria (il committente del palazzo oggi sede della Prefettura di Genova) che porta al servizio del papa, come a suo tempo aveva fatto Andrea, le sue galee private³.

La figura di Antonio determina un periodo di forte connessione tra gli interessi e le imprese di Carlo V, imperatore e re di Spagna, e il papato: nel momento in cui si avverte progressivamente più forte il peso della guerra contro Turchi e Barbareschi, la flotta comandata da Andrea vede solitamente le galee spagnole, genovesi, papaline e dei cavalieri di San Giovanni, agire di conserva, in imprese come quella di Corone, di cui il Galata Museo del Mare conserva un importante dipinto attribuito a Lazzaro Calvi⁴. Antonio Doria lascerà l'incarico nel 1533, tornando a Genova, e mettendosi direttamente a servizio della corte di Carlo V, dove il cugino Andrea è diventato uno dei più ascoltati consiglieri e interpreti della politica dell'imperatore.

Nel periodo successivo, il *capitanato* è retto da nobili romani, da Bernardo Salviati (1533-34) e quindi da Virginio Orsini (1534-48). Sono anni particolarmente cruenti: il livello dello scontro con il mondo musulmano sale progressivamente, e si confrontano da una parte Andrea Doria e dall'altra il Kair-ed-din, il Barbarossa, sovrano d'Algeri. Sono gli anni dell'impresa di Tunisi, della costituzione della Sacra Lega, la cui partenza è rappresentata da un prezioso dipinto su tavola conservato presso il Galata Museo del Mare⁵ e il successivo fallimento della Prevesa. Agli anni dell'offensiva spagnola, che culmina nell'insuccesso



Lazzaro Calvi (attribuito), *Assedio della fortezza inferiore di Corone dal mare (1532)*, olio su tela applicato su tavola (Galata Museo del Mare, Genova).

Anonimo, *Allegoria di un convegno navale in occasione della Sacra Lega del 1538* (Galata Museo del Mare, Genova).



di Algeri (1541), seguono gli anni dell'offensiva turca e barbaresca: le scorrerie del 1545 e del 1546, quando le flotte congiunte dei barbareschi e dei turchi scorrono il Tirreno e riparano per lo sciverno nel porto di Marsiglia.

Anni difficili, anni di tensioni: dove il pericolo per Roma è concreto, e più di una volta i musulmani sembrano essere nelle condizioni di poter risalire il Tevere e dare l'assalto alla città.

La seconda metà del secolo, per la squadra pontificia è dominata essenzialmente da nobili romani che assumono sia l'incarico di capitani e supervisori della flotta, sia di comandanti delle singole galee. È una flotta "a geometria variabile", la cui consistenza varia nel corso del tempo, a seconda delle circostanze, fino all'appuntamento con Lepanto, il 6 ottobre del 1571, quando la squadra pontificia è al centro dello schieramento, guidato da Don Giovanni d'Austria, che sconfigge in una battaglia sanguinosa e memorabile la flotta turca, condotta da Piali Pascià. Sono questi gli anni in cui la flotta dei pontefici è dominata da Marco Antonio Colonna, condottiero di grande valore e, con ogni probabilità, il migliore ammiraglio mai avuto dai romani.

Il periodo "romano" si chiude con morte di Gregorio XIII e l'ascesa di Sisto V.

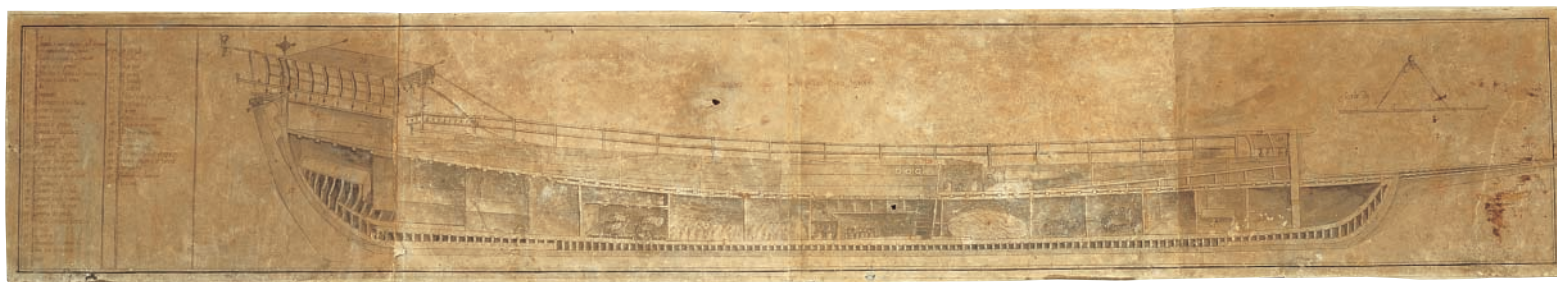
Sisto V valuta negativamente gli anni succeduti a Lepanto. La formula dell'*asiento*, non funziona più: è troppo costosa e dispendiosa, gli *asientisti*, a suo giudizio, spesso pensano prima alla salvaguardia della loro flotta che all'interesse di chi li ha affittati. È tipico di un papa fortemente attento all'aspetto economico (alla sua morte lasciò un tesoro di quattro milioni di scudi d'oro in Castel Sant'Angelo, frutto del risanamento delle casse del papato e dei risparmi di spesa fatti combattendo gli sprechi). Sisto V, in alternativa, torna a guardare a Genova, dove la Repubblica, già a partire dal 1554, ha rinunciato ad avvalersi degli *asientisti* e ha costituito, al loro posto, una *stuolo permanente* che, dal 1561, è formato da almeno sei galee armate, pronte in ogni momento dell'anno a entrare in mare per la difesa dello stato.

Nella visione di Sisto V, la squadra permanente di galee rappresenta l'estensione, sul mare, di quella lotta al brigantaggio che ha fatto condurre nell'interno con tanto successo. "[...] fa mestieri adesso provvedere alla sicurezza comune dalla parte del mare, perché le nostre riviere superiori e inferiori, per quanto è possibile sieno garantite dalla prepotenza dei pirati e ladroni", fa scrivere nella Const. "Immensa aeterni Dei" del 22

gennaio del 1587, e affida il compito a una congregazione appositamente creata: “Noi diamo ai cardinali in numero di cinque la balia sopra le galere in numero di dieci: e queste vogliamo che siano costruite, armate e mantenute con grandissima cura e fornite di ogni maniera munizioni e corredi marittimi e militari; tanto che possiamo con loro presidio e coll’ajuto di Dio, frenare i ladroni”. Un anno dopo, mentre la Congregazione “per la squadra permanente” sta lavorando, un nuovo decreto di Sisto V, viene emanato imponendo una gabella, intitolata *delle galere di Civitavecchia*, che viene divisa per provincie, per territori costieri ma anche colpendo le categorie dei “preti” (tassati per 12.000 scudi annui) e dei “sensali di Roma” (tassati per 3.000) e delle dogane (tassate per 4.000). In totale, l’assegnazione è cospicua: 102.500 scudi.

Anche la squadra è consistente: e per metterla in ordine, Sisto, il papa “impaziente” ordina che vengano costruite o acquistate in luoghi diversi: due a Civitavecchia (*San Francesco* e *Santa Ferma*), due altre vennero comprate da maestri d’ascia privati (*Santa Barbara* e *San Giorgio*) e due vennero comprate dal Granduca di Toscana (la *Felice* e la *Pisana*), mentre una, (*San Gennaro*, non poteva essere altrimenti) venne acquistata a Napoli. Infine, altre due vengono acquistate a Genova: se ne ha notizia negli “Avvisi”, il 16 aprile 1588, e ne parla anche Bartolomeo Crescenzo, nella *Nautica Mediterranea*: “le galee *San Francesco* e *Santa Lucia*, che egli [Sisto V, n.d.r.] hebbe dalla Signoria di Genova, fatte da quei Signori con gran diligenza, son per durare gran tempo”⁶.

Ma Sisto nutre anche un’idea ambiziosa: se tutte le galee *sensili* (“semplici”) e la *padrona*



(leggermente più grande) sono state costruite altrove, la *capitana*, la galea più grande e più sfarzosa della squadra, deve essere costruita a Roma. Sotto i suoi occhi, ma anche in un ideale ritorno alle costruzioni degli antichi: “sotto all’Aventino, presso allo scalo della Marmorata”, indica padre Alberto Guglielmotti, storico della marina pontificia. Quando, dopo mesi di lavoro è pronta, il 2 aprile del 1588, viene recitata la messa sul ponte della galea e Mariano Pierbenedetti, nel doppio ruolo di monsignore e di governatore di Roma, la battezza con il nome di *San Bonaventura*.

Alle quattro del pomeriggio dello stesso giorno, accade di vedere una scena consueta a Genova negli stessi anni, ma mai più vista sul Tevere. Tra la gran folla dei romani, assiepati sulle rive, sui ponti, si procede al varo: “tolte via le scalette, e gli ultimi puntelli, e i canapi di ritegno: unta bene di sevo strutto la parte superiore dello scalo, e la inferiore dell’invassatura; e pronte le leve o balestroni di primo impulso; ad uno squillo ardito di tromba succede prontissima la mossa. In quella la *Bonaventura* cigola, avanza, abbriva, corre. Se non che nel traversare l’argine estremo, forse per avvallamento del terreno alluvionale, piega alquanto di banda destra, correndo di prua; e la sublimità istessa della poppa inclinata con tutta la forza del proprio peso e della velocità acquisita incontra e percuote in una trave imbandierata sul lido, ed entra sparmacchiata nel fiume. Abbattuto di là il trave; infranti di qua i bandini, scossa la spalliera, rotto il coronamento, recise le garitte. Cinque morti, sette feriti, molti contusi, tutti spaventati”⁷. Non sarà l’unica disavventura: trainata sul Tevere, a causa del pescaggio, si arena su un banco di sabbia. Solo molti giorni dopo, a seguito della pioggia e della piena, la Capitana si libererà dal fiume. “Da indi in qua niuno più si è ardito di ritentar simil prova”, sentenza il Guglielmotti.

Magistrato dell’Arsenale. Sezione longitudinale di una galea genovese, inizi del XVII secolo (Galata Museo del Mare, Genova).

Il 30 maggio successivo, la squadra si raduna in Civitavecchia. Ad essa viene inviato come Prefetto e Legato delle galee, lo stesso arcivescovo di Genova, Antonmaria Sauli. Il cardinale Sauli, inoltre, ha scelto come Luogotenente generale (e cioè *capitano delle galee*) un altro genovese: Orazio Lercari, e un altro ancora, il capitano Gianmaria Schiaffino è stato posto come *Provveditore*, nel luogo delicatissimo della logistica e dell'amministrazione delle risorse. I capitani della squadra, invece, hanno estrazioni diverse, ma tutte interne allo stato della chiesa: ai capitani Castellani, Orsini e Frangipani di Roma, si aggiungono ufficiali provenienti da Camerino, Iesi, Perugia, Terni e Ravenna. I genovesi sono gli unici, in pratica, a non provenire dai ceti nobiliari pontifici.

È importante esaminare ulteriormente lo stato maggiore delle galee pontificie: già nel 1588, vi troviamo un medico toscano, Nicolò Ghiberti, mentre compare, con il ruolo di Idrografo, Bartolomeo Crescenzo e, nel ruolo di *nobile di poppa* – esattamente lo stesso tipo di appellativo usato nelle galee genovesi –, il cavaliere Pantero Pantera. Se del primo conosciamo poco, il secondo è una figura fondamentale per la conoscenza della mariniera italiana tra il XVI e il XVII secolo. Figlio di una famosa famiglia romana, mostra propensione per le scienze, dalla geografia alla geometria, dalla costruzione navale all'arte militare. Ricca la sua produzione: nel 1595 dava alle stampe il *Proteo Militare*, un piccolo trattato nel quale esponeva i diversi usi di un regolo calcolatore, utile per l'artiglieria, come per la navigazione e la geometria⁸. Successivamente, nel 1596, è autore e pubblica una *Carta Maggiore da navigare con tutti i rombi e gradi di longitudine*. Infine, nel 1602, pubblica congiuntamente il *Portolano della maggior parte de' luoghi da stantiar, et galee in tutto il Mare Mediterraneo, con le sue traversie, e luoghi pericolosi* e la *Nautica Mediterranea*, dove, in diversi libri, affronta i temi marittimi, dalla costruzione delle galee, alla scienza della navigazione, dalla costruzioni di porti e arsenali fino alla guerra marittima.

Pantero Pantera (1568-1625), gentiluomo comasco, s'imbarca molto giovane nella flotta e presto diventa uno dei più validi consiglieri del Generale delle galee. Successivamente, Pantera viene promosso a capitano della *Santa Lucia*: ed è a bordo di questa nave, costruita dai genovesi, che scriverà le sue opere: *L'Armata Navale* e il suo portolano, *Idrografia nautica mediterranea*, entrambi pubblicati nel 1614. Nel 1617, Pantero torna a Como e nei luoghi dove oggi sorge Villa Da Riva, costruisce la sua abitazione in riva al lago. La sua importanza è soprattutto legata alla tattica navale, di cui rappresenta uno dei maggiori trattatisti insieme ad Alonso de Chaves e al cardinale Richelieu.

Per quanto riguarda l'azione del Legato Sauli, la sua missione durò fino alla primavera del 1590, quando chiese congedo per occuparsi della diocesi genovese, e con lui partì anche il Generale Lercari: ma l'avvicendamento porta ancora con sé altri genovesi, il Cardinale Domenico Pinelli, nuovo Legato alla squadra permanente e Francesco Grimaldi, Generale. Non sarà un periodo lungo; il 27 agosto 1590, Sisto V muore e sale sulla cattedra di Pietro Clemente VIII. Il ruolo dei genovesi, se non è concluso, viene drasticamente ridotto. Vengono congedati sia il Pinelli che il Grimaldi ed è fatto Generale Emilio Pucci, amico e compagno del papa, quando era ancora il cardinale Ippolito Aldobrandini. Altri genovesi, in seguito, torneranno a svolgere ruoli rilevanti, come Francesco Centurione, figlio di Giorgio, doge di Genova, Generale dal 1610 al 1620; oppure Alessandro Pallavicino, Generale a sua volta dal 1620 al 1621, e dimissionario in seguito all'elezione del nuovo papa, Gregorio XV.

Con l'elezione di papa Gregorio, si chiude il periodo di maggiore influenza della mariniera genovese su quella pontificia: il modello, servito ad esempio per Sisto V è stato assimilato e capitani e uomini di mare hanno provveduto al passaggio di cognizioni dai campi più diversi, dalla navigazione alla costruzione navale. Ancora una volta, per quanto riguarda i genovesi, poco avvezzi a lasciare documentazioni scritte, il passaggio di *know-how* è avvenuto in forma orale, navigando e combattendo insieme. Anzi, saranno proprio i capitani *formati* dai genovesi, come Pantero Pantera e, soprattutto, Bartolomeo Crescenzo, a lasciarci le maggiori informazioni su un modo di navigare, di gestire la nave e di costruirla, quel modo particolare che ha contraddistinto i marinai genovesi nei secoli dell'età moderna.



La ricostruzione della galea genovese "San Francesco", sullo scalo delle Arcate Nuove dell'Arsenale (oggi denominato Galata). Buona parte della ricostruzione è avvenuta utilizzando le indicazioni di Bartolomeo Crescenzio (Galata Museo del Mare, Genova).

Note

¹ C. Grassi, Veduta di Genova nel 1481, tempera su tela, N.I.M.N. 3486.

² Manoscritto Ms. Lat. 5565 A, f. 101. Parigi, Biblioteca Nazionale.

³ Di Antonio Doria, il Galata Museo del Mare espone il dipinto: Anonimo, Ritratto di Antonio Doria (1495-1577), olio su tela, N.I.P.B. 195.

⁴ L. Calvi, Assedio della fortezza inferiore di Corone dal mare (1532), olio su tela applicato su tavola, N.I.M.N. 3374.

⁵ Anonimo, Allegoria di un convegno navale in occasione della Sacra Lega del 1538, olio su tavola, N.I.M.N. 3369.

⁶ B. Crescenzo, Nautica Mediterranea, Roma, 1607, p. 6. Il Crescenzo, peraltro, ricorda male: le galee costruite a Genova sono Santa Maria e Santa Lucia.

⁷ A. Guglielmotti, Storia della Marina Pontificia. La squadra permanente della marina romana (1573-1644), Roma, 1892, pp. 30-34.

⁸ B. Crescenzo, Proteo Militare, Roma, 1595.