

RiMe

Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea

ISBN 9788897317630

ISSN 2035-794X

numero 7/III n. s., dicembre 2020

**I patroni marittimi del Finale all'epoca della
dominazione spagnola, tra commercio
e guerra di corsa (1640-1713)**

The maritime shipowners of the Finale at the time
of the Spanish domination, between trade
and privateering (1640-1713)

Tamara Decia

DOI: <https://doi.org/10.7410/1445>

Direttore responsabile | Editor-in-Chief

Luciano GALLINARI

Segreteria di redazione | Editorial Office Secretary

Idamaria FUSCO - Sebastiana NOCCO

Comitato scientifico | Editorial Advisory Board

Luis ADÃO DA FONSECA, Filomena BARROS, Sergio BELARDINELLI, Nora BEREND, Michele BRONDINO, Paolo CALCAGNO, Lucio CARACCILO, Dino COFRANESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA, Antonio DONNO, Antonella EMINA, Vittoria FIORELLI, Blanca GARÌ, David IGUAL LUIS, Jose Javier RUIZ IBÁÑEZ, Giorgio ISRAEL, Juan Francisco JIMÉNEZ ALCÁZAR, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO, Michela NACCI, Germán NAVARRO ESPINACH, Francesco PANARELLI, Emilia PERASSI, Cosmin POPA-GORJANU, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ i CURULL, Eleni SAKELLARIU, Gianni VATTIMO, Cristina VERA DE FLACHS, Przemysław WISZEWSKI.

Comitato di redazione | Editorial Board

Anna BADINO, Grazia BIORCI, Maria Eugenia CADEDDU, Angelo CATTANEO, Isabella CECCHINI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI, Riccardo CONDRÒ, Alberto GUASCO, Domenica LABANCA, Maurizio LUPO, Geltrude MACRÌ, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE, Maria Giuseppina MELONI, Rosalba MENGONI, Michele M. RABÀ, Riccardo REGIS, Giovanni SERRELI, Giovanni SINI, Luisa SPAGNOLI, Patrizia SPINATO BRUSCHI, Giulio VACCARO, Massimo VIGLIONE, Isabella Maria ZOPPI.

Responsabile del sito | Website Manager

Claudia FIRINO

© Copyright 2020: Author(s)

Gli autori che pubblicano con *RiMe* conservano i diritti d'autore e concedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione con i lavori contemporaneamente autorizzati ai sensi della

Authors who publish with *RiMe* retain copyright and grant the Journal right of first publication with the works simultaneously licensed under the terms of the

“Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License”.



RiMe. Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (<http://rime.cnr.it>)

Direzione e Segreteria | Management and Editorial Offices: via G.B. Tuveri, 128- 09129 Cagliari (I).

Telefono | Telephone: +39 070403635 / 070403670.

Invio contributi | Submissions: rime@isem.cnr.it

RiMe 7/III n.s. (December 2020)

Table of Contents / Indice

Ottaviana Soddu	5-30
<i>Dal dato documentario a quello materiale: i nuraghi Piscu di Suelli e Su Nuraxi di Siurgus Donigala - (Su): nota preliminare / From documentary to material data: the nuraghi Piscu of Suelli and Su Nuraxi of Siurgus Donigala - (Su): preliminary note</i>	
Fabrizio Sanna	31-110
<i>Aportaciones estilísticas y formales de filiación bizantina en la escultura visigoda del Sureste peninsular los casos de Algezares (Murcia), Begastri (Cehegín) y Alcudia de Elche (Elche) / Stylistic and formal contributions of Byzantine affiliation in Visigothic sculpture in the southeast of the peninsula: the cases of Algezares (Murcia), Begastri (Cehegín) and Alcudia de Elche (Elche)</i>	
Sandra de la Torre Gonzalo - María Viu Fandos	111-153
<i>Transnational Firms and Cooperation Patterns in the Mediterranean: two Catalan-Aragonese Firms in the Fifteenth Century</i>	
Tamara Decia	155-178
<i>I patroni marittimi del Finale all'epoca della dominazione spagnola, tra commercio e guerra di corsa (1640-1713) / The maritime shipowners of the Finale at the time of the Spanish domination, between trade and privateering (1640-1713)</i>	
Vincenzo Cataldo	179-207
<i>La guerra di corsa nel Mezzogiorno d'Italia durante il periodo austriaco (1707-1734) / Privateering in the South of Italy during the Austrian period (1707-1734)</i>	

- Sebastiana Nocco 209-237
*I “Cammini di Sardegna e gli itinerari turistico-religiosi e dello Spirito”:
un’opportunità di sviluppo per le aree interne della Sardegna? / The “Walks
of Sardinia and the tourist-religious and spiritual itineraries”: a
development opportunity for the inland areas of Sardinia?*

Review of Conferences, Workshops and Webinars

- Maria Antonella Pasci 239-254
*Webinar: The Power of Cultural Heritage in Socio-Economic Development.
Good Practices and Intercultural Bridges in Euro-Mediterranean Societies
(11th - 12th December 2020)*

Recensioni / Book Reviews

- Michele Rabà 255-260
*Isabella Iannuzzi (2019) Convencer para convertir: la Católica
impugnación de Fray Hernando de Talavera. Granada: Editorial Nuevo
Inicio*
- Mónika F. Molnár 261-266
*Antal Molnár (2019) Confessionalization on the Frontier. The Balkan
Catholics between Roman Reform and Ottoman Reality. Roma: Viella.*

I patroni marittimi del Finale all'epoca della dominazione spagnola, tra commercio e guerra di corsa (1640-1713)

The maritime shipowners of the Finale at the time of the Spanish domination, between trade and privateering (1640-1713)

Tamara Decia

(Università degli Studi di Genova)

Date of receipt: 12th October 2020

Date of acceptance: 30th December 2020

Riassunto

Il saggio illustra la storia della guerra di corsa del Marchesato del Finale (Liguria, Italia) durante la dominazione spagnola, con particolare riferimento al XVII e XVIII secolo: le sue origini, il suo sviluppo e i vari problemi insorti sul piano giuridico e diplomatico. Inoltre, il saggio evidenzia la stretta connessione tra guerra di corsa e commercio dimostrando come ogni patrone marittimo alternava l'attività mercantile a quella corsara.

Parole chiave

Guerra di corsa; Commercio; Età Moderna; Mediterraneo; Marchesato del Finale.

Abstract

The essay explain the history of privateering in the Marquisate of Finale (Liguria, Italy) during the Habsburg's Age, with a particular reference to the 17th and 18th centuries: its origins, its expansion and all the problems on legal and diplomatic levels. The essay also show the unavoidable connection between privateering and commerce pointing out how every privateer was at the same time predator and merchant.

Keywords

Privateering; Trade; Modern Era; Mediterranean; Marquisate of Finale.

1. *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo.* – 2. *La trasformazione in porto corsaro.* – 3. *Non solo prede in mare: le molteplici attività dei corsari finalesi.* – 4. *Bibliografia.* – 5. *Curriculum vitae.*

1. *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo*

Nel 1571, su ordine di Filippo II, il duca di Albuquerque raccolse nel Ducato di Milano alcune compagnie di soldati per progettare la presa del borgo di Finale,

feudo imperiale posto nella Riviera di ponente della Liguria da tempo governato dai marchesi Del Carretto¹. Sarebbe stato l'inizio di una lunga occupazione che, interrotta inizialmente per brevi periodi dall'opposizione imperiale², avrebbe consentito alla Spagna dei re Cattolici di detenere per lungo tempo il controllo di questa utilissima *enclave* marittima nello spazio alto-tirrenico³.

Nello scacchiere dei domini spagnoli in Italia, Finale rappresentava una pedina di primissimo piano: snodo della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale⁴, prima tappa terrestre del lungo e periglioso "*camino español*", luogo di sbarco e imbarco delle truppe dirette a Milano e nelle Fiandre⁵, *briglia* per tenere a freno l'infida Repubblica di Genova che considerava il Finale una "piaga" del proprio Dominio di Terraferma ricevendone danno sul piano politico-diplomatico, economico, fiscale⁶. Impossessandosi del Finale, la Spagna aveva dimostrato di poter fare a meno di Genova e delle altre comunità costiere liguri per le proprie esigenze logistiche, e poteva tenere costantemente in apprensione la Repubblica con i ricorrenti progetti relativi alla costruzione di un porto "alternativo" a quello della Superba⁷. Ciò contribuì ad alimentare un rapporto molto conflittuale tra il governo della Serenissima e il piccolo staterello finalese nell'orbita degli Asburgo, che però lasciava spazio ad ampi margini di osmosi sul piano sociale ed economico⁸.

¹ Gli ultimi anni della dominazione dei marchesi Del Carretto erano stati segnati da alcune ribellioni della popolazione locale, che avevano messo in allerta la diplomazia internazionale, a partire dalla corte di Vienna che deteneva il potere eminente sul feudo. Su questa fase della storia finalese i migliori lavori sono quelli di Musso, 1997, pp. 125-166; 2007, pp. 173-205; 2009, pp. 9-67.

² Per un'idea sulla problematica situazione si rimanda a Cremonini, 2009, 69-76: l'autrice, seppur sinteticamente, delinea in maniera efficace gli aspetti salienti del confronto tra il re spagnolo Filippo II e l'imperatore Massimiliano II e avanza anche la suggestiva ipotesi di un "gioco delle parti" mirante a "far passare [...] la questione come una bega tra alleati nella quale le altre potenze non potevano avere voce in capitolo". In ogni caso, solamente nel 1619 il nuovo imperatore Mattia avrebbe riconosciuto il dominio spagnolo sul Marchesato, destinato a durare fino alla guerra di successione scoppiata alla morte di Carlo II.

³ Sul "Finale spagnolo" si rimanda a Calcagno, 2011.

⁴ Cfr., da ultimo, l'interessante lavoro di Pacini, 2013.

⁵ Il riferimento d'obbligo è al 'classico' Parker, 2000. Nello specifico si veda Maffi, 2007, 119-172.

⁶ Per accostarsi alla storia della Repubblica di Genova si rimanda a Bitossi, 2003, pp. 391-504. Sul danno provocato ai genovesi dal possesso spagnolo del Finale cfr. Calcagno, 2008, pp. 499-535.

⁷ Una ricostruzione di questa vicenda in Calcagno, 2009, pp. 99-136.

⁸ Sugli interessi commerciali dei genovesi per il Finale, e sui numerosi intrecci familiari che emergono dallo studio dei registri parrocchiali finallesi, si vedano Lercari, 2009, pp. 157-170 e Calcagno, 2012, pp. 93-111.

L'eredità lasciata dai Del Carretto sul piano finanziario era piuttosto solida, e gli spagnoli scelsero di perseguire la stessa linea dei loro predecessori attraverso un sistema fiscale basato su un numero davvero ridotto di gabelle. Ma se la tassazione indiretta si mantenne su livelli contenuti, permettendo all'*élite* mercantile finalese di prosperare e di lasciare un segno del proprio successo economico nei bei palazzi che si vedono ancora oggi nel centro storico cittadino, la necessità di mantenere la guarnigione e le fortezze *in loco*, nonché di gestire gli alloggiamenti delle truppe in transito, costrinse i nuovi dominatori ad imporre continui tributi diretti, che andavano a gravare in particolar modo sui ceti subalterni e sui contadi del Marchesato.

D'altra parte, la presenza di un folto presidio e la necessità di imbarcare e sbarcare ogni anno migliaia di soldati non costituirono soltanto un fastidio per la popolazione locale, la quale trasse anzi grandi vantaggi dal dover assicurare alle truppe di stanza o di passaggio cibo, spazi per alloggiare, armi, vestiti, dotazioni militari. Senza contare che anche il gettito fiscale ricavato dalle pesanti tasse spagnole era convertito principalmente in paghe per la soldatesca, e quindi il denaro dei contribuenti finiva per essere rimesso in circolo sotto forma di pagamenti per beni e servizi⁹.

Alla ricerca di nuovo denaro per alimentare lo sforzo bellico, gli spagnoli cercarono di sfruttare il loro dominio finalese alimentando la guerra di corsa. I patti erano quelli consueti: si trattava di "puoter andar in corso contro li infedeli et inimici della Maestà Cattolica" dietro il versamento di un quinto del bottino nelle casse dell'erario¹⁰. L'obiettivo di questo contributo è quello di delineare l'evolversi e lo sviluppo del fenomeno nel piccolo Marchesato, di indagare come le istituzioni locali gestirono questa nuova attività, di individuarne i protagonisti e ricostruire le reti sociali ed economiche da essi intessute.

2. La trasformazione in porto corsaro

Allo stato attuale della ricerca, la prima notizia relativa a un caso di preda risale al 4 dicembre 1636, quando il notaio finalese Giacomo Casatroia redasse un "strumento camerale" con cui Michele Geronimo di Villar – allora tesoriere del Marchesato – "confessa[va] di haver havuto et ricevuto [...] dalli signori Capitani Pier Vincenzo Massa e Lorenzo Raimondo [...] lire 2.990 di moneta

⁹ Questi aspetti sono stati spiegati da Rizzo, 2009, pp. 77-97, e da Calcagno, 2014, pp. 212-231.

¹⁰ Un primo studio su questo argomento è stato condotto da Lo Basso, 2009, pp. 137-155. Un approfondimento è poi stato compiuto da Decia, 2018.

corrente in Finale”¹¹: tale somma corrispondeva al ricavato della vendita all’asta di un’imbarcazione francese arrestata qualche mese prima nei pressi di Varigotti (comunità costiera facente parte del Marchesato del Finale). Non si conosce l’identità del predatore, ma è assai probabile che l’azione sia stata realizzata da un operatore marittimo locale, in quanto le pratiche venivano sbrigate solitamente nello scalo del predatore.

In verità, l’analisi della documentazione diplomatica dell’Archivio Segreto della Repubblica di Genova ci induce a pensare che in questi anni l’operato dei finalesi si avvicinasse più alla pirateria che non alla guerra di corsa in senso proprio¹². Nel 1640 accadde “un successo molto stravagante”, come ebbero a dire i Collegi di governo genovesi¹³ nella lettera che spedirono al loro inviato a Madrid, Costantino Doria: una “gondola” di Varigotti e un brigantino di Porto Longone erano entrati nel porto di Noli (comunità confinante sotto la giurisdizione di Genova) e avevano assaltato una tartana francese che, tra il proprio carico, trasportava anche merci di proprietà del cardinale Mazzarino. L’episodio ebbe, com’era prevedibile, una forte eco sul piano politico-diplomatico, e indispettì naturalmente i genovesi, che nelle azioni dei finalesi scorgevano l’intenzione “di difficoltare il traffico ne’ i nostri mari, e discreditare i nostri porti appresso i stranieri”, nonché di mettere in discussione la sovranità di Genova nel mare *Ligustico*, assai traballante a partire dall’occupazione spagnola del Finale¹⁴.

¹¹ Archivio di Stato di Genova (d’ora in avanti ASG), *Marchesato*, 64.

¹² Per comprendere la distinzione tra i due fenomeni si rimanda al noto lavoro di Mollat du Jourdin, 1975, pp. 7-25. È opportuno fornire un’ulteriore precisazione, distinguendo il concetto di “corso marittimo” da quello di “guerra di corsa”: a lungo la storiografia europea si è concentrata sul primo aspetto ovvero sulle incursioni subite da parte dei corsari barbareschi e musulmani oppure alle azioni dirette contro di loro: un fenomeno avente una caratterizzazione specificamente mediterranea e che ha portato gli storici a considerare prevalentemente il XVI e XVII secolo. Solamente in anni tutto sommato recenti l’attenzione è stata spostata sul secondo aspetto vale a dire sullo scontro che oppose gli Stati cristiani in conflitto tra loro e che, pertanto, ebbe modo di svilupparsi solo quando questi furono effettivamente in stato di guerra aperta: ciò ha portato ad indagare più a fondo il XVII e il XVIII secolo. La distinzione tra i due concetti è stata offerta da Fontenay - Tenenti, 1987, pp. 87-134.

¹³ ASG, *Archivio Segreto* (d’ora in avanti AS), 1901.

¹⁴ Durante il XVII secolo si era affermato l’uso di definire la sovranità sul mare in base alla gittata del cannone, corrispondente a circa tre miglia, e le prede realizzate entro questo spazio erano considerate azioni di pirateria. Nel caso citato, addirittura, l’assalto avvenne all’interno di un porto, assumendo una gravità ancora maggiore. Sul tema, in relazione allo spazio marittimo ligure, si può leggere Calcagno, 2014, pp. 937-964.

Il governo della Repubblica si lamentò prontamente con l'ambasciatore spagnolo a Genova e con il Viceré di Napoli e, al tempo stesso, chiese al "gentilhuomo" Doria a Madrid di affrontare la questione a corte. Oltre ad agire sul fronte diplomatico presso i centri di potere spagnolo, il patriziato genovese votò compatto per l'invio di una galera dello stuolo pubblico nella Riviera di Ponente¹⁵, misura che venne adottata a più riprese nel corso degli anni a venire per contrastare l'azione dei corsari¹⁶. Per capire quale fosse la principale preoccupazione dei genovesi, si può anticipare l'ordine ricevuto da Galeotto Pallavicino, capitano della galera che perlustrò la costa ad ovest della Superba nella primavera del 1657: oltre ai consueti compiti, gli si chiese di fare in modo che "quei di Finale non po[tessero] moversi dalla sua spiaggia, ne ricevere vascelli da parte alcuna"¹⁷.

Inizialmente, a far crescere lo scalo finalese nella sua nuova veste di porto corsaro furono soprattutto corsari maiorchini¹⁸, napoletani e siciliani. All'inizio del 1640 circolavano diverse notizie sulla presenza di una tartana maiorchina che "senza rispetto o ritegno [andava] depredando" nelle acque "genovesi" e che per comodità si era ritirata "sotto la fortezza del Finale"¹⁹ (ASG, AS, 1901). E al governo genovese, che si lamentava in maniera veemente, rispose il conte di Sirvela, ambasciatore spagnolo a Genova, assicurando "rispetto a sudditi della Repubblica e sotto i forti", ma facendo notare allo stesso tempo che "a i sudditi di Sua Maesta non si de' vietare far le sue vendette de' i danni fatti anco nel dominio della [...] Repubblica"²⁰.

Effettivamente, ancora alla metà del secolo la guerra di corsa non sembra un'impresa ben avviata: lo dimostra il fatto che il patrono finalese Nicolò Finale – quando venne predato dai più esperti corsari francesi²¹, i quali gli avevano sequestrato la barca e 350 mine di grano – dapprima chiese al Governatore di Milano la "facoltà di poter far rappresaglia"²²; e, solo una volta ottenutala, armò

¹⁵ Sulla squadra di galee statali si rinvia a Lo Basso, 2003, pp. 206-252.

¹⁶ Sul problema si può leggere Costantini, 1970, pp. 207-235; e da ultimo Beri, 2017, pp. 341-351.

¹⁷ ASG, AS, 1667.

¹⁸ La bibliografia in proposito è davvero ampia. Punto di riferimento principale sono sicuramente gli studi di Lopez Nadal, 1986 e 1990.

¹⁹ ASG, AS, 1901.

²⁰ *Ibidem*. Sirvela si riferiva ad alcuni casi di rappresaglia commessi dai nemici francesi.

²¹ La produzione bibliografica francese dedicata alla guerra di corsa è davvero ampia: per avere un'idea delle origini e dello sviluppo della storiografia d'oltralpe si rimanda a Aumont, 2013, pp. 17-29. Per una panoramica dei numerosi studi affrontati in materia, si suggerisce la consultazione del recente Buti - Hrodej, 2013, pp. 904-990.

²² Archivio Storico del Comune di Finale Ligure (d'ora in avanti ASCF), *Camera del Marchesato*, 106.

due gondole riuscendo ad intercettare e predare due bastimenti francesi. Insomma, si può ipotizzare che nella prima parte del Seicento i corsari del Marchesato agissero per vendetta privata (come nel caso citato) oppure per ritorsione nei confronti della Repubblica – la quale molto spesso disponeva l'arresto dei bastimenti finalesi renitenti a pagare le gabelle genovesi; mentre solo nella seconda metà del secolo affinarono gli aspetti organizzativi della loro attività.

Gli aspetti finora evidenziati – che dimostrano una certa predisposizione dei finalesi ad armarsi in corso – sommati alle necessità spagnole di disporre di maggiori entrate, indussero il Governatore di Milano a concedere, nell'estate del 1674 “*permission a diversas personas de a quella marina [di Finale] para salir contra franceses y hacerle todo el dano que pudissien*”: da un paio d'anni, era scoppiata la Guerra d'Olanda (1672-1678) che oppose l'Impero, la Spagna e l'Olanda alla Francia. La decisione assunta dal Governatore probabilmente era nell'aria da tempo e servì per dare regolarità a una pratica che i finalini non si erano fatti scrupolo di adottare, vale a dire “l'uso intrapreso [...] di spiccarsi con piccoli legni dalla lor spiaggia alla depredatione di quelli che provengono di Francia”²³ notizie di questo genere circolavano già dal dicembre 1673, quando erano state diffuse dai podestà di Alassio e di Pietra e dal governatore di Savona.

I giurisdicenti genovesi erano molto sensibili all'operato degli uomini del Finale, non solo perché ledeva la giurisdizione marittima della Repubblica, ma anche per le sue ricadute sul commercio con la Provenza e sulla navigazione delle marinerie rivierasche liguri. Uno che finì in mezzo a queste scaramucce fu patron Oberto Martino, nativo di Sanremo ma residente da molti anni a Marsiglia: dopo essere stato arrestato e portato a Finale, alla fine del 1674, Oberto rivelò la sua origine ligure, dimostrò che il suo equipaggio era composto esclusivamente da uomini del Genovesato e spiegò che la sua barca era di proprietà di alcuni armatori sanremesi, tra cui tal Pietro Gio. Sapia; ma commise l'errore grossolano di conservare una lettera con la quale il mercante marsigliese Berenger aveva chiesto proprio al Sapia di aiutarlo in “affari che si potrebbero intraprendere, medesimo in questo tempo di guerra” e di dotarsi di “qualche barche de Genovesi per continuare i nostri affari”²⁴

A volte i patroni marittimi francesi affidavano il comando delle loro imbarcazioni a uomini liguri dopo essere entrati nelle acque della Repubblica.

²³ ASG, AS, 1671.

²⁴ ASCF, Camera del Marchesato, 106

Probabilmente furono molti i legni che navigarono senza colpo ferire nel mar Ligure grazie a questo stratagemma. In compenso è documentato che a volte ciò non fosse sufficiente: il francese Sebastiano Ghirardo, il quale giunto a Sanremo si imbarcò su un legno genovese insieme ad alcuni suoi uomini per la “paura dell’armamenti di Finale”, fu tradito dai timori del nuovo patrone – il sanremese Carlo Ghiglione – che quando fu fermato confessò ogni dettaglio²⁵.

Dal canto loro, i corsari finalesi sconfinavano spesso in Francia, dove compirono diverse prede: si ricordano, ad esempio, quelle compiute nell’agosto 1674 da Battista Bergallo, prima nei pressi di Cagnes sur Mer a danno di “una barca francese carica di sale” e successivamente al largo di Villafranca a danno di altre due barche cariche di legna e vino²⁶ (ASCF, *Camera del Marchesato*, 106). Le popolazioni provenzali erano talmente abituate alle incursioni dei temibili legni del Marchesato da dimostrarsi in grado di organizzare all’occorrenza dei rudimentali sistemi di difesa mobile delle coste: quando, nell’agosto 1674, il messinese Domenico Parisio e il finalese Gio. Antonio Narancio predaiono un bastimento francese carico di grano al largo di Antibes, dalla spiaggia vennero lanciate in tutta fretta due feluche per cercare – vanamente, però – di sottrarre loro la presa²⁷. I corsari siciliani, napoletani e maiorchini erano certamente più esperti e più spregiudicati dei finalesi; in particolare, non si facevano troppi scrupoli a ricorrere alla violenza: il nome di Domenico Parisio, ad esempio, diventò presto noto nella piccola *enclave* finalese per un processo a suo carico con l’accusa di aver maltrattato alcuni genovesi in occasione di un’azione corsara²⁸.

Talvolta, la corsa poteva essere anche “occasionale”: ce ne offre un esempio Gio. Antonio Cerisola il quale, partito da Portovenere nel 1678 per andare in Calabria, nei pressi di Viareggio avvistò un bastimento e scelse di avvicinarsi ad esso per riconoscerlo: si trattava, effettivamente, di un nemico francese – il padrone era Nicola Rossigliano di Agde, il quale stava trasportando grano a Livorno²⁹ – e per questo decise di interrompere la sua spedizione commerciale per arrestarlo e condurlo al Finale di fronte alle autorità spagnole del

²⁵ ASCF, *Camera del Marchesato*, 106.

²⁶ *Ibidem*.

²⁷ *Ibidem*.

²⁸ *Ibidem*. Parisio avrebbe malmenato il custode della torre dell’Isola Gallinara, al largo di Albenga, e alcuni padroni e marinai dell’imbarcazione predata.

²⁹ L’importanza assunta dal polo marittimo di Livorno in età moderna è stata evidenziata da numerosi studi tra i quali si segnalano: Prosperi, 2009, Addobbati, 2007 e Filippini, 1998, 3 voll.

Marchesato³⁰. L'episodio ci consente di evidenziare, una volta di più, come il fenomeno corsaro nel Finale non avesse ancora raggiunto una fase di maturità, e come le prede costituissero un surrogato dei traffici commerciali.

Fu solamente con la guerra della Lega d'Augusta (1688-1697), e la conseguente crescita delle tensioni a livello internazionale, che nel Marchesato del Finale si avvertì l'esigenza di regolamentare l'attività corsara: i patroni marittimi locali iniziarono ad osare di più, a fermare spesso e volentieri le imbarcazioni genovesi sospettando che a bordo potessero trasportare merci di spettanza dei nemici francesi, e le pratiche per il riconoscimento e le vendite delle prede si fecero sempre più complesse. Non è un caso se le azioni dei legni corsari finalesi acquistarono in questi anni uno spazio maggiore nella corrispondenza tra i Collegi di governo genovesi e gli inviati diplomatici all'estero e se aumentarono le doglianze nei confronti degli ambasciatori spagnoli residenti a Genova – che da parte loro chiedevano frequentemente lumi a Madrid. Paradigmatico è il caso occorso nel 1689, quando il finalese Geronimo Spiaggia arrestò Giovanni Battista Mantega di Savona sotto pretesto che “le dieci balle di tele sottili” che stava trasportando fossero di proprietà di mercanti francesi; laddove, come si appurò diversi mesi dopo, sarebbero spettate al savonese Gio. Andrea Castellano che le voleva spedire a Gio. Cristoforo Cartabona, agente del patrizio genovese Domenico Spinola³¹.

Come se non bastasse la leggerezza con la quale i patroni del Finale intralciavano la navigazione genovese – esponendo il re di Spagna alle rimostranze di una potenza che sperava di mantenere nella propria orbita³² – un altro spinoso problema era costituito dalla facilità utilizzata dal Principe di Piombino³³ nel concedere lettere di marca nella sua veste di Tenente generale del mare di Carlo II. Non mancarono casi di finalesi che si rivolsero a lui per essere autorizzati a corseggiare nel mar Tirreno e che per questo motivo non si ritenevano obbligati a riportare le prede presso il tribunale competente del Marchesato: Giovanni Antonio Careno fu accusato di non aver adempiuto ai

³⁰ ASCF, *Camera del Marchesato*, 106.

³¹ *Ibi*, 108.

³² I rapporti tra la Repubblica di Genova e la Monarchia di Spagna nella parte finale del XVII secolo sono ancora da studiare. Una prima ricerca sul tema è stata effettuata all'interno di una tesi di laurea discussa presso la Scuola di Scienze Umanistiche dell'Università di Genova da Seimandi (a.a. 2015/2016).

³³ Per la storia del principato si rimanda al lavoro di Cappelletti, 1897 e al più recente Canovaro - Giachi, 2012. Per uno sguardo alle vicende che riguardarono Piombino e lo Stato dei Presìdi in età moderna si rimanda al recente contributo di D'Onofrio, 2019, pp.45-82.

suoi obblighi verso la Regia Camera del Finale, ma dimostrò di aver versato la somma dovuta nelle casse dell'erario di Piombino³⁴; lo stesso fece Battista Bergallo il quale nel giugno del 1690, dopo aver subito il sequestro di alcune merci che aveva predata ai francesi con il pretesto di non aver corrisposto la percentuale spettante al governo finalese, spiegò che la preda era avvenuta nel canale di Piombino e che era stata fatta con l'autorizzazione di quel principe³⁵. Un paio d'anni dopo, questa situazione di incertezza non aveva smesso di creare problemi, anche agli stessi operatori interessati: nel luglio 1692 Battista Bergallo, memore di quanto accaduto nel passato, corrispose il quinto del suo ultimo bottino alla Camera del Finale³⁶ ma, capitando nelle acque di Piombino, venne "minacciato [...] dalli agenti del [...] Signor Principe per la portione suddetta". Una situazione simile vide protagonista Francesco Massa il quale nel marzo 1691, dopo aver effettuato una preda "a pregiudizio de francesi", pretese "di non esser tenuto al pagamento del quinto a causa di non restar obligato" dalla sua patente – rilasciata anch'essa dal Principe di Piombino; contestualmente, però, pensò a tutelarsi precisando che qualora fosse stato obbligato a soddisfare la Camera Regia del Marchesato, avrebbe voluto essere "disobligato dalla molestia" che poteva esercitare su di lui il Tenente generale del mare³⁷. Ma anche Francesco Beggino nel marzo 1692 rifiutò di pagare il quinto poiché "patentato" dal Ludovisi, precisando che tale diritto spettava "a chi concede la patente", e che se egli avesse agito diversamente avrebbe mancato "alla fede data e all'obbligo contratto" e sarebbe stato oggetto di molestie "nel trahetare [...] con la sua barca, per li stati e marine del detto Signor Principe"³⁸. In realtà, già dall'anno precedente il Governatore di Milano aveva disposto che il pagamento del quinto spettasse alla Camera Regia del Marchesato nel caso in cui le patenti concesse dal Principe di Piombino non contenessero informazioni specifiche; a questa disposizione si aggiunse il chiarimento del Magistrato Ordinario, che in un documento del marzo 1692 precisava meglio le regole della guerra di corsa finalese scrivendo: "il quinto della preda de beni degli inimici non è dovuto all'Amirante del Mare [...] ma ben si deve essere del Re Signor" - cioè dell'erario del Marchesato (spagnolo).

³⁴ ASCF, *Camera del Marchesato*, 107

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ Nel caso era intervenuto in realtà il Magistrato Ordinario dello Stato di Milano a detta del quale, visto che la preda era avvenuta in acque ligure, a beneficiare del quinto doveva essere Camera del Marchesato, nonostante la patente del corsaro fosse stata rilasciata da Giovanni Battista Ludovisi, principe di Piombino.

³⁷ ASCF, *Camera del Marchesato*, 107.

³⁸ ASCF, *Camera del Marchesato*, 108

Il conflitto franco-spagnolo era salito di tono, l'attività corsara ne aveva risentito, e i patroni marittimi del Finale si erano inseriti in questo nuovo affare. Per questo non c'era più tempo di esaminare tutte le pratiche a Milano, occorreva che le prede fossero giudicate a Finale: come scrisse nel 1691 il Governatore di Milano, doveva essere l'avvocato fiscale del Marchesato a "proved[ere] liberamente sopra dette prede [...], senz'obbligo di riferirne la causa et aspettarne li ordini" delle autorità del Ducato. A richiedere di sveltire le procedure non erano soltanto i corsari desiderosi di riprendere il prima possibile la caccia di bastimenti nemici senza restare intrappolati nella rete della burocrazia, ma anche gli stessi mercanti interessati ai carichi messi all'asta, che in questo modo rischiavano di deteriorarsi. Succedeva che le prede fossero vendute "con riserva", in attesa di chiarire se esse fossero legittime o meno; o alla peggio che i patroni frodassero la Camera Regia, portando i carichi delle imbarcazioni predate altrove. Insomma, con gli anni Novanta si rese necessaria una decentralizzazione della gestione amministrativa dell'attività corsara locale, che si tradusse concretamente nell'istituzione di un vero e proprio tribunale delle prede marittime – il cui archivio, utilizzato in questo saggio, prende corpo proprio in questi anni. Ultimo passo compiuto per dare precisa configurazione alla corsa finalina fu l'ordine emanato nell'aprile del 1692 dal Magistrato Ordinario dello Stato di Milano, in base al quale i corsari di Finale erano tenuti a registrare le loro patenti presso la cancelleria del Marchesato.

Chi furono i protagonisti della guerra corsara finalese degli ultimi anni del secolo? Continuarono a compiere le loro prede – ora soprattutto a danno dei numerosi bastimenti neutrali carichi di merci "nemiche" o di materiale di contrabbando³⁹ – alcuni personaggi già noti, come Battista Bergallo e Pietro Battista Benzo; ma si ritagliarono un proprio spazio anche nuove figure quali Francesco Massa – il nome del quale è strettamente legato a un caso spinoso che coinvolse alcuni mercanti olandesi in contatto con corrispondenti francesi⁴⁰ – e alcuni corsari dei regni spagnoli meridionali: Giuseppe Pesante, Andrea Perelli e Diego Soffio, ad esempio, nel giugno 1693 preदारono alcune feluche genovesi con un prezioso carico di spezie nel quale aveva interesse il console danese residente a Genova⁴¹.

³⁹ Sul tema del contrabbando si segnalano gli studi di Calcagno, 2019; 2017 e 2010, pp. 479-532.

⁴⁰ ASCF, *Camera del Marchesato*, 107.

⁴¹ *Ibi*, 108. I tre corsari, proprio in quel periodo, avevano istituito una sorta di "società corsara" determinandone la durata e le regole attraverso un atto redatto dal notaio finalese Nicolò Maria Picco (Archivio di Stato di Savona [d'ora in avanti, ASS], *Notai distrettuali*, 2260). Pochi

Durante l'ultimo conflitto europeo del XVII secolo, a cadere nella rete tesa dai corsari operanti a Finale non furono solamente beni e merci ma anche persone: nel 1690 Battista Bergallo predò un bastimento mercantile a bordo del quale si trovava un prete di Avignone, subito spogliato dei suoi beni⁴²; nel maggio 1693 i napoletani Aniello Cardona e Giovanni Battista Tramontana arrestarono un bastimento che ospitava il conte Francesco Grimaldo, figlio del conte di Levens del contado di Nizza⁴³; mentre nel luglio 1696 Diego Soffio si dedicò ad una spietata caccia nei confronti di un bastimento che conduceva il capitano Giuseppe d'Alberti, di ritorno dalle Fiandre – dove aveva servito l'armata “commandata dal Monsieur Mareschial di Ville Roye di Francia” – per ritornare a Massa Carrara, dal padre “maestro di casa” del principe locale⁴⁴. Non solo religiosi e nobili, ma anche alcuni ebrei finirono preda dei corsari: nell'agosto 1694 Jayme Pisano, ebreo di Costantinopoli, si trovava a bordo della gondola di padron Berruto di Savona quando venne arrestato dal finalese Francesco Bergallo, il quale catturò l'uomo e anche i beni che aveva con sé⁴⁵. La vicenda è particolarmente meritevole di attenzione in quanto fu lo stesso patrono marittimo savonese a prendere contatto con il corsaro finalese e a passargli la preziosa informazione in cambio di una percentuale del bottino – probabilmente mai ricevuta⁴⁶.

Inoltre, nell'ultimo decennio del secolo i corsari del Marchesato maturarono in strategia e astuzia utilizzando una spia che, di guardia nella torre di Capo Noli, al confine con Varigotti, li avvisava sui movimenti delle galee genovesi che pattugliavano il mar Ligure⁴⁷. Al tempo stesso essi si fecero più arditi, arrivando a compiere alcune prede persino nella Riviera di Levante, lontano dai loro lidi, beffandosi dell'impotenza della Repubblica genovese che era capace solo di attivare una difesa mobile intermittente o di presentare qualche doglianza estemporanea all'ambasciatore spagnolo di turno o direttamente alla corte madrilen⁴⁸, non differentemente da quanto accadeva per gli altri stati dell'età moderna.

mesi dopo, si rivolsero al notaio Picco anche il messinese Francesco Spagnolo e il napoletano Ottaviano Scotto.

⁴² ASCF, *Camera del Marchesato*, 107.

⁴³ *Ibi*, 108.

⁴⁴ *Ibi*, 109.

⁴⁵ ASG, AS, 1675.

⁴⁶ ASCF, *Camera del Marchesato*, 108.

⁴⁷ ASG, AS, 1941.

⁴⁸ Cfr. di nuovo Calcagno, 2014b, *passim*.

Indubbiamente – e più casi lo dimostrano – da parte spagnola si cercò di trattare con molta cautela le cause di depredazioni avvenute ai danni di equipaggi genovesi, ma ciononostante l'azione dei corsari del Finale disturbò seriamente il traffico lungo le coste liguri e rappresentò un notevole fastidio per il ceto mercantile della Repubblica.

Qualche parola sulla dimensione familiare della corsa, che sotto questo punto di vista non si differenziava affatto dalle altre attività legate al mare. Si può citare l'esempio della famiglia Beggino, con i fratelli Francesco e Domenico; ma anche la famiglia Benzo con Pietro Battista e il fratello minore Francesco Benedetto, che si dedicò alla guerra di corsa anche nei primi anni del XVIII secolo⁴⁹. Non vanno dimenticati, infine, i citati Bergallo: se in questo saggio si è parlato soprattutto di Battista Bergallo altrettanto meritevole d'attenzione è senz'altro la figura del fratello minore Carlo; quest'ultimo predò i nemici nelle acque finaline nell'ultima fase della Guerra dei Nove Anni ma, in realtà, fece parlare di sé negli anni precedenti per le sue imprese corsare nell'Atlantico⁵⁰. E se Battista morì prima che la guerra di successione presentasse al piccolo porto del Finale l'occasione per vivere una nuova stagione corsara, Carlo proseguì la sua attività anche all'inizio del XVIII secolo.

Non vanno dimenticati altri corsari attivi nel Marchesato: Giovanni Battista Saccone si dimostrò molto attivo e intraprendente a partire dal 1696 e, in particolare, si pose a capo di una vera "impresa di gruppo" quando – desideroso di predare una tartana francese e non potendolo fare con le sole forze messe a disposizione dall'equipaggio della sua feluca – operò di concerto con altri patroni corsari quali il napoletano Domenico De Negri (a capo di un felucone) e i finalesi Donato Vernazza e Giovanni Antonio Accame (rispettivamente con una gondola e una tartana)⁵¹. A sconfinare decisamente rispetto al consueto raggio d'azione fu invece Giovanni Battista Basso che, dopo aver compiuto alcune prede nel Mar Ligure e nell'Alto Tirreno, nel 1698 colpì

⁴⁹ Negli ultimi anni del XVII secolo Francesco Benedetto fu protagonista di una preda corsara senza però avere alcuna autorizzazione: significativamente, rispose di aver agito in virtù della patente del fratello il quale, ormai da un paio d'anni, aveva rinunciato alla navigazione tanto da essere definito "mercante in terra". Allo stesso modo, nel 1695 anche Lorenzo Ferraro dichiarò di aver corseggiato con la patente del fratello Vincenzo.

⁵⁰ La sua attività è attestata nel libro di Otero Lana, 1992; inoltre si segnala la presenza della sua patente corsara, rilasciata nell'ottobre 1659, presso l'Archivio del Museo Naval di Madrid.

⁵¹ ASCF, *Camera del Marchesato*, 109

anche nelle “marine del Zante, giurisdizione della Repubblica di Venezia” arrestando due tartane francesi⁵².

Un nuovo capitolo della corsa locale si aprì con la guerra di Successione spagnola (1702-1713/1714)⁵³. Inizialmente, si può dire che l'attività corsara venne “statalizzata”: nei primi anni del conflitto, infatti, il governo spagnolo fece ricorso a una feluca “accordata per il Real Servizio”, a bordo della quale si trovavano anche uomini del posto. Uno di questi, l'alfiere Giovanni Battista Vacca, più volte esercitò il diritto di visita sui bastimenti arrestati al largo del Finale per accertare che non trasportassero merci per conto delle potenze nemiche, conducendoli alla spiaggia quando sembrava esserci a bordo qualcosa di sospetto. Su un piano organizzativo superiore, la guerra di corsa nel teatro marittimo ligure veniva portata avanti dagli spagnoli attraverso la squadra di galere del Duca di Tursi il quale, com'è ovvio, in diverse occasioni ebbe modo di fermarsi al Finale. Insomma, allo stato attuale delle ricerche parrebbe che nella prima fase del conflitto la nuova dinastia borbonica fosse restia a concedere lettere di marca a singoli corsari, nonostante essi si fossero dimostrati così utili sotto il dominio della corona asburgica. Si potrebbe anche pensare che vista l'unione di forze tra Francia e Spagna – e, conseguentemente, di tutti i domini della penisola italiana posseduti precedentemente dagli Asburgo – non si rendesse strettamente necessario portare avanti la guerra attraverso il ricorso ai corsari privati. D'altra parte non mancano i segnali contrastanti, rispetto alla realtà che emerge dallo studio del caso finalese: nell'estate 1702 la Giunta di Marina genovese segnalava la presenza di diversi predatori⁵⁴; e, sempre nello stesso periodo, i Collegi di governo emanarono il divieto per i sudditi della Repubblica di armarsi al corso o porsi al servizio di una delle nazioni in guerra – a conferma che la pratica del corso non si era di certo arrestata⁵⁵.

Bisognò attendere fino al febbraio 1707 perché Josè Patiño, capitano di giustizia del Marchesato⁵⁶, ricevesse l'ordine di “armare [...] in corso alcune imbarcazioni, per il più sicuro, e libero commercio di questi sudditi del Finale, e

⁵² ASCF, *Camera del Marchesato*, 109.

⁵³ Sul tema si possono leggere Álvarez-Ossorio Alvariño - Garcia Garcia - León Sanz, 2007; Albareda Salvadó, 2010; Torres Arce - Truchuelo García, 2014 e Falkner, 2015.

⁵⁴ ASG, AS, 1677.

⁵⁵ In questa sede non si ha modo di approfondire il discorso ma, in effetti, i pochi corsari al servizio dell'Imperatore erano proprio sudditi genovesi.

⁵⁶ Su questa figura non è stato possibile individuare notizie certe ma non si può escludere che si trattasse del futuro celebre ministro della marina spagnola che, proprio durante il conflitto successorio, venne molto apprezzato da Filippo V perché rivelatosi amministratore capace ed avveduto.

di tutti gli altri del dominio delle prefate Corone". Ricevuto l'ordine, "havendo [...] bastante informatione della persona di patron Francesco Benzo q. Gerolamo, naturale di questa marina del Finale", Patiño scelse di conferirgli l'autorizzazione a predare contro i legni nemici della Corona. L'investitura fu perfezionata successivamente attraverso un atto notarile a cui presenziò anche il compagno Gio. Batta Rossano, a sancire una vera e propria convezione che regolasse il margine d'azione dei due⁵⁷.

Solamente l'occupazione imperiale del Marchesato, avvenuta nell'aprile di quello stesso 1707, consentì agli operatori corsari finalesi di rivivere le glorie del passato. Già nei primi giorni di maggio, infatti, si ebbe notizia della preda compiuta a danno di una barca marsigliese da parte di "due filuche armate in corso" comandate rispettivamente dal patrone locale Pietro Saccone e dal napoletano Nicola Caccino: il primo dichiarò di agire "per ordine dell'Illustrissimo signor conte Traff", comandante della piazza del Marchesato per conto "della Corona di Sua Maestà Carlo Terzo" da "circa sei giorni"⁵⁸. Inutile sottolineare l'importanza strategica dell'*enclave* finalina che, finalmente, avrebbe consentito all'arciduca d'Austria pretendente al trono di ottenere uno sbocco sul mare e, da lì, fomentare la guerra di corsa per turbare i traffici commerciali dei nemici stretti attorno ai Borbone. I fascicoli del Tribunale delle prede marittime si riempirono così di nomi noti, quali il testé citato Francesco Benzo, ma anche di *new entries* come il capitano Agostino Bochiardo⁵⁹, Giacomo Borro, Domenico Ferro⁶⁰, Giorgio Pria, Carlo Giovanni Rosso, Domenico Vacca⁶¹, Giuseppe e Francesco Vacca⁶².

Tra gli altri protagonisti della corsa anche i "figli d'arte" Gio Stefano Beggino di Francesco e Pietro Cerisola di Gio. Antonio; in particolare, quest'ultimo operò dapprima come luogotenente di Benedetto Corallo, un soggetto di origini genovesi stabilitosi nel Marchesato proprio per corseggiare. Mentre di Giacomo Profumo, la cui barca corsara fu armata a Maiorca, ci è rimasta una succosa testimonianza: "è trenta cinque anni [!] che faccio il corso e l'ho fatto sempre ne

⁵⁷ ASS, *Notai distrettuali*, 1859.

⁵⁸ ASCF, *Camera del Marchesato*, 110.

⁵⁹ Costui agiva con patente di corsa concessa dal principe Eugenio di Savoia.

⁶⁰ L'unica patente di corsa del periodo della guerra di successione spagnola conservatasi presso l'Archivo Historico Nacional di Madrid è proprio quella del finalese Domenico Ferro (*Estado*, leg. 8686).

⁶¹ L'unica notizia su Domenico Vacca è relativa ad un'azione di preda commessa insieme a Francesco Benzo nel 1704 (ASG, *Archivio Segreto*, 1678).

⁶² La sua lettera di marca, emessa a Barcellona nel giugno 1707, è conservata all'Archivio di Stato di Milano, *Carteggi consolari*, 25.

mari del mio re Carlo Secondo [...] e di presente di Carlo Terzo, nostro imperatore e monarca"⁶³. Corsari sotto più di un monarca. Non mancarono poi operatori provenienti dalla vicina Oneglia – *enclave* sabauda a partire dal XVI secolo – quali Giovanni Battista Giordano, o del Regno di Sardegna, come Antonio Paladino di Cagliari e Giuseppe Graziano (in realtà di origini trapanesi); ad essi si aggiungevano gli immancabili napoletani: Antonio Manzo, Alessio Ferrando e Giuseppe Larduino⁶⁴ lasciarono diverse tracce negli archivi finallesi.

Dopo il 1713, in seguito al passaggio del Finale nell'orbita della Repubblica di Genova⁶⁵, i finallesi cessarono di dedicarsi sistematicamente alla corsa come avevano fatto per più di mezzo secolo, rendendosi colpevoli alle volte di aggressioni di tipo piratesco. I sudditi del Marchesato si fecero nuovamente corsari in occasione della breve occupazione sabauda della Riviera di ponente nell'ambito della guerra di Successione austriaca (1740-1748)⁶⁶: nell'agosto 1747, infatti, alcuni patroni e marinai del Finale si recarono dinanzi al notaio locale Giacomo Gandolino per ratificare la donazione "all'insigne Collegiata di S. Giovanni Battista" di "tutte, e singole, loro portione, o porzioni, che li spettano [...] et appartene per le prede da loro fatte con bastimenti di questa spiaggia"⁶⁷. Le violenze sul mare si potevano convertire in offerte alle Chiese.

3. Non solo prede in mare: le molteplici attività dei corsari finallesi

Nel paragrafo precedente abbiamo raccontato del *raid* corsaro commesso da Gio. Antonio Cerisola nel 1678: partito con l'intenzione di scambiare merci in Calabria, il patrone finalese non si lasciò scappare l'occasione presentatisi nelle acque toscane per realizzare una preda a danno di un francese e intralciare, dunque, il commercio dei nemici della Corona spagnola. Rientrato a Finale, il patrone-corsaro sbrigò le formalità presso l'avvocato fiscale del Marchesato, e posto all'incanto il bottino, all'asta parteciparono Giacinto Cerisola, Battista Bergallo (altro noto corsaro locale) e Pietro Gio. Cerisola, rispettivamente padre, cognato e parente di Gio. Antonio. Alla fine la spuntò Giacinto, che offrì il partito migliore, equivalente a 1.250 lire "moneta di Genova corrente in

⁶³ ASCF, *Camera del Marchesato*, 112.

⁶⁴ Quest'ultimo viene definito nelle fonti talvolta come siciliano, talvolta come napoletano.

⁶⁵ Il lavoro più completo sull'argomento è ancora quello di Tallone, 1897, pp. 146-170.

⁶⁶ Su questa vicenda si segnala il recente lavoro di Calcagno, 2015, pp. 251-270.

⁶⁷ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2394B.

Finale”⁶⁸; a configurare un orizzonte comunitario dove le pratiche marittime erano organizzate a livello parentale, e dove anche i relativi introiti erano gestiti allo stesso modo.

Un altro elemento che salta all’occhio è la mancanza di una specializzazione: alla corsa non ci si dedicava in maniera esclusiva, ma alternandola ai consueti traffici commerciali. Scendendo dai gradi di comando ai componenti degli equipaggi corsari, sono numerose le testimonianze di marinai che raccontavano di lavorare la terra quando non si trovano imbarcati. Insomma un mondo senza incasellamenti rigidi, dove di volta in volta si svolgeva il lavoro disponibile o più redditizio⁶⁹.

Curiosamente, Gio. Antonio Cerisola fu un testimone prezioso anche qualche anno prima. Nel febbraio del 1668, in occasione di un interrogatorio, fornì alcuni dettagli che permettono allo storico di oggi di delineare un quadro più nitido delle attività marittime dei finalesi: i patroni locali, sostenne Gio. Antonio, erano soliti compiere “dodici o più viaggi ogni anno da Finale a Livorno”, realizzando utili commerciali tra il 7% e il 10%. I patroni non si occupavano direttamente della vendita: il loro primo pensiero, una volta sbarcati nella comunità natia, era quello di ripartire “subito per Livorno, alla carica e compra di altre mercantie” per cercare di non perdere alcuna occasione di profitto. Inoltre, il Cerisola spiegava anche la ripartizione dei profitti tra patroni, marinai e garzoni: “al patrone li spetta una parte e mezza”, ai marinai “spetta per cadauno d’essi una parte”, ai garzoni “spetta mezza parte”. Infine, “vi è sempre di risserva un quarto di parte [...] che ogni barca di questa marina, tanto grossa quanto piccola, è tenuta et obbligata dare alla cappella di S. Elmete [San Termo, Sant’Erasmus o Sant’Elmo] protettore de marinari eretta nella chiesa di San Giovanni Battista”, alla marina del Finale⁷⁰.

Proprio i manoscritti della locale confraternita dei marinai rappresentano una fonte preziosa per mappare le attività commerciali dei patroni locali che praticavano anche la guerra di corsa. Su Gio. Antonio Cerisola, da cui siamo

⁶⁸ ASCF, *Camera del Marchesato*, 106.

⁶⁹ Fondamentale sulla questione Le Bouedec - Ploux - Cerino - Geistdoerfer, 2004; dello stesso Le Bouedec, 2002, pp. 61-90. Sintetico contributo sul rapporto che tra i finalesi e il mare è quello di Silla, 1995.

⁷⁰ ASCF, *Camera del Marchesato*, 106. La Compagnia di Sant’Erasmus venne istituita nel 1617: il suo scopo era quello di aiutare i marinai “nei loro bisogni e necessità, e particolarmente nelle loro infermità” (cfr. Archivio Storico Diocesano di Savona [d’ora in avanti ASD], *Finale Ligure Marina, Parrocchia di San Giovanni Battista, Manoscritti, Sala 3, Sezione IV*, 15). Per un breve contributo si rimanda a Decia, in corso di pubblicazione.

partiti, i documenti non dicono molto: gli unici dati riportati si riferiscono a tre viaggi compiuti insieme al padre tra l'estate e l'autunno del 1658 - uno dei quali a Castiglione (della Pescaia) - e ad un altro viaggio in Sicilia nel 1675⁷¹. Probabilmente finalità commerciali aveva anche il viaggio intrapreso nell'inverno del 1679 alla volta di Napoli: sfortunatamente, però, la navigazione si concluse con un rovinoso naufragio di cui è rimasta notizia nelle carte del notaio finalese Federico Rossano⁷².

Disponiamo di molte più informazioni sul conto di Gio. Antonio Narancio, che tra il 1659 e il 1673 compì oltre una ottantina di viaggi spaziando tra la Riviera di Ponente (Alassio, Albenga, Oneglia, Porto Maurizio) e quella di Levante (Monterosso, Rapallo, Lavagna, Monterosso), e raggiungendo altre volte la Francia (Nizza, Tolone, Marsiglia, Mentone, Villafranca), la Toscana (Livorno, Carrara), l'Isola d'Elba (Longone, Portoferraio, Marciana, Rio), la Corsica, i porti di Civitavecchia e di Napoli, la Francia⁷³. Inoltre, a confermare una volta di più il concetto che si sta cercando di argomentare in questo paragrafo (cioè la necessità di integrare le azioni corsare con una regolare vita mercantile) è un atto notarile redatto dal notaio finalese Federico Rossano al quale il Narancio si rivolse per vendere la quarta parte di un mulino da olio di sua proprietà⁷⁴.

Discreta fu anche l'attività commerciale di Battista Bergallo, il quale nel decennio 1662-1672 realizzò una trentina di viaggi, e - come molti altri finalesi - si mosse lungo le due riviere genovesi (Alassio, Lavagna, Arenzano), la Toscana (Massa, Grosseto, Livorno), l'Isola d'Elba (Longone), la Corsica, la Francia (Mentone, Antibes, Nizza), toccando in una sola occasione il porto di Napoli⁷⁵. Nel corso dei successivi anni Settanta del secolo, nella documentazione della confraternita di Sant'Erasmus non si trovano altri cenni a spedizioni mercantili del Bergallo: una spiegazione plausibile ci è fornita da un atto notarile rogato da Federico Rossano nel dicembre 1674, con il quale Battista provvedeva a vendere il proprio battello⁷⁶. Interrogato successivamente nel 1692, il vecchio corsaro

⁷¹ Archivio Storico Diocesano di Savona (d'ora in avanti ASD), *Finale Ligure Marina, Parrocchia di San Giovanni Battista, Manoscritti, Sala 3, Sezione IV, 14.*

⁷² ASS, *Notai distrettuali*, 2076.

⁷³ ASD, *Finale Ligure Marina, Parrocchia di San Giovanni Battista, Manoscritti, Sala 3, Sezione IV, 14.*

⁷⁴ ASS, *Notai distrettuali*, 2075. Si coglie lo spunto per segnalare un recente lavoro dedicato alla coltivazione di olive e alla produzione di olio nel Mediterraneo in età moderna: il riferimento è al volume curato da Carassale, Littardi (a cura di), 2019.

⁷⁵ ASD, *Finale Ligure Marina, Parrocchia di San Giovanni Battista, Manoscritti, Sala 3, Sezione IV, 14.*

⁷⁶ ASS, *Notai distrettuali*, 2071.

dichiarò che non aveva più navigato con scopi commerciali da quando aveva venduto il proprio bastimento⁷⁷. Evidentemente, le altre sue prede furono realizzate a bordo di imbarcazioni messe a disposizione da qualche armatore del Marchesato.

Stessi orizzonti commerciali ebbe anche Francesco Beggino – uno dei corsari finalesi al servizio del principe Ludovisi: per il periodo 1675-1683 sono documentati una quarantina di suoi viaggi nelle Riviere liguri (Genova, Sanremo, altre località non precisate), a Livorno e nella Maremma, in Francia (Mentone, Nizza, Marsiglia); del fratello Domenico, invece, si conosce solamente la navigazione relativa agli anni 1681-1683, durante i quali compì una decina di viaggi di piccolo cabotaggio verso le località costiere francesi, perlopiù Nizza o Mentone. Altri due fratelli impegnati ad alternare commercio e guerra di corsa furono i Benzo: i manoscritti della Compagnia attestano circa dieci spedizioni compiute da Pietro Battista tra il 1682-1683 (tra Genova, Portoferraio, Villafranca e Nizza); mentre Francesco navigò tra il 1701 e 1707 – lo stesso periodo in cui il medesimo patrone operava anche da corsaro – verso Rio, l'isola d'Elba, ma anche lungo le coste della Sardegna, della Sicilia e della Spagna.

Effettivamente, proprio un confronto tra i due fratelli Benzo consente di evidenziare un particolare che si ripresenta anche per altri patroni locali: Pietro Battista è attivo nella penisola italiana, in particolare nell'area Ligure e alto-tirrenica; Francesco vent'anni dopo si era spostato nel Mezzogiorno e nella penisola iberica. Allo stesso modo, seguendo le rotte predilette dagli altri finalesi di quel periodo, Francesco Bergallo nel biennio 1682-1683 si diresse soprattutto verso Monterosso, Grosseto, Livorno e Marsiglia; e Bartolomeo Massa, autore di circa 20 spedizioni all'incirca tra il 1672-1680, ebbe come meta prediletta la Maremma. Differentemente, nei sei viaggi svolti tra 1701 e 1706 Domenico Ferro optò per il Regno di Sicilia (Palermo, Lipari), per il Regno di Napoli e per la Spagna; Agostino Bochiardo, con una ventina di viaggi all'attivo nello stesso periodo, si diresse sia a Livorno e nella Maremma che in Sicilia (Messina), Calabria, Sardegna e Spagna; e lo stesso fecero anche Donato Vernazza, Gio. Antonio Fenoggio e Gio. Antonio Accame⁷⁸. Insomma, il raggio marittimo dei finalesi tese ad ampliarsi nel passaggio dal Seicento al Settecento.

Tutti questi esempi confermano che la navigazione poteva avere fini bellici o mercantili. I patroni del Marchesato, sfruttando la loro appartenenza politica,

⁷⁷ ASCF, *Camera del Marchesato*, 107.

⁷⁸ ASD, *Finale Ligure Marina, Parrocchia di San Giovanni Battista, Manoscritti, Sala 3, Sezione IV*, 14.

nel corso del XVII secolo e all'inizio del XVIII secolo integrarono spesso la loro consueta attività commerciale con le azioni corsare. È molto probabile che negli anni di pace prevalessse la prima, e che negli anni di guerra si optasse invece più sistematicamente per le seconde. Ma non sempre il fine di una spedizione era stabilito precisamente, alla partenza. Per i marittimi di antico regime la patente corsara era insomma come la bandiera: si tirava fuori al momento più opportuno⁷⁹.

4. Bibliografia

- Addobbati, Andrea (2007) *Commercio, rischio, guerra: il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno, 1694-1795*. Roma: Edizioni di storia e letteratura.
- Albareda Salvadó, Joaquim (2010) *La guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Barcelona: Critica.
- Álvarez-Ossorio Alvariño, Antonio - Garcia Garcia, Bernardo José - León Sanz, M. Virginia (2007) *La pérdida de Europa. La guerra de Sucesión por la Monarquía de España*. Madrid: Fundación Carlos de Amberes.
- Aumont, Michel (2013) *Les corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688- 1815)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Beri, Emiliano (2017) 'Génova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVIII: defensa y control', in Favarò, Valentina - Merluzzi Manfredi - Sabatini Gaetano (a cura di) *Fronteras: procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Economica, pp. 341-351.
- Buti, Gilbert - Hrodej, Philippe (2013) (a cura di) *Dictionnaire de corsaires et pirates*. Paris: CNRS Editions.
- Bitossi, Carlo (2003) 'L'antico regime genovese, 1576-1797', in Puncuh, Dino (a cura di) *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*. Genova: Società Ligure di Storia Patria, pp. 391-504.

⁷⁹ Sull'utilizzo delle bandiere "ombra" si sta accumulando una discreta bibliografia. In questa sede segnaliamo: Rollandi, 2010, pp. 721-742; Carrino, 2011, pp. 36-67; Denis-Delacour, 2013, pp. 395-418. Per il caso genovese si può risalire fino a Giacchero, 1951.

- Calcagno, Paolo (2008) “Al pregiudizio de la giurisdizione si aggiunge il danno pecuniario”. Genova e la “piaga del Finale” nel XVII secolo’, *Società e storia*, 121, pp. 499-535.
- (2009) ‘La questione del porto di Finale: un banco di prova dell’alleanza Genova-Madrid’, in Calcagno, Paolo (a cura di) *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*. Savona: Società savonese di storia patria, pp. 99-136.
 - (2010) ‘La lotta al contrabbando nel Mare “Ligustico” in età moderna: problemi e strategie dello stato’, *Mediterranea. Ricerche storiche*, 20, pp. 479-532.
 - (2011) *“La puerta a la mar”. Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*. Roma: Viella, 2011.
 - (2012) ““Inimici” o “adherenti”? I rapporti sociali ed economici fra finalesi e genovesi nel XVII secolo’, in Bugli, Massimiliana - Mammola, Santino (a cura di) *Archivio e territorio, Atti della giornata di studi in onore di monsignor Leonardo Botta*. Finale Ligure: Parrocchia di San Giovanni Battista, pp. 93-111.
 - (2014) ‘Los dos semblantes del Gobierno español en Finale: política económica, acuartelamiento militar, impuestos’, *Cuadernos de Historia Moderna*, 39, pp. 212-231.
 - (2014b) ‘Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo’, *Studi storici*, 4, pp. 937-964.
 - (2015) ‘Lo sguardo del Savoia sul Ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l’occupazione di metà Settecento (1746-1749)’, in Assereto, Giovanni - Bitossi, Claudio - Merlin, Pierpaolo (a cura di) *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri. Nel bicentenario dell’annessione della Liguria al Regno di Sardegna*. Genova: Società ligure di storia patria, pp. 251-270.
 - (2017) *Per vie illegali. Fonti per lo studio dei fenomeni illeciti nel Mediterraneo dell’età moderna (sec. XVI-XVIII)*. Soveria Mannelli: Rubettino Editore.
 - (2019) *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*. Roma: Carocci.
- Canovaro, Umberto - Giachi, Marisa (2012) (a cura di) *Piombino, storia di un Principato. Atti dei convegni dedicati alle dinastie dello Stato di Piombino*. Venturina: Archivinform.

- Cappelletti, Licurgo (1897) *Storia della città e stato di Piombino dalle origini fino all'anno 1814*. Livorno: Tipografia Giusti (ristampa anastatica Bologna, Forni, 1969).
- Carassale, Alessandro - Littardi, Claudio (2019) (a cura di) *Ars Olearia. Dall'oliveto al mercato in età moderna e contemporanea*. Guarene: Centro Studi per la Storia dell'Alimentazione e della Cultura Materiale.
- Carrino, Annastella (2011) 'Fra nazioni e piccole patrie. "Padroni" e mercanti liguri sulle rotte tirreniche del secondo Settecento', *Società e Storia*, 131, pp. 36-67.
- Cremonini, Cinzia (2009) 'Il caso di Finale tra interessi locali ed equilibri internazionali', in Calcagno, Paolo (a cura di) *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*. Savona: Società savonese di storia patria, pp. 69-76.
- Costantini, Claudio (1970) 'Aspetti della politica navale genovese del Seicento', in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVIII secolo*. I, Genova: Consiglio Nazionale delle Ricerche. Centro per la storia della tecnica in Italia, p. 207-235.
- D'Onofrio, Antonio (2019) 'I Presidi di Toscana: forme di lunga durata e mutamenti in un piccolo spazio (1557-1801)', *Mediterranea. Ricerche Storiche*, XVI, 45, pp.45-82.
- Decia, Tamara (2018) "*Contra infieles y enemigos de Su Majestad*". *I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*. Palermo: New Digital Frontiers.
- (in corso di stampa) 'Padroni marittimi tra commercio, forme assistenziali e guerra di corsa: il Marchesato del Finale tra XVII e XVIII secolo'.
- Denis-Delacour, Christopher (2013) 'Flying the Pope's flag. The commercial exploitation of the Roman flag in Mediterranean mercantile policies (18th century)', *Quaderni storici*, 2, pp. 395-418.
- Falkner, James (2015) *War of the Spanish Succession (1701-1714)*. Barnsley: Pen and Sword.
- Filippini, Jean-Pierre (1998) *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*. 3 voll., Napoli: Edizione scientifiche italiane.
- Fontenay, Michel - Tenenti, Alberto (1987) 'Course et piraterie méditerranéennes, de la fin du Moyen Age au debut du XIX siècle', in *Course et piraterie: études présentées à la Commission internationale d'histoire maritime à l'occasion de son XV^e colloque international pendant le XIV^e Congrès International*

- des Sciences historiques (San Francisco août 1975)*. 2 vols., Parigi: Institut de recherche et d'histoire des textes, pp. 87-134.
- Giacchero, Giulio (1951) *Storia economica del Settecento genovese*. Apuania: Genova.
- Le Bouedec, Gérard (2002) La pluriactivité dans les sociétés littorales XVII^e-XIX^e siècle, *Annales de Bretagne et Pays de Lorient*, 109 (1), pp. 61-90
- Le Bouedec, Gérard - Ploux, François - Cerino, Christophe - Geistdoerfer, Alette (2004) *Entre terre e mer, Sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècles)*. Rennes: Presses Universitaire de Rennes.
- Lo Basso, Luca (2003) *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*. Milano: Selene edizioni, pp. 206-252.
- (2009) 'Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento', in Calcagno, Paolo (a cura di) *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*. Savona: Società savonese di storia patria, pp. 137-155.
- Lercari, Andrea (2009) 'I rapporti tra le famiglie genovesi e quelle del Finale. Contatti e incroci', in Calcagno, Paolo (a cura di) *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*. Savona: Società savonese di storia patria, pp. 157-170.
- Lopez Nadal, Gonçal (1986) *El corsarism mallorqui a la Mediterrania occidental, 1652-1698: un comerç forcat*. Barcelona: Conselleria d'Educació i Cultura del Govern Balear, Direcció General de Cultura.
- (1990) *El comerç alternatiu: corsarisme i contraban (ss.XV-XVIII)*. Palma de Mallorca: Institut d'Estudis Balearics.
- Maffi, Davide (2007) 'Alle origini del "camino español". I transiti militari in Liguria (1566-1700)', in Peano Cavasola, Alberto (a cura di) *Finale, porto di Fiandra, briglia di Genova*. Finale Ligure: Centro Storico del Finale, pp. 119-172.
- Mollat du Jourdin, Michel (1975) 'De la piraterie sauvage a la course reglementee (XIV^e-XV^e siecle)', *Melanges de l'Ecole francaise de Rome. Moyen-Age, Temps modernes*, 87 (1), pp. 7-25.
- Musso, Riccardo (1997) 'Finale e lo Stato di Milano (XV-XVII secolo)', in *Storia di Finale*. Savona: Daner, pp. 125-166.
- (2007) "'Al uso y fueros de España". I governatori di Finale tra autonomia e dipendenza dallo Stato di Milano', in Peano Cavasola, Alberto (a cura di) *Finale, porto di Fiandra, briglia di Genova*. Finale Ligure: Centro Storico del Finale, pp. 173-205.

- (2009) “‘Un sì benigno Signore et principe et amatore de’ sudditi suoi’”. Alfonso II Del Carretto, marchese di Finale (1535-58)’, in Calcagno, Paolo (a cura di) *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*. Savona: Società savonese di storia patria, pp. 9-67.
- Otero Lana, Enrique (1992) *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: el curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Madrid: Editorial Naval.
- Pacini, Aturo (2013) *Desde Rosas a Gaeta. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*. Milano: Franco Angeli, 2013.
- Parker, Geoffrey (2000) *El ejército de Flandes y el camino español, 1567-1659: la logística de la victoria y de la derrota de España en las guerras de los Países Bajos*. Madrid: Alianza Editorial.
- Prosperi, Adriano (2009) (a cura di) *Livorno 1606-1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*. Torino: Allemandi.
- Rizzo, Mario (2009) ‘Alloggiare in casa d’altri. Aspetti economici, politici e fiscali della presenza militare asburgica nel territorio finalese fra Cinque e Seicento’, in Calcagno, Paolo (a cura di) *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*. Savona: Società savonese di storia patria, pp. 77-97.
- Rollandi, Maria Stella (2010) ‘Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese’, *Società e Storia*, 130, pp. 721-742.
- Seimandi, Silvia (a.a. 2015/2016) *Genova al bivio: il governo della Repubblica aristocratica tra la Spagna e la Francia alla fine del XVII secolo*. Tesi di laurea, relatore prof. Paolo Calcagno, Università degli Studi di Genova.
- Silla, Giovanni Andrea (1995) *Fra gondole e reti*. Finale Ligure: Compagnia di San Pietro.
- Tallone, A (1897) ‘La Repubblica di Genova e la vendita del Marchesato del Finale’, *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, II, pp. 146-170.
- Torres Arce, Marina - Truchuelo García, Susana (2014) *Europa en torno a Utrecht*. Santander: Editorial de la Universidad de Cantabria.

5. Curriculum vitae

Tamara Decia ha conseguito il titolo di Dottore di ricerca in Storia e Valorizzazione del patrimonio storico, artistico-architettonico e ambientale nel

maggio 2020 presso l'Università di Genova con una ricerca sul tema della guerra di corsa nella penisola italiana durante la Guerra di Successione Spagnola. Fino ad oggi si è occupata di temi attinenti la storia marittima e navale, con particolare riferimento alla guerra di corsa e al commercio e alle loro implicazioni sul piano diplomatico e giuridico. L'arco cronologico interessato dalle ricerche intraprese fino ad oggi riguarda il XVII e il XVIII secolo.

© Copyright: Author(s).

Gli autori che pubblicano con *RiMe* conservano i diritti d'autore e concedono alla rivista il diritto di prima pubblicazione con i lavori contemporaneamente autorizzati ai sensi della

Authors who publish with *RiMe* retain copyright and grant the Journal right of first publication with the works simultaneously licensed under the terms of the

“Creative Commons Attribution -NonCommercial 4.0 International License”



Il presente volume è stato pubblicato online il 30 dicembre 2020 in:

This volume has been published online on 30th December 2020 at:

www.rime.cnr.it

