

Gli atti notarili: una fonte per lo studio sulla guerra di corsa e sulla quotidianità dei marittimi. Il caso del Marchesato del Finale nel XVII e XVIII secolo

Notarial acts: a source for studying the privateering and everyday life of seafarers. The case of the Marquisate of Finale in the 17th and 18th centuries

Tamara Decia

(Università degli Studi di Genova)

Date of receipt: 08/03/2021

Date of acceptance: 20/09/2021

Riassunto

Il presente studio intende porre in evidenza l'importanza delle fonti notarili per lo studio della guerra di corsa in età moderna e lo straordinario potenziale che esse racchiudono: la figura notarile era un punto di riferimento per la comunità, la quale ricorreva ad essa molto frequentemente e per le più disparate occasioni. In questo articolo, l'obiettivo è quello di dimostrare come gli atti notarili possano arricchire le conoscenze sul fenomeno della guerra di corsa oppure integrare quelle già note.

Parole chiave

Età moderna; Studi sul mediterraneo; Storia marittima; Storia navale; Reti mercantili.

Abstract

This study will underline how notarial acts are important to the studies regarding privateering during the Modern Age and the special resources inside them. Notary was a landmark for the entire community: every person goes to notary very often in her life, for a lot of different reasons. This article aims to demonstrate how notarial acts can increase the knowledge about privateering or to integrate the one already acquired.

Keywords

Modern Age; Mediterranean studies; Maritime history; Naval history; Merchant networks.

1. Il Marchesato del Finale: una breve premessa. - 2. Le fonti per uno studio sulla guerra di corsa. - 3. L'apporto degli atti notarili: alcuni esempi. - 4. Gli atti notarili come fonte complementare. - 5. Patroni marittimi e notai: scorci di vita quotidiana. - 6. Bibliografia. - 7. Curriculum vitae.

1. Il Marchesato del Finale: una breve premessa.

Tra la fine del XVI secolo e l'inizio del XVII secolo la Corona spagnola ottiene il possesso di un piccolo feudo imperiale nella Riviera di Ponente della Liguria: si tratta del Marchesato di Finale, un'*enclave* di importanza strategica per consentire i collegamenti tra la Spagna e i suoi domini nel Nord Italia – il Ducato di Milano – e le Fiandre, oltre che tappa nella rotta spagnola fortemente voluta da Filippo II. Il possesso sul presidio finalese viene mantenuto per circa un secolo, fino alla fine della Guerra di Successione Spagnola (1702-1713): durante il periodo di dominazione spagnola la guerra di corsa diventa uno dei fenomeni caratterizzanti la vita della piccola comunità del Finale².

L'occasione per dedicarsi alla guerra di corsa viene offerta dalle numerose guerre che la Spagna si trova ad affrontare tra XVII e XVIII secolo: le fonti attestano qualche episodio sporadico nella fase terminale della Guerra dei Trent'Anni (1618-1648) fino ad arrivare alla Pace dei Pirenei (1659), una partecipazione più attiva al fenomeno durante la Guerra d'Olanda (1672-1678) per raggiungere una fase di apogeo – in linea con quanto accade nel versante mediterraneo ed anche in quello atlantico – durante la Guerra della Lega d'Augusta (1688-1697) e durante la Guerra di Successione Spagnola³.

In un primo momento, i corsari che animano la piccola *enclave* del Marchesato sono sudditi spagnoli provenienti dai diversi territori soggetti agli

¹ Questo periodo è stato studiato da P. Calcagno, 2011. Per i riferimenti al ruolo strategico di Finale si ricordano i lavori di Pacini, 2013; Parker, 2000; Maffi, 2007.

² Sul tema aveva acceso i riflettori Lo Basso, 2009. Il fenomeno è stato poi oggetto di studio nel volume di Decia, 2018.

³ Il tema della guerra di corsa ha da sempre goduto di una certa fortuna storiografica ma, a lungo, la dimensione d'indagine prediletta dagli storici è stata quella extra-europea ovvero le incursioni portate avanti dai corsari barbareschi e musulmani oppure le azioni volte a contrastarli: in questo senso, ad essere oggetto di analisi furono il XVI e il XVII secolo. Non meno fortuna ha avuto la dimensione intra-europea, riguardante gli Stati cristiani in conflitto tra loro: ciò ha portato a spostare l'interesse sui secoli XVII e XVIII. Tuttavia, questa dimensione – diversamente da quel che accade per la guerra di corsa extra-europea – poteva svolgersi anche al di fuori del contesto mediterraneo: proprio quest'ultimo è stato a lungo ignorato dalla storiografia che, solo in tempi recenti, ha iniziato a guardare ad esso con maggiore interesse. Anche la più accurata sintesi della produzione bibliografica che consideri tutti gli aspetti citati non potrebbe che essere incompleta ed arbitraria. Per questo motivo, per avere un ottimo affresco della produzione storiografica sul "corso marittimo" e sulla "guerra di corsa", si rimanda a Buti - Hrodej (2013), pp. 904-990. In questa sede, mi permetto solamente di evidenziare i contributi di Lo Basso, 2002; 2004, pp. 77-89; 2008, pp. 153-170; 2009, pp. 137-155, di Calcagno, 2014, pp. 937-964 e di FOTI, 2017 incentrati sulla guerra di corsa intra-europea nella penisola italiana.

Asburgo di Spagna: si tratta di siciliani, napoletani e, particolarmente, maiorchini⁴. Per tutte queste figure il Marchesato rappresenta un rifugio, una tappa utile per una sosta, un porto sicuro dove approdare in seguito alle fatiche di un attacco in mare, un luogo da dove monitorare il passaggio di eventuali imbarcazioni nemiche e da dove lanciarsi all'attacco; infine, uno scalo dove poter trovare approvvigionamenti, risorse finanziarie e forza lavoro. Solamente a partire dalla Guerra d'Olanda i finalini iniziano a partecipare in maniera più decisa alla guerra di corsa: dapprima in unione con i più esperti siciliani e napoletani ma diventando capaci, in maniera progressiva, di dedicarsi a questa impresa in totale autonomia. Il Marchesato di Finale, dunque, diventa un porto corsaro a tutti gli effetti, dotato di un proprio Tribunale delle Prede Marittime, la cui esistenza viene legittimata dal Real Decreto del 1692 (Otero Lana, 2014, p. 85).

2. Le fonti per uno studio sulla guerra di corsa.

Per indagare l'origine e lo sviluppo del fenomeno nel Marchesato del Finale, il punto di partenza è rappresentato dalle carte della serie *Tribunale delle Prede Marittime* appartenenti al fondo *Camera* dell'Archivio Storico del Comune di Finale Ligure: si tratta dei fascicoli processuali che venivano redatti quando un corsaro conduceva una preda marittima nello scalo del Marchesato. Si tratta di una tipologia archivistica importantissima ma, come ogni fonte, parziale: per questo motivo lo studio è stato realizzato integrando tra loro le informazioni provenienti da altre tipologie archivistiche.

Particolarmente significativo è stato il contributo della serie *Maritimarum* del fondo *Archivio Segreto* dell'Archivio di Stato di Genova: non solo perché i patroni e i mercanti genovesi erano le vittime più colpite dalla guerra di corsa finalina ma anche perché la Repubblica di Genova, rivendicando il dominio sul Mar Ligure, doveva dimostrarsi particolarmente attenta ai movimenti dei legni corsari al fine di garantire una tranquilla navigazione non solo ai bastimenti liguri ma, in generale, a tutti quelli che attraversavano quelle acque⁵. Invece, l'analisi compiuta sui registri copialettere della serie *Litterarum Cancellieri* – vale a dire la corrispondenza intercorsa tra i Serenissimi Collegi di Genova con i

⁴ Citando i corsari maiorchini è d'obbligo menzionare gli studi di López Nadal, 1986, 1989, 1993, 2009, 2018.

⁵ Sul tema si rimanda a Calcagno, 2010 e 2014; e al recente contributo di Calafat, 2019, pp. 151-191.

propri rappresentanti all'estero – è stata indicativa per valutare l'incidenza del fenomeno sotto il profilo diplomatico.

Nel tentativo di ricostruire la rete di alleanze familiari realizzate dai protagonisti di questo studio – con l'obiettivo di porre l'attenzione anche sul rilievo sociale della guerra di corsa – sono stati presi in esame i registri delle parrocchie del Marchesato maggiormente interessate dal fenomeno: quella di San Giovanni Battista afferente alla zona della Marina (i cui registri sono depositati presso l'Archivio Storico Diocesano di Savona) e quella di Santa Maria della valle di Pia (i cui registri sono ancora conservati presso l'Abbazia dei Padri Benedettini di Finalpia).

Infine, è indiscutibile il rilievo assunto dagli atti redatti dai notai operanti nel Marchesato del Finale (serie *Notai distrettuali* dell'Archivio di Stato di Savona): i loro *instrumenti* notarili si sono rivelati importanti sotto un duplice punto di vista. Da un lato, hanno consentito l'approccio ad aspetti della guerra di corsa che – se ci si fosse limitati al solo studio delle carte processuali del locale *Tribunale delle Prede Marittime* – sarebbero rimasti ignoti. In altri casi, gli atti notarili hanno consentito di valutare in maniera diversa le dinamiche che emergevano dai *dossier* criminali. In ultimo, hanno rivestito un ruolo cruciale nel tentativo di ricostruire le identità dei protagonisti: per dare spessore alle loro azioni e per calarsi nella loro quotidianità, per indagare più in profondità il tessuto economico e sociale da cui provenivano o in cui si inserivano i patroni finalini, per conoscere le molteplici attività intraprese nel momento in cui la guerra si concludeva, sancendo la fine della stagione corsara e la ripresa delle precedenti occupazioni⁶.

3. L'apporto degli atti notarili: alcuni esempi.

Il primo documento da considerare riguarda una patente di corsa (detta anche lettera di marca), cioè l'autorizzazione che il sovrano (o i suoi delegati) rilasciava al suddito desideroso di intraprendere l'attività corsara, distinguendo nettamente la figura del corsaro rispetto a quella del pirata: si tratta di un documento del tutto normale da rintracciare in uno studio sulla guerra di corsa ma che merita di essere evidenziato perché la ricerca relativa al Marchesato del

⁶ Un esempio in tal senso è offerto dal contributo di chi scrive, incentrato proprio sul caso del Marchesato di Finale Decia, 2020. Non bisogna dimenticare, inoltre, che l'attività commerciale poteva essere affiancata alla guerra di corsa e svolta contemporaneamente ad essa: l'armamento, infatti, poteva essere definito "in corso" oppure "in corso e mercanzia". Per chiarire il concetto si rimanda a Aumont, 2013, pp. 107-126.

Finale ha reso evidente che, spesso e volentieri, il fenomeno non conosceva una regolamentazione ben definita come per altre aree del Mediterraneo. Infatti, la maggior parte dei corsari finalini – così venivano definiti dalla documentazione del tempo – risultava attiva negli anni '90 del XVII secolo: l'autorizzazione a compiere prede marittime veniva loro concessa da Giovanni Battista Ludovisi, Principe di Piombino e Tenente Generale del Mare per il Re di Spagna. Quest'ultimo rilasciava lettere di marca a dir poco generiche quando invece, generalmente, una patente di corsa – oltre a esplicitare quali prede marittime potevano essere considerati legittime e quali no – doveva contenere una serie di dati: innanzitutto il nome del Capitano corsaro, a seguire la tipologia, il nome e la portata del bastimento impiegato ma anche dati sull'armamento, sull'equipaggio e sulla durata della concessione⁷. L'estrema genericità delle patenti concesse da Piombino che, talvolta, nemmeno esplicitavano l'obbligo per il corsaro di riconoscere al sovrano il cosiddetto "quinto" – vale a dire il 20% dei profitti ottenuti dalle prede marittime – generò una vera e propria *querelle* tra la Camera del Marchesato e il Principato di Piombino che si concluse nel 1691 con l'introduzione di una "instruzione" contenente nuove disposizioni in materia di corso ed armamento (Decia, 2018, pp. 78-90).

Eppure, il caso preso in esame testimonia come inizialmente il governo locale e i singoli operatori non furono disattenti alle pratiche che si rendevano necessarie per definire la posizione dell'aspirante corsaro e gli obblighi a cui esso era impegnato: la licenza per corseggiare veniva concessa a Giovanni Battista Bergallo dal Principe di Ligne, Governatore del Ducato di Milano, in data 26 giugno 1674⁸. In essa si faceva riferimento all'impiego da parte del corsaro di "una barca bien armada" al fine di contrastare i "corsarios, infieles y enemigos de Su Majestad que infestan los mares en daño de su vassallos" e veniva precisato che la guerra corsara poteva essere portata avanti in "todas las costas del Mar Mediterraneo así a Poniente como a Levante". Allo stesso tempo, a patron Bergallo veniva richiesto di "tomar noticias de los andamientos de las Armadas y embarcaciones de los enemigos", di rendere noto le prede realizzate all'avvocato fiscale del Marchesato e di "*pagar la quinta parte del valor de ellas en mano del Thesorero*" incaricato. Solamente oltre un anno dopo, nel novembre 1675, patron Battista Bergallo si recò da Giacomo Casatroia, notaio e cancelliere

⁷ Per ulteriori precisazioni, il riferimento è d'obbligo al lavoro di Mollat Du Jourdin, 1975, pp. 7-25. Per distinguere, invece, la pirateria, il corso marittimo e la guerra di corsa si rimanda al contributo di Fontenay-Tenenti, 1987, pp. 87-134.

⁸ Sulla dipendenza del Marchesato di Finale al Ducato di Milano si rimanda a Calcagno, 2010, pp. 217-219 e a Musso, 2007, pp. 137-205.

per la Camera del Marchesato, per registrare la sua patente ed impegnarsi a rispettare le norme precisate dalla sua lettera di marca, prestando una garanzia: probabilmente impossibilitato ad agire in prima persona, interveniva a suo favore un altro finalino, patron Pietro Vincenzo Bergallo q. Giuseppe, prestando “sicurtà” a nome del primo⁹.

In molti casi, gli atti notarili consentono di conoscere aspetti che altrimenti sarebbero rimasti inediti. Da questo punto di vista è esemplificativo un documento risalente al febbraio 1707, quando si era nel pieno della Guerra di Successione Spagnola¹⁰.

Il Marchesato del Finale, dopo aver vissuto per oltre un secolo sotto il dominio della Casa d’Austria, si trovò soggetto a un nuovo sovrano cioè Filippo V e a una nuova casa regnante, quella dei Borbone. Nei primi anni del conflitto pare che la Spagna non fosse propensa a sollecitare l’armamento in corso, forse perché gli unici nemici che sarebbe stato possibile contrastare erano i sudditi del Duca di Savoia mentre più difficile sarebbe risultato l’attacco ai bastimenti inglesi e olandesi. In quel periodo, non mancarono azioni di catture in mare – si trattava perlopiù, come già accaduto in passato, di colpi messi a segno contro i patroni genovesi, sulla base del pretesto di verificare che il carico imbarcato non fosse di proprietà nemica – ma queste venivano portate avanti da feluche definite come “accordate per il Real Sevizio”¹¹. A bordo di questi legni si trovavano ufficiali mentre il ruolo del patron era semplicemente quello di noleggiare la propria barca alla Camera del Marchesato: inizialmente – cioè a partire dal dicembre 1703 – si trattava del napoletano Giuseppe Massacano¹², mentre nel 1705 intervenne in questo genere di affari anche un patron finalino, Pietro Saccone¹³. In maniera molto sintetica, questo è quel che si potrebbe dire

⁹ Archivio di Stato di Savona (d’ora in avanti ASS), *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 1722, 5 novembre 1675.

¹⁰ Sul tema si segnalano alcuni tra i più recenti contributi: Pohlig - Schaich, 2018; Torres Arce - Truchuelo García, 2014; Albareda Salvado, 2010; Alvarez Ossorio - Garcia Garcia - Leon Sanz, 2007; Fernández Garcia - Del Bravo - Delgado Barrado, 2000.

¹¹ Su queste dinamiche offrono un esempio i casi riguardanti patron Biga di San Remo il quale venne costretto a “depositare nelle mani d’un ufficiale un contante di lire venti milla” perché si sospettò che la somma fosse destinata a Nizza (Archivio di Stato di Genova, d’ora in avanti ASG, *Archivio Segreto, Maritimarum*, 1678, 24 aprile 1703) e patron Vernazzano di Sampierdarena, arrestato per il semplice fatto che si stava recando a Nizza (Archivio Storico del Comune di Finale Ligure, d’ora in avanti ASCF, *Camera, Tribunale delle Prede Marittime*, 110, fascicolo del 18 ottobre 1703).

¹² ASCF, *Camera, Atti Camerali*, 46, 29 febbraio 1704.

¹³ ASCF, *Camera, Tribunale delle Prede Marittime*, 110, fascicolo del 4 agosto 1706.

sulla guerra di corsa nel piccolo scalo ligure per il periodo in cui il Marchesato fu soggetto ai Borbone: non appena gli *Austrias* tornarono nel piccolo feudo, la guerra di corsa riprese con il fervore che la caratterizzò nel secolo precedente¹⁴.

In realtà, affiancando lo studio delle carte del *Tribunale delle Prede Marittime* o degli *Atti Camerali* all'analisi della documentazione notarile, emergono particolari ben più interessanti e che consentono di formulare interpretazioni più suggestive. Nel febbraio 1707 gli *Austrias* stavano compiendo una significativa avanzata nella penisola italiana: già dal settembre 1706 il Ducato di Milano era stato riconquistato dalle truppe al comando di Eugenio di Savoia ed era prevedibile che, a breve, i Borbone avrebbero perso anche il controllo sul presidio finalese. Allora le Due Corone – così venivano definite Francia e Spagna nella documentazione del tempo – mutarono strategia: i loro inviati residenti a Genova ordinarono al Capitano di Giustizia del Marchesato di armare in corso alcune imbarcazioni per proteggere il commercio dei sudditi francesi e spagnoli. La persona che venne individuata come adatta a rivestire questo ruolo fu Francesco Benzo – che già aveva maturato esperienza in questo campo negli anni '90 del secolo precedente¹⁵ – il quale rivestiva il ruolo di patrone a bordo della *Nostra Signora della Concezione*.

L'armamento del legno corsaro non era privato – quindi non si trattò di un caso analogo rispetto a quelli conosciuti per il passato – bensì regolato dalla Regia Camera del Marchesato che, in questo modo, cercò di mantenere un saldo controllo sugli affari delle prede marittime: in ogni caso, fu un passo in avanti rispetto alle dinamiche riscontrate per i primi anni del Settecento. Probabilmente, ad indurre le Due Corone a questo mutamento di strategia fu anche l'azione corsara del Cavalier Pallavicino, un corsaro al servizio dell'arciduca Carlo d'Austria, pretendente al trono spagnolo come Carlo III¹⁶.

¹⁴ Il fenomeno della guerra di corsa nella penisola italiana durante il conflitto per la successione al trono spagnolo è stato studiato da chi scrive durante il percorso di studi dottorali condotti presso l'Università di Genova. Titolo della tesi: "Carlo d'Asburgo o Filippo d'Angiò? Il fenomeno corsaro nella penisola italiana durante il conflitto per la successione all'ultimo *Austrias* di Spagna (1702-1713)".

¹⁵ Su di lui, Decia, 2018, pp. 138-140 e pp. 170-173.

¹⁶ Francesco Bernardino Pallavicino di Ceva inizialmente operò come corsaro al servizio del suo sovrano, il Duca di Savoia: in seguito ad alcuni contrasti con Vittorio Amedeo II, nel 1706 passò al servizio dell'arciduca Carlo d'Austria e svolse un ruolo di primo piano nella guerra di corsa muovendosi tra Mar Ligure, Mar Tirreno, Mar Ionio e Mar Adriatico. La sua attività di corsaro è stata indagata dalla sottoscritta nei già citati studi svolti nell'ambito del percorso di dottorato ma per un breve cenno biografico sulla sua figura si rimanda a Ricardi Di Netro - Gentile, 2000, p. 178. La prima lettera di marca, firmata dall'arciduca come Carlo

Patron Federico Rossano – comproprietario, insieme ad altri, della barca destinata allo scopo – venne obbligato ad armare a proprie spese il legno con 6 pezzi di cannone, 20 petrieri, un numero non precisato di fucile e sciabole per i marinai. Questi ultimi non dovevano essere meno di quaranta e a loro si aggiungevano gli ufficiali. Vi è da dire, però, che patron Rossano riceveva dalla Camera del Marchesato una mesata di 2.200 lire della “moneta di Genova corrente in Finale”, che gli veniva corrisposta anticipatamente. Oltre a ciò, patron Rossano si impegnava a somministrare tutto quanto occorreva al mantenimento degli uomini dal punto di vista alimentare. Le munizioni, invece, venivano fornite dalla Due Corone, ovvero dalla Camera del Marchesato.

Francesco Benzo, dal canto suo, era responsabile della disciplina di bordo e del quieto vivere tra marinai e soldati, era tenuto a dar conto di tutte le prede marittime realizzate – che dovevano essere condotte esclusivamente nello scalo finalino oppure, eccezionalmente, a Genova – e a redigere un preciso inventario delle stesse; infine, qualora fossero occorsi degli incidenti era obbligato a restituire “le paghe avanzate, et non mature”. Solamente “a titolo di regalo” veniva riconosciuta all’equipaggio della barca corsara la decima parte di quanto ricavato dalla vendita della preda marittima¹⁷. In maniera analoga si comportarono le Due Corone nel Regno di Sardegna dove l’armamento in corso venne sollecitato solamente nel momento in cui si concretizzò la minaccia della conquista dell’isola da parte dei nemici: nel giugno 1708 il Viceré decise di far armare una galeotta da destinare alla guerra di corsa e l’armamento avvenne, anche in questo caso, a spese della Regia Corte¹⁸.

4. *Gli atti notarili come fonte complementare.*

A questo punto, procediamo con un paio di esempi sulla rilevanza della fonte notarile in quanto fonte complementare, utile a svelare i meccanismi e le ricadute della guerra di corsa.

Innanzitutto, si consideri un episodio che risale al giugno 1693 quando il Tribunale delle Prede Marittime aprì un *dossier* circa una preda commesso dai corsari napoletani Andrea Perelli, Diego Soffio e Giuseppe Pesante: si trattò di un caso particolarmente interessante per le forti ricadute che ebbe sul piano

III re di Spagna, è conservata presso l’Archivio di Stato di Milano (d’ora in avanti ASM), *Carteggi Consolari*, 25.

¹⁷ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 1859, 17 febbraio 1707.

¹⁸ Archivio di Stato di Cagliari (dora in avanti ASC), *Antico Archivio Regio, Cat. X, Risoluzioni, cause, pareri e decreti del Regio Patrimonio (1560-1717)*, P 35, 18 giugno 1708.

diplomatico poiché una delle persone interessate nel carico predato era il Console di Danimarca¹⁹.

Grazie allo studio condotto sulle carte notarili è stato possibile conoscere un aspetto particolare: l'azione combinata dei tre corsari era suggellata dall'esistenza di quella che Luca Lo Basso (2009, p. 145) ha definito una "società corsara". In effetti, solamente pochi giorni prima la realizzazione di questa preda marittima, i tre napoletani si erano recati dal notaio Nicolò Maria Picco per definire la natura del loro accordo: "fare il corso [...] di compagnia e conserva con le loro genti, e filuche" fino al mese di dicembre, specificando la spartizione degli utili ricavati dalle prede (una parte a Soffio, due parti e mezza a Perelli e Pesante, vale a dire una parte e un quarto a testa). Se uno di loro avesse voluto sciogliere questo accordo prima della sua scadenza naturale, avrebbe dovuto pagare agli altri compartecipi eventuali danni, spese ed interessi che essi avrebbero potuto patire per tale motivo²⁰.

L'accordo venne rivisto all'incirca un mese dopo quando la società corsara accolse un quarto napoletano, Gio. Sideri. L'occasione venne colta per rimodulare la natura degli accordi: si precisava che la società avrebbe avuto una durata illimitata ossia fino a che i quattro uomini fossero stati d'accordo a proseguire insieme, ovvero finché non avrebbero fatto annullare l'atto in questione. L'utile delle prede sarebbe stato distinto in quattro parti e tre quarti (ancora, una parte al Soffio, una parte e un quarto agli altri tre) ma al Capitano Sideri – il quale aveva impiegato a bordo della propria feluca cinque marinai in più rispetto agli altri corsari – spettavano di conseguenza cinque parti in più di ciò che guadagnavano i marinai.

Inoltre, se una delle feluche avesse dovuto restare a terra – che fosse "per interesse comune" oppure per "rottura o combattimento, come anche per difesa delle prese" – gli utili di eventuali ulteriori prede, realizzate nel frattempo da coloro che avrebbero potuto solcare il mare, sarebbero state ripartite secondo la regola precisata nell'atto notarile, vale a dire quattro parti e tre quinti; infine, in caso di sinistri o danni, ognuno dei corsari avrebbe dovuto contribuire alle spese in egual misura²¹.

Sulla differenza nei compensi a discapito di Soffio rispetto agli altri "soci" è difficile ragionare: per quanto essi avessero lettere di marca concesse da autorità differenti – i Capitani Perelli e Pesante avevano ricevuto la patente dal Principe di Piombino mentre il Capitano Soffio l'aveva ottenuta del Viceré di

¹⁹ ASCF, *Camera, Tribunale delle Prede Marittime*, 108, 8 giugno 1693.

²⁰ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2260, 4 giugno 1693.

²¹ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2260, 6 luglio 1693.

Napoli – sappiamo che ognuno di loro pagava il 10% sul ricavato dalla prede marittime, e non il consueto “quinto”. L’idea è che questa differenza sia da ricondurre alla minor esperienza di Diego Soffio, il quale fino a poco tempo prima era stato imbarcato sulla barca corsara del fratello Paolo Soffio²²: la sua nomina a Capitano era probabilmente più recente rispetto a quella degli altri soci.

Andrea Perelli, Diego Soffio, Giuseppe Pesante e Gio. Sideri non furono gli unici a stipulare un accordo di questo genere: nell’ottobre dello stesso anno, allo stesso notaio e per lo stesso scopo si rivolsero anche il messinese Francesco Spagnolo e il napoletano Ottaviano Scotto. Anche nel loro caso la durata della società era illimitata ma, differentemente da quanto riscontrato nel primo caso, la ripartizione delle prede doveva avvenire in termini di parità. Un’altra differenza stava nel fatto che ognuno avrebbe dovuto provvedere autonomamente alle spese eventualmente resesi necessarie per la propria feluca: un’eccezione in tal senso veniva prevista qualora le spese fossero state conseguenti a danni inflitti in combattimento. Francesco Spagnolo e Ottaviano Scotto si dimostrarono ancor più precisi nel definire la natura del loro accordo inserendo una clausola che prevedeva la possibilità per una delle due parti di intentare una causa contro l’altra qualora fossero state violate alcune condizioni come, ad esempio, il pagamento di quanto spettante. Infine, entrambi si impegnavano a cercare il compagno qualora quest’ultimo fosse stato costretto ad allontanarsi da qualche porto o spiaggia a causa del maltempo²³. Ancora, nel luglio 1697, i napoletani Domenico da Stagni, Giovanni Jove e Antonio Marano si rivolsero al notaio finalino Giacomo Gandolino: in questo atto notarile non si rilevano clausole differenti rispetto a quelle già considerate per l’uno o l’altro caso, se non per quanto concerne la durata che la società avrebbe dovuto avere – forse in previsione dell’imminente fine della guerra – determinandone una scadenza naturale alla fine del mese di agosto²⁴.

In alcuni casi, invece, la fonte notarile si rivela fondamentale nello svelare le ricadute della guerra di corsa. Il riferimento, ancora una volta, è al periodo della Guerra della Lega d’Augusta: per quegli anni, sia le carte del *Tribunale delle Prede Marittime* finalese sia quelle dell’*Archivio Segreto* genovese contengono numerose informazioni sull’attività di Giovanni Battista Tramontana, un napoletano particolarmente attivo e spregiudicato che spesso danneggiava i legni neutrali. Non a caso, nei suoi confronti erano stati presi provvedimenti

²² Sull’attività di Paolo Soffio nelle acque liguri si veda Decia, 2018, pp. 72-75 e pp. 117-118.

²³ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2260, 5 ottobre 1693.

²⁴ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2389B, 2 luglio 1697.

dalla Repubblica di Genova: il corsaro era stato catturato e tenuto in prigione per un certo periodo di tempo, poi rilasciato sulla base della promessa – presto sbugiardata – di non molestare più il barcareccio genovese (Decia, 2018, p. 115).

A conti fatti, molte delle prede realizzate dal Tramontana non erano legittime e, quindi, erano soggette al rilascio: per coloro che avevano intrapreso la crociera corsara ciò si traduceva in una perdita economica. Se i *dossier* del *Tribunale delle Prede Marittime* si concentrano sugli interrogatori rivolti ai corsari e ai predati per cercare di mettere a fuoco tutta una serie di particolari – le dinamiche che avevano portato alla cattura, il luogo in cui essa aveva avuto luogo, la natura del carico imbarcato, la proprietà del bastimento predato, ecc. – gli atti notarili svelano qualcos'altro. Infatti, nel giugno 1696 i marinai Antonio Schiano e Agostino de Angeli si rivolsero al notaio Nicolò Maria Picco – un punto di riferimento per la gente di mare, non solo appartenente al tessuto sociale locale – per dichiarare di “non voler più navigare né fare il corso sopra la filuca di detto Capitano Tramontana, ma voler cercarsi maggior fortuna”²⁵. Non è stato possibile seguire le vicende di questi due marinai per il periodo immediatamente seguente a queste vicende ma certo che almeno uno di loro non abbandonò la professione a bordo dei legni corsari: si tratta di Antonio Schiano il quale nel 1704 si trovava a bordo della feluca “*accordata per il Real Servizio*” dal napoletano Giuseppe Massacano²⁶. D'altronde, i suoi legami con il Marchesato non erano solamente professionali: lo studio condotto sui registri delle parrocchie del Marchesato ha permesso di sapere che nel 1694 egli divenne padre di un bambino, Domenico, avuto da Margherita Velizzone, una donna finalina, con la quale si sposò l'anno successivo²⁷.

L'attenzione rivolta alla figura di Antonio Schiano ha permesso di porre in luce un altro aspetto importante e caratteristico di tutte le attività che si svolgono sul mare vale a dire la dimensione familiare che le connotava. Infatti, nel 1704 insieme a lui, sulla barca di patron Massacano, si trovava anche il fratello minore Antonino²⁸. Ma, da questo punto di vista, ben più efficaci si rivelano ancora una volta alcuni atti notarili rogati negli ultimi anni della Guerra della Lega d'Augusta che ci consentono di apprendere come Antonio e

²⁵ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2261, 26 giugno 1696.

²⁶ ASCF, *Camera, Atti Camerali*, 46, 29 febbraio 1704.

²⁷ Per l'atto di nascita: Archivio Storico Diocesano di Savona (d'ora in avanti ASDS), Finale Ligure, Marina, *Parrocchia di San Giovanni Battista, Atti di nascita*, n. 6, anni 1676-1700, 24 ottobre 1694. Per l'atto di matrimonio, ASDS, Finale Ligure, Marina, *Parrocchia di San Giovanni Battista, Atti di matrimonio*, n. 5, anni 1676-1712, 4 ottobre 1695.

²⁸ ASCF, *Camera, Atti Camerali*, 46, 29 febbraio 1704.

il fratello minore Antonino non erano gli unici membri della famiglia Schiano coinvolti nell'attività corsara. Infatti, nel 1697 anche Gaetano Schiano – forse il maggiore dei tre fratelli – si trovava anch'egli a Finale ed ebbe la necessità di rivolgersi a un notaio poiché un discreto numero di marinai imbarcati a bordo del suo felucne erano fuggiti di notte tempo, prima che la crociera corsara venisse conclusa. Il patrone nominò allora come suo procuratore il napoletano Angelo Fiscardo il quale non era presente al momento dell'atto – presumibilmente si trovava proprio a Napoli – ed era una delle persone che aveva investito economicamente nell'impresa corsara: patron Schiano lo incaricò di esigere dai marinai – evidentemente una volta che questi fossero rientrati a Napoli – il denaro che egli aveva prestato loro. Inoltre, egli chiese che i marinai venissero anche obbligati al risarcimento dei danni che Gaetano aveva accusato a causa della loro diserzione: in seguito ad essa, infatti, non gli era stato possibile salpare dal Marchesato²⁹. Il documento non fornisce dettagli utili a comprendere le ragioni che spinsero i marinai a questo comportamento: il nome di Gaetano Schiano non compare mai nelle carte del Tribunale delle Prede Marittime né in quelle genovesi. Si potrebbe ipotizzare che la sua campagna – in maniera analoga a quanto accaduto per Giovanni Battista Tramontana – avesse avuto un esito fallimentare ma questa supposizione viene presto smentita da altri documenti notarili. Un primo documento è relativo alla preda marittima realizzata ai danni di un patrone di Tolone: il battello venne rivenduto a un patrone di San Remo per la somma di 150 pezze da otto reali³⁰. In un altro atto notarile, invece, Gaetano Schiano nominava come proprio procuratore il patrone Francesco Cardone di Napoli, incaricandolo di esigere dal Capitano Nardo de Rocco la parte a lui spettante per alcune prede marittime realizzate insieme³¹. Anche in questo caso, pur non avendo riscontri documentari, ci troviamo con tutta probabilità di fronte a una società corsara: una pratica che pare ampiamente diffusa tra la marineria napoletana che – differentemente da quella finalina – vantava lunga esperienza nell'ambito della guerra di corsa.

5. Patroni marittimi e notai: scorci di vita quotidiana

In ultimo, pare doveroso soffermarsi sull'apporto dato dalle fonti notarili nel ricostruire i profili biografici degli operatori marittimi, consentendo di spingere

²⁹ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2046, 29 agosto 1697.

³⁰ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 1860, 12 luglio 1697.

³¹ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2047, 3 gennaio 1698.

in profondità l'analisi della guerra di corsa con considerazioni anche per l'aspetto sociale del fenomeno.

Prendiamo ad esempio la figura del già citato Francesco Benzo, attivo come corsaro sia durante la Guerra della Lega d'Augusta sia durante quella per la Successione di Spagna. Lui fu uno dei corsari finalini che scelse di seguire le orme del fratello maggiore: infatti, prima di lui, a intraprendere l'attività corsara era stato il fratello maggiore Pietro Battista. Quest'ultimo, a un certo punto, per motivi che non è stato possibile chiarire, smise di dedicarsi alla guerra di corsa: il suo posto venne letteralmente preso dal fratello minore Francesco il quale, inizialmente, non fu un corsaro a tutti gli effetti poiché navigava con lettera di marca intestata al fratello³². Eppure egli fu una di quelle figure che, allo scoppio della guerra di Successione Spagnola, fremette per rivestire i panni del corsaro: non a caso, fu l'unico che già nel 1704 riuscì ad ottenere un'autorizzazione (non una lettera di marca) per assalire i nemici, seppur come episodio di natura del tutto eccezionale³³. Ancora, fu lui che nel febbraio del 1707 venne reputato idoneo ad armare una barca di corso e uno dei primi sudditi del Marchesato a riprendere l'attività corsara nel momento in cui a Finale tornarono gli Asburgo³⁴.

Guardando agli atti notarili, il nome dei due fratelli Benzo compare per la prima volta nel luglio 1687 quando Francesco e Pietro Battista nominarono due periti per accordarsi in merito alla divisione dei beni paterni³⁵: una decisione che si rese necessaria forse per via del fatto che, dopo pochi mesi, Francesco contrasse matrimonio con una donna del Marchesato³⁶ e, pertanto, uscì dalla famiglia del fratello ed ebbe bisogno di una certa indipendenza economica e la possibilità di gestire autonomamente i propri beni.

Dagli atti notarili consultati, entrambi i fratelli apparvero molto attivi nella compravendita di tartane, battelli e bastimenti di vario genere³⁷ e Francesco risultò molto attivo anche nei viaggi di carattere commerciale³⁸. Su quest'ultimo

³² ASCF, Camera, Tribunale delle Prede Marittime, 109, 16 febbraio 1695.

³³ ASCF, Camera, Atti Camerali, 46, vari documenti del luglio e agosto 1704.

³⁴ ASCF, Camera, Tribunale del Prede Marittime, 110, 5 settembre 1707.

³⁵ ASS, Notai distrettuali, Notai del Finale, 2256, 18 luglio 1687.

³⁶ ASDS, Finale Ligure, Marina, Parrocchia di San Giovanni Battista, Atti di matrimonio, n. 5, anni 1676-1712, 27 novembre 1687.

³⁷ Alcuni esempi si rintracciano in ASS, Notai distrettuali, Notai del Finale, 2258, 29 ottobre 1689; ASS, Notai distrettuali, Notai del Finale, 2259, 5 agosto 1690; ASS, Notai distrettuali, Notai del Finale, 2266 22 agosto 1708.

³⁸ Di questa attività si trova traccia nei registri della locale Confraternita di Sant'Erasmus, ASDS, Finale Ligure Marina, Parrocchia di San Giovanni Battista, Manoscritto, sala 3, sezione IV, 16.

punto, ad offrire indizi sulla capacità del Benzo di fare fortuna sul mare è il fatto che alcuni degli esponenti più benestanti nel Marchesato investirono nelle sua attività, come nel caso di alcuni membri della famiglia Buraggi e Da Travi. Ulteriori conferme su un certo benessere economico vantato da Francesco arrivano da alcuni atti notarili in cui il patrone finalino compare come creditore nei confronti di terzi³⁹.

Certamente più interessante è l'atto relativo alla dote della figlia Maria Nicolosina, maritata nel 1712: la dote venne fissata in 1.000 lire, sborsate al momento dell'atto. La cifra in sé non desta particolari attenzioni poiché era in linea con la dote che i patroni-corsari del Marchesato stabilivano per le loro figlie e che si attestava intorno alle 800-1.200 lire. Il particolare che, invece, merita di essere rilevato è che la somma venne interamente versata già al momento dell'atto e non – come accadeva di consueto – sotto forma di anticipo, cui facevano seguito una serie di rate annuali⁴⁰. Non accadde la stessa cosa nel 1733 quando si sposò un'altra figlia, Maria Angela: la dote fu sempre di 1.000 lire ma, in quell'occasione, patron Benzo versò immediatamente 400 lire mentre si impegnò a corrispondere le restanti nei tre anni successivi, con un interesse del 4% annuo⁴¹. Ancora una volta, un tentativo di interpretazione arriva dalle fonti notarili che ci consentono di tracciare i crescenti investimenti economici intrapresi da Francesco Benzo nell'arco di un decennio e di motivare le diverse scelte assunte dall'uomo in occasione dei matrimoni delle sue figlie: è illuminante l'atto che testimonia la costruzione – insieme ad altri due sudditi del Marchesato – di una barca avente portata 2.000 cantari⁴², di cui egli risultava proprietario per metà: l'investimento complessivo era stato di 2.500 pezze da otto reali.

Per concludere, lo studio ha dimostrato la cruciale importanza dell'istituto notarile in età moderna: il notaio rappresentava un punto di riferimento imprescindibile per le comunità di antico regime. L'intensa attività di queste figure scandiva le tappe dell'esistenza dei singoli individui: per questo motivo è innegabile il ruolo basilare e lo straordinario potenziale che questo tipo di fonte

Sulla citata Confraternita si rimanda a T. DECIA, 2020, pp. 549-553.

³⁹ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2269, 30 ottobre 1716.

⁴⁰ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2268, 6 febbraio 1712.

⁴¹ ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2740, 5 novembre 1733.

⁴² ASS, *Notai distrettuali, Notai del Finale*, 2270, 20 giugno 1719. Il dato sulla portata del nuovo legno è particolarmente rilevante: basti riflettere sul fatto che, negli anni '90 del XVII secolo e nei primi anni del secolo seguente, la portata dei bastimenti venduti dai due fratelli Benzo oscillava tra 100 e le 400 cantari – in casi eccezionali si arrivava a trattare la vendita di bastimenti maggiori, ma mai oltre le 700 cantari.

riveste per le ricerche sull'*ancien regime* e, particolarmente, per quelle figure "minori" che furono attori di un certo peso nel contesto mediterraneo ma che, per la loro condizione sociale, non istituirono né tramandarono e conservarono un archivio di famiglia.

6. Bibliografia.

Albareda Salvado, Joaquim (2010) *La guerra de Sucesión de España (1700-1714)*. Barcellona: Crítica.

Alvarez Ossorio, Antonio - Garcia Garcia, Bernardo José - Leon Sanz, Virginia (edición a cargo de) (2007) *La perdida de Europa: la guerra de sucesión por la monarquía de España*. Madrid: Fundación Carlos de Amberes: Sociedad Estatal de Commemoraciones Culturales.

Aumont, Michel (2013) *Les corsaires de Granville. Une culture du risque maritime (1688-1815)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.

Buti Gilbert - Hrodej Philippe (a cura di) (2013) *Dictionnaire de corsaires et pirates*. Paris: CNRS Editions, pp. 904-990.

Calafat, Guillame (2019) *Une mer jalouée. Contribution a l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVIII siècle)*. Paris: Editions du Seuil.

Calcagno, Paolo (2010) 'La lotta al contrabbando nel Mare "Ligustico" in eta 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.

— (2014) 'Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda meta del XVII secolo', *Studi storici*, 4, pp. 937-964.

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.

— (2020) 'Padroni marittimi tra commercio, forme assistenziali e guerra di corsa: il Marchesato del Finale tra XVII e XVIII secolo', in Ivetic, Egidio (a cura di), *Attraverso la storia: nuove ricerche sull'età moderna in Italia*. Napoli: Editoriale Scientifica.

- Fernandez Garcia, José - Del Bravo, María Antonia - Delgado Barrado, José Miguel (a cura di) (2000) *El cambio dinastico y sus repercusiones en la Espana del siglo XVIII*. Homenaje al Dr. Luis Coronas Tejada. Jaen: Universidad de Jaen.
- Fontenay, Michel - Tenenti, Alberto (1987) 'Course et piraterie mediterraneennes, de la fin du Moyen Age au debut du XIX siecle', dans *Course et piraterie*. XV Colloque International d'Histoire maritime (San Francisco, 1975). 2 vols., Paris: Institut de recherche et d'histoire des textes, pp. 87-134.
- Foti, Rita Loredana (2017) *Giudici e corsari nel Mediterraneo: il Tribunale delle prede di Sicilia (1808-1813)*. Palermo: Istituto poligrafico europeo.
- Lo Basso, Luca (2002) *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*. Ventimiglia: Philobiblion.
- (2004) 'I corsari della lanterna. Armamenti, carte bollate e liquidazioni di prede nella Genova napoleonica (1805-1814)', *Rivista Napoleonica*, 9, pp. 77-89.
 - (2008), 'Livorno, gli inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda meta del XVIII secolo', *Nuovi studi livornesi*, XV, pp. 153-170.
 - (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.
- López Nadal, Gonçal (1986) *El corsarisme mallorqui a la Mediterrania occidental, 1652-1698. Un comerç forçat*. Palma de Mallorca: Direcció General de Cultura.
- (1989) 'El corsarismo en la estructuras mercantiles: las fronteras del convencionalismo', in López Nadal, Gonçal (a cura di) *El comerç alternatiu: corsarisme i contraban (sec XV-XVIII)*. Jornades d'Estudis Històrics Locals (Palma, 23-25 novembre de 1989). Palma de Mallorca: Institut d'Estudis Baleàrics, pp. 267-276.
 - (1993) 'El corsarisme com a institució marítima; els judicis de preses a Mallorca (1654-1687)', *Pedralbes. Revista d'Historia Moderna*, 13 (2), pp. 93-102.
 - (2009) 'El Capità Jaume Canals i els negocis per mar', *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana. Revista d'estudis històrics*, 65, pp. 141-154.

- López Nadal, Gonçal - Morey Tous, Antonio (2018) 'El corso como servicio a la Corona y oportunidad de negocio para los particulares. La escuadra de Mallorca (1660-1684)', *Revista de Historia Industrial*, 73, pp. 11-42.
- 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-XV siècle)', *Melanges de l'Ecole française de Rome. Moyen Age, Temps modernes*, 87 (1), pp. 7-25.
- Musso, Riccardo (2007) "'Al uso y fueros de Spana". 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.
- Otero Lana, Enrique (2014) *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español en el Atlantico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*. Ponferrada: Instituto de Estudios Bercianos.
- Pacini, Arturo (2013) *Desde Rosas a Gaeta. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*. Milano: Franco Angeli.
- 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.
- Pohlig, Mathias - Schaich, Michael (2018) *The War of the Spanish Succession: new perspectives*. London - Oxford: German Historical Society London - Oxford University Press.
- Ricardi Di Netro, Tomaso - Gentile, Luisa Clotilde (2000) *Gentilhuomini cristiani e religiosi cavalieri: nove secoli dell'Ordine di Malta in Piemonte*. Milano: Electa.

7. 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.

Attualmente è impegnata in attività di docenza nella Scuola Secondaria di Primo e Secondo Grado.