

Guido Candiani

NAVI PER LA NUOVA MARINA DELLA SPAGNA BORBONICA: L'ASIENTO DI STEFANO DE MARI, 1713-1716*

SOMMARIO: *Il saggio si propone di indagare la permanenza del "milieu" genovese nell'ambito della nuova Spagna borbonica, affrontando il tema sotto il profilo della politica navale della nuova dinastia. L'ascesa al trono dei Borbone segnò una nuova e importante fase nella storia della marina spagnola, che ritornò a essere una delle principali flotte europee dopo l'eclissi legata alle vicende della guerra di Successione. In questo contesto, una figura emblematica risulta quella di Stefano De Mari, appartenente a una delle più influenti famiglie del patriziato genovese, che fece una carriera di grande rilievo nella marina spagnola della prima metà del Settecento. L'occasione per iniziare questo prestigioso percorso fu offerta dall'asiento ottenuto nel 1713 per partecipare al blocco di Barcellona, che rifiutava di piegarsi all'autorità di Filippo V. A differenza dei tradizionali asientos navali genovesi, quello di Stefano De Mari riguardava unità da guerra a vela e non a remi, evidenziando come Genova fosse in grado di fornire anche questa tipologia di risorse navali. Il particolare momento storico, la riuscita dell'asiento e le capacità di De Mari nell'inserirsi nella rete clientelare della nuova monarchia borbonica, permisero al patrizio genovese di avviare brillantemente la sua carriera navale, trasformandosi da asentista a ufficiale superiore inserito in pianta stabile nei quadri della nuova marina spagnola.*

PAROLE CHIAVE: *storia navale, marina spagnola, Spagna borbonica, asientos, guerra di successione spagnola, assedio di Barcellona 1713-14.*

WARSHIPS FOR THE NEW BOURBON SPANISH NAVY: THE ASIEN TO OF STEFANO DE MARI, 1713-1716

ABSTRACT: *This essay investigates the permanence of the Genoese milieu in the new Bourbon Spain, taking into consideration this theme under the profile of the naval politics of the new dynasty. The rise to the Spain throne of the Bourbons marked a new and important phase in the history of the Spanish Navy, which returned to be one of the principal European fleets after the eclipse due to the War of Succession vicissitudes. In this context, a symbolic figure was that of Stefano De Mari, belonging to one of the most influential families of the Genoese nobility, who had a career of great relevance in the Spanish Navy of the first halves of the Eighteenth century. The start of this career was determined by the asiento gotten in 1713 to participate to the blockade of Barcelona, which had refused to bend to the authority of Phillip V. Unlike the traditional Genoese naval asientos, that of Stefano De Mari concerned sailing warships and not oaring vessels, underlining as Genoa was also able to supply this type of naval resources. The particular historical moment, the achievement of the asiento and the abilities of De Mari of succeeding in the client network of the new Bourbon monarchy, allowed the Genoese patrician to brilliantly start its naval career, transforming himself from asentista to a commissioned high officer of the new Spanish Navy.*

KEYWORDS: *naval history, Spanish Navy, Bourbon Spain, asientos, War of Spanish Succession, siege of Barcelona 1713-14.*

* La ricerca è svolta nell'ambito del progetto Firb 2012 - Futuro in ricerca, dal titolo "Frontiere marittime nel Mediterraneo: quale permeabilità? Scambi, controllo, respingimenti (XVI-XXI secolo)". Abbreviazioni: Aca, Arxiu de la Corona d'Aragó; Agi, Archivo General de Indias; Ags, Archivo General de Simancas; Anf, Archives Nationales France; Ann, Archivo Nacional Madrid; Asg, Archivio di Stato di Genova; Ast, Archivio di Stato di Torino; Asv, Archivio di Stato di Venezia; Dbi, Dizionario Biografico degli Italiani; s.d., senza data; s.v., *sub voce*.

Un passato personale (ma non familiare) poco navale

Ben poco è dato conoscere della vita di Stefano De Mari prima del 1712, quando si recò a Madrid per cercare di ottenere un *asiento* da parte di Filippo V di Spagna. Stefano nacque nel 1683, secondogenito di una delle più importanti e ricche famiglie del patriziato genovese¹. Il padre, Francesco De Mari, si segnala per aver ricoperto una serie di incarichi diplomatici per la Repubblica di Genova, tra i quali un'ambasciata straordinaria a Madrid nel 1692-94, mentre il nonno - anch'egli Stefano - e due zii paterni arrivarono a essere dogi². Ma, per la futura carriera navale di Stefano, appare più significativa l'ascendenza materna. La madre, Livia Maria Centurione, era figlia di Ippolito Centurione, uno dei principali uomini di mare genovesi del XVII secolo. Dopo aver perso una mano combattendo contro i turchi nel 1655, Centurione aveva guidato negli anni Sessanta e Settanta squadre navali in *asiento* al servizio prima della Spagna e poi della Francia. Nonostante i buoni rapporti personali con Luigi XIV, nel 1683, lo stesso anno della nascita di Stefano, diresse la difesa di Genova contro l'attacco portato dalla flotta francese, guidando le operazioni navali della Repubblica fin quasi alla sua morte, avvenuta nel 1685³. Il rilievo familiare della figura di Ippolito Centurione è confermata dal fatto che al primogenito della coppia Francesco De Mari/Livia Maria Centurione, nato nel 1681, fu dato il nome del nonno materno, mentre il secondogenito Stefano ebbe quello del nonno paterno; il destino volle poi che il ruolo dei due fratelli si invertisse, perché Ippolito De Mari ebbe un'importante carriera politica all'interno della Repubblica, ma nessun incarico navale, mentre Stefano seguì le orme di Ippolito Centurione, anche se al di fuori della marina genovese. Carlo Bitossi ha sottolineato come il matrimonio tra una famiglia tendenzialmente filo-spagnola quale quella dei De Mari e una legata alla Francia, quale i Centurione,

¹ La nascita avvenne il 29 luglio e il battesimo il 1 agosto. Cfr. Asg, *Archivio Segreto, Nobilitatis*, busta 2844, n.36, 20.12.1703, all. 1.8.1683. Ringrazio per questa e per altre preziose indicazioni archivistiche Andrea Lercari.

² Su Francesco De Mari, cfr. C. Bitossi, s.v., *Dbi*, 38, Roma, 1990; O. D'Almeida, s.v., *Dizionario Biografico dei Liguri*, V, Genova, 1999. I dispacci della sua ambasciata a Madrid in Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2462.

³ G. Nuti, s.v., *Dbi*, 23, Roma, 1979; L. Lo Basso, *De Curaçao a Esmirna. El armamento marítimo en las estrategias económicas de los genoveses en la segunda mitad del siglo XVII*, di prossima pubblicazione. Per un inquadramento storico sul ruolo degli asentisti navali genovesi in Spagna, cfr. Id., *Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)*, in R. Cancila (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, II, Associazione Mediterranea, Palermo, 2007, pp. 397-428. Sul'ascendenza di Stefano De Mari, cfr. anche P. Giacomone Piana, *L'ammiraglio Stefano De Mari*, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», dicembre 2012, pp. 13-14 (11-26).

abbia segnato l'anticipazione del rimescolamento di posizioni che avvenne nel patriziato genovese tra Sei e Settecento⁴. Va comunque ricordato che già Ippolito Centurione era stato al servizio spagnolo e che d'altro canto, come osserveremo meglio in seguito, lo spostamento verso la Francia della Repubblica non fu tanto un abbandono della precedente politica filo-spagnola, quanto piuttosto il passaggio da un indirizzo filo-asburgico a uno filo-borbonico, completatosi quando, a partire dal 1701, i Borbone occuparono entrambi i troni di Francia e di Spagna⁵. I genovesi seppero intuire e anticipare il cambio di monarchia, riuscendo a mantenere e a rinnovare solide posizioni politiche ed economiche anche nella nuova Spagna borbonica.

Il nonno Ippolito morì quando Stefano De Mari aveva poco più di due anni e anche la madre seguì la stessa sorte mentre egli era ancora bambino; il padre si risposò nel 1690 con una delle più ricche vedove della città, Anna Maria Adorno, rafforzando così le già floridissime finanze di famiglia. La prima notizia certa su Stefano dopo la nascita è comunque una «fede di vita» che nell'estate del 1700 lo segnala quale studente presso il Seminario Romano⁶, i cui alunni frequentavano il Collegio Romano, la prestigiosa scuola gesuitica istituita nella capitale pontificia dallo stesso Ignazio de Loyola. La famiglia di Stefano aveva già legami con i gesuiti: un fratello del nonno paterno, Giuliano De Mari, era entrato nella Compagnia di Gesù, mentre negli anni Settanta e Ottanta del Seicento insegnava nel Collegio un Agostino De Mari; nel 1688 il padre, dopo la morte della madre di Stefano, aveva donato ai gesuiti circa mille lire genovesi⁷. I rapporti tra Stefano e i gesuiti rimarranno stretti per tutta la sua vita e la Compagnia troverà spazio anche nel suo testamento. Dato che all'epoca della fede di vita aveva quasi diciassette anni e che nel Collegio si poteva entrare intorno ai dodici, si può supporre che dal 1695/96 al 1700/01 egli sia stato a

⁴ C. Bitossi, Dbi 38 cit. Su questi temi, cfr. Id., *Un lungo addio. Il tramonto del partito spagnolo nella Genova del '600*, in *La storia dei genovesi*, VIII, Sorriso Francescano, Genova, 1988, pp. 119-135.

⁵ Si trattava di una vera «quadratura del cerchio» per la politica estera di Genova e della sua classe dirigente. G. Assereto, *La guerra di Successione spagnola dal punto di vista genovese*, in *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, Atti della Società Ligure di Storia Patria, n.s., LI (CXXV), fasc. I, Genova 2011, p. 544 (539-584).

⁶ Asg, *Notai Antichi*, 9418, Ottavio Giuseppe Acquarone, 16.7.1700. Ringrazio Roberto Santamaria per avermi segnalato questo notaio in relazione alla famiglia De Mari. Il Seminario Romano era stato istituito nel 1564, tredici anni dopo la nascita del Collegio. R.G. Villoslada, *Storia del Collegio Romano, dal suo inizio (1551) alla soppressione della Compagnia di Gesù (1773)*, Pontificia Università Gregoriana, Roma, 1954, p. 80.

⁷ R.G. Villoslada, *Storia del Collegio Romano* cit., pp. 326, 328, 330, 332; C. Bitossi, Dbi 38 cit., p. 477; G. Raffo (a cura di), *Storia della casa professa della Compagnia di Gesù istituita a Genova nella chiesa di Sant' Ambrogio con il santissimo nome di Gesù dall'anno 1603 al 1773*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVI (1996), p. 327 (175-419).

Roma ospite del Seminario e abbia frequentato le lezioni del Collegio⁸. Qui ricevette un'educazione di ottimo livello o perlomeno egli la considerò tale, tanto da rimarcare alcuni decenni dopo a Filippo V, mentre era ambasciatore di Spagna a Venezia, l'«ignorancia» di gran parte della nobiltà locale⁹.

Il rapporto con Venezia risale in realtà a questa prima fase della vita di Stefano De Mari, quando fu ospite della Repubblica per un periodo piuttosto lungo, anche se non è chiaro se prima o dopo la parentesi romana. In seguito avrebbe ricordato di aver trascorso «nel grembo» della Repubblica di San Marco «molti anni della mia gioventù, ben veduto e favorito»¹⁰. Se, come sottolineato da Andrea Lercari all'autore di questo saggio era prassi comune per molti patrizi genovesi stabilirsi a Venezia per questioni mercantili e per curare i notevoli interessi nel debito pubblico veneziano¹¹, il soggiorno di Stefano De Mari dovrebbe collocarsi dopo la conclusione dei suoi studi a Roma, quindi presumibilmente a partire dal 1701; per questi anni, le uniche notizie sicure sono comunque una serie di «fedi di vita» che lo segnalano a Genova nel 1704, 1706, 1708 e 1709¹². In ogni caso, eccettuata qualche eventuale esperienza marittima durante la parentesi veneziana, poco nella vita di Stefano De Mari poteva fino a quel momento far pensare a una sua carriera sul mare, meno che meno in ambito militare. A differenza di altri patrizi genovesi della nobiltà minore che trovavano imbarco sulle galee delle squadre pubbliche e private della Repubblica¹³, Stefano

⁸ R.G. Villoslada, *Storia del Collegio Romano* cit., p. 129. Per orari e giorni di studio relativi al Collegio e al Seminario, cfr. ib., pp. 85-87.

⁹ Ags, *Estado*, 5735, 9.5.1744. Del resto anche il fratello maggiore Ippolito risulta aver ricevuto un'educazione particolarmente accurata. Cfr. M. Cavanna Ciappina, s.v., *Dbi*, 38, Roma, 1990. In base alla *Ratio studiorum* gesuita, nel Collegio si insegnava Grammatica per tre anni, «umanità» (retorica) per un anno e storia per un altro anno. Questi erano gli studi base per le «facoltà» inferiori e si può presumere siano stati quelli svolti da Stefano De Mari. R.G. Villoslada, *Storia del Collegio Romano* cit., pp. 98-101. Sulla *Ratio*, cfr. M. Hinz, R. Righi, D. Zardin (a cura di), *I Gesuiti e la Ratio Studiorum*, Bulzoni, Roma, 2004; G.P. Brizzi, *La ratio studiorum: modelli culturali e pratiche educative dei Gesuiti in Italia tra Cinque e Seicento*, Bulzoni, Roma, 1981.

¹⁰ Asv, *Senato Corti*, filza 255, 12.5.1742, all. scr. Giovanni Emo 9.5.1742 [Emo era il patrizio veneziano incaricato dal governo di trattare con Stefano De Mari nella sua qualità di ambasciatore di Spagna, una prassi comune nei rapporti diplomatici della Repubblica di Venezia].

¹¹ Un discreto numero di atti notarili attestano i rapporti d'affari della famiglia De Mari a Venezia.

¹² Ags, *Notai antichi*, 9194, Alessandro Alfonso, 21.8.1704; 9420, Ottavio Giuseppe Acquarone, 15.5.1706; 11.1.1708; 9421, Id., 2.5.1709.

¹³ Cfr. A. Lercari, *I Giustiniani da Genova a Ceparana. Una singolare storia familiare nella società genovese del Settecento*, in L. Ferrari, A. Lercari (a cura di), *I Giustiniani in Lunigiana. Tra La Spezia, Ceparana e Vezzano, una famiglia genovese e le sue dimore*, «Giornale Storico della Lunigiana e del Territorio Lucense», n.s., LVII-LVIII (2006-2007), p. 91 (71-246).

sembra aver condotto una vita privilegiata all'interno di una famiglia particolarmente agiata e nella quale la figura dominante rimase quella del padre Francesco, coadiuvato dal fratello maggiore Ippolito¹⁴.

La morte di Francesco De Mari (avvenuta il 5 gennaio 1710)¹⁵ ci segnala uno dei pochi fatti accertati relativi a Stefano prima del 1712. Il testamento del defunto venne aperto il medesimo giorno e i tre fratelli si trovarono eredi di un patrimonio assai cospicuo, a partire dalla casa situata presso Piazza Banchi, dove mantennero la propria residenza anche in seguito¹⁶. A ribadire gli stretti rapporti con i Centurione, protrattisi anche dopo la morte della moglie Livia Maria, Francesco De Mari nominò la ex suocera Teresa Centurione - moglie di Ippolito Centurione e nonna materna di Stefano - procuratore nel caso di assenza da Genova del figlio maggiore Ippolito¹⁷. La scomparsa del padre non sembra aver modificato l'esistenza di Stefano De Mari, che nel biennio successivo risulta ancora a Genova, anche se alcune procure fanno pensare alla necessità di effettuare dei viaggi di una certa durata¹⁸. Un prestito di 10 mila lire genovesi da lui ottenuto nell'aprile del 1711 da parte di Maria Durazzo (rispettivamente figlia e moglie dei patrizi Giuseppe Maria Durazzo e Giovanni Francesco Brignole), della durata minima di un anno, potrebbe però essere indizio di un qualche movimento iniziale per raccogliere il capitale con cui mettere in moto l'*asiento* oggetto del presente saggio¹⁹.

¹⁴ Stefano De Mari aveva anche un terzo fratello, Giovanbattista, che però sembra essere stato non solo il più giovane, ma anche il meno influente della famiglia. Ai tre fratelli si aggiungeva una sorella, «al secolo Lelia Caterina, volgarmente detta Lelia Maria» come la madre, entrata in convento nel 1693 e divenuta Suor Lucia dopo aver preso i voti nel 1696. Cfr. Asg, *Notai antichi*, 9421, Ottavio Giuseppe Acquarone, 18.5.1711.

¹⁵ Questa notizia permette d'integrare la voce di Carlo Bitossi relativa a Francesco De Mari nel Dbi. Cfr. Asg, *Notai antichi*, 9421, Ottavio Giuseppe Acquarone, 12.1.1710; 11.5.1710.

¹⁶ Pare che ciascuno dei fratelli ricevesse in eredità, oltre ai beni immobili, una rendita annua di 30 mila lire genovesi. La stessa fonte, il console francese a Genova Joseph D'Aubert, li descriveva così: «ils ne son pas mariées, ils aiment tous les trois à se bien divertir et à youer ; ils sont de génie français, ils ont de très belles manières et beaucoup d'esprit, sont bien faits...». Stefano De Mari veniva comunque indicato erroneamente come il più anziano. Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes*, D'Aubert a Pontchartrain, 29.10.1712. Il palazzo sembrerebbe essere stata un'eredità lasciata dalla madre Livia Maria Centurione. Situato nell'attuale Via S. Siro, è oggi sede della compagnia di navigazione Hugo Trumpy, fondata dall'omonimo norvegese nel 1876. Cfr. <http://www.hugotrumpy.it/4.htm>.

¹⁷ Alla ex suocera, «come segno di ossequio e affetto che le ho sempre conservato dopo che ho avuto l'onore di essere suo genero», Francesco De Mari lasciò anche il suo orologio «da ripetizione d'argento». Asg, *Notai antichi*, 9421, Ottavio Giuseppe Acquarone, 12.1.1710; 9423, 2.1.1710. Teresa Centurione era figlia di Giovanbattista Centurione, doge di Genova nel 1659-60 e capo delle truppe che avevano respinto vittoriosamente l'attacco sabauda del 1671-72. G. Nuti, s.v., Dbi, 23, Roma, 1979.

¹⁸ Asg, *Notai antichi*, 9421, Ottavio Giuseppe Acquarone, 22.1.1711; 8.3.1712.

¹⁹ Asg, *Notai antichi*, 9421, Ottavio Giuseppe Acquarone, 29.4.1711.

Effettivamente qualcosa già bolliva nel sempre tumultuoso calderone finanziario genovese. Il progetto che sarebbe stato ideato da Stefano De Mari si rifaceva infatti a quello avanzato nel 1710 da Carlo Grillo, un altro patrizio genovese che aveva continuato a servire la Spagna anche sotto la nuova dinastia²⁰. Grillo aveva offerto a Filippo V, appoggiandosi su un gruppo di imprenditori marittimi guidato dal capitano Germano²¹, cinque-sei grossi vascelli per scortare la *Flota de Indias* in cambio del grado di *Gefe de Escadra* e della possibilità di trasportare ogni anno una somma di argento²². Il progetto di Grillo non era andato in porto, ma De Mari lo avrebbe ripreso con lo stesso obiettivo, la *Flota* e l'argento che si poteva trasportare con essa, che era il vero scopo di queste manovre naval-imprenditoriali genovesi²³. In un certo qual modo si trattava della riproposizione, su scala e con mezzi diversi, di quel sistema di convogliamento dalla Spagna dell'argento americano che i genovesi avevano intrapreso nel secolo precedente, utilizzando soprattutto le galee dei loro *asentistas*²⁴. Dato il contesto geo-marittimo atlantico, i mezzi impiegati non potevano essere le galee, ma le navi da guerra a vela, cosa che poneva De Mari in una posizione di continuità sia col nonno Ippolito Centurione, che aveva noleggiato a suo tempo navi da guerra a vela alla Spagna, sia con quei genovesi che avevano organizzato nella seconda metà del Seicento lucrosi traffici oceanici impiegando unità a vela²⁵.

²⁰ Carlo Grillo era figlio di Marcantonio, marchese di Clarafonte, e fratello di Clelia Grillo Borromeo, la caparbia animatrice dell'«Academia Cloelia Vigilantium», noto salotto politico-letterario della Milano della prima metà del Settecento. Cfr. G. G. Fagioli Vercellone, s.v., *Dbi*, 59, Roma, 2002. L'iniziatore delle fortune della famiglia in Spagna, il nonno Domenico Grillo, aveva tra l'altro gestito l'*asiento* degli schiavi tra il 1663 e il 1674, più o meno gli stessi anni in cui il nonno di Stefano De Mari, Ippolito Centurione, operava come *asentista* navale. Su Domenico Grillo, cfr. A. García Montón, *Trayectorias individuales durante la quiebra del sistema hispano-genovés: Domingo Grillo (1617-1687)*, in *Génova y la Monarquía Hispánica* cit., pp. 367-384. Dall'analisi di García Montón emergono rapporti di parentela dei Grillo sia con i De Mari, sia con i Centurione.

²¹ Potrebbe trattarsi di Giovanni Agostino Germano, attivo a Genova già negli ultimi decenni del Seicento. Cfr. L. Gatti, *Comandanti marittimi del Sei-Settecento*, in L. Gallinari (a cura di), *Genova una "porta" del Mediterraneo*, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea, Cagliari-Genova-Torino, 2005, pp. 709-710 (701-729).

²² Insieme ai genovesi, nel progetto vi erano anche alcuni mercanti biscaglinesi. G. Assereto, *La guerra di Successione spagnola* cit., p. 578.

²³ Anf, AE, B¹ 529, *Correspondance Consulaire, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain*, 10.5.1710; B¹ 531, id., 29.10.1712.

²⁴ Cfr. L. Lo Basso, «*Che il signore la conduca a salvamento*». *Le assicurazioni marittime nelle strategie economiche dei genovesi nel Seicento*, in P. Scaramella (a cura di), *Alberto Tenenti scritti in memoria*, Bibliopolis, Napoli, 2005, pp. 690-692 (685-708); Id., *Gli asentisti del re* cit., pp. 402, 424.

²⁵ Ippolito Centurione aveva ingaggiato nel 1661 sette «vascelli» per la campagna contro il Portogallo. Nuti, *Dbi* 23 cit. Sulle iniziative oceaniche genovesi, cfr. Lo Basso, *De Curaçao a Esmirna* cit.

Dalle Indie a Barcellona

La prima, concreta indicazione dell'*asiento* ideato da Stefano De Mari risale alla fine di ottobre del 1712, quando il consolato francese a Genova segnalò a Parigi che un gruppo di patrizi genovesi, che aveva di mira il commercio delle Indie e che faceva capo a De Mari, aveva avanzato una proposta in tal senso tramite l'ambasciatore di Spagna a Torino, marchese di Villamayor, in quel momento a Genova²⁶. La proposta era di armare cinque grandi vascelli per scortare la *Flota de Indias*, riconducendo ogni anno 200.000 piastre di argento (*pesos*) che la *Casa de Contractacion* di Siviglia si obbligava a far pagare al governo spagnolo; la medesima *Casa* si impegnava a mantenere tutti gli articoli che Filippo V avrebbe stipulato con De Mari. L'armo sembrava ben avviato, con i capitani delle cinque navi già stabiliti: insieme a Stefano De Mari, cui sarebbe spettato il comando della squadra e dell'ammiraglia, vi erano Silvestro Grimaldi, cavaliere di Malta, Lorenzo Imperiale, un altro dei fratelli De Mari – presumibilmente il più giovane, Giobattista – e Pietro Giustiniani, che era stato capitano delle galee del duca di Tursi, lontano erede di Andrea Doria, che guidava la squadra privata di unità a remi tradizionalmente al servizio della Spagna (ma che proprio in quegli anni sarebbe stata sciolta)²⁷. L'armo si collegava direttamente a quello proposto da Carlo Grillo due anni prima perché da un lato veniva ancora menzionato il capitano Germano, dall'altro il principale finanziatore era Giovanni Marchelli, un importante mercante «titolare [in Spagna] di vari appalti pubblici tra cui uno per le forniture militari», che aveva già fatto parte della società alle spalle di Grillo²⁸. Il gruppo, che i francesi giudicavano una compagnia «bonne et solide, et qu'en son particulier il a tout le mérite qu'on peut souhaiter»²⁹, contava di acquistare, oltre a una nave che faceva già parte del progetto Grillo,

²⁶ Anf, *Marine*, B⁷ 16, Paget a Pontchartrain, 22.10.1712, c. 143v; Anf, AE, B¹ 531, D'Aubert a Pontchartrain, 29.10.1712. Juan Antonio de Albizu, marchese di Villamayor, sarà in seguito ambasciatore a Genova.

²⁷ Grimaldi dovrebbe essere Silvestro di Francesco, nato nel 1647 nel Regno di Napoli e cavaliere dal 1668. Cfr. A. Lercari, *Ceto dirigente e Ordine di San Giovanni a Genova: ruolo generale dei Cavalieri di Malta liguri*, in J. Costa Restagno (a cura di), *Cavalieri di San Giovanni in Liguria e nell'Italia settentrionale. Quadri generali, uomini e documenti*, Istituto internazionale di studi liguri, Genova, 2009, pp. 177, 257-258 (115-273). Su Pietro Giustiniani, figlio naturale di Giovanni Pantaleo, nato nel 1668 anch'egli nel Regno di Napoli, cfr. Id., *I Giustiniani da Genova a Ceparana* cit., pp. 91, 192. Lorenzo Imperiale era figlio di Ambrogio, probabilmente lo stesso Ambrogio che di lì a qualche anno sarebbe divenuto doge della Repubblica. Sullo scioglimento della squadra del duca di Tursi, per il quale sia gli archivi genovesi, sia quelli spagnoli conservano una ricca documentazione, cfr. Lo Basso, *Gli asentisti del re* cit., pp. 425-428.

²⁸ G. Assereto, *La guerra di Successione spagnola* cit., p. 578.

²⁹ Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire*, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain, 11.3.1713.

altre due unità, tra le quali quella del capitano Tommaso Campanella, uno dei più problematici (e sfortunati) uomini di mare genovesi di questo periodo³⁰; erano inoltre in corso trattative a Livorno per l'acquisto di un altro vascello genovese in vendita in quel porto a causa dei debiti degli armatori³¹. Le cose sembravano a tal punto avanzate che il console francese Joseph D'Aubert, sicuro che la stipula dell'*asiento* fosse una formalità, chiese al ministro della marina Pontchartrain di intercedere per trovare un impiego nella squadra per il fratello Jacques, capitano dei dragoni di Filippo V in Sicilia³².

In definitiva Stefano De Mari, pur senza una diretta esperienza in campo marittimo e/o navale, traendo partito dalla posizione economica e dalla rete di importanti relazioni della propria famiglia, si era posto a capo di un gruppo di investitori/imprenditori che stavano mobilitando alcune delle migliori risorse genovesi per conseguire un risultato non solo di prestigio, ma di notevole ritorno economico. Tutto ciò approfittando della difficile situazione in cui si dibatteva la Spagna sul mare, soprattutto sulla *façade* atlantica. La crisi che aveva colpito la flotta dopo il cambio di dinastia, dovuta anche al "tradimento" della causa borbonica da parte dell'Ammiraglio di Castiglia e di altri esponenti di spicco della marina spagnola, aveva infatti reso sempre più tenui i collegamenti con le Americhe³³. Il ritmo delle *flotas de las Indias* si era rallentato progressivamente e dalla consueta annualità si era scesi progressivamente a intervalli sempre maggiori, per quanto le comunicazioni non venissero mai completamente interrotte. Tra il 1699 e il 1713 salparono non più di cinque *flotas* complete verso la Nuova Spagna e una sola verso la *Tierra Firme*³⁴. In questo vuoto di potere navale

³⁰ Sulle vicissitudini di Campanella, sul quale Luca Lo Basso sta preparando un saggio, cfr. Gatti, *Comandanti marittimi* cit., pp. 707-714.

³¹ L'*asiento* che De Mari intendeva proporre era quindi del tipo «*asiento-noleggio*, in cui un privato metteva a disposizione dello Stato, dietro compenso e con le necessarie garanzie, un certo numero di unità armate», diversamente dall'*asiento-appalto*, in cui invece lo Stato dava in gestione al privato un certo numero di galee per un determinato numero di anni, con i dovuti compensi». Lo Basso, *Gli asientisti del re* cit., p. 398.

³² Jacques D'Aubert aveva ricoperto per quattro anni la carica di «Capitaine de Vaisseau» e, a detta del console, era un ottimo uomo di mare. Jérôme Phélypeaux, comte de Pontchartrain, era il *Secrétaire d'État de la Marine*.

³³ Sul "tradimento" dei vertici navali, cfr. M. L. González Mezquita, *Oposición y disidencia en la guerra de sucesión española : el Almirante de Castilla*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 2007; H. Kamen, *Philip V of Spain. The King who reigned twice*, Yale University Press, 2001, pp. 25, 228. Sul disastroso stato della marina spagnola a Cadice nel 1705, cfr. la relazione di Bernard Renau d'Élissagary (l'ideatore delle galeotte a bomba) in P. Hrodej, *Marine et diplomatie : les vaisseaux français, un outil au service du Bourbon de Madrid et de l'Empire espagnol d'Amérique (1700-1713)*, in C. Buchet (a cura di), *La Mer, la France et l'Amérique latine*, PUPS, Paris, 2006, pp. 34-35 (27-43).

³⁴ Vi erano due tipi di *flotas* annuali, quella per la Nuova Spagna, con destinazione Veracruz, in Messico, e quella per la Tierra Firma, con destinazione Cartagena, oggi in Colombia, e Portobello, sull'Istmo di Panama. G. J. Walker. *Política española y comercio*

e commerciale cercarono di inserirsi i francesi, traendo profitto dai rapporti dinastici e politico-militari che univano le due corone borboniche e utilizzando metodi sia legali sia illegali³⁵. Un progetto per sostituire con sei “fregate” francesi la tradizionale *flota*, appoggiato dallo stesso Pontchartrain, fu accolto nel 1706 dalle autorità spagnole. Nel 1708 una «*estraña flota*» composta da due navi da guerra e cinque mercantili francesi e da un buon numero di bastimenti spagnoli salpò per le Americhe al comando di Andrés de Pez, «inaugurando un nuevo sistema de despacho». La *flota* rientrò nel marzo del 1710 e il suo successo deve aver suggerito a Carlo Grillo l'idea di presentare il proprio *asiento*. Nel 1711 Bernardo Tinajero de la Escalera, un ex mercante e armatore spagnolo che aveva ottenuto la fiducia di Filippo V, ma che doveva la sua fortuna all'influenza francese, preparò il progetto per la nuova *flota* che salpò quell'anno al comando di Andrés de Arriola³⁶. Nel novembre del 1712, poco prima dell'arrivo di De Mari a Madrid, Tinajero sottoscrisse con Manuel López Pintado, destinato a occupare anch'egli un ruolo di primo piano nella nuova marina spagnola, un contratto per armare tre navi da guerra nuove, con cui trasportare uomini e materiali per avviare la costruzione nelle Americhe di grandi navi di linea con cui proteggere quelle acque³⁷. Nel contempo, un capitano francese agli ordini di Filippo V, Jean de Monségur, portò avanti un più generale progetto di rifondazione della marina spagnola, che ebbe una particolare influenza sulla nascita, nel 1714, della nuova *Secretaria De Marina y Indias*³⁸. Grillo prima e De Mari poi si inserirono quindi in una dinamica già avviata e che vedeva protagonisti soprattutto i francesi, giocando presumibilmente sul minor timore che la presenza, anche militare, genovese in Atlantico avrebbe potuto incutere, sia per il diverso peso politico delle due compagnie statali, sia per i tradizionali rapporti di clientela tra Spagna e Genova.

colonial, 1700-1789, Ariel, Barcelona-Caracas-Mexico, 1979, pp. 24-25, 44; C. Rahn Phillips, *The Treasure of the San José. Death at Sea in the War of the Spanish Succession*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 2007, pp. 52, 82.

³⁵ Cfr. P. E. Pérez-Mallaina Bueno, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1982, pp. 63-76, 117-179; Hrodej, *Marine et diplomatie* cit.

³⁶ Pérez-Mallaina Bueno, *Política naval española* cit., pp. 322, 328-330, 333-336; I. Valdez-Bubnov, *Poder naval y modernización del Estado: política de construcción naval española (siglos XVI-XVIII)*, Instituto de Investigaciones Históricas, México & Iberoamericana, Madrid, 2011, pp. 140-151.

³⁷ Pintado era «una de esas figuras tan comunes en la Carrera de las Indias, mezela De Marino, negociante y soldado», profilo che in effetti si potrebbe applicare a molti degli uomini di mare del tempo. Pérez-Mallaina Bueno, *Política naval española* cit., pp. 341-342. Su di lui sta completando una tesi di dottorato, presso l'Università di Siviglia, Enrique Tapias Herrero, che ringrazio per alcune indicazioni che mi ha cortesemente fornito.

³⁸ Valdez-Bubnov, *Poder naval* cit., pp. 135-139.

Per la sua impresa, De Mari poteva inoltre contare su solidi appoggi politici di carattere familiare³⁹. Il defunto padre Francesco, nel corso della missione diplomatica svolta a Madrid durante gli anni Novanta del Seicento, era entrato in stretti rapporti con Paolo Spinola, terzo marchese di Balbases e discendente diretto di Ambrogio Spinola, la cui famiglia si era ormai stabilita in Spagna ma che manteneva stretti rapporti con la patria d'origine. Paolo Spinola era considerato da sempre francofilo⁴⁰, considerazione che si poteva estendere anche al figlio, Filippo Antonio, quarto marchese di Balbases, del quale Francesco De Mari aveva amministrato per molti anni i beni genovesi⁴¹; quest'ultimo aveva inoltre conosciuto personalmente Filippo V, accompagnandolo durante il suo passaggio da Genova verso i propri domini napoletani nel 1702⁴². Ciò aiuta a spiegare la facilità con cui Stefano, che veniva indicato sia come "cugino" che come capitano delle guardie del marchese di Balbases, allora viceré di Sicilia per Filippo V, poté inizialmente muoversi in un ambiente controllato dalla Francia come la corte spagnola del 1712⁴³.

Nonostante queste premesse, e nonostante i convincimenti del console D'Aubert, l'*asiento* non ebbe un percorso né facile, né lineare. Stefano De Mari dovrebbe essere partito per la Spagna, insieme a Silvestro Grimaldi, uno dei suoi capitani, verso la fine del 1712 e viene segnalato a Madrid dopo la metà di gennaio del 1713. Oltre ai contatti indicati, nella capitale spagnola godeva del favore sia del cardinale Del Giudice e del duca di Escalona⁴⁴, sia, soprattutto, della principessa

³⁹ Sull'importanza delle rete di «socios y parientes» dei genovesi in Spagna, cfr. M. Herrero Sánchez, *Génova y el sistema imperial hispánico*, in B. J. García García, A. Álvarez-Ossorio Alvarino (a cura di), *La monarquía de las naciones: patria, nación y naturaleza en la monarquía de España*, Fundación Carlos de Amberes, Madrid, 2004, pp. 535-536 (529-562). De Mari, che si fregiava anche del titolo di marchese, apparteneva a quel patriziato genovese che poteva vantare il suo lustro aristocratico di fronte a rivali commerciali come i portoghesi, gli inglesi o gli olandesi. *Ib.*, p. 538.

⁴⁰ M. Herrero Sánchez, A. Álvarez-Ossorio Alvarino, *La aristocracia genovesa al servicio de la Monarquía Católica: el caso del III marqués de Los Balbases (1630-1699)*, in *Génova y la Monarquía Hispánica* cit., p. 363 (331-365). Per il filo francesismo di Paolo Spinola, cfr. J. Guerrero Villar, *El tratado de paz con Inglaterra de 1713. Orígenes y culminación del desmembramiento de la Monarquía Hispánica*, Tesis doctoral inédita, Universidad Autónoma de Madrid, 2008, p. 80 cit. in *ib.*, p. 365.

⁴¹ *Asg, Notai antichi*, 9421, Ottavio Giuseppe Acquarone, 16.5.1714.

⁴² In quell'occasione Filippo V regalò al padre di Stefano De Mari "un anello con diamante". C. Bitossi, *Dbi* 38 cit. Genova accolse con particolari onori il sovrano spagnolo. G. Assereto, *La guerra di Successione spagnola* cit., p. 547.

⁴³ Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire*, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain, 29.10.1712. Tuttavia lo stesso D'Aubert, un paio di anni dopo, riporta che ad essere capitano delle guardie era stato il fratello Ippolito, e non Stefano. *Ib.*, B¹ 532, 14.12.1714.

⁴⁴ Cfr. Anf, *Marine*, B⁷ 16, D'Aubert a Pontchartrain, 12.11.1712, c. 210r; B⁷ 17, Uzardy a Pontchartrain, 19.12.1712, c. 31v; Bonnac a Pontchartrain, 23.1.1713, c. 135r. Francesco Del Giudice – la cui famiglia, di origine genovese, si era trasferita a

Orsini, *Camarera mayor* della regina Maria Luisa di Savoia e principale referente politico di Luigi XIV in Spagna, che aveva una notevole influenza sui sovrani e che le fonti indicano essere stata una «zia» di Stefano⁴⁵. Gli importanti appoggi non impedirono tuttavia che De Mari ottenesse un preliminare rifiuto circa la possibilità di ingaggiare la squadra sulla rotta atlantica, cosa che lo spinse a ripiegare su una proposta per otto navi da guerra da impiegare in Mediterraneo, con condizioni analoghe alla squadra di galee che il duca di Tursi teneva in *asiento* per la Spagna. L'idea dell'Atlantico rimaneva però nei suoi orizzonti e a febbraio Stefano poté scrivere ai fratelli a Genova di aver ottenuto a questo scopo (probabilmente grazie all'intercessione della Principessa Orsini) un'udienza con Filippo V, che lo aveva ricevuto «favorablement» e che aveva inoltrato il suo memoriale relativo all'*asiento* perché venisse esaminato⁴⁶. Invece, benché la squadra fosse pronta a salpare da più di un mese con gli equipaggi già pagati e nonostante fossero «così bene disposte le cose dal maneggio attento del predetto Magnifico Stefano e tutta la corte faceva tale applauso al pensiero, che ognuno credeva che l'affare si saria felicemente condotto al suo fine», la risposta fu negativa. Agli inizi di marzo un «biglietto» indirizzatogli dal Segretario José de Grimaldo⁴⁷ sottolineò che il re «gradiva molto il zelo e la finezza nell'offerta della squadra di navi, ma che per giuste ragioni non poteva hora abbracciare il progetto». Il motivo principale erano gli stretti rapporti tra Spagna e Francia, perché Filippo V «mal soffriva che, essendoci navi francesi, onde valersi la maestà sua, quando ne occorresse il bisogno, si trattasse o desse orecchio a pren-

Napoli nel XVI secolo – divenne cardinale nel 1690. Schieratosi con i Borbone, fu viceré di Sicilia tra il 1701 e il 1705. Dal marzo del 1712 ricopriva la carica di Grande Inquisitore di Spagna, venendo anche ammesso al Consiglio di Stato. P. Messina, s.v., *Dbi*, 36, Roma, 1988. Juan Manuel Fernández Pacheco y Zúñiga, ottavo duca di Escalona, era stato viceré di Sicilia subito prima del cardinale Del Giudice, divenendo poi viceré di Napoli, carica che ricoprì fino alla caduta del regno in mano asburgica nel 1707.

⁴⁵ *Asg*, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, Francesco Maria Grimaldi, 30.1.1713. Anne de la Tremouille, dopo la morte del primo marito, Adrien de Talleyrand conte di Chalais, aveva sposato nel 1675 Flavio Orsini, duca di Bracciano. Nuovamente vedova nel 1698, alla salita al trono di Filippo V era divenuta prima dama della regina. La parentela con Stefano De Mari potrebbe derivare dai legami tra la famiglia materna dei Centurione e quella degli Orsini. Su di lei, cfr. D. Ribardière, *La Princesse de Ursins: Dame de fer et de velours*, Perrin, Paris, 1988; M. Cruttwell, *The Princess des Ursins*, Dent, London & Toronto, 1927.

⁴⁶ *Anf*, *Marine*, B⁷ 16, D'Aubert a Pontchartrain, 23.1.1713, cc. 135r-135v; *Anf*, *AE*, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes*, D'Aubert a Pontchartrain, 25.2.1713. Stefano De Mari intratteneva una corrispondenza regolare con i fratelli, ma purtroppo non risulta essersi conservato il suo archivio personale.

⁴⁷ Grimaldo era dal 1705 Segretario del *Despacho de Guerra y Hacienda*. Cfr. C. de Castro, *A la sombra de Felipe V: José de Grimaldo, ministro responsable (1703-1726)*, Marcial Pons, Madrid, 2004, pp. 125-126.

derle da altra mano»⁴⁸. I francesi seguivano in effetti con attenzione il progetto di De Mari e avevano saputo in anticipo del rifiuto oppostogli dal re. L'informazione era arrivata dal conte di Bergeyck, un fiammingo che era stato per un breve periodo il principale ministro di Filippo V e che rimaneva un suo influente consigliere⁴⁹. Convinto che fosse impossibile mettere in piedi la nuova marina senza l'aiuto della Francia, Bergeyck cercava di orientare Filippo V e il responsabile delle finanze Orry⁵⁰, entrambi alla ricerca delle modalità per ricreare una forte marina spagnola, verso gli interessi francesi⁵¹. A questo scopo, dopo un'iniziale titubanza di fronte alle proposte di De Mari, che giudicava convenienti, Bergeyck si impegnò in prima persona a bloccare l'*asiento*, approfittando del fatto che Filippo V lo avesse delegato a valutare la proposta⁵².

L'ingombrante presenza francese avrebbe costituito anche in seguito uno dei maggiori problemi per il patrizio genovese e per i suoi progetti e, più in generale, per la "colonia" genovese che operava in Spagna. I francesi sembrano aver visto i genovesi con un misto di disprezzo e stupore, rivali di scarso peso politico ma attivi e pericolosamente insidiosi. Pur sprovvisti dell'appoggio di uno stato forte, laddove la Repubblica sembrava voler ricoprire un ruolo del tutto secondario sullo scacchiere internazionale, erano tuttavia favoriti da una inspiegabile (agli occhi dei francesi) capacità di tessere relazioni personali e famigliari e di creare reti di interesse che riuscivano a mettere in difficoltà anche gruppi nazionali apparentemente molto più forti. D'altro canto, i genovesi in Spagna operavano come un gruppo piuttosto coeso nella difesa degli interessi "nazionali". De Mari, ad esempio, usò a Madrid la sua

⁴⁸ Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain*, 13.1.1713; Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 6.3.1713. In realtà Filippo V sembrava combattuto tra il desiderio di favorire la patria d'origine e quello di avere una propria marina indipendente. Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, M. de Bonnac a Pontchartrain, 1.4.1713.

⁴⁹ Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, M. de Bonnac a Pontchartrain, 19.2.1713; Kamen, *Philip V* cit., p. 117.

⁵⁰ Jean Orry, già *munitionnaire général* di Francia, era tornato in auge dopo essere stato il principale consigliere di Filippo V nella fase iniziale del suo regno. Cfr. A. Dubet, *Jean Orry et la réforme du gouvernement de l'Espagne (1701-1706)*, Presses Universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, 2009; G. Hanotin, *Jean Orry, un homme des finances royales entre France et Espagne (1701-1705)*, Universidad de Córdoba, 2009.

⁵¹ Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, Bonnac a Pontchartrain, 15.5.1713. Pare che il gruppo che faceva capo a De Mari si fosse inizialmente mosso «secretement» proprio per il timore di essere «traversez» dai francesi. *Marine*, B⁷ 16, D'Aubert a Pontchartrain 28.10.1712, c. 172, nota a margine. Orry si era già impegnato nella riorganizzazione dell'esercito spagnolo, giovandosi della sua precedente esperienza come *munitionnaire*. Cfr. Hanotin, *Jean Orry* cit., pp. 170-172.

⁵² Anf, *Marine*, B⁷ 17, Bonnac a Pontchartrain, 9.2.1713, cc. 201r-201v; Bergeyck a Pontchartrain, 13.2.1713, cc. 233v-234r; 20.2.1713, c. 330r.

influenza non solo per favorire il proprio *asiento*, ma anche per agevolare il compito dell'inviato genovese nella capitale spagnola, ottenendo tra l'altro per lui l'udienza di benvenuto con il sovrano⁵³. È questa una caratteristica che accumulava i genovesi che operavano a vario titolo nella monarchia spagnola e soprattutto i più importanti tra di loro, i quali mantenevano un occhio di riguardo per la propria "patria" e cercavano di favorirne la non sempre facile navigazione nelle agitate acque della politica internazionale.

Nonostante l'iniziale rifiuto, Stefano De Mari scriveva ai fratelli che contava di poter alla fine concludere l'accordo, tanto più che il re aveva dato ordine di non prendere in considerazione altre offerte. Vista la mal parata con i vascelli, i quali toccavano il delicato tema del traffico per le Indie, De Mari avanzò in marzo la proposta per un più tradizionale *asiento* di galee, traendo spunto dalla questione sul destino della squadra del duca di Tursi, discusso in quei mesi, senza però incontrare maggior fortuna⁵⁴. Vale la pena notare il fatto che egli potesse passare agevolmente dalle navi alle galee, evidenziando come il mercato navale genovese fosse in grado di offrire indifferentemente l'uno o l'altro prodotto, in base alle esigenze del richiedente. Una nuova occasione sembrò presentarsi in giugno, quando il ministro Orry (che, pur francese, si sforzava di favorire gli interessi regi e non sempre e comunque quelli dei propri compatrioti, evidenziando una attitudine meno "nazionalista" rispetto a quella dei genovesi), prospettò una riorganizzazione del commercio delle Indie. L'idea era quella di una compagnia commerciale che avrebbe operato sotto bandiera spagnola, ma che sarebbe stata costituita dagli armatori delle squadre "straniere" che avrebbero dovuto scortare le unità mercantili con un sistema di rotazione e con un soldo fisso da parte della compagnia. Stefano De Mari avrebbe guidato una di queste squadre, al fianco di una squadra francese e di una inglese. Ancora una volta, il fatto che un genovese riuscisse a mettersi sullo stesso piano di nazioni di ben altro peso politico mostra la capacità di influenza e di infiltrazione dell'intraprendente colonia. Nonostante la persistente opposizione di Bergeyck, Orry ebbe una serie di conferenze con De Mari, tanto che il trattato per l'*asiento* veniva definito «fort avancé»⁵⁵. De Mari propose un accordo che prevedeva un pagamento sulla base di una cifra fissa per tonnellata di naviglio, ma anche questa volta la possibilità di un'intesa tramontò rapidamente, non da ultimo

⁵³ Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 30.1.1713.

⁵⁴ Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain*, 11.3.1713; B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid, Bonnac a Pontchartrain*, 6.4.1713; *Marine*, B⁷ 18, Bonnac a Pontchartrain, 1.4.1713, cc. 25v-26r.

⁵⁵ Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 12.6.1713; Anf, *Marine*, B⁷ 18, Uzardy a Pontchartrain, 12.6.1713, c. 267v.

per il comportamento di due capitani genovesi, salpati da Cadice nonostante il divieto del Governatore della piazza che aveva vietato qualsiasi partenza finché non fosse salpata la flotta per il Perù, episodio che irritò particolarmente Filippo V: non sempre l'intraprendenza dei genovesi trovava chi la premiava⁵⁶. Il 12 luglio venne presentato un nuovo progetto per la *Flota a Nueva España*, che di fatto escludeva De Mari dai giochi atlantici, e a metà mese i francesi potevano osservare compiuti che il tentativo del patrizio genovese si era arenato⁵⁷.

Quando tutto sembrava perduto e Stefano De Mari si apprestava a rientrare a Genova con un nulla di fatto⁵⁸, l'*asiento* imboccò improvvisamente una strada tutta in discesa. Cos'era accaduto? La pace di Utrecht aveva decretato la fine della presenza asburgica in Spagna e la completa cessione di tutti i territori spagnoli ai Borbone⁵⁹. Tuttavia la Catalogna, e in particolare Barcellona, si erano rifiutate di piegarsi al trattato, sfidando l'autorità di Filippo V e mettendosi in rotta di collisione con la monarchia borbonica. Proprio in luglio i catalani avevano deciso di resistere al nuovo sovrano, che doveva ora impegnarsi a riconquistare la regione e soprattutto Barcellona, impresa quest'ultima che non si prospettava facile. Per farlo era necessario isolare completamente le città e le forze navali diventavano un elemento essenziale del blocco. Data la debolezza della marina spagnola, era giocoforza rivolgersi all'estero⁶⁰. Sebbene la fonte di rifornimento più logica fosse rappresentata dalla Francia, i lunghi anni di guerra avevano provato anche le forze navali francesi e Luigi XIV non era in grado, né voleva, impiegare mezzi propri in soccorso del nipote. Tutto ciò diede modo a De Mari di rientrare in gioco e rilanciare le sue proposte.

A metà agosto Orry avvisava Parigi che De Mari stava approfittando delle necessità dell'assedio di Barcellona per ripresentare, e con successo, il suo progetto⁶¹. Il ministro questa volta cercò di favorire i con-

⁵⁶ Anf, *Marine*, B⁷ 19, Partiet a Pontchartrain, 3.7.1713, c. 24r; Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 23.7.1713. Sembra che l'ignorare questo genere di divieti fosse una prassi piuttosto comune da parte dei capitani genovesi. Cfr. Ags, *Estado*, 5433, Villamayor a Grimaldo, 23.12.1713.

⁵⁷ La *flota* fu assegnata a Manuel López Pintado. Agi, *Consulados*, 33, n. 130; Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, Bonnac a Pontchartrain, 17.7.1713.

⁵⁸ Anf, *Marine*, B⁷ 19, Bergeyck a Pontchartrain, 29.7.1713, c. 137v.

⁵⁹ Sulla pace di Utrecht, oltre ai numerosi lavori usciti o in uscita per il suo trecentesimo anniversario, si rimanda al classico L. Bely, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV*, Fayard, Paris, 1990.

⁶⁰ A Cadice poté essere riunita una squadra di sette unità con due sole navi con 40 e più cannoni. Anf, *Marine*, B⁷ 20, Los Rios a Pontchartrain, 3.9.1713, c. 1r. Sulla necessità di navi da parte di Filippo V, cfr. C. Fernández Duro, *Armada Española (desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón)*, 6, Sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1900, pp. 111-112.

⁶¹ Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, Orry a Pontchartrain, 14.8.1713; anche Bonnac a Pontchartrain del medesimo giorno.

nazionali, trasmettendo il piano a Parigi e spingendo il governo francese ad avanzare proposte più convincenti, ma Luigi XIV non volle impegnarsi⁶². Nella prima metà di settembre Orry e Filippo V si videro costretti ad accettare l'*asiento* proposto dal genovese, cedendo infine alle sue insistenze, ma forse anche a qualche intercessione della principessa Orsini⁶³. Una piccola incertezza rimase ad alimentare le speranze francesi, perché l'accordo, che secondo l'ambasciatore genovese a Madrid era stato siglato l'11 settembre (esattamente un anno prima di quella che sarà la data dell'attacco finale a Barcellona), secondo Orry in ottobre non era ancora stato firmato. In effetti chi scrive non ha trovato copia dell'*asiento*, anche a causa di una certa confusione nelle carte archivistiche spagnole relativamente al periodo della guerra di Successione e del cambio di monarchia; in ogni caso, per la fine di settembre De Mari era già ripartito «en poste» da Madrid verso Genova⁶⁴. Un ultimo tentativo per dare spazio ai francesi fu l'offerta fatta al capitano e corsaro Jacques-Ange Le Normant de Mézy – allora a Madrid e che De Mari aveva cercato di coinvolgere nell'affare, sicuramente per smussare l'ostilità francese – di firmare un *asiento* alle stesse condizioni di quello del patrizio genovese. De Mézy accettò l'*asiento* in ottobre, ma non iniziò mai il servizio, perché Orry ne cambiò le condizioni, spingendolo a rinunciare. Tuttavia, essendo le sue clausole analoghe a quelle di De Mari, esse permettono di fare delle deduzioni relativamente all'*asiento* di quest'ultimo. De Mézy doveva mettere in servizio tre navi da 60, 50 e 40 cannoni, con la concessione della commissione di *Gefe de Escadra*, un anticipo di 120.000 *livres* e 15.000 *livres* al mese per diciotto mesi⁶⁵. A 4 *livres* per *peso*,⁶⁶ si trattava di 30.000 *pesos* di anticipo e 3.750 *pesos* al mese: l'anticipo era esattamente quello concesso a De Mari – uno dei pochi elementi finanziari certi forniti dalla docu-

⁶² Sembrerebbe comunque che il progetto inviato da Madrid non sia mai arrivato nelle mani di Pontchartrain. Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, Bonnac a Pontchartrain, 2.10.1713; Orry a Pontchartrain s.d.

⁶³ Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, Orry a Pontchartrain, 5.9.1713; 11.9.1713; Grimaldo a Pontchartrain, 11.9.1713; Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 11.9.1713 [1^o]. Alcuni mesi dopo il governo genovese si premurò di facilitare l'acquisto in città dei «damaschi» ordinati dalla principessa. Ib., 24.5.1714.

⁶⁴ Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 11.9.1713 [2^o]; Anf, *Marine*, B⁷ 20, *Partiet a Pontchartrain*, 25.9.1713, c. 24r; Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, Bonnac a Pontchartrain, 9.10.1713. Con il passare del tempo, Orry sembra essersi sempre più risentito per non essere riuscito a impedire l'*asiento*. Ib., B¹ 777, de Brancas a Pontchartrain, 8.1.1714.

⁶⁵ Anf, *Marine*, B⁷ 20, de Mézy a Pontchartrain, 11.9.1713, c. 1v; 25.9.1713, c. 24v; 9.10.1713, cc. 89v-90r; 22.10.1713, c. 132r; Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 25.12.1713.

⁶⁶ Calcolo basato sui dati forniti da J. Pritchard, *In Search of Empire: The French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge University Press, Cambridge, 2004.

mentazione rinvenuta – sicché si può ritenere che anche il mensile e la durata del contratto fossero i medesimi.

Il risultato conseguito da De Mari non era precisamente quello prospettato inizialmente. Invece di cinque grossi vascelli da mettere in campo sulla favolosa rotta delle Indie, il patrizio genovese doveva, più modestamente, fornire tre vascelli (uno grande, uno medio e uno piccolo) per il blocco della piazza di Barcellona nelle più prosaiche acque del Mediterraneo Occidentale⁶⁷. De Mari aveva comunque ottenuto il suo *asiento*, a dispetto anche della concorrenza francese, e questo non poteva non essere considerato un suo successo personale, dovuto sia alle capacità di persuasione, sia alle rete di aderenze che era riuscito ad attivare nella pur complicata corte borbonica. Come già detto, mancano dati precisi riguardanti le clausole del contratto, in particolare riguardo alla sua dimensione finanziaria. Le uniche informazioni vengono da una successiva lettera di De Mari, che indicava il pagamento di 15.000 *pesos* appena la squadra fosse stata passata in rivista ad Alicante, porto di prima destinazione; e da un atto notarile in base al quale, per avviare l'*asiento*, la corona spagnola aveva trasmesso a Genova un anticipo di 30.000 *pesos* tramite il citato Giovanni Marchelli: quest'ultimo si impegnavo a restituire la somma nel caso l'*asiento* non fosse andato in porto, dando per ciò adeguate garanzie. Anche il numero e la tipologia delle navi sono dedotti dagli accordi siglati da De Mézy e dalla documentazione successiva: si trattava di una unità da 64 cannoni, che avrebbe funto da ammiraglia, di una da 50 e di una da 40 cannoni, tutte e tre con i relativi equipaggi⁶⁸.

L'armo a Genova

Il 12 ottobre – anniversario della scoperta dell'America, come tenne a sottolineare – De Mari rientrò a Genova per procedere all'allestimento della squadra⁶⁹. Due giorni dopo si presentò all'ambasciatore spagnolo

⁶⁷ De Mari non fu l'unico a rimanere deluso relativamente alla *flota de Indias*. Nel 1714 l'allora celebre medico Jean Claude-Adrien Helvétius, padre del filosofo illuminista, recatosi a Madrid per curare la prima moglie di Filippo V, Maria Luisa di Savoia, organizzò, a nome di un gruppo di finanziatori francesi, un *asiento* di tre navi che, nelle promesse di Orry, avrebbero dovuto essere impiegate sulla rotta delle Indie. Le promesse furono però disattese, con forte disappunto dei francesi e notevoli strascichi circa l'impiego delle navi. Cfr. Ags, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 21.1.1715; 4.2.1715.

⁶⁸ L'anticipo è confermato dalle fonti francesi. Ags, *Estado*, 5433, Stefano De Mari a Grimaldo, 23.12.1713; Ags, *Notai Antichi*, 10046, Giovanbattista Boccardo, 20.1.1714 [1]; Anf, *Marine*, B⁷ 20, Partiet a Pontchartrain, 18.9.1713, c. 2v.

⁶⁹ Nelle sue lettere De Mari si firmava «Mari-Centurion» e soventi le fonti si riferiscono a lui con questo doppio cognome, a ribadire il forte legame con l'ascendenza materna. Ags, *Estado*, 5432, De Mari a Grimaldo, 12.10.1713.

Villamayor, lo stesso che aveva inoltrato a Madrid il suo primo progetto e che doveva ora tenere informato il proprio governo sui suoi progressi⁷⁰. Entro una settimana De Mari aveva già «ajustados» due navi, una da 40 e una da 50 cannoni «de toda fuerza y muy veleros», mentre era in trattative per acquistare la terza e più grande⁷¹; si trattava di una nave di costruzione olandese da 64 cannoni, ma la misura era solo temporanea, perché egli attendeva dall'Olanda un'altra unità, considerata delle migliori, che avrebbe dovuto prendere il posto della precedente quale ammiraglia della squadra. L'espedito era determinato dalla volontà del patrizio genovese di mettersi in mare al più presto, mostrando il proprio impegno verso gli interessi della corona.

Ai primi di novembre De Mari confermava a Grimaldo di avere pronte le due navi più piccole, molto «velezas y libera [sic]», con le quali contava di partire entro la fine del mese. L'ammiraglia da 64 cannoni avrebbe invece richiesto più tempo, anche perché le avverse condizioni meteorologiche ne stavano rallentando la necessaria carenatura, e avrebbe raggiunto la squadra in un secondo momento. La fretta di De Mari era accresciuta dagli ordini che aveva ricevuto da Orry di fare tappa a Tolone per imbarcare bombe e munizioni destinate ai mortai dell'artiglieria d'assedio a Barcellona⁷². La premura lo spinse anche a lamentare il ritardo nell'arrivo dalla Spagna sia delle patenti di nomina degli ufficiali, sia, soprattutto, della bandiera spagnola, che nella fretta di lasciare Madrid non aveva portato con sé; senza di essi, la Repubblica di Genova non avrebbe concesso alle navi il permesso di partire, cosa comprensibile visti i risvolti internazionali che potevano nascere, dato anche il fatto che, priva di documenti e bandiera spagnoli, la squadra avrebbe potuto essere scambiata per una formazione privata destinata alla guerra di corsa⁷³. La Repubblica cercò comunque di agevolare l'armamento e l'ambasciatore Villamayor poté presentare una lista di viveri da acquistare a Genova in franchigia⁷⁴. A questo proposito, De Mari rimarcò come le lunghe dilazioni prima di concludere l'*asiento*

⁷⁰ Ags, *Estado (Genova)*, 5432, Villamayor a Grimaldo, 14.10.1713.

⁷¹ Una fonte francese definiva l'unità più piccola come nave corsara, il che confermerebbe la sua velocità. Anf, *Marine*, B³, 224, Vauvré a Pontchartrain, 28.1.1714, c. 188r; Ags, *Estado*, 5432, De Mari a Grimaldo, 21.10.1713.

⁷² Ags, *Estado*, 5432, De Mari a Grimaldo, 28.10.1713; 4.11.1713; Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, Orry a Pontchartain, all. s.d.

⁷³ I ritardi nell'arrivo della documentazione erano dovuti anche alle difficoltà delle poste francesi, causate da quei maestri di posta. Ags, *Estado*, 5432, De Mari a Grimaldo, 11.11.1713; Villamayor a Grimaldo, 12.11.1713.

⁷⁴ La lista della spesa per le tre navi comprendeva 600 mine di grano, 300 mezzarole di vino, 200 cantara di carne salata, 40 barili di olio, 200 cantara di «tocfis» [stoccafisso?], 200 cantara di riso e 200 mine di legumi diversi. Ags, *Archivio Segreto, Marittimarum*, 1686, n. 63, 17.11.1713.

avessero fatto sì che, quando era rientrato a Genova, i prezzi fossero nel frattempo notevolmente aumentati⁷⁵.

Nel carteggio ufficiale, egli cercava di offrire a Madrid un'immagine di grande dedizione agli interessi spagnoli; scrisse tra l'altro di suo pugno alcune righe per sottolineare a Grimaldo la propria fedeltà personale e prendere le distanze da Orry, un particolare interessante se si considera che quest'ultimo era strettamente legato alla Principessa Orsini, la quale aveva sicuramente dato un importante contributo per il conseguimento dell'*asiento*⁷⁶. Evidentemente De Mari sapeva dei tentativi di Orry per far naufragare il suo accordo, ma l'esibita manifestazione di fedeltà al ministro spagnolo e la presa di distanza dalla componente più filo-francese della corte, potrebbero anche indicare che avesse già l'aspirazione di passare dal semplice stato di *asentista* a quello di effettivo ufficiale e servitore della monarchia borbonica, come poi avverrà. Tuttavia, le fonti notarili tendono a offrire un quadro meno roseo di quello da lui presentato. Da un lato le navi della squadra vennero tutte noleggiate, mentre De Mari si era quasi sicuramente impegnato a fornire alla Spagna navi nuove⁷⁷; dall'altro la prima nave fu ingaggiata ufficialmente solo l'11 novembre, la seconda il 16 dicembre e la terza addirittura il 20 gennaio 1714. Il ritardo degli atti notarili era in parte dovuto al fatto che si trattava presumibilmente di ratificazioni di accordi che si consideravano già in essere, in base alla fiducia reciproca, ma indubbiamente De Mari tentava di dare al governo spagnolo l'impressione che tutto procedesse più regolarmente, speditamente e nell'interesse della Spagna di quanto realmente ciò non avvenisse.

⁷⁵ Il patrizio dovette anche fronteggiare degli incidenti di percorso, come la cattura da parte degli inglesi di una feluca che aveva caricato a Livorno rifornimenti per la squadra. Ags, *Estado*, 5433, De Mari a Grimaldo, 6.1.1714; Anf, AE, B¹ 529, *Correspondance Consulaire, Gènes*, D'Aubert a Pontchartrain, 2.12.1713.

⁷⁶ De Mari scrisse eludendo la "sorveglianza" delle sentinelle che un inviato spedito da Orry a Genova per controllare l'armamento aveva messo al suo fianco. Ags, *Estado*, 5432, De Mari a Grimaldo, 4.11.1713. Sebbene dovesse originariamente la sua nomina all'allora ambasciatore di Francia a Madrid, Michel-Jean Amelot, Grimaldo, a partire dal 1709, aveva guadagnato una sempre maggior autonomia dai francesi. De Castro, *A la sombra* cit., pp. 126, 225-228. De Castro, pur sottolineando i buoni rapporti personali tra Orry e Grimaldo, riconosce la diversità dei rispettivi «métodos de trabajo». Va anche notato che la lettera di De Mari venne scritta alla vigilia della riforma del *Despacho* realizzata da Orry e decretata il 10 novembre di quell'anno. Ib., pp. 243-248. Sugli stretti rapporti tra Orry e la Principessa Orsini, cfr. J. M. de Bernardo Ares, *Luis XIV Rey de España : de los imperios plurinacionales a los estados unitarios (1665-1714)*, iustel, Madrid, 2008, pp. 301-302; Hanotin, *Jean Orry* cit., p. 149.

⁷⁷ I francesi pensavano che le navi sarebbero state acquistate in Spagna e/o a Brest. Cfr. Anf, *Marine*, B⁷ 20, D'Aubert a Pontchartrain, 28.10.1713, c. 149v; Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, de Brancas a Pontchartrain, 11.12.1713 [bis].

La prima nave noleggiata, la *Nostra Signora della Speranza e San Antonio da Padova*⁷⁸, di costruzione inglese, venne concessa «a titolo di locazione et affitto» dal suo capitano, Nicolò Burlando, a nome dei non meglio specificati «proprietarii et interessati»⁷⁹. Burlando avrebbe consegnato l'unità «ben carenata et amarinata» entro il 25 novembre, anche se una nota successiva indica che il noleggio venne fatto iniziare dal 1 gennaio 1714. L'armamento sarebbe stato portato a 50 cannoni, di cui 14 da 10 libbre «fiamminghe», 24 da 8 libbre, 8 da 4 e 4 da 2⁸⁰, mentre la poppa sarebbe stata interamente ridipinta con i colori che De Mari avrebbe richiesto⁸¹; l'equipaggio previsto sarebbe stato di 300 uomini. Il costo mensile del noleggio era di 500 *pesos* al mese con un anticipo di 2.700 *pesos*⁸², quasi cinque mesi e mezzo di noleggio. Quest'ultimo veniva previsto per una durata massima di due anni e De Mari poteva far navigare la nave «a suo beneplacito...dove meglio le parerà e piacerà (escluse però le Indie)», una precisazione probabilmente a salvaguardia degli interessi degli armatori. Egli si impegnava a tenere in servizio il capitano Burlando col grado e patente di primo tenente per tutta la durata del noleggio⁸³.

La nave più piccola, da 40 cannoni⁸⁴, anch'essa di costruzione inglese, aveva il prolisso, ma anche in questo caso non infrequente, nome di *Nostra Signora del Rosario e S. Francesco Saverio e l'Anime del Purgatorio*, motivo per il quale veniva «volgarmente» chiamata *Porco-spino*. L'ufficializzazione del noleggio è del 20 gennaio del 1714, ma De Mari la considerava acquisita almeno dalla seconda metà novembre e gli stessi atti retrodatano l'inizio del noleggio al 20 dicembre 1713. In questo caso il contratto era fatto direttamente con il proprietario, Genesio Puissever, per 550 *pesos* al mese, con un anticipo di 3.300 *pesos*, in pratica sei mesi⁸⁵. La nave veniva stimata a 18.000 *pesos* nel

⁷⁸ Come in molti casi di navi genovesi, il nome era piuttosto comune, sicché sovente non è facile distinguere un'unità da un'altra.

⁷⁹ Burlando aveva ricevuto a Cadice, il 1.4.1711, una procura per noleggiare la nave.

⁸⁰ Le libbre olandesi erano tra le più pesanti con i loro 0,494 kg. In sostanza un cannone da 10 libbre olandesi era abbastanza vicino a un 12 pdr. inglese. La disposizione dei cannoni prevedeva due cannoni da 8 (9 pdr.) in caccia a prua e otto da 4 sul cassero a poppa, mentre gli altri pezzi erano disposti lateralmente sui due ponti principali. L'unità dovrebbe aver avuto nove-dieci portelli per ponte.

⁸¹ Le decorazioni della poppa, dove sovente appariva un'immagine che richiamava il nome della nave, erano di particolare importanza simbolica.

⁸² Il cambio era calcolato a 5 lire (genovesi) per reale spagnolo, sicché ogni *peso* (8 reali) valeva 40 lire.

⁸³ Asg, *Notai Antichi*, 10045, Giovanbattista Boccoardo, 11.11.1713; 23.1.1714.

⁸⁴ Secondo il console D'Aubert, la nave aveva cannoni da 12 e da 6 libbre: dato il tipo di fonte, potrebbe trattarsi di libbre francesi, meno pesanti di quelle olandesi ma anch'esse superiori a quelle inglesi. Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes*, D'Aubert a Pontchartrain, 9.12.1713.

⁸⁵ Anche in questo caso i reali erano da 5 lire.

caso di perdita in combattimento o per «trattenimento» da parte delle autorità spagnole, eventualità che sarebbero state entrambe a carico di De Mari; peraltro Puissever non avrebbe potuto reclamare alcuna parte delle prede effettuate a danno «de turchi come d'altre nationi». La durata minima del noleggio era di un anno, con un massimo di due, ma se la Spagna avesse voluto comprare la nave, De Mari doveva avvertire Puissever entro tre mesi dall'arrivo nelle acque spagnole e la parte dei 3.300 *pesos* anticipati e non ancora consumati dal noleggio sarebbe stata decurtata dai 18 mila *pesos* della spesa di acquisto. Il capitano, Pietro Maria Boero, sarebbe rimasto in servizio con il grado di primo tenente e lo stipendio che De Mari avesse ritenuto opportuno⁸⁶. In realtà, il contratto di noleggio rappresentava un *escamotage* finanziario perché, come vedremo meglio in seguito, Puissever era non solo il proprietario della nave, ma anche uno degli «azionisti» dell'*asiento*, cosa che tra l'altro contribuisce a spiegare come mai la nave fosse già considerata ingaggiata un paio di mesi prima del contratto ufficiale.

Nelle sue lettere De Mari aveva sottolineato come la terza e più grande unità, che doveva in qualche modo «mostrare la bandiera» dell'impresa militare-commerciale del patrizio, sarebbe stata quella che avrebbe presentato maggiori problemi. La nave trovata inizialmente si dimostrò in effetti una pessima scelta perché, durante i lavori alla carena, si scoprì una grossa falla che la rendeva innavigabile⁸⁷. D'Aubert la indica come nave del capitano Marcenaro, mentre un corrispondente dell'ambasciata spagnola riporta che aveva 22 anni di età: potrebbe trattarsi della *Santa Maria* del capitano Giovanbattista Marcenaro, una nave che nel 1695 era data a 54 cannoni e che vedeva tra i proprietari Domenico Maria De Mari, zio di Stefano (e doge di Genova 1707-1709)⁸⁸. Se così fosse, si trattava di una specie di «nave di famiglia», il che aiuta a spiegare come mai Stefano De Mari, nella fretta di

⁸⁶ Asg, *Notai Antichi*, 10046, Giovanbattista Boccardo, 20.1.1714. Nella documentazione notarile sono riportati un certo numero di capitani con il medesimo cognome di Pietro Maria, che faceva quindi parte di una famiglia con una discreta tradizione marittima.

⁸⁷ Ags, *Estado*, 5432, Villamayor a Grimaldo, 25.11.1713; 5433, De Mari a Grimaldo, 8.12.1713.

⁸⁸ Anf, AE, B' 531, *Correspondance Consulaire*, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain, 25.11.1713; Ags, *Estado*, 5432, Manuel Martin de Velasco a Grimaldo, 25.11.1713; Asg, *Notai Antichi*, 9415 bis, Ottavio Giuseppe Acquarone, 24.10.1695. La vendita di materiali vari di una nave «già capitanata» da Giovanbattista Marcenaro, che vide coinvolto a fine 1714 il fratello di Stefano De Mari, Ippolito, sembrerebbe confermare questa ipotesi. Ib., *Conservatori del Mari*, 145, *atti civili*, 22.11.1714. Un capitano Marcenaro risulta morto a Lisbona nel 1712, ma, pur trattandosi probabilmente di Giovanbattista, non è illogico pensare che, essendo stato a lungo capitano della nave, anche dopo la sua scomparsa l'unità sia rimasta legata al suo nome. Ib., *Archivio Segreto*, 2673, *Lettere Consoli*, Cadice, 21.8.1712. Domenico Maria De Mari era fratello di Francesco, padre di Stefano.

completare l'allestimento della squadra, si fosse indirizzato su di essa, nonostante la sua relativa vetustà e le cattive condizioni generali. Va peraltro ricordato che la scelta era solo temporanea, perché De Mari attendeva l'arrivo della nave olandese di cui abbiamo parlato: il fatto che la *Santa Maria* fosse "di casa" avrebbe indubbiamente facilitato il suo licenziamento all'arrivo dell'unità migliore.

Frustrato dal grave contrattempo, De Mari pensò inizialmente di salpare comunque con le altre due unità, ma, dopo un attimo di smarrimento, riuscì a reperire una nuova nave, decisamente migliore della precedente⁸⁹. Si trattava della genovese *Nostra Signora di Loreto e San Nicolò da Tolentino*, un'unità da 64 cannoni⁹⁰ di tre-quattro anni di età che fu noleggiata a metà dicembre per un anno dal capitano Giovanni Stefano Sanguineti⁹¹. La fretta fece però pagare il suo prezzo, costringendo De Mari ad accettare un nolo piuttosto contorto e dalle condizioni onerose⁹², soprattutto perché Sanguineti si volle cautelare nell'eventualità che gli spagnoli volessero trattenere la nave oltre i termini pattuiti, inserendo una clausola che avrebbe costretto De Mari ad acquistarla in via definitiva. Si parlò quindi da una stima della nave, valutata a 50.000 *pesos*, per i quali De Mari avrebbe pagato il 5% annuo (2.500 *pesos*, circa 208 *pesos* al mese); a questi si aggiungevano 225 *pesos* al mese per «il deterioramento dello scafo»; e De Mari si impegnava inoltre

⁸⁹ De Mari confessò a Grimaldo di essersi trovato «en la mayor confusion». Ags, *Estado*, 5433, 16.12.1713. La flotta catalano-maiorchina stava agendo con quattro navi e l'ambasciatore Villamayor riteneva opportuno che De Mari salpasse con tutte e tre le navi insieme. Ib., 5432, Villamayor a Grimaldo, 25.11.1713; 5433, Villamayor a Grimaldo, 9.12.1713. Secondo D'Aubert, De Mari aveva prima pensato a una nave francese in arrivo a Genova, la *Toulouse*, e poi alla *Santa Rosa* del capitano Viviani, uno dei capitani che facevano parte del progetto originario di Carlo Grillo. Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes*, D'Aubert a Pontchartrain, 25.11.1713; 2.12.1713; 9.12.1713.

⁹⁰ Al momento dell'ingaggio i cannoni risultavano 60, ma nell'inventario della nave, redatto nel gennaio del 1714, erano saliti a 67: sei da 18, trenta da 12, diciotto da 8, dieci da 6 e tre da 4. Il primo ponte aveva quindi un misto di cannoni da 18 e da 12 libbre (delle quali non è specificata la tipologia), il secondo ponte da 12 e da 8; un ponte dovrebbe aver avuto quattordici portelli per lato, l'altro tredici. Ai cannoni si aggiungevano dodici non meglio specificate petriere di bronzo, pezzi a retrocarica per il tiro ravvicinato. A bordo vi erano 180 palle da 18 (30 per cannone), 1180 da 12 (quasi 40 per cannone), 500 da 8 (quasi 28), 350 da 6 (35) e 45 da 4 (15); vi erano anche 100 palle di «marmo» per i petrieri (che però solitamente sparavano a mitraglia). Afs, *Notai Antichi*, 10143 bis, Giacomo Filippo Steneri, n. 14, 17.1.1714, all. 24.1.1714; Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes*, D'Aubert a Pontchartrain, 16.12.1713.

⁹¹ Per quanto recente, la nave aveva un passato piuttosto travagliato, perché nel 1710 era stata sequestrata a lungo dagli inglesi a Port Mahon. All'epoca, uno dei «deputati» all'unità era il patrizio Francesco Maria Balbi. Prima dell'ingaggio di De Mari, la nave dovrebbe aver effettuato un viaggio per Smirne. Afs, *Notai Antichi*, 10143, Giacomo Filippo Steneri, n. 111, 12.3.1712; n. 341, 20.9.1713. Sul capitano Sanguineti, cfr. Gatti, *Comandanti marittimi*, p. 711.

⁹² «Cezido flete» lo definì l'ambasciatore Villamayor. Afs, *Estado*, 5433, Villamayor a Grimaldo, 16.12.1713.

a pagare l'assicurazione, dando a Sanguineti l'1% mensile del valore stimato, altri 500 *pesos*, portando il totale mensile a 933 *pesos*. Se il noleggio si fosse interrotto prima, De Mari avrebbe pagato egualmente tutto l'anno previsto, mentre si dava la possibilità di proseguirlo per altri tre mesi; se però la nave non fosse stata lasciata libera trascorsi quindici mesi, De Mari avrebbe pagato il suo intero valore di 50.000 *pesos*, a cui si aggiungevano 4.000 *pesos* per la «cappa» (specie di buonuscita) da darsi al capitano, una prassi comune nelle compravendite dell'epoca⁹³. In sostanza, De Mari avrebbe sborsato a Sanguineti (e agli «interessati»)⁹⁴ da un minimo di circa 11.200 *pesos* per il noleggio di un anno della nave a un massimo di 68.000 *pesos* per il suo acquisto (divenuto obbligatorio). Questo lascia intravedere gli ampi margini di rischio che un'impresa del genere poteva comportare, tanto più che egli non poteva prevedere le mosse degli spagnoli, legate alle contingenze belliche; ma fa anche capire come De Mari fosse ben deciso a sfruttare l'opportunità che l'*asiento* gli offriva. D'altro canto, le tre navi ingaggiate costavano insieme circa 2.000 *pesos* al mese a fronte di un mensile spagnolo, se le nostre supposizioni sono esatte, di 3.750 *pesos*, offrendo così agli investitori genovesi la prospettiva (naturalmente nel caso gli spagnoli avessero pagato con sufficiente puntualità) di un guadagno di poco inferiore al 100%.

Durante il noleggio della *Nostra Signora di Loreto*, Sanguineti avrebbe continuato a esserne il capitano e per il suo «onorario» si rimetteva «al libero, et assoluto arbitrio» di De Mari⁹⁵. A ribadire il desiderio di quest'ultimo di compiacere gli spagnoli, una nave inglese che il patrizio genovese aveva nel frattempo acquistato a Cadice, presumibilmente per il ruolo di futura ammiraglia, venne invece concessa al principe di Santobuono, in partenza per il Perù in qualità di viceré, mentre non ci sono più tracce della nave che De Mari attendeva dall'Olanda⁹⁶. La *Nostra Signora di Loreto e San Nicolò da Tolentino* rimase così anche in seguito l'ammiraglia della squadra. De Mari la ribattezzò subito *Real* e spagnolizzò e borbonizzò anche i nomi delle altre due navi: la *Nostra Signora della Speranza* divenne *Príncipe de Asturias* (il titolo dell'erede al trono di Spagna) e la *Porcospino* prese il nome di *Reyna*⁹⁷. Questi

⁹³ Lo Basso, colloquio con l'autore.

⁹⁴ Tra i proprietari figuravano i patrizi Giovanni Francesco di Stefano Lomellini e Francesco Maria di Ranieri Grimaldi.

⁹⁵ Asg, *Notai Antichi*, 10143, Giacomo Filippo Steneri, n. 375, 16.12.1713 e 17.1.1714.

⁹⁶ Carmine Nicolao Caracciolo, principe di Santobuono, fu viceré del Perù dal 1716 al 1720. Benché la nomina risalisse al 1711, la sua partenza fu continuamente rimandata e la nave cedutagli De Mari risulta essere stata acquistata da Orry per il blocco di Barcellona. Appartenente alla nobiltà napoletana schieratasi con i Borbone, Caracciolo era stato a lungo ambasciatore di Spagna a Venezia. Anf, *Marine*, B⁷ 20, Aubert a Pontchartrain, 7.10.1713; Ags, *Estado*, 5433, De Mari a Grimaldo, 23.12.1713; Asg, *Archivio Segreto* 2468, *Lettere Ministri, Spagna*, 25.12.1713; R. Barometro, s.v., Dbi, 19, Roma, 1976.

nomi richiamavano in effetti più l'onomastica della marina francese borbonica (con i vari *Royal*, *Dauphine* e *Reine*) che non quella della vecchia marina asburgica; la squadra mercenaria, formata da una nave di costruzione genovese e due di costruzione inglese e con equipaggi di origine molto eterogenea, doveva apparire non solo il più possibile nazionale, ma anche legata all'esclusivo interesse della nuova dinastia spagnola. Diversamente dalla *Real*, dove il comando rimase al capitano Sanguineti data anche la presenza di De Mari a bordo, nelle altre due unità esso andò a patrizi genovesi, ovvero a Francesco Giustiniani (che aveva preso il posto del cugino Pietro) quello della *Principe de Asturias* e a Lelio Maria Priaroggia quello della *Reyna*⁹⁸.

Lo stesso giorno della stipula del contratto per la *Real*, De Mari scrisse a Grimaldo di aver ingaggiato una della unità migliori che «cruzan los mares», «muy forte y velero», a dimostrazione della volontà di tenere fede ai propri obblighi, cosa che lo aveva spinto a spendere molto⁹⁹; pur non essendo ancora arrivate dalla Spagna né le patenti né la bandiera, era intenzionato a salpare il 19 dicembre, innalzando per il momento bandiera genovese. Nonostante apprezzasse il suo desiderio di velocizzare l'*asiento*, Villamayor si mostrò nuovamente contrario, perché, oltre al rischio di entrare in contrasto con la Repubblica, potevano sorgere problemi con gli equipaggi: chi si arruolava sotto una bandiera aveva infatti il diritto di chiedere di essere liberato dall'obbligo di servire se questa veniva cambiata. L'ambasciatore rimarcò comunque a Madrid l'impegno di De Mari e il valore della *Real*, definita la migliore tra quelle presenti in porto¹⁰⁰. Anche l'Intendente della marina a Tolone, de Vauvrè, dopo aver fatto ispezionare la squadra al suo arrivo in quel porto, avrebbe ribadito le «bonnes intentions» del patrizio genovese, che voleva «servir par l'honneur et sans intérêt», essendo certo che l'armo gli era costato molto a causa dei «contretemps» che gli erano accaduti a Genova e nonostante i quali era riuscito a completarlo piuttosto velocemente¹⁰¹.

⁹⁷ Cfr. Anf, *Marine*, B³ 224, Vauvrè a Pontchartrain, 28.1.1714, c. 187v.

⁹⁸ Francesco Giustiniani era stato anch'egli ufficiale sulle galee genovesi, ma in questo caso su quelle statali della Repubblica e non su quelle private, come Pietro. Su di lui, cfr. Lercari, *I Giustiniani da Genova a Ceparana* cit., in particolare pp. 90-97. Per Lelio Maria Priaroggia, che servirà successivamente la Repubblica di Venezia in Levante, cfr. G. Candiani, *I vascelli della Serenissima: guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Istituto Veneto di Lettere, Scienze e Arti, Venezia, 2009, pp. 491-494, 512-513, 522, 532-533.

⁹⁹ Il console D'Aubert confermava il valore della nave, «capable da faire une belle défense». Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire, Gênes*, D'Aubert a Pontchartrain, 16.12.1713.

¹⁰⁰ Afs, *Estado*, 5432, Villamayor a Grimaldo, 25.11.1713; 5433, De Mari a Grimaldo, 16.12.1713; Villamayor a Grimaldo, 25.12.1713.

¹⁰¹ Anf, *Marine*, B³ 224, Vauvrè a Pontchartrain, 28.1.1714, cc. 188v-189r. Sull'opera a Tolone di Jean Luis Girardin, Signore di Vauvrè, cfr. J. Peter, *Vauban et Toulon: Histoire de la construction d'un port-arsenal sous Louis XIV*, Economica, Paris, 1994, *passim*.

Non tutti in realtà erano concordi nel tessere le lodi dell'*asiento*. Una lettera dall'ambasciata spagnola a Genova di fine novembre del 1713 aveva avvertito Grimaldo della cattiva qualità dei tre vascelli che Stefano De Mari stava ingaggiando. Non solo l'ammiraglia era una vecchia unità di ventidue anni di età, che gli stessi interessati avevano dato per inutilizzabile un anno prima, ritirandola dalla navigazione (si trattava in effetti della nave su cui si scoprì la grossa falla e che venne poi sostituita), ma anche le due navi più piccole avevano molti problemi. Quella da 50 cannoni (la *Nostra Signora della Speranza*) aveva sedici anni ed era in realtà una nave da 40 cannoni *upgunned*, condividendo con la nave più grande l'estrema lentezza nella navigazione; la più piccola (*Porcospino*) aveva dodici anni ed era più un pinco che un vera nave da guerra; tutte e tre apparivano inoltre deboli nella struttura. Anche D'Aubert aveva inizialmente sottolineato il cattivo stato delle navi, riportando che «tout le monde se moque icy [sic] d'un semblable armement»; aveva anche avuto a ridire sugli equipaggi, raccolti in gran parte a Livorno, perché, sebbene «comme il va au meilleur marché» ci fossero dei «matelots...bons et... mauvais», essi erano di svariate nazionalità, tanto da formare una vera «Tour de Babilone [sic]» nella quale gli ufficiali facevano fatica a farsi comprendere. D'altro canto, le stesse autorità spagnole apparivano consapevoli del non ideale stato delle navi, ma pensavano che De Mari le avrebbe usate solo per il trasporto in Catalogna dei rifornimenti per l'assedio di Barcellona, sostituendole poi con unità migliori¹⁰².

È probabile che ci fosse una discreta dose di verità nelle accuse rivolte al patrizio genovese, il quale aveva cercato di stringere i tempi per far partire al più presto il servizio previsto dall'*asiento*. Ciò era dovuto non solo al desiderio di impressionare la corte spagnola, ma anche al fatto che non era né il solo, né il principale socio finanziario dell'affare. All'ombra di De Mari figurano infatti almeno altri due "azionisti", uno dei quali aveva una partecipazione largamente maggioritaria. Chi erano costoro? In base alle fonti notarili, l'*asiento* risulta ripartito

¹⁰² D'Aubert sottolineava come la *Nostra Signora della Speranza* fosse stata impiegata per il trasporto di carbone. Tuttavia in un dispaccio successivo scrisse che l'armo proseguiva «avec toute [sic] la diligence imaginable» e sottolineava come De Mari avesse scartato una nave perché giudicata troppo piccola. È questa fonte che indica che sia la *Nostra Signora*, sia la *Porcospino* (della quale era confermata l'età) erano di costruzione inglese, quest'ultima venduta poi a Tolone. Dato che De Mari aveva inviato Lelio Maria Priaroggia, che divenne poi capitano della nave, in missione a Tolone per trovare unità per l'*asiento*, la *Porcospino* potrebbe essere stata pre-ingaggiata nel porto francese. Ags, *Estado*, 5432, Manuel Martin de Velasco a Grimaldo, 25.11.1713; Anf, AE, B¹ 531, *Correspondance Consulaire*, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain, 18.11.1713; 25.11.1713; 2.12.1713; 9.12.1713; 23.12.1713; Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire*, Madrid, de Brancas a Pontchartrain, 11.12.1713 [bis].

tra tre contraenti: Stefano De Mari e Genesio Puissever, il proprietario della *Porcospino*, erano interessati per un quarto ciascuno, mentre Giovanni Marchelli, che aveva trasmesso a Genova l'anticipo per l'*asiento*, aveva la restante metà; gli utili andavano suddivisi in base alle rispettive quote¹⁰³. Genesio di Antonio Puissever, originario di Alicante, ma che risultava abitare a Genova da oltre una trentina d'anni, era un armatore e un mercante molto attivo in quel periodo, in rapporti commerciali tra gli altri con l'importante famiglia Durazzo; nel 1701 aveva anche ottenuto dal governo un privilegio onorifico «sendoli presentate moltissime occasioni di servire a questa Serenissima Repubblica»¹⁰⁴. Da un punto di vista economico, la figura più interessante appare però quella di Giovanni Marchelli, che, insieme con i fratelli, costituiva una vera società familiare indirizzata al servizio navale della Spagna, con capacità di operare non solo sul mercato marittimo spagnolo e genovese, ma anche su quello francese. Già segnalato quale *asentista* di galee nel 1712¹⁰⁵, Marchelli, nelle stesse settimane in cui De Mari allestiva a Genova la sua squadra, si adoperava nell'acquisto a Marsiglia di una nave francese sempre per la Spagna, mentre il fratello Rolando siglava a Genova un *asiento* per rifornire di viveri Porto Longone, nello stato spagnolo dei Presidi¹⁰⁶. Nel 1715, oltre al rilevante incarico di gestire le galee della squadra di Spagna, il negoziante fece acquistare a Brest dal fratello altre tre navi per il servizio spagnolo, una delle quali però si bruciò prima della partenza¹⁰⁷; inizialmente con equipaggi francesi, le due unità superstiti furono riequipaggiate nel 1716 con ufficiali ed equipaggi genovesi, a conferma della vitalità ma-

¹⁰³ Asg, *Notai Antichi* 10046, Giovanbattista Boccardo, 20.1.1714 [3].

¹⁰⁴ Tracce dell'attività di Puissever si ritrovano in numerosi documenti notarili. Cfr. anche *L'Archivio dei Durazzo marchesi di Gabbiano*, in Atti della Società Ligure di Storia Patria, n.s., XI (XCV), Genova 1981, pp. 64, 146. Risulta inoltre a suo nome un testo a stampa, *Risposta per Genesio Puissever alle opposizioni fatte per parte degli eredi del fu Lucanton de Curtis*, edizione e data incerti. Per il privilegio, cfr. Asg, *Archivio Segreto*, 2860, 18.11.1701, documento segnalatomi da Andrea Lercari e inviatomi da Roberto Santamaria, che ringrazio.

¹⁰⁵ Nel medesimo anno aveva ottenuto dieci "passaporti" per esportare merci "proibite" da Cadice. Cfr. Asg, *Archivio Segreto, Marittimarum*, 1686, 29.7.1712; *Lettere Consoli, Cadice*, 2673, 24.7.1712. La ditta commerciale Marchelli risulta effettivamente tra quelle interessate al traffico con le Americhe spagnole. G. Assereto, *La guerra di Successione spagnola* cit., p. 578.

¹⁰⁶ Marchelli spiccò una lettera di cambio per l'acquisto della nave, nominata *La Surpreuse* e pagata oltre 32 mila *pesos*. La trattativa venne seguita in loco da Marcantonio Marchelli, forse un altro fratello. Asg, *Segretaria De Marina*, 739, Varas y Valdes a Grimaldo, 16.12.1713; *Estado*, 5432, Villamayor a Grimaldo 4.11.1713.

¹⁰⁷ L'acquisto delle navi creò forti attriti con le autorità francesi e il ministro Pontchartrain mise agli arresti Rolando Marchelli, «sotto la custodia di due arcieri». Asg, *Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 21.7.1715; *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Francia*, 2216, 12.8.1715.

rittima della costiera ligure¹⁰⁸. In quell'anno Marchelli divenne inoltre il rappresentante diplomatico della Repubblica a Madrid, per quanto i suoi stretti rapporti d'affari con la corona spagnola lasciassero a Genova dei dubbi sul fatto di averlo quale ambasciatore¹⁰⁹. In sostanza, l'*asiento* vedeva Stefano De Mari fornire soprattutto il suo prestigio e le sue aderenze familiari e politiche, mentre Puissever, e soprattutto Marchelli, fornivano la maggior parte dei capitali e delle competenze finanziario-marittime e mercantili. La figura chiave dell'affare appare proprio quella di Marchelli, un genovese perfettamente introdotto nei meccanismi economico-finanziari spagnoli. I suoi legami d'affari con De Mari – che, non dimentichiamo, apparteneva a una delle famiglie più ricche e prestigiose del patriziato della Repubblica – potrebbero rendere più sfumato quel disimpegno finanziario dell'aristocrazia genovese sul fronte spagnolo sovente sottolineato dalla storiografia; inoltre figure come la sua – “borghesi” all'ombra del patriziato ma in sintonia con esso – non solo evidenziano il ruolo di primo piano del “secondo ordine”, ma paiono anche contraddire, almeno in ambito marittimo, quella contrapposizione tra “primo” e “secondo” ordine della Repubblica che gli osservatori francesi avevano a suo tempo sottolineato¹¹⁰.

Ingaggiate le navi, Stefano De Mari sarebbe stato pronto a salpare nell'ultima decade di dicembre, ma le avverse condizioni meteo-marine ne ritardarono la partenza di oltre un mese. Trovò comunque modo di trarre profitto da questo ritardo. Una burrasca aveva costretto a riparare a Genova alcuni tartane provenienti dalla Sicilia con truppe che dovevano essere sbarcata ad Alicante e De Mari ne approfittò per caricare una parte dei soldati sulle proprie navi. La scusa ufficiale era il timore che le tartane potessero cadere nelle mani dei corsari catalani o di quelli barbareschi, ma si trattava anche di un modo economico per rafforzare i propri equipaggi¹¹¹. Grazie anche alle truppe spagnole,

¹⁰⁸ Ags, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2469, 10.2.1716; 13.7.1716; *Lettere Consoli, Alicante*, 2670, 3.10.1716.

¹⁰⁹ «Non è decoro che un mercante assentista passi e tratti interessi pubblici». Ags, *Archivio Segreto, Marittimarum*, 1688, *Giunta di Marina*, n. 30, biglietto di calice, 3.6.1716.

¹¹⁰ Su questi temi, cfr. C. Bitossi, *La repubblica è vecchia: patriziato e governo a Genova nel secondo Settecento*, Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea, Roma, 1995; Id., *L'antico regime genovese, 1576-1797*, in D. Puncuh (a cura di), *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2003, pp. 391-509.

¹¹¹ Ags, *Estado*, 5433, De Mari a Grimaldo, 23.12.1713. In totale risultano trasportati 1.607 soldati del reggimento «Fixo» (regolare) di Sicilia, impiegato sovente sulla flotta spagnola, oltre a distaccamenti dei reggimenti Vallodolid, Simancas e di Marina. Ags, *Estado*, 5433, Villamayor a Grimaldo, 20.1.1714; http://www.kronoskaf.com/syw/index.php?title=Cuerdo_de_Batallones_de_Marina.

le tre navi risultarono imbarcare un totale di poco meno di 500 soldati e di quasi 800 marinai, cifre di tutto rispetto per una squadra relativamente piccola¹¹². Con l'anno nuovo il tempo non migliorò, ma arrivarono invece nuove disposizioni, questa volta da Tolone, dove De Mari avrebbe dovuto non solo caricare i materiali previsti, ma anche convogliare diversi bastimenti con altri rifornimenti per gli assediati di Barcellona¹¹³. Egli continuò ad approfittare della forzata permanenza a Genova, caricando sulle navi tra le 11 e le 13 mila «mine» di grano da vendere, presumibilmente in Spagna, e con il cui ricavato contribuire a pagare gli equipaggi: lo spirito "imprenditoriale" dei genovesi faceva sempre capolino¹¹⁴.

Il maltempo non diede tregua per buona parte di gennaio. A metà mese due delle tre navi erano fuori dal porto, ma la terza era ancora bloccata al suo interno. I continui ritardi causavano anche dei danni finanziari, in quanto la Spagna faceva partire le paghe solo dal momento dell'effettiva partenza, lasciando all'*asentista* l'onere di stipendiare gli equipaggi prima di allora¹¹⁵. Finalmente, nella serata del 24 gennaio 1714, la squadra poté mettersi alla vela diretta a Tolone¹¹⁶. In totale De Mari aveva impiegato tre mesi e mezzo per mettere in mare le sue navi, invece del mese che aveva inizialmente previsto: pur considerando che un mese era stato sprecato per le avverse condizioni meteo-marine, il resto del ritardo era imputabile alla sua fretta, che lo aveva spinto ad accontentarsi di una nave scadente,

¹¹² L'ammiraglia *Nostra Signora di Loreto* aveva 300 marinai e 200 soldati, la *Nostra Signora della Speranza* 250 marinai e 150 soldati, la *Porcospino* 230 marinai e forse 130 soldati; tra i soldati, quattrocento appartenevano alle truppe provenienti dalla Sicilia. Anf, AE, B¹ 532, *Correspondance Consulaire, Gênes*, Paget a Pontchartrain, 6.1.1714; D'Aubert a Pontchartrain, 20.1.1714; Ags, *Estado*, 5433, Villamayor a Grimaldo, 27.1.1714.

¹¹³ A Tolone le tre navi di De Mari dovevano anche imbarcare 200 soldati francesi con i rispettive ufficiali. Anf, *Marine* B³ 224, s.d., c. 7r.

¹¹⁴ La *Real* caricò 5 mila mine, le altre due navi tra le 3 e le 4 mila mine. Essendo la fonte francese, dovrebbe trattarsi di *mines*, ciascuna equivalente a circa 78 kg e inferiore alla mina genovese, di oltre 93 kg: il totale dovrebbe quindi corrispondere a 850-1.000 t. Anf, AE, B¹ 532, *Correspondance Consulaire, Gênes*, D'Aubert a Pontchartrain, 20.1.1714. L'uso di navi da guerra per il trasporto di merci era naturalmente un fenomeno diffuso all'epoca, ma le dimensioni del carico indicano che per i genovesi si trattava di una componente strutturale, non complementare, dei loro armamenti. D'altro canto i francesi rimarcavano che «les italiens en général, mais les génois en particulier, sont fourbes, au delà de l'imagination». Ib, Paget a Pontchartrain, 21.1.1714, all. *Mémoire* s.d.

¹¹⁵ Ags, *Estado*, 5433, Villamayor a Grimaldo, 20.1.1714. Peraltro pare che De Mari avesse pagato ai marinai solo un mese di anticipo, tanto che D'Aubert pensava che avrebbe cambiato a Tolone quelli peggiori, dando all'arma una (benvenuta) impronta maggiormente francese. Anf, AE, B¹ 532, D'Aubert a Pontchartrain, 20.1.1714; Paget a Pontchartrain, 27.1.1714.

¹¹⁶ Ags, *Estado*, 5433, Villamayor a Grimaldo, 27.1.1714.

salvo poi doverla sostituire con un'altra. Più in generale, l'*asiento* messo in cantiere nell'autunno del 1712 e che, in base alle fonti, vedeva le unità già pronte a dirigersi verso le Indie per la primavera del 1713, prendeva finalmente il via solo quasi un anno dopo, in una veste e con mezzi senz'altro più modesti. Se poi vediamo le cose nella prospettiva del principale finanziatore, Giovanni Marchelli, il suo progetto risaliva al 1709-10, aveva dovuto cambiare referente (da Carlo Grillo a Stefano De Mari) e aveva impiegato più di quattro anni per prendere il vento non verso le ricchezze americane, ma verso gli incerti della guerra in Catalogna. Ciò dà un'idea da un lato della problematicità di investimenti di questo genere, la cui realizzazione e tempistica rimanevano quanto mai legate agli umori dei richiedenti e a contingenze di varia natura, dall'altro dell'elasticità con cui i genovesi sapevano adattarsi (e anche rassegnarsi) al mutare delle prospettive, muovendosi rapidamente per cogliere nuove opportunità. Chiusasi la via delle Indie, si era aperta quella verso Barcellona e De Mari e il suo gruppo l'avevano, con qualche rimpianto ma senza indugio, imboccata.

Al di là dei problemi contingenti, l'organizzazione dell'*asiento* mostra come Genova rimanesse un porto attivo per la commercializzazione di navi non solo mercantili, ma anche in grado di sostenere operazioni militari. Va detto peraltro che, sebbene nella seconda metà del Seicento si fosse assistito a una sempre maggiore divaricazione tra navi a vela mercantili e militari, ancora nei primi decenni del Settecento le due componenti non erano del tutto antitetiche. Questo valeva in modo particolare in ambito spagnolo, per il quale le particolari esigenze del traffico, soprattutto quello destinato alle Indie, suggerivano l'impiego di unità sufficientemente robuste per sostenere eventuali scontri, ma in grado anche di trasportare mercanzie, soprattutto se di pregio. Genova non era rimasta insensibile a queste necessità e proprio in quegli anni possiamo trovare una serie di navi genovesi piuttosto grandi in rotta da e per le Americhe¹¹⁷. La città e il suo porto rimanevano quindi un'ottima base, non solo finanziaria, ma anche armatoriale, per intraprendere iniziative in grado di suscitare l'interesse della Spagna.

¹¹⁷ Alcune di queste navi vennero ingaggiate dagli spagnoli per l'assedio di Barcellona. Cfr. Ags, *Segretaria De Marina*, 739. Più in generale, si registrava «l'onnipresenza» dei bastimenti liguri nei porti e mari della corona spagnola. G. Assereto, *La guerra di Successione spagnola* cit., pp. 569, 576-577.

A Barcellona insieme con i francesi

Per tutta la seconda metà del 1713, Filippo V aveva continuato a chiedere aiuti militari, sia terrestri sia navali, allo zio Luigi XIV. Questi si era alla fine deciso a inviare due delle sue migliori «fregates» presenti a Tolone (in realtà i vascelli *Entreprenant* e *Furieux*), al comando del *Lieutenant General* du Casse¹¹⁸, che, col titolo di «Almirante del Mar de España» e battendo bandiera spagnola, avrebbe avuto il comando di tutte le forze navali destinate all'assedio di Barcellona, incluse quindi anche quelle di De Mari¹¹⁹. La presenza di quest'ultimo in qualità di *Gefe d'Escadra*, titolo che si era assicurato con l'*asiento*, sconsigliò però i francesi dall'avanzare la pretesa che il comando passasse al loro capitano più anziano nel caso di assenza di du Casse, cosa non improbabile data le sue cattive condizioni di salute. Benché quale eventuale sostituto di du Casse fosse nominato il *Lieutenant Général* Bellefontaine, questi sarebbe nel frattempo rimasto a Tolone, lasciando De Mari nella condizione ufficiosa di secondo in comando, posizione che, se probabilmente non soddisfaceva ancora le sue ambizioni, gli assicurava però una buona base di partenza per una futura carriera di prestigio. La nomina di du Casse quale comandante in capo aveva inoltre sollevato l'irritazione di molti ufficiali della marina spagnola e la presenza di un genovese, per quanto pur sempre straniero, che potesse mettere un freno all'egemonia francese non deve essere stata vista troppo malvolentieri. D'altro canto, il fatto che lo stesso Luigi XIV parlasse nelle sue direttive delle unità genovesi, indica il valore dato all'armo De Mari per la causa borbonica in Spagna. Ironicamente, molti dei viveri che gli assediati volevano far entrare a Barcellona, e che De Mari avrebbe dovuto intercettare, provenivano proprio da Genova: i genovesi confermavano il loro proverbiale opportunismo, giocando ancora una volta le proprie carte su entrambi i tavoli¹²⁰.

¹¹⁸ Jean Baptiste du Casse aveva guidato nel 1707-8 la *flota* per la Nuova Spagna. R. Du Casse, *L'Amiral Du Casse, chevalier de la Toison d'or (1646-1715), étude sur la France maritime et coloniale (règne de Louis XIV)*, Berger-Levrault, Paris, 1876, pp. 343-348, 396-397. L'*Entreprenant* aveva un equipaggio di 371 uomini, la *Furieux* di 350. Anf, *Marine*, B³, 224, c. 240r. La *Furieux* dovrebbe essere stata una due ponti da 70 cannoni, scesi poi a 58, costruita a Tolone nel 1684. J.C. Lemineur, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, Omega, Nice, 1996, pp. 204-205.

¹¹⁹ V. Bacallar y Sanna (marqués de San Felipe), *Commentarios de la guerra de España y historia de su Rey Phelipe V el Animoso desde el principio de su regnado hasta la paz general del año 1725*, II, Genova 1725, p. 141. Sulle questioni relative al comando di esercito e marina tra francesi e spagnoli, cfr. Bernardo Ares, *Luis XIV Rey de España* cit., pp. 284-289.

¹²⁰ Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire*, Madrid, de Brancas a Pontchartrain, 11.12.1713, all. 4.12.1713; Fernández Duro, *Armada Española*, 6 cit., pp. 112, 114; Bacallar y Sanna, *Commentarios de la guerra de España*, p. 141. Sui rapporti finanziari

De Mari giunse a Tolone il 26 gennaio 1714, sbarcando dalle proprie navi le truppe spagnole, che proseguirono il viaggio sotto la sua scorta su delle imbarcazioni noleggiate, e imbarcando al loro posto truppe francesi. Se a Genova aveva tratto profitto dalla casuale presenza dei soldati spagnoli, a Tolone furono i francesi a integrare gli equipaggi da lui raccolti; nel contempo, la presenza di propri ufficiali e soldati dava modo al governo di Parigi di esercitare un qualche controllo sulla squadra genovese. Per dare ai francesi un'ulteriore soddisfazione, De Mari fece alloggiare presso i capitani delle proprie navi i capitani delle compagnie imbarcate, suscitando però la gelosia dei capitani Burlando e Boero, i quali avevano accettato di rimanere in servizio in qualità di primi tenenti nella prospettiva che l'eventuale morte (o partenza) del capitano scelto da De Mari riportasse la nave al loro comando: essi temevano ora che il gesto di cortesia del patrizio genovese desse ai capitani (di fanteria) francesi la precedenza nell'eventuale comando a bordo. Oltre al cambio delle truppe, la squadra imbarcò otto mortai destinati alle forze assedianti, ma dovette lasciare a Tolone dalle 800 alle 900 bombe perché le navi erano già troppo cariche di viveri (tra i quali vi era probabilmente il grano che De Mari pensava di vendere)¹²¹.

Du Casse non era ancora arrivato a Tolone, ritardato dalle sue condizioni di salute, sicché De Mari decise di partire da solo con il convoglio, che imbarcava truppe e rifornimenti molto attesi dall'esercito assediante. I francesi lo incaricarono di fare tappa nelle acque di Rosas, da dove scortare a Barcellona altri bastimenti carichi di rifornimenti per gli assediati, in mancanza di unità spagnole in grado di farlo. Come già a Genova, anche a Tolone la partenza fu ritardata dalle avverse condizioni meteo-marine, che permisero a De Mari di salpare solo il 19 febbraio¹²². In compenso il viaggio fu esente da problemi e la

tra Genova e la Catalogna in questo periodo, cfr. F. Amorós I Gonell, *La Guerra de Sucessió i l'Ordre de Malta a Catalunya. Política, Finances i llinatges: 1700-1715*, Fundació Noguera, Barcelona, 2014, pp. 301-309. I francesi, che ritenevano quella genovese una «nation...aussy peu belliqueuse et aussy intéressée», sembrano essere stati particolarmente irritati dall'intraprendenza di De Mari. Cfr. Anf, AE, B¹ 776, *Correspondance Consulaire, Madrid*, de Brancas a Pontchartrain, 11.12.1713 [bis].

¹²¹ In totale, il convoglio di De Mari portò ventotto mortai, tra i quali quindici da 12 *pouces* (325 mm). Oltre ai soldati, i francesi fornirono alle navi genovesi anche tre ufficiali d'artiglieria, due maestri cannonieri e tre sergenti bombardieri. Anf, *Marine*, B³ 224, Bellfontaine a Pontchartrain, 28.1.1714, c. 10r; Vauvré a Pontchartrain, 28.1.1714, cc. 186v-187v; 4.2.1714, cc. 199r, 200v-201r; 6.2.1714, c. 210r; Anm, *Estado*, 449, Patiño a Grimaldo, 10.3.1714, all. s.d.

¹²² Anf, *Marine*, B³ 224, Vauvré a Pontchartrain, 30.1.1714, c. 190r; 6.2.1714, c. 210v; 20.2.1714, c. 217r. Il maltempo stava rendendo molto difficili anche le operazioni di blocco. R. Sáez Abad, *El asedio de Barcelona 1714. Guerra de Sucesión Española en Cataluña*, Almena, Madrid, 2014, p. 53.

squadra genovese poté presentarsi nelle acque di Barcellona la mattina del 24. Il suo arrivo generò un equivoco che innescò la principale battaglia navale dell'assedio. Si trattò in realtà di uno scontro su scala minore, che vide vittoriose le forze navali barcellonesi, ma che non coinvolse direttamente le unità di De Mari. Pare che la sua squadra fosse stata scambiata dagli assediati per un convoglio in arrivo da Maiorca – che fungeva da base avanzata per i soccorsi a Barcellona – e le unità borboniche che stavano bloccando la città le andarono incontro per affrontarla, abbandonando la protezione di una serie di piccoli trasporti che dovevano sbarcare rifornimenti per il campo degli assediati. Le forze navali barcellonesi ne approfittarono per attaccare e catturare sette/otto imbarcazioni da trasporto ancorate presso la foce del Llobregat, il piccolo fiume che sfocia a sud-ovest della città, presso l'attuale aeroporto. Irritati per l'episodio, i francesi accusarono De Mari di non aver protetto a sufficienza i trasporti, ma in effetti, come si evince dal resoconto del duca di Popoli, comandante dell'esercito assediante, la responsabilità andava attribuita – se proprio lo si voleva fare – all'*Almirante López Pintado*, che guidava la componente spagnola delle forze di blocco¹²³.

L'arrivo del genovese ripropose anche la questione del comando. Pintado chiese al duca di Popoli quale fosse la gerarchia tra lui e De Mari, ma il duca non seppe rispondere e domandò istruzioni a Madrid. La questione venne alla fine risolta dell'arrivo di du Casse che, imbarcatosi a Tolone l'11 marzo e salpato il 13, giunse nelle acque di Barcellona il 17, prendendo la direzione delle operazioni navali¹²⁴. Le forze ai suoi ordini comprendevano diciotto navi¹²⁵, anche se non è chiaro quante di queste fossero dei vascelli di linea, per quanto la debolezza della flotta barcellonese rendesse il particolare abbastanza secondario. Le fonti francesi sottolineano a più riprese le cattive condizioni delle unità spagnole agli ordini di López Pintado, il che fa ritenere che invece le unità di De Mari fossero

¹²³ Anm, *Estado*, 450², 25.2.1714, Popoli a Grimaldo [1 e 2]; Anf, *Marine*, B⁷ 21, Dupin a Pontchartrain, 27.2.1714 [la data dello scontro viene erroneamente indicata al 26 febbraio]; Bellfontaine a Pontchartrain, 12.3.1714 cit. in Du Casse, *L'Amiral Du Casse cit.*, pp. 403-404; Sanpere I Miguel S., *Fin de la nación catalana*, Barcelona 1905, pp. 324-325.

¹²⁴ De Mari, a causa del cattivo tempo, non aveva ancora potuto sbarcare le munizioni per gli assediati che aveva a bordo. Anm, *Estado*, 450², 25.2.1714, Popoli a Grimaldo [2]; Anf, *Marine*, B³ 224, Vauvré a Pontchartrain, 11.3.1714, c. 230r; Bellefontaine a Pontchartrain, 13.3.1714; 3.4.1714, c. 28r; B⁷ 21, Saint-Germain a Pontchartrain, 28.3.1714, c. 49v.

¹²⁵ Oltre alle tre navi di Stefano De Mari vi erano quattro unità francesi, mentre le altre unità dovrebbero essere state quelle spagnole al comando di López Pintado. Du Casse, *L'Amiral Du Casse cit.*, pp. 408-409.

considerate adeguate al loro compito. Un aspetto questo che De Mari non mancò di sottolineare a Grimaldo, chiedendogli di pagare i 15 mila *pesos* pattuiti al suo arrivo sulle coste spagnole, assieme ai due mesi di servizio già trascorsi, per un totale presumibile di 22.500 *pesos*¹²⁶.

Una conferma dell'apprezzamento francese per le capacità operative della squadra ligure, al di là delle forti diffidenze nei confronti dei genovesi, sembra venire dalla missione che du Casse le affidò in aprile. Il comandante francese rimandò De Mari a Tolone per scortare quattro bastimenti che dovevano trasportare una parte del parco di artiglieria e delle munizioni destinate a dare finalmente una svolta all'assedio della città, in particolare quasi mille e trecento bombe da mortaio da 12 pollici. De Mari giunse a Tolone il 25 aprile, sbarcando nell'occasione il capitano dell'ammiraglia *Real*, Giovanni Sanguineti, e prendendo direttamente il comando della nave. È forse in questo periodo che procedette anche all'acquisto dell'unità (un'eventualità che, come detto, era contemplata nel contratto di noleggio), della quale l'anno successivo risulta essere stato il proprietario: le fonti parlano di una vendita in Spagna, che potrebbe essere avvenuta alla vigilia della missione a Tolone e che aiuterebbe a spiegare il congedo di Sanguineti¹²⁷. A prescindere dall'esatto momento in cui sia avvenuto, l'acquisto della *Real* sembra confermare la determinazione di De Mari nel volersi radicare nel servizio per la Spagna. Dal canto suo, Sanguineti deve essere rimasto particolarmente soddisfatto dalla vendita della nave, perché una volta a Genova intraprese la costruzione di un grosso vascello da 80 cannoni, che nel 1718 vendette a sua volta alla Spagna¹²⁸.

Salpato dal porto francese il 4 maggio, De Mari ritornò nelle acque di Barcellona il 7. Grazie anche alle munizioni portate da Tolone, il 23 maggio i grandi mortai d'assedio delle forze borboniche poterono iniziare un duro bombardamento della città, che diede il via alla fase finale dell'assedio¹²⁹. In giugno du Casse inviò nuovamente a Tolone la *Principe de Asturias* per scortare un ulteriore invio di munizioni e viveri. Questa volta il vascello genovese ebbe un compito ancora più importante perché

¹²⁶ Anm, *Estado*, 449, De Mari a Grimaldo, 22.3.1714.

¹²⁷ Stefano De Mari prese alloggio a Tolone presso il mercante concittadino Girolamo Gavezzo, a conferma della fitta rete clientelare sulla quale poteva contare. Asg, *Notai Antichi* 9422, Ottavio Giuseppe Acquarone, 6.5.1714; Anf, AE, B¹ 533, *Correspondance Consulaire, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain*, 17.9.1715.

¹²⁸ Asv, *Senato, Dispacci consoli, Genova*, filza 28, n. 164, 23.1.1718.

¹²⁹ Oltre alle 1.286 bombe, il convoglio portò agli assediati dodici cannoni da 36 (con 12 mila palle) e venti da 24, insieme a un forte quantitativo di munizioni per la mitraglia. Anf, *Marine*, B³ 224, Bellefontaine a Pontchartrain, 1.4.1714, c. 27r; 6.5.1714, c. 34r; Sanpere, *Fin de la nación* cit., pp. 345, 379-380, 405.

imbarcò Bellefontaine, inviato da Luigi XIV a prendere il posto di du Casse, ormai troppo malato per proseguire nel suo comando¹³⁰. Quel mese le navi si avvicinarono alla spiaggia di Barcellona per tirare con loro artiglierie contro i cittadini che erano usciti dalla città a causa del bombardamento dei mortai e si erano accampati dietro le linee del Montjuïc¹³¹. In luglio vi fu l'episodio di maggior rilievo militare per la squadra di De Mari. Il 9 un grosso convoglio proveniente ancora da Maiorca, scortato da quattro piccole navi da guerra, venne parzialmente intercettato da tre unità borboniche, l'ammiraglia di Bellefontaine, la *Real* del patrizio genovese e la galea *Patrona*: vennero catturate una nave da guerra e una ventina di piccole imbarcazioni, anche se poi nacque una contesa sulla divisione delle prede tra la *Real* di De Mari e la galea *Patrona*¹³². Anche in questa occasione il patrizio genovese aveva dimostrato la capacità di essere al posto giusto al momento opportuno, diversamente dal resto della flotta franco-spagnola, che non era stata in grado di intervenire; la sua presenza accanto a Bellefontaine sembrerebbe inoltre confermare il fatto che egli fosse *in pectore* il comandante in seconda delle forze navali del blocco (o almeno che volesse apparire tale).

L'episodio concluse di fatto le vicende navali del blocco, che stringeva ormai in una morsa quasi impenetrabile la città. Dal punto di vista delle forze navali coinvolte, il blocco di Barcellona non rappresentò un evento di particolare rilievo, anche se fu di notevole contributo alla caduta finale della città, non solo impedendo i rifornimenti verso di essa, ma anche assicurando quelli dell'esercito franco-spagnolo, data la difficoltà dei collegamenti terrestri, aggravata dall'incerto controllo borbonico sulla ostile regione catalana. Il blocco servì tuttavia perfettamente agli scopi di De Mari e del suo *asiento*: guadagnarsi cioè la stima e i favori della corte spagnola con un impegno militare non troppo accentuato. Poco sangue e molta presenza erano certamente tra le caratteristiche del modo genovese di concepire il servizio militare sul mare, cosa che in passato aveva destato forti polemiche e recriminazioni contro i comandanti delle forze navali liguri. Nel caso di De Mari non si registrarono voci di questo genere, cosa indubbiamente favorita dal relativo impegno bellico determinato dal blocco; l'azione

¹³⁰ Il *Principe de Asturias* salpò con Bellefontaine da Tolone il 18 giugno, du Casse vi sbarcò il 22. Anf, *Marine*, B³ 224, Orry a Pontchartrain, 8.6.1714, cc. 335r, 336r; Vauvré a Pontchartrain, 17.6.1714, c. 341r; 19.6.1714, c. 345r; P. Hrodej, *L'amiral Du Casse: de la marchandise à la Toison d'Or*, «Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest», 104-4 (1997), p. 39 (23-39).

¹³¹ Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 18.6.1714.

¹³² Il convoglio, salpato da Maiorca il 7 luglio, comprendeva quarantacinque bastimenti, scortati da quattro navi da 25-30 cannoni, dieci "fregate maiorchine" e una galeotta. Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 23.7.1714; 30.7.1714; Sanpere, *Fin de la nación* cit., p. 404.

del 9 luglio dimostrò comunque che il patrizio non si tirava indietro di fronte all'azione e che sapeva cogliere anche le opportunità militari, oltre che quelle economiche e politiche.

L'impresa di Maiorca e il passaggio da «asentista» a ufficiale superiore della marina borbonica

Ancora prima della fine delle operazioni davanti a Barcellona, Stefano De Mari venne coinvolto nei preparativi per trasportare in Spagna Elisabetta Farnese, la nuova consorte di Filippo V, che avrebbe dovuto viaggiare su una squadra di navi spagnole da Genova ad Alicante. Si progettò di staccare otto navi dalle forze del blocco e inviarle a Genova, al comando di Andrea de Pez e nell'occasione venne fissata quella che si può considerare una gerarchia provvisoria della nuova marina borbonica. Il comando in seconda sarebbe spettato a Carlo Grillo, il precursore dell'*asiento* De Mari, seguito dal francese Gabaret¹³³, mentre al patrizio genovese spettava solo il quarto posto, che divenne poi il sesto quando nel gruppo entrarono i due fratelli José e Pedro de Los Rios. Per De Mari si trattava di un passo indietro rispetto alla situazione determinatasi davanti a Barcellona, soprattutto considerando la precedenza attribuita a Grillo, anch'egli membro di un'importante famiglia genovese e che, fino alla sua morte prematura, sarebbe stato il suo principale rivale nella corsa alla carriera navale spagnola. Va tuttavia notato che, proprio per non creare eccessive gelosie, tutti e sei i comandanti ricevettero il medesimo titolo di Tenente Generale di Squadra¹³⁴: De Mari, pur essendo il meno anziano in termini di servizio, si trovò così a ricoprire ufficialmente quello che in quel momento era il grado più elevato della marina spagnola. In ogni caso, la squadra destinata a imbarcare Elisabetta Farnese venne prima ridotta a sei navi (due delle quali provenienti da Cadice) e poi vide svuotata la sua importanza, perché la nuova regina, assai provata dal breve tragitto da Sestri Levante a Genova su di una galea, volle a tutti i costi proseguire via terra, nonostante il significativo rallentamento del viaggio e il conseguente sconcerto e malumore suscitati a Madrid. Le navi - che erano

¹³³ Dovrebbe trattarsi di Pierre Gabaret, che diventerà *chef d'escadre* nel 1736 e parteciperà alla battaglia di Tolone nel 1744, ancora a fianco degli spagnoli. Cfr. R. Barazzutti, *Les Gabaret : trois générations d'officiers de la marine de Louis XIII à Louis XIV*, «Pieces & Notices pour servir à l'histoire d'Angoulins», 3-3 (2007), p. 17 (9-21).

¹³⁴ Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 3.9.1714. La monarchia stava ancora ridefinendo i gradi della nuova marina spagnola e si scelse provvisoriamente questa soluzione. Cfr. al proposito il decreto del 21.2.1714 in Fernández Duro, *Armada Española*, 6 cit., pp. 112-113.

salpate per Genova la sera del 12 settembre, poche ore dopo la resa di Barcellona alle forze borboniche – vennero quindi impiegate per imbarcare il bagaglio della regina, insieme con alcuni membri del suo seguito. Il viaggio verso Genova non fu però privo di eventi perché il 18 settembre le sei navi spagnole incrociarono al largo di Sanremo la squadra inglese che stava trasportando il duca di Savoia (e re di Sicilia) Vittorio Amedeo II da Palermo a Nizza. Ci fu qualche equivoco nello scambio dei saluti e Vittorio Amedeo chiese delucidazioni ai propri rappresentanti a Madrid. Interpellato dall'ambasciatore savoiaro, De Mari non mancò di sottolineare come Andrea de Pez non avesse «cognitione veruna» del cerimoniale marittimo, mettendo implicitamente in risalto la superiorità dei navigati genovesi quali “uomini di mondo” sul mare. La squadra spagnola retrocesse in novembre ad Alicante. Da qui De Mari chiese subito di recarsi a corte a Madrid, ottenendone licenza da de Pez, che lo autorizzò anche a inviare a Genova le due unità più piccole per fare carena e per altri lavori di raddobbo¹³⁵.

A Madrid il patrizio genovese si trovò rapidamente coinvolto nella nuova operazione navale intrapresa dalla Spagna. La caduta di Barcellona non aveva infatti concluso l'opera di riconquista dei territori spagnoli intrapresa da Filippo V, dato che le Baleari, e in particolare Maiorca, rimanevano ancora nelle mani delle forze filo-asburgiche. Una volta giunto nella capitale, De Mari ricevette disposizioni da Orry per tenersi pronto a un veloce ritorno in mare in vista dell'attacco a Maiorca. A metà dicembre ebbe l'ordine di richiamare da Genova la *Principe de Asturias* e la *Reyna* (la *Real* era rimasta ad Alicante) e portarle a Barcellona, dove si dovevano concentrare le forze per le operazioni contro le Baleari. Le due navi raggiunsero Genova solo alla vigilia di Natale del 1714, ma per la metà di febbraio del 1715 avevano completato il raddobbo ed erano di ritorno a Barcellona¹³⁶. Stefano le seguì a Genova per partecipare, alla fine di gennaio del 1715, al matrimonio del fratello Ippolito con la figlia di Giorgio Doria del Portico; la domenica successiva alla cerimonia i novelli sposi si recarono con i propri ospiti a bordo delle due navi, dove era stato preparata una «colation», e dove si trattennero fino a sera¹³⁷. Rientrato in Spagna con le due unità, a marzo De Mari era pronto a Barcellona

¹³⁵ Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 10.9.1714; 2.10.1714; 24.9.1714; 19.11.1714; Ast, *Lettere ministri Spagna*, mazzo 56, 22.9.1714; mazzo 55, 10.12.1714.

¹³⁶ Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 26.11.1714; 17.12.1714; 25.2.1715; Asv, *Senato, Dispacci consoli, Genova*, filza 28, n. 5, 30.12.1714; n. 10, 3.2.1715.

¹³⁷ Anf, AE, B¹ 533, *Correspondance Consulaire, Gênes, D'Aubert a Pontchartrain*, 29.1.1715; 5.2.1715.

assieme al resto della flotta destinata all'attacco a Maiorca. Se il comando navale era affidato a Pedro de Los Rios, quello delle forze che avrebbero dovuto sbarcare le truppe nell'isola venne affidato a lui e a Gabaret, un'opportunità che non si sarebbe lasciato sfuggire¹³⁸.

L'operazione contro le Baleari venne ritardata non solo dal cattivo tempo e dagli sforzi diplomatici inglesi per evitarla, ma anche dalle disparità di giudizi su come e dove sbarcare, discussioni che devono aver coinvolto anche De Mari¹³⁹. Fallita la mediazione inglese tra Spagna e Austria, la flotta fece vela da Barcellona l'11 giugno con diciassette navi da guerra, sei galee, due galeotte e circa duecento trasporti. Superata una burrasca, il 15 giugno le unità borboniche si presentarono davanti Santa Ponça, non lontano da Palma de Maiorca, ma, riconosciute troppo forti le difese locali, proseguirono lungo la costa meridionale dell'isola fino a un'insenatura tra Cala Ferrera e Cala Llonga. Qui De Mari, approfittando del fatto che la nave di Gabaret era rimasta indietro, prese da solo la direzione delle operazioni di sbarco, portandosi a terra con otto lance che trasportavano le prime truppe, 150 granatieri dei reggimenti di Marina e Castiglia. Lo sbarco avvenne «con tanta felicità» che, dopo aver messo in fuga uno sparuto gruppo di una ventina di «paesani», si poterono mettere a terra entro la notte 6 mila fanti e 300 cavalieri. La lieta novella venne portata il 21 giugno ad Aranjuez, la residenza reale a sud di Madrid dove si trovavano in quel momento Filippo V e la corte, dallo stesso De Mari, che all'alba del 16 si era «spiccato» appositamente dall'isola e aveva preceduto di tre ore il corriere ufficiale spedito da Barcellona da José Patiño, allora Intendente generale dell'Armata in Catalogna, il quale aveva predisposto appositamente un brigantino per ricevere quanto prima notizie sullo sbarco. Per questo blitz De Mari aveva promesso di usare esclusivamente un piccola nave, scortata dalla *Real* solo all'inizio del viaggio, ma poi si era portato ad Alicante con entrambe, forse per non perdere tempo nel trasbordo; la spregiudicatezza del genovese, evidentemente smanioso di mettere in evidenza a corte il proprio ruolo nello sbarco, deve aver colto ancora una volta di sorpresa rivali e osservatori.

Il viaggio lampo ad Aranjuez rappresentò una svolta per la successiva carriera di De Mari. Quale premio per aver portato la notizia della riuscita dello sbarco, gli furono concesse 400 doppie (1.600 *pesos*) in acconto dell'*asiento*, che probabilmente scadeva in quel periodo¹⁴⁰.

¹³⁸ Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 18.3.1715.

¹³⁹ Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 1.4.1715; 15.4.1715.

¹⁴⁰ Se l'*asiento* era di diciotto mesi, come abbiamo supposto, esso doveva scadere verso la fine di luglio del 1715, considerando che la squadra di De Mari era salpata la prima volta da Genova a fine gennaio del 1714.

Egli rifiutò questa interpretazione, sostenendo che non chiedeva «altra ricognizione se non quella di essere qualificato nel servizio di S.M.». Le autorità spagnole accettarono e così, invece di essere considerate parte dell'*asiento*, le 400 doppie si trasformarono nella sua prima remunerazione quale ufficiale superiore della marina spagnola, in attesa che il suo stipendio venisse formalmente regolato al pari di quello degli altri comandanti della flotta di Filippo V, la cui riforma si stava discutendo proprio in quel periodo. Da questo momento, Stefano De Mari non si può più considerare come un semplice *asentista* mercenario, ma come un ammiraglio a tutti gli effetti della nuova marina borbonica. Fallito il primo obiettivo per il quale aveva messo in piedi l'*asiento*, il commercio con le Indie, egli aveva conseguito il secondo, quello di entrare in pianta stabile al servizio di Filippo V. Anche in questo caso De Mari sembra aver fiutato il vento, perché la stagione degli *asientos* stava per finire, soprattutto per la difficoltà che le autorità spagnole incontravano nel farsi obbedire prontamente da comandanti e ufficiali stranieri – un problema particolarmente acuto con i francesi – e il conseguente desiderio del re di avere mano libera nelle nomine degli ufficiali¹⁴¹. La pronta obbedienza mostrata da De Mari e la sua flessibilità nell'adeguarsi alle esigenze spagnole devono aver indubbiamente influito favorevolmente su Filippo V e il suo *entourage*, tanto che, tra i molti *asentisti* stranieri presenti in quegli anni, il genovese risulta l'unico ad essere rimasto nelle file della marina spagnola. Ma la sua scelta, impensabile alcuni decenni prima da parte di un patrizio della Repubblica, conferma anche come lo svilupparsi di flotte permanenti avesse mutato gli orizzonti di chi aveva deciso di dedicarsi al mestiere della guerra sul mare¹⁴².

Conclusioni

Come detto, l'operazione contro Maiorca esaurì nei fatti l'*asiento* De Mari, anche se non è stata rinvenuta una formale conclusione del medesimo. Le autorità spagnole concessero nuovamente alla squadra, che da questo momento può considerarsi a tutti gli effetti regia, la

¹⁴¹ Sullo sbarco a Maiorca e sulle successive vicende, cfr. Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 24.6.1715; 1.7.1715; 14.10.1715; 2469, 10.2.1716; ASM, *Estado*, 2308, *Route pour Maillorque de L'armée Navale...*, ...1715. Può essere che De Mari abbia preso spunto dal precedente offerto da Alessandro Lanti, anch'egli nipote della principessa Orsini, al quale era stato assicurato un «impiego distinto» per aver portato a Madrid la notizia della resa di Barcellona. Cfr. Ast, *Lettere Ministri, Spagna*, marzo 55, 24.9.1714.

¹⁴² Lo Basso, colloquio con l'autore.

possibilità di recarsi a Genova per i raddoppi, ma nel viaggio essa doveva fare tappa a Cartagena, Alicante, Barcellona e Marsiglia per raccogliere uomini e materiali che Giovanni Marchelli – il quale, oltre ad essere il principale finanziatore dell'*asiento* era anche, ricordiamo, appaltatore della squadra di galee di Spagna – aveva raccolto per armare a Genova due galee che gli spagnoli avevano colà comprato¹⁴³. Le tre navi arrivarono a Genova nella prima decade di settembre e De Mari ebbe subito modo di mostrare il proprio zelo filo-spagnolo rifiutandosi di salutare la squadra del duca di Tursi, che era appena passato al servizio della Francia e batteva ora quella bandiera¹⁴⁴. Egli si trattene a Genova fino agli inizi del 1716, per poi ripartire con le tre unità verso la Spagna in vista della nuova missione affidatagli da Filippo V, il comando di una squadra inviata in soccorso alla Repubblica di Venezia, impegnata nella seconda guerra di Morea contro l'impero Ottomano (1714-18). Marchelli contribuì ad assicurare un legame tra il vecchio e il nuovo ruolo di De Mari, fornendo altre due navi alla squadra diretta in Levante¹⁴⁵.

Stefano De Mari continuò a servire per tutto il resto della propria vita la monarchia spagnola, ma non è naturalmente questa la sede per seguirne le vicende, oggetto di una più ampia ricerca che l'autore di queste pagine sta svolgendo su questa e su altre figure di uomini di mare genovesi nella nuova marina borbonica. Accenniamo solo al fatto che, dopo la campagna in Levante del 1716, l'anno successivo ebbe il comando della flotta che condusse il corpo di spedizione spagnolo alla conquista della Sardegna, mentre nel 1718 fu uno degli ammiragli che operarono per la conquista della Sicilia. Nell'occasione diresse la retroguardia spagnola alla battaglia di Capo Passero (11.8.1718), dove la sua nave venne costretta a gettarsi sulla costa per sottrarsi agli attacchi inglesi: pur perdendo la nave, riuscì a salvare gran parte dell'equipaggio. Conseguito per i suoi servizi l'ambito cavalierato del Toson d'Oro, la sua carriera proseguì in Mediterraneo fino a che, nel 1729, ottenne il comando della *flota* per la Nuova Spagna di quell'anno, riuscendo così finalmente a coronare l'obiettivo per il quale si era mosso verso Madrid nel lontano 1712. Dopo essere divenuto negli anni Trenta l'ammiraglio di grado più elevato della

¹⁴³ Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2468, 21.7.1715.

¹⁴⁴ Aca, *Legacion de España en Génova y Turin*, 1, 2 (n. 2), De Mari a San Filippo, 11.9.1715 [ringrazio Luca Lo Basso per la segnalazione di questo fondo].

¹⁴⁵ Quando Marchelli morì, tra la fine del 1718 e gli inizi del 1719, fu proprio Stefano De Mari a provvedere a recuperarne in beni. Anf, AE, B¹ 534, *Correspondance Consulaire, Gènes, D'Aubert a Pontchartrain*, 14.1.1716; Asg, *Archivio Segreto, Lettere Ministri, Spagna*, 2469, 17.2.1716; *Notai Antichi* 9232, Alessandro Alfonso, 20.1.1719; Asv, *Senato, Dispacci consoli, Genova*, filza 28, n. 71, 5.4.1716; n. 77, 17.5.1716.

marina spagnola, fu inviato nel 1741 quale ambasciatore di Spagna a Venezia per preparare e sostenere la venuta in Italia dell'infante don Filippo, del quale per volere di Filippo V ed Elisabetta Farnese era diventato una sorta di tutore militare e politico. Ambasciatore fino al 1745 e poi direttamente al seguito di don Filippo, partecipò agli sforzi franco-spagnoli per ottenere all'infante un dominio in Italia, finendo tra l'altro prigioniero degli austriaci dopo la battaglia di Piacenza dell'agosto del 1746. Morì ad Aix-en-Provence il 22 gennaio del 1749¹⁴⁶, un paio di mesi prima che don Filippo potesse insediarsi quale nuovo Duca di Parma. In tutti questi decenni, pur tra gli alti e bassi di una difficile navigazione nelle acque sempre agitate della corte spagnola, la stima, la fiducia e, si potrebbe aggiungere, la simpatia personale della coppia regnante non sembrerebbero essere mai venute meno, non tanto per le qualità navali del patrizio genovese, quanto per la sua indubbia abilità di farsi apprezzare quale consigliere militare e politico. A questo proposito appare significativa la stretta amicizia di Stefano De Mari con José Patiño, iniziata ai tempi del blocco di Barcellona e durata fino alla morte di quest'ultimo nel 1736.

Più in generale, il ruolo di De Mari e quello della nutrita pattuglia di genovesi, patrizi e non, che continuarono a occupare ruoli di primo piano nella nuova Spagna borbonica, evidenziano come sino al Settecento inoltrato la colonia genovese in Spagna mantenne molto dello smalto dei secoli precedenti. Solo recentemente la storiografia ha messo in risalto la continuità della presenza genovese durante l'ultimo periodo asburgico, ma essa può essere estesa anche ai primi decenni di quello borbonico. Se ci fu un mutamento da parte dei genovesi, non fu tanto un abbandono della Spagna in favore della Francia, ma un abbandono degli Asburgo in favore dei Borbone, che permise loro di mantenere molte delle proprie posizioni in Spagna. Una scelta probabilmente iniziata già negli anni Ottanta del Seicento e che aiuta a spiegare l'apparente svolta filo-francese della politica della Repubblica. Sicuramente Stefano De Mari rappresenta una figura emblematica in questo senso, non solo per la sua carriera nella marina borbonica e per gli stretti rapporti intessuti con la nuova famiglia regnante, ma anche per il costante legame mantenuto con il fratello Ippolito, rimasto a Genova quale protagonista della vita politica della Repubblica e non a caso

¹⁴⁶ Si coglie qui l'occasione per integrare e rettificare quanto riportato sia nell'omonima voce sul Dizionario Biografico dei Liguri, sia nel citato articolo di Giacomone Piana, sia infine nella scheda biografica su De Mari in A. de Ceballos-Escalera Gila, *El Almirantazgo General de España e Indias en la edad moderna*, Real Academia de la Mar, Madrid, 2012, p. 237.

uno dei fautori dell'intervento a fianco delle forze gallo-ispagne nella guerra di Successione austriaca. Fermo restando che non mancarono figure genovesi di rilievo anche nelle file austro-imperiali - basti ricordare Gian Luca Pallavicino¹⁴⁷ - a conferma non solo di una capacità di adattamento, ma anche di attrazione che gli uomini della Repubblica di San Giorgio sapevano evidentemente esercitare nei confronti dei loro interlocutori/clienti.

¹⁴⁷ Cfr. C. Cremonini, s.v., *Dbi*, 80, Roma, 2014.