

# STORIA ECONOMICA

*ANNO II - FASCICOLO II*



**Edizioni Scientifiche Italiane**



# SOMMARIO

ANNO II (1999) - N. 2

## Articoli

- A.M. BERNAL, *Gli strumenti del commercio nel sistema mercantile delle isole atlantiche, iberiche e caraibiche* pag. 209
- L. DE ROSA, *Le minoranze balcaniche (slave e albanesi) nell'Italia meridionale* » 239
- G. MAIFREDA, «*Far tesori per vie ignote*». *Credito privato e proprietà fondiaria degli ebrei milanesi nell'Ottocento* » 253
- C.M. MOSCHETTI, *Il finanziamento della pesca marittima nella prassi negoziale e nella dottrina nell'età del diritto comune* » 323

## Ricerche

- G. BARGELLI, *Arcani segreti. Mirabolanti virtù. L'arte degli speziali a Parma nel secolo dei lumi* » 349

## Interviste

- F. D'ESPOSITO *intervista Hermes Tovar Pinzon sulla Colombia coloniale* » 385

## Recensioni

- G. DE LUCA, *Pensare l'Italia nuova: la cultura economica milanese tra Corporativismo e ricostruzione* (D. Manetti) » 397
- M. SAIJA-A. CERVELLARO, *Mercanti di mare. Salina 1800-1953* (L. De Rosa) » 398
- S. SPEZIALE, *Oltre la peste. Sanità, popolazione e società in Tunisia e nel Maghreb (XVIII-XX secolo)* (I. Fusco) » 401
- M. TACCOLINI, *L'esenzione oltre il catasto. Beni ecclesiastici e politica fiscale dello Stato di Milano nell'età delle riforme* (F. Dandolo) » 404



## GLI STRUMENTI DEL COMMERCIO NEL SISTEMA MERCANTILE DELLE ISOLE ATLANTICHE IBERICHE E CARAIBICHE\*

L'insularità è l'aspetto permanente, la costante storica, di un determinato tipo di società, economia e cultura. Le popolazioni insulari – che appartengano alle millenarie culture delle isole del Mare Nostrum o alle isole atlantiche entrate a far parte del mondo europeo dopo le scoperte e l'espansione coloniale dei secoli XV e XVI – presentano degli elementi comuni, derivanti dalla loro stessa insularità, che le rendono uniformi e le condizionano più degli eventi economici e sociali che le hanno interessate. Dal punto di vista economico, l'insularità costituisce quello che è stato definito *el hecho económico diferencial* proprio delle economie insulari<sup>1</sup>: vale a dire ciò che va oltre le caratteristiche particolari di ogni isola e che le rende omogenee, facendole reagire in modo simile quando sono interessate dalle stesse vicende economiche.

E questo è quanto si è verificato negli arcipelaghi iberici dell'Atlantico (che possiamo ricondurre a tre raggruppamenti: le isole portoghesi – Az-zorre, Madera, CapoVerde – le Canarie e le isole caraibiche) a partire dall'estensione ad essi, pur con differenti modalità, delle nuove condizioni economiche propiziate dalla scoperta del 1492. I traffici della *Carrera de Indias* contribuirono all'integrazione dei tre gruppi di arcipelaghi in uno spazio unitario, che fu all'origine di tecniche e attività economiche comuni e favorì la diffusione nei rispettivi ambiti geografici di strumenti commerciali e finanziari simili. Nello stesso modo, almeno per il periodo oggetto del nostro studio, limitato all'epoca che va dalla metà del secolo XV al principio del XVII, essi dovettero far fronte anche a problemi e difficoltà derivanti proprio dall'attività economica.

\* Traduzione di Francesco D'Esposito.

<sup>1</sup> A.M. BERNAL, *En torno al hecho económico diferencial canario*, en *Canarias ante el cambio*, IDR, Universidad de la Laguna, La Laguna 1981. [N.d.T.: L'Autore fa qui riferimento alla questione, assai dibattuta in Spagna, delle radici storiche dell'autonomia di alcune regioni iberiche e delle differenze economiche e istituzionali di tali regioni rispetto alle altre].

Certamente il nostro livello di conoscenza circa i diversi gruppi di isole è estremamente differente, sia per la disparità e precarietà delle fonti documentarie conservate nei vari archivi insulari, sia soprattutto, a nostro parere, per l'assenza di studi correttamente impostati sui problemi qui analizzati. Abbiamo, questo sì, un'enorme quantità di lavori che non sono altro che repertori di dati, riproduzioni di serie documentarie, contributi eruditi di dubbio valore. Tali lavori sono praticamente inservibili per la confusione concettuale che rivelano e l'insufficienza del quadro teorico in cui sono inseriti. In altri casi, come si vedrà, non disponiamo neanche di tali opere erudite. Abbiamo pertanto deciso di delineare un quadro generale in cui collocare il sistema mercantile costituito dai tre arcipelaghi in funzione del commercio coloniale della *Carrera de Indias* e contribuire, per quanto ci è possibile, al chiarimento di qualche aspetto parziale di alcuni strumenti del commercio: l'assicurazione marittima e il mercato monetario e finanziario nelle isole. Ci occuperemo principalmente delle Canarie e del loro legame col mondo portoghese, riservando qualche cenno alle isole dei Caraibi.

### 1) *Le Isole atlantiche, un insieme economico*

I motivi che avevano determinato l'espansione degli europei nelle isole atlantiche vi favorirono anche la formazione di uno spazio economico omogeneo. Pur se con ritmi e cronologia differenti, a partire dagli inizi del XV secolo i tre gruppi di isole furono plasmati alle esigenze dell'economia europea. In linea di massima la situazione non cambia se le isole appartenevano alla Spagna o al Portogallo, se erano del re o di un signore feudale: al di là delle circostanze politiche, i diversi ambiti insulari finirono per strutturare un mercato interdipendente e relativamente unitario, il cui processo di integrazione sarebbe continuato fino alla metà del XVII secolo.

Nella loro traiettoria storica tutti e tre i gruppi di isole affrontarono i problemi derivanti dall'integrazione nel mercato internazionale in condizione di fragilità demografica e scarsa immigrazione; nella loro economia predominò sempre la monocoltura; quasi sempre furono decisivi gli impulsi degli agenti economici esterni; infine, fu sempre presente nella vita economica degli arcipelaghi la necessità di risolvere i problemi derivanti da una bilancia commerciale costantemente deficitaria. Si configurò così un tipo di economia insulare dalle basi fragili e estremamente variabili a seconda degli orientamenti internazionali dei mercati. Tali orientamenti spinsero, da un lato, a cercare gli effetti positivi derivanti dalla

formazione di mercati interinsulari tra i vari gruppi di isole; dall'altro, favorendo la specializzazione e la complementarità tra di essi, li portò a massimizzare le potenzialità delle loro economie di scala e a minimizzare i costi e i rischi dei rispettivi ristretti mercati insulari e interinsulari.

a) La determinante presenza degli stranieri

Per le isole portoghesi il destino era già segnato nel 1415, quando Giovanni I del Portogallo conquistò la piazza di Ceuta. Poco più tardi, il principe Enrico tentò di impadronirsi di tutte le isole dell'Atlantico, considerate un insieme unitario: ottenne, a partire dal 1433, ampi poteri su Madera; poi, dal 1439, furono le Azzorre ad attrarre i suoi interessi; e ultime furono le Canarie, sebbene in questo caso non andò oltre un'occupazione parziale e temporanea, perché dovette fare i conti con i conquistatori normanni e con la corona di Castiglia. A partire dalle isole rispettivamente occupate, i portoghesi si lanciarono verso sud, mentre gli arretrati castigliani seguirono la rotta verso ovest. Ma se le isole non furono unificate politicamente, dal momento che vi si contrapponevano gli interessi del Portogallo e della Castiglia, l'unità e l'omogeneità furono favorite da altri fattori – l'emigrazione, le produzioni agricole, il commercio, la moneta - imposti dai mercanti stranieri stabiliti sia nei territori portoghesi che in quelli castigliani, i quali furono i principali promotori dell'espansione delle attività economiche dei secoli XIV e XV nelle isole atlantiche<sup>2</sup>.

Lasciando da parte le interessate narrazioni nazionaliste lusitane e castigliane sulle rispettive conquiste nell'Atlantico, è indiscutibile l'importanza del ruolo di una solida colonia mercantile straniera – in particolare di genovesi e fiamminghi, sebbene non mancassero veneziani, fiorentini, inglesi, bretoni – fornita dei capitali necessari e interessata alla ricerca di prodotti tintorei, spezie e zucchero con cui sostituire quelli che non si ottenevano più nel Levante<sup>3</sup>. Sorte nelle piazze marittime del versante atlantico della Castiglia e del Portogallo, con i principali centri operativi a Lisbona e a Siviglia, queste colonie furono decisive per l'introduzione e l'adattamento degli strumenti e delle tecniche commerciali, nonché dei capitali che avrebbero caratterizzato l'espansione colo-

<sup>2</sup> CH. VERLINDEN, *From the Mediterranean to the Atlantic: Aspects of an Economic Shift (12th-18th Century)*, in *The Journal of European Economic History*, vol. 1, number 3, 1972.

<sup>3</sup> Su tale problema la bibliografia è impressionante, ma il più delle volte si tratta di opere erudite, senza una visione storica complessiva. Si può contare in ogni modo sull'opera di E. OTTE, *Sevilla y sus mercaderes*, Fundación El Monte, Sevilla 1994.

niale castigliana e portoghese della fine del XV secolo. È ancora da scrivere la storia complessiva della presenza di questi mercanti stranieri e dei loro traffici con le diverse isole delle Azzorre, di Madera e delle Canarie a partire dai centri operativi di Lisbona e Siviglia: un'analisi che probabilmente ci porterebbe ad una migliore comprensione della funzione di queste isole come spazio economico ai primi albori del capitalismo. Non ci sembrano sufficienti – pur rappresentando un contributo importante, da tenere nella giusta considerazione – gli studi comparativi sulle diverse isole, che riguardano nella maggior parte dei casi il binomio Canarie-Madera. Quello che secondo noi va fatto è lo studio delle relazioni economiche complessive tra le varie isole; e tale prospettiva si ottiene solo a partire dall'insieme delle attività commerciali e finanziarie dei grandi mercanti stranieri impegnati nei traffici e nello sfruttamento economico delle isole. Perfino quando in un'epoca successiva fu vietata, non venne meno nelle isole dei Caraibi la presenza di questi stessi mercanti stranieri, che continuarono ad agire attraverso interposte persone. Poi, dal quarto decennio del XVI secolo, i mercanti genovesi a poco a poco si ritirarono dal commercio coloniale – un'attività dove rivestivano un ruolo secondario – per conquistare una posizione dominante nel finanziamento della *Carrera de Indias*.

Per i secoli XVI e XVII la presenza dei mercanti stranieri non sarebbe diminuita. Dopo i genovesi e i fiamminghi, negli arcipelaghi delle Azzorre, di Madera e delle Canarie, insieme a quelle di altre minoranze, sorsero importanti colonie di mercanti olandesi e, infine, irlandesi, francesi e inglesi. Questi mercanti in ogni epoca erano attratti da interessi diversi, ma generalmente prevaleva la ricerca dei prodotti specifici delle isole – oricello, zucchero, vino, grana cocciniglia etc. – dati gli eccellenti termini di scambio che esse offrivano per negoziare le manifatture straniere in cambio dell'oro e, soprattutto, dell'argento americano.

b) Senza negri non c'è zucchero

Si tratta di un modo di dire molto diffuso nei secoli XVI e XVII, che rivela la stretta interdipendenza tra la schiavitù e la coltivazione della canna da zucchero. O, detto in un altro modo, manifesta come le monoculture che stavano sorgendo con l'espansione del colonialismo – zucchero, tabacco, cotone, caffè – non si sarebbero sviluppate senza la disponibilità di manodopera servile.

Sebbene la schiavitù fosse conosciuta e praticata nell'Europa medievale, il suo auge come fondamento di un modello economico – il sistema della piantagione coloniale – fu raggiunto a partire dalla occupa-

zione delle isole di Madera e delle Canarie, che comportò il loro immediato adattamento alla coltivazione della canna da zucchero. In seguito, il modello schiavista della piantagione coloniale passò ai Caraibi e fu applicato, dapprima, all'attività mineraria, alla pescheria di perle e alla produzione dello zucchero e, successivamente, alla coltivazione del tabacco e del caffè o, già in pieno XVIII secolo, alle piantagioni di cotone. Questa varietà di "schiavismo" introdotta nelle economie occidentali avrebbe costituito, anche se in un processo discontinuo e sfalsato nel tempo, il substrato comune delle economie insulari. Di qui, tra l'altro, l'importanza che la tratta degli schiavi avrebbe rivestito per i mercanti delle isole, come trafficanti diretti o intermediari, almeno per i tre secoli che vanno dal XV al XVIII secolo, quanto furono soppiantati soprattutto da olandesi e inglesi.

Due cause spiegano a mio avviso la tempestiva e intensa accettazione nelle economie insulari della schiavitù come risorsa massiva di manodopera: la debolezza demografica dei paesi che avviarono l'espansione coloniale e l'esempio delle piantagioni di canna del Levante, tradizionalmente condotte con schiavi. In effetti, sin dagli inizi dell'occupazione delle isole, prima con il Portogallo e poi con la Castiglia, il maggior problema da affrontare per i conquistatori fu costituito dalla mancanza di gente disponibile per popolarle. Lo stesso fenomeno si sarebbe ripetuto in seguito, dopo la scoperta del 1492, con la colonizzazione di Santo Domingo, Cuba e delle altre isole dei Caraibi. In sintesi, pare che il processo di scoperta e di conquista non favorì una intensa corrente migratoria; al contrario, ci fu un flusso migratorio a contagocce, almeno fino a quando le favorevoli circostanze economiche ne determinarono un deciso incremento.

I tentativi di annessione delle isole atlantiche del principe don Enrico si scontrarono, quindi, con il limite imposto dal debole potenziale demografico e le scarse risorse della popolazione portoghese del basso medioevo. Nel caso di Madera, per esempio, si dovettero fare speciali concessioni ai colonizzatori, strutturando l'economia secondo modalità differenti dalla madrepatria, con un più libero sistema di proprietà della terra, e concedendo diritti e franchigie agli emigranti<sup>1</sup>. Ciò nonostante, la corrente migratoria era debole e rendeva assai precaria la continuità del piano di conquista e occupazione delle restanti isole. Con l'introduzione della coltivazione della canna da zucchero, la situazione mutò

<sup>1</sup> JOAQUIM ROMERO MAGALHAES, *A ilha da Madeira e a economia atlantica no tempo do infante D. Henrique* in *O Infante e as Ilhas*, Regiao autónoma da Madeira, 1994.

radicalmente e si formò un'autentica fiumana di coloni disposti a imbarcarsi in un'avventura che offriva possibilità di grandi guadagni e facile arricchimento.

È stata illustrata da Verlinden<sup>5</sup> la traiettoria che portò lo zucchero alle isole atlantiche dalle sue remote origini in Oriente, passando attraverso quelle decisive stazioni di adattamento dal Mediterraneo all'Atlantico che furono la Sicilia<sup>6</sup> e la costa di Malaga, transitando per l'Algarve portoghese, da dove fu esportato a Madera e nelle Canarie, giungendo, infine, al principio del XVI secolo, a Santo Domingo. Ancora una volta fu decisivo il ruolo dei mercanti genovesi nell'espansione di questa coltivazione; una coltivazione che, tradizionalmente, tanto in Levante come in Sicilia, impiegava in forme massicce manodopera servile e che, al suo primo apparire negli zuccherifici di Madera, si sostentava con gli schiavi *guanches* catturati nelle Canarie. Intorno alla metà del XV secolo i mulini da zucchero cominciarono ad apparire nelle Canarie – sebbene Cà da Mosto nel 1455 segnalasse come la produzione di zucchero nell'isola fosse estremamente rudimentale – mentre un chiaro rafforzamento è visibile solo nella seconda metà del secolo. Fu allora, dal momento che si erano esaurite le risorse locali di manodopera servile, che gli imprenditori dello zucchero di Madera e Gran Canaria presero a importare schiavi dal Capo Verde e da São Tomè dando inizio così alla fase della tratta in grande scala di schiavi negri, che successivamente avrebbe raggiunto livelli elevatissimi nelle isole dei Caraibi.

Per questo i portoghesi si rivelarono, fin dal primo momento, abili mercanti di schiavi. In una fase preliminare la tratta di schiavi mori e africani ebbe nella Siviglia bassomedievale una delle sue piazze di vendita più importanti<sup>7</sup>; poi i portoghesi avviarono il commercio di schiavi ai danni delle popolazioni aborigene delle isole Canarie, raziando e catturando i *guanches*, che schiavizzavano per i loro zuccherifici; infine, i mercanti portoghesi si imposero decisamente nella tratta da São Tomè e dal Capo Verde con le isole dei Caraibi, nella quale giunsero ad avere il quasi completo monopolio fino al XVII secolo. Altrettanto, sebbene in scala molto più modesta per quanto riguarda il volume del traffico, si potrebbe dire per le Canarie dove, sin dagli inizi della conquista, la tratta degli schiavi rappresentò uno dei più essenziali e remunerativi

<sup>5</sup> CH. VERLINDEN, *op. cit.*

<sup>6</sup> GIOVANNI REBORA, *Un'impresa zuccheriera del Cinquecento*, Napoli 1968.

<sup>7</sup> ALFONSO FRANCO SILVA, *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la edad media*, Sevilla, Diputación Provincial, 1979.

commerci per quanti, naturali del regno o stranieri, svolgevano traffici nelle isole<sup>8</sup>.

Nei Caraibi, utilizzando gli stessi metodi praticati nelle isole atlantiche precedentemente occupate, per rimediare alla scarsa emigrazione dei primi decenni, esploratori e conquistatori fecero ricorso alla schiavitù degli indigeni americani. Sotto varie ma sempre eufemistiche formulazioni giuridiche, gli indiani furono impiegati nel lavaggio dell'oro e nelle peschiere di perle. Più tardi, decimata la popolazione indigena e finito lo sfruttamento minerario, le isole caraibiche, e in particolare Santo Domingo, accettarono rapidamente la coltivazione della canna da zucchero. Da qui la necessità di importare manodopera servile dall'Africa. L'Imperatore ne concesse la prima grossa licenza ad uno dei signori fiamminghi che aveva condotto con sé per il governo della Castiglia. Costui subito dopo vendette la licenza ai genovesi i quali, nella prima rimessa massiccia di schiavi a La Española, ottennero un guadagno del 100% rivendendo le licenze ai privati per il commercio al minuto. Era così evidente l'affare e tanto insistenti le richieste di manodopera servile, che i mercanti portoghesi e canari, i quali abitualmente gestivano il traffico nei loro rispettivi ambiti insulari, ampliarono con grande profitto i loro affari e le isole atlantiche furono trasformate nei centri di approvvigionamento per le spedizioni di acquisto e cattura di negri per la posteriore introduzione nei Caraibi. Ma il motore economico dell'operazione – per lo meno secondo come ci appare nella documentazione sivigliana a partire dalla metà del XVI secolo – era quasi sempre costituito dai capitali investiti a Siviglia e Lisbona per finanziare tali operazioni<sup>9</sup>.

c) Il ruolo decisivo delle Canarie nella strutturazione dello spazio interinsulare atlantico

L'annessione delle Isole Canarie alla corona di Castiglia – dopo l'iniziale occupazione normanna e quella temporanea e parziale di alcune isole da parte del Portogallo – fu determinante per la sua funzione economica nell'età moderna.

<sup>8</sup> Sebbene la bibliografia sia ampia si deve a Manuel Lobo la più costante e seria attenzione al tema della schiavitù e della tratta nelle Canarie. In particolare *La esclavitud en las Canarias Orientales en el siglo XVI (negros, moros y moriscos)*, Las Palmas 1982; IDEM, *Relaciones entre Gran Canaria, África y América a través de la trata de negros*, in *II Coloquio Historia Canario-americana*, Las Palmas 1979.

<sup>9</sup> ENRIQUETA VILA VILAR, *Los asientos portugueses y el contrabando de negros*, in *Anuario de Estudios Americanos*, XXX, Sevilla 1973.

È stato ribadito fino alla sazietà l'importanza delle Canarie, almeno fino al XVII secolo, come scalo intermedio e base di approvvigionamento della *Carrera de Indias*<sup>10</sup>. A partire dalla riparazione della nave di Colombo, nel viaggio del 1492, e dai molteplici episodi di approvvigionamento di viveri e vettovaglie locali nei primi viaggi di scoperta, il ruolo subalterno che lo spazio socio-economico insulare aveva rivestito fino a metà del XV secolo cambiò radicalmente. Sebbene la sua economia rimanesse in buona misura dipendente da interessi economici esterni, l'arcipelago delle Canarie, a causa dello speciale status giuridico attribuitogli nell'ambito del monopolio della *Carrera de Indias*, divenne il centro di attrazione e convergenza del traffico interinsulare atlantico.

Per questo dal XVI secolo, in un certo senso, si invertirono i poli nelle relazioni bilaterali delle Canarie con Madera, le Azzorre e le isole di Capo Verde. I mercanti portoghesi, nonostante la maggior capacità di naviglio, il predominio strategico nella tratta negriera, il controllo da loro esercitato su alcuni mercati – tra gli altri quello dello zucchero – dovettero accettare l'intermediazione canaria per inserirsi da protagonisti nel commercio coloniale spagnolo. Si parla spesso di questa relazione indiretta del Portogallo e delle sue isole con l'America spagnola attraverso le Canarie. Tuttavia, disgraziatamente, non disponiamo ancora di sistematici studi d'insieme che affrontino correttamente la questione<sup>11</sup>. Ci troviamo, a mio parere, di fronte a uno degli aspetti decisivi per la comprensione dell'entità e della complessità raggiunta dall'integrazione in uno spazio economico unitario degli arcipelaghi atlantici nei secoli XVI e XVII, quando furono portate alle loro ultime conseguenze le premesse del secolo precedente.

La relativa libertà nell'organizzare un proprio traffico commerciale con le terre americane da poco scoperte – in particolare con le isole dei Caraibi: Santo Domingo, Margarita, Portorico, Cuba – si rivelò decisiva nello sviluppo dell'economia canaria, molto oltre il mero sfruttamento coloniale al quale sembrava destinato l'arcipelago. Disponendo dei rifornimenti richiesti con insistenza dai colonizzatori delle isole caraibiche, carenti di ogni sorta di viveri e vettovaglie, la domanda di tali

<sup>10</sup> La questione è affrontata da FRANCISCO MORALES PADRÓN, *El comercio canario-americano en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla, 1955 e JOSÉ PERAZA DE AYALA, *El régimen comercial de Canarias con las Indias en los siglos XVI, XVII y XVIII*, Sevilla 1977.

<sup>11</sup> E. VILA VILAR, *Las Canarias como base de aprovisionamiento de los navios portugueses*, in *II Coloquio de Historia Canario-Americano*, Las Palmas 1979.

beni fece incrementare ulteriormente nelle Canarie le attività agricole e di allevamento. Data la favorevole posizione geografica, queste isole godevano di una notevole rendita di posizione nel commercio di approvvigionamento dei coloni, ai quali i rifornimenti da Siviglia, secondo le lamentele degli stessi, arrivavano sempre in ritardo, a contagocce e a prezzi estremamente alti. Per tale motivo nel mezzo secolo in cui le imbarcazioni canarie, insieme a quelle armate o approvvigionatesi nell'arcipelago, poterono inserirsi nel commercio coloniale senza particolari impedimenti da parte della *Casa de la Contratación*, nell'arcipelago delle Canarie si avviò un processo di riadattamento dell'agricoltura, che incominciò a superare i limiti della monocoltura della canna. Contemporaneamente si strutturava tra le sue isole un mercato interno che metteva a disposizione della domanda coloniale le risorse locali e, come ha studiato in modo esemplare A. Macías, si configurava un mercato integrato tra le isole in funzione delle rispettive eccedenze di produzione, al fine di rispondere alle necessità delle rispettive domande interne delle singole isole dell'arcipelago.

E così, se nei primi decenni le Canarie fornivano soprattutto viveri, vino e olio, assai presto avveduti operatori locali entrarono in relazione con mercanti stranieri, i quali vendevano o affidavano loro prodotti manifatturati da smerciare, spesso di contrabbando, nei viaggi commerciali nelle isole dei Caraibi. Con l'integrazione nel sistema di convogli stabilito per il commercio di Siviglia con l'America, si consolidava il ruolo di intermediazione delle Canarie come luogo di transito di un determinato settore del commercio europeo, specie clandestino, che per le franchigie delle isole e, soprattutto, perché vi si poteva rifornire di prodotti assai richiesti – tra gli altri vino e coloranti – trovava più conveniente ricorrere a tale intermediazione piuttosto che sopportare i costi superiori di quella sivigliana, con il connesso carico tributario.

## 2) *Il vantaggio portoghese nel trasporto marittimo*

In ogni epoca il trasporto marittimo ha condizionato lo sviluppo dei sistemi economici insulari. Nel caso delle isole portoghesi, canarie e caraibiche la situazione del trasporto marittimo erano estremamente differenziate. Nella navigazione i portoghesi occupavano, fin dal basso medioevo, una posizione di vantaggio che solo con il tempo i castigliani riuscirono a ridurre, quando poterono navigare gli oceani Atlantico e Pacifico grazie allo sviluppo degli studi di nautica promossi dalla *Casa de la Contratación* di Siviglia. Ma, anche se l'aspetto culturale ha la sua im-

portanza, le circostanze che determinano le disparità nel comportamento economico sono quelle che riguardano la struttura del trasporto marittimo propriamente detto, dalla disponibilità di navi e gente di mare alla presenza di proprietari di navi e di armatori per i quali il trasporto marittimo rappresenta un autonomo terreno di affari.

Nonostante l'attivazione di importanti arsenali o cantieri navali nel sud (a Siviglia a partire dal XIII secolo), il tempestivo dislocamento della flotta dal mar Cantabrico nei porti andalusi di Siviglia e Cadice, la presenza, già nel XV secolo, di una notevole flotta strettamente basso andalusa – come rivelano gli studi di E. Otte – che a partire dal 1492 fu protagonista, insieme a quella basca, dell'avventura della scoperta americana, molto presto ci si rese conto che le imbarcazioni disponibili erano poche, inadeguate a causa della bruma per la navigazione nell'Atlantico americano. Ma, soprattutto, l'attività del trasporto marittimo conservò sempre un ruolo secondario, non specializzato, nel complesso sistema dell'attività economica coloniale.

In altre parole, proprietari di nave e capitani, più che come tali, erano presenti nel trasporto marittimo con un atteggiamento da mercanti; i profitti del trasporto rimanevano in secondo piano, rivestivano un interesse secondario rispetto alla sostanza dell'affare del traffico americano. Tale modo di concepire l'espansione atlantica si percepisce chiaramente già nella stessa attività di sfruttamento economico delle Canarie, dove ci si comportò in modo assai diverso dai portoghesi. Per questi l'espansione negli oceani fu lo stimolo per l'organizzazione di una fitta rete di trasporti marittimi altamente competitiva<sup>12</sup>, almeno fino a quando, nel XVII secolo, vennero poco a poco sostituiti dalla marina mercantile olandese<sup>13</sup> più competitiva nel mercato marittimo internazionale per i bassi noli che poteva offrire.

Dall'inizio della sua annessione alla Castiglia il commercio canario fu appannaggio del naviglio mercantile dell'Andalusia meridionale, di Huelva, Cadice e Siviglia, senza che si formasse nell'arcipelago una flotta specificamente locale. Anche se non mancano studi che ipotizzano nelle Canarie la presenza di un'attività di costruzioni navali, esse furono a mio parere assolutamente irrilevanti. Questi studi non si basano su dati degni di credito e riportano fatti isolati che rivestono un esclusivo va-

<sup>12</sup> Un esempio assai interessante è rappresentato dalla comunicazione presentata nell'incotro citato da Leonor Freire, *“O transporte marítimo no Atlântico nos séculos XVI-XVII: contributos para um estudio de rentabilidade.*

<sup>13</sup> JONATHAN ISRAEL, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness and Fall, 1477-1806*, Clarendon Press, Oxford, 1995.

lore aneddótico. Non si impiantarono nelle isole cantieri degni di tal nome e l'attività di riparazione delle navi dei *carpinteros de ribera* non rappresenta un'attività di costruzione vera e propria. La stessa Siviglia dovette ben presto abbandonare tale pretesa e ridursi a comprare le imbarcazioni costruite nei cantieri del nord della Castiglia – che avevano mezzi e risorse adeguate allo scopo, soprattutto il legno – ed infine da armatori e trasportatori stranieri.

Come ha correttamente affermato E. Aznar, all'epoca dell'annessione delle isole Canarie alla Castiglia, le imbarcazioni utilizzate nel commercio delle Canarie provenivano da fuori, soprattutto dal Portogallo e dall'Andalusia: dei 65 casi analizzati, la presenza maggiore è quella dei capitani portoghesi, seguiti dagli andalusi e dai baschi, mentre i capitani locali costituivano una percentuale insignificante. Per quanto riguarda la destinazione dei viaggi, l'Andalusia e il Portogallo, insieme, si accaparrarono più del 50% del totale. Nella seconda metà del XVI secolo<sup>14</sup>, una volta consolidate le relazioni marittime tra le Canarie e l'America, la maggioranza dei capitani delle navi che partivano dalle Canarie continuava ad essere portoghese, con un 58% del totale, seguiti dagli andalusi con il 31%, mentre gli armatori, i proprietari e i capitani delle isole costituivano l'insignificante percentuale residua. Le destinazioni ricostruite a partire dai contratti di nolo riguardanti le Canarie, circa i quali disponiamo di abbondanti studi, sottolineano le trasformazioni intervenute nello spazio economico interinsulare. In una prima fase prevaleva, con il 55% del totale, lo spazio triangolare definito dai due arcipelaghi atlantici, le Canarie e le Azzorre, e dai porti dell'Andalusia meridionale e del Portogallo. Poi, quando al principio del XVI secolo divennero regolari i traffici con l'America, e con Santo Domingo in particolare, il Mar dei Caraibi fu integrato nella rete di relazioni economiche generata dai tre gruppi di isole, che privilegiarono i contatti reciproci, indebolendo l'iniziale legame con la Penisola. Intorno al 1530, 25 o 30 caravelle portoghesi partecipavano alla *Carrera de Indias* commerciando con Santo Domingo, e di esse solo una o due arrivavano a Siviglia: si allentavano così i tradizionali legami delle Azzorre, Madera e Canarie con Siviglia<sup>15</sup>, sostituiti dai nuovi interessi sorti intorno al commercio coloniale delle isole. In seguito, intorno alla metà del secolo, si rafforzarono le relazioni triangolari tra i tre insiemi di isole – canarie, portoghesi e caraibiche – favorite dallo spettacolare incremento della

<sup>14</sup> M. LOBO, *El comercio canario europeo bajo Felipe II*, Funchal 1988.

<sup>15</sup> FERNANDO SERRANO, *La crisis de la isla del oro*, Publicación de la Universidad de Extremadura, Badajoz 1992.

navigazione e delle relazioni commerciali dirette delle Canarie con l'America. Il numero di viaggi si moltiplicò per sei rispetto alla prima metà del XVI secolo e aumentò ulteriormente nel primo trentennio del secolo successivo, quando si affermò un più stretto regime di controllo e dipendenza dalla *Carrera*: i noli pattuiti nelle Canarie riguardavano per un 26% i porti americani e per il 16% il Capo Verde, e solo un 4,5% il Portogallo.

Tuttavia, quando si consolidò il commercio coloniale con l'America, in principio quasi esclusivamente con le isole dei Caraibi, e le Canarie assunsero un'importante funzione come centro di organizzazione del trasporto marittimo e di distribuzione delle merci, gli agenti effettivi di questa attività continuarono ad essere gli armatori e i capitani portoghesi. In effetti, sin dall'inizio della conquista e dell'integrazione economica delle Canarie, le autorità insulari sapevano che le imbarcazioni portoghesi frequentavano le isole in cerca di noli e che i portoghesi erano impegnati, più che in qualunque altra attività commerciale o finanziaria, nell'attività di trasporto: e questo sia per la penuria di mezzi navali a disposizione, sia, soprattutto, per la competitività dei prezzi praticati nei noli. La spesa per noli non rappresentava certo un capitolo minore nel computo globale dei costi del nascente commercio coloniale: i cereali, per esempio, alla fine del XV secolo pagavano di nolo l'equivalente del 25% del prezzo del prodotto e lo zucchero, prodotto molto caro e di scarso volume relativo, pagava di nolo l'equivalente del 5% del suo prezzo finale nel mercato. Da qui la necessità e l'interesse a ridurre nel capitolo dei costi l'incidenza dei noli che, sembra, i portoghesi offrivano a migliori condizioni degli andalusi o dei pochi canari impegnati in questa attività. Forse andalusi e canari erano più interessati ai guadagni complessivi dell'attività commerciale, che reputavano di maggiore portata, e trascuravano quelli offerti dal trasporto, ritenuti di scarsa importanza. Ma il prezzo dei noli sperimentò indubbiamente un incremento continuo nel corso del XVI secolo: le mie stime lo collocano intorno a poco più del 300% per prodotti molto particolari, come continuavano ad essere lo zucchero, l'oricello e simili, e comunque registrava tassi di incremento che superavano di molto il corrispettivo tasso di incremento dei prezzi dovuto all'inflazione generale verificatasi nel secolo.

Sebbene i dati pubblicati sui prezzi dei noli non possono, per la loro imprecisione, essere utilizzati in studi quantitativi sui profitti del trasporto, sicuramente la navigazione tra i diversi arcipelaghi, una volta ampliato il traffico alle colonie insulari dei Caraibi, continuava ad essere un'attività molto lucrativa. Proprietari di navi, armatori e capitani

portoghesi di fronte alle disposizioni che li escludevano dalla *Carrera de Indias* – disposizioni che rimasero in vigore anche all'epoca dell'unione politica con la Castiglia, anche se come sottolinea F. Serrano, i portoghesi dopo il 1580 migliorarono la loro posizione – non erano disposti a rinunciare a un'attività in cui erano solidamente inseriti<sup>16</sup>. Per questo essi fecero ricorso a vari artifici commerciali per coprire la loro fortissima, addirittura maggioritaria, presenza nel trasporto tra le Canarie e le isole americane. È in un tale contesto che nelle Canarie dei secoli XVI e XVII prende forma quel “mercato delle navi” di cui parla la storiografia canaria e che indica una serie di complesse operazioni mercantili, spesso fittizie, che avevano il fine di nascondere o legalizzare la presenza di navi, trasportatori e merci stranieri che sfuggivano al controllo della *Casa de la Contratación*<sup>17</sup>. I “marrani” portoghesi ne erano tra i principali artefici e i mercanti, i funzionari e le autorità canarie non avevano altro ruolo che quello di uomini di pezza, conniventi e partecipi di un commercio illegale dalle dimensioni estremamente ragguardevoli: un'attività che ritengo sia stata fondamentale nel commercio coloniale spagnolo, sebbene digraziatamente non sia stato ancora ricostruito nelle sue dimensioni quantitative dalla storiografia moderna. Molti studiosi, infatti, preferiscono perdersi dietro cose di poco conto, facilitati dall'eccessivo ricorso ai protocolli notarili, che difficilmente potranno dare informazioni adeguate su problemi di tale indole. Sia come sia, non c'è dubbio che – così come è riferito da M. Lobo e che io stesso ho potuto verificare ed analizzare in dettaglio attraverso la documentazione americanista che ne rivela con più precisione i meccanismi di funzionamento – con l'estensione del traffico delle isole atlantiche ai Caraibi e all'America nel suo insieme, il dominio dei viaggi commerciali dei portoghesi nelle Canarie aumentò notevolmente. La tecnica era sempre la stessa: un proprietario portoghese di nave vendeva fittiziamente la sua imbarcazione a un abitante delle Canarie, ma continuava, come capitano, a tenerne il comando. In un'epoca in cui la funzione del trasportatore non era ancora separata da quella del mercante, ciò significava che il capitano era direttamente responsabile tanto della navigazione nel suo insieme quanto della spedizione commerciale, che costituiva lo scopo principale del viaggio. In altre parole, nelle Canarie le vendite di navi costituivano semplicemente il pretesto per dare una copertura giuridica a un commercio dal quale erano esclusi per legge;

<sup>16</sup> La funzione delle Canarie è ben delineata da E. VILA VILAR, *Las Canarias como base de aprovisionamiento*, *op. cit.*

<sup>17</sup> Della stessa opinione è F. SERRANO, *op. cit.*

una legalità sancita dalla designazione di un abitante delle Canarie come incaricato della spedizione in qualità di agente o accomandatario degli interessi dei mercanti stranieri che avevano noleggiato la nave e l'avevano approvvigionata con i manufatti da smerciare nel mercato coloniale. Potevano così sottrarsi alle limitazioni imposte dalla *Casa de la Contratación*, in particolare alla dipendenza dal regime della navigazione in convogli e alla vendita delle merci in tempi e luoghi prestabiliti.

### 3) *L'uniformità nel sistema commerciale e i suoi strumenti*

Ovviamente una simile attività economica deve fondarsi su un sistema mercantile relativamente uniforme. Ed è quanto si verificò. Infatti le tecniche del commercio utilizzate sin dai primi tempi negli arcipelaghi delle Azzorre, di Madera e delle Canarie continuarono ad essere impiegate anche successivamente, all'epoca della pienezza del commercio coloniale con le isole dei Caraibi. Più che di rottura, si dovrebbe parlare di continuità, anche se vi sono alcuni aspetti secondari che possono apparire più rilevanti a partire dal XVI secolo.

Il referente comune, che quasi non conobbe modifiche sostanziali, fu la società commerciale, sia sotto forma di accomandita che di compagnia a tempo determinato. Dal punto di vista del finanziamento e della divisione degli utili erano assai simili le società che si formavano nel XV secolo nelle isole portoghesi o canarie per effettuare baratti e razzie sulla costa africana e per commercializzare i primi prodotti coloniali e quelle che in seguito si sarebbero formate nei Caraibi, ad esempio, per la pesca delle perle<sup>18</sup>. Tali società operavano nelle isole ma, almeno nella fase iniziale, fino alla metà del XVI secolo, avevano la loro casa madre nelle città di Siviglia o Lisbona; ammettevano soci stranieri; molto spesso i loro membri appartenevano a una medesima famiglia. In conclusione, vi ritroviamo le stesse caratteristiche dei sistemi di "compagnie" del mondo bassomedievale mediterraneo studiato da Heers e Melis<sup>19</sup>, sistema che i mercanti italiani avevano esportato nelle piazze mercantili iberiche nei secoli XIV e XV e che, passato poi nelle Canarie, a Madera e nelle Azzorre, era approdato infine senza modifiche sostanziali nel sistema del commercio coloniale. Così, dunque, da questo

<sup>18</sup> ENRIQUE OTTE, *Las perlas del Caribe: Nueva Cádiz de Cubagua*, Fundación John Boulton, Caracas 1977.

<sup>19</sup> FEDERIGO MELIS, *Mercaderes italianos en España (siglos XIV-XVI)*, Publicación de la Universidad de Sevilla, Sevilla 1976.

punto di vista il sistema commerciale delle isole non presenta innovazioni di rilievo, nonostante le disquisizioni non sempre corrette – anzi, spesso decisamente errate – che si fanno circa le caratteristiche, le tipologie e le modalità delle società commerciali che operavano nello spazio interinsulare.

L'aspetto più importante di tale sistema commerciale era costituito – come già ho avuto modo di spiegare più dettagliatamente<sup>20</sup> – dall'importanza dei cosiddetti agenti di intermediazione: era infatti assai notevole la presenza di fattori e accomandatari. I rapporti di fattoria e di accomandita, comparsi fin dai primi tempi della conquista delle isole atlantiche, canarie e portoghesi, si generalizzarono nel commercio coloniale. Nella pratica del commercio il lavoro era ormai separato dal capitale e l'attività di intermediazione e di commercio per commissione dei fattori e degli accomandatari pare che il più delle volte ricadesse sugli operatori delle isole: nel sistema della “grande azienda commerciale”, vale a dire nelle società di rilievo internazionale, il capitale era appannaggio essenzialmente dei grandi mercanti stranieri. Gli studi sulle isole portoghesi e canarie mostrano chiaramente il carattere irrilevante, in termini di capitali e di entità degli affari, delle società commerciali esclusivamente locali, formate da isolani senza apporto straniero. Esse si dedicavano alla vendite di piccole partite di prodotti alimentari, vino, chincaglierie e poco altro, generalmente di valore assai modesto. La stessa cosa si verificò nelle isole all'altro lato dell'Atlantico, dove le iniziative proprie dei coloni ivi stabilitisi non andavano oltre la promozione di piccole società commerciali per operazioni assai limitate e di scarso peso economico, quasi sempre vincolate al baratto con gli *indios* e alla loro cattura. Quando, tra la fine del XVI secolo e l'inizio del XVII, apparvero grandi mercanti capaci di formare società di notevole entità, essi erano sempre, pur risiedendo nelle isole<sup>21</sup>, esponenti di famiglie straniere, abituate a collocare in forma permanente propri rappresentanti nelle piazze dove avevano interessi, rafforzando in questo modo la rete commerciale globale della “famiglia” o della ditta.

Non troviamo novità di rilievo neanche nelle altre tecniche che caratterizzano un sistema mercantile. Il passaggio delle tecniche commerciali dal mondo mediterraneo a quello atlantico avvenne preliminarmente attraverso le isole portoghesi e canarie, senza alcuna difficoltà,

<sup>20</sup> ANTONIO-MIGUEL BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias. Dinero y crédito en el comercio colonial español, 1492-1824*, Madrid 1993.

<sup>21</sup> ELISA TORRES, *El comercio de las Canarias Orientales en tiempos de Felipe III*, Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas 1991.

sebbene, a mio parere, le forme complesse della mercatura rimasero per molto tempo sotto la direzione e il controllo diretto di mercanti che risiedevano nelle piazze mercantili peninsulari, sia castigliane che portoghesi. Sappiamo che alcune tecniche, come ad esempio la contabilità moderna e la tenuta di libri contabili, erano conosciute e usate, ma purtroppo non abbiamo esempi concreti delle loro caratteristiche o della frequenza del loro uso. Sfortunatamente quasi tutti gli studi sull'attività commerciale nelle isole atlantiche si basano su un'unica fonte documentaria – i protocolli notarili – della cui ricchezza si parla sempre, ma non si pone mai l'accento sui limiti che presentano. E tali limiti sono particolarmente gravi quando si tratta di alcune questioni come quelle di cui ci occupiamo: da qui la difficoltà nel fare dei passi avanti, oltre la mera e disorganica descrizione, in questioni che costituiscono il nucleo dell'attività commerciale, come il calcolo dei costi e dei guadagni e, quindi, le opzioni dei mercanti in funzione degli uni o degli altri.

Possiamo certamente supporre l'adozione dei moderni sistemi contabili da parte dei mercanti portoghesi, che fin dal basso Medioevo mantenevano stretti contatti con i mercanti italiani, soprattutto genovesi veneziani e fiorentini, che avevano introdotto le più importanti innovazioni nel mondo del commercio. Purtroppo, disgraziatamente non abbiamo studi che lo confermino. Anzi, salta immediatamente agli occhi la mancanza di studi portoghesi al riguardo: il primo libro sull'uso del sistema contabile a partita doppia scritto in portoghese comparve ad Amsterdam soltanto all'inizio del XVIII secolo, e non è altro che una cattiva traduzione di un eccellente libro castigliano di oltre un secolo prima<sup>22</sup>. Come è stato sottolineato in un recente lavoro<sup>23</sup>, in Portogallo si è prestata scarsa attenzione alla storia della contabilità e, di conseguenza, si sa molto poco dei sistemi contabili dei mercanti portoghesi nel commercio insulare e coloniale. Secondo Gonçalves da Silva, mentre conosciamo per gli studi di V. Rau i libri della contabilità pubblica della *Casa dos Contos*, pare che per il periodo medievale fino a Giovanni I non ci sono studi che documentino l'esistenza di libri commerciali privati. Per il XVI secolo, l'epoca in cui Lisbona era la capitale commerciale del mondo moderno, si sa che in Portogallo era conosciuto, soprattutto da parte di mercanti e banchieri ebrei o ebrei convertiti, il

<sup>22</sup> GABRIEL DE SOUZA BRITO, *Norte mercantil, crisol de cambios...*, Amsterdam 1706, che copia quasi letteralmente il libro di Bartolomé de Solórzano del 1590.

<sup>23</sup> F.V. GONÇALVES DA SILVA, *Bosquejo duma sucinta historia da contabilidade em Portugal*, in *Revista de contabilidade e comercio*. Anexo ao volume LII, n. 25, 1995.

cosiddetto 'modo di Vinegia', vale a dire la contabilità a partita doppia. Però sulle scritture a partita doppia tenute dai mercanti in questo periodo non si conosce nulla di certo. Sorprende come per tutto il XVI e XVII secolo, l'epoca della loro maggiore espansione commerciale, nessun portoghese abbia sentito la necessità di mettere a disposizione dei suoi connazionali un trattato di contabilità. È un panorama desolante<sup>24</sup>: neppure la legislazione portoghese si occupò della questione, a parte le *Ordenações do Reino*, che si limitano a considerare il valore probatorio dei libri contabili, senza alcun altro e più interessante riferimento.

Il caso canario non offre un panorama migliore, sebbene qui lo stretto legame con il commercio sivigliano e il carattere internazionale dei suoi traffici rivelano chiaramente la presenza delle pratiche contabili più moderne dell'epoca. Nella stipulazione dei contratti notarili, per esempio, si afferma che "i conti sono ritenuti validi con la sola presentazione dei libri tenuti a modo dei mercanti"; ci sono accordi per ingaggiare stranieri esperti nella pratica contabile; i fattori delle compagnie – secondo quanto regolamentato anche dalla *Casa de la Contratación* di Siviglia – si obbligano a tenere un libro mastro per i conti del carico loro affidato, nonché dei costi sopportati per l'operazione. Nei protocolli notarili troviamo indicazioni più che sufficienti per documentare con assoluta certezza l'uso della partita doppia come qualcosa di abituale: si fa riferimento tanto al giornale che al libro mastro, che viene menzionato col nome di libro di cassa, secondo il costume castigliano, ripreso da Solorzano nella sua opera. Questa circostanza è passata inosservata per coloro che si sono occupati del problema e per questo motivo non hanno valutato in modo corretto lo stato dell'introduzione della pratica contabile nelle isole canarie. Veramente deplorabile è il fatto che non conosciamo alcun libro commerciale propriamente detto. Ciò è dovuto, forse, ad una loro effettiva assenza dagli archivi pubblici e privati delle Canarie. Ma più probabilmente è dovuto allo scarso interesse suscitato da questo tipo di documentazione tra gli studiosi, più versati all'utilizzo monotono e ripetitivo che la storiografia canaria sta facendo dei protocolli notarili come unica fonte per la storia dell'età moderna, nonostante i limiti e le insufficienze delle informazioni che possono offrire sull'effettivo funzionamento del capitalismo commerciale. Lo studio esemplare di Agustín Guimera<sup>25</sup> sulle ditte commerciali di Tenerife nei secoli XVII

<sup>24</sup> F. MAURO, *Comptabilité theorique et comptabilité pratique en Amerique portugaise au XVII siècle*, in *Revista de Economia*, marzo 1960.

<sup>25</sup> AGUSTÍN GUIMERA, *Burguesía extranjera y comercio atlántico. La empresa comercial irlandesa en Canarias, 1703-1771*, Gobierno de Canarias-CSIC, Las Palmas 1985.

e XVIII costituisce la prova evidente di quanto lontano si può andare nell'analisi storico-economica quando vengono utilizzati come fonte storica i libri contabili.

Per le isole dei Caraibi, infine, possiamo ripetere integralmente quanto abbiamo detto circa la situazione delle Canarie: la pratica della contabilità era completamente sviluppata nell'attività dei mercanti della *Carrera de Indias* a Santo Domingo, Cuba, ecc., nello stesso modo che a Siviglia, ma a malapena disponiamo di studi empirici particolari sui libri contabili dei mercanti delle isole nei secoli XVI e XVII.

#### 4) *La fragilità del mercato finanziario e monetario*

La circolazione monetaria e le condizioni del mercato finanziario furono le questioni economiche più dibattute nelle isole atlantiche, la costante che avrebbe caratterizzato tutta la sua storia economica<sup>26</sup>. È un fatto comprensibile, se si considerano la scarsità dei mezzi di pagamento di cui sempre soffrirono i mercati monetari insulari, specie in epoca di moneta metallica, la natura delle sue produzioni e, infine, importantissima, la situazione di deficit nella sua bilancia commerciale. Tale deficit fu all'origine della necessità, sempre impellente, di cercare, per ogni nuova fase storica, nuove soluzioni per ovviare a tale problema, all'origine di una dannosa situazione di dipendenza che derivava dalla posizione sfavorevole dei *terms of trade* nel commercio internazionale.

Per questi motivi, gli studi che si occupano del periodo che va dal XV al XVIII secolo dedicano una costante attenzione al mercato monetario e finanziario delle isole atlantiche. Ma, sebbene la quantità di titoli a disposizione può far pensare che il tema sia stato completamente sviscerato, siamo ben lontani da questa meta. Si tratta solo di lavori di erudizione, ripetitivi, quasi sempre superficiali e viziati da luoghi comuni che potranno essere scalzati solo da lavori condotti correttamente, come quello di A. Macías, che fa da battistrada per tale genere di ricerche<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> ANTONIO-MIGUEL BERNAL, *Dalla teoria alla prassi: moneta, credito, cambi e usura nei primi tempi della Carrera de Indias (sec. XVI)*, in *Storia economica*, Anno I (1998), n. 2, pgg. 206-208

<sup>27</sup> ANTONIO MACÍAS, *Algunas reflexiones sobre los orígenes de los primeros medios de pago metálicos en la economía canaria, 1400-1525*, in *Strenae Emmanvelae Marrero*, Universidad de la Laguna, La Laguna 1993.

I tre arcipelaghi atlantici, al momento della loro integrazione nell'economia europea, soffrirono dello stesso problema: la scarsità della moneta circolante, l'insufficienza dei mezzi di pagamento, che impediva l'ampliamento dei rispettivi mercati esteri e costringeva ad una maggiorazione del valore del denaro rispetto alle economie da cui nascevano. Mentre il caso delle isole portoghesi, che io sappia, scarsamente è stato studiato con una certa profondità, diverso è il caso delle Canarie e delle isole dei Caraibi, per le quali disponiamo per lo meno di abbondanti informazioni. In ogni modo è possibile tracciare tra di essi un parallelismo che permetta di osservare fino a che punto le economie insulari ebbero delle caratteristiche simili, derivanti, tra l'altro, non solo da sistemi produttivi simili, bensì da condizioni monetarie e finanziarie con lo stesso tipo di limitazioni. Nel momento dell'avvio delle tre economie insulari – sia che lo collochiamo a metà del XV secolo sia all'inizio del XVI – il dato saliente è costituito dalla cronica scarsità di moneta con la conseguente adozione di misure di politica monetaria e commerciale miranti a ovviare a tale scarsità.

Sia le isole portoghesi che le Canarie non avevano a disposizione metalli monetabili, per cui si dovevano rifornire all'esterno di moneta metallica. E questo, dal momento che al valore legale della moneta si dovevano aggiungere i costi di trasporto e di assicurazione, comportava già in partenza una maggiorazione del valore del denaro rispetto ai territori iberici, sia spagnoli che portoghesi. La stessa cosa si verificava a Santo Domingo dove la presenza di metalli monetabili e l'apertura di una zecca non furono circostanze sufficienti ad ottenere l'allineamento del valore reale della moneta coloniale locale con quello legale della Castiglia: era ormai accettata, come norma indiscutibile derivante dalle stesse modalità del finanziamento, la differenza del valore della moneta sulle due sponde dell'Atlantico, per effetto della differenza di prezzo e di potere d'acquisto della moneta stessa nei due mercati<sup>28</sup>.

La differenza nel valore del denaro si mantenne per i tre secoli del periodo coloniale<sup>29</sup>. A volte, poi, subiva ulteriori modificazioni dovute alle condizioni dei mercati monetari e soprattutto alle differenti oscillazioni dei prezzi, che facevano sì che l'abbondanza o la strettezza del denaro, in funzione della bilancia dei pagamenti delle isole, determinasse un maggiore o minore valore del suo potere d'acquisto. Da qui la tor-

<sup>28</sup> J. GENTIL DA SILVA, *Echanges et troc: l'exemple des Canaries au debut du XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Annales E.S.C.*, 5, 1961.

<sup>29</sup> E. OTTE, *Canarias: plaza bancaria europea en el siglo XVI*, in *IV coloquio de Historia Canario-americana*, Las Palmas 1982.

tuosa traiettoria del valore attribuito alla moneta circolante nelle Canarie e nelle isole dei Caraibi ed i ripetuti interventi di politica monetaria delle autorità municipali per la regolazione ed il riaggiustamento del suo valore. Non si trattava ormai di accettare la differenza del valore legale della moneta insulare rispetto a quello della penisola, cosa stabilita per legge, bensì di regolare l'allineamento delle parità tra le diverse monete circolanti: in alcuni casi per aggiustare le parità tra l'oro, l'argento e il rame; in altri per riallineare le equivalenze tra le monete canarie portoghesi e coloniali. Sembra che questi aggiustamenti avessero sempre un comune obiettivo: evitare l'uscita del circolante delle isole, causa di strangolamento economico per mancanza di liquidità. O, che è la stessa cosa, aumentare il valore del denaro nelle isole al fine di evitare che ne fuoriuscisse, cosa che dipendeva dalla sfavorevole struttura del commercio, all'origine del deficit nella bilancia commerciale e in quella dei pagamenti, deficit che poteva essere saldato con flussi verso l'esterno di denaro sonante in oro e argento.

Un problema interessante, a cui abbiamo già accennato, consiste nello stabilire fino a che punto gli arcipelaghi fossero giunti alla configurazione di un mercato monetario unitario e se le rispettive specificità portassero alla costituzione di un sistema monetario omogeneo. Un mercato monetario unitario nelle isole che compongono ognuno dei tre arcipelaghi pare probabile, sebbene non manchino qua e là riferimenti a divergenze presto superate. Pare logico che, dato l'alto livello di integrazione nei tre arcipelaghi dei rispettivi mercati interinsulari, si tendesse all'uniformazione sia del circolante – monete effettive – sia nel valore da dare alle stesse. Certamente non mancano esempi in contrario, come si verificò nelle Canarie nel 1509<sup>30</sup>. In questa data le autorità municipali di Tenerife decisero unilateralmente un aumento del 10% del valore della moneta. Lo stesso fecero quelle di La Palma ma, di fronte alle proteste delle autorità delle altre isole e in particolare di Gran Canaria, nel 1512 si ritornò alla precedente parità. Nei successivi interventi tesi a modificare la parità, si procedette congiuntamente. Ad esempio nel 1521 si attuò un riallineamento del sistema monetario che comportò un apprezzamento del 41,1% del valore dell'argento; e nel 1543 ci fu un intervento volto a determinare il nuovo valore del ducato. Naturalmente si trattò sempre di misure riflesse, che rispondevano in ultimo termine alle variazioni del sistema monetario castigliano, dal momento

<sup>30</sup> ANTONIO MACÍAS, nello studio citato, ricorda che in ogni isola il Cabildo è l'autorità esclusiva in tali questioni.

che in linea di principio, a differenza di quanto succedeva in America, per le Canarie non si può parlare di un proprio sistema monetario.

Nelle Canarie non si coniava moneta e, sebbene nel 1511 e nel 1513 la zecca di Siviglia abbia battuto, su richiesta delle autorità locali, moneta per le isole, pare che si trattasse esclusivamente di moneta minuta. Perciò la penuria di circolante diventava particolarmente angosciante mano a mano che si sviluppava l'economia dell'arcipelago e la sua popolazione aumentava. E sebbene anche in seguito si coniasse moneta specificamente per le isole, come i *reales* del tempo dell'Imperatore di cui parla Viera y Clavijo, non si giunse assolutamente alla configurazione di un sistema monetario insulare. Al contrario, nelle Canarie circolavano anche le monete portoghesi, che per legge, all'inizio del XVI secolo, valevano il doppio del loro valore originario. Per questa ragione i portoghesi ottenevano guadagni molto alti speculando sul cambio dei propri *ceuti* sopravvalutati – in teoria un *ceuti* era equivalente a un *maravedí* castigliano, ma in Castiglia ne valeva 3 e si giunse anche al rapporto di 6 a 1 – per l'oro che i mercanti e gli emigranti canari inviavano dall'America: cosa che nel 1511 obbligò le autorità di Tenerife a svalutare la moneta locale rispetto a quella portoghese. Non sappiamo bene a che cosa fossero dovute queste oscillazioni del cambio tra le monete: pare che debbano essere poste in relazione con l'inadeguata proporzione di moneta frazionaria nel mercato canario, che faceva assumere al rame un valore assai superiore a quello stabilito inizialmente dalle parità monetarie internazionali. Ma c'era sempre il problema della continua fuoriuscita dei metalli preziosi americani giunti nelle Canarie. Essi erano esportati dai mercanti stranieri, dal momento che si doveva ricorrere a tale estrazione per compensare il cronico deficit commerciale delle isole con l'estero<sup>31</sup>. Per evitare un'eccessiva fuoriuscita di moneta, nel XVII secolo le autorità di Gran Canaria stabilirono che prima di chiedere l'autorizzazione per l'esportazione di oro e argento, i mercanti dovessero tentare di effettuare i pagamenti all'estero con lettere di cambio. Se non si fosse trovato nessuno disposto a dare le lettere di cambio, solo allora poteva essere autorizzata l'estrazione di metallo prezioso, ma sempre alla condizione che il denaro fosse impiegato in altre isole dell'arcipelago – mai all'estero – e l'operazione venisse effettuata nella scadenza di 15 giorni<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> F. MORALES PADRÓN, *op. cit.*, dove riporta la valutazione delle autorità, che calcolavano in 78.000 ducati il valore della moneta esportata dai mercanti.

<sup>32</sup> ELISA TORRES, *op. cit.* L'autrice dà alcuni esempi, assai interessanti, della quantità di moneta trasferita con questo artificio da Gran Canaria alle altre isole. Naturalmente

In America la situazione era molto simile<sup>33</sup>. Qui, a differenza delle Canarie, molto presto, nel 1536, fu aperta una zecca per coniare monete d'argento e di biglione. Ma anche così, tanto la moneta importata da Siviglia quanto quella coniatata nell'isola mantenne un incremento del 29,4% e il *real* di 34 circolava a 44 *maravedís*. È importante soffermarsi su tali questioni, perché rivelano che la differenza nel valore della moneta non era dovuta solo all'incremento dei costi di trasporto e di assicurazione per il trasferimento dalla Spagna: quando si cominciò a coniare moneta a Santo Domingo sarebbe stato ovvio – e così in principio era stabilito per disposizione di legge – che il valore ufficiale della moneta fosse lo stesso della Castiglia: vale a dire che un *real* dovesse circolare a 34 *meravedís*. Ma questo obiettivo non si raggiunse mai. Al contrario, la moneta coloniale coniatata a Santo Domingo mantenne l'originaria differenza di valore, e questo ci fa pensare che influivano sul suo valore altri fattori, propri più del mercato finanziario che di quello monetario in sé. In effetti, come succedeva nelle Canarie, ogni tentativo di equiparare i sistemi monetari insulari con quelli della madrepatria causavano lamentele tra gli agenti economici dell'isola, i quali affermavano che i salari si sarebbero abbassati, l'argento non avrebbe più circolato, le merci inviate da Siviglia e finanziate a credito avrebbero preso a scarseggiare. In conclusione, mantenere la differenza nel valore della moneta era l'unico modo affinché le isole potessero ottenere un'accettabile integrazione nell'economia internazionale.

In effetti, sembra accertato che la differenza del valore del denaro tra la penisola – Spagna e Portogallo – e gli arcipelaghi, era intimamente legata alle condizioni commerciali e finanziarie dei loro scambi. Fin dall'inizio, le attività commerciali con le isole atlantiche, canarie e portoghesi, e poi con quelle coloniali dei Caraibi, furono finanziate a credito, soprattutto con il prestito a rischio di mare, uno strumento che, per sottrarsi al divieto dell'usura, a una operazione di cambio aggiungeva un'operazione di credito camuffata. Le differenze nel valore del denaro sulle due sponde dell'Atlantico, all'inizio dovuta ai costi addizionali del trasporto nelle isole, finì col trasformarsi in un solido incentivo per favorire il flusso di capitali necessari e per assicurare la continuità del movimento commerciale: ogni operazione di credito prevedeva il rimborso da riscuotere in America e garantiva, in partenza, oltre al guadagno dovuto all'operazione strettamente commerciale, un guadagno aggiuntivo

possiamo ipotizzare dietro questi trasferimenti un gran numero di operazioni fraudolenti.

<sup>33</sup> F. SERRANO, *op. cit.*

del 29% derivante dall'operazione di cambio che si aggiungeva al guadagno complementare parallelo ottenuto grazie agli interessi per l'operazione di credito realizzato. Il richiamo del triplice guadagno – derivante dal commercio, dal cambio e dal credito – assicurò le relazioni commerciali della madrepatria con le colonie, come aveva fatto prima nella fase dell'integrazione economica delle isole canarie e portoghesi. A loro volta, sia gli arcipelaghi portoghesi che le Canarie videro svilupparsi questo tipo di attività a partire dal XVI secolo, quando i loro mercanti stabilirono relazioni commerciali con i Caraibi e gli altri porti americani: così le Canarie, che avevano una bilancia commerciale positiva con i Caraibi, potevano approvvigionarsi della moneta d'oro e d'argento necessaria a saldare il deficit derivante dal commercio con l'Europa. Si formò pertanto un circuito triangolare che funzionò senza grandi cambiamenti fino alla perdita delle colonie al principio del XIX secolo e che fu così ben descritto dal marchese di Villanueva del Prado<sup>34</sup>: i mercanti stranieri – tra cui, almeno fino al XVII secolo, i portoghesi – importavano nelle Canarie merci in cambio di vino e, soprattutto, dell'oro e dell'argento che a loro volta i mercanti canari ottenevano dall'America con l'esportazione dei prodotti locali, vino e alimenti, con la riesportazione dei manufatti acquistati e con le rimesse degli emigranti. Ma per questi problemi rimandiamo a un altro nostro lavoro in cui abbiamo già studiato dettagliatamente il finanziamento del commercio coloniale spagnolo nei secoli XVI e XIX, inclusa la fase preliminare delle Canarie nel XV secolo<sup>35</sup>.

Nei contratti notarili troviamo molte notizie circa la diffusione del prestito marittimo nelle Canarie. Purtroppo i lavori che vi fanno cenno ignorano di che cosa si trattasse, che tipo di strumento rappresentasse e perfino quale fosse la denominazione corretta dello stesso. Il più delle volte cadono nell'errore di confondere il prestito a rischio con l'assicurazione: un equivoco assai comune in questo tipo di analisi, fatto salvo il caso particolare studiato da A. Guimerá per il commercio di Garachico, un lavoro pionieristico nella storiografia canaria sull'argomento<sup>36</sup>. Nel mio studio sul finanziamento della *Carrera de Indias* ho affrontato con meticolosità il caso delle Canarie e ciò mi ha permesso di mostrare come l'espansione commerciale iniziata nel XV secolo si colle-

<sup>34</sup> ALONSO DE NAVA Y GRIMÓN, *Escritos económicos. Canarias: economía e Ilustración*, edición de A.M. Bernal y A.M. Macías, Fundación Insides-Cajacanarias, 1988.

<sup>35</sup> A.M. BERNAL, *La financiación de la Carrera...*, cit.

<sup>36</sup> A. GUIMERÁ, *La financiación del comercio de Garachico con las Indias*, in *II Col. Historia Canario-americana, Las Palmas 1979*; IDEM, *El comercio de Gerachico con las Indias en el siglo XVI, Memoria de licenciatura*, 1976.

gasse senza soluzione di continuità al commercio coloniale dei secoli successivi.

Nello studio ricordato ho affermato che l'attività creditizia attraverso il prestito marittimo – chiamato in castigliano *cambios y riesgos maritimos* – con Madera, le Azzorre, Capo Verde, Guinea, nel XV secolo costituì una fase di transizione verso quello che sarebbe stato più tardi il credito nel commercio coloniale. Ho analizzato un totale di 79 operazioni commerciali tra Siviglia e le Canarie dal 1472 al 1509 per un importo di 917.925 *maravedís*. Queste operazioni riguardano sia le isole portoghesi che le Canarie e costituiscono un ulteriore esempio dell'unità di questo mercato. Vi predominano i prestiti per l'armamento delle navi, con il 76% del totale, mentre quelli sulle merci interessano il rimanente 24%. La penuria di moneta nelle isole e la mancanza di metalli preziosi monetabili sono dimostrati dal fatto che il più delle volte si stabiliva che il pagamento dei cambi dovesse avvenire al ritorno a Siviglia, contrariamente a come si sarebbe fatto successivamente nelle isole dei Caraibi, dove si cercò sempre di ottenere in pagamento l'oro lì raccolto. Nelle Canarie, tra i negozianti del credito attraverso il cambio marittimo, troviamo i capitani delle navi che navigavano su quelle rotte, mentre i principali creditori, vale a dire i veri organizzatori e responsabili delle spedizioni mercantili furono Fernando de Lugo o mercanti genovesi come i Riberol.

Riepilogando: i traffici delle isole atlantiche castigliane e portoghesi furono svolti sotto l'iniziativa del capitale privato che grazie al prestito marittimo, col triplice guadagno derivante dal commercio del cambio e del credito, ottennero il risultato di garantire il flusso di denaro necessario per lo sviluppo delle economie insulari. Tale situazione si sarebbe mantenuta nei secoli XVI e XVII, ma non tanto nelle relazioni commerciali delle Canarie con la Penisola, quanto con quelle delle isole dei Caraibi. Sfortunatamente, come abbiamo già segnalato, anche se abbiamo studi dedicati al XVI secolo che fanno riferimento a questo tipo di operazioni, essi non le comprendono a fondo e rendono di fatto impossibile qualsiasi quantificazione<sup>37</sup>. Il caso portoghese è atipico rispetto a quello castigliano e alla situazione dell'America e delle Canarie, in quanto nonostante il fatto che Spagna e Portogallo avessero contatti assai stretti

<sup>37</sup> Il caso portoghese è atipico rispetto a quello castigliano, a quello canario e a quello americano. Vi si mantenne infatti la proibizione circa i cambi marittimi, che secondo le ordinanze del 1609 erano vietati a tutte le navi che trafficavano con l'India. Le ordinanze del 1623 estesero il divieto a tutte le navi, comprese quelle che non erano impegnate nei traffici coloniali (*Leis Extravagantes*, lib. I, tit. LI)

nel mondo lusitano restarono in vigore disposizioni che vietavano i cambi marittimi.

La mancanza di numerario e l'uso massiccio del credito nel finanziamento delle attività commerciali costituirono la circostanza comune che rese ancor più omogenei i tre gruppi di arcipelaghi atlantici. Certamente c'erano delle differenze, come, ad esempio, il diverso uso della lettera di cambio. Mentre in America l'uso della lettera di cambio fu limitato, dal momento che minava la possibilità, sempre ambita dai mercanti esportatori, di riscuotere direttamente in oro e argento – il vero scopo di questi operatori – nelle Azzorre, Madera e Canarie, carenti di miniere sia dell'uno che dell'altro metallo, si dovette ricorrere molto presto alla lettera come sostituto della moneta che mancava. I mercanti si accollavano il costo addizionale del finanziamento che comportava il cambio tra le isole e Siviglia o Lisbona. Forse per questo nel XV secolo fu notevole il movimento di lettere di cambio, come ha messo in evidenza E. Otte in un articolo già richiamato. Però lettori poco informati hanno estrapolato dal contesto tali conclusioni e ne è venuta fuori una lettura estremamente trionfalistica, giungendo a considerare le Canarie niente meno che la terza piazza cambiaria della Castiglia del XVI secolo: en' esagerazione perdonabile alla luce del sentimento campanilistico e della mancanza di informazione, ma che non è assolutamente confacente – come si può rendere conto qualunque lettore informato – alla rete spagnola dei cambi nel XVI secolo.

L'uso della lettera di cambio si mantenne con uguale forza nei secoli seguenti e ne accolse tutte le innovazioni. Tale situazione rivela a mio parere la differenza esistente tra il regime commerciale strettamente coloniale dell'America con quello delle Canarie, più vicino a Siviglia e al modello europeo ivi presente. Così Elisa Torres ha mostrato con estrema chiarezza l'ampia generalizzazione dell'uso della girata all'inizio del XVII secolo (il 96,8% delle lettere negoziate dalla Gran Canaria); l'utilizzazione della *ricorsa*; l'introduzione di pagamento *en propria cuenta* etc. Le piazze di cambio interessate erano soprattutto quelle spagnole con il 63%; per Lisbona abbiamo un 16%, mentre il rimanente 21% interessò la rete interinsulare della lettera di cambio, soprattutto tra Tenerife e Gran Canaria.

Minori novità troviamo nelle altre tecniche e attività finanziarie e commerciali. In particolare la banca non sembra molto sviluppata. E questo non solo per l'attività bancaria in quanto tale, ma anche per la figura del commerciante-banchiere, così caratteristica delle grandi piazze finanziarie e commerciali dell'Europa dell'epoca.

5) *Gli affari dei forestieri: l'assicurazione marittima.*

L'assicurazione marittima fu tra le differenti tecniche commerciali e finanziarie quella che presentò le maggiori difficoltà di adattamento, nonostante il fatto che fosse uno strumento necessario alla stessa espansione commerciale che dalla Castiglia e dal Portogallo interessò isole atlantiche in epoca bassomedievale e quelle dei Caraibi a partire dal XVI secolo. L'assicurazione era conosciuta già dal XIV secolo nelle principali piazze marittime del mondo mediterraneo – Bari, Ancona, Cremona, Barcellona etc. –, città che dedicarono ad essa minuziosi ordinamenti. Ma era diffusa anche nel mondo atlantico dove è testimoniata fin dalle prime spedizioni commerciali per Madera, Azzorre e Canarie. Ciò nonostante, l'assicurazione marittima rimase appannaggio delle piazze dove si progettavano e organizzavano le spedizioni: di conseguenza la comparsa di un'attività specificamente assicurativa nelle isole, con agenti specializzati, fu lenta e tardiva. I Portoghesi che pure avevano avuto fin dal primo momento un ruolo così importante per la diffusione delle nuove tecniche commerciali e di trasporto nelle isole atlantiche, non sembra che abbiano adottato la moderna forma di assicurazione a premio. Si tratta di un tema controverso sul quale a stento getta luce la medievistica portoghese e al quale noi abbiamo recentemente dedicato alcuni studi<sup>38</sup>.

È sorprendente la scarsità di riferimenti all'assicurazione marittima nelle fonti medievali e nella legislazione portoghese. La gente di mare e i commercianti portoghesi, date le loro relazioni con gli italiani e i fiamminghi presenti a Lisbona e in altre piazze iberiche, conoscevano sicuramente l'assicurazione marittima; però, per quanto ne sappiamo, ci sono rimaste pochi documenti circa questa attività; essi, comunque, non sono stati studiati e pubblicati. Neanche per la Siviglia del XVI secolo, dove era assai importante la presenza di mercanti portoghesi dedicati alla tratta degli schiavi negri, abbiamo notizie dell'attività di assicurazione, mentre sappiamo che in tale commercio si era soliti farvi ricorso. I riferimenti che ho potuto trovare nella letteratura storica portoghese, raccolta in parte a suo tempo da Pardessus, come la cronaca del re Fernando I<sup>39</sup> che riguarda gli anni dal 1367 al 1383, lasciano apparire un'attività assicuratrice di tipo "reciproco" e non "per polizza" e a premio

<sup>38</sup> A.M. BERNAL, *Relaciones comerciales y seguros maritimos entre Sevilla y Portugal*, in *Actas del Congreso Internacional "El Tratado de Tordesillas y su época"*, Junta de Castilla y León, 1995.

<sup>39</sup> La cronaca, scritta da F. Lopes, fu riprodotta da Pardessus e inserita nella Raccolta di libri inediti per la storia portoghese.

come si sarebbe sviluppato nell'ambiente mercantile sia catalano che castigliano, sulla scia delle innovazioni introdotte nelle piazze mediterranee dell'epoca.

Il ritardo portoghese in fatto di assicurazione marittima è ancora più difficile da comprendere se si considera che fu proprio uno scrittore di tale nazionalità, che però viveva fuori dalla sua terra, a dare alla luce il primo trattato sull'assicurazione marittima in Europa, dapprima in Italia, poi ad Anversa. Ci riferiamo, ovviamente, al libro di Santerna<sup>40</sup>, il quale, dopo aver detto che l'assicurazione costituiva una pratica assai diffusa nelle città marinare come Lisbona, Venezia, Ancona, Napoli e Genova, passa poi a discutere, giungendo ad una conclusione negativa, se dovesse giudicarsi usura il prezzo pagato per il premio – dall'8 al 16%, secondo il percorso e il rischio. Egli fornisce la chiave del problema che qui ci interessa circa l'assicurazione in Portogallo quando conclude che si trattava di un'attività che in questo paese poteva essere esercitata legalmente solo da mercanti ebrei e non da quelli cristiani. Quindi i mercanti lusitani che si dedicavano all'assicurazione erano ebrei o ebrei convertiti al cristianesimo. Questa ipotesi è confermata dalla documentazione della *Carrera de Indias* per i secoli XVI e XVII, quando i portoghesi, generalmente marrani, svolgevano dalle piazze di Siviglia e Lisbona un'intensa ed importante attività di assicurazione per le imbarcazioni e le merci per l'America e i negri dalla Guinea<sup>41</sup>.

Resta quindi da verificare fino a che punto i mercanti e la gente di mare portoghese, che avevano reso possibile il commercio con le Canarie, avessero poi introdotto in tali traffici la moderna pratica dell'assicurazione mediante polizza o se, al contrario, fossero rimasti vincolati alla normativa bassomedievale, come le due compagnie "de bolsa comun" organizzate per ordine del re rispettivamente a Oporto e Lisbona per porre rimedio alle spese causate dagli incidenti che potevano capitare nel mare. Con Pietro I aumentò l'importanza della navigazione di ampio raggio e pare che si sviluppasse contemporaneamente le assicurazioni. Nel 1436, all'epoca del re Edoardo<sup>42</sup>, si ha notizia del fatto che nella spedizione Tangeri le sole imbarcazioni ad essere assicurate erano quelle portoghesi, mentre non lo erano quelle inglesi. E quasi

<sup>40</sup> P. DE SANTERNA, *De assecurationibus...*, Amberes, 1554.

<sup>41</sup> A.M. BERNAL, *Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI*, in *Actas del V Centenario del consulado de Burgos*, Excelentísima Diputación Provincial de Burgos, Burgos 1995; A.M. BERNAL, *Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por un portugués*, in *Hesperides, homenaje a Antonio Herrera*, Granada 1994.

<sup>42</sup> SOUZA, *Privilegios*, I, p. 355.

nient'altro: nel *Codice o Raccolta di leggi* di Alfonso V, rivisto dal re Manuele<sup>43</sup>, si parla solamente di naufragi, senza espliciti riferimenti alle assicurazioni marittime, riferimenti che accennano a comparire solo all'epoca del regno di Filippo II. Si deve attendere un'epoca ancora posteriore, tra il 1684 e il 1688, quando vengono promulgate due distinte ordinanze, per trovare nei testi portoghesi una regolamentazione chiara e precisa dell'assicurazione marittima di tipo moderno. Ci troviamo, dunque, in un'estesa zona d'ombra che potrà essere rischiarata solo mediante ricerche condotte su fonti adeguate.

Le Canarie, invece, essendo strettamente legate a Siviglia, conobbero dal primo momento l'assicurazione all'uso del mondo mercantile mediterraneo, basata su contratti stipulati con polizza e a premio. Purtroppo siffatta pratica non ha quasi lasciato tracce negli archivi insulari, così come sarebbe successo più tardi nelle isole dei Caraibi. Negli studi di E. Aznar per il XV secolo, di M. Lobo per il XVI e di E. Torres per il XVII si utilizza documentazione ausiliare rispetto al contratto di assicurazione, come la procura per la riscossione e simili, dal momento che nei protocolli notarili restano scarse tracce delle assicurazioni. Ciò è comprensibile se si considera che, come a Siviglia, i contratti non si stipulavano davanti ad un pubblico notaio, bensì ai *corredores de lonja*, i quali intervenivano come intermediari e garanti dell'operazione di assicurazione. D'altra parte i contratti assicurativi a volte si stipulavano in piazze diverse dai porti di partenza. Assai presto l'attività di assicurazione mostrò una decisa tendenza alla specializzazione che portò alla concentrazione in poche località degli agenti e delle compagnie che vi si dedicavano. Così, per esempio, agli inizi della *Carrera de Indias*, buona parte delle assicurazioni sulle merci e sulle imbarcazioni per l'America veniva stipulata a Burgos, città che, per essere il principale polo delle esportazioni di lana per le Fiandre, dalla metà del XV secolo era diventata la prima piazza assicuratrice della Castiglia. Anche per le Canarie abbiamo trovato riferimenti ad assicurazioni fatte a Burgos: in una data così tarda come il 1573, il mercante sivigliano Martin Campos assicurò per conto di Venegas, *regidor* di Gran Canaria, una partita di zucchero caricata nell'isola. Abitualmente, però, le assicurazioni per le Canarie e le isole dei Caraibi si stipulavano a Siviglia, che dalla metà del XVI secolo era diventata un'importante piazza assicuratrice per l'intervento sia dei mercanti stranieri – dapprima genovesi, poi fiamminghi olandesi e inglesi – che di alcuni importanti mercanti sivigliani: operatori che ormai si erano specializzati in tale attività. Per questo non deve

<sup>43</sup> MELLO FREIRE, *Historia juris civilis Lusitani...*, Coimbra 1788.

meravigliare che, finché si continuerà a studiare monotonamente solo fonti notarili, non potrà comparire la documentazione sulle assicurazioni delle Canarie e dei Caraibi: non è questa la documentazione da analizzare e altri sono gli studi da intraprendere. Ci sono alcuni indizi che fanno supporre una certa, sia pure rudimentale, attività di assicurazioni propria dell'isola. Ma lo studio delle assicurazioni nelle Canarie e nelle isole dei Caraibi è ancora tutto da fare. È necessario ricorrere a una documentazione più adeguata, superare i limiti di fonti così differenti come il contratto di assicurazione e quello di rischio e cambio marittimo, abitualmente e assurdamente confusi. Occorre soprattutto, infine, fare ricorso ai libri contabili come principale mezzo per penetrare con sicurezza nel complesso mondo delle attività mercantili e finanziarie delle isole atlantiche in età moderna.

ANTONIO MIGUEL BERNAL