

# STORIA ECONOMICA

*ANNO VII (2004) - n. 2-3*



**Edizioni Scientifiche Italiane**



# SOMMARIO

ANNO VII (2004) - n. 2-3

## ARTICOLI E RICERCHE

- F. BOF, *L'Ente di zona di Udine e le casse rurali ed artigiane del Friuli nell'economia di guerra (1940-43)* pag. 225
- D. CICCOLELLA, «Un genere pressocché necessario». *Consumo, politica e industria dello zucchero nel Regno di Napoli in età rivoluzionaria e napoleonica* » 263
- F. DANDOLO, *L'associazionismo industriale a Napoli dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale* » 315
- L. DE MATTEO, *Gli sviluppi del sistema creditizio nello Stato pontificio e il declino del Banco di Santo Spirito nell'Ottocento* » 369
- A. LEPORE, *Il porto di Cadice dal XVI al XIX secolo* » 405
- P. QUERCIA, *Caratteri del mercato assicurativo maiorchino a metà Cinquecento* » 475
- M.P. ZANOBONI, *I Da Gerenzano «ricamatori ducali» alla Corte Sforzesca* » 495

## STORICI E STORIOGRAFIA

- L. DE MATTEO, *Una riflessione sulla figura e l'opera di Luigi De Rosa* » 547
- A. CLEMENTE, *Consumi e domanda tra XVIII e XX secolo. Acquisizioni e tendenze della storiografia economica italiana* » 555
- L. DE MATTEO, *Il colonialismo nell'età della Sinistra Storica. Politica coloniale, sviluppo economico ed emigrazione tra storiografia e storiografia economica* » 581
- A. DI BIASIO, *Le strade nella storiografia dell'Italia moderna (secoli XVI-XIX)* » 599

## RECENSIONI E SCHEDE

- DAVID D. FRIEDMAN, *L'ordine del diritto. Perché l'analisi economica può servire al diritto* (D. Manetti) » 661

G. BECATTINI, <i>Per un capitalismo dal volto umano. Critica dell'economia apolitica</i> (G. Farese)	»	663
T. WAHNBAECK, <i>Luxury and public happiness. Political economy in the Italian Enlightenment</i> (A. Clemente)	»	668
G. BRUNO, <i>Risorse per lo sviluppo. L'industria elettrica meridionale dagli esordi alla nazionalizzazione</i> (F. Dandolo)	»	671
E. RITROVATO, <i>Il commercio estero in Terra di Bari dall'Unità alla Grande Guerra</i> (M. Comei)	»	676
F. DANDOLO, <i>L'associazionismo industriale a Napoli nel primo dopoguerra. La nascita e i primi sviluppi dell'Unione Regionale Industriale (1917-1922)</i> (G. Farese)	»	679
AA.VV., <i>Le rotte del Mediterraneo. Cento e più libri per orientarsi ad un antico crocevia</i> (A. Clemente)	»	683
O. VENTRONE, <i>Globalizzazione. Breve storia di un'ideologia</i> (D. Manetti)	»	684
G.A. MAJONE, <i>La globalizzazione dei mercati: storia, teoria, istituzioni</i> (D. Manetti)	»	685
E. DAL BOSCO, <i>La leggenda della globalizzazione. L'economia mondiale degli anni novanta del Novecento</i> (D. Manetti)	»	686
<i>Indice dell'annata 2004</i>	»	687

## CARATTERI DEL MERCATO ASSICURATIVO MAIORCHINO A METÀ CINQUECENTO

Il tema a cui si presta attenzione in queste pagine si inserisce nell'ambito dell'attività mercantile che caratterizza il XVI secolo nell'area del Mediterraneo<sup>1</sup>. L'assicurazione marittima a Maiorca può essere considerata, infatti, come un esempio significativo, analogamente a Barcellona, Venezia, Ragusa e altri primari centri del Mediterraneo, di ciò che rappresentò questo istituto in età moderna<sup>2</sup>. Lo studio delle assicurazioni marittime offre agli storici dell'economia ampi spazi d'indagine dal momento che l'istituto assicurativo, sorto ed affermatosi nel settore del commercio marittimo, rimase per molto tempo confinato, anche nell'analisi dei suoi contenuti e nella sua funzione di indicatore, a questo ramo dell'attività economica<sup>3</sup>. La recente ripresa di

<sup>1</sup> Il presente saggio rappresenta la relazione svolta dall'autore al *Fourth International Congress of Maritime History*, Corfù 22-27 giugno 2004.

<sup>2</sup> Sull'assicurazione marittima esiste un'ampia letteratura, tanto di carattere giuridico che economica, a cominciare dall'opera fondamentale di F. Melis (cfr. F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, I, *Le fonti*, Istituto Nazionale delle Assicurazioni, Roma 1975). Per una bibliografia sulle maggiori piazze assicurative del Mediterraneo si rinvia alle opere di A. e B. Tenenti (cfr. A. e B. TENENTI, *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Jouvence, Roma 1985), K. Nehlsen-von Stryk (cfr. K. NEHLSSEN-VON STRYK, *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Il Veltro, Roma 1988), A. Garcia i Sanz (cfr. A. GARCIA I SANZ, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, 2 voll., Barcelona 1983), A.M. Bernal (cfr. A.M. BERNAL, *Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias, siglo XVI*, in *Atti del convegno sul «V Centenario Consulado de Burgos*, Burgos 1994), J. Pons Pons (cfr. J. PONS PONS, *Companyes i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, El Tall editorial, Palma de Mallorca 1996), I. Lobato Franco (cfr. I. LOBATO FRANCO, *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial (Barcelona 1650-1720)*, Segretariado de publicaciones, Universidad de Sevilla, Sevilla 1995).

<sup>3</sup> L'assicurazione dei trasporti terrestri fu certamente la prima ad affiancarsi a quella marittima, ma il numero dei contratti rinvenuti è molto limitato, non solo per il secolo XIV, ma anche per quelli successivi. Cfr. A. e B. TENENTI, *Il prezzo del rischio*, p. 63.

attenzione per questo argomento, specie in Spagna, con nuovi approcci metodologici e con il ricorso sempre più esteso alla fonte notarile, permette al contratto di sicurtà di porsi come rivelatore di una serie di attività economiche legate al mare e, più in generale, espressione di più ampi contesti economici. Il Cinquecento è il secolo in cui l'assicurazione marittima prende la sua fisionomia quasi definitiva, in cui essa tende ad uniformarsi e adottare le regole che, nelle loro grandi linee, sussisteranno fino ai nostri giorni; è anche l'epoca in cui essa si estende a tutta l'Europa, dall'Adriatico all'Elba e al Mediterraneo occidentale<sup>4</sup>.

Il presente lavoro, realizzato quasi esclusivamente su documentazione notarile<sup>5</sup>, anticipazione di un volume di prossima pubblicazione, affronta fundamentalmente due questioni: l'una tendente a ricostruire il tessuto economico e sociale della comunità maiorchina, attraverso l'analisi degli operatori economici protagonisti dell'atto assicurativo; l'altra finalizzata a ricostruire un ulteriore tassello, da aggiungere a quelli già esistenti, per chiarire il ruolo svolto nel Mediterraneo, a metà Cinquecento, dalla piazza assicuratrice di Maiorca. Sarebbe, infatti, molto riduttivo considerare la complessa attività assicurativa maiorchina avulsa da tutto il contesto dei traffici che, in entrata e in uscita, interessavano l'isola. Mai come in questo periodo storico gli scambi spostavano il loro baricentro sempre più a occidente, verso il mondo atlantico, coinvolgendo un po' tutti gli operatori a rivedere le relazioni commerciali sino ad allora intrattenute con le aree del Mediterraneo e mediorientali. L'importanza economica delle assicurazioni, agli inizi dell'età moderna, scaturisce dal contratto, visto non come mera conclusione di una trattativa o negozio mercantile, ma come una delle manifestazioni più singolari della formazione del capitalismo<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Cfr. F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia*, pp. XIX-XX.

<sup>5</sup> Ci riferiamo ai contratti notarili raccolti nella serie *Protocolos notariales*, conservati presso l'*Archivo del Reino de Mallorca* (d'ora in poi ARM) in Palma di Maiorca e rogati dal notaio Jaime Carbonell negli anni 1547-1557. Siamo in presenza di una serie unica e preziosa per la presenza sistematica di numerose polizze, che consentono una adeguata ricostruzione dell'attività assicurativa e degli interessi che ruotavano intorno ad essa. I documenti di cui disponiamo consentono di dare il profilo di una società e di offrire tutta la trama della sua dimensione assicurativa. Bisogna, tuttavia, tener presente che non tutta la documentazione si presenta in ottimo stato di consultazione. Alcuni contratti, infatti, risultano di difficile comprensione. Ciononostante, è fuori dubbio che si è in presenza di una fonte documentaria eccezionalmente ricca di contenuti e di grande interesse per gli studi sulle assicurazioni marittime. Cfr. ARM, *Protocolos notariales*, Jaime Carbonell, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

<sup>6</sup> Le ricerche sulle assicurazioni marittime in età moderna hanno privilegiato da

La fonte notarile, e più in generale quella contrattuale, consente senza dubbio di fornire un quadro esauriente di quella che fu l'attività assicurativa, attraverso una precisa analisi del contenuto negoziale e del modo di agire degli operatori del settore. Il contratto di sicurtà è in grado di fornire elementi fortemente rappresentativi del fenomeno, anche se con alcuni limiti. Esso, infatti, sebbene porti alla luce una serie di dati e notizie sulla complessa dinamica assicurativa e sulla realtà economica locale, non permette di conoscere alcuni eventi, come ad esempio il verificarsi del sinistro, le modalità relative alla liquidazione del danno e il risultato di gestione relativo all'attività in questione<sup>7</sup>. Per l'analisi di questi ultimi aspetti è indispensabile ricorrere ad altre fonti documentarie complementari, come ad esempio quelle giudiziarie e quelle contabili, che, sole, possono rivelare ulteriori elementi della realtà assicurativa. Ciò nondimeno, va rilevato che alcune notizie sugli incidenti di mare, sulla liquidazione del danno e sulla li-

sempre l'aspetto giuridico del negozio, soffermandosi soprattutto sulla natura dell'istituto, sul contenuto giuridico e sulle diverse tipologie contrattuali. Numerosi sono i contributi in tale direzione, a partire da quello di B.M. EMERIGON, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marsiglia 1783 e di E. BENZA, *Il contratto di assicurazione nel Medioevo. Studi e ricerche*, Tip. marittima editrice, Genova 1884. Per una bibliografia appropriata sull'argomento, sotto il profilo giuridico, confronta quanto riportato in F.C. SPOONER, *Risks at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge University press, Cambridge 1983, in nota alle pagine 1-2 dell'Introduzione. Scopo di tali lavori è, infatti, lo studio delle origini del contratto, degli elementi contrattuali e dell'evoluzione e ruolo comparativo dell'istituto. Però, poco viene detto del prezzo dell'assicurazione, del mercato assicurativo e dei capitali investiti.

<sup>7</sup> Gli elementi che esprime il contratto di sicurtà sono numerosi e di grande interesse, non solo per studi di natura assicurativa ma anche per ricerche di carattere commerciale. A Maiorca il contratto si presenta con una formula standard che si mantiene tale in tutte le polizze esaminate. Ciascun atto assicurativo, dopo il richiamo, nella parte introduttiva, alle nuove ordinanze sulle assicurazioni marittime approvate a Maiorca nel 1492, molto simili a quelle di Barcellona del 1484, riporta i seguenti elementi: 1. il titolo, nome, attività e residenza del contraente; 2. la stipula per conto proprio o per conto altrui (in quest'ultimo caso è indicato il nome, l'attività e la residenza dell'assicurato); 3. la quantità e il valore di stima del bene assicurato; 4. il luogo d'imbarco e la persona incaricata di seguire le operazioni di carico; 5. il tipo e il nome dell'imbarcazione, il nome del proprietario e quello del patrono; 6. il porto di destinazione e gli eventuali scali; 7. il momento di decorrenza e termine della sicurtà; 8. la formula finale di assunzione del rischio da parte degli assicuratori; 9. le sottoscrizioni con l'indicazione della data, del nome dell'assicuratore, della quota assicurata, del premio ricevuto e del tasso percentuale. Cfr. ARM, *Protocolos notariales*, Jaime Carbonell, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

berazione da ogni obbligazione da parte dell'assicuratore, possono ritrovarsi nella stessa polizza<sup>8</sup>.

Maiorca, da sempre contesa per la sua posizione geografica, rappresenta un esempio particolare di una comunità che accanto all'attività agricola, pastorale e artigianale, svolgeva un'intensa attività di intermediazione commerciale. Essa suscita grande interesse per le vicende che ne hanno definito la sua fisionomia e il suo sviluppo, soprattutto dopo le scoperte geografiche e l'espansione coloniale dei secoli XV e XVI<sup>9</sup>. Le isole del Mediterraneo presentano degli elementi comuni, ma chiaramente si differenziano per la loro posizione geografica e il ruolo che hanno avuto nei secoli nel commercio internazionale. La più grande isola delle Baleari rappresenta, per quest'ultimo aspetto, un centro vitale per gli scambi dell'area mediterranea tra i grandi poli commerciali dell'Europa occidentale, quelli dell'Europa mediterranea e dell'Oriente. Lo spazio economico rappresentato da Maiorca costituisce un centro produttivo e commerciale di grande rilievo, che ha una sua economia e che interagisce con il mercato internazionale. Si configura così un'economia insulare dalle basi solide, fortemente influenzata dagli orientamenti internazionali dei mercati e dalle insistenti attività esterne che caratterizzano l'area<sup>10</sup>.

<sup>8</sup> Non è infrequente, infatti, che nei registri notarili si rinvengano a margine della polizza assicurativa annotazioni relative al sinistro e la liberatoria degli assicurati per aver assolto alla propria obbligazione. *Ibidem*.

<sup>9</sup> È da ricordare che l'isola ha attraversato fundamentalmente tre fasi in cui ha fatto registrare una straordinaria evoluzione. La prima si riferisce alla Maiorca musulmana, dall'XI secolo al primo trentennio del XIII, epoca in cui Jaime I conquista le Baleari; la seconda vede la nascita del Regno di Maiorca, dalla sua incorporazione nella Corona di Aragona, ossia dal 1229, al 1349; la terza vede Maiorca, Regno della Corona di Aragona, intesa a seguire la linea imposta dalla monarchia aragonese, di cui braccio esecutivo era il luogotenente, governatore o viceré a seconda delle epoche. Cfr. F. SEVILLANO COLOM, *Navegaciones mediterraneas (siglos XI-XVI)*. *Valor del Puerto de Mallorca*, in *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali (secoli XI-XVI)*, (Atti dell'XI Congresso internazionale di storia marittima, Bari - nave Ausonia, 28 agosto - 9 settembre 1969), a cura di R. RAGOSTA, L. Pironti, Napoli 1982, pp. 15-74.

<sup>10</sup> Per una visione generale del Mediterraneo di quest'epoca e per gli aspetti specifici dell'insularità rinviamo al classico lavoro di F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino 1953. Mentre molto interessanti risultano, per un quadro generale di Maiorca nel XVI secolo, gli studi di J. JUAN VIDAL, *El sistema de gobierno en el reino de Mallorca (siglos XV-XVIII)*, Palma de Mallorca 1996; E. BELENGUER CEBRIÀ, *Un reino escondido: Mallorca, de Carlos V a Felipe II*, ELECE Industria Gráfica, Madrid 2000; P. MONTANER ALONSO, *La estructura del brazo noble mallorquín bajo los Austrias*, «Estudis Balearics», 27 (1988), pp. 10-25; A. SANTAMARÍA, *El Valle de Sóller y Mallorca en el siglo XVI*, Sóller 1971.



Per quel che riguarda lo stato delle ricerche di storia assicurativa su Maiorca per il periodo considerato, si può rilevare che, nonostante la ricchezza della documentazione archivistica, nulla è emerso sino ad ora, ad eccezione di qualche riferimento ad alcuni contratti di sicurezza stipulati nei primi decenni del Cinquecento e utilizzati in altri ambiti d'indagine. A parte alcuni richiami ai protocolli notarili in studi di storia del commercio, infatti, e alla semplice rappresentazione statistica di alcuni dati<sup>11</sup>, non vi sono per tutto il Cinquecento ricerche su tale settore dell'attività economica. Sono da segnalare, tuttavia, per il Seicento i preziosi contributi offerti da J. Pons Pons sulla nascita e sviluppo delle prime compagnie di assicurazione<sup>12</sup>. I suoi lavori costituiscono certamente un fondamentale apporto alla conoscenza della pratica assicurativa, in specie per ciò che riguarda l'ordinamento e il funzionamento delle prime compagnie assicuratrici sulla piazza maiorchina. Le analisi della studiosa sivigliana, relative essenzialmente al XVII secolo, affondano le loro radici nella fase precedente, di cui si tratta in questa sede, fase rappresentata invece da un'attività assicurativa non organizzata in forma societaria, come nel '600, ma individuale, posta in essere dai principali attori della vita economica e politica dell'isola.

L'esame di coloro che intervengono nel negozio assicurativo appare a volte non facile, per le difficoltà di distinguere la figura dell'assicurato da quella dell'assicuratore. Infatti, nonostante la presenza di gruppi omogenei di operatori, la trattazione dei soggetti che vi partecipano, sia dal lato passivo che da quello attivo, può essere dissociata quasi sempre sul piano del rispettivo comportamento. Peraltro, alle motivazioni oggettive che potevano giustificare il ricorso alla copertura assicurativa, è opportuno aggiungere gli specifici interessi o accordi economici che intercorrevano tra chi si assicurava e coloro che se ne assumevano il rischio. Così come è importante distinguere ed esaminare particolari personaggi che, direttamente o tramite loro corrispondenti, partecipavano al negozio assicurativo<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Ci riferiamo in particolare al lavoro di O. VAQUER, *El comerç marítim de Mallorca (1448-1551)*, El Tall editorial, Palma de Mallorca 2001.

<sup>12</sup> J. PONS PONS, *Companyes i mercat assegurador a Mallorca*. Dello stesso autore vedi: *Assegurances i canvis marítims a Mallorca: les companyies, 1660-1680*, «Estudis d'Història Econòmica», 2 (1988), pp. 43-67; *Cambios en la organizacion de los aseguradores mallorquines durante la segunda mitad del siglo XVII*, in *Boletín de la Institución Fernán González*, 1995, pp. 10-23; *Les companyies en el sistema asseguratiu mallorquí (1660-80)*, «Mayurqa», 22 (1989), pp. 885-893.

<sup>13</sup> Nel corso del Cinquecento emerge con forza la figura del notaio, non solo

La figura dell'assicuratore e il suo comportamento emergono dall'analisi della sua partecipazione e dall'entità dei capitali garantiti. Un'analisi che si pone come fine ultimo quello di comprendere se l'attività assicurativa a Maiorca era svolta in via esclusiva, dominante, professionale ovvero assumeva carattere secondario o complementare all'attività mercantile. Indubbiamente, al di là delle condizioni tecniche dell'operare degli assicuratori, il comportamento di questi è osservabile da più punti di vista. Ad esempio, si può vedere in quale misura la partecipazione nobiliare e quella borghese interessava il fenomeno, compiendo una ricognizione dell'entità delle presenze familiari e individuali e del gruppo sociale di appartenenza. Nelle polizze vi sono numerosi elementi in grado di offrire una serie di informazioni di grande peso, come la preferenza dell'assicuratore a garantire determinati soggetti rispetto ad altri, le relazioni economiche tra gli attori della sicurezza, ecc... I contratti analizzati mettono in luce, inoltre, aspetti del mondo assicurativo utili per una comparazione tra le diverse aree del Mediterraneo, ed in particolare con l'area adriatica, per la quale vi sono, per il XVI secolo, studi di rilievo sulle assicurazioni marittime<sup>14</sup>. Le modalità operative degli assicuratori maiorchini, infatti, rivestono un'importanza notevole se poste in relazione con operatori di altre piazze. L'aspetto peculiare e rivelatore delle strategie economiche di coloro che, per svariati motivi, investivano in questo settore dell'economia è, per tutte le piazze del Mediterraneo, quello relativo

nella sua veste di estensore della sicurezza, ma anche e soprattutto in quella di operatore. Cfr. ARM, *Protocolos notariales*, Jaime Carbonell, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

<sup>14</sup> Ci riferiamo in particolare al volume di A. e B. TENENTI, *Il prezzo del rischio*, oltre che ai numerosi lavori sulle assicurazioni marittime di A. Tenenti, di cui citiamo: *Formes d'assurance multirisque à Ragusa au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Lyon et l'Europe. Hommes et sociétés. Mélanges d'histoire offert à Richard Gascon*, Lione 1980, II, pp. 279-295; *La Meloria di una nave ragusea. Una controversia assicurativa della metà del Cinquecento*, in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX. Studi dedicati a Franco Borlandi*, il Mulino, Bologna 1977, pp. 365-376; *L'assicurazione marittima tra Ragusa e la Penisola Iberica all'epoca di Filippo II*, in *Historia y Humanismo, Estudios en honor del profesor Dr. D. Valentín Vázquez de Prada*, II, Historia Económica, Ediciones Universidad de Navarra, S. A., Pamplona 2000, pp. 277-286; *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise: 1592-1609*, SEV-PEN, Parigi 1959; *Risque et sécurité: Course et assurance entre Levant et Ponent du Bas Moyen âge à l'époque moderne*, «Actes du II<sup>e</sup> colloque international d'histoire», Atene 1985, I, pp. 385-400; *Valeurs assurées et valeurs réelles à Raguse vers la fin du seizième siècle*, «Revue Historique», 2 (CCLVII), pp. 299-322; *Venezia e i corsari: 1580-1615*, Laterza, Bari 1961; *Noli ragusei per Venezia nella seconda metà del Cinquecento*, «Studi Veneziani», XVI (1974), pp. 227-241.

all'entità dei capitali investiti e alla frequenza nella partecipazione al negozio. Lo studio di tali fattori, tuttavia, se è vero che consente di tracciare il profilo degli assicuratori, non permette, se non indirettamente, di valutare la redditività dell'attività assicurativa.

Naturalmente, l'intervento attivo nel contratto è condizionato da diverse variabili di natura oggettiva e soggettiva. Senza dubbio, le caratteristiche fisiche della nave e il suo armamento giocavano un ruolo di primo piano per l'assunzione del rischio<sup>15</sup>. Altri elementi, tuttavia, meritano un'attenzione particolare. Si pensi, ad esempio, alle caratteristiche dell'itinerario e ai fattori di rischio ad esso connessi. Intorno agli anni 1552, 1553, 1554 e 1555, infatti, soprattutto nell'area marittima a nord dell'arcipelago delle Baleari, si registrano sensibili aumenti dei tassi su tutti i viaggi assicurati e, come si può osservare dal *grafico 1*, si rileva anche un incremento sensibile del numero di polizze stipulate, che passa da 230 nel 1548 a 368 nel 1552, sino a raggiungere il livello massimo nel 1555. Tali variazioni trovavano la loro spiegazione nelle più intense attività corsare presenti nel Mediterraneo, soprattutto in quello occidentale<sup>16</sup>. Inoltre, è facile dedurre che la conoscenza di situazioni di pericolo nello spazio di mare delle Baleari fosse pressoché immediata, se si considerano i frequenti ricorsi alla stipula di polizze assicurative, da parte di amici e parenti, fatte molto spesso per assicurare la vita di persone che si trovavano già in viaggio. Ma altrettanto rappresentativo di questa situazione di insicurezza della navigazione è il cambiamento rispetto alla strategia degli assicuratori. Dai dati rilevati, e rappresentati sinteticamente nel *grafico 2*, si intuisce il comportamento degli assicuratori: essi, a partire dal 1551-52 e soprattutto nel 1553, preferiscono ridurre la propria esposizione attraverso sottoscrizioni di importo più modesto. La quota media delle sottoscrizioni, infatti, vede una sensibile diminuzione proprio a partire dai primi anni della seconda metà del Cinquecento, con un ritorno ad un livello medio degli anni 1548-50 solo nel 1556.

La partecipazione al negozio assicurativo, sulla piazza di Maiorca, è riconducibile solo ed esclusivamente a gruppi di operatori che in-

<sup>15</sup> Il traffico mercantile si svolgeva attraverso diversi tipi di imbarcazioni tra le quali primeggiavano nell'ordine la barca, la saettia, il brigantino, il naviglio, la nave e il vascello; seguono il galeone, la fusta, la caravella, la fregata, e solo marginalmente il londro e la galeotta. ARM, *Protocollos notariales*, Jaime Carbonell, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

<sup>16</sup> Cfr. A. TENENTI, *L'assicurazione marittima tra Ragusa e la Penisola Iberica*, p. 279.

Graf. 1 – *Numero delle polizze stipulate annualmente a Maiorca (1547-1557)*

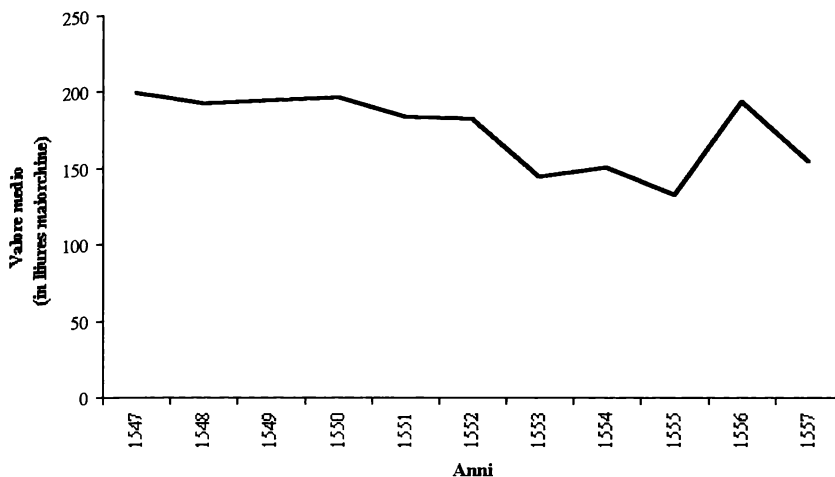


Fonte: ARM, *Protocolos notariales*, Jaime Carbonell, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

tervengono individualmente o, al massimo, come appartenenti alla stessa famiglia. Analogamente a quanto accade in alcune piazze del Mediterraneo, non si ravvisa ancora a metà Cinquecento la presenza di compagnie<sup>17</sup>. Questo dato rappresenta un punto centrale per interpretare la struttura e il funzionamento del mercato assicurativo maiorchino. Di fronte a centinaia di assicuratori che operano individualmente, e all'assenza di ogni forma di associazione, è difficile pensare a personaggi che facevano dell'assicurazione la loro attività principale. Pur tuttavia, a giudicare dalla presenza continua e rilevante di alcuni operatori, si è indotti a pensare il contrario o, per lo meno, che sulla piazza vi erano uomini d'affari, soprattutto rappresentanti del *brazo noble* maiorchino e grossi mercanti, che investivano ingenti ca-

<sup>17</sup> Anche a Ragusa a metà Cinquecento non vi sono compagnie d'assicurazione, ma solo assicuratori o gruppi di assicuratori che agiscono in proprio, diversamente da quanto accade sulla piazza di Venezia. Cfr. A. e B. TENENTI, *Il prezzo del rischio*, p. 177.

Graf. 2 – Valore medio delle polizze a Maiorca (1547-1557)



Fonte: ARM, *Protocolos notariales*, Jaime Carbonell, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

pitali in tale attività finanziaria. Se si considera poi l'elevato numero di assicuratori, essenzialmente maiorchini, che a fini diversi partecipa al negozio, ci si rende conto che essi rappresentano un insieme di notevoli dimensioni e una precisa testimonianza dell'intensa attività mercantile e assicurativa dell'isola. Se mai si può parlare di un settore che, da un punto di vista organizzativo, non sperimenta ancora la forma societaria, ma che era fortemente dinamico e che provvedeva ad assicurare i commerci in entrata ed in uscita dall'area balearica.

Ma l'attività degli assicuratori era da considerarsi esclusiva, complementare all'attività mercantile o addirittura occasionale? Una simile domanda solleva una serie di problemi che riguardano principalmente l'aspetto metodologico. Si ritiene, infatti, che non sarebbe sufficiente un'analisi di tipo statistico per classificare l'attività degli assicuratori, o meglio, non sarebbe soddisfacente la scelta di considerare professionisti, avventizi o occasionali gli assicuratori in base alla frequenza delle loro sottoscrizioni<sup>18</sup>. Se così fosse, qualcuno potrebbe obiettare che non è tanto e soltanto il numero dei contratti sottoscritti, ma l'en-

<sup>18</sup> Molto interessanti sono le considerazioni del Tenenti a proposito dei criteri per classificare gli assicuratori. Tra l'altro l'autore sostiene che mancano per il Mediterraneo indagini specifiche sufficienti a rappresentare il fenomeno. *Ivi*, p. 167.

tà delle sottoscrizioni, e quindi il capitale investito, a qualificare un assicuratore. È necessario ammettere che simili dubbi richiedono sicuramente una riflessione attenta sul problema. Va detto che, accanto alle motivazioni strettamente finanziarie che sottostavano alle sottoscrizioni, vi erano certamente relazioni di vario genere tra chi stipulava l'atto, chi si assicurava e gli assicuratori. È ciò che emerge dall'esame attento dei traffici nell'isola balearica e dei soggetti che vi sovrintendevano. Quanto agli aspetti statistici, bisogna ricordare che il numero degli assicuratori a Maiorca è di gran lunga superiore a quello degli assicurati. Basti pensare che, talvolta, troviamo contratti con un numero di sottoscrittori che raggiungono anche le 40-50 unità, benché molti assicuratori si ritrovino spesso in più polizze<sup>19</sup>.

Il quadro sino ad ora tracciato mostra, con tutta evidenza, l'ampiezza del mercato assicurativo e la sua complessa struttura, che vede accanto a personaggi che regolarmente operano nel campo assicurativo, soggetti che solo sporadicamente intervengono come assicuratori. Ciò che, tuttavia, emerge in maniera inequivocabile è che si trattava di un fenomeno diffuso e caratteristico. Nel corso del decennio 1547-1557 un certo numero di operatori si distingue in modo particolare, consentendo di esaminare i loro tratti salienti<sup>20</sup>. Di ciascun assicuratore si può tracciare un grafico che rappresenti la sua attività, anche se limitatamente alla parte attiva dell'investimento. Bastano queste considerazioni per comprendere come le polizze rappresentino una fonte inesauribile di notizie.

Si osserva, inoltre, come non sia infrequente che la figura del notaio ricorra tra gli assicurati, e soprattutto tra gli assicuratori. In molti contratti, infatti, è lo stesso notaio che contrae la polizza, mentre in altri egli assume la veste di assicuratore. L'aver a disposizione un elevato numero di atti assicurativi (circa 3.000), e scoprire che spesso il contraente o l'assicuratore è un pubblico ufficiale che esercita sulla piazza di Maiorca, oltre che a rendere manifesta l'attenzione della classe notarile per questo tipo d'investimento, induce a sostenere che l'incarico di redigere i contratti di sicurezza era riservato a pochi notai. Tra coloro che esercitano nella seconda metà del Cinquecento, Jaime Carbonell si distingue, oltre che per il numero di contratti redatti e

<sup>19</sup> Questa ovvia circostanza trova riscontro anche nelle polizze stipulate sulla piazza di Ragusa. *Ibidem*.

<sup>20</sup> Il soggetto che più di altri investe in campo assicurativo è senz'altro Augusti Nuniz de Sant Johan. ARM, *Protocolos notariales*, Jaime Carbonell, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

la durata della sua attività professionale, per essere sicuramente il vero protagonista della piazza assicuratrice di Maiorca<sup>21</sup>. Se si considera che il primo registro di atti assicurativi contiene contratti relativi agli anni 1547-48 e che i successivi coprono sistematicamente gli anni sino al 1593, si può comprendere come Carbonell rappresenti a Maiorca uno dei più esperti notai in tema di assicurazioni marittime<sup>22</sup>. Esistono, tuttavia, alcuni protocolli che provano la presenza sulla piazza di alcuni notai che per brevi periodi hanno rogato, tra gli altri, atti assicurativi. Si tratta di Roca Juan, Sans Melchor major e Sans Miguel, la cui attività appare, tuttavia, di gran lunga più contenuta<sup>23</sup>.

Più in generale, se consideriamo la dimensione e l'organizzazione del mercato assicurativo, si può ritenere che l'isola di Maiorca nel Cinquecento ebbe un ruolo rilevante nei traffici, collocata com'era al centro del Mediterraneo, nonostante lo spostamento del baricentro dell'intensa attività mercantile verso le aree atlantiche.

Ma gli uomini d'affari a Maiorca erano in grado di calcolare i rischi della navigazione? Lo studio dei fattori di rischio e del loro peso è fortemente condizionato dalla mancanza di un'adeguata documentazione relativa alle cause del sinistro. Purtroppo la carenza di specifiche fonti documentarie impedisce di stilare una graduatoria degli incidenti di mare e valutarne, attraverso le relative frequenze, i casi più ricorrenti. D'altronde, proprio per la complessità del sistema dei rischi è evidente come fosse difficile per gli assicuratori procedere ad un'analisi attenta delle diverse componenti, nel momento in cui si doveva accettare o rifiutare una certa sicurezza. Non bisogna però dimenticare che calcolare o, comunque, attuare un processo di valutazione dei rischi è uno degli elementi che differenzia l'assicurazione dalla scommessa. Certamente, l'osservazione a posteriori dell'esito del viaggio avrebbe permesso di avvicinarci al modo di intendere e stimare i pericoli insiti nella navigazione. Poiché ciò non è possibile, non resta

<sup>21</sup> È veramente sorprendente ritrovare, nella polizza del 9 dicembre 1556, tra i sottoscrittori il notaio Jaime Carbonell il quale, nello stesso tempo, risulta essere l'estensore del contratto. Egli assicura per 25 *lliures* Barthomeu Terrades, mercante di Maiorca, al tasso del 4% per un carico di merci in viaggio sulla nave ragusea di Adrya De Florio diretta a Palermo con scalo a Cagliari. *Ivi*, 2802, cc. 184v. e 185.

<sup>22</sup> *Ivi*, 2798 (1547-48), 2793 (1549-50), 2791 (1551-52), 2792 (1553), 2801 (1554), 2805 (1555), 2802 (1556-58), 2803 (1558-59), 2813 (1560-62), 2814 (1563-66), 2815 (1567-72), 2810 (1573-78), 2811 (1579-82), 2812 (1583-93).

<sup>23</sup> ARM, *Protocolos notariales*, Roca Juan, R-73, R-74, R-75; Sans Melchor major, S-99; Sans Miguel, S-920, S-921, S-922.

che ricorrere ad un'analisi di tipo induttivo, che prenda in considerazione altri importanti indicatori in grado di interpretare il livello di pericolosità cui era esposto il viaggio. Le variazioni del tasso applicato alle polizze rappresentano sicuramente un indice reale delle valutazioni che gli assicuratori erano soliti fare, prima di assumersi il rischio contemplato nel contratto. Molto significative sono anche le notizie su alcuni incidenti di mare rilevati in aree limitrofe, come ad esempio quella di Barcellona, per la quale la causa più frequente dei sinistri nel '400 era da attribuire alla massiccia presenza di corsari<sup>24</sup>.

Come è stato ricordato, non è facile distinguere a Maiorca la figura dell'assicurato da quella dell'assicuratore. La diffusione del negozio assicurativo e la frequente inversione di ruoli indica, senza dubbio, che da un lato i rischi individuali venivano trasferiti sull'intera comunità di assicuratori (mercanti, proprietari terrieri e notabili) attraverso lo strumento assicurativo; dall'altro, però, la stessa collettività traeva da queste operazioni molti benefici, che in parte ripagavano le richieste individuali di assicurazione, consentendo agli operatori economici dell'isola di poter svolgere attività commerciali in acque continuamente minacciate dalle incursioni corsare. Per tali motivi, non va trascurato il ruolo sociale dell'assicurazione marittima. Basti pensare alle grosse difficoltà operative che la popolazione isolana aveva negli scambi con l'esterno, per comprendere come il sistema assicurativo nel suo insieme consentiva a tutta la popolazione una certa possibilità di movimento. Inoltre, se è vero che il giro d'affari di molti assicurati, così come ci viene offerto dai contratti di assicurazione, appare relativamente modesto, è ugualmente vero che a Maiorca si era creata un'organizzazione di un certo interesse, atta a soddisfare le esigenze dei mercanti locali, oltre che quelle occasionali della massa di operatori che frequentavano il porto, con evidente vantaggio degli assicuratori, che potevano rastrellare queste assicurazioni supplementari<sup>25</sup>.

Le ricerche sin qui svolte mettono, tuttavia, in chiara luce come la maggior parte degli assicuratori, sottoscrivendo quote di modesto ammontare, non faceva altro che osservare un principio economico fondamentale: il principio del frazionamento del rischio su più navi e viaggi. È superfluo ricordare che in questa maniera, se si fosse verificato qualche sinistro, l'operatore avrebbe in ogni caso potuto coprire la perdita con gli utili conseguiti sulle operazioni andate a buon

<sup>24</sup> Cfr. F. MELIS, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia*, p. XXV.

<sup>25</sup> *Ivi*, p. XXXV.



fine. Questo comportamento, che portava inevitabilmente a sottoscrivere un gran numero di polizze, non era dissimile da quelli assunti dagli operatori di altre piazze del Mediterraneo, anche se qui si manifesta in forma più accentuata<sup>26</sup>.

A proposito della propensione degli assicuratori a coprire i rischi marittimi nei confronti di assicurati con i quali intercorrevano rapporti mercantili o personali, è evidente come gli assicuratori maiorchini, a differenza degli assicurati, il cui unico fine era quello di procurarsi una garanzia contro i rischi individuali, quando intervengono non appaiono motivati solo dall'intento di procurarsi un guadagno. È facile constatare, attraverso molti particolari che emergono dalle polizze, come la partecipazione al negozio assicurativo dipendeva anche dai rapporti che ciascuno di essi intratteneva con la comunità mercantile, con gli organi di governo, con i parenti, con i soci in affari e così via. Tale aspetto del negozio contribuisce, insieme agli altri, a delineare un quadro più chiaro del ruolo svolto dalle assicurazioni nel sistema economico maiorchino<sup>27</sup>. I legami economici e familiari tra operatori del settore richiedono una complessa analisi fondata sui dettagli del negozio assicurativo. Si tratta di capire, anche attraverso particolari atteggiamenti dei contraenti, se il rapporto tra i soggetti della sicurtà era di tipo meramente strumentale, oppure godeva di particolari favori, dovuti a legami tra chi richiedeva l'assicurazione e chi si faceva carico del rischio. Così ad esempio, nella polizza del 10 dicembre 1556<sup>28</sup> Anthoni Alamany contrae assicurazione per sé stesso e per due operatori di Ibiza per un carico di olio da trasportare da Maiorca ad Ibiza, figurando al tempo stesso tra gli assicuratori. La possibilità per colui che contraeva l'assicurazione di stipulare per conto terzi, ma soprattutto di sottoscrivere quote in qualità di assicuratore, era abbastanza diffusa. A testimoniare la frequenza e la liceità di una tale pratica interviene la polizza

<sup>26</sup> *Ivi*, p. XXVIII.

<sup>27</sup> Il riferimento alle piazze mediterranee è importante in quanto l'assicurazione marittima, nata in Italia, successivamente è stata esportata in tutti i grandi centri del Mediterraneo, dove ruotavano i grandi commerci ancora a metà Cinquecento. La scoperta del Nuovo Mondo se da un lato sposta verso Ovest i traffici marittimi e commerciali, dall'altro richiede naturalmente un adeguato periodo di tempo per l'introduzione dello strumento assicurativo e la sua applicazione e regolamentazione. Valga per tutti l'esempio di Burgos, in cui le prime ordinanze si fanno risalire al 1520. Cfr. J.P. PRIOTTI, *Estructura y funcionamiento del sistema asegurador bilbaíno en Europa durante el siglo XVI*, «Letras de deusto», 93 (2001), vol. 31, p. 175.

<sup>28</sup> ARM, *Protocolos notariales*, Jaime Carbonell, 2802, c. 185v.

del 22 dicembre 1556<sup>29</sup>, in cui il notaio Thomas Marcer di Maiorca contrae per conto di un operatore di Ibiza una sicurtà, figurando al tempo stesso contraente ed unico assicuratore. La medesima cosa accade in altre polizze come, ad esempio, quella stipulata il 20 marzo 1557<sup>30</sup>. Sono tutti esempi che non lasciano dubbi sulla possibilità che lo stesso assicuratore o, come più spesso accadeva, il mercante potesse provvedere ad assicurare la merce in nome e per conto del compratore. Ma vi è di più. La possibilità di assicurare si estende addirittura al notaio rogante, segno questo di una legislazione molto ampia di vedute che, tra le altre disposizioni, comprende quella per cui lo stesso contraente per conto terzi può accollarsi il rischio d'infortunio legato al viaggio.

Dopo aver esaminato i principali tratti caratteristici afferenti alla figura dell'assicuratore, è utile accennare ai principali personaggi che, per il lungo periodo di operatività e per la costante presenza in ambito assicurativo, rappresentano il nucleo fondamentale sulla piazza di Maiorca. Tra i più importanti assicuratori troviamo il nobile Augusti Nuniz de Sant Johan il quale, oltre ad appartenere al *brazo noble* della società maiorchina, si segnala per le elevate quote sottoscritte e per la spregiudicatezza con la quale prende parte al negozio assicurativo. Si tratta di un assicuratore speciale, anche perché in tutte le polizze in cui egli partecipa assume esclusivamente la veste di assicuratore<sup>31</sup>. Ma molto importante è anche il ruolo svolto da altri mercanti o rappresentanti della nobiltà, come Vantura Rodrigues, Pere Abri Donz Callai, Matheu Lodra, Johan Ozona, Gregari Forteza, Bernat Nadal, Nicolau Cotoner Sala, Stena Nadal, Johanot Claret, Gabriel Domenge, Gabriel Pognet, Johanot Carrello, Pere Gilbert, Onofre Benet Ferrer, Pere Johan Ferrer, Bathomeu Caldentey, Pere Cazelles, Jieronì Spanyol, Johan Alamany, Joanot Benet Sala, Miguel Thomas, Francisco dela Cavellaria, Hieroni dela Cavellaria e Anthoni Loscha<sup>32</sup>.

L'esame circostanziato dei contenuti delle sottoscrizioni fa emergere particolari forieri di altrettanti aspetti, che altrimenti non verrebbero in superficie. Per esempio, nel contratto del 16 marzo 1557<sup>33</sup> la firma di uno dei tanti assicuratori, che si presume non abbia potuto presentarsi di persona dal notaio rogante, è raccolta dal notaio

<sup>29</sup> *Ivi*, c. 189.

<sup>30</sup> *Ivi*, c. 228.

<sup>31</sup> *Ivi*, c. 215v.

<sup>32</sup> *Ivi*, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

Roca Juan. E ancora, in un'altra polizza stipulata lo stesso giorno troviamo tra gli assicuratori due volte il medesimo soggetto. Tale circostanza rivela ulteriori aspetti della dinamica assicurativa, soprattutto se si tiene conto del fatto che tale evento ricorre spesso<sup>34</sup>. Quest'esempio dimostra che, fino a quando la somma da assicurare non fosse stata interamente sottoscritta, era sempre possibile intervenire sottoscrivendo altre quote. Lo scarto di giorni tra un impegno e l'altro evidenzia poi come era possibile che l'atto assicurativo richiedesse un certo lasso di tempo prima di ritenersi perfezionato<sup>35</sup>. L'ipotesi più attendibile è che fosse necessario un certo tempo, che potremmo definire fisiologico, per raccogliere le adesioni, ovvero che non si riusciva a trovare assicuratori disposti a coprire quel determinato viaggio.

Per quanto riguarda, invece, le modalità di redazione dell'atto assicurativo, relativamente alla parte finale dedicata agli impegni degli assicurati, è da osservare come sono frequenti le annotazioni riportate dal notaio in appositi spazi, in data successiva a quella della stipula, atte a chiarire la posizione dell'assicuratore rispetto agli impegni assunti. Così nel contratto del 12 aprile 1557<sup>36</sup>, in calce alla sottoscrizione di Johanot Claret, apposta in data 27 gennaio 1558, è annotata la restituzione del premio da parte dell'assicuratore per non aver l'assicurato fatto caricare la merce e per non aver fornito «*son effeta*». Anche in questo caso, nonostante la specifica sia fatta solo per uno dei quindici assicuratori, è evidente l'intenzione dell'ufficiale rogante di lasciare in bianco un sufficiente spazio sotto ogni impegno assicurativo, per eventuali variazioni o accadimenti futuri. Le annotazioni potevano, dunque, avere diverse finalità. Così, ad esempio, in un contratto del 12 aprile 1557<sup>37</sup>, relativo ad una sicurtà sulla quota di proprietà di un'imbarcazione, il contenuto della nota a margine ha lo scopo di notificare agli assicuratori la posizione della nave al momento della stipula e la conferma da parte del patrone della data di partenza dal luogo stabilito.

In alcuni casi la polizza assicurativa, oltre a presentarsi diversa nella

<sup>33</sup> *Ivi*, 2802, c. 223.

<sup>34</sup> Johan Anthoni Bacho, dopo aver coperto in data 16 marzo 1557 una quota di 50 *lliures*, interviene il 23 dello stesso mese per sottoscriverne una di pari importo. *Ibidem*, c. 226.

<sup>35</sup> *Ivi*, 2791, 2792, 2793, 2798, 2801, 2802, 2805.

<sup>36</sup> *Ivi*, 2802, c. 248v.

<sup>37</sup> *Ivi*, c. 250v.

forma, differiva nella sostanza, prevedendo in maniera esplicita garanzie aggiuntive a quelle solite riconosciute dalla generalità degli assicuratori. Quasi certamente la maggiore specificità delle condizioni assicurative riportate nel contratto era richiesta da colui che si assicurava, ma non si esclude che la circostanza fosse ritenuta necessaria dal notaio rogante. Così, ad esempio, nell'atto stipulato il 12 aprile 1557<sup>38</sup>, si riconosce all'assicurato la possibilità, o meglio la facoltà, di poter scaricare e ricaricare i beni assicurati su altre imbarcazioni sino a quando il carico non fosse giunto a destinazione. Si tratta di solito di contratti di elevato valore, con un itinerario articolato, in cui intervengono numerosi assicuratori. Anche il contratto successivo, sicuramente più importante del precedente, prevede le stesse condizioni<sup>39</sup>. Le polizze eranorogate con molta attenzione e, ogni qualvolta cambiava uno degli elementi contrattuali o si verificavano nuove situazioni, era prevista la notifica all'assicuratore perché esprimesse un ulteriore consenso ad assumere il rischio alle nuove condizioni. È il

<sup>38</sup> *Ivi*, c. 251.

<sup>39</sup> Tra le sottoscrizioni si segnalano quelle dell'assicuratore Augusti Nuniz de Sant Johan, il quale assicura due quote in giorni diversi. Questa polizza ci dà l'occasione di sottolineare ancora una volta che il Nuniz era probabilmente uno dei pochi professionisti delle assicurazioni e rappresentava un sicuro riferimento sulla piazza maiorchina. A parte i numerosi contratti nei quali partecipa come assicuratore di somme elevate, è spesso unico assicuratore. La sua attività specifica si può ravvisare quando egli figura come assicuratore nei contratti di riassicurazione. Ci riferiamo in particolare alla polizza stipulata l'8 maggio 1557 da Gaspar Forteza, *donzell* di Maiorca, il quale si fa riassicurare proprio da Augusti Nuniz, che figura come unico riassicuratore, per una quota di 200 *lliures* relativa ad un viaggio da Maiorca a Palermo e da Palermo a Genova. Il ricorso a quest'ultimo personaggio porta a trarre ulteriori conclusioni. Innanzitutto, la capacità economica e l'esperienza nel settore acquisita dal Nuniz erano probabilmente così elevate da essere in grado di coprire da solo un rischio così rilevante. In secondo luogo, il nostro riassicuratore disponeva di un sistema informativo e di spiccate attitudini alla ripartizione del rischio, che gli consentivano di assumere alee che raramente sulla piazza venivano coperte. Quanto al comportamento dell'assicuratore Gaspar Forteza, che dopo aver sottoscritto una polizza si rivolge al Nuniz per farsi riassicurare, possiamo formulare diverse ipotesi, tra cui prevale sicuramente quella di un ripensamento a coprire un rischio di così elevate proporzioni. Completamente differente è la posizione di Augusti Nuniz, avendo alle spalle un consistente numero di partecipazioni assicurative e un sicuro capitale per far fronte al risarcimento di eventuali sinistri. D'altronde l'operazione gli procura un consistente premio. Ma l'elemento più evidente dell'attività professionale svolta da Augusti Nuniz è dato dall'importo elevato, sempre superiore alla media, delle quote da lui sottoscritte. Così nella polizza del 19 luglio 1557 a fronte di una somma complessiva assicurata di 700 *lliures*, su sedici assicuratori, solo egli sottoscrive una quota di 200 *lliures*. *Ivi*, c. 276.

caso, tra gli altri, del contratto stipulato il 21 giugno 1557<sup>40</sup>, in cui l'elemento che subisce una variazione è il tipo di imbarcazione. Anche in questo caso all'assicuratore viene riconosciuta la facoltà di recedere o accettare le nuove condizioni.

L'analisi delle polizze, ed in special modo della natura e dell'entità delle partecipazioni, conduce ad interpretare il comportamento di questi operatori in maniera pressoché chiara. L'esame di ciascuna sicutà presenta aspetti comportamentali evidenti, che traspaiono dalla lettura del documento assicurativo. Così, ad esempio, si può notare che nella polizza del 3 novembre 1557<sup>41</sup>, in cui Johanot Piy de Yuny si assicura per un carico proveniente da Cadice e diretto a Maiorca, coloro che si assumono il rischio sono operatori minori, che sottoscrivono quote di modesto importo. L'aspetto più rilevante, che emerge da questo tipo di polizza, è la partecipazione diffusa di assicuratori non molto conosciuti in ambito assicurativo. Questa circostanza mette in risalto il mancato intervento degli operatori specializzati: essi probabilmente preferivano non rischiare su itinerari non molto conosciuti dal punto di vista assicurativo, mostrando una maggiore consapevolezza delle variabili del rischio.

Dopo quest'ampia casistica, che fa emergere il modo di operare a Maiorca, si può tentare di valutare se e in quale direzione il comportamento degli assicuratori fosse mutato nel corso del decennio a cavallo tra la prima e la seconda metà del Cinquecento. Il complesso sistema assicurativo, rappresentato da assicurati e assicuratori, non poteva non tener conto degli accresciuti rischi di navigazione che, intorno ai primi anni della seconda metà del XVI secolo, interessarono il Mediterraneo iberico. Per comprendere le linee evolutive dell'attività assicurativa è sufficiente porre a confronto, a parità di somma assicurata, il numero dei sottoscrittori e l'entità delle quote sottoscritte, oltre naturalmente al tasso applicato. Il contratto del 7 settembre 1547<sup>42</sup>, ad esempio, è sicuramente tra i più rappresentativi poiché, a fronte di una somma assicurata di 800 *lliures*, vede la partecipazione di soli 7

<sup>40</sup> *Ivi*, c. 273.

<sup>41</sup> *Ivi*, c. 299.

<sup>42</sup> In questa polizza incontriamo sottoscrizioni da un minimo di 25 ad un massimo di 200 *lliures*. Troviamo inoltre coloro che, sin dai primi contratti e per tutto il decennio, si riveleranno i maggiori assicuratori della piazza: Augusti Nuniz de Sant Johan per 200 *lliures*, Hieronim Spanyol per 200, Gregari Forteza per 200 e altri. Il contratto si contraddistingue anche per la figura del contraente, rappresentato da un nobile del Regno di Maiorca. Motivo quest'ultimo che giustifica il tasso molto vantaggioso praticato dagli assicuratori. *Ivi*, 2798, c. 30v.

grandi assicuratori, che sottoscrivono al tasso speciale del 2%. Un esempio significativo, della lenta e graduale diminuzione della propensione a coprire i rischi marittimi, è dato dal contratto stipulato il 28 marzo 1548<sup>43</sup>, in cui è evidente come la propensione a rischiare nel singolo contratto si mantiene bassa. E infatti, per assicurare una somma di 800 *lliures* intervengono ben 20 assicuratori, più del doppio rispetto alla precedente polizza del 7 settembre 1547. Questa tendenza si mantiene pressoché costante sino al 1553, anno a partire dal quale si registra una sensibile variazione, non solo nell'entità delle quote mediamente sottoscritte, ma anche nel tasso. La riduzione della quota media coperta da ciascun assicuratore, e l'evidente crescita del tasso applicato, sono indicatori di una maggiore incertezza a cui erano esposti i traffici marittimi e, di conseguenza, giustificano il frazionamento del rischio da parte degli assicuratori. Si può sostenere che nel decennio esaminato è possibile individuare alcune linee evolutive del settore assicurativo e di coloro che ne facevano parte. Per quanto riguarda l'andamento del settore assicurativo è da rilevare che, dall'esame del numero delle polizze stipulate annualmente, l'entità delle quote sottoscritte e i tassi praticati sulle diverse rotte, emerge la tendenza ad un maggior utilizzo dello strumento assicurativo, ma allo stesso tempo si rileva una più attenta ripartizione del rischio da parte degli assicuratori. In altri termini, si procede ad una più oculata valutazione dei rischi marittimi, che porta ad una richiesta di compensi più elevati, dovuti alla maggiore pericolosità dei traffici. In definitiva, si può dire che il sistema assicurativo a Maiorca segue una sua evoluzione, sia per quanto riguarda le componenti del rischio, sia per le valutazioni che, di volta in volta, gli operatori effettuano. Dopo una prima fase, in cui il capitale investito si distribuisce su pochi contratti e il prezzo del rischio si mantiene generalmente basso, segue una seconda fase in cui l'investimento assicurativo viene ripartito su più polizze e i tassi aumentati.

L'ingente massa di dati assicurativi, contenuti negli atti notarili analizzati, non esaurisce certamente l'argomento, né impedisce di procedere ad altri tipi di analisi, ma contribuisce a disegnare un primo quadro di una comunità mercantile che si premuniva contro i rischi della navigazione. Attraverso lo studio della fonte notarile si può constatare come lo strumento assicurativo fosse a portata di mano e che accanto ad operatori occasionali, soprattutto assicurati, vi erano molti

<sup>43</sup> *Ivi*, c. 198.

assicuratori che avevano diversi scopi: investire i propri capitali, ripartire il rischio relativo ai traffici e i costi per assicurazioni attraverso l'intervento attivo in altre polizze, e cioè da assicuratori, e non ultimo quello di offrire un servizio in nome e per conto dei propri clienti. Appare innegabile un robusto intreccio con frequenti scambi di ruoli, che consente un'interessante ricostruzione dei rapporti economici tra le parti interessate mediante l'analisi degli atteggiamenti, in relazione ai rispettivi impegni e ai modi in cui ciascuno richiedeva, di volta in volta, o rendeva servizi assicurativi. È chiaro che l'assicurazione marittima svolgeva anche un ruolo mutualistico, non solo sul piano dei rapporti economici, ma anche sul piano sociale. Non bisogna trascurare, infatti, che l'esistenza di un sistema assicurativo organizzato consentiva alla comunità marittima maiorchina, afflitta dall'annoso problema del corsarismo, di sopperire alle grosse difficoltà nelle relazioni con l'esterno, dovute all'insicurezza che caratterizzava il Mediterraneo, specie degli inizi dell'età moderna.

POTITO QUERCIA  
*Università di Bari*