

STORIA ECONOMICA

ANNO XVI (2013) - n. 1



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO XVI (2013) - n. 1

COMMERCIO, FINANZA E METALLI PREZIOSI
NELL'ECONOMIA EUROPEA DELLA PRIMA ETÀ MODERNA.
OMAGGIO AD ANTONIO-MIGUEL BERNAL
a cura di Francesco D'Esposito

<i>Premessa</i> di Luigi De Matteo	p.	7
FRANCESCO D'ESPOSITO <i>Antonio-Miguel Bernal. Un profilo scientifico-accademico</i>	»	9
FRANCESCO D'ESPOSITO <i>Il capitale europeo si appropria dei metalli preziosi americani. Antonio-Miguel Bernal e il commercio coloniale spagnolo</i>	»	13
ANTONIO-MIGUEL BERNAL <i>Dal Mediterraneo all'Atlantico. Il cambio marittimo e il finanziamento del commercio coloniale spagnolo (secolo XVI)</i>	»	37
ANTONIO-MIGUEL BERNAL <i>Sulle assicurazioni marittime nella Carrera de Indias: gli inizi (secc. XV-XVI)</i>	»	89
ARTICOLI E RICERCHE		
CLAUDIO BARGELLI, <i>«Femmine in pericolo d'onore». Il conservatorio delle maestre Luigine di Parma tra Sette e Ottocento: devozione, istruzione, lavoro</i>	»	113
MARIA PAOLA ZANOBONI, <i>L'acqua come spazio economico: attività commerciali e manifatturiere lungo i navigli milanesi (sec. XV)</i>	»	143

NOTE

- DANIELE SANNA, *Alla ricerca del pareggio di bilancio. Dibattiti e riforma dell'amministrazione finanziaria nell'opera di Marco Minghetti (1873-75)* » 195

RECENSIONI E SCHEDE

- F. BARBAGALLO, *La questione italiana. Il Nord e il Sud dal 1860 a oggi*, Laterza, Roma-Bari 2013 (F. Dandolo) » 211
- C. BESANA, *Tra agricoltura e industria. Il settore caseario nella Lombardia dell'Ottocento*, Vita e Pensiero, Milano 2013 (F. Dandolo) » 214
- L. SEGRETO, *I Feltrinelli. Storia di una dinastia imprenditoriale (1854-1942)*, Feltrinelli, Milano 2011 (Germano Maifreda) » 216
- R.A. GOLDTHWAITE, *L'economia della Firenze rinascimentale*, Il Mulino, Bologna 2013 (M.P. Zanoboni) » 218
- M. BOVOLINI, *Fiat lux. La cooperazione elettrica in Carnia dalla seconda guerra mondiale alla nascita dell'Enel*, Forum, Udine 2011 (F. Dandolo) » 223

DAL MEDITERRANEO ALL'ATLANTICO.
IL CAMBIO MARITTIMO E IL FINANZIAMENTO
DEL COMMERCIO COLONIALE SPAGNOLO (SECOLO XVI)

1. *Il prestito marittimo, pratica universale dei traffici europei a lunga distanza, si adatta al commercio coloniale*

Il prestito marittimo è stato per secoli il motore del commercio d'oltremare¹. Insieme pratica mercantile e strumento giuridico, nell'antichità esso ha permesso di finanziare i traffici dei mercanti greci e romani nel *Mare Nostrum*, nel Medioevo ha sostenuto il commer-

¹ [N.d.T. Nel testo spagnolo sono generalmente usate le espressioni *dinero a riesgo de mar*; *préstamo a riesgo de mar*; *préstamo marítimo*; *cambio marítimo*, le ultime due assai spesso abbinata nella forma *préstamo y cambio marítimos*. Abbiamo preferito non usare per la traduzione l'espressione più diffusa nell'italiano contemporaneo e accolta nel nostro Diritto commerciale di *prestito a cambio marittimo* perché fa riferimento a un istituto posteriore di quasi due secoli rispetto alla trattazione di A.-M. Bernal, e soprattutto perché non si presta a rendere la suddetta locuzione *préstamo y cambio marítimo*. Abbiamo quindi usato le locuzioni *prestito marittimo* per indicare l'istituto nell'accezione più generica possibile e *cambio marittimo* per indicarne la forma che si affermò nel Basso Medioevo e, soprattutto, in Età moderna, quando si diffuse la pratica di chiedere il rimborso del prestito in moneta differente da quella in cui esso era stato effettuato. Il prestito marittimo e il documento che lo attestava presero quindi alcune caratteristiche del contratto e della lettera di cambio.

L'istituto oggetto di questo lavoro prende caratterizzazioni e denominazioni diverse a seconda del luogo e dell'epoca a cui si riferisce. G. BOCCARDO, nel suo *Dizionario Universale di Economia politica e Commercio*, Milano 1875-1877, lo tratta alla voce *Cambio marittimo*, dove vengono usate come sinonimi anche le voci *prestito marittimo* e *prestito a cambio marittimo*. Scrive il Boccardo che «questo contratto è anche chiamato *prestito a tutto rischio*; gli antichi nomaronlo *nauticum foenus*; nel Medioevo, specialmente sulle coste di Francia, fu detto *bomerie* o *bomaria*; i Francesi lo appellano *contrat à la grosse aventure* o *prêt à la grosse*, o semplicemente *grosse*. Un contratto somigliante fu chiamato dai Romani *nautica et traiecticia pecunia*; e dai moderni *contratto di ritorno di viaggio*; *prestito sulla chiglia*; *denaro a profitto*; *ipoteca a tutto rischio*». Nel corso dell'articolo appariranno ancora altre definizioni.]

cio a lunga distanza delle repubbliche marinare mediterranee e ansea-liche, in Età moderna ha favorito la formazione e lo sfruttamento degli imperi coloniali degli Stati europei. La diffusione della pratica del prestito marittimo e la profonda connessione delle leggi che nei diversi paesi regolamentavano questo istituto non hanno però impedito una profonda diversificazione nella natura giuridica del contratto. Non dobbiamo dimenticare che, sia come istituto giuridico che come strumento dell'attività mercantile, nello scorrere dei secoli il prestito marittimo si è adattato a realtà spesso molto diverse e ha subito profonde modificazioni. Per tale motivo gli studiosi di diritto marittimo ne hanno dato interpretazioni che oscillano dalla visione complessa, stratificata, dei paesi cattolici, che vi individua negozi differenti – assicurazione, vendita e costituzione di società – a quella che lo costringe in una dimensione minimalista, corrispondente alla *boomerie* dei nordici, il prestito per l'allestimento della nave in partenza o in difficoltà nel viaggio. Nel complesso si possono tracciare tre ordini di interpretazioni: quelle che pongono l'attenzione sulla differenza tra *boomerie* e *dinero traiecticio*, a seconda che il prestito riguardi la nave o le merci; quelle che attribuiscono al prestito e al cambio marittimo una diversa natura giuridica a seconda che vi sia o meno *permutatio monetae*; per ultimo, quelle che suppongono una commistione del contratto di prestito con quello assicurativo, in ragione delle discussioni morali sulla liceità o meno del prestito a interesse.

La documentazione finora disponibile fa risalire alla Grecia classica, e precisamente al IV secolo a.C., i precedenti più lontani del prestito marittimo. Alcuni discorsi pronunciati nei tribunali ateniesi, in particolare le orazioni *Contro Lacrito* e *Contro Formione* attribuite a Demostene, ci hanno fatto conoscere la forma giuridica del contratto di prestito marittimo nel mondo greco². In un'epoca di grandi trasformazioni politiche e di sviluppo dei traffici d'oltremare, questo istituto era ormai consolidato nel diritto commerciale attico³. Per mezzo di esso, quando un mercante, un armatore o un patrono apprestavano una spedizione commerciale, per finanziarne i costi facevano ricorso ad altri mercanti, oppure a banchieri o privati cittadini i quali, nel

² Per l'attribuzione a Demostene delle due orazioni, si veda R. DARESTE, *Du prêt à la grosse chez les Athéniens*, Paris 1867, e, più recentemente, L. GERNET, *Démotène, plaidoyers civils*, I, Paris 1954.

³ J.M. PARDESSUS, *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, 6 voll., Paris 1828-1845, vol. I, cap. 2. Per uno studio aggiornato, di impostazione giuridica, si veda A. CASTRESANA HERRERO, *El préstamo marítimo griego y la pecunia traiecticia romana*, Salamanca 1982.

concedere il credito richiesto, si accollavano i rischi del viaggio per mare in cambio di interessi più elevati di quelli corrisposti nei normali prestiti commerciali. Il debitore, infatti, ed è questa la caratteristica essenziale del contratto, era tenuto a rimborsare il capitale, aumentato degli interessi maturati, esclusivamente in caso di una felice conclusione del viaggio, con l'arrivo della nave nel porto di destinazione. Secondo Felix Bourriot⁴, studioso della vita economica nel mondo ellenico, all'allestimento di una spedizione commerciale dell'antica Grecia partecipavano normalmente tre categorie di operatori: un *naucleros*, il patrono, che percepiva i noli; un *emporos*, il mercante, che comprava le merci e le custodiva durante la traversata per rivenderle una volta arrivato a destinazione; un *trapezites* o *daneistes*, il finanziatore che, tramite un contratto di prestito marittimo, forniva al *naucleros* e all'*emporos* i mezzi pecuniari di cui avevano bisogno. Gli interessi da corrispondere ammontavano approssimativamente al 30% del capitale, calcolati sul periodo, normalmente coincidente con una stagione meteorologica, di tre mesi o novanta giorni.

Il prestito poteva essere fatto sia sulla nave e la sua attrezzatura – insieme o separatamente – sia sulle mercanzie. In questo caso, esso era finalizzato all'acquisto delle merci da vendere all'estero o di quelle che dal paese straniero dovevano essere portate ad Atene nel viaggio di ritorno. Si trattava soprattutto di cereali, data la notoria scarsità di questo prodotto in Attica. Quindi il prestito marittimo costituiva il principale strumento di credito nel commercio di importazione del grano e fu anche creata una speciale magistratura per sovrintendere a tale materia.

I mutuanti erano generalmente mercanti di successo, che investivano i loro capitali nel commercio, nonché una figura particolare di banchiere che faceva da intermediario gestendo per conto dei clienti un tipo di deposito finalizzato a operazioni di prestito marittimo. I mutuatari erano armatori, patroni e proprietari di navi, mercanti attivi nel commercio internazionale. Il prestito poteva riguardare sia il solo viaggio di andata che il viaggio di andata e ritorno e il patrono era tenuto a seguire la rotta indicata nel contratto. Il denaro veniva consegnato nella valuta di corso legale ad Atene, mentre il rimborso era effettuato nella valuta del paese di arrivo: insomma, fin dalle prime testimonianze di cui disponiamo, le operazioni di credito erano connesse a quelle di cambio.

⁴ F. BOURRIOT, *Recherches sur la nature du genos: étude d'histoire sociale athénienne, périodes archaïque et classique*, 2 voll., Lille-Paris 1976.

Il documento che attestava il negozio prendeva il nome di *syngrapha* nautica. Per alcuni studiosi la *syngrapha* costituiva l'effettivo documento di prestito e aveva valore probatorio nei casi di giudizio per inadempimento. I rischi assunti dal mutuante erano quelli soliti della navigazione: il naufragio, le avarie, il gettito del carico in mare, le incursioni piratesche e così via. Tali rischi dovevano essere elencati minuziosamente nella *syngrapha*, poiché erano frequenti i tentativi di frodi del debitore e continui i ricorsi al tribunale da parte dei creditori che tentavano di far valere i propri diritti. La casistica, al riguardo, è estremamente abbondante.

Il contratto di prestito marittimo prevedeva due tipi di garanzia: se il denaro ottenuto serviva per abilitare la nave ed approvvigionarla per il viaggio, la garanzia gravava sulla nave stessa; diversamente, se era impiegato nell'acquisto delle merci da trafficare, allora la garanzia ricadeva su di esse. Trascorsi venti giorni dalla positiva conclusione del viaggio con l'arrivo nel porto di destinazione, qualora il debitore non avesse ancora onorato il suo impegno, il creditore poteva disporre la vendita dei beni dati in garanzia e il contratto sottoscritto gli riconosceva il diritto di prelazione rispetto ai creditori generici. Per avere la certezza che il valore della nave o delle merci costituenti garanzia reale fosse sufficiente a coprire il debito, la prassi commerciale antica esigeva che tali beni dovessero valere almeno il doppio della somma prestata. In questo modo, sin dagli inizi, il prestito marittimo assunse la triplice funzione di credito, cambio ed ipoteca navale.

La *syngrapha* si redigeva in un unico esemplare, recava la sottoscrizione di testimoni ed era depositata nelle mani di una parte terza, scelta concordemente dai due contraenti. Questi, a loro volta, ne conservavano una copia, ma il solo documento con valore probatorio in tribunale era l'originale. Quando il viaggio era di sola andata ed il debito doveva estinguersi in luogo diverso da quello in cui si era contratto, normalmente il creditore affidava la sua copia della *syngrapha* alla persona autorizzata all'incasso in sua vece. Sembra però che i greci non conoscessero l'istituto della *girata*, né che avessero sviluppato alcun tipo di operazione creditizia concatenata. Secondo Ugo Enrico Paoli, la *syngrapha* era soltanto un titolo esecutivo che, in caso di inadempimento del contratto di prestito, permetteva di far valere il diritto sui beni costituenti garanzia reale⁵. Era quindi lo strumento per esercitare nei tribunali commerciali le azioni giudiziarie pertinenti:

⁵ U.E. PAOLI, *Il prestito marittimo nel diritto antico*, Firenze 1930.

come si dice nell'orazione *Contro Lacrino*, l'esibizione di tale documento poneva fine al dibattimento. Ci troviamo, cioè, di fronte a quella particolare procedura che in epoca medievale e moderna avrebbero osservato i tribunali mercantili delle città del Mediterraneo, i quali avevano la giurisdizione esclusiva sulle liti originatesi fra i mercanti.

Se la nave arrivava felicemente a destinazione ed il debito veniva regolarmente onorato, non restava che annullare la *syngrapha* con la dichiarazione congiunta delle parti, davanti a testimoni, che l'obbligazione esistente era considerata estinta. Si seguiva la stessa procedura anche in caso di mancato arrivo della nave, circostanza che faceva venir meno l'obbligo di rimborso del capitale e degli interessi. In caso di perdita o danneggiamento parziale del carico nella navigazione, si valutavano i danni subiti e il carico rimasto, procedendo al rimborso del prestito contratto in proporzione alle merci salvate. Tale valutazione era quasi sempre fonte di conflitti, la cui risoluzione era possibile esclusivamente nei tribunali commerciali.

Nel diritto romano il prestito marittimo aveva una fisionomia diversa da quella greca. Denominato *pecunia traiectica*, era assimilato ai prestiti contratti nel commercio terrestre, però con interessi assai più alti, dati i maggiori rischi del trasporto marittimo. Nel contratto, inoltre, le clausole di garanzia ipotecarie non erano essenziali. Il prestito marittimo non incontrò un facile inserimento nell'ordinamento giuridico di Roma e chi lo praticava, dato il rifiuto dei romani per ogni forma di prestito a interesse, non godeva di buona reputazione. Non a caso questo contratto, che prevedeva tassi d'interesse tanto alti da essere proibito per i prestiti ordinari, fu conosciuto a Roma anche con il nome di *foenus nauticum*, locuzione che fa riferimento al suo carattere usurario. Seppur ampiamente diffuso nei porti della Grecia e nelle altre piazze marittime del Mediterraneo, il prestito marittimo si affermò presso i romani solamente all'epoca delle guerre puniche, quando era ormai consolidata l'espansione nel *Mare Nostrum*⁶. Un testo molte volte citato di Plutarco mostra la visione negativa che nel mondo latino si aveva del prestito marittimo, visione confermata anche da altri autori⁷.

L'istituto di origine greca, dalla struttura giuridica chiaramente de-

⁶ J. ROUGÉ, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain*, Paris 1966.

⁷ F. DE MARTINO, *Sul foenus nauticum*, «Rivista di Diritto della navigazione», 3 (1935).

lineata, non trovò, come si è detto, un facile inserimento nel diritto obbligazionario di Roma. Ognuna delle tre espressioni utilizzate nelle fonti giuridiche romane rimanda ad aspetti parziali del prestito marittimo. La forma *pecunia traiectica*, impiegata in principio, faceva riferimento soltanto all'oggetto del negozio, cioè il denaro destinato ad essere trasferito da un luogo ad un altro: inizialmente questo tipo di contratto, a differenza di quello greco, contemplava unicamente il prestito in denaro contante e non l'acquisto a credito delle merci. L'espressione *pecunia nautica*, posteriore, si adeguava alla denominazione greca, sottolineando che si trattava di denaro che riguarda la navigazione; l'ultima a essere usata, nel Basso Impero, fu l'espressione *foenus nauticum* che, come si è detto, faceva riferimento agli interessi corrisposti nel prestito marittimo. Fu questa l'espressione tecnica, giuridica, del prestito marittimo e come tale costituì una rubrica del Digesto⁸. Castresana Herrero sottolinea come nessuna delle tre espressioni menzionate rimandi al prestito marittimo in sé, considerato globalmente e come istituto autonomo, con una propria natura giuridica. Da ciò deriva che, pur rispettando gli elementi essenziali del prestito marittimo e pur preservandone l'identità, in quanto conforme alla tradizione marittima internazionale, i romani accostarono questo istituto ora al *mutuum*, in quanto prestito, ora alle prime forme di *societas*.

Queste interpretazioni sarebbero ricomparse negli ambienti mercantili italiano e spagnolo. Infatti, la diffidenza degli antichi romani per un'operazione creditizia caratterizzata esplicitamente da alti interessi sarebbe passata nella dottrina della Chiesa di Roma e avrebbe determinato le successive vicende del prestito marittimo nel mondo degli affari del Mediterraneo cristiano. Poiché il prestito marittimo continuò ad essere il principale strumento di finanziamento del commercio a lunga distanza, a partire dal XVI secolo nei paesi cattolici i giuristi escogitarono sotterfugi interpretativi e crearono un nuovo vocabolario per mascherare un contratto nitidamente definito e apertamente accettato nella prassi commerciale internazionale: da qui la confusione terminologica che ha sempre circondato questa materia, causa a sua volta di gravi imprecisioni nella ricostruzione della sua natura giuridica.

⁸ H. KUPISZEWSKY, *Sul prestito marittimo nel diritto romano classico: profili sostanziali e processuali*, «Index», III (1972). In CASTRESANA HERRERO, *El préstamo marítimo*, cap. II-VII, troviamo un'analisi aggiornata del problema; A. BISCARDI, *La struttura classica del foenus nauticum*, in *Studi in Memoria di Aldo Albertoni*, a cura di P. Ciapessoni, II, Padova 1938; G. CAMPANINO, *Prestito a cambio marittimo*, in *Nuovo Digesto Italiano*, X, Torino 1939.

In base a quanto esposto, si comprende come molti studiosi del prestito marittimo nel Medioevo pongano questo istituto in relazione non tanto con la legislazione romana, ambigua al riguardo, quanto con il diritto greco-romano che da Giustiniano in poi persiste nella tradizione bizantina. Nei *Basilici*, il *corpus* giuridico risalente all'epoca di Basilio il Macedonio (IX secolo), il titolo dedicato al credito navale illustra gli aspetti che caratterizzano il contratto in questione⁹. Non conosciamo, tuttavia, quali fossero le tappe e le modalità della sua diffusione. È certo, comunque, che a partire dal XIV secolo il prestito marittimo costituì uno strumento usuale di credito tanto nel mondo mediterraneo quanto in quello anseatico, e nei secoli XVI-XVIII raggiunse la pienezza del suo sviluppo nel mondo europeo e americano.

Il tentativo di stabilire un'ipotesi anche solo minimamente accettabile circa il processo di diffusione della pratica del prestito marittimo e del negozio giuridico a cui dava luogo non è facile. Abbiamo alcuni testi normativi medievali che possono essere presi come iniziale punto di riferimento, ma le connessioni tra di essi non sono chiare e manca anche una sicura cronologia. I prestiti marittimi caratterizzati da alti interessi, derivati dal *foenus nauticus* romano, tornano in uso nel Mediterraneo a partire dal secolo XII e sopravvivono in tutti i luoghi costieri dell'Europa sino al XIX secolo secondo molteplici modalità: come prestito sulla nave o sui noli; come prestito sulle merci; come prestito sulla nave o sulle merci con cambio della valuta (cambio marittimo), come prestito con garanzie generiche.

Probabilmente il documento medievale più antico attestante il prestito marittimo è lo Statuto di Trani¹⁰, risalente forse al secolo XI, seguito dai *Rôles d'Oleron*¹¹, del secolo XII, e dagli Statuti di Marsiglia e di Bari, entrambi redatti con molta probabilità nel XIII secolo¹². A

⁹ *Ex Basilicon Libris*, Lib. LIII, tit. V, *De credito navali*, cap. 1: «Traiectitia pecunia ea est quae trans mare vehitur, non ea quae eodem loca expenditur, et quae ex ea comparata sunt, si creditoris periculo navigunt»; cap. 18: «Creditor qui periculum navigationis non suscipit, majores usuras accipere non potest».

¹⁰ *Ordinamenta et consuetudo maris, edita per consules civitatis Trani*, edizione a cura di Luigi Volpicelli, Potenza 1852. Lo Statuto di Trani, risalente probabilmente al 1063, tratta del prestito marittimo nel cap. 31.

¹¹ Si discute circa la probabile origine francese di questa celebre raccolta di usi e consuetudini marittimi risalente al XII secolo. Fu tradotta in molte lingue, inclusa lo spagnolo, e influenzò importanti ordinamenti marittimi, come quelli fiamminghi e quello di Visby, nel Mar Baltico.

¹² Lo Statuto di Marsiglia, datato tra il 1253 e il 1255, secondo il Pardessus contiene già gli elementi essenziali di quello che sarà il *prêt a la grosse* presso i francesi.

partire dal XIV, e fino al XVIII secolo, periodo su cui intendiamo fermare la nostra attenzione, per quanto riguarda le fonti giuridiche, si possono distinguere cinque grandi aree: le Repubbliche marinare italiane, la Penisola iberica, la Francia, la Lega Anseatica e i Paesi Bassi (fiamminghi ed olandesi). Per l'Inghilterra, probabilmente a causa della peculiarità della sua legislazione, non ci è giunto alcun testo, il che non implica però che il prestito marittimo non vi fosse conosciuto e praticato: lo si denominava *loan sea* e, più tardi, *hypothecation*, come traduzione del francese *prêt à la grosse*.

Invece, per quanto riguarda la natura giuridica e l'aspetto formale dei contratti, nonché la loro funzione economica, in tutti i paesi ricordati le somiglianze sono generalmente più numerose delle differenze. Tuttavia se prendiamo in considerazione alcuni importanti aspetti della pratica e della regolamentazione del prestito marittimo (la proibizione dell'interesse, la reputazione di chi prestava denaro, la contrattazione delle scritture di prestito in quanto strumenti di credito), tali paesi possono essere raggruppati in tre aree con caratteristiche differenti:

- A) l'area che gravita sul Mare del Nord e sul Baltico: le città dell'Hansa, l'Olanda e le Fiandre. Ad essi va aggiunta l'Inghilterra;
- B) la Penisola italiana e quella iberica, sia nella parte spagnola che in quella portoghese¹³;
- C) l'area francese che, a nostro avviso, occupa una posizione specifica perché condivide alcune caratteristiche di entrambi i gruppi.

Per il mondo anseatico disponiamo di documenti attestanti il prestito marittimo sin dal secolo XIV. All'inizio, però, esso era limitato alla forma più semplice: il credito a un patrono per sistemare o approvvisionare la nave in procinto di partire. Erano proibite le altre modalità di prestito, quelle destinate a finanziare l'acquisto delle merci da trafficare. Pertanto era prevalente il prestito sulla nave, più vincolato, in un primo momento, all'industria armatoriale che al commercio propriamente detto. Per tale motivo nell'Europa nord-occidentale il prestito e il cambio marittimo erano definiti dalle espressioni *bodmeren*, *bodmerie*, *bomerie*, *bodmerij*, *bottomry loan* e così via, tutti termini che risalgono a una radice comune, proveniente dal basso te-

Lo Statuto di Bari, di cui si conserva una copia in latino del 1596, pare risalisse al XIII secolo. Si occupa del prestito marittimo nel capitolo *De pecunia nautica*.

¹³ Sulla questione del prestito e del cambio marittimo in Spagna, si veda A.-M. BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Sevilla 1993, in particolare il cap. 2°. Questa pratica si affermò prima nella Corona d'Aragona, in particolare a Barcellona, poi in Castiglia. In Portogallo prestiti e cambi marittimi erano proibiti.

desco *bodemen*, che significa appunto prestito sull'imbarcazione o sui noli.

Pochi sono i riferimenti al prestito marittimo nelle Consuetudini di Visby¹⁴, città dell'isola di Gotland, datate intorno al 1320, mentre, come rileva il Pardessus, furono le deliberazioni della Dieta delle città dell'Hansa, i *Recès*, risalenti al 1369, a costituire i principali riferimenti normativi per l'area del Nord Europa. Si tratta di norme miranti a regolamentare o a proibire pratiche consolidate presso le popolazioni costiere di quell'area¹⁵. Il primo *Recè* che tratta specificatamente dei prestiti marittimi è quello del 1418, che vieta tassativamente il prestito sulla nave, pena una sanzione pecuniaria e la confisca della somma prestata. La norma fu accolta nelle leggi di Lubecca del secolo XV¹⁶. La proibizione fu mantenuta nei *Recès* del 1434 e 1447, quando fu estesa anche alle merci – grano, vino, sale ed altro – conferite a credito per il vettovagliamento di una nave in partenza. Durante il secolo XVI, però, si andò affermando una certa tolleranza e le restrizioni furono limitate agli armatori e ai patroni stranieri, ai quali i *Recès* del 1591 e del 1614 e lo statuto di Prussia del 1597 proibivano di sottoscrivere contratti di prestito marittimo con altri stranieri¹⁷. Nel corso del XVII secolo le norme sul prestito marittimo delle città del Nord si adeguarono alle disposizioni internazionali che regolavano tale istituto: lo si evince dal Codice di Amburgo del 1603, che si avvicina molto ai *Recès* del 1591, dal Codice marittimo svedese del 1667, con la chiara influenza delle disposizioni anseatiche del 1614, e dal Codice danese del 1683, che in parte raccoglieva le norme precedenti e che, soprattutto, si allineava con la legislazione svedese del 1667¹⁸.

Mentre i Paesi Bassi meridionali, fiamminghi, seguivano da vicino le normative francesi dalle origini¹⁹, i Paesi Bassi settentrionali, olan-

¹⁴ Nelle consuetudini di Visby si fa riferimento alla materia qui trattata nel cap. 38, dove si stabilisce che, se un patrono ha bisogno di denaro nel corso del suo viaggio, può vendere parte delle merci che trasporta, dandone conto all'arrivo.

¹⁵ PARDESSUS, *Collection de Lois Maritimes*, vol. II.

¹⁶ *Ibidem*.

¹⁷ *Ibidem*. Nelle Deliberazioni del 1614 si consente, qualora non si ottenessero dai propri concittadini le somme necessarie, di ricorrere ad operatori stranieri.

¹⁸ C.H.E. FRANCK, *De bodmeria secundum ius per se nec non secundum ius germanicum, hanseaticum, borussicum, danicum, norvegicum, suecicum, batavicum, brasilicum romanumque*, Lubeck 1862; H. MEYER, *Neuere Satzung von Fabrnis und Schiffen*, Jena 1902.

¹⁹ Le consuetudini marittime di Damme o Wetscapelle sono essenzialmente una traduzione dei *Roles d'Oleron*.

desi, erano più vicini alla regolamentazione anseatica e il prestito marittimo era praticato nella forma del *bodemery*²⁰. I testi delle Consuetudini marittime di Amsterdam, Enchuysen e Stavern, risalenti al XV secolo, fanno riferimento alla modalità più elementare di prestito marittimo, al contemplare la possibilità, per l'armatore che necessiti di denaro per il viaggio, di vendere una parte delle mercanzie, garantendo il pagamento con la nave stessa. Si tratta di una disposizione simile a quella di Visby. Negli ultimi secoli del Medioevo il prestito marittimo, indispensabile per un commercio internazionale in continua espansione, si affermò prepotentemente, producendo anche notevoli abusi. In uno dei primi testi del XVI secolo che si occupano dei prestiti marittimi, lo Statuto di Amsterdam del 1527, si fa riferimento alle lamentele degli armatori che vedevano le navi troppo spesso gravate dai prestiti contratti dai patroni anche senza l'opportuna autorizzazione. Essi, infatti, erano autorizzati a ricorrere al credito marittimo esclusivamente quando si trovavano fuori del paese. Il carattere restrittivo della disposizione si ripete nelle ordinanze di Dordrecht del 1533 ed in quelle dei Paesi Bassi del 1549, con le quali si proibiva di contrarre prestiti sulla nave, secondo la *bodmery* in senso stretto, definita ora *lettera di cambio su scafo e chiglia*. Però, al fine di evitare che un patrono si trovasse in difficoltà fuori dal suo paese, gli si consentiva di prendere a prestito denaro per un importo fino alla quarta parte del valore della nave. Non era però consentito alienare le merci caricate. I testi normativi dei Paesi Bassi risentirono spesso anche della legislazione castigliana, come è evidente nelle leggi di Bruxelles del 1613 e in quelle di Middelbourg del 1570. Nelle questioni relative alla navigazione questi codici accolsero, insieme alle disposizioni di provenienza anseatica, le ordinanze di Carlo V del 1551 e quelle di Filippo II del 1563²¹. Come nel resto dei testi analizzati, durante il secolo XVII la normativa dei Paesi Bassi divenne più ampia e di contenuto più ricco. In particolare la primitiva *bodmery* venne resa funzionale alla complessa trama creditizia del commercio marittimo dell'Olanda. Così, al fine di evitare le ricorrenti frodi, la Dichiarazione dei magistrati di Amsterdam del giugno 1621 e le Ordinanze della stessa città del gennaio 1682 tentano di mettere ordine nell'ormai ricca tipologia degli strumenti di credito del commercio internazionale: polizze di carico, lettere di cambio e prestiti marittimi.

La resistenza dell'Inghilterra a ricondurre la sua giurisprudenza a

²⁰ H. WEDDERKOP, *Introductio in ius nauticum*, Flensburgi 1757.

²¹ *Te Boek der Zeerechten*, Bruxelles 1613.

un corpo di leggi positive comporta la mancanza nell'isola di testi, come quelli analizzati, riguardanti la pratica e la normazione del prestito e del cambio marittimo²². Ciononostante, il prestito marittimo fu utilizzato secondo norme e modelli simili a quelli impiegati nel continente. Blackstone sottolinea come in Inghilterra le questioni relative al commercio, in particolare le assicurazioni, le avarie e i prestiti marittimi, erano regolati in base alla *lex mercatoria*, ammessa da tutte le nazioni²³. A dispetto della ripugnanza inglese per l'uso del diritto romano, il *Fleta seu Commentarius Juris Anglicani*, redatto nel secolo XIII, dimostra che per la materia di cui ci stiamo occupando in tribunale le cause erano giudicate secondo le disposizioni del diritto romano *de nautico fenore e de usuris maritimis*, sebbene nella prassi inglese fosse decisivo il riferimento alle più importanti compilazioni europee dell'epoca – i *Rôles d'Oleron*, le Consuetudini di Visby, le *Recès*, il *Consolato del mare* o altre di questo genere.

Per la seconda delle aree analizzate, la Francia, l'abbondanza dei testi giuridici si accompagna alla presenza di importanti studi dottrinali ed empirici dedicati al prestito marittimo, in un'ampia sequenza temporale che va dal Duecento sino a tutto il Settecento. Durante il XVIII secolo l'espressione francese con cui era tradizionalmente indicato il prestito marittimo, *prêt à la grosse aventure*, si trasformò in quella di *grosse aventure* o semplicemente *grosse*. Tale espressione, usata nell'ambito del commercio internazionale, indicava una forma semplificata di contratto di prestito marittimo, in pratica una dichiarazione di credito. Era frequente anche l'espressione di contratto a *retour de voyage*, mentre nel porto francese di Calais, per l'influenza fiamminga, olandese e anseatica, si usava la parola *bomerie*, il prestito *à la grosse aventure* nella sua forma più semplice, quello sulla nave.

Eccetto i *Rôles d'Oleron*, i cui tratti non sembrano molto precisi rispetto al prestito marittimo, è lo Statuto di Marsiglia del 1255, secondo Pardessus²⁴, il testo che raccoglie la più perfetta teoria fino ad allora formulata riguardo a questo istituto. A Marsiglia, secondo Raymond De Roover, il prestito *à la grosse aventure* era praticato sin dal secolo XIII. Nella città mediterranea, come in altre piazze del sud quali Montpellier e Resegue, si usava per questo istituto l'espressione

²² PARDESSUS, *Collection de Lois Maritimes*, vol. IV; J.I. ISRAEL, *Duch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford 1989.

²³ BLACKSTONE, *Commentaries on the laws of England*, lib. IV, cap. V.

²⁴ PARDESSUS, *Collection de Lois Maritimes*, vol. IV: *Statuto della città di Marsiglia*, 1255, *Ex libro tertio*, cap. V, *De pignore dato in navibus pro aliqua pecunia*.

resigum, che rimanda al rischio, *riscus*, con connotazioni di cambio, *cange*. Esso dovette regolare tutto ciò che concerneva il credito marittimo medievale, poiché non troviamo ulteriori riferimenti fino al secolo XVI, con l'Editto sull'ammiragliato di Francia del 1584 e il *Guidon de la Mer*, pubblicato a Rouen alla fine del secolo, un testo riferito soprattutto alle assicurazioni marittime. Il capitolo XVIII del *Guidon de la Mer*, conciliando la terminologia germanica con quella latina, ha per titolo *Du Contract de bomerie, qui est argent à profit, ou grosse aventure*, mentre il primo articolo sottolinea come i patroni che non dispongano di risorse sufficienti per preparare il proprio viaggio abbiano due possibilità: costituire una società con i loro fornitori o comprare le mercanzie mediante il prestito marittimo: pratica quest'ultima, precisa il *Guidon*, vietata negli altri paesi. Anzi, nemmeno gli antichi si sarebbero occupati del rapporto tra il mercante che forniva le merci a credito e il patrono della nave.

Il documento fondamentale per la regolazione del *prêt à la grosse aventure* in Francia furono le *Ordonnance de la Marine* del 1681²⁵. In esse vengono ricondotte a una stessa normativa i due tipi di contratti di prestito marittimo che erano ben differenziati nelle Fiandre, in Olanda e nei porti del Mar Baltico: quello che si faceva sulla nave o le sue attrezzature, o *bodmerie* in senso stretto, e quello che si faceva sulle mercanzie spedite via mare, nel qual caso si usava l'espressione 'cambio marittimo'.

La relativa abbondanza di testi legislativi sul prestito e il cambio marittimo nell'Europa atlantica contrasta con la sobrietà della produzione delle Repubbliche marinare italiane, dove questo contratto era genericamente chiamato *cambium ad risicum maris*, forse per il perdurare della diffidenza, alimentata dalla dottrina della Chiesa, verso un contratto reputato usurario. Solo di tanto in tanto veniva emanata qualche disposizione al solo scopo di precisare situazioni oggetto di controversie, mentre proliferano i testi dei moralisti – quasi sempre ostili nel Cinquecento, più tolleranti nel secolo successivo – e quelli dei giuristi – impegnati ad allontanare, con sottili argomentazioni, il sospetto di usura da coloro che trafficavano con prestiti e cambi marittimi.

Dopo i precedenti di Trani e Bari, è nello Statuto di Ancona del 1397 che troviamo un sia pur scarso riferimento al prestito marittimo, nella parte in cui si occupa dei caratisti che si rifiutano di contribuire,

²⁵ Ivi, *Ordonnance de la marine de France*, Lib. III, tit. V, *Des contrats à grosse aventure, ou à retour de voyage*.

per la parte loro spettante, alle spese di armamento della nave²⁶. In questo caso, secondo lo Statuto di Ancona, il patrono o gli ufficiali potevano, dando per garanzia la loro quota, prendere a prestito, *levare in prestito*, o a cambio, *levare a cambio*, la somma che i proprietari si rifiutavano di pagare. In altre città medievali italiane il prestito marittimo era conosciuto come *hipoteca* o come *praestantia maris*. A Venezia, Pisa e Genova, le tre città che a partire dal secolo XII dominarono il Mediterraneo, a stento si possono trovare disposizioni precise riguardo alla questione che ci interessa. Per Venezia²⁷ possiamo segnalare la legge del 4 agosto del 1585, che si occupa soltanto di prevenire eventuali abusi nella contrattazione dei prestiti marittimi, da secoli diffusi nella capitale dell'Adriatico, dove erano conosciuti come *cambii a risigo di nave*. La facoltà di contrattare *denari o robbe a cambio, o risigo di nave* era limitata ai patroni e agli scrivani di navi, che conoscevano le necessità delle loro imbarcazioni in relazione ai differenti tipi di viaggi, ed erano previste pene severe per i contravventori.

Per Pisa e Firenze non abbiamo leggi relative al prestito marittimo e l'unico documento legislativo genovese che siamo riusciti a trovare risale alla tarda data del 20 maggio 1644. Questo testo, peraltro, non compare in nessuna delle raccolte di leggi della città e sembra costituire piuttosto la proposta per un dibattito in seno al consiglio. Colpisce il silenzio dei testi liguri in tema di prestito marittimo dal momento che la ricerca storica ha stabilito che a Genova, forse culla di questo istituto, esso era già conosciuto nel XII secolo. I lavori di Michele Giuseppe Canale, risalenti al XIX secolo, e quelli successivi di Colin B. Hoover e Raymond De Roover hanno messo in evidenza come il cambio marittimo costituisse per i mercanti genovesi un comune strumento di credito per i commerci nel Mediterraneo, sia orientale che occidentale²⁸. L'esempio più antico documentato dal De Roover porta la data del 19 di luglio del 1157. Ciononostante, disposizioni miranti a regolare la materia sono pressoché assenti, come hanno

²⁶ Ivi, Tomo V, *Statuto di Ancona*, Rub. III, *De li parzonavelli che non vuole pagare per la chontia de la nave et per altre spese*.

²⁷ La legge, approvata dal Gran Consiglio, è inclusa nella *Biblioteca di gius nautico*, tomo I, Firenze 1785.

²⁸ M.G. CANALE, *Storia civile, commerciale e letteraria dei genovesi*, Genova 1845; R. DE ROOVER, *The "cambium maritimum" contract according to the genoese notarial records of the twelfth and thirteenth centuries*, in *Economy, Society and Government in Medieval Italy. Essays in memory of R. L. Reynolds*, Kent 1969.

già rilevato studiosi del diritto marittimo genovese quali l'Azuni²⁹ e il più volte menzionato Pardessus.

La legge, o progetto di legge, genovese del 1644 mirava a impedire le frodi dei patroni verso coloro che «imprestano denari per la fabbrica dei vascelli e denari a ritorno dei viaggi in qualsivoglia maniera de negozi». Si distinguono, pertanto, due figure creditizie: quella di coloro che finanziavano la costruzione della nave e quella di coloro che concedevano prestiti “a ritorni di viaggio”, operazione quest'ultima che corrisponde al prestito marittimo. L'espressione “dare a ritorni di viaggio” è simile a quella utilizzata nella documentazione francese. La normativa genovese dà per scontata la natura di tali operazioni e si limita a proporre una serie di misure cautelative per impedire gli abusi. In particolare viene ravvisata la necessità di rendere pubblici i prestiti ottenuti e i beni offerti in garanzia, registrandoli in un apposito libro. In questo modo sarebbe stato possibile conoscere i diritti di prelazione su tali beni, impedire indebitamenti eccessivi ed evitare che i primi prestiti sottoscritti avessero valore di garanzia reale. Si mirava, in conclusione, ad ostacolare le truffe e i raggiri dei patroni ai danni dei creditori, origine dell'allontanamento di molti operatori dall'attività creditizia, con grave danno del commercio della Dominante³⁰.

2. *Il contratto di cambio marittimo*

Sebbene sin dal XVI secolo studiosi di diritto, sia civile che canonico, si siano posti il problema della natura del contratto di cambio marittimo, è soltanto nel XVIII secolo che si arriva a vere e proprie sistemazioni analitiche, che sono servite da punto di partenza per gli studi posteriori, fino all'opera di Enrico Bensa³¹. L'idea che il cambio marittimo non fosse semplicemente un *prêt à la grosse*, ma che inglobasse più tipi di contratto (un'ipoteca navale, una forma di *societas*, un'assicurazione o altro) era saldamente radicata nella letteratura giuridica italiana, che voleva in questo modo aggirare il problema della proibizione canonica del prestito a interesse. Il già ricordato giurista

²⁹ A. AZUNI, *Dizionario della giurisprudenza mercantile*, Livorno 1834.

³⁰ C. TARGA, *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime, ricavate dalla Legge Civile e Canonica, dal Consolato del Mare e dagli Usi Marittimi, con le Formole di tali Contratti*, Genova 1692.

³¹ E. BENSA, *Il contratto di assicurazione nel Medioevo*, Genova 1884.

genovese Carlo Targa, ad esempio, ritiene che il cambio marittimo si compone di tre differenti negozi giuridici, tutti leciti (assicurazione, vendita e società). Troviamo, poi, la stessa impostazione in Giuseppe Casaregi³², nel napoletano Francesco Rocco³³ e, in un certo qual modo, anche nel francese Jacques Savary³⁴, che lo ritiene una specie di *societas* o accordo stipulato da due persone, una che trasporta le merci per mare e un'altra che fornisce il denaro per acquistarle. Un significativo cambiamento di orizzonti comincia a intravedersi intorno alla metà del XVIII secolo, in consonanza con le innovazioni introdotte nei codici marittimi europei, meno restrittivi per quanto riguarda le questioni etiche e più attenti agli aspetti formali e alla natura giuridica del contratto. Il primo studio significativo al riguardo è quello di Robert Joseph Pothier³⁵. Per questi il *prêt à la grosse* è un contratto reale, allo stesso modo del mutuo ordinario perché, quantunque la sola promessa possa rivestire efficacia giuridica, esso è perfezionato dalla consegna della somma pattuita; è, altresì, un contratto unilaterale, perché il mutuante non contrae alcuna obbligazione con il mutuatario, che è quello obbligato a rimborsare il denaro più gli interessi pattuiti, sempre che la nave o le merci su cui è effettuato il prestito giungano felicemente a destinazione; è, infine, un contratto aleatorio, perché il rischio della perdita del bene su cui viene prestato il denaro, nave o merci, ha un prezzo che il mutuatario deve pagare solo in caso di felice conclusione del viaggio.

Nella stessa linea interpretativa si colloca Balthazard Marie Emerigon³⁶, per il quale il prestito marittimo a Marsiglia è chiamato *prêt à la grosse aventure* perché il mutuante è esposto ai rischi della navigazione; è un contratto nominato, con attributi e caratteri propri, ammesso in tutte le piazze e la cui legittimità è riconosciuta dalla dottrina. Si tratta, in conclusione, di un contratto differente da tutti gli altri: non è una vendita, né una società, né un prestito ordinario, né un'assicurazione. E non si tratta nemmeno di un compendio di tali contratti.

³² G.L.M. CASAREGIS, *Discursus legalis de commercio*, 3 voll., Venetiis 1740.

³³ F. ROCCO, *Responsorum legalium cum decisionibus centuria prima et centuria secunda ac mercatorum Notabilia in sex titulos distribuita*, Neapoli 1655.

³⁴ J. SAVARY DES BRUSLONS, *Dictionnaire universel de commerce*, 3 voll. con supplemento, Paris 1723-1730.

³⁵ R.J. POTHIER, *Traité du contrat à la grosse et du contrat d'assurance*, Paris 1777.

³⁶ B.M. EMERIGON, *Traité des assurances et contrats à la grosse*, 2 voll., Marseille 1783.

a) *Erronea assimilazione tra prestito marittimo e assicurazione*

Un approccio frequente fra coloro che si sono occupati dei cambi marittimi è stato quello di studiarli congiuntamente alle assicurazioni, stabilendo relazioni giuridiche ed economiche tra i due istituti. Così gli autori del XVI secolo, e più in particolare quelli del XVII, hanno insistito sulla natura di assicurazione passiva del cambio, in quanto la persona che dà in prestito il denaro o a credito le merci, facendosi carico dei rischi del viaggio, non fa altro che assicurare il denaro o le merci di chi riceve il prestito.

Con il secolo XVIII, tuttavia, assistiamo a un cambiamento di orientamento e la letteratura giuridica incomincia a delineare con decisione le differenze tra i due contratti. Per il Pothier, ad esempio, le «molte e considerevoli differenze» esistenti tra i due istituti si riassumono in due: a) nel prestito marittimo il creditore conferisce denaro o merci, mentre un assicuratore non anticipa nulla; b) nel prestito il mutuante non contrae obbligazione alcuna con il mutuatario, condizione che si verifica invece per l'assicuratore, tenuto ad indennizzare l'assicurato in caso di sinistro. Più attento a sottolineare le differenze è lo studio dell'Emerigon, il quale, pur riconoscendo determinate affinità – il creditore, nel caso del prestito marittimo, e l'assicuratore sono entrambi esposti ai rischi della navigazione, sebbene con effetti inversi: in caso di sinistro il creditore cessa di avere diritto alla restituzione del prestito mentre l'assicuratore è obbligato al pagamento –, enumera le principali differenze che si osservano nei suddetti contratti: nell'assicurazione i rischi assunti sono concordati espressamente, mentre nel prestito marittimo tali restrizioni sono nulle; si può assicurare una nave che sia già in situazione di rischio ma non si può chiedere denaro in prestito se la nave è già partita; nel contratto di prestito marittimo non sono valide le condizioni di prescrizione riconosciute nel contratto assicurativo. Sussistono infine importanti differenze formali tra il contratto di prestito marittimo e la polizza di assicurazione, tra l'interesse e il premio, oltre ad altre diverse caratteristiche sostanziali derivanti dalla diversa natura giuridica dei due contratti. Tale dottrina è quella accettata universalmente negli studi pubblicati a partire da allora³⁷. Già

³⁷ W. BENECKE, *Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes, et de grosse aventure sur navires et marchandises, et de leur application usuelle a l'exécution des contrats de cette nature*, trad. franc., Paris 1825; J.A. PARK, *A system of the law of marine insurance*, London 1802; G. SALVIOLI, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, Bologna 1884; P. ASCOLI, *Prestito a cambio marittimo*, Torino 1890.

il Bensa dimostrò in modo definitivo che fra i quattro istituti che caratterizzano il commercio marittimo medievale – la commenda, la società, il cambio e l'assicurazione – l'istituto assicurativo fu l'ultimo a prendere forma, nel secolo XIV, senza che nel suo sviluppo si manifestasse alcuna confusione con la pratica del cambio. Totalmente screditata è la tesi di Leopold Goldschmidt³⁸, pur ripresa da Jacques Heers³⁹, secondo la quale l'assicurazione a premio deriverebbe dal contratto di prestito marittimo. In questo modo lo studioso tedesco separava due operazioni, il credito e il trasferimento del rischio, che nel contratto di prestito marittimo sono inscindibili. Inoltre, egli pretendeva di vedere negli alti interessi corrisposti per il denaro preso a cambio marittimo una separazione tra la somma pagata per l'uso del denaro ed il premio del rischio, quando invece è risaputo che il prestito marittimo concerne indistintamente le due componenti. Raffaele Cafiero ha spazzato via ogni dubbio, nell'affermare recisamente che il cambio e l'assicurazione hanno finalità economica e storia diverse⁴⁰. Tale è anche l'impostazione seguita dai principali storici dei tempi recenti come Boiteux, Raymond De Roover, Mario Del Treppo, Arcadi Garcia i Sanz e Teresa Ferrer i Mallol⁴¹.

Non ha alcun fondamento neanche l'ipotesi che pretende di vedere nel cambio marittimo un contratto arcaico – un ibrido rispetto all'assicurazione e al prestito – che sarebbe poi scomparso gradualmente con lo sviluppo della lettera di cambio e dell'assicurazione propriamente detta⁴². Questa ipotesi, infatti, presuppone la completa igno-

³⁸ L. GOLDSCHMIDT, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, Stuttgart 1891 (trad. it. *Storia universale del diritto commerciale*, Torino 1913).

³⁹ J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961. Cadono nella confusione, peraltro assai diffusa, di considerare come assicurazione i prestiti e cambi marittimi anche H. SEE, *Le commerce de Saint-Malo au XVIII^e siècle d'après les papiers de Magon*, Paris 1925, e O. HENRIET, *La Bourgeoisie nantaise, 1650-1700*, Rennes 1961.

⁴⁰ R. CAFIERO, *Origine delle assicurazioni marittime*, in *Atti del Convegno internazionale di studi storici del diritto marittimo medievale (Amalfi, 1934)*, a cura di L.A. Senigaglia, Napoli 1934.

⁴¹ L.A. BOITEUX, *La fortune de mer: le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris 1968; DE ROOVER, *The "cambium maritimum" contract*; M. DEL TREPPO, *Assicurazioni e commercio internazionale a Barcellona nel 1428-1429*, «Rivista. Storica Italiana», LXIX (1957) e LXX (1958); A. GARCIA I SANZ-T. FERRER I MALLOL, *Assurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, 2 voll., Barcelona 1983.

⁴² L. BLANCARD, *Contrats commerciaux du XIII^e siècle. Documents inédits sur le commerce de Marseille au Moyen Age*, Marseille 1884-85; E. BARATIER-F. REYNAUD, *Histoire du commerce de Marseille*, II, *Le Moyen Age*, Paris 1951; L. LIAGRE DE

ranza della lunga vita dell'istituto del cambio marittimo, che è coesistito con l'assicurazione fino agli inizi del secolo XX. L'identificazione di assicurazione e prestito marittimo probabilmente deriva dall'antica prassi notarile, vigente a Genova, Barcellona e in altre piazze commerciali del Mediterraneo, di redigere le polizze assicurative in forma di obbligazione in caso di sinistro⁴³. Infatti, non è stata trovata nessuna prova documentale che possa confermare l'esistenza della figura mista di cambio e assicurazione, eccezione fatta per l'aspetto formale della redazione dei contratti. Queste somiglianze, tuttavia, vennero meno a partire dal secolo XVI, a causa della diffusione di modelli pre-stampati per le polizze di assicurazione, mentre le scritture di cambio marittimo continuarono ad essere manoscritte e non raggiunsero mai una forma standardizzata.

La diffusione della pratica dell'assicurazione, come si è detto, non implicò la scomparsa dei contratti di prestito marittimo, che raggiunsero il loro apogeo contemporaneamente alle assicurazioni: questo prova che i due contratti non erano alternativi. Probabilmente oltre alla «osmosi di formule notarili e processuali», segnalata dai sopra ricordati autori catalani, credo che la ragione di tale identificazione dipenda dalla circostanza di essere entrambi regolati, per lo meno nel mondo mercantile del Mediterraneo, da una stessa istituzione, i Consolati. Nonostante questo, però, resta intatta la specificità dei due contratti: quello di cambio marittimo ha una funzione essenzialmente creditizia, quello di assicurazione ha la funzione di trasferire ad un soggetto diverso determinati rischi, indicati nel contratto.

b) *Usura e interesse nel contratto di prestito marittimo*

Fin dai più antichi documenti attestanti il prestito marittimo, l'interesse sul denaro dato a mutuo con questo tipo di contratto è sempre stato considerato molto elevato rispetto all'interesse corrisposto nel prestito ordinario. Anzi, l'alto tasso di interesse è comunemente ritenuto l'elemento caratterizzante del prestito marittimo, tanto da essere definito *usura nautica*. Nel mondo greco esso ammontava al 30%

STURLER, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1320-1400)*, Bruxelles-Roma 1969; R. DOEHAERD, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les Archives notariales génoises aux XIII^e et XIV^e siècles*, Bruxelles-Roma 1941; R. DOEHAERD-CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont, 1400-1440*, Bruxelles-Roma 1952; HEERS, *Gênes au XV^e siècle*.

⁴³ GARCIA I SANZ-FERRER I MALLON, *Assegurances i canvis marítims*, vol I.

e pare che tale livello fosse dovuto più a una speculazione commerciale che non alla correlazione tra la assunzione del rischio ed il tasso di interesse convenuto. E questo, sebbene esso fosse stabilito in base a due variabili importanti: l'itinerario della nave ed il tempo previsto per il viaggio⁴⁴. Anche fra i romani, che avevano fissato il tasso di interesse legale al 12% nel diritto classico e al 6% in quello giustiniano, gli elevati interessi erano considerati elemento essenziale della *pecunia traiecticia*. Proprio nel mondo romano gradualmente si affermò la dottrina che vedeva negli alti interessi previsti nel *nauticum foenus*, ovviamente superiori a quelli legali, la necessaria contropartita del *periculum creditoris*, cioè un surplus di interesse dovuto per l'assunzione dei rischi della navigazione. Prima di Giustiniano, il tasso di interesse corrisposto sui prestiti marittimi si lasciò alla libera contrattazione dei contraenti, mentre successivamente, quando il tasso legale di interesse fu portato al 6%, nel caso del mutuo marittimo fu consentito fino a un massimo del 12%⁴⁵.

Quando più tardi, durante il secolo XIII, la pratica del prestito marittimo divenne abituale nel commercio europeo, il diritto canonico si preoccupò di stabilire se fosse da proibire in quanto usuraia. Fu così promulgata la celebre decretale *De Naveganti* del papa Gregorio IX, datata tra il 1277 ed il 1234, il testo fondamentale per la comprensione della dottrina cattolica sul prestito a interesse⁴⁶. Scrive il Bensa che a partire da allora canonici, giureconsulti e moralisti, al trattare l'argomento e fissarne la dottrina, non fecero altro che barcamenarsi fra le teorie romane sulla *pecunia nautica* e la proibizione del prestito a interesse da parte della Chiesa cattolica. Però, nell'Europa dei secoli XVI e XVII, eccezion fatta per l'Italia e la Spagna, la dottrina giuridica abbandonò gradualmente il divieto del prestito a interesse e abbracciò posizioni più tolleranti. Così cominciarono ad essere considerati leciti gli interessi elevati, non tanto come corrispettivo del denaro prestato ma come compenso dei rischi assunti⁴⁷. Non

⁴⁴ L. BEAUCHET, *Histoire du Droit privé de la République athénienne*, IV, Paris 1897.

⁴⁵ CASTRESANA HERRERO, *El préstamo marítimo*, cap. IV.

⁴⁶ Gregorius IX, in capite finali, *De usuris*: «Naviganti, vel eunti ad nundinas certam mutuans pecuniae quantitatem, eo quod susceperit in se periculum, recepturus aliquid ultra sortem, usurarius est censendus».

⁴⁷ Tra quanti hanno scritto su questo argomento a partire dal XIII secolo, ricordiamo soltanto G. DE TRANI, *Summa super rubricis Decretalium*, Basilea 1487 (rub. *de usuris*, par. 33); G. LUPO GEMINIANO, *De usuris et commerciis illicitis*, Venetiis 1577; A. VILAGUT, *Tractatus de usuris circa contractum mutui*, Venetiis 1589; M.

mancarono voci circa una presunta manipolazione del testo della *De Naviganti* che, secondo alcuni, in origine avrebbe consentito la corresponsione dell'interesse nel contratto di prestito marittimo⁴⁸.

Furono soprattutto i giuristi italiani e spagnoli a rendere complessa la materia del prestito marittimo. Per aggirare l'ostacolo della proibizione dell'interesse e per giustificare gli alti compensi previsti in tale contratto, aprirono la strada a una visione composita di tale negozio ravvisandovi a un tempo, come si è detto, una società, una vendita e un'assicurazione. Lo slittamento di posizione è evidente al confrontare le formulazioni cinquecentesche, secondo le quali il contratto di prestito marittimo è peccaminoso, con quelle del secolo successivo, che riconoscevano la necessità del credito marittimo e sottolineavano l'inutilità di proibire ai naviganti di prendere denaro a cambio. Pur accettando che il prestito marittimo fosse un prestito a interesse e come tale da condannare, si suggeriva di non essere troppo rigorosi in tale divieto poiché, come scriveva un rinomato giurista del secolo XVII, «non vi può essere alcun commercio senza il cambio marittimo. Esso è vitale per il commercio d'oltremare: senza di esso i porti sarebbero deserti e i mercanti lontani, attratti da quelle terre dove non vengono osservati i precetti di Santa Romana Chiesa»⁴⁹. Essendo quindi indispensabile continuare a commerciare per evitare la rovina delle piazze mercantili del Mediterraneo, si impose una regolamentazione dei cambi marittimi che in qualche modo ne consentisse l'impiego: comprovata la sua utilità economica, non restava altra possibilità al di fuori di una loro legittimazione giuridica e morale.

Nelle piazze del nord la questione dell'interesse nel credito marittimo non si poneva con la *bodemery*, l'unica tipologia di prestito marittimo utilizzata presso le popolazioni anseatiche in epoca medievale, ovvero il prestito sulla nave per il suo allestimento. E dopo la Riforma luterana la proibizione del prestito a interesse restò in vigore nei soli paesi cattolici, fra l'altro anche quelli in cui la tradizione del diritto romano era maggiormente sentita, salvo eccezioni quali Napoli e la Francia, dove la decretale *De Naviganti* non fu osservata⁵⁰. Il Targa sottolinea come le popolazioni nordiche ricorressero al credito ma-

FERRO, *Doctrina contracta de contractibus*, Venetiis 1669; H. LEOTARDI, *Liber singularis de usuris, et contractibus usurariis coercendis*, Paris 1682 (4^a ed.); J. GIBALINI, *De usuris, commerciis, deque aequitate*, Paris 1657.

⁴⁸ S. MAFFEI, *Dell'impiego del danaro, libri tre*, Roma 1746 (2^a ed.).

⁴⁹ TARGA, *Ponderazioni*.

⁵⁰ ROCCO, *Responsorum legalium*.

rittimo alla luce del sole ed accogliessero nei propri codici, come ad esempio quello svedese del 1667, la liceità di percepire maggiorazione di interessi in funzione della distanza e dei rischi del viaggio⁵¹.

A proposito dell'accettazione – da parte del diritto civile – dell'interesse nei contratti di cambio marittimo, il provenzale Delorme scrive nel 1675: «les constitutions canoniques ont réprouvé le change nautique, mais l'usage qui l'autorise, le droit civil qui l'approuve et la commune opinion des docteurs qui l'appuient ont prévalu au contraire»⁵². Tempo dopo l'Emerigon, riferendosi alla prolissa e controversa dottrina dei trattatisti cattolici, scrive che «pareilles subtilités son ignorées en France. Le contrat à la grosse est un contrat à la grosse»⁵³. In ogni modo, durante il secolo XVIII, a dispetto delle recalcitranti resistenze dottrinali il prestito marittimo godette di una diffusione generalizzata, alla luce del sole, senza alcuna necessità di dissimulazione. Memorabile è la presa di posizione di Montesquieu⁵⁴, il quale innescò la furiosa replica dell'abate Joseph de La Porte ed il non meno caustico intervento di Voltaire a favore del primo⁵⁵. Il criterio econo-

⁵¹ Una eccellente bibliografia sull'usura si trova in B. NELSON, *The idea of usury: from tribal brotherhood to universal otherhood*, Princeton 1949; segnaliamo, tra gli autori inglesi, M. MOSSE, *The Arraignment and Conviction of Usurie*, London 1595; J. BLAXTON, *English Usurer, or usury condemned*, London 1634; G. FENTON, *A Treatise of Usurie*, London 1911.

⁵² DELORME, *Des créanciers maritimes*; vedi Y. DEBRASCH, *La nation française en Tunisie*, Paris 1957.

⁵³ EMERIGON, *Traité des assurances*.

⁵⁴ *De l'Esprit des lois*, lib. 22, cap. 20: «La grandeur de l'usure maritime est fondée sur deux choses: le péril de la mer, qui fait qu'on ne s'expose à prêter son argent que pour en avoir beaucoup d'avantage: et la facilité que le commerce donne à l'emprunteur, de faire promptement de grandes affaires, et en grand nombre».

⁵⁵ L'abate La Porte controbatté a Montesquieu nelle sue *Nouvelle Ecclesiastiques* e Voltaire gli rispose, a sua volta, nel *Remerciement sincère à un homme charitable*, Marseille 1750: «On voit que vous connaissez les royaumes de la terre tout comme le royaume des cieux. Vous condamnez de votre autorité privée les gains que l'on fait dans les risques maritimes. Vous ne savez pas probablement ce que c'est que l'argent à la grosse: mais vous appelez ce commerce *usure*. C'est une nouvelle obligation que le roi vous aura d'empêcher ses sujets de commercer à Cadix. Il faut laisser cette œuvre de Satan aux Anglais et aux Hollandais, qui sont déjà damnés sans ressource. Je voudrais, Monsieur, que vous nous disiez combien vous rapporte le commerce sacré de vos Nouvelles ecclésiastiques. Je crois que la bénédiction répandue sur ce chef-d'œuvre peut bien faire monter le profit à trois cents pour cent. Il n'y a point de commerce profane qui ait jamais si bien rendu». Cfr. C. CARRIERE, *Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure*, «Revue d'Histoire moderne et contemporaine», XVII (1970). Un esempio di posizione tradizionalista in F. DANIELE CONCINA, *Usura contractus trini*, Roma 1748 (2ª ed.).

mico che vede nell'interesse il prezzo del denaro, un valore che deve essere lasciato libero di variare secondo le circostanze, come si legge in Turgot e Bentham, tra gli altri, avrebbero presto finito coll'imporli⁵⁶. Gli stessi trattatisti cattolici furono costretti a innovare la dottrina della Chiesa. L'abate Mastrofini, nel riferirsi alle motivazioni della Decretale di Gregorio IX, invocando l'autorità di Melchor Cano, affermò che quando i papi rispondono a questioni particolari poste da questo o quel vescovo, esprimono un giudizio che non è vincolante per gli altri fedeli; e, a parte il fatto che le disposizioni riguardo il prestito a interesse concernono il diritto positivo e non derivano dalla legge evangelica o dal diritto naturale, la maggior parte dei testi emanati dai pontefici nel secolo XVI erano il frutto di consultazioni con principi e vescovi⁵⁷.

Ma ritorniamo a quei giuristi che accettavano apertamente l'interesse nel prestito marittimo: 'profitto marittimo' lo chiama Pothier, 'prezzo del cambio' gli altri autori del XVIII secolo. Secondo questi giuristi il sovrappiù corrisposto dal mutuatario era dato da una somma proporzionata alla quantità prestata, al suo impiego, al tipo di viaggio – destinazione, sola andata o andata e ritorno –, ai rischi prevedibili, alla durata del prestito e al prezzo del cambio, se il rimborso avveniva in valuta estera. Certo, alcuni trattatisti settecenteschi ritenevano che l'interesse non era calcolato in funzione del tempo ma secondo una valutazione dei rischi del viaggio. Questa impostazione, a nostro modo di vedere, è erronea e riduttiva della questione. Solitamente nelle scritture di prestito marittimo si taceva il lucro e si indicava in una somma unitaria il totale da pagare sia a titolo di capitale che di interessi da corrispondere. Pertanto il problema principale nell'affrontare lo studio sistematico dei contratti di prestiti e cambi marittimi, conservati negli archivi delle nostre città costiere, consiste nella impossibilità di costruire serie temporali significative, perché nei documenti manca la differenziazione tra la somma prestata e gli interessi da corrispondere ed è difficile ricostruire l'effettivo ammontare degli interessi che il debitore deve restituire insieme al capitale⁵⁸. L'interesse era calcolato in percentuale rispetto al capitale ottenuto in prestito e il fattore tempo era determinante in tale calcolo, seppure non

⁵⁶ A.R.J. TURGOT, *Mémoire sur les prêts d'argent*, Paris 1769 (soprattutto cap. XXXVI); J. BENTHAM, *Defence of Usury*, London 1787.

⁵⁷ M. MASTROFINI, *Discussion sur l'usure*, Lyon 1834 (trad. della 4^a ed. italiana).

⁵⁸ Abbiamo provato ad elaborare un metodo di calcolo che lo consente: vedi A.-M. BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, cap. I.

nel modo preciso e regolare tipico dei prestiti sulla terraferma – che prevedono il computo dei giorni, dei mesi e degli anni – ma riferendosi ad una unità temporale costituita dal “tempo di viaggio” impiegato dalla nave sulla quale gravava il rischio sino all’arrivo al porto di destinazione, per i viaggi di sola andata, o sino al luogo di partenza per quelli di andata e ritorno. Conviene aver ben chiara tale questione poiché quando si maneggiano dati riguardanti i tassi di interesse del denaro dato a mutuo marittimo, non ci si riferisce a un interesse maturato per singola unità di tempo – un mese, un anno – ma a un interesse calcolato sulla valutazione della durata del viaggio. Per conoscere il tasso di interesse applicato, qualora si riesca a separare nella quantità rimborsata il capitale prestato e gli interessi corrisposti, bisogna convertire il tasso applicato per il tempo della durata del viaggio in un tasso calcolato su base annuale.

In ogni modo, l’ammontare degli interessi corrisposti nei cambi marittimi era talmente elevato da giustificare il termine di usura. Sulla base di riferimenti occasionali nelle fonti, possiamo indicare qualche dato, sempre tenendo presente che si tratta di interessi calcolati in base alla valutazione della durata della navigazione e non su base annua. In un viaggio tra Atene e il Mar Nero, nella epoca classica gli interessi oscillavano tra il 22,5% ed il 30%; verso la fine del secolo XII e gli inizi del XIII, Raymond De Roover ha rilevato esempi di contratti genovesi nei quali si raggiungevano cifre pari al 40-50% ed in alcuni casi persino al 100%; gli esempi di Marsiglia per il secolo XVIII mostrano differenze considerevoli, anche per uno stesso viaggio effettuato in anni diversi, che oscillano da un 15-16% nelle rotte Marsiglia-Genova e Marsiglia-isole francesi dell’America, fino ad un 100% nei viaggi da porto a porto nella stessa Francia.

c) *Gli elementi del contratto di prestito marittimo*

Sempre, sin dai tempi di Atene, il rapporto tra il mutuante e il mutuatario di un prestito marittimo si è formalizzato in un documento scritto, i cui contenuti, per lo meno in età moderna, hanno conosciuto pochi cambiamenti nella forma e nella sostanza. Tale documento ha preso nomi propri diversi in relazione all’epoca ed al luogo di redazione: *syngrapha*, come abbiamo visto, tra i greci, *instrumentum mutui* o *instrumentum cambii* durante il Medioevo; in alcune piazze italiane lo si denominò *poliza*⁵⁹ probabilmente per via delle af-

⁵⁹ G.D. PERI, *I frutti d'albaro ovvero Il Negotiante*, Venezia 1673: nel cap. X de-

finità con l'assicurazione. Il termine che finì coll'imporsi fu quello di *scrittura* o *contratto*, per la palese influenza francese. Il documento, da redigere per ognuno dei prestati contratti con la massima chiarezza e completezza in ogni sua clausola, fu sempre manoscritto⁶⁰, mentre per i contratti di assicurazione già nel XVI secolo si usavano modelli pre-stampati, fatto che di per sé è indicativo delle differenze sostanziali fra i due negozi, il cambio e l'assicurazione. Mentre in un primo momento il contratto di cambio marittimo poteva essere redatto indifferentemente in forma di atto pubblico, davanti al notaio, o informalmente, solamente alla presenza di testimoni, successivamente fu per esso richiesta la redazione davanti a un notaio o a un funzionario pubblico. Le disposizioni che sanciscono la forma di atto pubblico, notarile, delle scritture portano date molto antiche nel mondo mediterraneo: Genova e Marsiglia sin dai secoli XII e XIII, Ancona a partire dal 1397⁶¹ e Barcellona dal 1435. Nella città catalana, comunque, la consuetudine della stipulazione notarile dei contratti risale a quasi due secoli prima.

La redazione per atto pubblico, al cospetto di un notaio o di un funzionario, si impose per tre ordini di esigenze:

- a) la progressiva identificazione dell'istituto del prestito marittimo con quello dell'ipoteca navale⁶²;
- b) la necessità di assegnare un privilegio al debito contratto tramite il prestito marittimo (diritto di prelazione per i creditori) rispetto ad altre forme di mutuo⁶³;
- c) il tentativo di prevenire eventuali frodi da parte di capitani e armatori, che si indebitavano per somme maggiori del valore della garanzia costituita dalla nave o dalle mercanzie⁶⁴.

scrive la «poliza de danari, che si danno ad interesse marittimo»; A. BALDASSERONI, *Dizionario ragionato di giurisprudenza marittima e di commercio*, 3 voll., Siena 1810-1813, sottolinea che la prova del contratto è data da una polizza o scrittura privata.

⁶⁰ TARGA, *Ponderazioni*, pp. 106-108, dove riporta il modello di questo contratto.

⁶¹ Nella rub. III si dice che quando un capitano abbia bisogno di prendere denaro a prestito, in Ancona o fuori, dovrà giustificarlo «effacendo che le predette cose aparà per carta pubblica, cioè de li denari che levarà a presto overo a cambio».

⁶² *Ordenmance de la Marine de France*, 1681, tit. V, VIII; per Genova, la legge del 20 maggio 1644, in PERI, *I frutti d'albaro overo Il Negotiante*, cap. X; EMERIGON, *Traités des assurances*, cap. II. Un inquadramento generale del tema in C. NÚÑEZ DE PRADO, *Derecho marítimo español*, 2 voll., Cádiz 1913; F. GAMECHOGOICOECHEA, *Tratado de derecho marítimo*, 5 voll., Bilbao 1941.

⁶³ Il diritto di prelazione è regolato, ad es., nella *Dichiarazione dei Magistrati di Amsterdam*, del 1621, nel Codice danese del 1663, nel codice svedese del 1667.

⁶⁴ La necessità di registrare i contratti per prevenire le frodi è dichiarata, ad es.,

Si arrivò così a una sorta di semicontrollo pubblico sulla stipulazione dei contratti di prestito marittimo. Di esso furono investite istituzioni mercantili con giurisdizione sulle controversie di diritto commerciale, come i *Consulados*, nonché organismi pubblici creati in età moderna per la regolamentazione del commercio, come la *Casa de Contratación de las Indias* di Siviglia o la *Chambre de Requète* in Francia. Nelle piazze mercantili francesi, chi prendeva denaro a cambio marittimo era tenuto a presentare entro tre giorni dalla firma del contratto il documento alla *Chambre* cittadina, per la vidimazione e l'iscrizione in un apposito registro. Esso otteneva così valore probatorio assoluto nei confronti del debitore. A Venezia, sempre al fine di prevenire possibili frodi, sin dal 1585 si demandò al Consiglio dei Dodici il compito di tenere memoria delle rotte e degli scali delle diverse imbarcazioni nonché di tutte quelle circostanze che potevano avere una qualche rilevanza nella stipulazione dei contratti di cambio marittimo⁶⁵. Per ragioni identiche a Genova sin dal 1644 fu resa obbligatoria la registrazione dei contratti presso l'ufficio del *cancelliere dei conservatori di mare*, in un libro a disposizione dei creditori interessati a verificare gli impegni già assunti dal debitore e controllarne la capacità di indebitamento⁶⁶.

Se il credito stipulato riguardava unicamente un prestito marittimo, abbiamo un solo documento attestante l'operazione: un atto pubblico o una scrittura privata. Se l'operazione di credito comportava anche il pagamento su una piazza diversa e in valuta diversa rispetto a quelli di costituzione del credito, il contratto era accompagnato da una lettera di cambio. Nel caso del cambio marittimo, infatti, il beneficiario poteva non coincidere con il creditore originale e in questo caso c'era bisogno di due documenti: un contratto, che attestava l'esistenza del prestito, e una lettera di pagamento inviata dal creditore al beneficiario e presentata per la riscossione una volta estinti i rischi coperti dal prestito a cambio marittimo. Se il viaggio fosse stato di andata e di ritorno e quindi il pagamento si sarebbe effettuato nel luogo e nella valuta di origine, allora l'atto notarile sarebbe stato sufficiente. Chissà

a Venezia, con la Legge del 4 agosto 1585 e, a Genova, con quella del 20 maggio 1564.

⁶⁵ Venezia 1585, «et occorrenze del vasello ritrovandosi per el viaggio in necessità, pigliare quel tanto, et non più che li sarà necessario per parer della maggior parte del consiglio di XII di quella scala ove si ritroverà il vasello».

⁶⁶ Genova 1644. Si afferma che non sarebbero ritenuti validi i contratti che non fossero «registrati in un libro che a questo effetto dovrà tenere il cancelliere de conservatori di mare, e chi avrà fatto notare prima il suo credito sarà l'antieriore».

se è proprio la presenza di questi due documenti all'origine della polemica circa la possibile derivazione della lettera di cambio dall'*instrumentum* ovvero dalla lettera di pagamento. Ma su questi problemi il De Roover ha già detto parole decisive⁶⁷.

3. *Funzione economica del cambio marittimo: credito commerciale e mercato monetario*

Per la natura propria del contratto e per la funzione economica rivestita, le operazioni di prestito e cambio marittimo devono essere considerate operazioni di credito. Più particolarmente, esse devono essere viste come una tecnica di credito commerciale e non bancario, poiché il tasso di interesse era determinato dalle previsioni del profitto derivante dalla vendita delle merci, e non in base a una mera speculazione finanziaria.

Già a partire dal secolo XII i contratti erano redatti come riconoscimento di debito mentre nel secolo XIII si impose quello di cambio, che implicava contemporaneamente tre operazioni: credito, cambio e trasferimento di denaro. Nella bibliografia specifica, per lo meno dal secolo XVIII in avanti, esso viene considerato una modalità di finanziamento del commercio⁶⁸, e indicazioni analoghe si possono trovare anche in studi precedenti, come quelli del genovese Targa, del francese Delorme e dello spagnolo Mercado⁶⁹. Come valutare, quindi, la portata ed il significato economico del prestito marittimo in quanto strumento di credito? Sin dal XVIII secolo emergono le contrastanti posizioni dei due principali trattatisti, Rene-Josue Valin e Balthazard Marie Emerigon: mentre il primo sosteneva che il prestito marittimo deprimeva il commercio e la navigazione,

⁶⁷ Si vedano soprattutto DE ROOVER, *The "cambium maritimum" contract*, e GARCIA I SANZ-FERRER I MALLON, *Assegurances i canvis marítims*.

⁶⁸ Tra gli altri, BALDASSERONI, *Dizionario ragionato*; P. BOSELLI, *Il diritto marittimo in Italia*, Torino 1885; I.M. DOMINEDO, *Introduzione al diritto della navigazione*, Roma 1945; L. GENUARDI, *Commercio e diritto marittimo in Napoli nei secoli XIII, XIV e XV*, in *Studi di storia napoletana in onore di Michelangelo Schipa*, Napoli 1926; SAVARY, *Dictionnaire universel de commerce*; J.M. PARDESSUS, *Cours de Droit Commercial*, 3 voll., Bruxelles 1842-43; G. RIPERT, *Droit maritime*, Paris 1922 (2ª ed.); R. GAY DE MONTELLÁ, *Legislación mercantil*, Barcelona 1932; QUERAL Y SANTAOLALLA, *Derecho y legislación marítima*, Cartagena 1926; *Enciclopedia Jurídica Española*, Barcelona 1910.

⁶⁹ DELORME, *Des Créanciers maritimes*, (1670); TARGA, *Ponderazioni*; T. DE MERCADO, *Suma de tratos y contratos*, Sevilla 1571 (1ª ed. Salamanca 1569).

il secondo affermava esattamente l'opposto⁷⁰. Il solo fatto che nella storia del commercio marittimo europeo la funzione di strumento di credito rivestita da questo istituto si sarebbe mantenuta ininterrottamente per almeno sei secoli, già ci indurrebbe a optare per la seconda ipotesi, come d'altronde confermano gli studiosi che si sono occupati della questione⁷¹. Ma alla funzione creditizia se ne aggiungeva un'altra, ancora più importante. Come sottolineava Raymond De Roover, dal momento che il contratto di prestito marittimo implicava anche una operazione di cambio, alla tradizionale, e principale, funzione creditizia si affiancavano quelle del trasferimento e del cambio di valuta. Così la funzione di copertura del rischio, secondo il De Roover essenziale per la nascita delle scritture di prestito marittimo e che spiega anche l'erronea assimilazione di questo strumento finanziario alle assicurazioni, finì col passare in secondo piano⁷².

Sebbene meno studiato rispetto al mercato dei capitali – credito a lungo termine –, il mercato monetario, o del credito a breve termine, ha rivestito un ruolo determinante nel commercio marittimo in alcuni momenti storici, come l'espansione commerciale dei secoli XIII-XIV, o nel commercio coloniale dopo la scoperta dell'America. Allora l'accesso ai metalli monetari, oro e argento, era addirittura prioritario rispetto ai profitti strettamente commerciali, che venivano significativamente accresciuti dalla speculazione sui metalli preziosi e dall'arbitraggio sulle valute. In epoca medievale e moderna, la speculazione, in un certo qual modo, sarebbe stata favorita dalla confusione ingenerata fra il mercato monetario e quello delle divise pagabili a termine, in modo che il rialzo ed il ribasso dei tassi di cambio tra valute agivano da regolatori nelle transazioni soggette ai rialzi e ai ribassi dei tassi di sconto applicati ai pagamenti a termine, sebbene un

⁷⁰ R.J. VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine, du mois d'aout 1681*, La Rochelle 1776, p. 21, dà un parere negativo sulla pratica dei cambi marittimi, «parce que l'intérêt maritime enlève nécessairement tous le profit et, le plus souvent, entame le capital»; EMERIGON, *Traité des assurances*, al contrario afferma decisamente che essi favoriscono i traffici.

⁷¹ D. DERMIGNY, *Le commerce à Canton au XVIII^e siècle*, 3 voll., Paris 1964; E. TROCMÉ-M. DELAFOSSE, *Le commerce rochelais de la fin du XV^e siècle au début du XVII^e*, Paris 1952; H. ROBERT, *Les trafics coloniaux du port de la Rochelle au XIII^e siècle*, Poitiers 1960; CH. CARRIÈRE, *Les négociants marseillais au XVIII^e siècle*, 2 voll., Marseille 1973.

⁷² R. DE ROOVER, *Le marché monétaire au Moyen Age et au début des temps modernes. Problèmes et méthodes*, «Revue Historique», 244 (1970).

mercato con quotazioni più o meno fisse, o abituali, non si sia strutturato per lo meno fino al secolo XVI⁷³.

D'altro canto, il mercato cambiario tra piazze si aggiustava in base al segno della loro bilancia commerciale, in modo che un saldo passivo era compensato con esportazioni di numerario, favorendo la ricezione di metallico da parte della piazza creditrice⁷⁴. Di conseguenza le operazioni di credito marittimo rappresentarono proprio lo strumento idoneo per mobilitare i capitali internazionali proclivi a partecipare agli utili, a breve termine, del mercato monetario, come è facilmente riscontrabile attraverso lo studio delle piazze di Siviglia e Cadice nei secoli XVI e XVIII.

Non possiamo, pertanto, accettare quella valutazione minimalista del cambio marittimo proposta da alcuni autori, né ritenere valida l'idea che l'accesso a tale modalità creditizia fosse riservato a chi non avesse l'opportunità di trovare una alternativa creditizia. Al contrario, le scritture notarili conservate a decine di migliaia negli archivi delle piazze marittime europee testimoniano per molti secoli la dimensione internazionale di detto negozio e la rilevanza dell'ammontare dei crediti pattuiti e delle caratteristiche di coloro che intervenivano nella contrattazione. Con l'espansione della navigazione oceanica, sempre meno trafficanti erano disposti a correre il rischio di una rovina finanziaria e dunque commerciavano con denaro preso a cambio marittimo certi che, in caso di riuscita dell'operazione, una volta rimborsato il capitale e gli interessi dovuti, avrebbero comunque ottenuto un buon profitto. E in caso di fallimento, il patrimonio personale ne sarebbe uscito intatto salvo che per l'ammontare messo in gioco nell'operazione, dato che veniva meno l'obbligo di pagare per il credito ricevuto.

Sebbene tacciato di essere tecnica arcaica di credito commerciale, il cambio marittimo aveva in sé le stesse potenzialità di strumenti di credito più complessi e sofisticati. Altrimenti non si comprenderebbe la sua ininterrotta sopravvivenza dal XII al XX secolo, quando il perfezionamento della ipoteca navale cominciò ad avere il sopravvento. In effetti, in quanto emesse all'ordine, le scritture o contratti di cambio marittimo erano negoziabili e trasferibili mediante girata, acqui-

⁷³ A. GARCIA I SANZ, *El rigor cambiario en el siglo XVI*, «Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura», XXXIV (1958).

⁷⁴ Fu Thomas Gresham a formularlo per la prima volta nella memoria *On the rules of Exchange of Money* del 1559 o 1560. Vedi R. DE ROOVER, *Greshman an foreign exchange*, Cambridge (Mass.) 1949.

stando, a certe condizioni, una funzione simile a quella della lettera di cambio, tant'è che in alcuni testi legislativi danesi e svedesi li si denominava *lettere di cambio marittime*. Le stesse esigenze dell'economia rendevano ancor più strette le interrelazioni tra cambio marittimo e lettera di cambio, in particolare:

- a) quando il pagamento doveva farsi in luogo differente da dove era stato concesso il credito, ad una terza persona, chiamata beneficiario, solitamente un agente o rappresentante del mutuatario iniziale, allora il prestito marittimo si attuava con meccanismo di trasferimento di denaro tipico del *cambio traiecticio*;
- b) il cambio marittimo poteva essere oggetto di una accomandita, sistema che si generalizzò a partire dal secolo XVI con l'apogeo del commercio coloniale; in tal caso il beneficiario era un accomandatario del creditore, che viaggiava nella stessa nave gravata dal contratto a rischio, e che aveva il potere di riscuotere al termine del viaggio; una ulteriore variante si aveva quando l'accomandatario, a cui si riconosceva una commissione, si incaricava della vendita delle merci gravate da rischio;
- c) infine, talvolta si poteva individuare un trattario, o terza persona pagante. In questi casi il soggetto debitore ed il beneficiario potevano coincidere, creandosi allora una situazione simile a quella delle lettere di cambio, sebbene più con finalità di ridurre le intermediazioni e le spese che con intento di speculazione cambiaria.

Una volta costituito il prestito a cambio marittimo, il creditore poteva fare cessione del credito a terze persone. Allora, il cambio marittimo acquisiva il carattere di una tecnica di partecipazione creditizia, scoperta sin dal secolo XIII e impiegata correntemente ancora nel XVIII.

4. *Il cambio marittimo e il finanziamento del commercio con le Indie: mercanti, cambiatori e banchieri (1492-1556)*

Da dove provenivano e a chi appartenevano i capitali che resero possibile non solo la scoperta e la conquista del Nuovo Mondo, ma anche lo sfruttamento delle ricchezze affluite nel sistema dell'economia europea? Grazie alle informazioni contenute nei frammenti superstiti dei registri di cambio marittimo della *Casa de la Contratación* di Siviglia, è possibile rispondere esaurientemente a queste domande. Fin dall'inizio, il cambio marittimo fu lo strumento creditizio

e finanziario per eccellenza del commercio coloniale. E, fin dall'inizio, tramite il cambio marittimo poterono partecipare alla *Carrera de Indias* non solo i mercanti, ma pure gli esponenti del mondo della finanza, cambiatori e banchieri, in particolare italiani, genovesi e fiorentini, stabilmente presenti a Siviglia fin dal XV secolo. Abbiamo analizzato, per gli anni che vanno dal 1492 al 1614, 2.784 scritture di cambio marittimo, per un importo totale di 670.881.552 *maravedís*. Il 42% di queste scritture è stato ricavato dai registri di cambio della *Casa de Contratación* e del *Consulado*, mentre il rimanente 58% proviene dai protocolli notarili di Siviglia, in base a un'indagine a campione da noi effettuata. La distribuzione per anni, l'importo totale annuale e i valori medi sono riassunti nella Tabella 1.

La maggior parte dei prestiti è stipulato sulla nave. Nei primi anni della *Carrera de Indias*, infatti, viene utilizzato il prestito marittimo nella sua forma più tipica, quello per l'abilitazione della nave. Gradualmente, però, le circostanze del commercio coloniale diedero l'opportunità per altre opzioni creditizie. Così, per gli anni 1507-1508, il 78% dei contratti registrati corrispondono a prestiti sulla nave e il rimanente 22% a prestiti sulle merci, mentre nel periodo 1508-1520 i prestiti sulla nave scendono al 63% e quelli sulle merci aumentano al 33%, con un rimanente 4% da ripartirsi tra le altre modalità. Negli anni 1520-31, infine, i valori furono rispettivamente del 59, 29 e 12%.

I prestiti sulla nave sono quelli di valore medio più alto. Seguono quelli contratti dai funzionari coloniali, e dai passeggeri in genere, per il finanziamento del viaggio. Quelli di minore valore medio sono i prestiti contratti dai mercanti, ma bisogna tener presente che tale gruppo comprende, indistintamente, tanto le operazioni creditizie dei grandi operatori quanto quelle di artigiani o piccoli commercianti che partecipavano al commercio con ridotte partite di merci. Possiamo comunque concludere che durante la prima metà del secolo XVI le somme più ingenti riguardano prestiti sulla nave: ci troviamo nella fase di transizione dell'istituto del prestito marittimo dalle sue forme medievali a quelle più complesse che si sarebbero più tardi affermate nel commercio coloniale.

Mentre nel commercio europeo l'operazione di prestito contemplava un viaggio di andata e ritorno, nel commercio coloniale si impose un tipo di contratto che riguardava il viaggio di sola andata. Come si è detto, il prestito veniva rimborsato nelle Indie, dove era completato dalla connessa operazione di cambio. Il viaggio completo, di andata e ritorno, riguarda infatti solo l'11% dei contratti e in questo caso il rimborso del prestito si effettuava a Siviglia.

Tab. 1 – *Importo annuale e valore medio di alcuni prestiti e cambi marittimi stipulati tra il 1492 e il 1614*

Anno	N° di scritt.	Ammontare (maravedis)	Maravedis per scrittura	Anno	N° di scritt.	Ammontare (maravedis)	Maravedis per scrittura	Anno	N° di scritt.	Ammontare (maravedis)	Maravedis per scrittura
1492	1	12.000	12.000	1523	26	681.282	26.203	1580	18	3.648.443	202.691
1493	1	6.375	6.375	1524	74	2.847.535	38.480	1582	1	51.000	51.000
1495	2	24.750	12.375	1525	126	4.055.001	32.182	1584	2	318.750	159.375
1496	1	5.400	5.400	1526	114	3.305.961	28.999	1588	21	5.925.000	282.142
1497	4	10.255	2.563	1527	124	4.307.978	34.741	1590	3	2.062.500	687.500
1500	4	47.700	11.925	1528	118	4.694.084	39.780	1591	13	3.600.000	276.923
1501	9	62.335	6.926	1529	54	1.698.719	31.457	1593	2	—	—
1502	7	58.670	8.381	1530	139	5.705.136	41.044	1594	2	97.600	48.800
1503	3	18.750	6.250	1531	9	258.187	28.687	1596	1	562.500	562.500
1504	9	51.050	5.672	1536	3	109.437	36.479	1597	3	2.250.000	750.000
1505	7	135.095	19.299	1537	3	58.125	19.375	1598	48	26.493.750	551.953
1506	49	1.164.812	23.771	1538	44	1.981.421	45.032	1599	57	58.125.000	1.019.736
1507	69	3.037.542	44.022	1539	4	168.750	42.187	1600	74	66.232.500	895.033
1508	368	14.416.269	391.704	1540	4	204.000	51.000	1601	40	41.756.250	1.043.906
1509	107	4.392.391	41.050	1542	10	419.067	41.906	1602	58	65.700.000	1.132.758
1510	61	3.037.399	49.793	1543	1	8.625	8.625	1603	52	66.675.000	1.282.211
1511	14	367.160	26.225	1544	2	98.250	49.125	1604	53	54.093.750	1.020.636
1512	56	1.714.543	30.616	1545	1	56.250	56.250	1605	48	55.725.000	1.160.937
1513	97	2.776.053	28.619	1546	9	473.550	52.616	1606	18	15.011.250	833.958
1514	125	4.445.219	35.561	1548	6	579.000	96.500	1607	32	38.336.250	1.198.007
1515	105	3.850.357	36.670	1549	3	155.750	51.916	1608	22	15.162.375	689.198
1516	49	1.169.494	23.867	1550	1	18.562	18.562	1609	38	39.487.500	1.039.144
1517	84	2.206.554	26.268	1551	4	92.625	23.156	1610	11	9.150.000	831.818
1518	11	291.675	26.515	1557	1	309.000	309.000	1611	19	19.800.000	1.042.105
1519	1	24.000	24.000	1574	1	35.250	35.250	1612	2	2.250.000	1.125.000
1520	16	410.250	25.640	1576	2	40.526	20.263	1614	1	2.250.000	2.250.000
1522	1	8.085	8.085	1577	1	10.880	10.880				

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

Nella Tabella 2 sono raggruppati per tipologia i contratti di cambio marittimo che abbiamo trovato per gli anni 1466-1566. Per ogni gruppo sono stati riportati l'ammontare complessivo delle operazioni di credito e il loro valore medio.

Tab. 2 – *Tipologia dei contratti di cambio marittimo (1466-1566)*

	N° di scritture	Ammontare (<i>maravedís</i>)	%	<i>Maravedís</i> per scrittura	Numero indice
Senza indicazione	405	18.219.110	24,32	44.895	128
Prestito sulla nave	1.007	36.030.487	47,53	35.780	102
Prestito sulle merci	544	14.325.187	19,02	26.333	75
Prestito generico	70	2.078.206	2,07	29.688	85
Idem con garanzia	44	1.258.271	1,06	28.597	82
Idem con ipoteca sulla nave	53	2.250.347	2,09	42.459	121
Prestito per spese di viaggio	43	1.638.517	2,01	38.105	109
Totale	2.166	75.800.125	100	34.995	100

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

L'avventura economica americana oltrepassò rapidamente le possibilità della Castiglia. Niente di più semplicistico, dunque, che attribuire il merito di questa avventura a determinate compagini cittadine o regionali – burgalesi, baschi, andalusi, dell'Estremadura – come vuole la tradizione storiografica spagnola. E altrettanto semplicistica è l'attribuzione di tale merito ad altri gruppi, diversamente connotati, quali genovesi o mercanti di origine ebraica (*conversos*), come una diffusa bibliografia suggerisce. Gli uomini, i capitali e le merci mobilitati per la *Carrera de Indias* avevano origini molto variegata e durante i tre secoli del commercio coloniale spagnolo intervennero operatori stranieri che ne accentuarono quel carattere internazionale evidente sin dalle origini. Le fragili ambizioni di monopolio commerciale della Castiglia si infransero di fronte alla pressione esercitata dai mercanti e uomini d'affari provenienti da tutta l'Europa per partecipare al commercio con il Nuovo Mondo. Le disposizioni iniziali, che vietavano la partecipazione di quanti non fossero castigliani, non furono quasi mai applicate e gli anni del regno di Carlo d'Asburgo (1516-1556), durante il quale fu concesso a svariati mercanti e banchieri stranieri di partecipare direttamente al commercio coloniale, fu di palese apertura internazionale. Più tardi, il cronico deficit di bilancio e la penuria della finanza pubblica accentuarono questo processo. In ogni modo, era impossibile escludere gli stranieri dai traffici con le Indie: i controlli predisposti dalla *Casa de la Contratación* potevano pure ostacolare il trasferimento

nel Nuovo Mondo dei mercanti stranieri, ma nulla poteva impedire loro di partecipare al commercio coloniale, direttamente o per interposta persona, grazie alle operazioni di cambio marittimo.

Quando si analizzano le operazioni di prestito, normalmente si traccia una linea di demarcazione che separa i mutuanti dai mutuatari. Nel nostro caso tale divisione, quantunque presente, non è rigorosa, soprattutto per la scarsa specializzazione delle funzioni di armatore, mercante e banchiere propria della prima fase del commercio coloniale. Quindi spesso troviamo le stesse categorie di operatori, impegnate sia a chiedere che a prestare denaro. Le relazioni tra creditori e debitori non sono sempre dirette, perché una fitta rete di intermediari, prestatori, traenti e trattari amplia indefinitamente il numero dei partecipanti al commercio coloniale, arrivando a includere categorie che a prima vista possono sembrare del tutto estranee ad esso. Mercanti, *maestres* ed armatori non erano i soli ad aver bisogno di prestiti. Ricorrevano al credito, secondo la modalità del cambio marittimo, anche il potente viceré o il modesto funzionario in partenza per il suo primo incarico nelle Indie e che mancava dell'indispensabile, compresa la possibilità di pagarsi il viaggio. Al credito si doveva ricorrere per organizzare le spedizioni di conquista e per fronteggiare le spese straordinarie a cui troppo spesso dovevano far fronte le autorità sivigliane per allestire i convogli e predisporre, quando necessario, misure atte a tutelare la navigazione.

I creditori non erano sempre banchieri o mercanti potenti. Essi potevano essere anche nobili titolati o umili artigiani, funzionari, vedove e religiosi che investivano le eccedenze delle loro rendite patrimoniali o i loro modesti risparmi per speculare nell'affare del momento. Come una macchia d'olio, le operazioni di credito si estesero per mezza Europa, creando una fitta rete di relazioni e dipendenze che si allargava sempre di più, fino a coinvolgere lontani centri stranieri di produzione tessile i cui manufatti erano acquistati a credito, dopo aver coinvolto le vicine fiere castigliane e soprattutto le *Gradas* della cattedrale di Siviglia, dove tra il Cinquecento e il Seicento sembrò convergere l'economia di mezzo mondo.

Per mancanza di liquidità o per le condizioni di rischio insite nel commercio con l'America, nessuno era disposto ad arrischiare per intero il suo patrimonio o il suo capitale imprenditoriale. Allo scopo di diversificare rischi ed investimenti, ognuno tendeva a partecipare con propri capitali alle speculazioni altrui, mentre contemporaneamente richiedeva capitali altrui per i propri affari. Il credito diventava così la pietra angolare del commercio coloniale.

In base all'attività svolta, i beneficiari del credito possono essere ricondotti a tre gruppi principali. Il primo è costituito dalla gente di mare: armatori, *maestres*, piloti, marinai ed altre persone legate al trasporto marittimo; il secondo è quello dei mercanti, includendo in tale categoria sia i grandi *cargadores* di prodotti dell'agricoltura andalusa e i mercanti specializzati nella spedizione in America di prodotti importati, sia il semplice artigiano che commerciava i propri manufatti; il terzo gruppo è quello costituito da coloro che, senza essere mercanti o gente di mare, ricorrevano al credito per partecipare occasionalmente a operazioni commerciali: funzionari, militari o religiosi destinati alle Indie, o semplicemente passeggeri che, nell'emigrare, portavano con sé piccole partite di merce.

Chi fornì le merci a credito ed il denaro a cambio marittimo durante la prima fase del commercio coloniale e durante tutto il secolo XVI? Se la risposta in via generale è semplice – furono i componenti della borghesia mercantile delle principali città castigliane, Siviglia, Burgos, Medina del Campo, nonché i genovesi impegnati nell'attività creditizia – un esame più approfondito richiede di individuare con maggiore precisione il ruolo e le modalità di partecipazione dei singoli gruppi, nonché le trasformazioni intervenute in un arco cronologico tanto ampio. Lo studio delle scritture di cambio marittimo ha consentito di rispondere adeguatamente a questa esigenza. È pure vero che per ragioni legate alla natura dei documenti la nostra analisi si è dovuta concentrare sugli anni 1492-1556, periodo per il quale disponiamo sia dei *Registros de la Casa de la Contratación* sia dei protocolli dei notai dell'epoca. Per il periodo 1557-1614, infatti, i *Registros* consolari raccolgono le autorizzazioni concesse dal *Consulado*, recanti gli importi concessi, senza tuttavia attestare chi furono i creditori. Contemporaneamente, diffusasi la pratica della stipulazione informale dei contratti di cambio marittimo, viene meno anche la fonte notarile, non più utilizzabile per i nostri scopi.

Dobbiamo innanzitutto sottolineare due caratteristiche proprie del commercio coloniale ai suoi inizi: a) nella lista dei creditori, lo abbiamo già detto, si ripetono con percentuali nient'affatto disdegnabili persone che allo stesso tempo erano debitori in altre operazioni di prestito; b) assai attivi nel credito commerciale sono gli uomini della finanza, cambiatori e banchieri, i quali arrivano ad essere i protagonisti del commercio coloniale. In un'epoca in cui le attività mercantili e finanziarie non erano ancora pienamente distinte ed erano esercitate dagli stessi operatori, non è difficile incontrare mercanti che nello stesso tempo ottengano e concedano credito, che indifferente-

mente traffichino in merci proprie o importate, che negozino lettere di cambio o stipolino assicurazioni: essi rispettano la consueta prassi di una prudente diversificazione del rischio. Nello stesso modo si comportavano i *maestres* e i proprietari delle imbarcazioni che potevano essere contemporaneamente trasportatori e mercanti, in proprio o in società con altri. Quindi, gli *hombres de dinero*, ovvero i cambiatori e i banchieri, per lo meno nella piazza di Siviglia, furono senza alcun disonore mercanti generici prima e operatori del commercio coloniale in seguito. Una sorta di specializzazione si sarebbe imposta più tardi e, nell'ambito del credito mercantile, avrebbe agevolato la raccolta di capitale e il controllo dei mercati monetari e finanziari. La Tabella 3 dà una visione d'insieme delle attività svolte dai creditori.

Tab. 3 – *I creditori nei contratti di cambio marittimo (1466-1556)*

	N° di scritture	Ammontare (<i>maravedís</i>)	% scritture	% <i>maravedís</i>
Gente di mare	229	5.058.809	10,57	6,67
Mercanti	911	31.240.943	42,06	41,21
Mercanti genovesi	409	20.026.481	18,88	26,42
Cambiatori e banchieri	92	2.338.031	4,25	3,08
Orafi	29	1.219.299	1,34	1,61
Negozianti di tessuti	43	1.162.829	1,99	1,53
<i>Jurados</i> di Siviglia	39	2.177.662	1,80	2,87
Funzionari	16	931.458	0,74	1,23
Intermediari	5	114.705	0,23	0,15
Altre categorie	76	2.270.404	3,51	3,00
Senza indicazione	317	9.259.582	14,64	12,22
Totale	2.166	75.800.203	100	100

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

Sebbene i dati siano di per sé espliciti, procederemo ad una analisi dettagliata del gruppo dominante, formato da mercanti, cambiatori e banchieri genovesi.

A) I mercanti. Dal prestito di 3.000 *maravedís* che nel gennaio del 1497 María Alarcón concesse al capitano Juan de Paredes, «por razon de ciertas cosas quella le dio para vender en las Indias» – prima testimonianza di cambio con riferimento alle Americhe –, fino al 1505, data in cui compaiono i genovesi, coloro che apportano il denaro per le prime spedizioni commerciali, escludendo i capitani e proprietari di imbarcazioni, sono ben noti mercanti sivigliani. Dovremmo eviden-

ziare, per la rilevanza dell'esborso, Gonzalo Fernández nel 1500, seguito nel 1501 da Juan Mojados, che opera associato con altri mercanti, e Tomás Palenzuela; nel 1503 dal noto Pedro de Jerez, che era inoltre cambiatore, da Rodrigo de Sevilla e da Juan de Jerez. A partire dal 1505, una volta confermata la liberalizzazione del commercio coloniale e concessa agli stranieri residenti la possibilità di prendervi parte, il gruppo di creditori si amplia enormemente grazie alla partecipazione di mercanti di altre piazze castigliane ma residenti in quel periodo a Siviglia, oppure grazie alla intermediazione di commissionari ivi distaccati.

Almeno un centinaio di grandi mercanti tra il 1505 e il 1556 firmarono più di quattro scritture di prestito dell'ammontare medio più alto: 25 negli anni dal 1505-1510, 19 negli anni 1510-1519, 40 nel decennio dal 1520-1530 e soltanto 8 negli anni dal 1530 al 1556.

Gli elementi più rappresentativi sono membri di vere e proprie dinastie familiari impegnate nel commercio coloniale sin dagli inizi e che prima della metà del secolo avevano abbandonato l'arte della mercatura per accedere al patriziato urbano della città. Ci è risultato impossibile procedere ad una ricostruzione affidabile di tutti i nuclei familiari, pertanto ci siamo concentrati su quei grandi mercanti che figurano in ogni fase del commercio coloniale e che, individualmente, sono i maggiori creditori di prestiti e cambi. Li abbiamo raggruppati nella Tabella 4.

Questi 65 grandi mercanti, residenti o stabiliti temporaneamente a Siviglia, concessero prestiti per il 71,5% del totale dei capitali prestati dai mercanti e superarono di un 18% la quantità che i 94 genovesi – mercanti e banchieri inclusi – investirono in prestiti a cambio marittimo nello stesso periodo: essi non rivestirono, quindi, un ruolo secondario, come si è soliti pensare dei commercianti castigliani della prima metà del secolo XVI.

In buona parte gli operatori, fra i quali vi erano pure *conversos*, appartenevano a famiglie già operanti nel commercio sin dalla fine del secolo XV e che consolidarono il proprio carattere di *élite* mercantile con i traffici coloniali: si tratta delle importanti dinastie degli Alemán, Alcázar, Burgos, Caballero, Cisbón, Córdoba, Fernández, Jerez, León, Palma, Pardo, Pérez, Sevilla, Soria, Suárez, Prado, Torre, Valladolid, Jorge, Lizarraza, Espinosa, tra gli altri. Successivamente questi nomi sparirono, assorbiti da altre famiglie mercantili o entrati nelle file del patriziato urbano. Si tratta di una delle principali caratteristiche dei sivigliani impegnati nel commercio coloniale, cioè la relativamente breve permanenza nell'esercizio della mercatura. La mancanza di con-

Tab. 4 – *Principali creditori nei contratti di cambio marittimo (1500-1540)*

Mercanti	Anni	Ammontare (<i>maravedís</i>)	Mercanti	Anni	Ammontare (<i>maravedís</i>)	Mercanti	Anni	Ammontare (<i>maravedís</i>)
Fernández, Gonzalo	1500-09	485.200	Bazo, Alonso	1513-15	182.625	Prado, Gómez de	1525-30	1.631.041
Sevilla, Rodrigo de	1504-09	101.155	Peñas, Nicolás	1514	170.625	Jerez, Pedro de	1526-27	172.012
Caballero, Pedro	1506-09	270.062	Sanabria, Cristóbal de	1514-17	447.957	Palma, Juan de	1526-30	172.012
Soria, Antón	1506-17	766.705	Sevilla, Alonso de	1515	75.562	Carmona, Fernando de	1526-29	177.138
Cisbón, Manuel	1507-09	1.086.750	León, Juan de	1515-17	75.375	Carreño, Francisco	1526-28	318.750
Fernández-Cisbón, Diego	1507-08	250.125	Jaen, Fernando de	1520-28	702.375	Ordóñez, Juan	1526	270.937
Herrera (<i>bermanos</i>)	1507-08	205.312	Prado, Luis de	1523-30	1.291.574	Prado, Alonso-Gómez de	1527-30	152.812
Valladolid, Alvaro de	1507	54.375	Prado, Luis y Gonzalo	1524	381.375	Herver, Juan de	1527-30	134.375
Soria, Pedro de	1507	165.750	Rodríguez, Vasco	1524	581.166	Zornoza, Domingo de	1527-30	578.470
Vanegas, Fernando	1508	241.875	Sánchez, Gaspar	1523	118.500	Espinosa, Alonso de	1527-30	200.812
Burgos, Alonso de	1508	201.048	Aleman, Alvaro	1524-26	200.044	Fernández, Gonzalo	1528-29	226.849
Palma, Juan de	1508	45.000	Núñez, Francisco	1524	1.064.530	Íñiguez, Juan	1528	246.600
Pérez, Juan	1508-12	492.700	Bernuy, Gonzalo de	1524-28	463.612	Roman, Alonso	1528	535.515
Suárez, Francisco	1508-10	119.919	Fernández-Álvarez	1524-30	1.216.159	Torre, Alonso de la	1529	112.500
Baena, Fernando de	1508-09	122.250	Fernández, Gonzalo	1523-29	526.874	Baeza, Alonso de	1530	101.250
Bernal, Antón	1508-17	248.895	Torre, Gonzalo de la	1524-30	118.220	Herrera, Alonso de	1530	144.375
Aleman, Alvaro	1509-10	46.500	Jerez, Fernando de	1525-28	303.364	Salamanca, Francisco de	1530	169.125
Otalora, Francisco	1509	64.500	Torre, Diego de la	1525-27	175.124	Trujillo, Sebastian de	1530	170.437
Pardo, Diego	1509	50.000	Valladolid, Alvaro de	1525-28	382.925	Herrera, Juan	1537	404.060
Pérez Cisbón, Juan	1512	1.663.132	Belmonte, Fernando	1525-26	238.687	Aguiarza, Esteban de	1538	277.500
Castillo, Fernando del	1513-15	439.950	Dávila, Francisco	1525-27	150.562	Pérez, Hernando	1538-40	634.687
Soria, Pedro de	1513-15	199.919	Fuentes, Francisco	1525-30	1.032.037			

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

tinuità nella figura degli operatori ha conferito un carattere di fragilità al commercio sivigliano, che ha visto cambiare quasi completamente l'insieme dei propri rappresentanti tre volte per secolo.

Tra i mercanti vanno inseriti anche orafi, artigiani tessili e sarti. I 9 orafi sono registrati con 29 scritture di prestito concesse. Uno di essi, Antón Bernal, è un noto mercante e altri, come Alonso de Baeza, Gonzalo de Toledo o Francisco de Quintanilla, sono esponenti di importanti famiglie. Sottoscrivono 43 contratti di cambio 9 sarti e artigiani tessili i quali, come ha dimostrato Enrique Otte, rivestirono una funzione di primo piano nel finanziamento delle prime spedizioni. Tra di essi emergono nomi noti: il sarto Juan de Alçola il quale, con 19 prestiti accordati, fu uno dei principali finanziatori della *Carrera de Indias* negli anni tra il 1508 ed il 1515; gli artigiani Fernando de Carvajal, Alonso de Jaén, Luis Alemán e Pedro Gallego. Sono nomi ricorrenti nel mondo del commercio anche quelli che abbiamo raggruppato nella categoria *jurados* della città di Siviglia: Bernardino de Isla, Diego de Alcocer, Luis de Prado, Antón Bernal, Diego López, genero di Manuel Cisbón, tutti personaggi che, dopo una vita spesa nell'attività mercantile, ebbero accesso al governo municipale. Troviamo personaggi molto conosciuti anche nel gruppo che abbiamo definito "senza dati" solo perché nei contratti sottoscritti non compare la loro attività professionale: Rodrigo de Bastidas⁷⁵ o Pedro Caballero, Hernando de Carrión, Fernandez Herrera, López Ocaña, Alonso de Porra, Rodríguez Manos Dueñas, Alonso Ortiz ed il ricco sivigliano Hernán Sánchez Dalvo, tutti attivi nel commercio coloniale.

Purtroppo non disponiamo di un adeguato numero di studi sulle biografie umane e professionali dei mercanti spagnoli attivi nel commercio coloniale nella prima metà del XVI secolo. Abbiamo gli eccellenti contributi di Enrique Otte, per gli anni che vanno dal 1492 al 1518⁷⁶, quelli di Ruth Pike, precisi ma incompleti⁷⁷, e l'importante monografia di Manuel Basas Fernández⁷⁸ sui mercanti burgalesi. Vi è,

⁷⁵ J.J. REAL, *El sevillano Rodrigo de Bastidas*, «Archivo Hispalense», 111-112 (1962).

⁷⁶ E. OTTE, *Wirtschaftskräfte Andalusiens an der Schwelle der Neuzeit: die tra-peros*, in *Festschrift für Hermann Kellenbenz*, I, Nürnberg 1978, pp. 297-312.

⁷⁷ R. PIKE, *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona 1978.

⁷⁸ M. BASAS, *Mercaderes burgaleses en la Sevilla del siglo XVI*, «Boletín del Instituto Fernán González», (Burgos), XLIV, 164 (1965), pp. 483-502.

infine, un piccolo numero di studi che si occupano soprattutto della seconda metà del secolo⁷⁹.

A differenza di quelli che prendevano denaro a prestito, pochi di quelli che concedevano i prestiti si recavano nel Nuovo Mondo. La base delle loro operazioni era Siviglia. Nel capoluogo andaluso i primi a impegnarsi nell'attività creditizia furono i mercanti burgalesi e baschi, sia prestando denaro che vendendo a credito le merci da portare in America. I burgalesi, soprattutto *conversos*, erano presenti sulla piazza sivigliana già prima del 1492⁸⁰. Essi operavano in collaborazione con i banchieri genovesi, ai quali, presumibilmente, facevano da prestanome: è il caso di Bernardino del Castillo, Diego Pardo, Alonso Pérez, Alonso de la Vega, Pedro de Santo Domingo o Fernando de la Corman o Curunan. Abbiamo identificato 8 burgalesi, i quali, senza essere grandi mercanti, tra il 1506 e il 1514 stipularono 17 contratti per un importo di 707.519 *maravedís*.

I baschi, un gruppo chiuso, estremamente solidale al proprio interno⁸¹, si inserirono sin dal primo momento nel cuore stesso del meccanismo statale che sovrintendeva al commercio coloniale grazie a Sancho de Matienzo, primo tesoriere della *Casa de la Contratación*, a suo nipote Domingo de Ochandiano, che nel 1521 prese il posto dello zio, e soprattutto grazie a Juan López de Recalde, fattore dalla *Casa* dal 1510 e indiscutibile *patrón* dei mercanti baschi legati alla *Carrera de Indias*. La lista dei baschi, inclusi coloro che non appaiono nel gruppo dei principali creditori, sarebbe troppo estesa per essere riprodotta in questa sede. Ci limiteremo a ricordarne alcuni che si dedicarono molto presto al finanziamento delle spedizioni commerciali per il Nuovo Mondo: i biscaglieni Iñigo de Nalanco, Francisco Núñez de Bilbao, Nicolás Sánchez Aramburu, il guipuzcoano Aróstegui, o anche Juan de Arriaga, Martín Churruca, Juan Pérez de Idiáquiz,

⁷⁹ A. VIÑAS, *Séville au XVI^e siècle*, Bruxelles 1930-31; E. LORENZO, *Esplendor y quiebra de la sociedad mercantil más poderosa del comercio indiano de mediados del siglo XVI*, «Revista de Indias» (Madrid), 37 (1977), 147-148, pp. 23-50; S. MONTOTO, *Sevilla en el Imperio. Siglo XVI*, Sevilla 1938; F. MORALES, *La ciudad del Quinientos*, Historia de Sevilla, III, Sevilla 1977.

⁸⁰ F. MÁRQUEZ VILANUEVA, *Conversos y cargos concejiles en el siglo XV*, «Revista de archivos, bibliotecas y museos», LXIII, 2 (1957); E. OTTE, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla 1996 e PIKE, *Aristócratas y comerciantes*.

⁸¹ E. OTTE, *Los mercaderes vascos y los Pizarro*, «Bulletin de la Faculté des Lettres de Strasbourg», 6 (1966); ID., *Los mercaderes vizcaínos Sancho Ortiz de Urrutia y Juan de Urrutia*, «Boletín Histórico John Boulton» (Caracas), 6 (1964), pp. 5-32; ID., *Mercaderes vascos en Tierra Firme a raíz del descubrimiento del Perú*, «Mercurio Peruano», 443-444 (1964), pp. 81-89.

Martín de Lizarraza sono già documentati per il 1510. Per gli anni seguenti, fino al 1520, dobbiamo ricordare, oltre a Domingo de Ochandiano, Juan de Eguibar, cognato di López de Recalde, Beltrán de Aguirre, Lope de Azoca, vicino di Azcotia, e Martín de Recalde, guipuzcoano, fornitore di pece per le navi. Per il terzo decennio del secolo abbiamo Pedro de Iguarán, Juan de Antoña, la compagnia formata da Pedro Sánchez Aranz e Martín Pérez de Achotegui e Pedro Sánchez de Galardí, fornitori di ferro. Il biscaglino Diego de Zornoza, con 578.470 *maravedís* di prestiti concessi nel 1530, è forse il mercante basco con maggiori capitali investiti in un solo anno. Baschi e biscaglino, con circa una cinquantina di scritture, concedono prestiti per più di milione di *maravedís*.

Sebbene in minor proporzione, a partire dal secondo decennio del secolo appaiono mercanti della Corona di Aragona, una partecipazione quasi del tutto ignota agli studiosi, a riprova dell'importanza della fonte qui utilizzata per la soluzione della dibattuta questione del disinteresse dei catalani per il commercio coloniale al suo esordio. Le fonti testimoniano di un mercante di Barcellona che nel 1510 stipula a Siviglia un contratto di cambio per un importo di 94.875 *maravedís*, cifra che comprende il capitale prestato e la remunerazione del cambio, per 28 botti di vino vendute a credito ad un capitano. Si legge poi di un certo Luis Foy o Fox, forse di Valenza, nel 1508; nel 1525 di Felipe Ribas, che presta 75.000 *maravedís* a Sebastian Caboto, a sua volta avallato da un altro catalano, Miguel Rifo; infine, nel 1538, Juan Vendrel firma un contratto per il valore di 35.360 *maravedís*. Per quanto riguarda altre regioni di provenienza, abbiamo Rodrigo Alvarez, asturiano, Juan Suárez, galiziano, Juan Escalante, di Rentería, e Juan Navarro, di Pamplona.

B) Cambiatori e banchieri. Nonostante il lavoro di Santiago Tinoco sulla banca sivigliana nel XVI secolo, il ruolo rivestito dagli uomini della finanza nel commercio coloniale non è stato ancora tratteggiato in tutte le sue dimensioni ed articolazioni. Essi erano ovviamente interessati a intercettare i metalli preziosi provenienti dal Nuovo Mondo e parteciparono al commercio coloniale concedendo prestiti a cambio marittimo. Precedentemente avevano partecipato al finanziamento del commercio atlantico, come dimostrano alcuni documenti risalenti al 1472. Nel febbraio di quest'anno il cambiatore Juan Pardo, del quartiere sivigliano di Santa Cruz, diede a cambio 1.670 *maravedís* a Juan de Zamora, marinaio, e 1.900 *maravedís* a un *contra-maestre* per l'invio di merci a Londra con una nave del duca di Me-

dinasidonia, in partenza dal porto di Sanlúcar. Nello stesso mese, il cambiatore Andrés Sánchez diede a cambio 2.800 *maravedís* ad Antón Benítez, mercante, per merci da spedire a Lanzarote. In agosto, infine, il cambiatore Francisco de Rota diede a cambio 650 *maravedís* a un barcaiolo di Triana. La prima operazione di credito nel commercio con l'America realizzata da un cambiatore, invece, risale al 1503. Da quest'anno e fino al 1520 – ultimo anno in cui compaiono banchieri attivi in questo tipo di operazioni – abbiamo raccolto 85 operazioni di cambio marittimo, per un importo complessivo di 2.389.184 *maravedís*, effettuate, come si vede nella Tabella 5, da 10 differenti operatori.

Tab. 5 – *Cambiatori sivigliani creditori nei contratti di cambio marittimo*

Cambiatori	Anni	N° di scritture	Ammontare (<i>maravedís</i>)
Pedro de Jerez	1503-1515	35	1.277.001
Fernando de Sevilla	1506-1508	10	246.614
Fernando de Cordoba	1507-1508	9	329.812
Diego de Sevilla	1507-1508	3	86865
Diego de Jerez	1508	1	27.000
Francisco Tordón	1508	1	7.663
García de Sevilla	1508-1517	12	125.105
Juan Diaz de Alfaro	1510	2	49.312
Martín de Ribera	1514-1520	2	41.812
Pero Fernández de Sevilla	1518-1520	10	198.000
Totale		85	2.389.184

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

La maggior parte di questi operatori sono *conversos* stabiliti a Siviglia da lungo tempo e attivi nella riscossione e nell'arrendamento delle imposte. A Siviglia attività bancarie sono testimoniate sin dal 1480, però le prime operazioni di prestito e cambio marittimo effettuate da banchieri risalgono al 1512, un anno dopo la concessione della licenza ai banchieri genovesi Gaspar Centurión e Juan Francisco Grimaldo per aprire un banco pubblico. Dal campione che stiamo analizzando, relativo al periodo 1466-1556, risulta che i banchieri sottoscrissero 88 contratti di prestito, per un importo di 3.546.670 *maravedís*, pari al 4% dei contratti stipulati e al 4,6% del totale delle somme prestate. Queste cifre, in linea di principio, ci potrebbero indurre alla considerazione della scarsa partecipazione

dei banchieri al finanziamento del commercio coloniale, ma si tratterebbe di una conclusione affrettata. La quota più rilevante di queste operazioni spetta alla compagnia Grimaldi-Centurione: furono i genovesi a prestare la maggiore quantità di denaro a cambio marittimo, attività in cui nel secondo decennio del secolo acquisirono il primato. Tra il 1512 e il 1518 stipularono 79 contratti, per un importo di 2.621.907 *maravedís*, il 17% delle somme mobilitate in questo tipo di operazioni per il periodo 1466-1566. Gli altri banchieri che figurano nei contratti di cambio marittimo sono i seguenti: tra il 1529 e 1530, García Martínez con 11.701 *maravedís*; nel 1531, Juan e Diego Martínez, portoghesi, con 112.500 *maravedís* e nel 1538 lo stesso Diego Martínez con il mercante lucchese Cristobal Francesquín, che diedero a cambio marittimo 700.000 *maravedís* a doña María de Toledo, moglie di Diego Colón; infine, il noto banchiere pubblico di Siviglia, il basco Domingo de Lizarraza il quale, con 18.562 *maravedís* accreditati a suo favore, rappresenta la figura più rilevante.

La partecipazione dei banchieri al finanziamento dei traffici era molto importante, persino più di quanto le stesse cifre rivelino. Non si deve dimenticare che, per lo meno in teoria, ai cambiatori e ai banchieri era proibito partecipare a operazioni di credito di questo tipo; pertanto, essi ricorrevano spesso a sotterfugi, come la costituzione, più o meno simulata, di compagnie, o l'intervento di intermediari e prestanome. Va inoltre considerato che, come succedeva per i mercanti e i *maestres*, anche qui era labile il confine fra le categorie dei mercanti, dei cambiatori e dei banchieri, compresi i titolari di banchi pubblici. Tra i cambiatori, Pedro de Jerez, Fernando de Córdoba o García de Sevilla effettuarono importanti operazioni creditizie di natura commerciale, con la vendita a credito di merci; altri come Rodrigo Iñiguez, Francisco Morillo, Juan Alzola, Alonso Melgar, Francisco García o Hernán Sánchez Dalvo, che abbiamo considerato come mercanti perché come tali sono menzionati nei documenti esaminati, furono anche banchieri pubblici. Si comprendono allora i rischi di una classificazione troppo rigida per la prima metà del secolo XVI.

C) I genovesi. La partecipazione dei genovesi fu decisiva per il finanziamento del commercio coloniale nei primi decenni del XVI secolo. Una quantità impressionante di studiosi si sono occupati della presenza dei genovesi in Spagna, dalla loro tempestiva presenza nella bassa Andalusia fino alla partecipazione al commercio atlantico già un

secolo prima della scoperta delle Americhe⁸². Per quanto concerne il tema qui trattato – il finanziamento del commercio coloniale – ne parla specificamente soltanto Ruth Pike, mentre Andrés Sayous, Charles Verlinden, Federigo Melis, Jacques Heers, nei loro lavori sopra ricordati sulle attività dei genovesi della Penisola iberica, quasi non vi prestano attenzione. Il contributo più importante sul ruolo dei genovesi nel finanziamento del commercio coloniale spagnolo è quello di Felipe Ruíz Martín, che dimostra come, dopo il 1520, essi lasciassero il finanziamento del commercio coloniale e si dedicassero alle assicurazioni e alla finanza statale della Castiglia⁸³. La documentazione conservata nei *Registros* ufficiali di cambio della *Casa de la Contratación* e la documentazione notarile sivigliana ne sono la riprova.

Sebbene nel XVI secolo i genovesi partecipassero attivamente alla vita commerciale e finanziaria di Siviglia, la loro partecipazione alle operazioni di prestito marittimo non può essere documentata prima del 1500, quando finanziano alcuni viaggi alle Canarie. I primi cambi sulle Indie datano dal 1505 e furono concessi da Jacome Riberol ai capitani Francisco del Castillo e Diego Martínez Bueno. In mezzo secolo, dal 1506 al 1556, nel valutare l'entità dei prestiti concessi dai genovesi, senza distinguere tra mercanti e banchieri, le cifre non potrebbero essere più eloquenti: i genovesi stipularono il 19,71% dei contratti, prestando il 27,08% di tutto il denaro mobilitato dai cambi marittimi.

I dati sono eloquenti e ci obbligano a una prima conclusione: i genovesi controllarono il finanziamento del commercio americano negli anni che vanno dal 1506 al 1518, con un 33,9% dei contratti e con il 44% del denaro impegnato; a loro volta, le quantità prestate nello stesso periodo implicano un 92% investito in operazioni di cambio e prestito marittimo nella prima metà del secolo. È così confermata la

⁸² Tra gli altri: L. D'ARIENZO, *Francesco Pinelli, banchiere del Papa, collettore e nunzio apostolico in Spagna all'epoca di Cristoforo Colombo*, «Studi Storici», 184-85 (1988); E. OTTE, *La flota de Diego Colón. Españoles y genoveses en el comercio transatlántico de 1509*, «Revista de Indias», 97-98 (1965); ID., *Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio transatlántico: la avería de 1507*, «Revista de Indias» (Madrid), 93-94 (1963), pp. 519-530; H. SANCHO DE SOPRANIS, *Los genoveses en la region gaditano-xericiense 1460-1800*, «Hispania», 32 (1948), pp. 335-402; P. GRIBAUDI, *Navigatori, banchieri e mercanti italiani nei documenti degli Archivi Notarili di Siviglia (secolo XVI)*, «Bollettino della Real Società Geografica Italiana», VII (1936).

⁸³ F. RUÍZ MARTÍN, *Prólogo*, in F. MELIS, *Mercaderes italianos en España (Siglos XIV-XVI)*, Sevilla 1976, pp. xi-xxxii.

Tab. 6 – *Numero e valore dei prestiti concessi dai genovesi (1506-1530)*

Anni	N° di scritture	% totale	Ammontare (maravedís)	% totale	Maravedís per scrittura
1506	6	15,0	283.315	0,03	47.212
1507	18	26,0	1.202.424	39,5	66.801
1508	140	38,0	7.806.151	54,1	55.758
1509	36	33,6	1.786.468	40,6	49.624
1510	30	49,2	1.903.625	62,6	63.454
1511	7	50,0	185.960	50,6	26.525
1512	22	39,2	704.383	41,0	32.017
1513	33	34,1	1.206.212	43,4	36.551
1514	28	22,0	943.886	21,0	33.710
1515	20	19,0	855.250	22,0	42.762
1516	21	42,8	670.489	57,3	31.928
1517	39	46,4	1.159.275	52,5	29.725
1518	5	45,4	178.500	61,9	35.700
1525	5	3,1	325.875	8,0	65.175
1526	5	4,0	436.875	13,0	87.375
1527	1	0,08	12.000	0,02	12.000
1528	3	2,0	457.500	9,0	125.500
1529	2	3,1	96.100	5,0	48.050
1530	3	2,0	120.817	2,0	40.272

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

tesi di Felipe Ruiz Martín sull'allontanamento dei genovesi, dopo il 1520, dal finanziamento del commercio coloniale. Siamo coscienti della necessaria cautela che si richiede nell'affrontare risultati provenienti da dati non omogenei, tuttavia, dato l'imponente numero di contratti esaminati, riteniamo che tali conclusioni possano essere considerate attendibili.

A partire dal 1518 la presenza genovese è più simbolica che effettiva. Certo, nel 1518 termina il registro ufficiale dei cambi, fatto che giustifica l'assenza di dati sino al 1524, tuttavia i protocolli notarili corrispondenti al periodo rivelano un forte calo della presenza genovese per gli anni 1523-1530. Dopo il 1530 compaiono solo sporadiche testimonianze di operazioni di cambio finanziate da genovesi: solamente due, risalenti al 1549, ad opera della compagnia Centurión-Espíndola (Centurione-Spinola), per un importo di 129.500 *maravedís*. Forse aiuta a comprendere la diversa strategia di investimento il fatto che fino al 1520 le rimesse ai genovesi erano a titolo di rimborso di operazioni di cambio, mentre a metà del secolo XVI, tali rimesse –

204.869.726 *maravedís* fra il mese di agosto del 1550 e quello di febbraio del 1551 – derivavano da investimenti nella rendita pubblica. È nota la rosa di genovesi che fecero dei primi trent'anni dell'espansione coloniale castigliana “cosa propria”. Secondo i dati da noi elaborati – dati che, sebbene provvisori, sono i più numerosi finora raccolti – intervennero nella contrattazione dei cambi marittimi almeno 76 mercanti e banchieri diversi appartenenti più o meno ad una sola ventina di famiglie, come si evince dal prospetto che segue (Tabella 7).

Il banco pubblico che la società Grimaldo-Centurión gestiva a Siviglia concesse 80 dei prestiti riportati in tale tabella, mentre i rimanenti 368 contratti furono stipulati da operatori indicati come mercanti. Ma, data la già ricordata commistione delle funzioni di mercante e banchiere propria dell'epoca, tra i mercanti devono sicuramente essere annoverati molti banchieri. Anche tra i genovesi, una piccola *élite* di grandi mercanti si accaparra la parte più rilevante delle transazioni: dieci esponenti della famiglia Grimaldo e quattro della famiglia Centurión, documentati per gli anni che vanno dal 1507 al 1518, concentrano nelle propri mani il 45% del totale del denaro dato a cambio marittimo in tutta la prima metà del secolo XVI. L'importo medio dei contratti firmati dai genovesi supera del 30% la media generale e tale dato rivela la maggiore specializzazione dei genovesi nell'attività finanziaria rispetto ai colleghi castigliani. In ogni modo, dal momento che, in quanto stranieri, ai genovesi non naturalizzati era vietato partecipare al commercio con l'America, sospettiamo che questi prestiti nascondessero veri e propri contratti di commissione: è risaputo, infatti, che gli stranieri presero parte attiva al commercio coloniale proprio facendo trasportare le merci a prestanome spagnoli.

Il contratto di cambio diventava lo strumento di garanzia dei creditori esclusi dal commercio diretto con le Indie, e più ancora se tale contratto era registrato presso la *Casa de la Contratación*. Infatti, chi prestava il denaro, ovvero affidava le merci mediante un contratto di commissione, era garantito dalla nave, se il commissionario era il *maestre*, o dalle merci imbarcate se si trattava di un mercante. Siamo convinti che, a mano a mano che diminuiva il controllo governativo sui cambi marittimi, i genovesi ridussero progressivamente la loro partecipazione a tale attività, sempre meno garantita dalla presenza di una autorità pubblica. Per diversificare il rischio, essi investirono i propri capitali non solo nelle operazioni di cambio e prestito marittimo, ma anche nelle assicurazioni, nel debito pubblico e nei censi. Contemporaneamente gli operatori più potenti furono coinvolti da una trasfor-

Tab. 7 – *Mercanti e banchieri genovesi creditori nei contratti di cambio marittimo*

Anni	Nome	N° di scritt.	Ammontare (<i>maravedís</i>)	Anni	Nome	N° di scritt.	Ammontare (<i>maravedís</i>)
1505-07	Jacome Ribero	7	346.588	1508-15	Gaspar Centurión	14	573.038
1506-07	Jacome de Ribera	2	89.903	1509	Bautista-Gaspar Centurión	1	28.125
1506-14	Lorenzo Pinelo	11	428.735	1509	Esteban Grimaldo	1	84.375
1507	Bautista-Antón Casano	1	4.255	1509	Jerónimo Salvago	1	4.628
1507	Melchor Doria	1	44.125	1509	Octavio Calvo-Ambrosio Espíndola	3	112.500
1507	Bernardo Grimaldo/ Diego de Sevilla	1	320.000	1509-14	Juan Tomás Espíndola	8	340.750
1507	Luco Batista	1	84.375	1510	Esteban Centurión	1	62.000
1507-08	Bautista Cataño	13	462.625	1510	Franco Leardo	1	112.500
1507-08	Nicolo Espíndola	2	36.187	1510	Valian Salvago	1	69.375
1507-08	Niculoso Spíndola	2	38.625	1512	Jerónimo Grimaldo	1	47.250
1507-09	Bernardo Grimaldo	14	739.312	1512	Francisco Espíndola	1	9.300
1507-09	Alejandro Cataño	11	514.365	1512-13	Andrea Pravesín	8	335.045
1507-10	Ambrosio Espíndola	5	386.865	1512-18	Grimaldo-Centurión	80	2.649.806
1507-12	Nicolao Grimaldo	14	895.287	1513	Juan I. Espíndola	1	2.250
1508	Luco Batista Adorno	1	112.500	1513	Antonio Grimaldo	2	50.437
1508	Juan Tomás de Andrés	1	55.500	1513-14	Antonio Garibaldo	1	143.624
1508	Batista Carino	1	3.000	1513-14	Francisco Juan Espíndola	4	194.212
1508	Domingo de Castellón	7	202.875	1513-14	Nicolao Cataño	3	142.500
1508	Francisco Cataño	1	70.500	1514	Agustín Grimaldo	1	10.500
1508	Leonardo Cataño	1	43.750	1514-15	Juan Francisco Grimaldo	5	195.750
1508	Luardo Cataño	1	97.500	1525	Constantino Gentil	1	131.250

Segue

Segue: Tab. 7 - Mercanti e banchieri genovesi creditori nei contratti di cambio marittimo

Anni	Nome	N° di scritt.	Ammontare (maravedís)	Anni	Nome	N° di scritt.	Ammontare (maravedís)
1508	Alesandre Cataño	3	129.975	1525	Oberto Sopranis	1	27.750
1508	Jacome Centurión	1	71.250	1525	Juan Bautista Sopranis	2	112.500
1508	Cristóbal de Grimaldo	2	283.875	1525	Esteban Justinian	1	54.375
1508	Alonso Pinelo	2	167.625	1526	Nicolao Cataño-Juan Rizo	1	75.000
1508	Francisco Pinelo	2	33.140	1526	Luis Monardis	1	30.000
1508	Luco Pinelo	6	398.675	1526	Riberol-Sopranis	2	158.437
1508	Luis Pinelo	1	80.500	1526-29	Luis Catano Nicolao	4	582.475
1508	Juan Tomás del Monte	5	277.500	1527	Alonso Cataño	1	12.000
1508	Benito de Pumar	5	153.825	1528	Bautista Justinian	1	120.000
1508-09	Bautista Cataño	9	346.950	1529	Francisco Monardis	1	25.500
1508-09	Bautista Centurión	17	974.475	1530	Benito Doria	1	4.617
1508-09	Ambrosio Espíndola	9	839.500	1530	Franco Leardo	1	3.700
1508-12	Jacome Grimaldo	41	2.383.009	1530	Cataño-Grimaldo	1	112.500
1508	Agustín Monlón	1	56.250	1544	Centurión-Espíndola	2	129.500
1508	Espíndola-Doria	3	141.290	1508-18	Alfonso Perona	36	1.360.922

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

mazione da lungo tempo presentita: una volta che i flussi di oro americano cominciarono a divenire via via più consistenti abbandonarono la mercatura per la finanza. Questo fenomeno divenne irresistibile a partire dal terzo decennio del secolo.

D) Altri italiani e stranieri. Già Federigo Melis aveva messo in evidenza l'attività dei mercanti toscani nei primi anni del commercio coloniale spagnolo. E, come i genovesi, furono molto attivi anche nel prestito a cambio marittimo⁸⁴. Gli esempi che abbiamo trovato, raccolti nella Tabella 8, non sono numerosi ma forniscono una prima idea della diversa provenienza di tali mercanti. Coloro che operavano da più tempo, a quanto pare, erano i fiorentini, generalmente mercanti. Il lucchese Cristóbal Francesquín gestiva un banco pubblico a Siviglia. Tra gli altri stranieri che nella prima metà del secolo prestarono denaro a cambio marittimo troviamo alcuni inglesi e un tedesco.

Tab. 8 – *Mercanti e banchieri stranieri, escluso i genovesi, creditori nei contratti di cambio marittimo*

Nome	Proven.	Italiani		Nome	Proven.	Altri	
		Anni	Amm.			Anni	Amm.
Pedro Rondinelli	Firenze	1506-14	37.500	Tomás de Brujas	Inghilterra	1513	78.750
Juan Antonio Piccolomini	Siena	1531	18.750	Robert Spencer	Inghilterra	1514	37.500
Cristobal Francesquín	Lucca	1538	700.000	Enrique Patimer	Inghilterra	1514	75.000
Luis Ricasoli-Juan B. Redolfi	Firenze	1538	116.250	Lázaro Nuremberg	Germania	1527	22.500
Juan Bautista Boti	Firenze	1544	66.625				

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

E) Qualche considerazione conclusiva. Abbiamo già detto che la principale caratteristica del finanziamento del commercio coloniale spagnolo nella prima metà del XVI secolo fu la frequente presenza delle stesse persone sia tra i debitori che tra i creditori nei contratti di prestito marittimo. Sofferamoci ora su questi operatori, soggetto e oggetto a un tempo dell'attività creditizia. Nel *database* da noi elaborato abbiamo riportato per ogni operazione di prestito, per quanto la fonte lo consentisse, i dati relativi al debitore e al creditore, con l'indicazione dell'anno, dell'importo del prestito e della professione o attività dei partecipanti al contratto⁸⁵. Li abbiamo quindi raggruppati in

⁸⁴ MELIS, *Mercaderes italianos*, pp. 67-140.

alcune categorie: Mercanti spagnoli, Mercanti genovesi, *Maestres*, Armatori, Proprietari di nave, Piloti e Marinai, Banchieri e cambiatori, Artigiani, Clero, Funzionari, Altri, e abbiamo costruito una tabella di tipo input-output nella quale sono riportati in termini percentuali i flussi più significativi di prestiti tra le varie categorie (Tabella 9). Seguendo la direzione di tali flussi, è possibile capire per i primi decenni del commercio spagnolo con l'America, quali operazioni commerciali e finanziarie si nascondessero dietro la concessione di prestiti marittimi.

Tab. 9 – *Creditori e debitori nei contratti di cambio marittimo (1492-1556): flussi tra le diverse categorie (%)*

Creditori	<i>Maestres</i>	Mercanti spagnoli	Piloti e marinai	Banchieri e cambiatori spagnoli	Banchieri e cambiatori genovesi	Mercanti genovesi
Debitori						
<i>Maestres</i>	8,6	29,05	23,09	35,70	36,90	44,40
<i>Maestres</i> in società con proprietari di nave	-	25,07	14,02	15,09	-	14,07
<i>Maestres</i> che sono proprietari di nave	-	20,03	48,87	11,05	6,02	27,29
Proprietari di nave	-	5,09	-	4,05	-	3,07
<i>Maestres</i> in società con mercanti	-	8,07	-	-	18,06	2,04
Mercanti	43,2	8,38	-	9,03	27,92	4,01
Piloti	8,3	1,06	-	9,02	-	-
Marinai	12,0	1,08	-	15,04	4,06	-
Artigiani	8,4	1,02	14,02	-	-	-
Religiosi	3,4	0,06	-	-	-	-
Funzionari	8,6	1,01	-	1,02	3,02	1,03
Professioni liberali	3,4	0,08	-	-	-	1,03
Altri	4,1	-	-	-	4,02	3,06
Totale	100	100	100	100	100	100

Fonte: BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*, Appendice 1 (A).

La prima osservazione da fare è che i mercanti e i *maestres*, ovviamente le categorie più interessate all'attività creditizia, furono quelle che diversificarono maggiormente i propri investimenti, generando contemporaneamente flussi molto intensi tra i due gruppi.

Esaminiamole singolarmente. I mercanti spagnoli concessero oltre il 90% dei propri crediti in merci o in denaro a *maestres* e proprie-

⁸⁵ BERNAL, *La financiación de la Carrera de Indias*.

tari di navi, mentre i mercanti genovesi raggiunsero la percentuale dell'87%. Quando il prestito era in denaro, la cessione dei capitali da parte dei mercanti ai *maestres* e agli armatori comportava in certo qual modo la costituzione di una società dove i secondi apportavano la nave ed il lavoro e i primi i capitali necessari per il vettovagliamento della spedizione mercantile, utilizzando il cambio marittimo quale garanzia dell'investimento. Il prestito era infatti garantito dalla nave: si trattava di una cautela necessaria soprattutto quando il mercante non era membro integrante della spedizione e desiderava assicurarsi del corretto comportamento mercantile del socio trasportatore. Se il mercante viaggiava con le proprie merci da vendere nelle Indie, allora il prestito del mercante al *maestre* costituiva una forma di investimento e contemporaneamente una forma di pagamento in conto noli per quanto concerneva il trasporto delle merci. Se il cambio marittimo corrispondeva a una vendita di merci a credito da parte di mercanti ai capitani e ai *maestres* di navi, abbiamo due possibilità: a) poteva riguardare la fornitura dell'attrezzatura per la nave, funi, sartie e così via, o il vettovagliamento per il viaggio; b) poteva riguardare merci da negoziare nelle Indie. Quest'ultimo caso fu quello più frequente, tanto che il cambio marittimo divenne uno strumento di credito che occultava la vera natura dell'operazione realizzata: i *maestres* in realtà agivano come intermediari o commissionari, per la vendita delle merci ricevute, secondo il costume bassomedievale vigente nel Mediterraneo, e il contratto di cambio marittimo era lo strumento garante del tipo di società irregolare costituita. Come abbiamo detto, in questo modo prendevano parte al commercio coloniale anche coloro che, per essere stranieri, non vi potevano partecipare in maniera diretta. Ci troviamo di fronte alla questione cruciale: i genovesi usavano i prestiti e i cambi marittimi per aggirare i divieti e partecipare con prestanome al commercio coloniale. Di qui l'uso massiccio di questo strumento di credito.

Passiamo ad analizzare i prestiti concessi dal secondo gruppo. I *maestres* diressero quasi la metà dei loro flussi creditizi a favore dei mercanti. Si trattava, in realtà, di un credito in buona parte simulato. Il *maestre* o il proprietario della nave potevano ottenere, con la garanzia dell'imbarcazione, prestiti a favore di terzi: una tale operazione, che presupponeva un profitto anche per *maestres*, proprietari di nave ed armatori, si concretizzava in una forma di associazione alle attività commerciali del mercante. In via generale, i prestiti dei *maestres* a favore dei mercanti implicavano, quindi, una qualche forma di associazione commerciale, in particolare quando i *maestres* erano al tempo

stesso proprietari della nave. Però potevano anche rappresentare una dilazione nel pagamento dei noli per il trasporto delle loro merci o di altre spese a cui i mercanti erano tenuti a contribuire alla partenza della nave. Il secondo gruppo di beneficiari dei prestiti marittimi concessi da armatori e *maestres*, per una percentuale del 12%, è quello che comprende piloti, marinai ed altra gente di mare, secondo una caratteristica secolare dei contratti di prestito marittimo. I prestiti dei *maestres* a favore di funzionari governativi, esponenti del clero, artigiani e così via, riguardano più spese di viaggio che affari di commercio. Tra i piloti e i marinai che negoziavano cambi e prestiti si evidenzia la minor dispersione: per il 75,8% il flusso creditizio è diretto a *maestres* e proprietari di navi. In tal senso perdura un comportamento tradizionale: i marinai concedono prestiti ai capitani e agli armatori della nave in cui si imbarcano come salariati: si tratta di prestiti destinati al finanziamento dell'impresa commerciale, della quale diventano in qualche modo soci.

Per quanto riguarda i flussi di credito provenienti da cambiatori e banchieri, dobbiamo operare una distinzione importante. Se essi sono spagnoli, solamente il 9,3% dei loro prestiti è concesso a mercanti. Ma, se i banchieri sono genovesi, oltre il 27% delle somme da loro prestate è diretto ai mercanti. Ci troviamo in questo caso di fronte a operazioni creditizie simulate, simili a quelle che abbiamo riscontrato per i cambi che i mercanti genovesi davano ai *maestres*. I mercanti ricevevano dai banchieri genovesi merci, o denaro per comprare merci, che essi rivendevano nelle Indie per conto di banchieri con un contratto di commissione. In entrambi i casi, cambiatori e banchieri operano come veri imprenditori commerciali con l'obiettivo che, come abbiamo detto, accomunava tutti i partecipanti al commercio coloniale: guadagnare con la spedizione delle merci e investire contemporaneamente nei cambi, acquisendo metalli preziosi. Tale fu, per tutti e tre i secoli della *Carrera de Indias*, la modalità di partecipazione al commercio coloniale di banchieri e cambiatori, che non sentirono perciò il bisogno di apportare alcuna forma di specializzazione e modernizzazione nelle tecniche bancarie da loro utilizzate.

ANTONIO-MIGUEL BERNAL