

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

SULLE ASSICURAZIONI MARITTIME
NELLA *CARRERA DE INDIAS*: GLI INIZI (SECC. XV-XVI)

La pratica dell'assicurazione nella navigazione e nel commercio con l'America è stata finora oggetto di diverse ricerche. Questi lavori, però, mancano di sistematicità e trascurano aspetti fondamentali dell'istituto assicurativo, dandone così una visione parziale. Inoltre, per quella particolare caratteristica del commercio coloniale spagnolo rappresentata dalla compenetrazione tra credito e assicurazione, il problema delle assicurazioni marittime ha dato luogo a equivoci e confusioni che rendono necessari alcuni chiarimenti preliminari. Abbiamo enucleato nella bibliografia disponibile le differenti ipotesi avanzate dagli studiosi circa le origini e lo sviluppo dell'assicurazione nella *Carrera de Indias*, la sua funzione economica e le principali norme che la regolavano: sottoponendo a verifica tali ipotesi, abbiamo cercato di precisare i termini della questione. I risultati vengono presentati in questo lavoro.

I primi studi sull'assicurazione nella navigazione atlantica

Già nel secolo XVIII lo storico e politico catalano Antonio de Capmany aveva affrontato il tema delle assicurazioni nel commercio coloniale in uno studio sulle istituzioni mercantili marittime spagnole, prendendo come riferimento il contenuto dei paragrafi 161 e 162 delle *Ordenanzas de la Casa de la Contratación* del 1552¹. Colpisce la scarsa rilevanza che il Capmany attribuisce a tali *Ordenanzas*, che pure costituiscono il documento di gran lunga più importante della legislazione marittima nella Corona di Castiglia del secolo XVI. Egli trascura, inoltre, le precedenti disposizioni sulle attribuzioni e le competenze della *Casa de la Contratación*, dettate nel 1539 per consiglio

¹ A. CAPMANY I MONTALAU, *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la Antigua ciudad de Barcelona*, Madrid 1779-1792.

del segretario dell'Imperatore Francisco de los Cobos, disposizioni che costituiscono il fondamento di tutto il successivo corpus giuridico della *Carrera de Indias*. La scarsa attenzione che l'*Ilustrado* catalano prestò alla normativa coloniale si può forse spiegare con la sua convinzione che, per quanto riguarda la normativa sulle assicurazioni marittime, tutto sarebbe stato già stabilito nella legislazione commerciale e marittima di Barcellona, Valenza e Burgos e che l'attività commerciale con il Nuovo Mondo non comportò alcuna innovazione.

Nel secolo successivo, il giurista e storico francese Jean Marie Pardessus² riprese, rafforzandola, l'ipotesi del Capmany circa l'influenza di Barcellona e Burgos sull'origine dell'assicurazione nel commercio con l'America e, sulla base della *Recopilación de Leyes de Indias*, libro 9, titolo XXXIX, sottolineò la somiglianza delle funzioni assunte in queste città dalle corporazioni mercantili nella giurisdizione su tale materia³. Il Pardessus riconobbe, però, l'importanza della legislazione promulgata in relazione alle istituzioni sivigliane, sia per quanto riguarda le *Ordenanzas de la Casa de la Contratación* sia, soprattutto, per quanto riguarda le *Ordenanzas del Consulado* del 1556, delle quali pubblicò i capitoli relativi alla normativa sulle assicurazioni unitamente ai diversi tipi di polizza utilizzati nel commercio coloniale.

Gli altri studiosi ottocenteschi di diritto commerciale, nell'occuparsi della storia dell'assicurazione marittima in Spagna, si accontentarono di ripetere quanto già detto e raccolto dal Pardessus, del quale mantennero l'approccio giuridico senza apportare alcuna novità circa il problema della introduzione delle assicurazioni nel commercio americano. La storiografia del secolo XX, più interessata all'approccio storico-economico, ha compiuto un certo passo in avanti nella conoscenza dell'argomento, sebbene si debba lamentare il fatto che, eccetto uno, la maggior parte degli studi si occupano delle assicurazioni solamente di sfuggita. In ogni modo, questi studi si soffermano su questioni quasi sempre trascurate e arrivano anche a formulare alcune ipotesi circa l'origine ed il funzionamento delle assicurazioni marittime nel commercio americano. Ancora una volta, come per tanti altri aspetti delle istituzioni e dell'economia coloniale, fu Clarence H.

² J.M. PARDESSUS, *Collection de Lois Maritimes antérieurs au XVIII^e siècle*, 6 voll., Paris 1828-1845.

³ La legislazione coloniale spagnola è raccolta in D. ENCINAS, *Provisiones, cédulas, capítulos de ordenanzas*, 4 voll., Madrid 1596; R. AGUIAR ACUÑA, *Sumario de la Recopilación de las Leyes de Indias*, Madrid 1628; *Recopilaciones de Leyes de Indias*, 4 voll., Madrid 1681 (ristampa anastatica Madrid 1973).

Haring a segnalare la presenza dell'assicurazione sin dagli inizi della *Carrera de Indias*, il ruolo del *Consulado* nel suo controllo, il monopolio dei sensali (*corredores de lonja*) nella stipulazione dei contratti (fatto che – ricorda l'autore – era generalizzato in Europa) ed, infine, il ruolo dei commercianti e dei banchieri nell'attività assicuratrice. Lo studioso statunitense, infine, correttamente analizza l'evoluzione dell'assicurazione a partire dalle già ricordate *Ordenanzas Consulares* sigliane del 1556, che riproduce in appendice⁴.

Ramon Carande riprende quanto scritto da Haring, aggiungendo un'importante considerazione: come dimostrano gli scritti ufficiali volti a regolamentare la materia, l'assicurazione marittima costituì la pagina forse più complessa del commercio coloniale, perché era occasione di spericolate e spesso truffaldine speculazioni che la corporazione dei mercanti tentò di prevenire con una azione di regolamentazione pressante e praticamente ininterrotta nel corso dei tre secoli del commercio coloniale spagnolo⁵.

È il lavoro di Guillermo Céspedes del Castillo, pubblicato attorno alla metà del secolo scorso, ad affrontare per la prima volta in maniera diretta il problema delle assicurazioni marittime nella *Carrera de Indias*⁶. Esso rappresenta l'analisi più sistematica e completa pubblicata fino a quel momento e offre una panoramica di ciò che fu la pratica e la regolamentazione di questo istituto dall'inizio del secolo XVI sino alla fine del secolo XVIII, insieme ad uno studio particolareggiato degli elementi formali del contratto di assicurazione. Il grado di affidabilità attribuito allo studio di Céspedes del Castillo fu tale che da allora nessun elemento di novità è stato aggiunto, e quanti hanno avuto occasione di occuparsi dell'argomento si sono limitati a ripetere le informazioni presenti in questo lavoro, elevato ad unico, autorevole e definitivo studio di riferimento. Così, e negli ultimi cinquanta anni, salvo qualche precisazione, peraltro non sostanziale, il nostro livello di conoscenza non si è modificato e, più che un incentivo per ulteriori studi, sembra quasi che l'articolo di Céspedes del Castillo abbia costituito un fattore di dissuasione per ogni futura in-

⁴ CL. H. HARING, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, México 1979 (ed. or. Cambridge (Mass.) 1918).

⁵ R. CARANDE, *Carlos V y sus banqueros*, I, *La vida económica de España en una fase de su egemonía (1516-1556)*, Madrid 1943, il quale dedica un paragrafo all'argomento.

⁶ G. CÉSPEDES DEL CASTILLO, *Seguros marítimos en la Carrera de Indias*, «Anuario de Historia del Derecho español», XIX (1948-49).

dagine. E qui sta, probabilmente, il principale limite di questo lavoro, che ci ha indotto a quella revisione che ci sta attualmente occupando e che è volta a verificare alcune ipotesi suggerite da Céspedes del Castillo riguardo le origini ed il funzionamento dell'assicurazione della *Carrera de Indias*. In primo luogo, accogliendo una dottrina ormai superata, egli ritiene che l'assicurazione marittima derivi dal prestito a cambio marittimo, del quale costituirebbe un perfezionamento⁷. Ma, sebbene sembri spesso confondere l'attività di credito con l'assicurazione marittima – confusione generalizzata tra quanti hanno studiato l'assicurazione nella *Carrera de Indias* –, tali contratti sono perfettamente separati nell'analisi delle assicurazioni che egli compie. Céspedes del Castillo individua correttamente sia le fonti e la metodologia di investigazione per questo tema – i *Registros de Pólizas del Consulado* di Siviglia ed i *Libros de asientos* tenuti dai sensali delle assicurazioni – sia le difficoltà inerenti all'utilizzo delle stesse fonti. Quando egli redigeva il suo articolo, il fondo dei documenti del *Consulado* dell'*Archivo General de Indias* di Siviglia non era ancora inventariato e la voluminosa documentazione complementare concernente i noli, i fallimenti, i debiti, i naufragi e le altre questioni concernenti la navigazione, era dispersa in varie sezioni di quell'archivio, o in altri depositi documentali, come l'*Archivo de Protocolos Notariales*, sempre di Siviglia, o l'*Archivo Histórico Nacional* di Madrid. Il lavoro di raccolta e studio di queste fonti, scarse e disseminate qua e là, era definito dallo stesso Céspedes del Castillo «ingrato e di scarso rendimento», con poche possibilità di pervenire a una conoscenza esaustiva della materia. Egli suggeriva di affrontare il tema delle assicurazioni partendo dalle disposizioni legislative – queste sì ben conosciute – e di delineare «la fisionomia giuridica dell'istituto» e le sue fasi evolutive nei tre secoli di commercio coloniale. Ed è ciò che fa nel suo studio.

Attraverso la sua analisi della legislazione riguardante l'assicurazione marittima, Céspedes del Castillo giunge ad alcune conclusioni circa la natura giuridica e la funzione economica di questo istituto che vanno sottoposte a una severa critica. L'affermazione secondo la quale l'assicurazione marittima sarebbe il risultato, a suo dire, di due circo-

⁷ È dello stesso parere R. PIKE, *Aristócratas y comerciantes*, Barcelona 1978, p. 127, quando scrive che nel decennio 1530-1540 «los préstamos marítimos ya se habían hecho más infrecuentes, debido a que ya no existía la urgente necesidad de dinero entre los armadores y comerciantes enriquecidos. Los contratos de seguros podrían obtenerse con más facilidad y servían para cubrir los riesgos».

stanze negative che ostacolavano il commercio coloniale: i pericoli di ogni sorte della navigazione atlantica e una supposta «modestia dei capitali privati che affluivano in tale attività». Sempre secondo lo studioso, l'assicurazione si sarebbe convertita in pura speculazione e nel secolo XVIII, in seguito all'incremento del commercio registratosi allora, si sarebbero sviluppate società anonime specializzate nell'attività assicuratrice. Contemporaneamente si sarebbe affermata anche la pratica dell'assicurazione per conto altrui e sarebbe venuto meno il tetto, stabilito per legge, ai premi delle assicurazioni.

Si tratta di affermazioni che i nostri studi hanno dimostrato essere assai inesatte: le società anonime si svilupparono soltanto nel XIX secolo; l'assicurazione per conto altrui era già praticata nel XV secolo; il riferimento a un tetto al premio assicurativo, che secondo Céspedes del Castillo non avrebbe dovuto superare il 5%, non trova riscontro nei testi legislativi, che mai si sarebbero sognati di pronunciarsi su un fattore tanto mutevole, determinato da una molteplicità di circostanze variabili nel tempo e nello spazio.

Degli studi posteriori, il più significativo per lo studio delle assicurazioni marittime nella *Carrera de Indias* è il lavoro di Manuel Basas Fernández dedicato all'assicurazione marittima a Burgos⁸. Dopo aver attribuito a questa città il primato di piazza assicurativa della Castiglia sin dalla fine del secolo XV, lo studioso avanza, con argomentazioni condivisibili, l'ipotesi che fu la legislazione della città castigliana, più moderna rispetto a quella di Barcellona, ad influenzare l'assicurazione marittima della piazza sivigliana. Secondo Basas Fernández, le *Ordenanzas del Consulado de Sevilla* risentono fortemente di quelle di Burgos, ma sulle modalità di tale influenza, che va sfumata, ritorneremo in seguito. Egli afferma, inoltre, che il *Consulado de Burgos* si sarebbe occupato anche delle assicurazioni nel commercio con le Indie perché a Siviglia non ci sarebbe stata una legislazione in proposito fino al 1554⁹, e che sarebbero i registri delle polizze assicurative conservati a Burgos a poterci dare indicazione circa questo contratto nel XVI secolo, dal momento che quelli stipulati a Siviglia sarebbero andati completamente perduti. Queste affermazioni vanno però attenuate perché, se è vero che le prime ordinanze del sivigliano *Consulado de Cargadores a Indias* risalgono al 1556, tali disposizioni non sono le prime nel capoluogo andaluso a regolamentare le assicurazioni nel commercio transatlantico. Della materia, infatti, si occupò

⁸ M. BASAS FERNÁNDEZ, *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Bilbao 1963.

⁹ Si tratta di una data inesatta: le *Ordenanzas consulares de Sevilla* sono del 1556.

fin dal 1509 la *Casa de la Contratación*, ed è forse questa la principale differenza tra l'assicurazione di Siviglia e quella di Burgos nella prima metà del XVI secolo.

Degli altri studi sul commercio coloniale spagnolo che conosciamo, nessuno si occupa specificamente delle assicurazioni, limitandosi qualche volta a poche e sporadiche osservazioni riferite ad esempi molto circoscritti. L'approccio al quale ci atterremo in questo lavoro è quello utilizzato nel nostro studio su *La financiación de la Carrera de Indias, 1492-1824*¹⁰, in cui abbiamo delineato con nettezza la differenza tra il prestito a cambio marittimo e l'assicurazione, ma anche sottolineato la compresenza e le reciproche interazioni di questi due istituti.

L'assicurazione nella Siviglia quattrocentesca

Prima del viaggio di Colombo del 1492, Siviglia era già una importante piazza mercantile e finanziaria della Corona di Castiglia collegata, già dal XIV secolo, con gli arcipelaghi dell'Atlantico – le Canarie e le Azzorre – e punto di confluenza di un attivo traffico con i principali porti del Mediterraneo e dell'Atlantico europeo¹¹. La presenza a Siviglia di importanti e attive colonie di mercanti castigliani (in particolare burgalesi), della Corona di Aragona (soprattutto valenziani) e stranieri (con predominio di genovesi e fiorentini, anche se con nuclei nient'affatto disdegnabili di fiamminghi, inglesi e altri nordici) ci consente di affermare che nella città fossero conosciute e praticate le tecniche mercantili e finanziarie più innovative del momento: elaborati metodi contabili, avanzati strumenti creditizi e di pagamento, assicurazione marittima. È difficile, allo stato attuale degli studi, stabilire derivazioni ed influenze. Si suole affermare che i maggiori influssi siano dovuti ai genovesi, tra gli stranieri, ed ai burgalesi tra i castigliani: questi ultimi, grazie alla folta presenza di ebrei convertiti al cristianesimo (*conversos*), finirono per creare una fiorente colonia nella capitale del Guadalquivir. Ma non possiamo dire di più e tralasciamo per il momento questo aspetto del problema, che non ci consentirebbe conclusioni sicure.

¹⁰ Sevilla 1992; 2ª ed. Madrid 1993.

¹¹ A.-M. BERNAL-A. COLLANTES DE TERÁN, *El puerto de Sevilla, de puerto fluvial medieval a centro portuario mundial (siglos XIV-XVII)*, in *I porti come impresa economica*, a cura di S. Cavaciocchi, Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini, Prato 1988.

Come abbiamo avuto occasione di scrivere¹², le Corone del Portogallo e della Castiglia dovettero affrontare sin da subito – in concreto dal 1292, dopo la conquista di Tarifa – le vie dell'Atlantico medio: gli andalusi dalle piazze di Siviglia, Jerez e Cadice e i portoghesi da quelle di Lisbona, Tavira e Lagos durante il secolo XIV intensificarono la navigazione sulle rotte insulari delle Canarie, Azzorre e Madeira e sulle rotte africane di Ceuta, Guinea e Capo Verde, senza abbandonare il traffico tradizionale dell'Atlantico europeo.

Mentre disponiamo di studi sufficienti a chiarire le problematiche relative a noli, traffici, associazioni tra mercanti, poco o nulla si sa circa le assicurazioni marittime, nonostante i molteplici riferimenti indiretti che se ne fanno nelle fonti. Secondo le mie indagini, l'ipotesi più verosimile al momento è quella che sottolinea, per il periodo considerato, la diversità dell'assicurazione portoghese da quella sivigliana. Mentre presso i portoghesi, che da tempo conoscevano l'istituto, si affermò la mutua assicurazione, i sivigliani, al contrario, adottarono sin dagli inizi l'assicurazione a premio. Come si evince dal capitolo XCI della cronaca del re Fernando I, datata tra il 1367 ed il 1383, e da documenti del 1436, in Portogallo l'assicurazione marittima era affidata a due compagnie di mutua assicurazione, con sede rispettivamente a Lisbona e a Oporto, che facevano fronte ai danni dovuti agli incidenti occorsi nella navigazione. I soci conferivano alla compagnia il 2% dei guadagni ottenuti nei viaggi e il denaro riscosso si conservava in un forziere con tre serrature. Alla direzione di ciascuna compagnia erano preposti tre funzionari incaricati di ricevere il denaro dai soci, di tenere la contabilità e di liquidare i danni in caso di sinistro. L'assicurazione copriva tutti i danni alle merci e alle imbarcazioni e in caso di sinistri si procedeva all'indennizzo dei danneggiati sulla base dell'ammontare delle perdite subite e, nel caso che il denaro della cassa comune non fosse sufficiente, lo si divideva proporzionalmente alle perdite.

Al contrario della prassi portoghese, in tutta la documentazione sivigliana analizzata (protocolli notarili, cronache, disposizioni legislative e altro) non abbiamo rinvenuto la minima traccia di qualcosa che assomigli ad un sistema di mutua assicurazione, mentre si sono riscontrati numerosi riferimenti all'assicurazione a premio. Ancora una volta è confermata l'ipotesi che le assicurazioni, nella quasi totalità dei

¹² A.-M. BERNAL, *Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal*, in *El Tratado de Tordesillas y su proyección. Actas del Congreso internacional sobre el Tratado de Tordesillas*, II, Valladolid 1995.

casi, si stipulavano informalmente con l'intermediazione di un sensale. Non era necessario l'intervento di un notaio pubblico, né l'atto veniva annotato in un registro ufficiale. Ed è questa la ragione per la quale, nonostante i molteplici riferimenti indiretti, la minuziosa ricerca da noi condotta nell'archivio dei protocolli notarili di Siviglia non ci ha consentito di trovare sino ad ora nessuna polizza di assicurazione relativa al XV secolo¹³. E lo stesso si può dire per gli studiosi che si sono dedicati al commercio medievale a Siviglia, che non menzionano alcun contratto di assicurazione¹⁴.

Le *Ordenanzas* municipali sivigliane del 1527¹⁵, che pure accolgono testi legislativi dei secoli XIV e XV, non ci aiutano: nel descrivere le competenze dei notai pubblici e dei sensali degli affari (*corredores de lonja*) non dicono nulla circa le assicurazioni e, nel trattare degli organismi giurisdizionali della città, menzionano gli *alcades de la mar*, ma non precisano se avessero la facoltà di giudicare in cause sorte per questioni di assicurazione marittima. In ogni modo, il più antico documento notarile conosciuto che faccia riferimento alle assicurazioni è un contratto rogato dal notaio Bernal Fernández il 23 ottobre del 1483¹⁶. In tale data, Iñigo Martínez e Pedro Martínez autorizzano il loro socio Juan Fernández a recarsi a Londra con merci da vendere al miglior offerente e si impegnano ad assicurare, secondo l'uso della piazza sivigliana, il carico per trecento *doblas*, cercando sul mercato cittadino l'assicuratore che richiedesse il premio minore. In pratica si fa riferimento al costume, consolidato nella città andalusa, di una libera contrattazione delle polizze come si praticava a Burgos prima delle disposizioni del *Consulado* della città castigliana volte a regolamentare tale prassi.

Ma se l'influenza burgalese a Siviglia è testimoniata da questo documento, non possiamo escludere la concomitanza di quella catalana, soprattutto se consideriamo che nelle città dell'Andalusia occidentale

¹³ J. BONO-C. UNGUETI, *Los protocolos sevillanos de la época del Descubrimiento*, Sevilla 1986; F. MORALES-J. CRIADO, *Canarias en el archivo de protocolos de Sevilla*, «Anuario de Estudios Atlánticos», 7-8 (1962). Abbiamo poi tre *tesis de licenciatura* discusse presso il Departamento de Historia medieval de la Universidad de Sevilla: P. GARCÍA PASTOR, *Actividades artesanales en Sevilla (1441-1494)*, C. HERRERO GRILLE, *Abastecimiento de carne y pescado en Sevilla, siglo XV*, e M. HERMOSO, *Mercado inmobiliario en Sevilla (1485-1488)*.

¹⁴ Il lavoro che utilizza la maggiore quantità di documentazione notarile è quello di E. OTTE, *Sevilla y sus mercaderes en la baja edad media*, Sevilla 1996.

¹⁵ *Ordenanzas de Sevilla*, Sevilla 1527 (ristampa Sevilla 1975).

¹⁶ ARCHIVO DE PROTOCOLOS DE SEVILLA, oficio 5, Bernal Fernández, 1483.

erano presenti mercanti catalani e valenziani attivi nel commercio con Madera e con le Canarie. Come dimostra lo studio di José María Madurell Marimon, nei territori della Corona d'Aragona le assicurazioni venivano stipulate mediante polizze firmate davanti a un pubblico notaio¹⁷. Le polizze si riferiscono a carichi viaggianti da Madera all'Andalusia e a Barcellona, da Valenza e Barcellona a Madera e dai porti andalusi alle Canarie. Le merci di maggior pregio erano costituite dagli schiavi e dallo zucchero delle Canarie, nonché dal denaro inviato per fornire di mezzi di pagamento le isole da poco conquistate. Si deve comunque sottolineare che, sebbene tali polizze fossero stipulate a Barcellona, gli operatori locali senza dubbio conoscevano ed erano influenzati dalle consuetudini dei mercanti e degli armatori della Corona di Aragona che operavano a Siviglia e Cadice. Come era abituale per l'epoca, l'assicurazione si soleva concludere nella piazza dove era stata immatricolata la nave, indipendentemente dai tragitti e dalle merci trasportate. Siviglia era allora più che altro una piazza di collegamento e redistribuzione (tra i mercati coloniali delle isole atlantiche e la rotta africana, come si è detto) e ciò spiegherebbe perché i commercianti ed i naviganti stranieri ricorressero alle proprie piazze commerciali per sottoscrivere i contratti di assicurazione. Solo quando, con la scoperta dell'America, Siviglia divenne il terminale del commercio coloniale, l'attività assicurativa acquisì nella città una sua propria e specifica fisionomia.

Dagli inizi della Carrera de Indias alla fine del secolo XVI

A mio parere, quando si affronta il problema dell'assicurazione nella *Carrera de Indias*, vi sono due questioni che vanno preliminarmente affrontate: a) la duplicità del controllo e della giurisdizione sulle questioni assicurative, affidate a due istituzioni con finalità divergenti, la *Casa de la Contratación* e il *Consulado de los Mercaderes*; b) la compresenza e sovrapposizione tra prestito a cambio marittimo e assicurazione, circostanza che costituisce una specificità della piazza sivigliana nel contesto europeo dell'epoca.

Scoperte le Indie, la Corona di Castiglia avviò un sistema di organizzazione economica, amministrativa e giuridica, tendente a configurare un modello di sfruttamento pubblico, statale, delle terre ame-

¹⁷ J.M. MADURELL MARIMON, *Los seguros marítimos y el comercio con las islas de la Madera y Canarias (1495-1506)*, «Anuario de Estudios Atlánticos», V (1959).

ricane, il cosiddetto *monopolio indiano*, con base in Siviglia, che ebbe tra le principali manifestazioni la fondazione, nel 1503, della *Casa de la Contratación*. Molto presto, con l'abolizione del monopolio commerciale della Corona nel 1504, come ha scritto Enrique Otte, si abbandonò questa politica, che era quella seguita dai portoghesi nelle loro colonie. Mettendo in mani private il commercio coloniale, la Corona intese adottare un modello più flessibile e conforme ai presupposti del capitalismo emergente¹⁸: una specie di monopolio condiviso tra il settore pubblico – Corona di Castiglia – e quello privato – l'oligopolio sivigliano¹⁹.

In questa fase iniziale, che si protrasse fino al 1543, l'organizzazione del commercio, il suo finanziamento e l'attività assicurativa furono di pertinenza della *Casa de la Contratación*, diretta da tre funzionari con ampi poteri. Il *Consejo de Indias*, fondato nel 1524, fungeva da istanza di appello e tribunale superiore di giustizia per gli affari delle Indie²⁰. Fu probabilmente l'ingerenza della Corona nel commercio coloniale, attraverso la *Casa de la Contratación*, ad impedire la tempestiva creazione di una corporazione dei mercanti sivigliani attivi nel commercio con l'America. Questi, infatti, fondarono soltanto nel 1543, mezzo secolo dopo la scoperta, un proprio *Consulado*, denominato *Universidad de Mercaderes de Indias*, ispirato al *Consulado de Burgos*. Successivamente, il *Consulado* pretese per sé la giurisdizione sugli affari riguardanti il commercio coloniale, una circostanza che ci fa supporre la presenza di persistenti attriti con la *Casa de la Contratación*. In effetti, molte competenze e attribuzioni della *Casa* passarono progressivamente alla corporazione dei mercanti. Per ottenere questo scopo, il *Consulado* approfittò delle difficoltà della finanza pubblica castigliana – a partire dal 1555 fino alla bancarotta generalizzata della metà del secolo XVII – offrendo alla Corona ingenti servizi finanziari. Si arrivò così alla concentrazione nel *Consulado* di quelle attribuzioni e giurisdizioni che i mercanti ritenevano fossero di loro competenza esclusiva. Si trattava delle materie relative alla pubblicità dei libri contabili, alla registrazione delle mercanzie esportate

¹⁸ M. HALPERIN, *Le rôle des assurances dans les débuts du capitalisme moderne*, Neuchâtel 1945.

¹⁹ Inizialmente furono autorizzati a commerciare con le Indie i mercanti di Siviglia, Cadice e Jeréz, proprietari di beni immobili e residenti nel *Reino de Sevilla* da più di 15 o 20 anni. Nel 1506 lo si permise a tutti i mercanti della Corona di Castiglia, solo però in associazione con i mercanti andalusi.

²⁰ E. SCHÄFER, *El Consejo Real y Supremo de las Indias. Historia y organización del Consejo y de la Casa de la Contratación de las Indias*, 2 voll., Sevilla 1935.

in America, ai cambi e prestiti marittimi, ai fallimenti e, per ultimo, al negozio assicurativo. Ma, contro le sentenze emesse dal tribunale del *Consulado* su tali materie, la *Casa de la Contratación* avrebbe comunque conservato la funzione di tribunale di appello.

Per questo motivo, quando vogliamo ricostruire l'evoluzione della pratica e dell'istituto dell'assicurazione a Siviglia, non dobbiamo partire dalla tardiva normativa del *Consulado*, che ci porterebbe a errate conclusioni circa i rapporti con il costume di altre piazze, come ad esempio quella di Burgos²¹. Dobbiamo invece riferirci alle disposizioni della *Casa de la Contratación*, l'istituzione governativa che, con decreto della regina Juana firmato in Burgos il 26 settembre 1511 pochi anni dopo la liberalizzazione del commercio coloniale, fu autorizzata a intervenire, *a estilo de mercaderes*, sulle questioni attinenti i noli «e sobre el asegurar de los navíos que fueren a las dichas Indias o vinieren dellas». Si tratta della disposizione più antica fino ad oggi conosciuta sulle assicurazioni nella *Carrera de Indias*. L'espressione «secondo lo stile dei mercanti» indica la pre-esistenza nella città dell'istituto assicurativo – assicurazioni *en confianza* e attraverso polizze a premio, con l'intervento dei sensali, senza necessità di un rogito notarile – e, nello stesso tempo, data la diversità rappresentata dalla navigazione atlantica rispetto a quella tradizionale, esprime la necessità di una certa informazione ufficiale e di un controllo sulle assicurazioni.

Dunque, nella prima metà del XVI secolo è la *Casa de la Contratación* l'autorità competente in questioni di assicurazioni. Ma per avere sostanziali novità dobbiamo arrivare al 1539. Infatti né le cosiddette *primeras ordenanzas*, date in Alcalá de Henares nel 1503, né le seconde, date in Burgos nel 1510, né le *Instrucciones para los Oficiales de la Casa* del 1511, si occupano di assicurazione, limitandosi a regolamentare il prestito a cambio marittimo. Le disposizioni successive per la *Casa de la Contratación*, quelle del 1534 e del 1536, si occupano di questioni concernenti l'attività navale quali armamento, rifornimenti, equipaggiamento e così via, e non dei problemi del com-

²¹ Vero è che negli anni iniziali del commercio con l'America, la presenza a Siviglia dei mercanti di Burgos è impressionante. Come scrive E. Otte, nell'occuparsi dei mercanti che nel 1509 spedirono merci a Santo Domingo con la flotta di Diego Colón, «entre los mercaderes de 1509 descuellan los burgaleses. Impresiona el dominio que ejercen, no solamente en comparación con los otros españoles (andaluces y vizcainos, en primer lugar) sino también con sus rivales más potentes: los genoveses», in *Gonzalo Fernández de Oviedo y los genoveses. El primer registro de Tierra Firme*, «Revista de Indias», 89-90 (1962).

mercio con le Indie. Dobbiamo allora rifarci alle *Disposiciones* del 1539 – fondamento a loro volta delle *Ordenanzas* del 1552 – per veder riconoscere alla *Casa de la Contratación* l'esclusività della giurisdizione civile e criminale sulle cause riguardanti i proprietari e i capitani di nave e la gente di mare e, in generale, su quanto riguardava il commercio delle Indie, vietando a tutti gli altri tribunali di intervenire in tali questioni.

Più esplicite sarebbero state, infine, le *Ordenanzas* per la *Casa de la Contratación* firmate dall'Imperatore Carlo V e dal principe Filippo e datate in Monzon l'11 agosto 1552. Si tratta di un testo molto ampio, che dedica due paragrafi alle assicurazioni: nel 161 si fa riferimento alla pratica truffaldina di taluni che, assicurandosi *en confianza*, vale a dire senza alcun documento scritto, per l'intero valore della merce, con più assicuratori, miravano a incassare due o tre volte il valore del danno subito. Era necessario reprimere tali pratiche e pertanto si proibivano le polizze *en confianza* e quelle già sottoscritte erano considerate nulle: l'assicurazione doveva essere pubblica. Nel paragrafo 162, poi, si ordinava che l'assicurazione di una nave non potesse essere effettuata per tutto il suo valore, ma fino a due terzi di esso, pena la nullità del contratto.

In realtà, già dal 1543, con la citata creazione del *Consulado de Sevilla*, le cose avevano preso un'altra piega. Nel documento di fondazione del *Consulado* si concedeva al Priore ed ai Consoli il potere di giudicare qualunque causa in materia di commercio con le Indie, associazione fra mercanti, compere e vendite, cambi e assicurazioni, procedimenti brevi e sommari, secondo l'uso dei mercanti. Questo diritto fu nei fatti riaffermato nelle *Ordenanzas consulares* del 14 luglio del 1556, il cui obiettivo principale, si potrebbe dire, furono proprio le assicurazioni nella *Carrera de Indias*, dal momento che trentaquattro delle sue sessanta disposizioni sono dedicate a tale materia, riportando anche i vari modelli di polizza. Le *Ordenanzas* del 1556 costituirono il modello al quale si sarebbero uniformate le assicurazioni marittime della *Carrera*. Esse non ebbero validità solamente a Siviglia ma condizionarono le rimanenti piazze spagnole ed europee. Ciò si coglie ad esempio nelle disposizioni di Anversa del 1570, in cui si indica espressamente che nelle polizze con le Indie ci si doveva attenere al costume di Siviglia²²; e uguale criterio si sarebbe mantenuto nel secolo

²² CH. VERLINDEN, *Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes, promulgado por el Consulado español en Brujas en 1569*, «Cuadernos de Historia de España», VII (1947).

XVII, quando si creano i *Consulados* nelle Indias – a Lima e Città del Messico –, stabilendo che in tutti gli affari relativi alle assicurazioni si seguissero le *Ordenanzas del Consulado* di Siviglia.

La questione che più condizionò la legislazione sull'assicurazione marittima nella *Carrera de Indias* è rappresentata dalla sua contiguità e sovrapposizione con il prestito a cambio marittimo, causa, come abbiamo più volte osservato, di confusione circa la natura giuridica e la funzione economica dei due istituti. Nel 1507 furono emanate le prime disposizioni – rivolte alla *Casa de la Contratación* – circa il prestito a cambio marittimo e si introdusse l'obbligo della loro registrazione presso la *Casa de la Contratación*. Ampliata con le successive ordinanze del 1509 e del 1511, questa normativa sarebbe rimasta in vigore fino al 1587, quando la Corona ordinò che il controllo sul credito commerciale e sui cambi marittimi passasse al *Consulado*²³.

Riassumendo, si può affermare che dal 1507 al 1543 la giurisdizione sul credito, i cambi e le assicurazioni fu di esclusiva competenza della *Casa de la Contratación*. Dal 1543 al 1587, invece, alla *Casa* rimase solo la giurisdizione sul credito e i cambi, mentre le assicurazioni passarono sotto il controllo del *Consulado*. Però, per gli inconvenienti derivanti dalla giurisdizione di due differenti istituzioni su materia affine, dal 1587 in poi il controllo sull'assicurazione e il cambio marittimo venne di nuovo unificato, ma questa volta sotto la giurisdizione del tribunale del *Consulado*, che giudicava le cause in prima istanza.

La ragione per la quale il credito e le assicurazioni furono portate sotto il controllo di una sola istituzione risiedeva nelle continue frodi favorite dalla mancanza di un controllo coordinato su questi due strumenti decisivi per il commercio coloniale. Alcuni capitani contraevano prestiti a cambio marittimo per importi superiori al valore delle navi, dei noli o delle mercanzie registrate e, nello stesso tempo, sottoscrivevano una polizza di assicurazione. In questo modo non avevano interesse a che il viaggio avesse un esito felice perché, in caso di sinistro, non dovevano restituire il denaro ottenuto a cambio marittimo e contemporaneamente avevano diritto al rimborso stabilito nel contratto di assicurazione.

Le ordinanze del 1556 proibivano l'assicurazione di noli, artiglieria e attrezzature delle navi sia nel viaggio di andata sia in quello di ritorno dalle Indie e, solo in via eccezionale, si permetteva di assicu-

²³ E. RODRÍGUEZ VICENTE, *El tribunal del Consulado de Lima en la primera mitad del siglo XVII*, Madrid 1960.

rare, nel viaggio di andata, la nave per non più dei due terzi del valore. Si ordinava, inoltre, di sottoscrivere polizze a parte per il carico. Nel viaggio di ritorno dalle Indie, i massimali di rischio erano stabiliti dal Priore e dai Consoli i quali, calcolando le eventuali somme prese a prestito dal *maestre* della nave, consentivano di assicurare la nave per un valore tale che, sommando l'assicurazione al debito, non avrebbe dovuto superare i due terzi del valore complessivo.

Quando nel 1587 venne attribuito al *Consulado* il controllo sui cambi marittimi, si introdussero alcune norme in materia già in uso presso la *Casa de la Contratación*:

- a) un qualsiasi proprietario di navi o *maestre* che volesse accedere al credito marittimo, con la garanzia dell'imbarcazione e delle sue attrezzature o dei noli guadagnati, doveva chiederne licenza al Priore e Consoli;
- b) questi dovevano effettuare accertamenti rigorosi circa la proprietà della nave, le sue caratteristiche ed il suo valore stimato;
- c) in seguito a tale verifica, si sarebbe indicato l'ammontare del denaro da prendere in prestito, che in nessun modo avrebbe dovuto eccedere la terza parte del valore dell'imbarcazione;
- d) i dati e il risultato emersi dalla verifica effettuata sarebbero stati registrati, insieme all'indicazione del numero dei creditori, in un apposito libro.

Queste disposizioni, introdotte dal *Consulado* per prevenire frodi nei cambi marittimi e nelle assicurazioni, non sortirono alcun effetto. Con le nuove norme, infatti, proprietari di navi e capitani non correvano alcun rischio: prima di partire da Siviglia riscuotevano i contributi di *avería*, le quote che i mercanti pagavano per le spese della navigazione in convoglio e altre forme di difesa – circa sei o sette ducati per tonnellata – e ricevevano anche un anticipo sui noli. Si tratta di somme che potevano essere anche superiori al valore della nave. E, poiché i proprietari e i capitani delle navi prendevano a cambio marittimo quanto era necessario per l'equipaggiamento e il vettovagliamento della nave, a essi non importava molto che la nave andasse perduta perché, anche se ciò si fosse verificato, avrebbero comunque realizzato un buon affare: ecco spiegato il motivo del cattivo stato delle navi impiegate nella *Carrera de Indias*, vecchie, scalciate e mal equipaggiate. Nel 1588 si stabilì che capitani e armatori potessero prendere a cambio un terzo del valore della nave, ma senza stipulare alcuna assicurazione e, se assicuravano la detta terza parte, non avrebbero dovuto prendere a cambio nessuna somma.

Relazione tra il valore delle navi e l'ammontare delle assicurazioni autorizzate (valori in Ducati)

Anno	Proprietario o <i>maestre</i>	Nave	Destinazione	A	B	C	D	E
1598	Diego Hernández	San Antonio	Angola	600	0	250	41,6	0,00
1598	Diego Martin Claros	Nuestra Señora de la Visitación	Angola-Nuova Spagna	800	0	300	37,5	0,00
1602	Diego de Valdovinos	Nuestra Señora del Valle	Nuova Spagna	1.000	0	500	50,0	0,00
1598	Alonso de Cuenca	La María	Tierra Firme	1.400	0	800	57,1	0,00
1600	Salvador López	Nuestra Señora de la Luz	Cartagena de Indias	2.000	0	1.200	60,0	0,00
1598	Manuel Carrillo	San Constantin	Nuova Spagna	2.500	0	1.500	60,0	0,00
1602	Sebastian de Bengoesche	Nuestra Señora del Socorro	Caracas	3.000	0	1.600	53,3	0,00
1600	Francisco López Garay	Nuestra Señora de la Corona	Habana Sevilla	3.500	0	2.000	57,1	0,00
1610	Salvador Grifo	San Salvador	Nuova Spagna	4.000	0	2.000	50,0	0,00
1598	Gaspar de Maya	Sanlucar de Barrameda	Tierra Firme	5.000	0	3.000	60,0	0,00
1603	Hernán Garcia	La Limpia Concepcion	Tierra Firme	6.000	0	3.000	50,0	0,00
1602	Diego de Escobedo	Nuestra Señora del Remedio	Nuova Spagna	7.000	0	3.000	42,8	0,00
1603	Lazarro Sanchez Tinajero	San Lucas y San Juan	Santo Domingo	7.000	3.500	0	0,00	50,0
1588	Anton de Almonte	El pato griego	Tierra Firme	8.000	0	5.333	66,6	0,00
1603	Lorenzo Velázquez	San Vicente	S. Juan de Ulúa Sevilla	10.000	0	6.000	60,0	0,00
1603	Lazarro Helguera	Spiritu Santo	Tierra Firme	10.000	0	6.000	60,0	0,00
1603	Alonso Gomez	Nuestra Señora de la Concepcion	Nuova Spagna	12.000	0	3.000	25,0	0,00
1603	Martin de Sespriilla	Nuestra Señora de Iciar	Nuova Spagna	12.000	0	0	0,00	0,00
1603	Gentil Vasilio	Santiago el mayor	Nuova Spagna	12.000	0	6.000	50,0	0,00
1603	Juan Gómez	San Francisco	Tierra Firme	13.000	3.000	5.000	38,4	23
1603	Pedro de Murguía	Juan Bautista	Nuova Spagna	14.000	5.000	6.000	42,8	35,7
1603	Agustín de Paz	San Clemente	Tierra Firme	14.000	0	6.000	42,8	0,00
1603	Juan de Olano	Nuestra Señora de Begoña	Nuova Spagna	15.000	0	5.000	33,3	0,00
1597	Bartolomé Juan Solorzano	Jesus, Maria, José	Tierra Firme	16.000	0	6.000	37,5	0,00
1603	Domingo de Licona	San Juan Bautista	Nuova Spagna	18.000	3.000	10.000	55,5	16,6
1603	Pedro de Mesa	San Pedro	Tierra Firme	22.000	0	4.000	18,1	18,1

A: Valore stimato della nave per la quale si chiede l'autorizzazione a stipulare un'assicurazione.

B: Somme che il *maestre* ha già ottenuto a prestito e cambio marittimo sulla nave da assicurare.

C: Quantità massima autorizzata per l'assicurazione.

D: Valore percentuale della quantità autorizzata per l'assicurazione rispetto al valore stimato della stessa (Cx100:A).

E: Valore percentuale della somma ottenuta a prestito e cambio marittimo rispetto al valore stimato della stessa (Bx100:A).

Fonte: *Archivo General de Indias*, Fondo *Consulados*.

Tra le altre novità introdotte dal *Consulado* in materia di assicurazioni marittime, troviamo alcune disposizioni del 1557 riguardo i casi di naufragio e, infine, a conclusione, il decreto del 26 giugno del 1598, con il quale il *Consulado* raggiunse la piena responsabilità riguardante le assicurazioni marittime grazie alla conquista della giurisdizione esclusiva sulla materia. Quantunque la competenza sulle assicurazioni fosse già passata al *Consulado*, per le frodi sopra ricordate e per la proliferazione di assicurazioni *en confianza*, che sfuggivano al controllo ufficiale, verso la fine del secolo XVI un grande numero di cause riguardanti assicurazioni marittime venivano portate davanti ai tribunali ordinari di giustizia civile e questa circostanza era all'origine di continui conflitti tra il *Consulado* e la *Real Audiencia* di Siviglia. Per tale motivo si arrivò al decreto del 1598, con il quale il sovrano ordinava che i tribunali cittadini non si intromettessero nella discussione delle cause in materia di assicurazioni, le quali sarebbero state esaminate esclusivamente nel tribunale mercantile.

Le fonti per lo studio delle assicurazioni nella Carrera de Indias

Le vicende relative alla legislazione e alla giurisdizione sulle assicurazioni marittime fin qui riportate chiariscono la natura delle fonti a nostra disposizione. Per la prima metà del secolo XVI la documentazione principale è costituita dai *libros de toma de razón de seguros de los corredores de lonja*, ma fino a oggi non ne sono stati trovati. A stento si incontrano polizze nella documentazione del fondo *Contratación* dell'*Archivo General de Indias*, anche se troviamo riferimenti ad esse nei *quadernos de registro de cambio y préstamos marítimos* e, saltuariamente, nelle sezioni *Justicia* e *Contaduría*. A partire dal 1543, quando il *Consulado* eredita le competenze della *Casa de la Contratación* in tale materia, si può seguire la pista dell'assicurazione nella *Carrera de Indias* attraverso i frammenti molto disordinati che sono rimasti dei *libros de toma de razón de seguros del Consulado* che ricevevano, come si è detto, le richieste di licenza per le assicurazioni delle navi, anche se, purtroppo, la documentazione cinquecentesca del *Consulado* è in gran parte andata perduta. Si conservano informazioni e polizze di assicurazione nella documentazione dei processi e delle cause per fallimento, mentre nell'*Archivo de Protocolos* troviamo polizze sciolte, procure per contrarre assicurazioni, obbligazioni per liquidazione di assicurazioni. Nell'insieme, una do-

cumentazione che può dare una idea della diversità e della natura delle assicurazioni marittime, ma che non è adatta per uno studio seriale del fenomeno.

Prendendo come esempio l'*Archivo de Protocolos*, dobbiamo sottolineare come tra i registri riuniti nei primi sei volumi della *Colección de documentos americanos*, che comprende documenti dal 1493 al 1614, per un totale di 8.560 registri, solo 26 – che abbiamo raccolto nell'Appendice di questo lavoro – riguardano l'assicurazione marittima nella *Carrera de Indias*.

Il campione, sebbene insufficiente, riflette alcune caratteristiche delle assicurazioni marittime a Siviglia: la preminenza degli assicuratori stranieri, genovesi e fiorentini (Calvo, Spinola, Negrone, Vivaldi, Centurione, Grimaldi, Pinelli, Gualterotti, Lomellini, Fiesco, Imperiale); la partecipazione a tale attività di ebrei convertiti e cittadini di Burgos; la presenza di operatori non direttamente interessati al commercio con l'America, che sottoscrivono polizze assicurative per conto altrui come forma di investimento; la rilevanza delle somme assicurate, in aumento col passare degli anni, con l'incremento del commercio con l'America. Particolarmente elevate sono le somme riguardanti l'assicurazione degli schiavi. Per esempio, nel 1551, Alonso de Medina e altri venti mercanti assicurano un carico di schiavi trasportati nella nave *Nuestra Señora de Guadalupe* per 30.000 ducati. L'imbarcazione naufragò e l'incartamento della pratica per il rimborso, conservato nell'*Archivo de Protocolos*, costituisce una delle fonti più esaurienti per la conoscenza della diffusione e della complessità che l'assicurazione marittima aveva raggiunto nel commercio con l'America a metà del XVI secolo.

Abbiamo potuto poi recuperare alcuni frammenti, relativi agli anni 1588-1603, del *libro registro* del *Consulado*, nel quale venivano annotate le richieste di autorizzazione di capitani e mercanti circa la stipulazione di contratti di assicurazione per le navi in partenza da Siviglia e le relative autorizzazioni da parte del Priore e dei Consoli. Attraverso di essi è stato possibile ricostruire la procedura seguita nella richiesta e nell'assegnazione delle licenze. Eccone un esempio:

- a) Fernando Home presenta al *Consulado* la richiesta scritta con cui chiede il permesso di assicurare la *Santa Catalina*, nave di sua proprietà in procinto di partire per il Nuovo Mondo con il convoglio in corso di allestimento, per i due terzi del suo valore;
- b) viene affidata a tre differenti esperti una perizia sull'imbarca-

zione. Essi stabiliscono che il valore della nave ammonti approssimativamente a 6.000 ducati;

- c) le autorità consolari autorizzano Fernando Home a stipulare assicurazione per 2.000 ducati.

La stessa procedura è seguita per tutte le altre autorizzazioni: l'obiettivo, si è anticipato, era di garantire che le quantità assicurate fossero proporzionali al valore delle imbarcazioni e che non si potesse sottoscrivere più di una polizza per nave. Le merci, nel viaggio di andata, potevano essere assicurate liberamente, senza controlli e verifiche da parte del *Consulado*, mentre nel viaggio di ritorno, se si trattava di metalli preziosi, l'assicurazione era autorizzata per il valore riportato nel registro d'imbarco.

Altre fonti ci permettono di affrontare, sebbene soltanto parzialmente, problemi più strettamente economici del commercio con l'America, quali la determinazione dei costi assicurativi in relazione al capitale investito o gli utili ottenuti nell'esercizio dell'assicurazione propriamente detta.

Per la prima questione, ci possiamo basare su un documento, pubblicato da Enrique Otte in appendice al suo lavoro sulla pesca di perle a Cubagua, concernente la liquidazione effettuata a Siviglia nel 1542 dei conti della società commerciale di Rodrigo de Gibrleon e Alonso de la Barrera relativa agli anni 1532-1541²⁴. Da questi conti possiamo desumere che le spese per assicurazioni a cui la compagnia fece fronte nel decennio di attività ammontarono a 68.838 *maravedís*, pari al 14,07% del totale dei costi affrontati, pari a 489.169 *maravedís*.

Per quanto riguarda gli utili delle operazioni assicurative, attraverso l'analisi della contabilità per gli anni 1532-1537 della compagnia fiorentina, con sede a Siviglia, «Lapi, con Palla Strozzi e Compagnia» studiata da Federigo Melis, possiamo avere un'idea dell'ammontare degli utili originati dall'attività assicurativa nel commercio coloniale a metà del XVI secolo²⁵. La compagnia si dedicava alla spedizione di merci nelle Indie e all'acquisto di metalli preziosi e all'attività di assicurazione. I risultati di quest'ultima sono riassunti qui di seguito.

²⁴ E. OTTE, *Las perlas del Caribe. Nueva Cádiz de Cubagua*, Caracas 1977.

²⁵ F. MELIS, *Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortes e Pizarro*, in ID., *Mercaderes Italianos en España. Siglos XIV-XVI. (Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad)*, Sevilla 1976.

		Ricavi (premi incassati)	Costi (danni liquidati)	Utili (% del premio)
Polizza	4	399.742	12.458	96,8
id	5	186.942	263.200	-40,7
Id	6	309.228	262.643	15,0
id	7	57.751	0	100,0
id	8	281.472	5.661	97,9
id	9	99.764	135.515	-35,8
id	10	12.562	0	100,0
id	11	28.930	0	100,0

Come si può vedere, a fronte della riscossione di premi per 1.376.391 *maravedís*, la compagnia liquidò danni per 679.477 *maravedís*, con un utile di 696.914 *maravedís*. Al momento non si possono effettuare comparazioni, così che l'indice di sinistrosità che emerge dai dati citati potrebbe a prima vista sembrare elevato, confermando l'idea comune circa la pericolosità della navigazione atlantica. Tuttavia, se ci atteniamo al prezzo delle assicurazioni nella *Carrera de Indias* e al guadagno complessivo degli assicuratori, superiore al 50%, dobbiamo concordare con Federigo Melis quando dice che, «in generale, si può concludere che l'assicurazione transatlantica comportava nel periodo in esame costi moderati», il che autorizzerebbe a ipotizzare che i rischi dei viaggi atlantici fossero meno alti di quanto generalmente si ritenga. Diamo qui alcuni dati sui premi da pagare nei viaggi tra Siviglia e i porti del Nuovo Mondo:

Anno	Tragitto	Oggetto assicurato	Premio (%)
1536	Siviglia-Nuova Spagna	200 ducati	6,25
1536	Siviglia-Nuova Spagna	200 ducati	8,00
1536	Siviglia-Tierra Firme	Merci	22,25
1536	Nuova Spagna-Siviglia	200 ducati	7,00
1543	Siviglia-Tierra Firme	Merci	25,00
1550	Siviglia-Nuova Spagna	Nave	8,00
1565	Siviglia-Tierra Firme	Tessuti e vestiti	22,00
1580	Siviglia-Cartagena de Indias	Tessuti e denaro	10,06
1580	Siviglia-Cartagena de Indias	Tessuti e vestiti	10,00
1588	Siviglia-Tierra Firme	Tessuti e vestiti	17,35
1597	S. Domingo-Siviglia	500 ducati	20,00
1597	Siviglia-Nuova Spagna	Tessuti e vestiti	20,00
1603	Siviglia-Tierra Firme	Nave	10,07

In merito, come semplice indicazione, solo per effettuare qualche raffronto, riportiamo qui di seguito il prezzo medio delle assicurazioni su alcune rotte dal sud della Spagna per alcuni porti del Mediterraneo e della sponda europea dell'Atlantico. Nel 1536, l'assicurazione per il trasporto di moneta comportava un premio del 7% da Genova a Siviglia e dell'8% da Cadice a Livorno; per merci meno preziose si pagava da La Rochelle a Siviglia il 4,5% nel 1565 e da Siviglia a La Rochelle nel 1566 il 6,5% e il 12% nel 1570; da Alicante a Venezia il 14% nel 1575 e il 12% da Siviglia e Barcellona nello stesso anno.

Ma si tratta di un tema che meriterebbe una specifica disamina e che travalica i limiti del presente lavoro. Lo scopo che ci siamo prefissi in questa sede è di illustrare le modalità secondo le quali l'assicurazione marittima fu presente, fin dall'inizio, nel commercio coloniale spagnolo e quali furono le istituzioni preposte al suo controllo. Alla fine del XVI secolo l'istituto aveva ormai raggiunto la maturità, con la regolamentazione dell'attività degli intermediari, i *corredores de lonja*, e degli assicuratori; con la stabilizzazione di un settore del capitale cittadino impiegato in questo affare; con la creazione, infine, di un mercato unitario delle assicurazioni che si rifletteva nell'omogeneità del prezzo dei premi. Il XVII secolo non farà che raccogliere l'eredità del periodo precedente²⁶.

ANTONIO-MIGUEL BERNAL

Appendice

Riferimenti ad alcuni contratti di assicurazione tratti dalla documentazione notarile sivigliana.

1508: Cristóbal Pérez Niño, vecino de Palos, da poder a Diego Colón para que demande a Octavian Calvo y Ambrosio de Spíndola, mercaderes genoveses, 100 ducados de oro que se comprometieron a pagar en concepto de seguro sobre el riesgo de unas naos.

[ARCHIVO DE PROTOCOLOS NOTARIALES DE SEVILLA (d'ora in avanti: APS) 1508, Oficio III, Juan Ruiz de Porras, libro 1, f. 930]

1510: Recibí de Diego Rodríguez, comitre del Rey, vecino de Triana, de

²⁶ A.-M. BERNAL, *Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por portugueses*, «Anuario de Investigación Hespérides» (Granada), 1 (1994).

parte de Pedro de Jerez, cambiador de Sevilla, 45.000 maravedís que éste pagó en nombre de la Casa de la Contratación y que el otorgante cobra por cierto pleito que tenía con varios mercaderes que aseguraron la nao Magdalena.

[APS 1510, Oficio IV, M. Segura, f. 3236]

1525: Poder de Juan de Vespuchi a su mujer para que demande y reciba de los Jueces de la Contratación 30.000 maravedís que Su Magestad le debe como piloto y 475 ducados de oro que lleva en mercaderías en la nao Santa Cruz, de los aseguradores de las mismas.

[APS 1525, Oficio IV, M. Segura, f. 341]

1525: Poder de Alonso de Torizes, en su nombre y en el de Juan Vespuchi, que da a su mujer y a Pedro de Medina para que demande y cobre de los aseguradores de mercaderías que van a las Indias 50 ducados de oro que él tenía puestos.

[APS 1525, Oficio IV, M. Segura, f. 341]

1525: Obligación de pago de M. Amaro, zapatero, a F. Pérez, de 150.000 maravedís por importe de mercancías compradas para Indias y se obliga a establecer un seguro de 400 ducados sobre las mismas.

[APS 1525, Oficio V, Francisco Castellano, f. 596]

1526: Poder de Agustin Bibaldo, genovés, en la Corte, a Esteban Centurion y Juan Bautista Grimaldo, genoveses, para que cobren a Francisco de Araço, mercader de Burgos, 600 ducados de oro importe de la mitad del seguro de los azúcares cargados en Puerto de la Plata en una nao que naufragó.

[APS 1526, Oficio I, A. de la Barrera, f. 808]

1527: Poder de Pandolfo de Velachi, en su nombre y en los de Jacome Gualterote y Juan Bautista de Velachi, mercaderes florentinos, en Sevilla, a Juan Espinosa para que reciba y cobre la cuarta parte que les pertenece de 15 pipas de vino cargadas en la Santa Maria de Insola, que se perdió; ellos la habían asegurado y pagado el seguro al propietario de las pipas, Juan Bautista de Sovranis.

[APS 1527, Oficio I, A. de la Barrera, f. 333]

1536: Obligación de Manuel de Espiral, tesorero de la provincia de Toledo en Perú, a pagar a Alonso de Illesca y Rodrigo de Gibrleon, mercaderes, la suma de 187.055 maravedís, de ellos 153.035 corresponden al valor de las mercaderías y 34.050 al importe del seguro, enviadas a Tierra Firme.

[APS 1536, Oficio I, A. de la Barrera, fascicolo senza numerazione]

1542: Cobro de seguro. Francisco Pérez, en nombre de Vaca de Castro, gobernador de la provincia del Perú, recibe de Francisco Núñez, mercader, 150 ducados de oro, que le correspondían por razon del 25% de 600 duca-

dos que le aseguró al gobemador por mercaderías cargadas en la nao Magdalena.

[APS 1542, Oficio XV, Alonso de Cazalla, libro I, f. 154]

1549: Poder que varios mercaderes, entre ellos Torregrosa, Andrea Imperial, Luis Spindola, Carlos y Jufre Lercaro, Jerónimo y Pascual Cataño... otorgan a Francisco Núñez para que ejecutara lo pertinente sobre la presa que un corsario francés hizo de la nao La Concepción, cargada de esclavos de Cabo Verde rumbo a Nueva España y sobre la que habian establecido un seguro.

[APS 1549, Oficio XV, Alonso de Cazalla, f. 417]

1550: Poder de Jaime de Torregrosa, R. de Baeza, F. Ruiz, P. López de Toledo, a Fernández Melgarejo, L. Hurtado, R. Diaz, Nuño de Colindres, A. Becerra, T. García, D. Fernandez de la Torre, A. Diaz de Llerena y G. Sanchez, mercaderes, estantes en Sevilla, aseguradores de la nao S. Juan que naufragó, que dan a M. de Zabala, maestre de la dicha nao, para que reciba lo que se salvó de la misma.

[APS 1550, Oficio X, Melchor de Portes, f. 548]

1550: Poder de Rodrigo de Baeza, notario de la rota de S.S. de Sevilla, a Alonso Núñez para que en todos los seguros que hiciere de mercaderías a Indias pudiera tomar una quinta parte de [una cantidad] hasta 50 ducados.

[APS 1550, Oficio XV, libro I, f. 62]

1550: Obligación de pago de Santiago Duran, piloto de Sevilla, a Francisco Núñez, la cantidad de 253.420 maravedís que le debía por 234.652 maravedís importe de la cuarta parte de la nao Santiago y 18.768 maravedís de seguro de ida a Nueva España y 20.272 maravedís por el costo de la venida de los dichos maravedís.

1551: Obligación de pago de Domingo de Azpeitia, notario del Secreto de la Santa Inquisición, y Pedro de Morga, de Triana, como fiador, con Galeazo Negron y Jacome Calvo sobre la paga de 350 ducados de seguro de cuatro esclavos que navegaban en la naufragada nao Nuestra Señora de Guadalupe.

[APS 1551, Oficio XV, libro I, f. 793]

1551: Poder que otorga Domingo de Azpeitia a G. Negron y J. Calvo para solicitar cuatro piezas de esclavos, o su importe, si se hubiesen salvado del naufragio de la nao Nuestra Señora de Guadalupe.

1551: Poder de Gutiérrez de Caballos, de Sevilla, a Francisco Núñez para que le obligase en cuantas cantidades quisiere sobre seguros en cajas de mercaderías a Indias por cantidad de hasta 100 ducados por nao, de ida o vuelta.

1551: Poder de Diego Aleman, de Sevilla, a Francisco Rucho, para que

puadiese comprometerle en los seguros que quisiere en cantidad de 50 ducados, para naos de Indias, o cualquier parte.

[APS 1551, Oficio XV, J. Franco, f. 880]

1551: Recibí de Andrés Pérez, en nombre de Isabel Herrera, viuda de Juan Galvarro, a mano de Juan Bautista Bibaldo, 350 ducados de oro que el dicho Galvarro habia asegurado sobre mercaderias en la nao Santa María de Jesus, que se perdió junto al puerto de San Germán.

1551: Poder de Andrea Imperial, Melchor de Palma, L. de Palencia y varios más, mercaderes, a Juan Núñez para que solicite los esclavos que se salvaron del naufragio de la nao Santa María de Guadalupe, sobre la que habian celebrado póliza de seguro que ascendió a 13.000 ducados.

[APS 1551, Oficio XV, J. Franco, f. 1059]

1551: Recibí de Alonso de Niebla, mercader, de parte de Luís Sosteni y Cosme Masteli, mercaderes florentinos, de la cantidad de 52.250 maravedís en razón del seguro de ciertas mercaderias perdidas en el naufragio de la nao Nuestra Señora de Jesus.

[APS 1551, Oficio XV, J. Franco, f. 1063]

1551: Recibí de Constantin Espindola, genovés, en nombre de Polo Centurión y Lucas Pinelo, de parte de Jacome Lomelín y Nicolas Fiesco, la cantidad de 200 ducados oro que montaron 75.000 maravedís que le aseguraron el año de 1549, desde Lisboa a las Indias, en la nao El Salvador, que se perdió.

[APS 1551, Oficio XV, A. de Cazalla, f. 2201]

1551: Poder que otorga Alonso de Niebla, de Sevilla, a su hermano, para que pueda establecer seguros sobre naos y mercaderías para cualquier lugar de las Indias, hasta 50 ducados por nao.

[APS 1551, Oficio XV, A. de Cazalla, f. 2217]

1551: Recibí de Bartolomé de Vizcarra, alcaide del castillo de Triana, de parte de Luis de Sosteni y Cosme Marteli, mercaderes florentinos, 400 ducados de oro por el seguro que hicieron en la Habana sobre el naufragado galeón San Juan.

[APS 1551, Oficio XV, Alonso de Cazalla, f. 1969]

1572: Carta de pago que otorga Pedro de Santurce, vecino de Portugalete, en Sevilla, en su nombre y en el de Juan de Llorca a Francisco Martinez Caro, por valor de 1.000 ducados que importó la tercera parte del seguro de la nao Espiritu Santo, capturada por los moros.

[APS 1572, Oficio XIII, Francisco Diaz, f. 381]

1580: Obligación de pago de Antonio del Berrio, capitan, y de su mujer, ambos de Granada, de viaje a Cartagena de Indias, al Sr. Melchor de Her-

rera, de Sevilla, de 2.460 ducados: 800 lo reciben en dinero, 1.500 en ropa y efectos y los 160 restantes por el premio del seguro de tales efectos.

[APS 1580, Oficio VIII, Alonso de Civico, f. 99]

1587: Testimonio que da Alonso de Civico, escribano publico, a Lorenzo Vallejo, vecino de Sevilla, de cierta notificación que hizo a Juan del Castillo, corredor de lonja, vecino de Sevilla, sobre una póliza de seguro de esclavos y esclavas que L. Vallejo había de llevar desde Cabo Verde a Nombre de Dios en la nao Santa Cruz.

[APS 1587, Oficio VIII, Alonso de Civico, f. 971]