

STORIA ECONOMICA

ANNO XXI (2018) - n. 2



Edizioni Scientifiche Italiane

Direttore responsabile: LUIGI DE MATTEO

Comitato di Direzione: ANDREA CAFARELLI, GIOVANNI CECCARELLI, DANIELA CICCOLELLA, ALIDA CLEMENTE, FRANCESCO DANDOLO, LUIGI DE MATTEO, GIOVANNI FARESE, ANDREA GIUNTINI, ALBERTO GUENZI, AMEDEO LEPORE, STEFANO MAGAGNOLI, GIUSEPPE MORICOLA, ANGELA ORLANDI, PAOLO PECORARI, GIAN LUCA PODESTÀ, MARIO RIZZO, GAETANO SABATINI

La Rivista, fondata da Luigi De Rosa nel 1998, si propone di favorire la diffusione e la crescita della Storia economica e di valorizzarne, rendendolo più visibile, l'apporto al più generale campo degli studi storici ed economici. Di qui, pur nella varietà di approcci e di orientamenti culturali di chi l'ha costituita e vi contribuisce, la sua aspirazione a collocarsi nel solco della più solida tradizione storiografica della disciplina senza rinunciare ad allargarne gli orizzonti metodologici e tematici.

Comitato scientifico: Frediano Bof (Università di Udine), Giorgio Borelli (Università di Verona), Aldo Carera (Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano), Francesco D'Esposito (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Marco Doria (Università di Genova), Giulio Fenicia (Università di Bari Aldo Moro), Luciana Frangioni (Università di Campobasso), Paolo Frascani (Università di Napoli "L'Orientale"), Maurizio Gangemi (Università di Bari Aldo Moro), Germano Maifreda (Università di Milano), Daniela Manetti (Università di Pisa), Paola Massa (Università di Genova), Giampiero Nigro (Università di Firenze), Nicola Ostuni (Università Magna Graecia di Catanzaro), Paola Pierucci (Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara), Giovanni Vigo (Università di Pavia), Giovanni Zalin (Università di Verona)

Storia economica effettua il referaggio anonimo e indipendente.

Direzione: Luigi De Matteo, *e-mail:* ldematteo@alice.it.

Redazione: Storia economica c/o Daniela Ciccolella, CNR-ISSM, Via Cardinale Guglielmo Sanfelice 8, 80134 Napoli; *e-mail:* ciccolella@issm.cnr.it.

Gli articoli, le ricerche, le rassegne, le recensioni, e tutti gli altri scritti, se firmati, esprimono esclusivamente l'opinione degli autori.

Amministrazione: Edizioni Scientifiche Italiane, via Chiatamone 7, 80121 Napoli – tel. 081/7645443 pbx e fax 081/7646477 – Internet: www.edizioniesi.it; *e-mail:* periodici@edizioniesi.it

Registrazione presso il Tribunale di Napoli al n. 4970 del 23 giugno 1998.

Responsabile: Luigi De Matteo.

Copyright by Edizioni Scientifiche Italiane – Napoli.

Periodico esonerato da B.A.M. art. 4, 1° comma, n. 6, d.P.R. 627 del 6 ottobre 1978

SOMMARIO

ANNO XXI (2018) - n. 2

ARTICOLI E RICERCHE

- GIULIA SPALLACCI, *Il prestito a cambio marittimo ad Ancona nel XV secolo* p. 251
- AMEDEO LEPORE, *L'impresa González de la Sierra nel commercio atlantico: connessioni, traffici e ricchezze* » 277
- ROBERTO ROSSI, *Division of labour, salaries and productivity in Barcelona's indianas manufacture in the XVIII century* » 315
- GIOVANNI CECCARELLI, ALBERTO GRANDI, *La Guerra dei cloni. Un esempio precoce di tecnologie enologiche: i vini fortificati e il Marsala* » 341
- ANDREA GIUNTINI, *Il trasporto della posta per l'India nella prima metà del XIX secolo. Imprenditorialità e tecnologia nella storia della Overland Route* » 359
- MARIA CARMELA SCHISANI, *Dinamiche professionali e reti di relazioni di un 'uomo d'affari' di successo a Napoli nel periodo della prima globalizzazione. Domenico Gallotti (1831-1905)* » 379
- GIAN LUCA PODESTÀ, *The Empire as a Myth. Vital Space, Fascist Universalism, Demographic Planning and New Urban Lifestyles in the Italian Africa* » 415
- STEFANO MAGAGNOLI, *Le futurisme au service de la révolution. Artisti, politici tra risotto e spaghetti* » 441
- GIUSEPPE MORICOLA, *La formazione della «packaging community» in Italia. Il ruolo dell'Istituto Italiano Imballaggio negli anni del miracolo economico* » 459

SOMMARIO

NOTE E INTERVENTI

- FEDERICO SCRIBANTE, *Marcantonio Doria d'Angri: le pratiche commerciali e finanziarie di un mercante-banchiere genovese a Napoli tra Cinque e Seicento* » 479
- GIOVANNI FARESE, *An integral view of agriculture and development. Giorgio Sebreondi between comparative rural economics and human development in the 1950s* » 497
- ALESSANDRO MORSELLI, *Nascita e sviluppo delle banche centrali: un'analisi istituzionalista* » 505

RECENSIONI E SCHEDE

- FRANCESCO ALTAMURA, *Sindacalismo in camicia nera. L'organizzazione fascista dei lavoratori dell'agricoltura in Puglia e Lucania (1928-1943)*, Edizioni dal Sud, Bari-Milano 2018 (S. Gallo) » 529
- RENATA SABENE, *Lavoro e privilegio nella città eterna. Condizioni di vita e potere d'acquisto a Roma nel Settecento*, Edizioni Altravista, Broni (PV) 2017 (F. Scribante) » 531
- Storie di frodi. Intacchi, malversazioni e furti nei Monti di pietà e negli istituti caritatevoli tra Medioevo ed età moderna*, a cura di L. Righi, Il Mulino, Bologna 2018 (A. Clemente) » 533

ARTICOLI E RICERCHE

IL PRESTITO A CAMBIO MARITTIMO AD ANCONA NEL XV SECOLO

Ad Ancona, la presenza della Chiesa ed il controllo politico ed economico di Venezia hanno fatto giungere, con maggior ritardo rispetto all'area tirrenica, alcune innovazioni finanziarie nel commercio marittimo che caratterizzeranno l'epoca moderna. Ciò è avvenuto per l'assicurazione, che ad Ancona trova testimonianze in una forma definibile arcaica, e denominata prestito a cambio marittimo, che persistette fino al XVIII secolo. Tale strumento nasceva dalla necessità di trovare un modo finanziario per gestire ed affrontare il rischio che il commercio marittimo comportava, dividendolo tra attori economici differenti.

Ancona, cambio marittimo, tardo medioevo, assicurazioni, mercanti

In Ancona, due to the presence of the Church and the political and economic supervision of Venice, few financial innovations in the maritime trade arrived later than in the Tyrrhenian area and these innovations would have determined the modern era. This happened for an archaic insurance in Ancona called cambium maritimum loan. This tool was born due to the need to find a financial way to manage and deal with the risk that the maritime trade could implicate, dividing it between different economic factors.

Ancona, cambium maritimum, late middle age, assurance, merchants

1. *Il sistema assicurativo nel Mediterraneo*

Tra i contratti marittimi diffusi nel Tardo Medioevo, insieme alle commende ed alle compagnie, osserviamo la diffusione del sistema assicurativo che legava quelli finanziario e commerciale. Il commercio infatti era fortemente legato al sistema finanziario e al mercato dei prestiti che favorivano un flusso continuo di denaro. La rete commerciale del Mediterraneo aveva raggiunto, nel Basso Medioevo, un volume assai notevole che portò alla necessità di proteggere questa rete di scambi dai pericoli dei viaggi, attraverso le assicurazioni. Le nostre conoscenze sui sistemi assicurativi riguardano soprattutto te-

stimonianze dell'età moderna, quando il sistema aveva ormai trovato una piena ed organica sistematizzazione¹. Nel Medioevo troviamo pochi studi che descrivono un sistema assicurativo pienamente definito: ovviamente le prove più eloquenti vengono dalla documentazione toscana come recentemente Tognetti e Ceccarelli hanno mostrato, passando per i lavori su Amalfi e Barcellona di Del Treppo, su Genova di Giaccherò, su Venezia della Fusaro e di Nehlsen-von Stryk, dalle sintesi di Melis fino ad arrivare ai più recenti lavori di Leonard².

La fase formativa che riguardò il sistema assicurativo, come ogni tipologia di contratto legato al commercio, si sviluppa all'interno di un sistema consuetudinario in cui è possibile osservare fasi intermedie di formazione³. È il caso del «prestito a cambio marittimo», uno strumento finanziario di prestito che assume caratteri assicurativi. Come il mutuo ordinario, comportava un tasso di interesse e non creava alcun legame associativo fra il mutuante e il mutuatario; la durata del

¹ A. TENENTI, *Il prezzo del rischio: l'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Roma 1985.

² S. TOGNETTI, *L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi*, «Storia economica», XX (2017), pp. 5-48; M. DEL TREPPO, *Assicurazioni e commercio a Barcellona nel 1428-9*, «Rivista Storica Italiana», 70 (1958), pp. 44-81. Il lavoro di Ceccarelli offre un resoconto sugli studi degli ultimi 10 anni su tale tematica: G. CECCARELLI, *Rischio e assicurazioni tra medioevo ed età moderna*, «Storia Economica», XX (2017), pp. 411-425; G. GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime: l'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984; A.B. LEONARD, *Marine insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*, Basingstoke 2015; F. MELIS, *Origini delle assicurazioni in Italia*, Roma 1975; E. CRUSELLES GÓMEZ, *Los mercados aseguradores del Mediterráneo catalano-aragonés*, in *Ricchezza del mare ricchezza dal mare: secc. XIII-XVIII*, Atti della trentasettesima Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica "F. Datini" di Prato, 11-15 aprile 2005, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 2006, pp. 611-639; G. CECCARELLI, *Un mercato del rischio: assicurare e farsi assicurare nella Firenze rinascimentale*, Venezia 2012; K. NEHLSSEN-VON STRYK, *L'Assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Quaderni del centro tedesco di studi veneziani, Roma 1980, pp. 3-22; R. DE ROOVER, *The Cambium Maritimum contract according to the Genoese notarial records of the twelfth and thirteenth centuries*, in *Essays in Memory of Robert L. Reynolds*, a cura di D. Herlihy, Kent 1970, pp. 15-33; M. BALARD, *Assurances et commerce maritimes à Gênes, dans la seconde moitié du XIV^e siècle*, «Annales de Bretagne», 85 (1978), pp. 273-282.

³ G. CECCARELLI, *Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici: famiglie mercantili e mercati assicurativi in una prospettiva europea (secc. XV-XVIII)*, in *La famiglia nell'economia europea, secoli XIII-XVIII*, Atti della quarantesima Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato, 6-10 aprile 2008, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 2009, pp. 389-408.

contratto era limitata ad un solo viaggio e la restituzione del prestito era esclusa in caso di perdita totale per naufragio od attacco nemico. Tale clausola permetteva di affermare che l'interesse percepito sul mutuo non fosse usura, ma un premio di assicurazione. La sua popolarità cominciò a diminuire nel XIII secolo, sia perché i Papi stabilirono che il premio era in realtà usura sia perché l'assicurazione cominciò a svilupparsi come un ramo autonomo⁴. L'interesse si stabiliva in fase di stipula contrattuale e quindi non dipendeva in alcun modo dal profitto reso dall'attività commerciale, in questo modo si affidava il rischio ad una terza persona non interessata all'affare commerciale⁵. Il cambio marittimo nascerebbe pertanto da un sistema di prestito derivante dal *foenus nauticus* di origine bizantina e antesignano del sistema assicurativo⁶. A Palermo sono stati individuati prestiti con scopo assicurativo risalenti al 1287 secondo quanto attestato da Zeno⁷, a Firenze la più antica polizza assicurativa individuata risale al 1395⁸, mentre è datato 1343 il più antico contratto di assicurazione di Genova, redatto dal notaio Tommaso Casanova, proprio sul modello del prestito marittimo⁹; a Dubrovnik troviamo prime forme di assicurazione nel 1395, mentre a Pisa nel 1323 la materia è già pienamente organizzata nel *Brevis Curiae ordinis maris* (rubrica XLVIII)¹⁰. L'assicurazione compare anche nei libri di Gazaria di Genova del 1403 dove si stabiliscono i suoi aspetti applicativi¹¹.

⁴ D. GIOFFRÈ, *Note sull'assicurazione e sugli assicuratori genovesi tra medioevo ed età moderna*, «Atti della società ligure di storia patria», 9 (1969), 1, pp. 27-53.

⁵ M. DEL TREPPO, A. LEONE, *Amalfi Medievale*, Napoli 1977, pp. 241-255; G. CECCARELLI, *Tra solvibilità economica e status politico: il mercato delle assicurazioni marittime a Firenze (sec. XIV- XV)*, in *Politiche del credito. Investimento, consumo, solidarietà*, a cura di G. Boschiero e B. Molina, Asti 2004, pp. 191-122.

⁶ E.C. PIA, «*Dal cielo alla terra*»: *gli sviluppi dell'assicurazione*, «Reti Medievali», 19 (2018), pp. 176-187.

⁷ F. MELIS, *Origini delle assicurazioni in Italia*, Roma 1975, p. 7; R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946, pp. 81-96.

⁸ MELIS, *Origini delle assicurazioni in Italia*, p. 36.

⁹ Ivi, p. 15.

¹⁰ Državni Arhiv u Dubrovniku (d'ora in avanti DADU), 15, *Diversa cancellariae*, 1395, c. 152r; J.M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Parigi 1834, IV, pp. 545-609; F. MELIS, *Trasporti e comunicazioni nel Medioevo*, Firenze 1984, pp. 225-237; a Firenze, Dubrovnik e Venezia si registrano nello stesso anno (1395) le più antiche polizze conservate: NEHLSSEN-VON STRYK, *L'Assicurazione marittima a Venezia*, pp. 3-22; STEFANI, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*, Trieste 1956, I, n. 9, p. 208.

¹¹ V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Genova 1951, liber gazarie, r. XII-XXXIX.

Nell'Adriatico invece si registra uno sviluppo più tardo, infatti a Venezia l'assicurazione trova forma giuridica solo nel 1468, mentre ad Ancona l'introduzione dell'assicurazione, assente negli Statuti del Mare del 1397, è da collocare, almeno per ciò che riguarda l'ambito giuridico, nel XVI secolo: nel *libro del fondaco* se ne cita l'utilizzo in caso di furto¹². La causa del ritardo adriatico nell'adozione dell'assicurazione è stato individuato in Venezia¹³: il suo sistema di polizia e controllo delle rotte adriatiche avrebbe reso questo mare uno dei bacini più sicuri per la navigazione, rendendo quindi obsoleto un sistema giuridico a protezione dei propri investimenti¹⁴. Lo stesso sembra verificarsi a Barcellona, dove la mancanza di compagnie assicurative fino al XV secolo è da imputare alla fiducia riposta nei sistemi militari di difesa catalana¹⁵. Questi dati sembrano trovare conferma anche nel manuale di mercatura di Benedetto Cotrugli Raguseo che nel 1458 descrive un uso ancora non sistematico dell'assicurazione¹⁶. Lo stesso Melis vedeva l'alto Tirreno come il luogo di origine del sistema assicurativo, proprio per il maggiore rischio a cui andavano incontro i mercanti nelle loro rotte commerciali¹⁷. Ciò ovviamente riguardava an-

¹² Archivio di Stato di Ancona (ASAN), Archivio comunale di Ancona (ACAN), *Patti ordini e capitoli diversi, Ex fondaco e fondichiero*, 7, 1510-1518, c. 4v; E. SPADOLINI, *Il codice del Fondaco di Ancona*, in *Le Marche*, cura di G. Luzzatto e G. Grimaldi, Fano 1906, pp. 158-181 e 220-222.

¹³ PARDESSUS, *Collection de lois maritimes*, V, pp. 65, 210; C. MANFRONI, *Le leggi marittime di Ancona*, «Rivista marittima», XXX (1897), pp. 1-24; G. ROSSETTI, *Pisa: alle radici del diritto cittadino e internazionale*, in *Legislazione e prassi istituzionale a Pisa (secoli XI-XIII): una tradizione normativa esemplare*, a cura di G. Rossetti, Pisa 2001, pp. 1-17; CECCARELLI, *Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici*.

¹⁴ Anche se Nehlsen-Von Stryk ritiene questo dato legato più alla disponibilità delle fonti che ad un sistema di maggiore controllo adriatico. L. PEZZOLO, *The venetian economy*, in *A Companion to Venetian History, 1400-1797*, a cura di E.R. DURSTELER, Boston 2013, pp. 255-291; NEHLSSEN-VON STRYK, *L'Assicurazione marittima a Venezia*, pp. 3-22.

¹⁵ M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma 1996, pp. 218-228.

¹⁶ BENEDETTO COTRUGLI RAGUSEO, *Della mercatura e del mercante perfetto*, Brescia 1573, p. 175; L. TRAVAINI, *Il ruolo di Ragusa nella creazione delle prime monete di rame a Napoli e Venezia nel Quattrocento*, in *Puer Apuliae. Mélanges offerts à Jean-Marie Martin*, a cura di E. Cuozzo, Paris 2008, pp. 167-185. Gli studi di Vilanti a Dubrovnik hanno messo in luce un unicum: egli infatti ha avuto modo di individuare un'assicurazione del Trecento che coinvolge degli Anconetani (DADU, *Diversa Cancellariae*, vol. 32, f. 122, 25 febbraio 1398).

¹⁷ MELIS, *Origini delle assicurazioni in Italia*, p. 22.

che il ricorso ai cambi marittimi, infatti ad Ancona troviamo solo rari esempi di applicazione ai viaggi in Adriatico¹⁸.

I caratteri del *foenus nauticum* e dell'assicurazione hanno portato quindi a vedere il prestito a cambio marittimo come una forma di passaggio tra queste due modalità contrattuali, così che lo studio del cambio marittimo anconetano diviene utile per comprendere questa evoluzione all'interno della contrattualistica marittima e la persistenza di forme "arcaiche" all'interno dell'economia-mondo mediterranea che mostrano tutti quei caratteri fondamentali che si ritroveranno nella stipula delle assicurazioni come le rotte marittime, i tipi di merci, la stagione della navigazione¹⁹.

Studiando l'opera di Francesco Pegolotti, possiamo tentare di definire una periodizzazione per tali forme contrattuali: in particolare, nell'opera di Pegolotti, redatta attorno al 1340, non vi è alcun riferimento all'assicurazione come strumento di contrattazione marittima, pur riconoscendo che lo scopo primo della sua opera non aveva carattere giuridico-contrattuale. La stessa Fondazione Mansutti, che si occupa di studi sulla storia delle assicurazioni, pone come *terminus post quem* per l'utilizzo e la pratica generalizzata su criteri standardizzati il XVI secolo, ossia quando compaiono i primi manuali di assicurazione quali il *De assecurationibus* di Benvenuto Stracca, giurista anconetano del 1569, e *Ordo super Assicurationibus*, opera ragusina del 1568. Entro questi due secoli possiamo quindi porre la fase evolutiva del sistema assicurativo, senza mai tralasciare il riconoscimento della forte caratterizzazione geografica che impedisce di fare un'analisi comprendente l'intero Mediterraneo.

Gli studi svolti sul sistema assicurativo riguardano prima di tutto l'epoca moderna: gli studi di Alberto Tenenti sulle assicurazioni di Ragusa partono dal fondo archivistico dei *Libri di Sicurtà* del XVI secolo, i cui tempi di stesura attestano la loro maggiore diffusione ed organizzazione per l'epoca moderna²⁰. In esso troviamo un sistema ormai evoluto, in cui l'assicurazione prevedeva sia i viaggi per

¹⁸ Archivio Notarile di Ancona (ANAN), Not. Antonio Giovanni di Giacomo, 28, c. 154r; ivi, Not. Girolamo Pagliarini, 116, c. 308v.

¹⁹ PIA, «*Dal cielo alla terra*»; E. ORLANDO, *Venezia e il mare nel Medioevo*, Bologna 2014, pp. 91-105.

²⁰ DADU, 54, *Libri di sicurtà*, 1563-1755; CECCARELLI, *Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici*; TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, pp. 350-356; G. FENICIA, *I noli marittimi nell'economia ragusea del XVI secolo*, in *Ricchezza del mare ricchezza dal mare*, pp. 675-688.

mare che per terra, anche componendo tra loro i premi assicurativi²¹.

Nella polizza l'indicazione dei prodotti oggetto di assicurazione diventa elemento fondamentale per la definizione del premio assicurativo, cosa invece che non accade nel prestito a cambio marittimo²². Il cambio marittimo rispetto all'assicurazione si differenzia anche per un altro importante elemento: il sensale²³. Il sensale compare negli Statuti del Mare ma non nei cambi marittimi, in quanto il suo ruolo era quello di intermediario tra domanda ed offerta. Le stesse polizze assicurative non registrano mai il nome dei sensali, ma questi figurano nei libri mastri dei mercanti poiché la loro attività rientrava tra i costi assicurativi che il mercante doveva sostenere²⁴.

²¹ ANAN, Not. Giacomo Alberici, 87, 22 giugno 1493, c. 105r; ASAN, ACAN, *Libri di cancelleria e raccolta Albertini*, 3, *Liber rubeus*, 1493-1527, c. 49r, esempio di commercio marittimo e terrestre da Ragusa ad Ancona in direzione di Firenze e Roma; L. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, Torino 1913, pp. 273-285; F.W. CARTER, *Dubrovnik: a classic city state*, Londra 1971, pp. 142-157; G. LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dal XI al XVI secolo*, Venezia 1961, pp. 205-206; M. SPREMIÈ, *Le tradizioni marittime di Ragusa e di altre città dell'Adriatico nei sec. XIV-XVI*, in *Tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo tra storia e attualità*, Atti del Convegno internazionale di studi storici di diritto marittimo medievale, Napoli 23-25 settembre 2004, a cura di P. Alberini, S. Corrieri e G. Manzari, Roma 2006, pp. 111-123; M.V. BIONDI, *Ancona e il suo mare: norme, patti e usi di navigazione nei secoli XIV e XV*, 2, Recanati 1998, pp. 100-101; A. PALOMBARINI, *Stefano Benincasa nobile mercante nell'Ancona del Cinquecento*, «Proposte e ricerche», 24 (1990), pp. 103-121; risale al 1569 il *Tractatus de assecurationibus* di Benvenuto Stracca, giurista anconetano che descrisse un modello di polizza assicurativa di influenza fiorentina, F. MANSUTTI, *La polizza di sicurtà anconitana del 1567 nel De assecurationibus di Benvenuto Stracca*, «Assicurazioni, rivista di diritto, economia e finanza delle assicurazioni private», 76 (2009), pp. 1-9; alla destinazione del viaggio, concorreva, nella valutazione del tasso di interesse, anche la stagione in cui si sarebbe eseguito il viaggio stesso: G. PICCININI, *Antiche polizze di assicurazione marittima di Ancona*, «Atti e memorie della Deputazione di storia patria delle Marche», 73 (1971), pp. 267-275; A. TENENTI, *Il prezzo del rischio: l'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Roma 1985; DADU, 54, *Libri di sicurtà*, 1577, vol. 11, c. 139r.

²² ANAN, Not. Giacomo Alberici, 87, 1493 giugno 22, c. 105r; GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, pp. 273-285; LUZZATTO, *Storia economica di Venezia*, pp. 205-206; CARTER, *Dubrovnik*, pp. 142-157; PALOMBARINI, *Stefano Benincasa nobile mercante*, pp. 103-121; F. GALGANO, *Lex Mercatoria*, Milano 2002, pp. 29-45.

²³ Statuti di Firenze 1523, in PARDESSUS, *Collection de lois maritimes*, IV, pp. 598-609.

²⁴ MELIS, *Origini delle assicurazioni in Italia*, pp. 74-108.

2. Il sistema assicurativo ad Ancona

La presenza di assicurazioni ad Ancona è nota solo grazie alla sistemazione giuridica operata da Benvenuto Stracca a metà del Cinquecento²⁵. Nel Quattrocento tale forma di investimento marittimo non compare mai, a causa, oltre che del sistema di difesa veneziano, della presenza della Chiesa che poneva limiti a tali impieghi. Ciò tuttavia non impedì che si sviluppassero forme per così dire arcaiche o parallele all'assicurazione, come il *cambium*²⁶. Questo modello contrattuale si mantiene anche nel XVI secolo, come mostrano gli studi di Piccinini che attribuisce la sua persistenza proprio alla Chiesa, rilevando che esso fosse meno soggetto ad accusa di usura, nonostante il sopramenzionato Benvenuto Stracca uno dei giuristi che per primo definì giuridicamente l'istituto, sia anconetano²⁷. Piccinini inoltre constatò che ad Ancona la forma dell'assicurazione non è rilevabile se non nel XVIII secolo. Allora secondo Piccinini, gli Anconetani facevano ancora ricorso a un istituto antiquato²⁸ perché avevano necessità di ottenere gli stessi risultati ed effetti delle assicurazioni attraverso forme meno definite giuridicamente ma più legate al sistema consuetudinario che permettevano loro di aggirare l'accusa di usura. In effetti Piccinini rilevava come il cambio marittimo presentasse tutti i caratteri del sistema assicurativo, anche la valutazione del premio, ossia l'elemento scatenante l'accusa di usura²⁹.

Gli studi di Piccinini riguardano l'epoca moderna. In questa sede invece si sono raccolti dati riguardanti il XV secolo, dati dal cui confronto è stato possibile rilevare come lo stesso cambio marittimo sia andato soggetto ad un processo evolutivo contrassegnato da diverse e sostanziali differenze. In primo luogo dobbiamo mostrare come i cambi quattrocenteschi non abbiano mai l'indicazione dell'interesse, proprio per svincolarsi dai controlli della Chiesa. Nel Cinquecento i cambi marittimi iniziano a mostrare l'indicazione degli interessi, questo per-

²⁵ B. STRACCA, *De assecurationibus*, Venezia 1567.

²⁶ Nel Cinquecento il sistema assicurativo di Ancona è interamente controllato da Genova e Firenze, mentre nel Seicento il mercato del *cambium* viene quasi totalmente gestito dagli Ebrei. Solo nell'Ottocento, per opera di Napoleone, compariranno anche ad Ancona compagnie assicuratrici. ANAN, Not. Antonio Giovanni di Giacomo, 8-38, 1444-1495; PICCININI, *Antiche polizze di assicurazione marittima di Ancona*.

²⁷ PIA, «*Dal cielo alla terra*».

²⁸ PICCININI, *Antiche polizze di assicurazione marittima di Ancona*; Biblioteca Benincasa di Ancona (BCBA), ms. *Del Cambio Marittimo*, a. 1736.

²⁹ PICCININI, *Antiche polizze di assicurazione marittima di Ancona*.

ché il sistema finanziario legato ai cambi marittimi dorici cambia gli operatori coinvolti: nel Quattrocento troviamo prevalentemente operatori locali, mentre per il Cinquecento Piccinini parla di un mercato del cambio marittimo praticamente controllato da Ebrei e stranieri.

Ciò che caratterizza il cambio marittimo anconetano è l'impiego di tale strumento finanziario solo per viaggi sulle lunghe distanze. Infatti ad Ancona troviamo pochissimi esempi di cambi marittimi destinati al commercio interno all'Adriatico³⁰. La maggior parte dei prestiti a cambio marittimo rogati ad Ancona riguardavano soprattutto il commercio con Costantinopoli, riscontrando più di 25 viaggi solo nel 1452, assicurati tramite cambi marittimi³¹.

3. *I prodotti "assicurati"*

Il cambio marittimo anconetano mostra una particolarità: il nome della merce per cui veniva concesso il prestito non viene indicato, ciò che conta è il suo valore e non il suo essere, la cui registrazione è invece fondamentale nell'assicurazione³². Solo per un prodotto viene fatta eccezione: il sapone. All'interno del commercio marchigiano il sapone faceva registrare un volume di traffico pari a quello del grano ed era venduto, nella quasi sua totalità, in Oriente. Di qui verosimilmente la necessità di particolari attenzioni intorno al suo commercio, soprattutto per i volumi che venivano trasportati. Abbiamo testimonianze di un carico destinato a Costantinopoli nel 1483 di 20.000 libbre di sapone e carichi di sapone assicurati per un valore di 750 ducati³³. Questi dati permettono di fare nuova luce su un prodotto artigianale locale di cui ancora poco si conosce³⁴. La documentazione testimonia come peraltro spesso emerge nei trattati commerciali, che il sapone fosse sotto il controllo totale di Ancona, per

³⁰ ANAN, Not. Antonio Giovanni di Giacomo, 28, c. 154r; U. TUCCI, *Mercanti, navi, monete nel cinquecento veneziano*, Bologna 1981, pp. 161-231; DEL TREPPO, *Assicurazioni e commercio a Barcellona*.

³¹ DEL TREPPO, LEONE, *Amalfi Medievale*.

³² Questo lascia spazio al tentativo degli assicuratori di evitare il risarcimento del danno, cfr. CECCARELLI, *Tra solvibilità economica e status politico*.

³³ ANAN, Not. Antonio Giovanni di Giacomo, 9, c. 136v; ivi, Not. Nicolò Cresci, 63, cc. 94r-96r; DEL TREPPO, *Assicurazioni e commercio a Barcellona*.

³⁴ Per l'età moderna si veda in particolare M. MORONI, *Produzione e commercio del sapone nel Mediterraneo tra basso medioevo ed età moderna*, in *Produzioni e commerci nelle province dello Stato pontificio*, a cura di E. Di Stefano, Narni 2013, pp. 140-156; MANSUTTI, *La polizza di sicurtà anconitana del 1567*.

nulla intaccato dai Veneziani: solo in un caso si registra la presenza di Fiorentini coinvolti nel commercio³⁵. La produzione saponaria avveniva prevalentemente lungo la costa, nell'area che si estende tra il fiume Foglia e il fiume Tronto³⁶. La produzione saponaria di Ancona era talmente rinomata, da avere una propria Arte dei Saponari attestata nel 1396, a cui venivano riconosciute esenzioni doganali negli statuti del 1513³⁷. Il sapone marchigiano era in forte concorrenza con la produzione veneziana, grazie ai bassi costi con cui poteva essere messo sul mercato³⁸: infatti la produzione di sapone ha tra i suoi ingredienti principali l'olio, materia prima che Ancona aveva a disposizione «a km 0», al contrario di Venezia che era costretta ad importarlo³⁹. Ashtor descrisse tale attività artigianale come la più importante del territorio marchigiano, il cui volume di traffico mise in difficoltà gli stessi Veneziani che tentarono di porre blocchi al suo commercio: nel 1347 Venezia impose un elevato dazio per il sapone proveniente da Ancona e ne vietò l'esportazione *extra gulfum*⁴⁰. Ancona, per la produzione del sapone, importava solamente la cenere di soda che veniva acquistata in Siria, come mostra un documento notarile che cita appunto Beirut quale centro di rifornimento, nel 1439⁴¹. Il sapone marchigiano aveva un mercato molto vasto che si estendeva fino alla Siria e alla Romania, tanto che lo stesso Pegolotti

³⁵ ANAN, Not. Lorenzo Trionfi, 191, c. 166r.

³⁶ ASAN, ACAN, *Patti ordini e capitoli diversi*, 1, *Statuti della dogana e patti con diverse nazioni*, libro I, 1345-1476, cc. 6r-9r.

³⁷ C. ALBERTINI, *Storia di Ancona fino al 1824*, vol. XI, c. 33r, in Biblioteca Benincasa di Ancona, ms. 254; *Constitutiones, seu statuta magnifice Civitatis Ancone*, Ancona 1513, Libro IV, *De extraordinariis*, r. XXXIX; ASAN, ACAN, *Libri di cancelleria e raccolta Albertini*, 3, *Liber rubeus*, 1493-1527, c. 169v.

³⁸ E. ASHTOR, *Il commercio anconetano con il Mediterraneo occidentale nel Basso Medioevo*, in *Mercati, mercanti, denaro nelle Marche*, Atti del convegno, Ancona, 28-30 maggio 1982, Ancona 1989, pp. 9-72.

³⁹ L. MOLÀ, *Il mercante innovatore*, in *Il Rinascimento italiano e l'Europa. Commercio e cultura mercantile*, IV, a cura di F. Franceschi, R.A. Goldthwaite e R.C. Mueller, pp. 623-654.

⁴⁰ Archivio di Stato di Venezia (ASVe), *Misti*, 23, c. 69v; E. ASHTOR, *Il commercio levantino di Ancona nel basso Medioevo*, «Rivista Storica Italiana», [n.?] (1976), pp. 214-253; MOLÀ, *Il mercante innovatore*, pp. 623-654.

⁴¹ ANAN, Not. Chiarozzo Sparpalli, III, 1439, c. 219r-v; E. INSABATO, *La società anconitana nelle breviature del notaio Chiarozzo Sparpalli*, Tesi di laurea, Università di Firenze, Facoltà di Lettere e Filosofia, a.a. 1975-76, pp. 327-328; ASHTOR, *Il commercio levantino di Ancona*; MOLÀ, *Il mercante innovatore*, pp. 623-654; MORONI, *Produzione e commercio del sapone nel Mediterraneo*, pp. 140-156; A. CARILE, *Ancona e Costantinopoli*, «Bizantinistica», XVII (2016), pp. 157-191.

ne descrisse la diffusione mediterranea⁴². Gli Statuti della Dogana di Ancona mostrano una particolare attenzione verso tale prodotto, stabilendo il dazio delle materie prime utili alla sua produzione, la qualità dei prodotti impiegati e le caratteristiche necessarie per l'installazione di saponarie, insieme alla descrizione delle modalità per effettuare il nolo delle strutture destinate all'attività artigianale⁴³. La definizione di aspetti produttivi all'interno di norme doganali manifesta in maniera inequivocabile che, per alcune manifatture, vi sia un legame inscindibile tra produzione artigianale e distribuzione, un sistema ampiamente consolidato e noto nell'ambito della produzione e distribuzione dei panni fiorentini⁴⁴. Nel registro dell'Ufficiale della Dogana del 1444 si descrivono le fasi di vendita del sapone: da questi dati è possibile stabilire che la vendita del prodotto avveniva esclusivamente tra settembre e novembre⁴⁵. La stagionalità nella distribuzione lascia intendere come tale merce seguisse prevalentemente la via marittima per il suo commercio. Nonostante Venezia fosse tra i più importanti centri produttori del Mediterraneo, i documenti ci informano che la stessa non disdegnava di rifornirsi di sapone mar-

⁴² ANAN, Not. Giovanni Scacchi, 201, 1512, c. 414r-v; ASAN, ACAN, *Statuti del comune di Ancona, Statuti del mare del terzenale e della dogana*, 2, 1397, r. XXXIX; ivi, *Patti ordini e capitoli diversi*, 1, *Statuti della dogana e patti con diverse nazioni*, 1345-1476, c. 24r, r. XXXIV; ivi, 1345-1476, libro I, cc. 9r-10v; DADU, *Capitolare della Dogana Grande*, 321; DADU, 7.3.4, *Acta S. Mariae Maioris*, 14, n. 50; *Codex Diplomaticus Regni Dalmatie Croatiae et Slavonie*, XIV, doc. CCCXXXIII; ANAN, Not. Chiarozzo Sparpalli, 2, I, 1426, cc. 76v-77v; ivi, Not. Marcuzio Benincasa, 41, 1447-1450, II, c. 14r; ivi, Not. Chiarozzo Sparpalli, II, 1434, cc. 128v-129r; G. HEYD, *Storia del commercio nel Levante nel Medioevo*, Torino 1913; *Statuti anconitani del mare, del terzenale e della dogana e Patti con diverse nazioni*, a cura di C. Ciavarini, Ancona 1896, pp. 238-250; G.M. MONTI, *Note su alcuni documenti di diritto marittimo angioino*, «Rivista di diritto della navigazione», I (1939), pp. 90-103; B. KREKIĆ, *Dubrovnik et le Levante au moyen age*, Parigi 1961, p. 212, doc. 303; CARTER, *Dubrovnik*, pp. 276-278; M. POLVERARI, *Fra oriente e occidente. Ciriaco d'Ancona*, in *Ciriaco d'Ancona e il suo tempo*, Atti del Convegno, a cura di F. Cardini, Ancona 2002, pp. 28-30 e 53-62; D. ABULAFIA, *Oriente ed Occidente: considerazioni sul commercio di Ancona nel Medioevo*, «Atti e memorie della Società dalmata di storia patria», 102 (1997), pp. 25-47; BIONDI, *Ancona e il suo mare*, I, pp. 89-97; F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, a cura di A. Evans, Cambridge 1936.

⁴³ ASAN, ACAN, *Patti ordini e capitoli diversi*, 1, *Statuti della dogana e patti con diverse nazioni*, libro I, 1345-1476, c. 28v, r. XLVIII, c. 30r, r. LXVII.

⁴⁴ F. BETTARINI, *La comunità pratese di Ragusa (1414-1434)*, Firenze 2012, pp. 23-37.

⁴⁵ ASAN, ACAN, *Dogana fondaco fiere*, 1, 1444, cc. 5r-19r.

chigiano⁴⁶. La competizione era assai forte, tanto che nel XVI secolo il sapone che giungeva a Ferrara proveniva dalle Marche, e non da Venezia, attraverso la mediazione dei Genovesi⁴⁷. Al contrario del commercio del grano, che aveva un respiro prevalentemente adriatico, i contratti relativi al commercio del sapone delineano un mercato che andava ben oltre i confini adriatici, per raggiungere le destinazioni orientali⁴⁸.

La produzione saponaria anconetana si sviluppa nel XIV secolo all'interno di un più ampio processo che si registra nel Mediterraneo e che si concreta nella «sostituzione delle importazioni», ossia nello spostamento geografico delle produzioni artigianali dall'Oriente al Mediterraneo Occidentale. Un processo legato in parte all'arrivo dei Mamelucchi nel XIII secolo, che renderà l'Oriente non più centro di produzione ma semplice fornitore di materie prime e, successivamente, mercato di distribuzione del prodotto lavorato⁴⁹. In questo contesto rientra anche il mercato del sapone anconetano: i mercanti anconetani portavano il prodotto lavorato a Costantinopoli ed in Siria, qui acquistavano poi le materie necessarie per produrre il prodotto finale. Il commercio era assai esteso tanto da favorire la costituzione di società commerciali specificatamente destinate alla commercializzazione del sapone in Romania, come si osserva in una commenda del 1426⁵⁰. Inoltre nel XV secolo il sapone marchigiano era acquistato in grandi quantità da Ragusa che lo esportava verso i Balcani o lo destinava alle proprie manifatture tessili, prima che nel quartiere artigianale di Pile si installasse un saponificio le cui lavorazioni erano rivolte alle industrie del circondario⁵¹.

⁴⁶ MOLÀ, *Il mercante innovatore*, pp. 623-654.

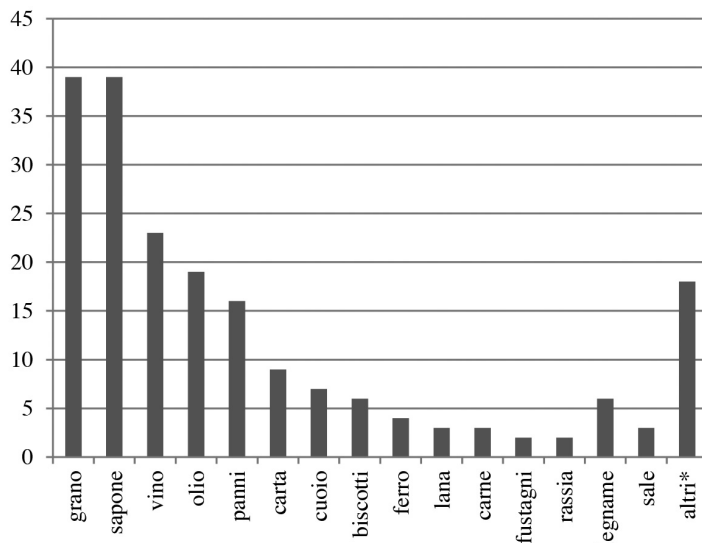
⁴⁷ E. ASHTOR, *Il commercio levantino di Ancona*.

⁴⁸ ANAN, Not. Marcuzio Benincasa, II, 1449, c. 14r.

⁴⁹ G. PISTARINO, *Genovesi d'Oriente*, Genova 1990, pp. 95-142; P. SIMBULA, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milano 2009, pp. 21-30; MORONI, *Produzione e commercio del sapone nel Mediterraneo*, pp. 140-156.

⁵⁰ ANAN, Not. Chiarozzo Sparpalli, 2, I, 1426, cc. 76v-77v; INSABATO, *La società anconitana nelle breviate del notaio Chiarozzo Sparpalli*, pp. 287-291.

⁵¹ *Liber croceus*, a cura di B.M. NedeljkoviÊ, Belgrado 1997, p. 419, n. 156, 14 luglio 1495; MORONI, *Produzione e commercio del sapone nel Mediterraneo*, pp. 140-156; F. BETTARINI, *La comunità pratese di Ragusa*, pp. 23-37.

Fig. 1 – *Prodotti commerciati attraverso il porto di Ancona (valore %)*

Fonte: G. SPALLACCI, *La contrattazione commerciale marittima nel porto di Ancona alla fine del Medioevo (1391-1518)*, «Nuova rivista storica», [n.?] (2017), pp. 181-217.
 * Altri: aglio, biacca, broccati, candele, carbone, cenere, cotone, farina, formaggio, lino, maiali, miele, orzo, panni fiorentini, perle, pietra da calce, tappeti, velluti. Ciascun prodotto risulta registrato solo una volta nei documenti consultati provenienti dall'Archivio Notarile di Ancona e riguardanti il XV secolo. ANAN, 1-220, a. 1391-1518.

4. *Gli operatori finanziari*

Un recente quadro del sistema assicurativo, che coinvolge anche Ancona, è stato delineato da Tognetti nel suo saggio sul sistema assicurativo fiorentino. Non si tratta di cambio marittimo ma di vere e proprie polizze di sicurtà, nelle quali il premio assicurativo e le rotte sono elementi fondamentali del contratto⁵². Il carattere prevalentemente marittimo delle assicurazioni quattrocentesche viene riscontrato da Tognetti, che registra un numero assai limitato di assicurazioni per viaggi via terra.

Nel saggio di Tognetti è descritta l'attività commerciale ad Ancona

⁵² TOGNETTI, *L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento*.

della famiglia degli Agli fiorentina, un'attività talmente rilevante che gli Agli diventano cittadini dorici, avviano un'attività armatoriale ed alcuni loro esponenti figurano sia come patroni che assicuratori. Secondo i dati fiorentini, gli Agli possedevano anche un fondaco a Recanati.

Il caso degli Agli studiato da Tognetti conferma l'importanza dell'integrazione di dati e fonti tra più luoghi di conservazione per garantire una ricostruzione globale del sistema commerciale. Spesso gli assicuratori potevano essere anche assicurati, come avviene per esempio nella stessa famiglia Agli, dove il padre risulta assicuratore e il figlio patrono assicurato, garantendo un'interscambiabilità di ruoli, come più volte osservato da Ceccarelli⁵³. La vicenda degli Agli mostra anche come l'attività di patrono sia affidata soprattutto ai membri giovani della famiglia che, una volta abbandonato il mare, per l'avanzare dell'età, investivano i proventi del lavoro svolto in attività di prestito, sempre legate al settore marittimo. Paolo Liberio de Bonarelli nel 1447 compare come patrono, anche se l'attività da cui trarrà maggiori guadagni sarà l'attività finanziaria che svolgerà nella seconda metà del XV secolo⁵⁴. Altra famiglia che compare nelle vesti di patrono, finanziatore e mercante è la famiglia Boldoni (o Buldoni), ulteriore prova della duttilità dei ruoli nell'ambito commerciale⁵⁵.

Un aspetto da considerare in maniera attenta è il fatto che coloro che si avvicinavano al cambio marittimo non erano i mercanti, come si potrebbe pensare, ma i patroni delle navi. Questo perché erano i patroni a dover sostenere le spese dei viaggi e quindi procurarsi i finanziamenti necessari⁵⁶. Pertanto il patrono, oltre ad occuparsi dei noli, svolge l'insieme delle operazioni necessarie per affrontare il viaggio in mare. Forse lo stesso patrono faceva ricadere sui noli i costi dei cambi marittimi⁵⁷.

Il sistema del prestito a cambio marittimo era un sistema legato agli aspetti di rischio della navigazione, per cui i finanziatori tendevano a diversificare l'investimento, come conferma il fatto che il pa-

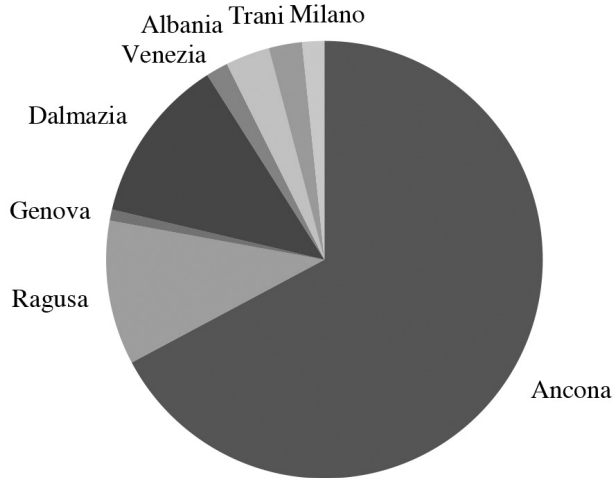
⁵³ ANAN, Not. Nicolò Cresci, 63, c. 94r; CECCARELLI, *Tra solvibilità economica e status politico*; CECCARELLI, *Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici*.

⁵⁴ ANAN, Not. Marcuzio Benincasa, 41, c. 99v.

⁵⁵ Ivi, Not. Angelo di Domenico, 50, c. 221v, e 48, c. 154r.

⁵⁶ Ivi, 48, c. 249v.

⁵⁷ Ivi, 50, c. 229r.

Fig. 2 – *Origine dei patroni operanti ad Ancona*

Fonte: ANAN, 1-220, a. 1391-1518.

trono, per un unico viaggio, richiedesse cambi ad assicuratori diversi, i quali quasi mai investivano più di un centinaio di ducati⁵⁸.

Nella gran maggioranza dei casi i cambi marittimi prevedevano la restituzione una volta rientrati ad Ancona, il che significa che il prestito era valido sia per il viaggio di andata che per il viaggio di ritorno e che i banchieri dorici non avessero propri agenti e filiali nelle piazze commerciali o non potessero svolgere attività assicurativa in tali luoghi⁵⁹.

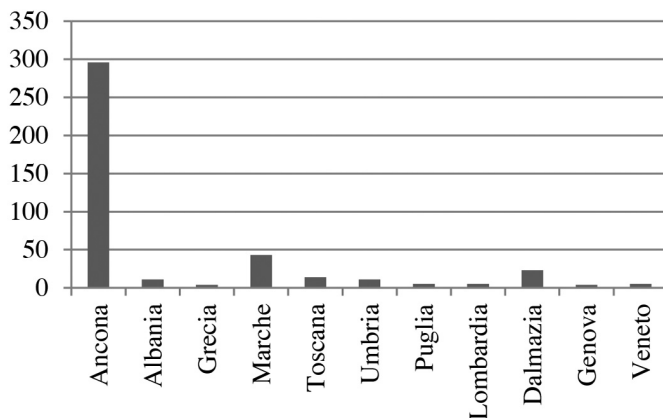
Altro elemento che emerge studiando il cambio marittimo anconetano è l'origine dei finanziatori. I dati del '400 raccolti nell'archivio notarile di Ancona, mostrano che tra i nomi degli «assicuratori» solo raramente compaiono nomi stranieri o di Ebrei. I maggiori finanziatori del traffico portuale dorico sono gli stessi Anconetani. Tra i documenti raccolti si sono individuati i nominativi di circa 100 «assicuratori» anconetani, tra i quali troviamo esponenti di importanti famiglie mercantili doriche, conosciute dalla storiografia per la

⁵⁸ Ivi, 49, c. 175v; CECCARELLI, *Tra solvibilità economica e status politico*; PIA, «*Dal cielo alla terra*».

⁵⁹ ANAN, Not. Angelo di Domenico, 49, c. 205r; ivi, 50, c. 214v; CECCARELLI, *Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici*.

loro attività in epoca moderna: i Ferretti, gli Antiqui, gli Scacchi, i Bonarelli, i Polidori, i Carboni, i Toriglioni, gli Agli, i Seghini, i Corradini (che possedevano fondaci a Beirut, Tripoli e Alessandria⁶⁰), gli Stracca, i Buldoni, i Benincasa, i Fanelli, gli Allegretti⁶¹. Di contro troviamo solo 40 nomi di «assicuratori» stranieri. Per giustificare tale proporzione dobbiamo ribadire la necessità di integrare i dati locali con i dati provenienti da altre piazze commerciali operanti con la stessa Ancona⁶². De Roover affermava che Venezia era l'unica autorizzata a stipulare assicurazioni ad Ancona, giustificando la maggiore presenza di finanziatori locali nell'utilizzo di questa diversa tipologia assicurativa⁶³. Anche Tognetti descrive come le istituzioni fiorentine favoriscano l'azione di assicuratori locali per impedire l'ingresso nell'economia toscana di finanziatori stranieri⁶⁴. Questo è in parte valido, visto che gli operatori economici stranieri erano comunque presenti ad Ancona: i dati mostrano i nomi di operatori economici stranieri che vi operavano anche con un certo peso. Re-

Fig. 3 – *Origine dei mercanti frequentanti il porto di Ancona (per numero di attestazioni nelle fonti)*



Fonte: ANAN, 1-220, a. 1391-1518.

⁶⁰ ANAN, Not. Angelo di Domenico, 50, c. 231r.

⁶¹ G. BEVILACQUA, *Notizie storiche sul porto di Ancona*, Ancona 1880, pp. 10-11.

⁶² CECCARELLI, *Rischio e assicurazioni tra medioevo ed età moderna*.

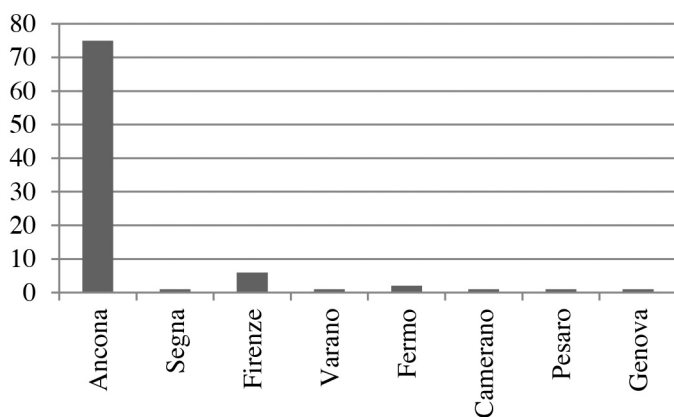
⁶³ R. DE ROOVER, *Il Banco Medici: dalle origini al declino 1397-1494*, Firenze 1970, pp. 344-362.

⁶⁴ TOGNETTI, *L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento*.

sta il fatto che è necessario studiarli là dove si colloca la loro origine e i loro registri. Per esempio possiamo registrare ad Ancona l'attività dei Gianfigliuzzi, il cui nome compare anche nel girone degli usurai di dantesca memoria e che ad Ancona operavano all'interno del sistema dei cambi marittimi⁶⁵. La scarsa presenza ebraica in tale settore può trovare spiegazione nel carattere non usuraio che il sistema tentava di mostrare nel '400 e che viene meno nel '500, quando la registrazione del premio assicurativo diviene un elemento fondamentale nel contratto⁶⁶.

Ne emerge un sistema finanziario particolarmente sviluppato legato soprattutto al commercio con Costantinopoli che coinvolge patroni e mercanti: infatti i nomi degli «assicuratori» sono gli stessi che ritroviamo tra i nomi dei mercanti e dei patroni. Questo dimostra come i mercanti avessero un controllo globale su tutto il processo commerciale, anche per ciò che concerne i finanziamenti, esattamente come è uso riscontrare in Toscana dove i mercanti controllavano il sistema produttivo, commerciale e finanziario⁶⁷.

Fig. 4 – *Origine dei finanziatori di viaggi marittimi operanti ad Ancona (per numero di attestazioni nelle fonti)*



Fonte: ANAN, 1-220, a. 1391-1518.

⁶⁵ ANAN, Not. Angelo di Domenico, 49, c. 168r.

⁶⁶ TOGNETTI, *L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento*.

⁶⁷ CECCARELLI, *Dalla Compagnia medievale alle Compagnie assicuratrici*.

5. *Luoghi e tempi del commercio*

I cambi marittimi individuati ad Ancona vedono la netta prevalenza di rotte per Costantinopoli, la Siria e, in misura minore, Alessandria, secondo una gradazione che coincide con quella che emerge dai dati raccolti da Tognetti sulle rotte dei mercanti fiorentini in Oriente, attraverso il porto dorico.

Nella figura 5 si osserva come la Romania, la Siria e Alessandria siano le mete di destinazione predilette su cui operano i cambi marittimi, mentre la città di Ragusa, la Puglia e le isole mediterranee compaiono sempre come scali lungo la rotte di navigazione, luoghi di rifornimento e di sosta. Inoltre si può osservare una netta predilezione e specializzazione dei patroni dorici per i viaggi in Oriente, mentre appaiono decisamente molto rari i viaggi verso la Barberia, Barcellona o comunque verso il Mediterraneo Occidentale. Quei pochi mercanti che intraprendevano rotte nel Mediterraneo Occidentale generalmente si appoggiavano a navi straniere, come avviene per il mercante che decide di raggiungere le Fiandre con le mude veneziane⁶⁸.

I dati sui cambi marittimi permettono di osservare come Costantinopoli fosse la meta prediletta dei viaggi, ma qui occorre ricordare che, salvo rare eccezioni, i cambi marittimi non riguardavano i viaggi all'interno dell'Adriatico, ma prima di tutto i viaggi in Romania.

L'andamento evidenzia la preponderanza del commercio passante per la Puglia. I suoi porti, come Ragusa, erano soprattutto scali di rifornimento di prodotti in vista dei viaggi verso Oriente. Il porto pugliese prediletto dai mercanti anconetani, in vista dei viaggi in Oriente, era il porto di Otranto, mentre si è potuto rilevare che patroni pugliesi operavano in modo continuo ad Ancona. Tra essi emerge il nome di Domenico Martini di Trani⁶⁹.

Ulteriori importanti tappe lungo la navigazione in Oriente, che segnalano la presenza di un presidio anconetano organizzato, sono Chio, Gallipoli di Turchia e Pera⁷⁰.

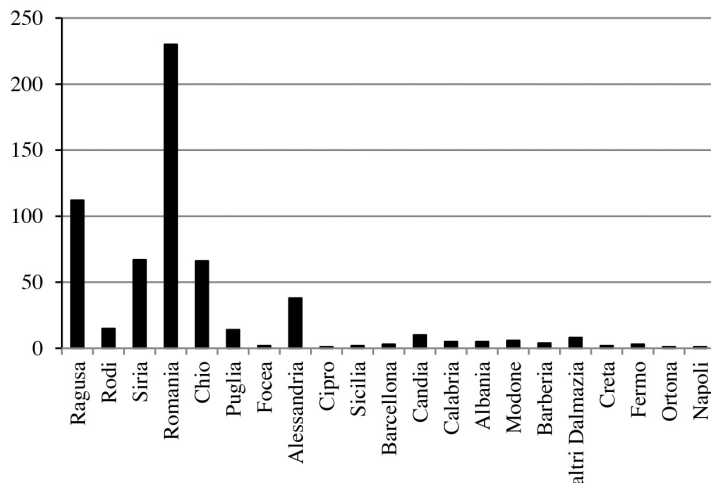
Dopo il 1490 si rileva un netto calo di registrazioni di tali operazioni finanziarie. In parte il fenomeno è spiegabile con un processo di cambio di operatori da locali a stranieri, come osservato da Piccinni per il XVI secolo e dalla Fusaro per lo Stato da Mar cinquecen-

⁶⁸ ANAN, Not. Angelo di Domenico, 48, c. 225v.

⁶⁹ Ivi, Not. Antonio Giovanni di Giacomo, 9, c. 51v.

⁷⁰ Ivi, 27, c. 103v; ivi, Not. Angelo di Domenico, 50, c. 68r.

Fig. 5 – *Luoghi di destinazione dei viaggi, registrati nei cambi marittimi (per numero di attestazioni nelle fonti)*



Fonte: ANAN, 1-220, a. 1391-1518.

tesco⁷¹. È tuttavia possibile rintracciare anche un cambiamento amministrativo nella gestione delle attività commerciali ad Ancona a seguito dell'istituzione del Consolato dei Mercanti nel 1493, tribunale addetto alle cause commerciali che, come il Giudice de Forestier di veneziana istituzione, favorì lo sviluppo di una giustizia mercantile⁷². Si possono solo avanzare ipotesi, visto e considerato che dal 1450 al 1490 non si dispone di alcun documento relativo all'attività del Comune e la documentazione relativa al Consolato dei Mercanti è andata perduta durante l'ultimo conflitto mondiale. Non sembra invece valida l'ipotesi di una sostituzione di forme contrattuali, ossia nel rilevamento di passaggio dal cambio marittimo all'assicurazione, poiché lo stesso Piccinini descrive la persistenza d'uso del cambio marittimo

⁷¹ M. FUSARO, *Cooperating mercantile networks in the early modern Mediterranean*, «Economic History Review», 65 (2012), pp. 701-718.

⁷² TOGNETTI, *L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento*; M. FUSARO, *Politics of justice/Politics of trade: foreign merchants and the administration of justice from the records of Venice's Giudici del Forestier*, «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 126 (2014), <https://journals.openedition.org/mefrim/1665>.

fino al XVIII secolo⁷³. L'ipotesi di una contrazione commerciale, nel corso della seconda metà del XV secolo, non convince anche per altre ragioni: è difficile infatti pensare ad una diminuzione del traffico mercantile cittadino proprio in coincidenza con la costruzione della Loggia dei Mercanti, terminata nel 1442 e posta presso il fondaco pubblico di Ancona. Inoltre sappiamo che nel 1497 è istituita la fiera mentre nel 1493 si attua la riorganizzazione degli uffici della Dogana e del Capitano del Porto⁷⁴. La Bonazzoli colloca anzi proprio nel 1480 il momento dell'espansione commerciale anconetana legandola all'istituzione, nel 1484, del primo banco ebraico in città, interpretato come espressione di questo rinnovamento economico⁷⁵. Si può quindi ipotizzare che l'istituzione del Consolato dei Mercanti e la riorganizzazione degli altri uffici marittimi possa avere investito la stessa contrattazione commerciale, non più legata alla sola attività notarile, ma estesa ad altre figure burocratiche connesse all'attività portuale.

Cosa assai rilevante è il fatto che Ancona, come dimostrato per Venezia, risentì limitatamente degli effetti sulla caduta di Costantinopoli, potendo registrare la presenza di viaggi nel 1453, con un picco degli stessi nel 1469, nonostante i primi contratti commerciali con il Sultano siano del 1514.

Gran parte della contrattazione commerciale avveniva a bordo delle navi attraverso le prestazioni degli scrivani di bordo, ossia notai di nomina pubblica che svolgevano la loro azione a bordo. Degli scrivani di bordo, la cui attività era fondamentale anche per la rendicontazione della dogana e del fondaco, non si hanno testimonianze per Ancona se non pochi documenti afferenti alla loro nomina (*scribania navis*)⁷⁶. Gli scrivani di bordo, pur dovendo prestare giuramento di

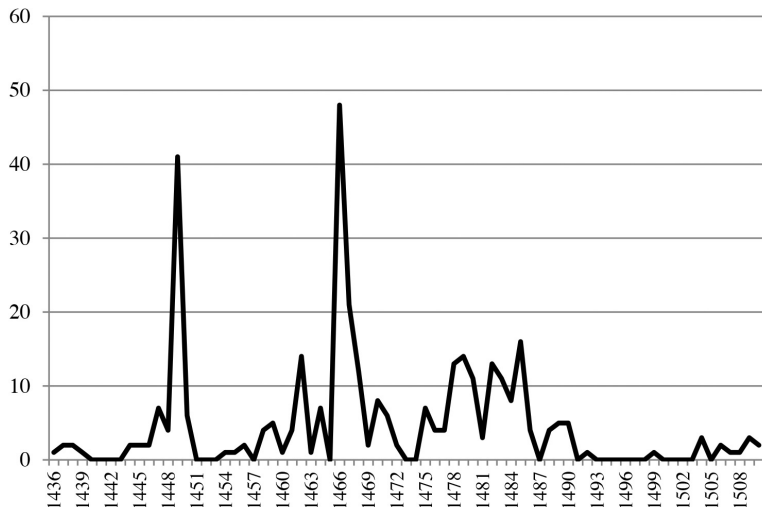
⁷³ PICCININI, *Antiche polizze di assicurazione marittima di Ancona*.

⁷⁴ A. PERUZZI, *Dissertazioni anconitane*, Bologna 1818-20, I, pp. 390-394; GOLDSCHMIDT, *Storia universale*, pp. 136-143; E. SPADOLINI, *Il consolato dei mercanti di Ancona*, «Atti e memorie della deputazione di storia patria per le Marche», s. IV, III (anno?), f. I, pp. 3-9; *Capitolare dei consoli dei Mercanti (seconda metà del XIV sec.)*, a cura di M. Michelon, Roma 2010, p. 17; ASAN, ACAN, *Libri di cancelleria e raccolta Albertini*, 3, *Liber rubeus*, cc. 18r-v, 62v-63r, 96r-v; ivi, 4, cc. 12v-13v.

⁷⁵ V. BONAZZOLI, *Il prestito ebraico nelle economie cittadine delle Marche tra '200 e '400*, Ancona 1990, pp. 133-153.

⁷⁶ *Libri statutorum civitatis Ragusii 1272*, in *Monumenta historica-juridica Slavorum meridionalium*, IX, Zagabria 1904, l. VII, rr. II-XL-XLV-LXVII; ASAN, ACAN, *Patti ordini e capitoli diversi, ex fondaco e fondichiero*, 7, 1510-1518, cc. 2v-11v; ivi, *Consigli*, 10, c. 13r, 7 aprile 1419; *Statuti anconitani del mare*, r. XV; *Statuti di Trani*, rr. XVI, XXIII, XXX; S. NISIO, *Degli ordinamenta et consuetudo maris di Trani*, «Archivio storico pugliese», XVI (1964), pp. 5-40; M. FILOSA, *Lo*

Fig. 6 – *Andamento annuo dei contratti di prestito a cambio marittimo (per numero di attestazioni nelle fonti)*



Fonte: ANAN, 1-220, a. 1391-1518.

fronte al Podestà, venivano scelti dai proprietari delle navi e dal patrono e la loro nomina era valida per un solo viaggio⁷⁷.

Secondo quanto afferma Del Treppo, le assicurazioni dovevano essere redatte a terra prima della partenza della nave, poiché è la stessa rotta a determinare il premio assicurativo. Ciò spiegherebbe il fatto che la documentazione d'epoca è assai più ricca di cambi marittimi e noli rispetto alle altre tipologie contrattuali marittime affidate nella

scrivano dagli "Ordinamenta maris" di Trani al "Consolato del mare", ivi, XXXII (1979), pp. 259-270; *Il trattato De navigatione di Benedetto Cotrugli (1464-1465)*, Edizione commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale, a cura di P. Falchetta, Venezia 2010, pp. 45-50; S.P. KARPOV, *La navigazione veneziana nel Mar Nero XIII-XV sec.*, Ravenna 2000, pp. 153-161; SPADOLINI, *Il codice del Fondaco di Ancona*.

⁷⁷ ANAN, Not. Giacomo Alberici, 85, 1486, c. 2v; ivi, 86, 1492, c. 35v; ASAN, ACAN, *Consigli*, 3, 5 dicembre 1380, c. 70r; TANGHERONI, *Commercio e navigazione*, pp. 228-238; J.C. MAIRE VIGUEUR, *Il podestà che veniva dal mare: Gargano degli Arcscindi e l'impianto del sistema podestarile a Spalato (1239)*, in *Circolazione di uomini e scambi culturali tra città (secoli XII-XIV)*, Atti del XXIII convegno di Pistoia, Roma 2013, pp. 197-220.

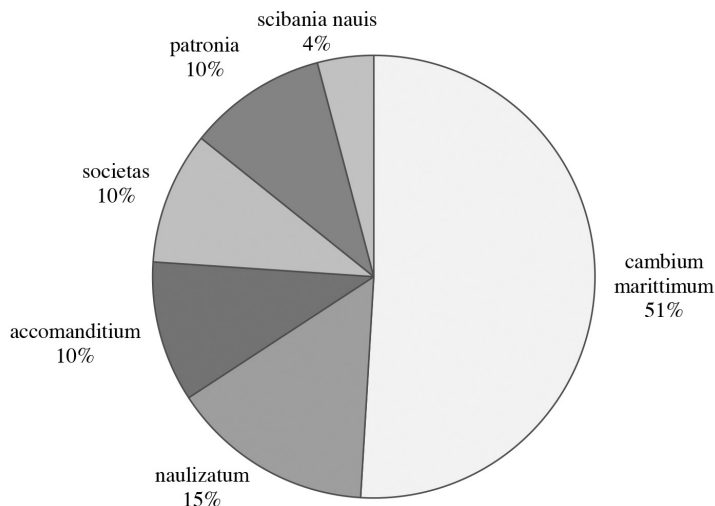
loro stesura agli scrivani di bordo, dei quali si è persa ogni testimonianza⁷⁸.

6. *Il sistema contrattuale marittimo ad Ancona*

La documentazione analizzata in questa sede è il risultato di un lungo lavoro di ricerca archivistica che ha portato all'esame di 150 registri notali che si estendono lungo tutto il XV secolo e sono espressione dell'attività professionale di 34 notai⁷⁹. Si tratta di 681 contratti legati al mondo marittimo, ed in particolare 347 cambi marittimi, 101 noli, 136 commende, 69 patronie e 28 nomine di scrivani di bordo.

Nell'insieme, i contratti diventano strumenti per comprendere la rete commerciale anconetana. Dall'analisi emerge con evidenza un certo grado di «specializzazione» contrattualistica dei notai: Antonio Gio-

Fig. 7 – *Distribuzione delle tipologie di contratti all'interno della documentazione notarile anconetana*



Fonte: ANAN, 1-220, a. 1391-1518; SPALLACCI, *La contrattazione commerciale marittima nel porto di Ancona*.

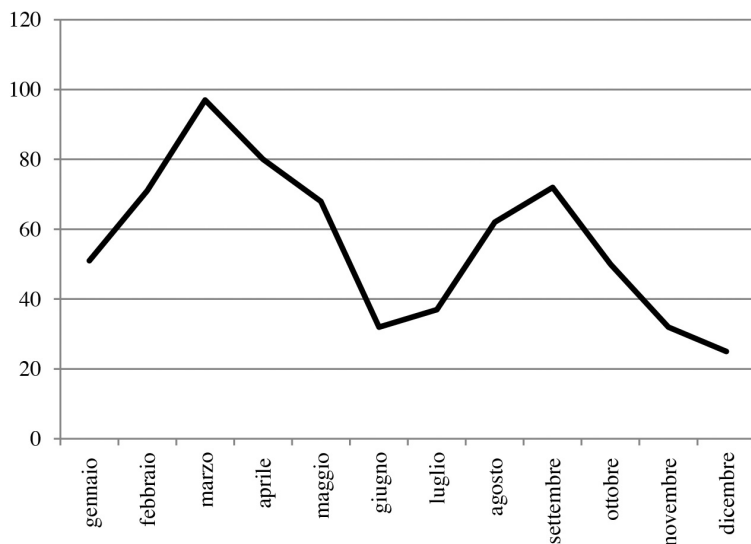
⁷⁸ DEL TREPPO, *Assicurazioni e commercio a Barcellona*; ANAN, Not. Antonio Giovanni di Giacomo, 35, c. 185v.

⁷⁹ SPALLACCI, *La contrattazione commerciale marittima nel porto di Ancona*.

vanni di Giacomo registra 293 contratti nel corso della sua carriera notarile e Angelo di Domenico ne registra 137. Si tratta soprattutto di cambi marittimi, il che mostra la netta prevalenza di tali contratti rispetto a qualsiasi altra tipologia. Ciò deve indurre a riconsiderare il ruolo del porto di Ancona all'interno del sistema economico del Mediterraneo, un porto spesso relegato a semplice scalo di transito.

Dobbiamo poi sottolineare un aspetto rilevante, mai emerso finora negli studi di storia economica anconetana, vale a dire il ruolo preponderante dell'attività finanziaria legata al commercio marittimo, a cui segue l'attività di nolo, favorita dalla stessa legislazione statutaria⁸⁰. Il nolo è sicuramente da considerarsi tra le principali entrate del porto, soprattutto se pensiamo all'obbligatorietà imposta dagli Statuti del Mare di prediligere noli di navi marchigiane. Un dato questo che, però, appare generico anziché effettivo, in quanto la documentazione notarile registra un numero notevole di noli di navi straniere, spesso richiesti anche da mercanti anconetani⁸¹. Lo stesso patrono Allegretto

Fig. 8. – *Distribuzione annua dei contratti (per numero di attestazioni nelle fonti)*



Fonte: ANAN, 1-220, a. 1391-1518.

⁸⁰ ANAN, Not. Angelo di Domenico, 49, c. 168r.

⁸¹ Ivi, Not. Domenico di Angelo, 188, II, c. 228v.

Aticchio di Ragusa ad Ancona lavora sia per mercanti locali che stranieri⁸².

I contratti commerciali erano stipulati in concomitanza dei viaggi per mare. Se i viaggi si svolgevano prevalentemente tra marzo e novembre, è difficile trovare contratti sottoscritti tra dicembre e febbraio. L'analisi dei dati ha mostrato come si abbia un picco contrattuale a marzo-aprile e a settembre, picco che si può spiegare con il fatto che a marzo ricominciava la stagione della navigazione e quindi erano tutti pronti a partire, mentre a settembre si registrerebbero gli ultimi viaggi prima del peggioramento delle condizioni del mare. In questa chiave, giugno-luglio-agosto rappresentavano periodi di scarsa attività contrattuale in quanto le navi erano già tutte a solcare i mari.

7. Conclusioni

L'analisi estensiva qui condotta permette di dare forza e di ribaltare almeno in parte la lettura basata sui dati finora acquisiti in sede storiografica, aprendo a nuove considerazioni sul ruolo commerciale del porto di Ancona. Anselmi, venticinque anni orsono, rilevando la modesta presenza di mercanti locali nelle transazioni economiche cittadine, affermava che Ancona dovesse essere considerata soprattutto un porto di transito. Secondo Pinto, l'assenza di una forte classe mercantile cittadina era da attribuire al policentrismo marchigiano che avrebbe impedito lo sviluppo di una componente urbana forte, in grado di concentrare su di sé le forze politico-economiche della regione⁸³: chi operava commercialmente ad Ancona erano quindi le compagnie straniere, prevalentemente veneziane e toscane, le rendicontazioni delle cui attività commerciali sono però da ricercare presso gli archivi delle città di provenienza⁸⁴. Solo in un caso si ha testimonianza di un contratto, redatto dal notaio Giacomo Alberici, finalizzato alla costituzione di una società mercantile, per il trasporto via mare, tra

⁸² Ivi, Not. Giacomo Alberici, 96, c. 61v.

⁸³ S. ANSELMI, *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*, Ancona 1991, pp. 131-136; G. PINTO, *Le città umbro-marchigiane*, in *Le città del Mediterraneo all'apogeo dello sviluppo medievale*, XVIII Convegno internazionale di studi del Centro italiano di studi di storia ed arte, Pistoia 18-21 maggio 2001, Pistoia 2003, pp. 245-272.

⁸⁴ ASHTOR, *Il commercio levantino di Ancona*; ID., *Il commercio anconetano*; E. DI STEFANO, *Produzione e commercio dello zafferano marchigiano nel Basso Medioevo*, «Proposte e ricerche», LIX (2007), pp. 126-141.

un mercante fiorentino ed un mercante delle Fiandre⁸⁵. Dal canto suo Pirani, nel domandarsi come mai la rilevante produzione di trattati commerciali non abbia dato luogo a una documentazione consistente relativa ai traffici ed alle transazioni, constatava che forse le transazioni e gli investimenti non necessitavano di una regolamentazione notarile essendo di minor entità nei porti minori marchigiani⁸⁶.

In effetti, l'analisi dei dati raccolti e presentati in questa sede mostra una realtà in parte diversa e comunque meno univoca di quella finora conosciuta. Se è indubbio che Ancona prediligesse il carattere di porto di transito, con la presenza di operatori per la gran parte stranieri, i dati anconetani attestano la notevole presenza di operatori locali. Non solo, ma l'evidenza maggiormente inaspettata che emerge dall'analisi dei cambi marittimi, è la partecipazione di circa un centinaio di assicuratori locali a fronte di appena una quarantina di stranieri. E se è vero che i dati confermano il ruolo di porto di transito verso la Romania del porto dorico, è anche vero che accreditano Ancona come un punto di riferimento per le attività finanziarie legate ai viaggi per mare. Da segnalare infine che gli stranieri presenti compaiono sempre come *habitatores Ancone* e solo raramente si presentano come *ciues*, un'ulteriore prova che nel porto dorico operavano mercanti stranieri che svolgevano la loro attività commerciale attraverso i servizi offerti dai *consolati*, entro una rete mercantile consolidata⁸⁷.

Il sistema assicurativo descritto da Tognetti supporta ulteriormente le tesi che vedono Ancona come uno dei principali porti d'imbarco per Firenze diretti in Oriente, come d'altra parte aveva riscontrato Paola Pinelli in merito al commercio toscano di pannilana a Dubrovnik⁸⁸.

Questi elementi inducono a ritornare sul ruolo di Ancona come centro commerciale. Ancona appare una piazza utile al commercio straniero, con una classe mercantile piuttosto rilevante, ed un porto

⁸⁵ ANAN, Not. Giacomo Alberici, 1505, 94, cc. 62v-63r; G. HEYD, *Le colonie commerciali degli Italiani in Oriente nel Medioevo*, Venezia 1866, pp. 1-10.

⁸⁶ F. PIRANI, *Città, insediamenti costieri e strutture portuali nel Medio Adriatico*, in *Attività economiche e sviluppi insediativi nell'Italia dei secoli XI-XV: omaggio a Giuliano Pinto*, Atti del convegno di Cherasco, 25-27 ottobre 2013, a cura di E. Lusso, Cherasco 2014, pp. 187-213.

⁸⁷ GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, pp. 245-273.

⁸⁸ P. PINELLI, *Le relazioni commerciali tra Firenze e Dubrovnik (XV-XVI secolo)*, in *Firenze e Dubrovnik all'epoca di Marino Darsa (1508-1567)*, Atti della Giornata di studi, Firenze, 31 gennaio 2009, a cura di P. Pinelli, Firenze 2010, pp. 43-51.

usato soprattutto come centro finanziario e di transito delle merci, come suggerito dalla storiografia, soprattutto locale, che ha tentato di attribuire ad Ancona quel titolo di *Repubblica Marinara* assegnatole sulla carta nel XII secolo da Papa Alessandro III⁸⁹. Ciò non toglie che Ancona sia da sempre una città che basa la propria economia sul mare, come mostrano le guerre di confine non tanto legate ad ambizioni territoriali quanto funzionali a garantire il controllo di un bacino commerciale o, su un altro piano, la continua lotta di campanile con Fermo, ossia il secondo centro economico marchigiano in Adriatico per importanza e volume del commercio, senza contare la strenua lotta, durata più di due secoli, con Venezia, per evitare di soccombere alla sua Talassocrazia⁹⁰.

In conclusione, il lavoro ha permesso di fare luce su un tema nuovo, quello dell'attività finanziaria legata al commercio marittimo⁹¹, un'attività finora attribuita, forse in modo frettoloso se non superficiale, solo ad operatori stranieri, come se Ancona non possedesse le capacità per operare nelle alte sfere finanziarie del mondo medievale. Alla luce di quanto rilevato nelle pagine che precedono, oltre che nella scia degli studi di storia economica degli ultimi quaranta anni, riteniamo che l'ipotesi che vede Ancona come un semplice porto di transito debba essere drasticamente ridimensionata⁹².

GIULIA SPALLACCI
Università di Bologna

⁸⁹ PERUZZI, *Dissertazioni anconitane*; ACAN, ASAN, *Privilegi*, 1, *Liber croceus magnus*, 1357-1560.

⁹⁰ L. ZDEKAUER, *La dogana del porto di Recanati*, Fano 1904, pp. 53-84.

⁹¹ Le potenzialità del percorso di ricerca sul tema sono state riconosciute da Piccinini, che però non ha dato seguito ai suoi lavori degli anni '70.

⁹² Ad accreditare tale ipotesi hanno contribuito sia la perdita di documentazione legata allo scorrere del tempo sia la difficoltà dello storico di avere un quadro globale della realtà attraverso l'analisi della documentazione afferente a quelle realtà che con Ancona interagivano.