

Note sull'assicurazione marittima a Dubrovnik (Ragusa) tra Tre e Quattrocento

Abstract

The paper aims to analyse the oldest insurance contracts recorded in the notary's books of Dubrovnik (Ragusa) between the end of the 14th and the beginning of the 15th century. The collected documentation is of primary importance in order to understand the risk management strategies used at that time within the Adriatic region, due to the lack of archival evidences of insurance contracts' use. Moreover, through these documents, it is possible to reconstruct the main trade routes in which the Dalmatian city was integrated and the contribution of foreign merchants in consolidating, through the use of capital and new legal tools, its role as major trade hub in the southern Adriatic.

Et dèvesi lo mercante fare assicurare
et non currere multo rischo, perché per pagare securtà
nissuno mai si disfecie, ma per rischiare assai multi ne son rimasi disfati.¹

1 Una messa a fuoco

Nel marzo del 1568, a larga maggioranza, il Maggior Consiglio di Ragusa approva un articolato “*providimentum super securitatibus*” su proposta del Senato. Allo scopo di evitare “danno, fraude” e dotare la città di una struttura in grado di rendere più agevoli e sicuri i processi di stesura e conservazione delle polizze assicurative, si costituisce una magistratura formata da cinque ufficiali – in carica per tre anni – al fine di “statuire et limitare il prezzo a tutte le securità ... sopra qual si voglia nave, navilio o vassello di qualunque sorte et portata ... havendo sempre risguardo ai tempi, luoghi, navilii, stagioni et altre circostanze; le quali tutte securità debbano esser fatte solamente per mano de notari

¹ Benedetto Cotrugli, *Libro de l'arte de la mercatura*, a cura di Vera Ribaudò, Venezia 2016 (*Italianistica* 4), p. 86.

o vero de cancellieri nostri”. Le autorità ragusee giungevano a escludere la validità dei contratti stipulati a Ragusa al di fuori del nuovo ufficio: “ita che quelle saranno fatte per mano de altri nel dominio nostro, non siano d’alcuno valore ne momento, ne possano li assicuratori di esse esser chiamati in iudicio, ne esser astretti da alcuno alla soluzione di quelle”. Le assicurazioni sarebbero state redatte con le clausole “solite et consuete” e ogni contratto “fuori dall’ordinario” doveva essere validato dagli ufficiali preposti. La delibera si preoccupa inoltre di chiarire i comportamenti che assicurato e assicuratore avrebbero dovuto mantenere in occasione della stipula dell’assicurazione, della liquidazione della stessa o di controversie, oltre alla remunerazione da corrispondere agli ufficiali.² L’intervento legislativo raguseo non lo si può definire pionieristico, altre importanti città mercantili mediterranee (Pisa, Genova, Firenze, Barcellona) avevano iniziato a legiferare su questioni assicurative tra Tre e Quattrocento, e dalla metà del XVI secolo ampia fortuna aveva incontrato una trattatistica sull’argomento: il “Tractatus de assecurationibus” (1552) del portoghese Pietro Santerna o il “De Mercatura sive de Mercatore” (1553) dell’anconetano Benvenuto Stracca.³ Come testimoniano fonti fiorentine dei primi decenni del Cinquecento, l’incertezza provocata dai rischi di frode e della lentezza nella liquidazione degli indennizzi rendevano necessari interventi normativi da parte dell’autorità pubblica.⁴ A Firenze questo bisogno si concretizza nella promulgazione delle leggi sull’assicurazione del 1524, al termine di un processo di normazione – seppure poco consistente – iniziato sin dal 1393.⁵ Le leggi fiorentine, di fatto, tentavano di codificare e istituzionalizzare consuetudini ampiamente consolidate nella prassi e il medesimo spirito – con quel richiamo alle “solite et consuete” clausole – traspare dalle disposizioni ragusee.⁶ Entrambe le città, inoltre, ricorrono all’istituzione di una magistratura specifica, composta da cinque membri, incaricata della sorveglianza e regolamentazione del mercato assicurativo. Non mancano le differenze tra i due sistemi, ma l’aspetto che mi preme sottolineare è

2 Liber Croceus, a cura di Branislav M. Nedeljković, Beograd 1997 (Zbornik za istoriju, jezik i književnost srpskog naroda. 3 odeljenje 24), pp. 337–339 (5 marzo 1568).

3 Al tema dell’assicurazione dedicherà nel 1569 una trattazione specifica: il “De assecurationibus”.

4 Giovanni Ceccarelli, “Tutti gli assicuratori sono uguali, ma alcuni sono più uguali degli altri”. Cittadinanza e mercato nella Firenze rinascimentale, in: *Mélanges de l’Ecole française de Rome – Moyen Âge* 125 (2013), pp. 405–419, alle pp. 407–408.

5 Livio Piattoli, Le leggi fiorentine sull’assicurazione nel Medioevo, in: *Archivio Storico Italiano* 90,4 (1932), pp. 205–257.

6 Giovanni Ceccarelli, Un mercato del rischio: assicurare e farsi assicurare nella Firenze rinascimentale, Venezia 2012, pp. 38–39; Branislava Tenenti, Note sui tassi adriatici d’assicurazione nella prima metà del Cinquecento, in: *Studi Veneziani* 3 (1979), pp. 187–202, a p. 188.

la centralità rivestita dalla figura del notaio-cancelliere a Ragusa e, di conseguenza, del rogito. Ciò aveva indotto le autorità ragusee, pochi anni prima delle leggi del 1568, a istituire una serie notarile apposita (Noli e sicurezza, 1563) su cui registrare le polizze.⁷ La ricchezza di questa fonte è stata ben evidenziata in particolare dagli studi di Branislava e Alberto Tenenti⁸ e, più recentemente, di Benedetto Ligorio.⁹ Se Firenze optò per la carica semipubblica del sensale, nominato annualmente dagli Ufficiali alle securità, nella città dalmata la legalità dell'atto era garantita dal funzionario pubblico depositario della maggiore *auctoritas*: il notaio-cancelliere. Ragusa così si discosta dal 'modello fiorentino' adottato anche a Venezia, nel maggiore centro mercantile dell'Adriatico; non è casuale che la quasi totalità delle polizze veneziane rinvenute per l'età medievale siano conservate all'interno delle commissarie dei Procuratori di San Marco.¹⁰ Come sottolineato da Federigo Melis, il ruolo di pubblico ufficiale assunto dal sensale a Firenze dal 1524, in realtà, rappresenta il punto di arrivo di un sistema assicurativo incentrato in quella città sull'atto privato: un documento sottoscritto dalle parti, senza intermediazione notarile.¹¹ Un documento informale, garantito dalla fiducia reciproca, col tempo richiese migliori e più puntuali regolamentazioni.

La trascrizione delle polizze ragusee in un'apposita serie notarile a partire dal 1563 appare una scelta coerente all'interno del continuo processo di gemmazione in atto nella cancelleria cittadina sin dalla fine del XIII secolo. Dai registri miscellanei dei Diversa Cancellariae,¹² sono state prodotte serie tematiche dedicate alla registrazione non solo di testamenti (scelta comune a diverse altre realtà cittadine), ma anche di contratti

7 Jorjo Tadić, *Les archives économiques de Raguse*, in: *Annales* 16 (1961), pp. 1168–1175, a p. 1173.

8 Alberto Tenenti / Branislava Tenenti, *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa. 1563–1591*, Roma 1985.

9 Benedetto Ligorio, *Un ponte tra ottomani e cristiani. Il network degli ebrei di Ragusa tra Balcani e Adriatico (1585–1635)*, in: Giampiero Nigro (a cura di), *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea. Maritime Networks as a Factor in European Integration*. Atti della L Settimana di studio dell'Istituto internazionale di storia economica "F. Datini" di Prato, Prato, 13–17 maggio 2018, Firenze 2019, pp. 255–281.

10 Karin Nehlsen-von Stryk, *Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento*, Venezia 1980, p. 9. Per una trattazione più sistematica: ead., *L'Assicurazione marittima a Venezia nel 15. secolo*, Roma 1988.

11 Federigo Melis, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV–XVI)*, vol. 1, Roma 1975, p. 4.

12 All'inizio del Trecento si sdoppierà con la creazione dei Diversa Notariae. Due serie notarili, di fatto, tematicamente affini e parallele.

di credito, doti matrimoniali o procure.¹³ Un risultato reso possibile dalla particolare organizzazione del sistema notarile cittadino, strutturato non attorno a notai liberi professionisti, ma alla figura del notaio-cancellerie alle dirette dipendenze del Comune. In virtù di questa posizione, egli godeva di un salario annuale, di un rimborso per l'alloggio e una percentuale sulla base degli atti rogati. Si trattava di un 'salarariato' comunale – spesso proveniente dall'Italia centro-settentrionale e reclutato a Venezia –, il quale rogava esclusivamente sui banchi della cancelleria e a cui era fatto divieto conservare i rogiti nella propria abitazione.¹⁴ L'assoluto controllo delle autorità cittadine sul processo di scrittura e di conservazione degli atti si accompagnava alla precisa volontà di convogliare le registrazioni delle varie transazioni commerciali verso la fonte notarile. Ad esempio, sin dall'epoca dell'emanazione dello statuto cittadino (1272), era in vigore l'obbligo di registrazione notarile di tutti i crediti per importi superiori ai dieci perperi.¹⁵ Nonostante Ragusa rimase un possedimento veneziano fino al 1358,¹⁶ mutuando dalla dominate l'assetto politico-istituzionale, nell'ambito della produzione documentaria la città si avvicina a una realtà ben diversa come quella genovese, nella quale "il ricorso al notaio era frequente come in pochi altri luoghi",¹⁷ seppure mercanti attivi su queste piazze utilizzassero, ovviamente, anche strumenti informali quali scritture private e libri contabili.¹⁸ Nel

13 *Debita Notariae, Liber Dotium Notariae, Procure di Cancellaria / de Notaria*. Sulla struttura e la natura del materiale archivistico raguseo rimando a: Lucio Lume, *L'archivio storico di Dubrovnik*. Con repertorio di documenti sulle relazioni della repubblica di Ragusa con le città marchigiane, Roma 1977 (Quaderni della Rassegna degli Archivi di Stato 46); Josip Gelčić, *Dubrovački arhiv*, in: *Glasnik Zemaljskog muzeja* 22 (1910), pp. 337–388.

14 *Monumenta ragusina. Libri reformationum*, vol. 1, p. 189 (25 novembre 1345); Francesco Bettarini, *Il notariato dalmata e la "Santa Intrada" in Venezia e Dalmazia*, in: Uwe Israel/Oliver Jens Schmitt (a cura di), *Venezia e Dalmazia*, Venezia 2013 (Venetiana, Centro tedesco di studi veneziani 12), pp. 111–131.

15 *The Statute of Dubrovnik of 1272. Liber statutorum civitatis Ragusii compositus anno MCCLXXII*, a cura di Nella Lonza, Dubrovnik 2015, cap. XXII, pp. 298–299 (8 giugno 1275). Equivalenti a cinque ducati.

16 Per una panoramica generale delle vicende storiche ragusee rimando a: Bariša Krekić, *Dubrovnik in the 14. and 15. centuries. A city between East and West*, Norman 1972; Francis W. Carter, *Dubrovnik (Ragusa). A Classic City-State*, London-New York 1972; Vinko Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808*, vol. 1, Zagreb 1980.

17 Anche se nel corso del Quattrocento il ricorso al notaio da parte dei mercanti fu più limitato rispetto al XIII–XIV secolo. Melis, *Origini e sviluppi* (vedi nota 11), pp. 5–6.

18 I primi libri contabili ragusei conservati risalgono alla seconda metà degli anni Venti del Quattrocento e coprono le attività della società dei fratelli Caboga, in prevalenza impegnati nel commercio dell'argento. *Trgovačke knjige braće Kabužić (Caboga)* 1426–1433, a cura di Desanka Kovačević-

caso di Ragusa, in particolare, sono note le difficoltà nel ricostruire attraverso il notarile le fiorenti esportazioni d'argento, una delle colonne portanti della struttura degli scambi cittadini.¹⁹ Cosicché la visione ricavabile del suo spazio economico è deficitaria, ma essa risulta, in ogni caso, maggiormente rappresentativa e ricca al confronto di altre realtà mercantili come Venezia, nella quale atti commerciali di nolo, *societas* o simili appaiono senza raggiungere quell'abbondanza che il ricercatore si aspetterebbe in uno dei più grandi empori dell'età premoderna. Eppure il notarile raguseo è rimasto a lungo insondato in relazione a specifiche ricerche sull'assicurazione marittima: ancora negli anni trenta dello scorso secolo si riteneva che il più antico contratto registrato risalisse al 1418 anche se si ipotizzava – in maniera generica – un suo utilizzo “avant le XV^e siècle”.²⁰ Quest'ultima si rivelò un'intuizione corretta: Federico Melis, nel corso delle sue ricerche nei vari archivi del Mediterraneo, diede notizia della scoperta di quattro polizze a Ragusa risalenti alla fine del Trecento.²¹ Lo studioso toscano rimandò la loro esposizione al volume – allora in preparazione – sulla storia dell'assicurazione sfortunatamente pubblicato solo in parte

Kojić, Beograd 1999 (Spomenik SANU 137); Paola Pinelli, La contabilità delle aziende mercantili di Ragusa (Dubrovnik) nella prima metà del Quattrocento, in: Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria 35 (2013), pp. 213–224.

19 Desanka Kovačević-Kojić, La Serbie et les pays serbes. L'économie urbaine. XIV^e–XV^e siècles, Beograd 2012; Paola Pinelli, L'argento di Ragusa, in: Storia Economica 8 (2005), pp. 549–573.

20 Vladislav Brajković, Étude historique sur le droit maritime privé du littoral yougoslave, Marseille 1933, p. 212. L'Autore riporta anche l'edizione del contratto del 1418: *ibid.*, pp. 326–327. Originale in: Državni arhiv u Dubrovniku (= DAD), Diversa Notariae, b. 12, fol. 207v (19 gennaio 1418). Giorgio di Giorgio Gucci di Firenze, abitante di Ragusa, assicura a Marino di Giorgio Radosaglich il trasporto dell'argento fino a Pesaro – attraverso la barca di Stiepcio Vlacanovich di Isola di Mezzo – e la consegna a Simone Giorgi di Ragusa. Valore assicurato: 300 ducati. Giorgio Gucci riceve “pro assecuratione” da Marino l'1%, ovvero tre ducati. Ripropongo l'edizione della polizza curata da Brajković: “MCCCCXVIII, die XVIII januarii. Georgius quondam Georgii dicti Gucci de Florentia, habitator Ragusii, super se et omnia bona sua, assicuravit Marinum Georgii Radosaglich de ducatis trecentis auri, quos idem Marinus mittit investitos in argento ad civitatem Pensauri, ad manus Simonis Georgio in Pensauero. Promittens idem Georgius, super se et bona sua, eidem Marino reficere et restituere, subito post habitum certum novum de ipso damno et casu, omne damnum quod accideret in dicto argento, usque ad dicta summam ducatorum III⁵, tam per tempestatem maris quam per pirratas et alia quacumque de causa, preterquam de nabulo et gabellis, pro omni vero alio casu teneri voluit pro quantitate predicta, usque quo dictum argentum dabitur et consignabitur ad manus dicti Simonis de Georgio in Pensauero, semel tamen per Stiepchum Vlacanovich de Insula de Medio, patronum barce predictae, presentialiter accedentis Pensauero. Et debet habere idem Georgius pro assecuratione predicta a dicto Marino ducatum unum pro centenario, videlicet ducatos tres, quos confessus fuit recepisse. Renuntiando, etc. Judex et testis ut supra [Theodorus de Prodanello et Ruscus magistri Christophori]”.

21 Federigo Melis, Documenti per la storia economica dei secoli XIII–XVI, Firenze 1972, p. 47.

(a causa della scomparsa dell'Autore) e senza i documenti citati.²² Si è ben lontani dalla ricchezza degli atti genovesi, i quali ci hanno trasmesso tra il 1343 e il 1400 circa duemila polizze;²³ ma è la dimostrazione della rapida diffusione di modelli elaborati su differenti piazze commerciali anche in una realtà relativamente periferica nel corso del XIV secolo.

A lungo la storiografia si è interrogata sull'origine e lo sviluppo del contratto di assicurazione; non a caso Florence Edler de Roover lo definisce "one of the most complicated and controversial questions in the history of business institutions".²⁴ Vi è un generale assenso, a partire dagli ultimi decenni del XIX secolo, a considerare come assicurazione il contratto nel quale è chiaramente indicato il premio da corrispondere.²⁵ Questo per stabilire una differenziazione netta con tutta quella serie di contratti paleoassicurativi quale il prestito (*faenus nauticum*) o la vendita fittizia diffusi già nel XIII secolo. Eppure un'interpretazione troppo rigida mal si concilia con la varietà delle pratiche di registrazione: Mario del Treppo sottolinea, ad esempio, come sulla piazza di Barcellona non vi fosse l'obbligo di indicare i premi nei contratti lì rogati fino all'intervento del Consolato del Mare del 1435, e nonostante ciò non sussistono dubbi sulla loro natura.²⁶ Al contrario, i notai genovesi, fino a gran parte del XV secolo, rappresentavano il contratto di assicurazione come una operazione di compravendita a termine o di un mutuo gratuito non indicando il premio, timorosi di essere accusati d'usura; mentre i mercanti che regolavano l'affare direttamente fra loro ne precisavano gli attributi, con tutti i particolari, non escludendo

22 Melis, Origini e sviluppi (vedi nota 11).

23 Micheal Balard, Assurances et commerce maritimes à Gênes, dans la seconde moitié du XIV^e siècle, in: *Annales de Bretagne* 85 (1978), pp. 273–282.

24 Florence Edler de Roover, Early examples of marine insurance, in: *The Journal of Economic History* 5 (1945), pp. 172–200, a p. 172. Oltre ai già citati contributi, per uno studio sull'utilizzo di questo strumento tra Medioevo ed Età Moderna in una dimensione comparativa, anche extra mediterranea, rimando ad: Adrian Leonard (a cura di), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300–1850*, Basingstoke 2016 (Palgrave Studies in the History of Finance).

25 Enrico Bensa, Il contratto di assicurazione nel medio evo. Studi e ricerche, Genova 1884, pp. 51–52, nonostante tra gli storici del diritto non siano mancate posizioni radicali come quella di Guido Astuti, le quali criticano l'immatunità degli atti assicurativi trecenteschi e quattrocenteschi. In assenza di una compiuta valutazione del rischio questi atti andrebbero derubricati nella categoria delle pure scommesse. Federigo Melis, Sulla realtà dell'assicurazione nei trasporti marittimi (secoli XIV–XV), in: *Assicurazioni* 41 (1974), pp. 519–530, alle pp. 519–520.

26 Mario Del Treppo, Assicurazioni e commercio internazionale a Barcellona nel 1428–1429, in: *Rivista Storica Italiana* 69 (1957), pp. 508–541, a p. 510–511. L'Autore riporta il primo contratto ritrovato nel notarile, datato 1402, nel quale Andrea de Pazzi si assume parte del rischio per un carico di olio sulla rotta Aigues-Mortes – Alessandria. Non è indicato il premio richiesto.

mai il premio.²⁷ Difatti sono proprio le scritture private – senza ricorso al notaio – a offrirci i fondi quantitativamente più rilevanti in diverse aree del Mediterraneo prima della seconda metà del XVI secolo.²⁸ Lo sviluppo di questo strumento, in breve, riflette l'incontro-scontro di esigenze divergenti e concorrenti, oltre a specificità locali circa il sistema istituzionale-documentario in vigore. Alla rapidità e flessibilità di un contratto informale tra le parti si contrapponeva l'interesse a una maggiore tutela giuridica dello stesso negozio.²⁹ Quest'ultimo, a sua volta, necessitava di specifici equilibrismi al fine di non incorrere in condanne da parte delle autorità religiose tra XIV e XV secolo.

2 Forme di sicurezza nei rogiti

L'impiego dello strumento assicurativo è finalizzato alla riduzione dei rischi finanziari provocati dalla perdita del carico, la sua diffusione all'interno del bacino mediterraneo nel tardo Medioevo rappresentò una importante fase nell'evoluzione e affinamento dell'arte della mercatura.³⁰ Velocità e affidabilità nella circolazione delle merci risultano condizioni indispensabili per una carriera mercantile di successo; tuttavia nel trasporto marittimo erano già presenti consuetudini, provvedimenti legislativi e tipologie di scritture funzionali a circoscrivere ruoli e responsabilità in occasione di controversie riguardo danni al carico. La perdita di tempo e denaro per ottenere eventuali risarcimenti poteva comportare un colpo altrettanto grave per le fortune del mercante, il quale, all'interno di una tendenza affermata nel Duecento, affidava progressivamente a terzi il trasporto della

27 Melis, Documenti per la storia economica (vedi nota 21), p. 5.

28 Si pensi alle assicurazioni datiniane (Ceccarelli, Un mercato del rischio: vedi nota 6) o ad altri fondi toscani relativamente minori (Sergio Tognetti, L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento: dal libro di conti personale di Gherardo di Bartolomeo Gherardi, in: *Storia Economica* 20,1 (2017), pp. 5–48).

29 Aspetto visibile con chiarezza nella Genova tardo medievale: alla citata prolifica produzione di polizze rogate al cospetto del notaio si accompagnava la “concorrenza della apodixia”, soprattutto durante il Quattrocento. Melis, *Origini e sviluppi* (vedi nota 11), p. 6.

30 Per una disamina del concetto di rischio nel Medioevo in relazione alla navigazione marittima: Sylvain Piron, L'apparition du resicum en Méditerranée occidentale, XII^e–XIII^e siècles, in: Emmanuelle Collas-Heddeland/Marianne Coudry/Odile Kammerer/Alain J. Lemaître/Brice Martin (a cura di), *Pour une histoire culturelle du risque. Genèse, évolution, actualité du concept dans les sociétés occidentales*, Strasbourg 2004, pp. 59–76; Benjamin Scheller, Die Geburt des Risikos. Kontingenz und kaufmännische Praxis im mediterranen Seehandel des Hoch- und Spätmittelalters, in: *Historische Zeitschrift* 304,2 (2017), pp. 305–331.

propria merce. La suddivisione e specializzazione dei compiti tra mercante, agente e patrono / trasportatore rese necessario il rafforzamento di forme di tutela nel commercio e, di conseguenza, la produzione di scritture private (informali o tramite rogito) in grado di chiarire e stabilizzare diritti e doveri delle rispettive parti.³¹ Come già menzionato nello statuto marittimo duecentesco del Tiepolo, nell'Adriatico veneziano colui che forniva il mezzo per il trasporto del carico doveva rispettare dettagliate disposizioni circa le caratteristiche e lo stato dell'imbarcazione, lo stivaggio della merce, il numero dell'equipaggio e altro ancora. Il patrono "merces cum omni integritate restituere debeat, excepto per violentiam, ignem et fortunam temporum".³² Seppure questa precisa formulazione non sia presente nello statuto di Ragusa, possiamo supporre un diffuso consenso nel seguire la regola. Il contratto di assicurazione andava proprio a coprire le sopraccitate tre casistiche in cui non vi era responsabilità da parte del patrono. Però, nella prassi, le due parti potevano concordare, al momento della stipula del contratto di noleggio dell'imbarcazione, di non uniformarsi a queste indicazioni, le quali potevano nuocere sia al patrono che al mercante, e specificare così in maniera circostanziata le rispettive responsabilità. Fatto salvo un sempre presente potere discrezionale delle autorità in caso di diatribe,³³ nei noleggi ragusei – se ne conservano un gran numero come già sottolineato da Melis³⁴ – ho ravvisato la tendenza a ritenere il patrono responsabile per la perdita del carico a causa di scontri o furti ("per violentiam"), mentre il mercante non poteva rifarsi sul patrono in caso di danni causa "fortuna maris". Ad esempio, nel 1243 il raguseo Paolo prende a nolo un naviglio per due viaggi in Puglia da Zara con la clausola che se al ritorno si fosse trovato di fronte all'"exercitus Venetie" avrebbe dovuto riportare l'imbarcazione a Trogir (Traù), ma se la nave gli fosse stata presa con la forza da uomini di Zara avrebbe pagato 10 denari al primo viaggio e 40 al secondo, mentre se il naviglio fosse stato catturato dai Veneziani la somma da pagare sarebbe stata di 600 denari entro 2 mesi.³⁵ In questo caso siamo in presenza di un *charterparty* riguardante l'intera imbarcazione: le parti non sono

31 Peter Spufford, *Power and profit. The merchant in medieval Europe*, London 2002, p. 30.

32 Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255, a cura di Riccardo Predelli/Adolfo Sacerdoti, Venezia 1903, p. 57 (Tiepolo, c. 17).

33 Sulle modalità di gestione giudiziaria delle controversie di natura commerciale a Ragusa: Francesco Bettarini, *La giustizia mercantile nella Ragusa, Dubrovnik, basso-medievale*, in: Elena Maccioni/Sergio Tognetti (a cura di), *Tribunali di mercanti e giustizia mercantile nel tardo Medioevo*, Firenze 2016, pp. 29–49.

34 Melis, *Documenti per la storia economica* (vedi nota 21), p. 45.

35 *Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae*, a cura di Tadija Smičiklas, Zagreb 1906, vol. 4, pp. 189–190 (16 maggio 1243).

interessate alla tutela del carico, ma a quella del mezzo.³⁶ L'aspetto interessante è l'obbligo al raguseo Paolo di procedere alla compensazione solo in caso di perdita del mezzo in seguito a un attacco subito – peraltro discriminata a seconda del responsabile – e non si fa riferimento a fenomeni naturali. Un secolo e mezzo più tardi, nel 1403, in occasione di un viaggio verso Venezia per il trasporto di 100 balle di pelli con l'imbarcazione di Antonio Aspata di Venezia, il mercante Nicola Ostoya specificava che la perdita delle merci di un valore di 225 ducati sarebbe stata a proprio carico solo nel caso di condizioni meteorologiche avverse.³⁷ Nella documentazione appaiono con una certa frequenza raccomandazioni al patrono di fare attenzione a pirati e “mala gente” che avrebbe potuto incontrare. In generale, ritengo vi fosse una certa tendenza a rifarsi sul patrono in caso di danni alle merci per evitare che questi si sentisse deresponsabilizzato e mostrasse troppa arrendevolezza di fronte agli attacchi. Una sorta di polizza assicurativa per il mercante, ma, al contempo, la diversità delle potenziali situazioni rendevano necessario un vincolo non troppo stretto e il ricorso, eventualmente, a un giudizio per conto terzi sulla singola vicenda. In qualche caso, invece, le parti concordavano esplicitamente che se i pericoli fossero stati particolarmente gravi, il patrono avrebbe potuto desistere dall'impresa e tornare nel porto di partenza senza alcuna penale. Ad esempio, in occasione del noleggio di un barcusio per trasportare da Alessio a Ragusa del legname, se per l'impedimento “Turchorum aut malarum gentium non possint caricare, non teneantur in tali causa ad predictam obligationem”.³⁸

La presenza di clausole a copertura del rischio rappresenta una sorta di prodromo alla comparsa di (parziali) assicurazioni all'interno degli atti di nolo a partire dai primi anni del Quattrocento. Un periodo caratterizzato da una certa preoccupazione rispetto alla sicurezza della navigazione nel basso Adriatico, a causa di un aumento degli atti di pirateria verso le imbarcazioni ragusee e del concreto pericolo di invasione della città

36 Sul contratto di noleggio nel Medioevo: John Edward Dotson, *Freight rates and shipping practices in the medieval Mediterranean*, Baltimore 1969 (Tesi di dottorato discussa presso la Johns Hopkins University). Con *charterparty* si intende il noleggio dell'intera imbarcazione per un viaggio o un periodo di tempo definito; si differenzia dal *freight contract*, il quale prevede il trasporto di una specifica quantità e tipologia di merce. Negli atti medievali, il verbo “naulisare” (e varianti) è usato indistintamente. Risulta spesso impossibile determinare la precisa tipologia di noleggio. *Ibid.*, pp. 61–66.

37 DAD, *Diversa Cancellariae*, b. 35, fol. 16v (20 agosto 1403).

38 *Ibid.*, b. 27, fol. 71r (6 gennaio 1388); edito in: *Acta et diplomata res Albaniae mediae aetatis illustrantia*, a cura di Lajos Thallóczy/Konstantin Jireček/Milan Šufflay, Vindobonae 1918, vol. 2, doc. 415, pp. 99–100.

da parte delle galee di Ladislao di Napoli.³⁹ Nel 1403, in occasione di un viaggio da Ragusa verso Fermo per trasportare un carico di cera e di pelli del valore di 480 ducati sulla marcilina di Giacomo di Beltrame di Venezia il mercante raguseo Urso Zamagna doveva pagare due ducati al milliario per nolo e aggiungere 14,5 ducati circa (tre ducati al centenario) “in securamento”. La vendita della merce a Fermo era a carico del patrono e questi doveva riportare a Ragusa il ricavato, impegnandosi a ripagare i danni eventualmente arrecati al carico da “forcio piratarum et male gentis et de alliis periculis”. Una somma quindi corrisposta per garantire il pieno rimborso del valore del carico.⁴⁰ Nello stesso giorno erano stati stipulati due contratti, uno da parte di Rusco Cotrugli e soci e l'altro da Miltino Priboyevich, Antonio *Butcho* (Bucchia?) e soci, con il patrono della marcilina Bartolomeo di Alberto da Venezia di contrada San Basilio per trasportare cera e pelli sempre a Fermo. In queste due occasioni i rischi sarebbero stati sempre a carico del patrono, anche se non si usò il termine assicurato e non si pagò una somma accessoria.⁴¹ Al ritorno dal viaggio a Fermo, Giacomo di Beltrame di Venezia prese da Matteo Bizia un carico di pelli e altre mercanzie da trasportare a Venezia del valore di 360 ducati e il mercante avrebbe pagato il nolo (non si specifica l'importo) con annessa un'assicurazione del 2%.⁴² In un altro viaggio verso Venezia il patrono veneziano Antonio Aspata di contrada Santi Apostoli ricevette 1 ducato al milliario “pro nolo e asecuramento”, tutti i pericoli sarebbero stati a rischio di Antonio “salvo maris et ignis”.⁴³ Anche un altro noleggio verso Venezia sottoscritto da Urso Zamagna e Radoslavo Zuetchovich con Bartolomeo di Alberto da Venezia specificava come la somma “ricevuta pro naulo et assecuramento” avrebbe comportato il rimborso della merce per causa di furto o rapina.⁴⁴ Questa particolare tipologia di contratti non mirava a una copertura totale dei rischi, ma a garantire la tutela dei mercanti in occasione di periodi di particolare insicurezza, offrendo un pagamento accessorio per il trasporto in cambio di un completo e non contestabile rimborso, ed evitando di dover ricorrere alla intermediazione giudiziaria in presenza di controversie.

39 Mirjana Popović-Radenković, Le relazioni commerciali fra Dubrovnik (Ragusa) e la Puglia nel periodo angioino (1266–1442), in: *Archivio Storico per le Province Napoletane* 76 (1958), pp. 86–95.

40 DAD, *Diversa Cancellariae*, b. 35, fol. 11v–12r (31 luglio 1403).

41 *Ibid.*, b. 35, fol. 11v–12r (31 luglio 1403).

42 *Ibid.*, b. 35, fol. 20r (5 settembre 1403): “pro assecuramento”.

43 *Ibid.*, b. 35, fol. 38r (30 novembre 1403): trasporto di pelli.

44 *Ibid.*, b. 35, fol. 45v (11 gennaio 1404).

Negli stessi anni, il Comune intervenne con decisione per proteggere il naviglio commerciale raguseo: “propter damna facta nostris civibus per piratas, mercatores nostri non audeant navigare dubio dictorum piratarum et aliarum malarum gentium, ex quo comune nostrum in specialitate recipit grandia damna et interesse”, il Maggior Consiglio concesse ai mercanti ragusei l'utilizzo di galee, brigantini e galeotte comunali per trasportare argento e “res subtiles”⁴⁵ ad Ancona e Venezia, e importare a Ragusa panni e altre mercanzie; imbarcazioni fornite dal Comune con tutti i corredi e idonee alla navigazione.⁴⁶ Allo stesso modo, sin dalla fine del XIV secolo, il governo cittadino corrispondeva il pieno rimborso per i danni subiti del naviglio privato raguseo in servizio per conto del Comune. Ad esempio, il naviglio di Bartolino di Calamotta, noleggiato dai massari⁴⁷ per caricare grano sulla costa orientale della Sicilia destinato all'annona comunale, sarebbe stato “assecuratus per comune ab armata ianuensium et debeat eidem dari naulum rationabile”.⁴⁸ Nello stesso anno i navigli ragusei diretti in Sicilia erano assicurati dai pericoli rappresentati da “galleis et fustis armatis” in cambio di uno sconto di un quarto sul valore del nolo, da detrarre ai 2 perper per ogni salma di grano imbarcato. L'assicurazione non era obbligatoria, se i patroni non avessero voluto sottoscrivere avrebbero goduto del nolo pieno.⁴⁹ Provvedimenti eccezionali, volti a tutelare un aspetto vitale della navigazione commerciale, quello dell'approvvigionamento cittadino di derrate alimentari. Le deliberazioni del 1390 trovano un precedente durante la guerra di Chioggia, un altro periodo di grande difficoltà per Ragusa: il Comune concesse alle imbarcazioni ragusee dirette in Puglia e a Durazzo per reperire sale l'assicurazione che l'intero importo del nolo e il rischio del trasporto (“ad risicum et fortunam nostri comunis”) sarebbero stati

45 “Non rem aliquam grossam [ovvero] ferrum, ramum, plumbum, stagnum nec capse cum mercaria”.

46 Liber Viridis, a cura di Branislav M. Nedeljković / Radovan Samardžić, Beograd 1984 (Zbornik za istoriju, jezik i književnost srpskog naroda, 3 odeljenje 23), cap. 115, pp. 82–83 (15 dicembre 1405).

47 Ufficiali annonari deputati al reperimento, vendita e gestione delle blade di proprietà comunale. Dušanka Dinić-Knežević, *Trgovina zitom u Dubrovniku u XIV veku* [Commercio del grano a Dubrovnik nel XIV secolo], in: *Godišnjak Filozofskog Fakulteta u Novom Sadu* 10 (1967), pp. 79–131, a p. 128.

48 *Odluke dubrovačkih vijeća 1390–1392* [Delibere dei Consigli di Dubrovnik 1390–1392], a cura di Nella Lonza / Zdravko Šundrica, Zagreb-Dubrovnik 2005 (Monumenta Historica Ragusina 6), p. 77 (6 luglio 1390).

49 *Ibid.*, p. 82 (29 luglio 1390).

a suo carico.⁵⁰ Casi ben circoscritti nei quali il Comune corrispondeva un nolo inferiore in cambio di tale garanzia.

In conclusione, tra la fine del XIV secolo e l'inizio del XV secolo, si affermarono due modalità di assicurazione integrate o contigue all'atto di noleggiò: 1) copertura degli eventuali danni causati da attacchi a imbarcazione e merci a fronte di uno sconto sull'importo del nolo da corrispondere, utilizzata dalle autorità pubbliche; 2) chi prendeva a nolo il mezzo assicurava il proprio carico pagando una somma aggiuntiva in cambio del pieno rimborso del valore della merce persa dal patrono "per violentiam".

Tuttavia dallo spoglio del notarile raguseo emergono anche forme di sicurezza disgiunte dall'atto di noleggiò. Ho ritrovato, in particolare, quattro atti riguardanti la concessione della copertura del rischio a beneficio di imbarcazioni ragusee impegnate in viaggi commerciali verso quegli empori posti lungo il fiume Drin / Bojana – tra Dulcigno e Alessio – importanti centri di scambio per le merci provenienti dal lago di Scutari (legname, pesce) e dalle aree agricole dell'Albania centro meridionale (blade, sale), località sulle quali Ragusa esercitava un forte controllo economico.⁵¹ Riporto integralmente il primo di questi, datato 1365: "Nixa filius quondam Luce de Chimo obligat se Trachedo de Duraçio, quod si aliquid dampnum eidem deveniret intra flumen a Sancto Nicola usque ad Sanctum Sergium per gentes in navigio et mercationibus eius extimatis ducatis auri 300, de sonservando (!) ipsum sine dampno".⁵² Due anni dopo (1367) *Symcus* de Sissa assicurò il navigio e i corredi di Angelo Vivacqua di Ortona e il carico di vino imbarcato di proprietà di Zanino Berengo di Venezia per un viaggio, di andata e ritorno, verso il "flumen Oldrini" per un valore di 300 ducati a causa della "mala gente" che incrociava in quelle acque.⁵³ Curiosamente furono proprio patroni e imbarcazioni di Ortona a ricevere questo tipo di copertura in tre contratti su quattro: nel 1368 "Johannes Merula notarius iuratus comunis Antibari facit manifestum, quod ipse assecurat Antonium Jacobi de Ortona cum omnibus suis sociis et suo navigio de partibus et rebus ipsorum, quod

50 Il Comune pagava 5 ducati e mezzo per ogni centenario di moggi alle imbarcazioni che caricavano sale in Puglia e a Durazzo. Odluke veća Dubrovačke republike [Delibere del Consiglio della Repubblica di Dubrovnik], a cura di Mihailo Dinić, Beograd 1951 (Fontes rerum Slavorum Meridionalium 15), vol. 1, p. 57 (1 agosto 1380).

51 Alain Ducellier, La façade maritime de l'Albanie au Moyen Âge. Durazzo et Valona du XI^e au XV^e siècle, Thessaloniki 1981, pp. 560–606; id., Les mutations de l'Albanie au XV^e siècle (Du monopole ragusain à la redécouverte des fonctions de transit), in: Etudes balkaniques 14,1 (1978), pp. 55–79, alle pp. 55–57.

52 DAD, Diversa Cancellariae, b. 20, fol. 27v (23 giugno 1365), edito in: Acta et diplomata res Albaniae mediae (vedi nota 38), vol. 2, doc. 209, p. 48.

53 DAD, Diversa Cancellariae, b. 21, fol. 120r (12 agosto 1367).

eundo Antibarum et redeundo Ragusium in isto presenti viaggio nullam offensionem vel dampnum habebunt a gente subiecta Georgio de Balsa⁵⁴ et fratribus suis; et si aliquod dampnum ipsis eveniret a dicta gente, ipse conservabit eos indempnes.”⁵⁵ Mentre nello stesso anno uno dei mercanti ragusei più importanti, Blasio Radovano,⁵⁶ assicurò per un viaggio i navigi degli ortonesi Angelo Vivacqua e *Ypolicum* diretti verso il fiume Drin/Bojana – “aliquam offensionem vel dapnum ab aliqua gente (!) ... si habebunt aliquod dapnum solvet eis illud et conservabit eos sine dampno” – per un valore complessivo di 600 ducati⁵⁷.

Allo stato attuale della ricerca, potrebbero essere considerati i più antichi contratti assicurativi registrati nel notarile in area adriatica sopravvissuti fino ad oggi.⁵⁸ Non è presente l'indicazione del premio, ma essi si differenziano in un aspetto fondamentale dai noli con copertura danni sopra esposti: il rischio era assunto da una terza parte. L'assicuratore sembra, infatti, essere una figura distinta rispetto al mercante proprietario del carico da trasportare a destinazione. La ragione dalla loro stipula è da ricercare sempre nella precarietà delle condizioni di sicurezza della navigazione, causata da una specifica congiuntura politica.⁵⁹ Siamo così in presenza di forme di tutela parziali, le quali se da un lato sembrano spesso coprire il valore del mezzo e del carico, dall'altro non proteggono i mercanti dalle perdite provocate da incendi o naufragi, ovvero da quella “fortuna maris” che nell'Adriatico, a dispetto di endemiche attività piratesche condotte da soggetti re-

54 Sull'azione della famiglia Balšić nella regione di Zeta in quegli anni si veda: John V.A. Fine, *The Late Medieval Balkans. A Critical Survey from the Late Twelfth Century to the Ottoman Conquest*, Ann Arbor 1987, pp. 361–362.

55 *Acta et diplomata res Albaniae* (vedi nota 38), vol. 2, doc. 241, p. 55 (23 aprile 1368).

56 Per un parziale inquadramento della sua figura: Bariša Krekić, *Helias and Blasius de Radoano, ragusan merchants in the second half of the fourteenth century*, in: *Zbornik Radova Vizantologskog Instituta* 41 (2004), pp. 399–422.

57 DAD, *Diversa Cancellariae*, b. 21, fol. 194v (12 maggio 1368).

58 Nel periodo anteriore all'ultimo decennio del Trecento, a Venezia tracce dell'utilizzo di assicurazioni sono riscontrabili nelle cause discusse al cospetto dei Giudici di Petizion. Giuseppe Stefani, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima*. Documenti pubblicati in occasione del 125° annuale della compagnia, Bologna 1956, vol. 1, pp. 68–69.

59 Ragusa fece parte dei domini dalmati di Venezia fino al 1358, anno della conquista ungherese della costa orientale adriatica. Il venir meno della protezione veneziana e le mire espansionistiche della famiglia Balšić crearono un temporaneo stato di tensione lungo le coste montenegrino-albanesi. Fine, *The Late Medieval Balkans* (vedi nota 54), pp. 361–362.

gionali ed extraregionali, costituiva la principale causa di perdita o danni per il naviglio commerciale.⁶⁰

3 Le polizze ragusee

Il caso raguseo, al pari di altre località mercantili coeve, mostra come lo sviluppo del contratto di assicurazione non sperimentò un lineare processo di affinazione. I rogiti degli atti “pro nolo et assicuramento” dei primi anni del Quattrocento risultano infatti coevi, o meglio di poco posteriori, alla registrazione presso lo stesso centro dalmata della prima polizza a premio. Un esemplare che risale al 1395, fugacemente menzionato da Federigo Melis in parte edito da Ante Marinović in un articolo sull’assicurazione a Ragusa tra Medioevo e Età moderna.⁶¹ In questa sede procedo nel darne un’edizione completa:

Die VII mensis Marcii MCCCLXXXXV. Indictione III. Ego Paulus de Gondulla de Ragusio, confiteor, quod super me et super omnia bona mea assecuro ser Jovencho de Bastariis de Florencia praesenti, volenti et capienti assicuramentum de ducatis ducentis auri *ad rationem grossorum XXX pro ducato*^(a) super quatuor pondis piperis ad pondus Ragusii librorum M.VIIIIC. XLVIII, *constat caricatum ducatorum IIIIC.LXVI*^(b), quod piper ipse ser Jovenchus carichavit super quodam navigio civitatis Jadre, cuius est patronus *Misser Cille Nicolai de Jadra*^(c) a mari, a gentibus, ab igne, et quocumque casu fortuito quod occureret in dicto pipere a die quo dictum navigium recessit de portu Ragusii, et applicabit in portum ad salvamentum ~~et ibi in~~ *de*^(d) cum dicto pipere in portum Jadre, ibi surto ferro horis XXIIII naturallibus, intelligendo quod ego assecurator praedictus non portem risichum si dictum navigium mutaret viagium salvo iusto impedimento. Et se casus occurreret quod in dictum carichum

60 Benjamin Scheller, (Un-)sichere Häfen. Häfen als Hotspots maritimer Risiken und Risikokommunikation im Mittelmeerraum des 15. Jahrhunderts, in: *Historische Anthropologie* 26 (2018), pp. 43–65, alle pp. 49–50.

61 Ante Marinović, Pomorsko osiguranje u starom Dubrovniku [Assicurazione marittima nella vecchia Dubrovnik], in: *Pomorski Zbornik* 21 (1983), pp. 545–558, alle pp. 548–549, 555–556. La trascrizione di Melis risulta essere presente tra le sue carte personali conservate presso l’Istituto Datini di Prato: Fondo archivistico Federigo Melis. Inventario analitico, a cura di Federica Nigro, Prato 2013, vol. 1, pp. 358–359. Il documento è in: DAD, *Diversa Cancellariae*, b. 31, fol. 152 r (7 marzo 1395). Aggiunte in interlinea con segno di richiamo = (a) (b) (c) (i); Cancellato = (d) (e) (f) (g) (h); Sul margine sinistro del documento = (l).

piperis deficeret vel (?)^(c) reciperetur dapnum in eo^(f) in totum vel in partem, quod ego tenear dare et solvere dicto ser Jovencho pro dicto dampno pro rata assecuramenti dictorum ducatorum ducentorum, a die quo novum erit clarum in Ragusio usque ad duos menses proxime futuros. Pro quod assecuramentum ego Paulus assecurator praedictus habui et recepi et^(g) facio dicto ser Jovencho pro ducatis duobus pro centenario qui inteligantur lucrati que ante et^(h) ex nunc per d(ictum?) me assecuratorem praedictum et⁽ⁱ⁾ quos confiteor integre habuisse et recepisse ab ipso ser Jovencho, pro dicto risico et periculo in me suscepto. Ser Luchas de Bona iudex et ser Nificho de Bodaça. *Cassum de voluntate parcium, confitentium dictum charichum ivisse ad salvamentum*^(l).

Il nobile raguseo Paolo Gondola si fa carico di assicurare una spedizione di pepe appartenente a Giovenco Bastari di Firenze (abitante a Ragusa) diretto a Zara sul naviglio del patrono zaratino Zille di Nicola. Il valore della merce ammonta a 366 ducati, ma è coperto solo in parte, fino a un massimale di 200 ducati da corrispondere entro due mesi dalla data della ricezione della notizia. Paolo Gondola riceve un premio del 2% a copertura di danni causati dal mare, da attacchi armati, da incendi e da “quocumque casu fortuito”. Oltre a trattarsi di una delle rare testimonianze di commercio di pepe attraverso il porto raguseo nel Trecento, il contratto in questione mostra una piena maturità formale: vi sono riportate tutte le clausole principali e la polizza è limitata a una parte del valore del carico.

Giovenco era figlio di Filippo Bastari, importante uomo politico fiorentino a partire dagli anni Quaranta del XIV secolo.⁶² Espulso da Firenze il 18 aprile 1394 e condannato all'esilio per dieci anni, si diresse a Venezia e da qui – attraverso un'imbarcazione ragusea – giunse nella città dalmata il 24 maggio 1394, spegnendosi dopo poche settimane (il 14 luglio) provato dalla fatica e dall'età.⁶³ Giovenco, colpito dal medesimo provvedimento, accompagnò il padre a Ragusa e nel novembre dello stesso anno lo si ritrova come testimone in un contratto stipulato da Andrea Alamanni di Firenze (residente a Barletta), Sabino Stimullo di Barletta e dallo speciale Nicola Falaco di Barletta, attraverso il loro procuratore Antonio Gurgolino di Barletta, per il noleggio di una cocca

62 Ottavio Banti, Bastari, Filippo, in: Dizionario Biografico degli Italiani, vol. 7, Roma 1970, pp. 157–158; Gene A. Brucker, Florentine politics and society: 1348–1378, New York 1962, pp. 151–152, 250–252.

63 Bariša Krekić, Trois fragments concernant les relations entre Dubrovnik (Raguse) et l'Italie au XIV^e siècle, in: id., Dubrovnik, Italy and the Balkans in the late Middle Ages, London 1980, sag. 2, pp. 28–29.

ragusea per esportare vino e olio verso Costantinopoli.⁶⁴ L'assicurazione del 1395 rappresenta la prima registrazione di una sua attività mercantile a Ragusa, un atto stipulato da Giovenco forse in relazione alle già citate difficili condizioni di sicurezza nell'Adriatico, a seguito di ripetuti attacchi al naviglio raguseo ad opera di imbarcazioni pugliesi e di pirati di Almissa.⁶⁵ La presenza del raguseo Paolo Gondola come assicuratore era dovuta agli stretti rapporti di affari che legavano i due mercanti: nel 1395 Zorre, protovestiarario del re di Bosnia, consegnò al mercante fiorentino presso il centro di Brestenico (sulle rive del fiume Narenta) un carico di piombo dal valore di 500/600 ducati di proprietà di Paolo.⁶⁶ Proprio il commercio di questo metallo sembra essere stato al centro degli interessi di Giovenco,⁶⁷ oltre alle importazioni di panni (forse di provenienza fiorentina)⁶⁸ e alle esportazioni di sale da Corfù verso il fiume Narenta a beneficio del protovestiarario di Bosnia.⁶⁹ Nel commercio del sale dalla Romania fu coinvolto anche il figlio di Giovenco, Giovanni,⁷⁰ il quale rimase attivo a Ragusa fino ai primi anni del Quattrocento.⁷¹ Lo ritroviamo infatti protagonista di un'intensa attività quale mercante di grano⁷² e olio⁷³

64 DAD, Diversa Cancellariae, b. 31, fol. 130v-131v (10 novembre 1394); regesto in: Bariša Krekić, Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Âge, Paris 1961, doc. 454, pp. 238-239. Tra gli altri testimoni: Collino di Giorgio Grandoni di Firenze e Compagno di Giovanni di Firenze, entrambi *habitatores* a Ragusa. Rotta prevista della cocca: Ragusa-Venezia-Barletta-Costantinopoli.

65 DAD, Diversa Cancellariae, b. 31, fol. 113v-114r (10 agosto 1394).

66 Ibid., b. 31, fol. 166v (3 settembre 1395).

67 Ibid., b. 31, fol. 167r (3 settembre 1395), 172v, 173r-174r, 177v-179r (16-17 ottobre 1395); b. 32, fol. 249r (9 ottobre 1399).

68 Nella Lonza, Odluke dubrovačkih vijeća 1395-1397 – Reformationes consiliorum civitatis Ragusii 1395-1397, Zagreb-Dubrovnik 2011 (Monumenta Historica Ragusina 10), pp. 68, 77, 85 (aprile-agosto 1395).

69 DAD, Diversa Cancellariae, b. 33, fol. 4v-5r (17 maggio 1396); regesto in: Krekić, Dubrovnik (Raguse) (vedi nota 64), doc. 465, p. 240.

70 DAD, Diversa Cancellariae, b. 33, fol. 46v (21 giugno 1396); regesto in: Krekić, Dubrovnik (Raguse) (vedi nota 64), doc. 467, p. 240.

71 Si corregge l'affermazione di Krekić secondo il quale "les documents ragusains sur les Bastari se terminent en 1399". Krekić, Trois fragments concernant les relations (vedi nota 63), p. 31.

72 DAD, Diversa Cancellariae, b. 35, fol. 245v (28 novembre 1405).

73 Ibid., b. 36, fol. 150r (26 febbraio 1407), 258r (5 dicembre 1407); DAD, Reformationes, b. 33, fol. 49v (17 marzo 1408).

(importati dalla regione pugliese), nell'erogazione di prestiti⁷⁴ e, come vedremo, nelle vesti di assicuratore (1407).⁷⁵

Il contratto d'assicurazione del 1395 non è un esempio isolato: nel 1396 Martinusso Baraba, nobile raguseo, assicura allo *stacionario* Iurassio Radossalich un carico di cera, pellame e altre mercanzie (250 ducati di valore) caricato nella barca di Ratchi Chissil-lijich e diretto verso Rimini. L'assicuratore si fa carico di "omni ssforcio (!) piratarum et quarumcuque malarum gentium", con l'obbligo di rimborsare il danno entro un mese. Però Martinusso concede anche un'estensione dell'assicurazione nel caso si fosse deciso di trasportare le merci via mare da Rimini a Venezia: "meis risicho et periculo per mare, ripas et portum maris, a quolibet forcio quod per piratas vel alias malas gentes fieret ... et dicto assecuramento eidem facio pro ducatis quinque quos ab eo confiteor recepisse". Il raguseo Iurassio paga quindi un premio del 2 % sul valore⁷⁶. Ben più consistente è invece la somma corrisposta da Paolo Millanovich (8 ducati) sempre a Martinusso Baraba nel 1398 per assicurare un carico di olio di 100 ducati da trasportare sulla rotta Ancona-Ragusa attraverso il brigantino di Antonio di San Pietro di Ancona: "ser Martinussius assecurat dicto Paulo de dicto oleo usque ad valorem ducatorum centum de Ancona usque Ragusium ab omni periculo et dampno quod eveniret de eo per piratas. Pro quo assecuramento dictus Paulus promittit solvere ... ducatos octo auri. E si quod Deus avertat per piratas dictum oleum perderetur, quod dictus ser Martinussius teneatur solvere dicto Paulo pro dicto oleo perduto ducatos nonagintaduos auri, infra unum mensem".⁷⁷ Il premio corrispondeva all'8 % del valore del carico di olio, una somma rilevante per una rotta adriatica, la quale può essere giustificata da particolari condizioni meteorologiche, dell'imbarcazione e di sicurezza. Forse non è casuale l'enfasi nel testo sui pericoli provenienti dai "piratas" e l'invocazione alla protezione divina, elemento non riscontrato nelle altre polizze ragusee coeve. Come sembra suggerire anche lo studio delle assicurazioni adriatiche nella seconda metà del XVI secolo, la durata / distanza del viaggio non ha un impatto diretto sulla determinazione del tasso della polizza. Seppure i documenti rinvenuti abbiano un carattere episodico, è possibile ipotizzare che fossero proprio le condizioni meteorologiche, i potenziali pericoli di attacchi armati e le condizioni di sicurezza del mezzo di trasporto i fattori preponderanti.⁷⁸ Nel contratto del 1396, ad esempio, fu applicato il

74 DAD, Diversa Cancellariae, b. 36, fol. 51r (6 maggio 1406), 90v (29 agosto 1406).

75 Ibid., b. 36, fol. 177v (24 aprile 1407).

76 Ibid., b. 33, fol. 44v (8 giugno 1396).

77 Ibid., b. 32, fol. 122r (25 febbraio 1398).

78 Branislava Tenenti, I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: secc. XVI-XVII, in: Studi Veneziani 10 (1985), pp. 15-55, a p. 28; Giovanni Ceccarelli, The Price for Risk-Taking, Marine Insurance

2 % indipendentemente se la destinazione finale fosse stata Rimini o Venezia. Lo stesso Martinusso Baraba stipulò una seconda polizza quell'anno su un carico di cera, per un massimale di 300 ducati, a beneficio di Collino Grandoni di Firenze⁷⁹ – trasportato con il navigio raguseo di Antonio Marotta – e diretto da Ragusa a Venezia “ab omni periculo maris, ignis, et piratorum”. In presenza di un eventuale danno, la somma da rimborsare doveva essere liquidata entro un mese. Al momento della stipulazione del contratto Collino pagò a Martinusso un premio del 2,5 % (7,5 ducati).⁸⁰

Il notarile raguseo conserva un quinto e ultimo contratto di Martinusso sottoscritto a beneficio del nobile raguseo Andrea Volzio nell'aprile del 1399 per un viaggio in Puglia:⁸¹

Die XVIII Aprilis 1399. Ser Martinussius de Baraba facit manifestum quod ipse se obligat et promittit ser Andree de Volço in se et supra se recipere omne risichum, casum et fortunam Dei, maris et gencium que possint contingere aut contingent cuidam navigio conducto per Nixam de Sile, hoc modo videlicet quod hinc discesit die XIII mensis Aprilis presentis hoc modo videlicet quod dictus ser Martinussius assecurat et in se recipit per risicum predictum per totum mensem Iunii *primo*^(a) venturum pro uno viaggio tamen hinc usque Litium de ducatis XL, et de Litorio usque Brundisium de ducatis LXXX et de Brundisio usque Ragusium de ducatis ducentis ad rationem grossos XXX pro singulo ducato. Et si dictum navigium caricaretur de suo carico pro veniendo Ragusam antequam iret Brundisium, inteligatur assecuramentum de ducatis ducentis, recepta carico pro redeundo recto viaggio Ragusam et completo dicto viaggio non amplius teneatur dictus ser Martinussius. Et si conpleretur ante mensis Iunii supradicti et ultra mensis Iunii non teneatur de dicto assecuramento ut dictum est. Et quod absit recepto novo de risico passo per dictum navigium tenetur et promittit dictus ser Martinussius dare et solvere dicto ser Andree dictam quantitatem assecuramenti secundum quod supra distinctum est usque ad duos menses proxime venturos a die recepti novi. Et si aliquis casus fortuitus accidet de carico dicti navigii, dictus ser Martinussius habeat libertatem querendi et recuperandi a quocumque

and Probability, in: *Journal Électronique d'Histoire des Probabilités et de la Statistique* 3 (2007), p. 20 (URL: <https://eudml.org/doc/130865>; 14. 3. 2022).

79 Già menzionato come testimone in un atto di noleggio a fianco di Giovenco di Filippo Bastari. Attivo nel commercio con la Puglia, si segnala anche l'importazione di sale da Brindisi (200 salme). DAD, *Diversa Cancellariae*, b. 29, fol. 205v (3 maggio 1391). Nel 1399 alcune sue balle di panni, caricare in una barca di Michele Bona, furono rubate in seguito a un attacco da parte di un brigantino di Bari. DAD, *Reformationes*, b. 31, fol. 46r, 177v (gennaio 1399).

80 DAD, *Diversa Cancellariae*, b. 32, fol. 208r (17 dicembre 1398).

81 Ibid., b. 32, fol. 253r (19 aprile 1399): (a) proxime ? (b) cancellato.

habente usque ad quantitatem ducatorum ducentorum habito respectu ad valorem rei secundum precium Ragusii de dicto carico et si plus foret de ducatis ducentis, habere debeat pro rata ducatorum ducentorum predictorum pro quo assecuramento dictus se Martinussius confitetur habuisse a dicto ser Andrea ducatis sex ad rationem *ducatos*^(b) grossos XXX pro singulo ducato.

Il viaggio fu assicurato in base agli scali da effettuare: da Ragusa a Lecce fino a 40 ducati, da Lecce fino a Brindisi 80 ducati e, infine, nel viaggio di ritorno Brindisi-Ragusa per 200 ducati. Il premio pagato da Andrea Volzio fu di sei ducati, cifra che corrisponde al 3 % del valore del carico assicurato (200 ducati). Si specifica che il massimale sarebbe stato valido anche se fossero state imbarcate merci per un valore superiore e Martinusso avrebbe dovuto procedere al rimborso entro due mesi dalla comunicazione della notizia. Al pari di Paolo Gondola, anche Martinusso accompagnava l'attività di assicuratore a una significativa attività mercantile, negli stessi anni, ad esempio, lo ritroviamo come importatore di grano da Rimini⁸² e dalla Sicilia⁸³ ed esportatore di pelli e cera verso Venezia.⁸⁴

Risalgono a inizio Quattrocento (1403-1404) i già citati quattro contratti di noleggio e assicurazione sulla tratta Ragusa-Venezia stipulati da mercanti ragusei con tre patroni veneziani. Nel 1407 invece il notarile restituisce una nuova polizza a premio sottoscritta da Giovanni di Gioenco Bastari di Firenze a beneficio del raguseo Radin di Elia per una esportazione di 150 libbre di argento verso Ancona o Fano. Radin di Elia, mercante in società con membri della famiglia ragusea Luccari, si fa assicurare il carico per un massimo di 600 ducati⁸⁵ pagando un premio dell'1,5 %: "omnem caxum fortuitum, ruine, rapine, incendi, cursariorum seu piratarum et omnium malarum gentium, naufragii et omnium aliorum casuum qui possent accedere".⁸⁶ Un carico d'argento forse destinato a essere trasportato a Firenze, anche se il contratto copre solo il viaggio

82 Ibid., b. 29, fol. 169v (2 gennaio 1390).

83 Ibid., b. 29, fol. 168v (31 dicembre 1389).

84 Ibid., b. 27, fol. 191r-v (29 gennaio 1389).

85 Sulla piazza fiorentina, negli stessi anni, solo eccezionalmente si raggiungevano cifre simili. La maggioranza delle polizze coprivano valori compresi tra 100 e 250 fiorini. Giovanni Ceccarelli, Tra solvibilità economica e status politico: il mercato delle assicurazioni marittime a Firenze (secc. XIV-XV), in: Gemma Boschiero/Barbara Molina (a cura di), Politiche del credito. Investimento, consumo, solidarietà. Atti del Congresso internazionale, Asti, 20-22 marzo 2003, Asti 2004, pp. 191-221, alle pp. 194-195.

86 DAD, Diversa Cancellariae, b. 36, fol. 177v (24 aprile 1407).

fino all'opposta sponda adriatica. La costa marchigiana risulta uno snodo cruciale per il transito delle merci fiorentine verso Ragusa e il Mediterraneo orientale;⁸⁷ questi carichi viaggiavano, in qualche caso, sotto copertura assicurativa. Nel 1408 infatti furono nominati a Ragusa tre ufficiali (Nicola Pozza, Nicola Ragnina e Bartolo Zamagna) “ad videndum, considerandum et extimandum” i danni subiti da “certis panis balneatis maris intemperie et fortuna” di Nicola Ostoya, inviati da Firenze – “assicurati ab omni periculo e iactura” – e caricati a Fano da Andrea di Giovanni Saraceno sulla barca di *Zuetchum Iuroevich*.⁸⁸

Dall'analisi del contenuto delle (poche) assicurazioni a premio, un elemento che mi preme sottolineare è la continuità, sul lungo periodo, dei premi assicurativi pagati in area adriatica: variano tra l'1,5 % e il 3 % con una punta dell'8 % e una certa stabilità attorno al 2 %. Sono in perfetta linea con quelli ritrovati a Ragusa da Branislava Tenenti tra gli anni venti e cinquanta del Cinquecento per viaggi su rotte “infra Gulfum”, ovvero verso Puglia, Marche e Venezia.⁸⁹ Ancora, sul finire del XVI secolo, la stessa studiosa serba osserva – attraverso lo studio di una fonte veneto-genovese⁹⁰ e del notarile raguseo – come “il 2 % costituisse il punto di riferimento assodato ed iniziale, psicologico oltre che economico, della scala dei livelli dei premi sulla piazza reatina”.⁹¹

4 Conclusioni

Anche per Venezia – coincidenza forse non casuale – il più antico contratto di assicurazione a premio ritrovato risale al 1395. Si tratta di una polizza stipulata da Pietro Chiarini

87 Richard A. Goldthwaite, *L'economia della Firenze rinascimentale*, Bologna 2013, pp. 236–257; Giulia Spallacci, *La contrattazione commerciale marittima nel porto di Ancona alla fine del medioevo. 1391–1518*, in: *Nuova Rivista Storica* 101 (2017), pp. 181–217, alle pp. 213–214; Ignacij Voje, *Relazioni commerciali tra Ragusa (Dubrovnik) e le Marche nel Trecento e nel Quattrocento*, in: *Atti e Memorie. Deputazione di storia patria per le Marche* 82 (1977), pp. 203–219; id., *L'attività delle società commerciali di Ragusa nell'Italia centrale e meridionale nel Quattrocento*, in: *Rivista Storica del Mezzogiorno* (1980–1981), pp. 97–115, alle pp. 108–115.

88 DAD, *Diversa Cancellariae*, b. 37, fol. 32r (9 aprile 1408).

89 Tenenti, *Note sui tassi adriatici d'assicurazione* (vedi nota 6), pp. 189–198.

90 *Il Libro de sigurità* (fol. 147), conservato a Genova e probabilmente redatto da due assicuratori genovesi a Venezia. Tenenti, *I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia* (vedi nota 78), pp. 20–21.

91 *Ibid.*, p. 27. Secondo una fonte fiorentina, nella metà del Quattrocento si può osservare come i premi per viaggi adriatici e orientali fossero più stabili e meno onerosi rispetto a quelli tirrenici. Tognetti, *L'attività assicurativa di un fiorentino del Quattrocento* (vedi nota 28), p. 29.

con gli assicuratori Giovanni Bonaccorsi e Antonio di Pietro Contarini (premio 2–3 %) “per lire XL di grossi” su quattro balle di panni da trasportare da Venezia a Spalato sulla marcilina del patrono Franceschino di Serravalle. Non si è sicuri sul luogo della sottoscrizione dell'atto conservato a Firenze;⁹² così – in attesa di approfondite ricerche presso gli archivi veneziani – possiamo considerare la polizza a premio ragusea del marzo 1395 l'esemplare più antico conservato nel bacino adriatico. Alcuni aspetti accomunano i due contratti: entrambi assicurano “da mare e da gente e da fuocho e da ogni chaso fortuito” un carico diretto verso un porto della Dalmazia (Zara e Spalato), medesimi sono premi corrisposti (2–3 %) e la tempistica nel rimborso dell'eventuale danno – due mesi dalla notizia –, ma, soprattutto, si ritrovano coinvolti operatori fiorentini. Si tratta di elementi che ci portano a ritenere come già in questa data fosse diffuso in Adriatico un modello di polizza standard, la quale non era sottoposta – salvo casi particolari – alla registrazione notarile. Come già menzionato, sulla piazza veneziana si deve fare affidamento alla superstite documentazione familiare privata; la gran parte delle assicurazioni quattrocentesche ritrovate da Giuseppe Stefani, Federigo Melis e Karin Nehlsen-von Stryk sono conservate infatti nei fondi dei Procuratori di San Marco, ufficiali pubblici con ruolo di supervisori nell'esecuzione testamentaria e nella gestione dell'eredità a beneficio di minori;⁹³ mentre la scarsa documentazione notarile proveniente degli altri centri adriatici (Ancona, Zara, Spalato, Cattaro) non ne conserva alcun esemplare.⁹⁴

Alla fine del Trecento i ragusei Paolo Gondola e Martinusso Baraba erano gli unici assicuratori nella città dalmata. È improbabile che il loro numero fosse limitato a due unità, ma doveva comunque essere piuttosto ridotto. Presso altri centri mercantili era presente una concentrazione del mercato assicurativo nelle mani di pochi: alla fine Trecento il quadro che emerge dalle carte del Datini – compatibilmente con le differenti dimensioni dei due centri e la tipologia di fonte analizzata – ci mostra come i 30 mag-

92 Editto in: Stefani, *L'assicurazione a Venezia* (vedi nota 58), vol. 1, doc. 9, pp. 208–209; Nehlsen-von Stryk, *L'assicurazione marittima a Venezia* (vedi nota 10), pp. 526–527 (22 ottobre 1395).

93 *Ibid.*, p. 36.

94 Ad Ancona – porto di primaria importanza nei traffici regionali – i primi esemplari di polizza a premio conservati risalgono addirittura al Seicento, mentre l'utilizzo di forme di sicurezza quali il prestito a cambio marittimo è riscontrabile sin dal Quattrocento: Giulia Spallacci, *Il prestito a cambio marittimo ad Ancona nel XV secolo*, in: *Storia Economica* 21,2 (2018), pp. 251–275, alle pp. 257–258; Gilberto Piccinini, *Antiche polizze di assicurazione marittima di Ancona*, in: *Atti e memorie della Deputazione di storia patria delle Marche* 73 (1971), pp. 267–274.

giori operatori coprivano l'80 % del valore delle polizze stipulate.⁹⁵ Conclusioni simili si possono trarre dai contratti quattrocenteschi veneziani.⁹⁶

Le polizze ragusee forniscono agli studiosi un ulteriore tassello per una migliore comprensione delle dinamiche della diffusione di questo strumento in area adriatica. Coerentemente con quanto già ricavabile dalle fonti veneziane, appare decisivo il ruolo dei mercanti fiorentini; seppure, nel caso raguseo, le modalità di registrazione e l'organizzazione del mercato assicurativo risultino differenti, può essere a loro attribuita la consolidata pratica dell'impiego di forme scritte in ambito finanziario-commerciale, dai libri di conto alle lettere commerciali.⁹⁷ L'uso fiorentino, come ben noto, predilige l'utilizzo di una documentazione informale,⁹⁸ ma sulla piazza ragusea – soprattutto in occasione di affari con il ceto mercantile locale – doveva adattarsi alla consuetudine dell'impiego dell'atto notarile. A questo proposito, Benedetto Cotrugli raccomandava ai mercanti interessati a stipulare una polizza assicurativa di accertarsi innanzitutto della buona “forma” della scrittura, la quale avrebbe dovuto essere “cauta et obligatoria” e seguire “l'usança de

95 Ceccarelli, *Tra solvibilità economica e status politico* (vedi nota 85), p. 202.

96 Nehlsen-von Stryk, *L'assicurazione marittima a Venezia* (vedi nota 10), pp. 500–517. Un quadro soggetto a variazioni nella seconda metà del XVI secolo presso l'emporio marciano, dove si nota un'intercambiabilità del ruolo assicuratore-assicurato col risultato di favorire un equilibrio di interessi, la reciproca fiducia tra le parti e la conseguente riduzione delle frodi. Ugo Tucci, *Gli investimenti assicurativi a Venezia nella seconda metà del Cinquecento*, in: *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, vol. 1, *Histoire économique du monde méditerranéen 1450–1650*, Toulouse 1973, pp. 633–644, a p. 633.

97 Alla luce della povertà della documentazione commerciale marittima sopravvissuta nell'area adriatica (Ragusa è un'eccezione), motivazioni esclusivamente di carattere archivistico – ovvero attribuibili alla semplice perdita di materiale – si dimostrano insufficienti. Studiosi quali Guido Bonolis e John Dotson sembrano individuare la ragione in una differenza tra la tradizione legale del Mediterraneo occidentale e quella del Mediterraneo orientale. Una sorta di dicotomia tra l'area tirrenica – idealmente rappresentata dal rogito genovese e dalla documentazione privata toscana – e quella veneto-adriatica, nella quale non era posta enfasi nella necessità di un contratto scritto. La ragione è attribuita, appunto, alla vicinanza con la tradizione legale del Levante. Riflessioni suggerite dallo studio degli atti di noleggio mediterranei, ma estendibili anche ad altre forme contrattuali. Ad esempio, Genova non poteva contare su quel ricco corpus statuario veneziano, il commercio era meno centralizzato e scarsamente regolamentato, ciò rendeva necessaria la registrazione di contratti marittimi per ogni viaggio. Nel sistema veneziano, al contrario, le prescrizioni erano profondamente accettate e tali norme ormai usi ben radicati da costituire garanzia sufficiente il tacito accordo tra le parti. Dotson, *Freight rates and shipping practices* (vedi nota 36), p. 198; Guido Bonolis, *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico*, Pisa 1921, pp. 311–317.

98 Per una riflessione problematica, e annessa bibliografia, rimando al recente: Sergio Tognetti, *Una civiltà di ragionieri. Archivi aziendali e distinzione sociale nella Firenze basso medievale e rinascimentale*, in: *Reti Medievali Rivista* 21,2 (2020), pp. 221–250.

le patrie”.⁹⁹ L'assicurazione a premio del 1395, con la sua aderenza formale a rogiti coevi, lascia supporre una piena conoscenza e dimestichezza da parte degli operatori presenti in città. Un impiego databile forse dagli anni Settanta del Trecento in concomitanza con l'arrivo a Ragusa di mercanti quali Compagno di Firenze, Silvestro Alamanni, Taddeo di Firenze per citarne alcuni, operatori spesso residenti sulle coste pugliesi e attivi nei traffici tra le opposte sponde adriatiche. A partire da quel periodo, infatti, la presenza di commercianti toscani nel basso Adriatico tornò ad assumere caratteri rilevanti dopo un periodo di appannamento in seguito alla fine della stagione delle grandi compagnie fiorentine.¹⁰⁰

Negli anni tra XIV e XV secolo, la documentazione ragusea mostra come forme di sicurezza differenti e imperfette – in qualche caso legate al nolo – rappresentassero valide alternative per i mercanti dell'epoca. Occorre precisare, in ogni caso, che la polizza a premio non incontrò un largo impiego ancora durante la metà del XV secolo: il citato Benedetto Cotrugli esortava i mercanti a non lesinare nella spesa per assicurazioni.¹⁰¹ Eppure un secolo dopo, nella seconda metà del Cinquecento e in un contesto di normalizzazione del contratto assicurativo, quest'ultimo “non era affatto la regola a Ragusa e la sua maggiore o minore frequenza dipendeva in notevole misura dall'apprezzamento congiunturale di ciascun operatore come della sua propensione”.¹⁰² (Tab.)

Tab.: Primi contratti d'assicurazione.¹⁰³

Data	Assicuratore	Assicurato	Merce	Imbarcazione	Premio	Destinazione
7. 3. 1395	Paolo Gondola di Ragusa	Giovenco di Filippo Bastari di Firenze	Pepe	Navigio, patr. Cille di Nicola di Zara	2 % di 200 ducati	Ragusa – Venezia
8. 6. 1396	Martinusso Baraba di Ragusa	Iurassio Radossalich	Cera, Pellame e altro	Barca, patr. Ratchi Chissilligich	2 % di 250 ducati	Ragusa – Rimini e Venezia

99 Cotrugli, Libro de l'arte de la mercatura (vedi nota 1), p. 86.

100 Bariša Krekić, Four Florentine commercial companies in Dubrovnik (Ragusa) in the first half of the fourteenth century, in: Harry A. Miskimin / David Herlihy / Abraham L. Udovitch (a cura di), The Medieval City. In Honor of Robert S. Lopez, New Haven 1977, pp. 25–41.

101 Cotrugli, Libro de l'arte de la mercatura (vedi nota 1), p. 86.

102 Tenenti/Tenenti, Il prezzo del rischio (vedi nota 8), pp. 129–131.

103 Ho inserito anche i noli con copertura danni (indicati con *) nonostante non si possano considerare dei pieni contratti di assicurazione, non essendo l'assicuratore un soggetto terzo.

Data	Assicuratore	Assicurato	Merce	Imbarcazione	Premio	Destinazione
25. 2. 1398	Martinusso Baraba di Ragusa	Paolo Millanovich di Ragusa	Olio	Brigantino, patr. Antonio di San Pietro di Ancona	8 % di 100 ducati	Ancona – Ragusa
17. 12. 1398	Martinusso Baraba di Ragusa	Collino Grandoni di Firenze	Cera	Navigio, patr. Antonio Marotta di Ragusa	2,5 % di 300 ducati	Ragusa – Venezia
19. 4. 1399	Martinusso Baraba di Ragusa	Andrea Volzio di Ragusa	X	Navigio, patr. Nixa de Sile	3 % di 200 ducati	Ragusa – Lecce – Brindisi
31. 7. 1403*	Giacomo di Beltrame di Venezia	Urso Zamagna di Ragusa	X	Marcilina, patr. Giacomo	3 %	Fermo – Ragusa
5. 9. 1403*	Giacomo di Beltrame di Venezia	Matteo di Bizia di Ragusa	Pellame e altro	Marcilina, patr. Giacomo	2 %	Ragusa – Venezia
30. 11. 1403*	Antonio Aspata di Ragusa	Miltino Probe e Antonio Budco di Ragusa	Pellame	Marcilina, patr. Antonio	2 ducati al miliario “pro nolo et assicuramento”	Ragusa – Venezia
11. 1. 1404*	Bartolomeo di Alberto di Venezia	Urso Zamagna e Radoslavo Zuetchovich	Cera	Marcilina, patr. Bartolomeo	7 libbre piccole di Venezia “pro nolo et assicuramento”	Ragusa – Venezia
24. 4. 1407	Giovanni di Giovenco Bastari di Firenze	Radin di Elia di Ragusa	Argento	Brigantino prop. famiglia Luccari di Ragusa	1,5 % di 600 ducati	Ragusa – Fano o Ancona
19. 1. 1418	Giorgio di Giorgio Gucci di Firenze	Marino di Giorgio Radosaglich	Argento	Barca, patr. Stefano Vlacanovich	1 % di 300	Ragusa – Pesaro

ORCID®

Nicolò Villanti  <https://orcid.org/0000-0002-1479-2681>