



Commercio e assicurazioni a Cadice tra età moderna e contemporanea: la presenza dei Lloyd's

Amedeo Lepore

Il passaggio dall'età moderna a quella contemporanea a Cadice è stato caratterizzato dalla fine dell'impero coloniale spagnolo e dalla ridefinizione del ruolo della città, che era stata una delle capitali europee del commercio atlanticoⁱ. Il XVIII secolo ha rappresentato il momento topico della storia di Cadice e dell'evoluzione degli scambi commerciali gaditani con le colonie, tanto da essere definito come un «auténtico siglo de oro»ⁱⁱ. Il conseguimento del monopolio del commercio americano e il trasferimento della *Casa de la Contratación* a Cadice furono l'espressione più chiara del riconoscimento della posizione preminente della città atlantica, convertitasi nel centro chiave dell'economia spagnola nel corso di quel periodoⁱⁱⁱ. Inoltre, fu proprio durante il Settecento che si forgiarono le caratteristiche urbane, economiche e sociali della Cadice contemporanea, grazie alle risorse messe a disposizione dal flusso ininterrotto del traffico mercantile con le colonie.

La struttura economica gaditana, incentrata sugli scambi,^{iv} con l'assoluta preminenza di una funzione di pura intermediazione – attraverso il commercio su commissione –, aveva affrontato con successo la prova dell'epoca "dorada", grazie a una serie di condizioni di eccezionale favore^v. Tuttavia, al sorgere del nuovo secolo, buona parte di questi vantaggi non era stata più in grado di svolgere una funzione propulsiva per l'economia gaditana, lasciando il campo ad alcuni squilibri interni, a lungo latenti sotto la coltre di profondo benessere che aveva avvolto la città. Il primo quarantennio dell'Ottocento – dopo una limitata fase di recupero, dovuta all'effimera ripresa del traffico atlantico – fu contrassegnato da un processo di declino, che non subì variazioni neppure per effetto della breve esperienza del porto franco. In quegli anni, Cadice aveva smarrito progressivamente il suo carattere cosmopolita e aveva assunto l'aspetto di un centro di livello regionale: scomparsa la funzione privilegiata d'intermediazione tra l'Europa e l'America, si faceva sempre più evidente il ridimensionamento del ruolo della città e delle sue attività economiche.

Tuttavia, verso la metà del XIX secolo, Cadice tornò a prendere quota, si riattivarono i canali dell'iniziativa economica e cominciò perfino a diffondersi l'aspettativa illusoria di un ritorno in grande stile del commercio intercontinentale. In quel momento, gli sforzi per la ripresa gaditana si cimentarono con il punto critico dell'ossatura economica della città – rappresentato dall'inesistenza di attività primarie, eccetto la pesca, e secondarie – e si orientarono verso la diversificazione dei settori economici locali, tentando di offrire un'alternativa al modello di crescita prevalso fino a quel momento^{vi}. È proprio in quella fase che prese avvio l'esperienza delle due compagnie di assicurazione operanti a Cadice, collegate ai "Lloyd's" di Londra.

La diffusione delle pratiche di assicurazione marittima a Cadice risale ai primi periodi dell'età moderna, come risulta dai documenti relativi alle navi del commercio coloniale che si possono ritrovare nell'*Archivo General de Indias*, perlomeno a partire dal 1588^{vii}. Le assicurazioni marittime, infatti, hanno avuto origine come una derivazione, sovrapposizione e sostituzione del cosiddetto "préstamo a la gruesa"^{viii}. A questo proposito, Antonio-Miguel Bernal, nella sua monumentale opera su *La financiación de la Carrera de Indias*, ha osservato che: «Pudiera parecer una paradoja el que, a medida que los intercambios internacionales se hacen más complejos y se modernizan las técnicas mercantiles, se faculte, en cambio, su financiación a través de unos mecanismos e instrumentos que pudieran parecer demasiado tradicionales por poco evolucionados frente a otros medios como las letras de cambio y la compañía por acciones. Pero, como es sabido, el auge del comercio mundial en el siglo XVIII se hizo, en primera instancia, a partir del comercio colonial y, para tal comercio, el préstamo marítimo se manifestó como el más idóneo, tal como lo venía siendo en la Carrera de Indias desde el siglo XVI»^{ix}.

Nel corso del XVI, del XVII e di gran parte del XVIII secolo, gli assicuratori erano stati, soprattutto, «hombres de negocios y compañías mercantiles que veían en el seguro un negocio más»: X la mancanza di specializzazione, in questo campo, contribuì ad ostacolare la nascita di un mercato delle assicurazioni vero e proprio nei principali centri commerciali dell'Andalusia.

Tuttavia, all'interno del commercio coloniale, si erano sviluppate modalità e tipologie assicurative di natura sempre più complessa, strettamente legate all'attività finanziaria e speculativa, oltre che pratiche con caratteristiche singolari, connesse alla formalizzazione o alla funzione propria delle polizze. Per quanto concerne, in particolare, «los seguros para América» della piazza di Cadice, non occorre – in caso di sinistro – aspettare la celebrazione del giudizio per effettuare il pagamento, come accadeva nelle pratiche assicurative mediterranee, ma «se apremia y ejecuta de inmediato a los aseguradores para el desembolso del importe de lo siniestrado»^{xi}. Inoltre, il versamento del premio non si eseguiva, a differenza che nel commercio europeo, all'atto della formalizzazione della polizza, ma – attraverso un *vale* o un pagherò – entro un termine differito di quattro o sei mesi, oppure al ritorno della flotta^{xii}. Infine: «Desde fecha muy temprana (...), se permiten los seguros sobre los fletes y aprovechamientos; se extenderá también la práctica de asegurar las escrituras o contratos del dinero tomado a cambio marítimo, tanto por quienes toman el dinero como por quienes lo prestan. Se amplía la relación entre seguros y mercado financiero al aceptarse que las escrituras de préstamos marítimos se aseguren y que de una y otra – escritura y póliza – se pueda hacer cesión en cuanto instrumento de pago o garantía de crédito; en el caso de mercaderías, serán las facturas de dichas mercaderías la que se hipotecan al pago de una letra de cambio quedando el seguro de las mismas como garantía o fianza, o al revés, se aseguran primero las mercaderías y luego, bajo la garantía del seguro, se solicita dinero a crédito por préstamo marítimo. Finalmente, se abre camino el reaseguro, sobre todo a partir de que se acentúa el tránsito de las compañías comanditarias de seguros a otras por acciones, ya en el siglo XVIII. En fin, una actividad aseguradora que iba más allá de la función simple inicial para quedar incardinada en el complejo mundo del crédito y actividad financiera propias del comercio colonial español»^{xiii}.

Cadice, dunque, ancora per buona parte del Settecento si affermò come il luogo prediletto per l'esercizio del *préstamo* e del cambio marittimo sullo scenario internazionale^{xiv}. Tuttavia, fu a partire dall'ultima fase del secolo che i commercianti rivolsero la propria attenzione verso le possibilità di investimento in assicurazioni marittime, a causa della forte diminuzione dell'impiego del *préstamo*^{xv}. Infatti, un aspetto di notevole importanza della crescita economica gaditana fu rappresentato da «el auge y desarrollo que los seguros marítimos adquiriesen a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, convirtiéndose en la otra rama principal de la actividad económica de los capitalistas y comerciantes afincados en Cádiz»: ^{xvi} mentre tra il XVI e la prima metà del XVIII secolo l'attività assicurativa era stata in gran parte svolta dagli stranieri – in particolare, inglesi e francesi –, ^{xvii} con l'affermarsi delle società per azioni anche in questo settore, la partecipazione dei capitali spagnoli divenne maggioritaria^{xviii}. Non è un caso che, nel corso dell'Ottocento, i "Lloyd's" si stabilissero a Cadice, grazie alla larga partecipazione degli investitori locali. In effetti, in relazione ad un anno preciso, il 1820, già si cominciava a percepire che: «Muchos comerciantes gaditanos fueron por exigencias de la época, navieros, aseguradores y banqueros al propio tiempo. Esto complicaba mucho su quehacer diario y sus riesgos mercantiles»^{xix}.

Il sistema di funzionamento della compagnia di assicurazioni, fondata come "Lloyd's Underwriter's Association" nel 1688 a Londra – nel caffè di Tower Street di proprietà di Edward Lloyd – e sviluppatasi con l'istituzione della società "Lloyd's Register of Shipping" nel 1760, prevedeva la diffusione dell'attività degli *underwriters* negli altri paesi, attraverso la formazione di filiali dell'associazione principale, come "co-assicuratrici", nelle diverse piazze commerciali e finanziarie internazionali. Sotto questa forma, ebbero origine le due grandi compagnie gaditane *de seguros marítimos*: il "Lloyd Gaditano" e il "Lloyd Andaluz", che iniziarono ad operare alla metà del XIX secolo^{xx}. Come è stato ricordato: «El nombre de Lloyd se hizo famoso en todo el mundo y fue aplicado a numerosas entidades relacionadas con la marina mercante y el seguro marítimo. Así surgieron el *Lloyd de Trieste*, o en España el *Lloyd Vascongado*, el *Lloyd Malagueño*, el *Lloyd Barcelonés*, el *Lloyd Gaditano* y el *Lloyd Español*, entidades inspiradas todas ellas en el modelo británico»^{xxi}.

In precedenza, a Cadice avevano operato altre società di assicurazione, con una limitata dotazione di capitali. Tuttavia, come ha sottolineato María Guadalupe Carrasco González: «no será hasta fines del siglo XVIII, cuando hagan su aparición las sociedades por acciones, que podamos hablar, al menos para Cádiz, de un mercado asegurador semejante, probablemente, al de Rotterdam»^{xxii}. Una prima indicazione di una compagnia per azioni risale al 1688, sebbene non sembri attendibile; mentre, una traccia più precisa relativa ad una società spagnola operante nell'area gaditana, la "Compañía Española de Seguros", è del 1760^{xxiii}. Così come, per quello stesso periodo, sono state individuate altre cinque compagnie di assicurazione: "Purísima Concepción", con 22 azionisti e 500.000 *pesos* di capitale; "Glorioso Patriarca San José", con 16 soci e 450.000 *pesos* di capitale; "Nuestra Señora de las Mercedes", con 34 azionisti e 400.000 *pesos* di capitale; "Jesús, María y José", con 37 soci e 500.000

pesos di capitale; "J.M.J.", con 35 azionisti e 50.000 *pesos* di capitale. In ogni caso, un quadro più completo delle *Compañías de Seguros por Acciones*, in funzione a Cadice verso la fine del XVIII secolo, è stato fornito da Antonio-Miguel Bernal, che ha mostrato come «el número de compañías de seguros no cesaría de incrementarse hasta la quiebra de fines de siglo», indicando l'esistenza di 54 compagnie nel 1793, 75 nel 1795, 87 nel 1800 e solo 22 nel 1805^{xxiv}. Per la prima metà dell'Ottocento, tra le altre, è stata rilevata la presenza della "Compañía de Seguros María Santísima de los Dolores", fondata nel 1783, con 450.000 *pesos* di capitale suddiviso in 45 azioni, e la "Compañía de Seguros Nuestra Señora de la Salud", fondata nel 1785, con 400.000 *pesos* di capitale^{xxv}. Del resto, anche dalle polizze di assicurazione marittima e dagli altri documenti del fondo *de Seguros* contenuto nell'archivio storico dell'azienda commerciale gaditana "Francisco González de la Sierra y Compañía", emerge l'indicazione della molteplicità di compagnie impegnate nell'area gaditana, tra il 1840 e il 1870, in stretto rapporto con le imprese commerciali locali: "Compañía General Española de Seguros", "Veritas Gaditano", "Seguros Marítimos", "Lloyd Gaditano", "Lloyd Cántabro", "Lloyd Andaluz", ecc.^{xxvi} Tra i documenti di queste società, i più importanti in assoluto erano quelli relativi alla compagnia di assicurazione per «riesgos marítimos», "Veritas Gaditano", e alla compagnia di «seguros marítimos», "Lloyd Andaluz".

Il rapporto tra le imprese commerciali e queste compagnie di assicurazione marittima era un fatto di grande rilievo, che dimostrava come, nel corso di quel periodo, la congiuntura fosse nuovamente favorevole e come l'espansione mercantile e la diversificazione delle attività economiche di Cadice avessero raggiunto livelli ragguardevoli. In ambedue le società di assicurazione indicate, infatti, si registrava la partecipazione di molti operatori, tra i più significativi della piazza gaditana. Un dato caratteristico di ciascuna polizza, inoltre, era rappresentato dal fatto che ciascuno dei firmatari rispondeva solo per sé, «sin mancomunidad alguna y con arreglo al tanto por ciento que cada uno representa»^{xxvii}.

Nella compagnia "Veritas Gaditano", con una percentuale di partecipazione del 4% uguale per tutti, comparivano tra i soci i nomi di: "Abarzuza hermanos", Agustín Blázquez, José de la Viesca y Sierra, Andrés de Monasterio, Antonio e Luís Sicre, Antonio Revello, Benito Picardo, Francisco González de la Sierra, Francisco Lladro, "Gastón hermanos", "J. D. Lasanta é hijo", "J. P. Gómez Hemas y Cía.", José Matía, José S. Mendaro, Juan de Silonis, Juan Valverde, Juan Ruiz de Somavia, Luciano Alcón, Manuel Domecq, Manuel Ruiz Tagle, Miguel Guilloto, Pedro Nolasco de Soto, "Retortillo hermanos", Saturnino de Noriega e Juan de Lavalle, che fungeva da rappresentante di tutti gli altri^{xxviii}.

Nella compagnia "Lloyd Andaluz", con quote di partecipazione diversificate tra loro, comparivano i nomi di: José J. Agacio, José de Aramburu, "Viuda de Ariza Gallardo y Cía.", José Bensusan, Agustín Blázquez, Juan Guillermo Burdon, J. M. Bustamante, Teodoro Cadilla, Ignacio e Vicente Cagigas, Cerero Cesáreo, "Hijos de Antonio Coma", "F. G. Cosens y Cía.", "Cramp Suter y Cía.", Joaquín del Cuvillo, Manuel Domecq, Federico Fedriani, "Ignacio Fernández de Castro y Cía.", "Viuda é hijos de A. Gargollo", "Gastón hermanos", "Viuda de X. Harmony y Cía.", Juan Pablo Lasanta, "J. D. Lasanta é hijo", "M. Lassaletta y Cía.", "Antonio López y Cía.", Julián López, José Matía, Andrés de Monasterio, Antonio de Mora, José Morales y Borrero, Francisco Oneto y Rivero, Julián Pemartin, Benito Picardo, Juan Picardo, Manuel Ramos, Fausto Sánchez de Lamadrid, Miguel Sánchez de Lamadrid, Miguel e Fausto Sánchez de Lamadrid, José San Román, Antonio e Luís Sicre, Francisco González de la Sierra, Gabriel de Soto, Pedro Nolasco de Soto, Luís Terry Murphy, Luís Terry Villa, "Luís Terry Villa é hijo", "Toro Párraga y Martínez", "Trava Martínez Fernández y Cía.", José M. Uceda, Juan Valverde, Manuel Villaverde^{xxix}.

Come si vede, queste due iniziative avevano coinvolto un numero considerevole di persone e ditte di Cadice, le quali erano, in diversi casi, già presenti in analoghe compagnie, oppure esercitavano un'attività commerciale o, ancora, svolgevano importanti funzioni di intermediazione e di trasporto marittimo^{xxx}. Questa mobilitazione di energie locali era un sintomo evidente di una realtà dinamica, che aveva raggiunto il culmine di una lunga fase di crescita, destinata, purtroppo, ad interrompersi bruscamente tra la fine degli anni sessanta e l'inizio del decennio successivo del XIX secolo.

La *Asociación de Aseguradores Particulares*, chiamata "Lloyd Andaluz", era stata costituita il primo luglio 1864, a Cadice, con lo scopo di assicurare «salvo determinadas excepciones, toda clase de riesgos marítimos»^{xxxi}. I rappresentanti (*abridores*) della compagnia erano i signori Luís Terry Villa e figlio, mentre il capitale della stessa – il «fondo permanente de reserva» – era stato fissato in 2.000.000 di *reales*^{xxxii}. Una circolare dell'*Asociación* metteva in rilievo come le sue condizioni fossero particolarmente favorevoli per gli assicurati, sottolineando che «las averías que llegan á los tipos determinados en sus pólizas, se abonan sin deducción alguna por franquicia» e, inoltre, che l'assicurazione «paga al contado el importe de los siniestros»^{xxxiii}.

Un prospetto generale dell'attività della compagnia, dal momento della sua creazione fino al 31 dicembre 1869, mostrava, nel dettaglio, le operazioni che avevano portato a coprire 191 sinistri, pagando complessivamente la somma di 5.437.510 *reales de vellón* e 76 *céntimos* ai vari assicurati^{xxxiv}.

Tabella.1

**Stato dei pagamenti effettuati dal "Lloyd Andaluz" per sinistri,
dal 1° luglio 1864 al 31 dicembre 1869 (in reales de vellón).**

| Anni | Numero dei sinistri | Importo complessivo pagato per i sinistri |
|-----------|---------------------|--|
| 1864 | 2 | 14.210 <i>reales de vellón</i> e 40 <i>céntimos</i> |
| 1865 | 19 | 195.751 <i>reales de vellón</i> e 74 <i>céntimos</i> |
| 1866 | 36 | 1.046.160 <i>reales de vellón</i> e 45 <i>céntimos</i> |
| 1867 | 33 | 935.109 <i>reales de vellón</i> e 2 <i>céntimos</i> |
| 1868 | 47 | 1.698.786 <i>reales de vellón</i> e 96 <i>céntimos</i> |
| 1869 | 54 | 1.547.492 <i>reales de vellón</i> e 19 <i>céntimos</i> |
| 1864-1869 | 191 | 5.437.510 <i>reales de vellón</i> e 76 <i>céntimos</i> |

Fonte: Elaborazione in base ai dati contenuti in A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Andaluz, Circulares, Cádiz, 31 dicembre 1869.*

La partecipazione diretta di un imprenditore mercantile come Francisco González de la Sierra – protagonista assoluto, per il trentennio dal 1840 al 1870, delle vicende dell'azienda commerciale gaditana che aveva assunto il suo nome –^{xxxv} alla compagnia assicurativa "Lloyd Andaluz" era un fatto di rilievo, che trovava riscontro nei libri contabili e, in particolare, nel bilancio del 1867 dell'*Almacén de la Sierra*, in cui era stato riportato un dividendo pari a 15.000 *reales de vellón*^{xxxvi}. Tuttavia, è in una lettera, inviata il 31 dicembre 1867, che viene precisata la posizione del commerciante gaditano nei confronti della *compañía de seguros marítimos*. Luís Terry Villa e figlio, allegando alla nota lo stato delle operazioni di quel mese e il sunto di quelle del semestre appena concluso, con «el balance de situación del Lloyd en esta fecha», lo informavano della necessità di aprire un conto specifico per il fondo di riserva, al quale egli avrebbe dovuto contribuire nella misura del 2%, cioè, con 40.000 *reales de vellón*; a questa cifra, poi, andavano aggiunti 15.448 *reales de vellón* e 50 *céntimos*, «que resultan de saldo á su favor en su cuenta particular», per ottenere il totale «á que asciende su participación en el Lloyd», pari a 55.448 *reales de vellón* e 50 *céntimos*^{xxxvii}.

Le polizze disponibili, che riguardavano merci assicurate lungo il tragitto da Cadice a L'Avana e viceversa, prevedevano premi oscillanti tra l'1% e l'1,5% e un diritto «al corretaje», per l'eventuale opera di intermediazione, pari all'uno per mille dell'importo assicurato, da riscuotere entro il termine di tre mesi; inoltre, ciascun assicuratore, che faceva parte della compagnia in qualità di «socio», si obbligava a rispondere del «fiel cumplimiento de lo pactado» solo con la quota sottoscritta individualmente^{xxxviii}.

I contratti di assicurazione dell'*Asociación de Aseguradores Particulares* "Lloyd Andaluz" erano molto articolati e contemplavano le seguenti condizioni generali:

- la compagnia assumeva su di sé, a norma dell'articolo 861 del Codice di Commercio, «todos los riesgos, pérdidas y daños» che potessero colpire le merci assicurate; inoltre, la copertura assicurativa durava dal momento in cui le merci venivano sollevate da terra nel porto di imbarco, fino al momento del ritorno a terra nell'approdo finale;
- la compagnia non rispondeva dei casi «de presa, secuestro, comiso, ni perjuicios», collegati ad attività illecite come il contrabbando; né si faceva carico «de avería ni pérdidas», che dipendessero da difetti naturali o da vizio proprio della cosa; e, neppure si impegnava, nel caso di liquidi, cristalleria e sale, a far fronte ai cali (*mermas*), alle dispersioni (*derrames*) e alle rotture (*roturas*) delle merci; inoltre, non erano considerati a carico della compagnia i rischi di incendio o di esplosione a bordo della nave;
- per liquidare le «averías particulares» che avessero colpito le merci assicurate, in mancanza di un accordo tra le parti, si doveva procedere ad un'asta pubblica per la vendita dei beni, sulla cui base si sarebbe calcolata la differenza, da pagare all'assicurato, tra il valore originario e quello effettivamente incassato; in caso di generi di monopolio, invece, occorreva rimettersi alla valutazione dei periti;
- la liquidazione di «averías, daños y perjuicios» a carico della compagnia doveva essere effettuata nel porto di Cadice, senza alcuna deduzione per franchigia, sempre che l'avaria fosse superiore al 3% del capitale assicurato; inoltre, le «averías particulares», che erano costituite solo da spese dovute a forza maggiore «insuperable de mar», gravavano sulla compagnia, sempre che superassero il 3%;

- le avarie si dovevano liquidare separatamente, distinguendo le *averías gruesas* dalle *averías simples*; peraltro, la responsabilità della compagnia si limitava alla quantità indicata nella polizza, senza la possibilità di sovrapporre «la accion de avería y el abandono por siniestros ocurridos», anche in caso di eventi calamitosi distinti; inoltre, nel caso di una nave giunta a destinazione, sottoposta a quarantena dall'autorità sanitaria, sarebbe cessato l'onere a carico della compagnia, a meno di un nuovo contratto;
- gli indennizzi previsti dalla polizza dovevano essere corrisposti all'assicurato dopo trenta giorni dalla presentazione dei documenti giustificativi; in caso di notizia di perdita totale della mercanzia, senza la possibilità di immediata esibizione della relativa documentazione, si sarebbe proceduto – il trentesimo giorno dopo l'avviso – al pagamento del risarcimento, facendo salvo l'obbligo dell'assicurato di presentare entro sei mesi i documenti necessari per comprovare la perdita, pena la restituzione della somma con gli interessi del 6%;
- di fronte ad una diversità di valutazioni tra l'assicurato e gli assicuratori, si sarebbe dovuto far ricorso ad una valutazione arbitrale; infine, si considerava valida la polizza, con il riconoscimento della buona fede, anche in assenza di alcune delle formalità previste dall'articolo 841 del Codice di Commercio^{xxxix}.

Come si può notare, le condizioni contrattuali contenevano ancora la forma tipica del *seguro* impiegato nel commercio coloniale spagnolo, che, a differenza delle polizze degli altri paesi europei, prevedeva il pagamento immediato dell'importo relativo al sinistro, senza attendere la celebrazione di alcun giudizio.

Quest'attività di assicurazione, inoltre, avendo modalità di svolgimento complesse e assorbendo una discreta quota del capitale di Francisco González de la Sierra – pari ad oltre un quarto delle somme con cui partecipava al «fondo común» dell'*Almacén de la Sierra* –, rappresentò un settore importante di impegno e di diversificazione delle iniziative economiche per la ditta di Cadice e per il suo rappresentante di maggiore spicco. In qualche modo, si trattava di una scelta naturale, collegata direttamente all'espansione dei traffici mercantili e, soprattutto, all'avvio di un'attività di gestione dei trasporti marittimi da parte dell'azienda commerciale gaditana^{xi}. Tuttavia, l'avventura assicurativa fu un'opportunità che venne sfruttata solo per pochi anni, dal 1864 al 1870, a causa della sopravvenuta morte di Francisco González de la Sierra e dello scioglimento della *compañía* che portava il suo nome: in seguito, le società di nuova formazione e i successori del commerciante gaditano non furono in grado di raccogliergli l'eredità e si adattarono a svolgere un'attività mercantile di tipo tradizionale, molto ridimensionata nei suoi obiettivi e nella sua portata^{xli}.

L'altra società gaditana che trae origine dalla compagnia di assicurazioni londinese, il "Lloyd Gaditano", era stata costituita a Cadice – allo scopo di «asegurar contra los riesgos marítimos» – il 5 aprile 1850, con durata decennale e con un capitale di 30.000.000 di *reales de vellón*, suddiviso in 1.500 azioni del valore di 20.000 *reales de vellón* ciascuna^{xlii}. I nomi dei soci fondatori corrispondevano a molte delle più importanti compagnie commerciali e di navigazione gaditane e il capitale sociale risultava così distribuito tra loro: Juan González de Peredo e Ignacio Fernández de Castro, 75 azioni ciascuno (pari a 1.500.000 *reales de vellón* a testa); Lorenzo Nicolás Mendaro, 60 azioni (pari a 1.200.000 *reales de vellón*); Andrés Anglada, José Matía, Federico Rudolph e Augustín Rodríguez, 45 azioni ciascuno (pari a 900.000 *reales de vellón* a testa); Manuel Fernández de Castro, José María Boom, Gabriel Quintín Montañez, Luis Crosa, Antonio Coma, Ramón García Gastón *hijo*, Antonio Ariza, Antonio Gargollo, Ricardo Lacassaigne, Antonio María Goula, Juan Quintín de Rábago, Miguel Martínez de Pinillos, Francisco Menéndez, José Nicolás de Oviedo, Ignacio y Vicente Cagigas, Retortillo *hermanos*, Manuel Ruiz Tagle, Ángel María de Castrisones, José San Román, José Victor Mora, Eduardo Gourié, José García Gastón, Antonio Matalobos, Pedro Nolasco de Soto, Antonio de Mora, Isidoro Ochoa, Francisco López Domínguez, Rafael Flores (*y Cía.*), Antonio Sicre, Luis Sicre e Juan Bautista Zamit, 30 azioni ciascuno (pari a 600.000 *reales de vellón* a testa); Ambrosio de Villa, 20 azioni (pari a 400.000 *reales de vellón*); Ángel Martínez Hortal, 16 azioni (pari a 320.000 *reales de vellón*); Joaquín Permanyer, Manuel García, Joaquín de Vicente Portela e Sebastián Guernica (*de Jerez*), 15 azioni ciascuno (pari a 300.000 *reales de vellón* a testa); Juan Valverde, 9 azioni (pari a 180.000 *reales de vellón*)^{xliii}. Il Regolamento interno della società di assicurazioni stabiliva che, per diventare azionisti, bisognasse essere «comerciante, banquero o naviero»^{xliv}.

Lo Statuto del "Lloyd Gaditano" era molto articolato e prevedeva che:

- le azioni fossero «representadas por el extracto de la inscripcion nominal en el registro de la Sociedad» e fossero, altresì, negoziabili (art. 4);
- gli azionisti, all'atto della costituzione della società, soddisfacessero «en efectivo el tres por ciento del capital nominal por las acciones que representen» e fossero responsabili delle operazioni sociali solo per tale quota (art. 5);
- si assegnasse un decimo de «las utilidades liquidas» di ogni anno, «para el completo del diez por ciento del fondo de reserva marcado por el Real Decreto de diez y siete de Febrero de mil ochocientos cuarenta y ocho» (art. 6);

- il massimo del rischio assicurato per una sola nave e per il suo carico non superasse i 30.000 *pesos fuertes* (art. 7), le differenze di valutazione per le avarie e il pagamento dei sinistri si dirimessero «por arbitros, y con arreglo á lo que en las pólizas se establezca para mayor conocimiento de los interesados» (art. 8);
- per l'amministrazione della società, si costituisse una «Junta de gobierno», formata da un *director* – che doveva possedere perlomeno trenta azioni –, sei *conciliarios* – che dovevano possedere perlomeno quindici azioni – e quattro *suplentes* (artt. 9 e 10) e il direttore e metà degli altri componenti della Giunta fossero nominati ogni due anni (art. 11);
- fossero demandate al direttore le funzioni della presidenza della società, della firma sociale, della direzione del lavoro dei dipendenti, del «cobro de caudales», del rispetto dello Statuto, del Regolamento e degli altri accordi sociali, della rappresentanza della società e della gestione – nei casi d'urgenza – del «conveniente en beneficio de la misma» (art. 12);
- fossero demandati al direttore e ai *conciliarios* i compiti di regolare le condizioni delle polizze, di disporre i pagamenti dei sinistri, delle avarie e delle spese della società, di assumere e licenziare il personale della società in base alla pianta approvata dagli azionisti, di autorizzare «el estado mensual de las operaciones de la Sociedad» e di nominare, laddove necessario, i rappresentanti della società (art.13);
- fossero demandati ai *conciliarios* i compiti di esaminare «los libros y estado de los negocios, y la observancia de los Estatutos y acuerdos de la Sociedad», di autorizzare «los estados mensuales» in relazione a quanto previsto dal Regolamento, di discutere e approvare a maggioranza relativa le tariffe e le condizioni generali e particolari delle polizze, di autorizzare «las cantidades que deban pagarse por materia de seguros, sueldos y gastos de la Sociedad», di proporre alla «Junta general» le somme da richiedere agli azionisti e i dividendi da ripartire tra i soci, di decidere la convocazione delle assemblee (*Juntas*) ordinarie e straordinarie degli azionisti, di esaminare e comprovare «las cuentas y balance anual que se ha de presentar á la Junta general», di sostituire il direttore in caso di assenza e infermità (artt. 14 e 15);
- analogamente, i supplenti sostituissero i *conciliarios*, in caso di assenza (art. 16);
- gli onorari della «Junta de gobierno» fossero stabiliti dalla «Junta general de accionistas» (art. 17);
- vi fosse «una caja de tres llaves que contenga los fondos de la Sociedad y el depósito de acciones», con l'affidamento delle chiavi al direttore, al *conciliario* più anziano e al segretario della «Junta de gobierno» (art. 18);
- la «Junta general ordinaria de accionistas» venisse convocata ogni anno, nel mese di gennaio, e ad essa il direttore presentasse «la cuenta general y balance del estado de la Sociedad», nonché una memoria «que abrace el cuadro de las operaciones y su resultado en aquel año, para el debido conocimiento de los accionistas» (artt. 19, 20 e 21);
- la «Junta general» decidesse «las utilidades que deban repartirse» e «los dividendos que deban pedirse á los accionistas en caso necesario» (art. 22);
- quando le perdite sofferte dalla società arrivassero ad assorbire la metà del capitale sociale, «se suspenderán todas las operaciones y el Director citará inmediatamente á Junta general extraordinaria de accionistas, para que resuelvan sobre su continuacion ó disolucion» con una maggioranza pari a tre quarti dei voti presenti (artt. 23 e 24);
- si potesse sciogliere la società, anche quando una maggioranza pari al 75% del capitale nominale lo avesse deciso (art. 25);
- una volta sciolta la società, si formasse una commissione di tre o cinque individui provenienti dal suo interno, che, insieme alla «Junta de gobierno», «procederá á su liquidacion con arreglo á lo que prevenga el Reglamento» (art. 26)^{xlv}.

Una delle prime polizze sottoscritte dalla *compañía* gaditana fu quella del 9 luglio 1850, relativa al «Correo Marítimo n. 3», una nave al comando del capitano Ramón Grinda. Il contratto assicurava la mercanzia per un valore di 4.000 *pesos fuertes*, con un premio di 55 *pesos fuertes* (pari all'1,375%). Le condizioni generali del contratto di assicurazione facevano riferimento al Codice di Commercio ed erano riportate in uno stampato,^{xlvi} nel quale venivano annotati i dati dell'imbarcazione, il nome del capitano e la destinazione – nel caso si trattasse di assicurazione sulle merci o sullo scafo (*casco*) – e il valore assicurato, il premio (*prima*), l'agente di commercio che interveniva nella polizza e la provvigione per l'opera di mediazione (*derecho de corretaje*). Sul retro dello stampato, infatti, si ritrovavano i contenuti del contratto e, in particolare, le seguenti clausole: «Tomamos a nuestro cargo con arreglo al artículo 861 del Código de Comercio, todos los riesgos, pérdidas y daños que puedan acarrear a las mercaderías aseguradas, conducidas bajo cubierta, por varamiento del buque, empeño con rotura, o sin ella, por tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta o viaje; por echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo de orden de gobierno, retención por orden de potencia estraña, represalias y generalmente por todos los accidentes y riesgos de mar, incluso el conocido con el nombre de baratería de patrón»^{xlvii}. Queste condizioni contrattuali non prevedevano la copertura dei rischi derivanti dal contrabbando, né delle avarie provocate da «fermentación, corrupción, rotura, derrame, moho, cualquier otro perjuicio originado por la naturaleza» e nemmeno dei pericoli di incendio, nel caso vi fossero a bordo delle merci infiammabili^{xlviii}.

La documentazione finora disponibile per le due grandi compagnie gaditane *de seguros marítimos*, il “Lloyd Gaditano” e il “Lloyd Andaluz”, pur consentendo di aprire una finestra sulle modalità di organizzazione e di funzionamento di queste società, nonché di assumere informazioni di una certa importanza sull’attività di assicurazione che si continuava a svolgere a Cadice in quel periodo, non è tale da permettere una ricostruzione esauriente e affrontare compiutamente le vicende che hanno interessato le filiali gaditane dei “Lloyd’s” di Londra, dal momento della loro costituzione a partire dalla metà del XIX secolo. Nondimeno, questo primo livello di approfondimento può servire anche a fornire le basi e dare impulso a nuove attività di ricerca, che si pongano l’obiettivo di una disamina più ampia, volta a comprendere un aspetto – non sempre adeguatamente considerato – della storia della città di Cadice e delle sue attività economiche, come quello delle assicurazioni e delle compagnie che si occupavano di questo settore.

In quanto al contesto complessivo della città, mentre verso la metà dell’Ottocento si era verificata una ripresa commerciale, durante la quale i ceti mercantili gaditani erano stati capaci di mettere in moto una cospicua massa di capitali; alla fine degli anni sessanta, la situazione era tornata a peggiorare irrimediabilmente e non fu più possibile impedire che i flussi della ricchezza commerciale si dirigessero altrove. Al termine della fase di espansione generale,^{xlix} l’attività mercantile gaditana fu investita in pieno dalla crisi del 1866 e giunse rapidamente ad uno stadio di completa paralisi¹. Cadice era passata da una funzione di intermediazione tra il continente americano e quello europeo, con la quale si era assicurata il controllo dei principali prodotti coloniali, a un ruolo subordinato, che riusciva a sostenere solo grazie alla larga commercializzazione di alcuni generi alimentari interni, come il vino. Al mutamento di fase, la città si presentava impreparata e incapace di trasformare la propria economia, restituendole il rilievo che aveva assunto nelle epoche precedenti. La strozzatura del comparto economico fondamentale di Cadice, portò a circoscrivere il suo ruolo entro i confini regionali, riducendola ad un polo commerciale di secondo piano: tra l’altro, lo sforzo d’intensificazione degli investimenti in altri settori non ebbe esito positivo e l’area gaditana precipitò nuovamente nel declino che l’aveva caratterizzata nei primi decenni del secolo. Alla fine dell’Ottocento, quando l’età più prospera degli scambi era solo un pallido ricordo, Cadice si adattò al ruolo di città normale, ad un destino meno originale e brillante. Però, si trattava solo dell’ennesimo paradosso della storia gaditana, di una lunga pausa, in attesa di una nuova occasione di ripresa e di benessere.

ⁱ Cadice, grazie alla sua particolare condizione di città posta all’incrocio delle rotte commerciali atlantiche, tra l’oriente e l’occidente, tra il nord e il sud del mondo, acquisì il ruolo di uno dei principali - se non il più importante - centri di scambio europei, svolse una funzione economica e, poi, anche finanziaria, di primo piano durante il predominio coloniale spagnolo nei territori americani. Infatti: «durante el siglo XVIII y primer cuarto del siglo XIX, hasta la Independencia colonial, el comercio con América tiene un nombre propio: *Cádiz*. La ciudad y su bahía, casi dos siglos a la sombra del monopolio sevillano, emergen a un protagonismo universal al convertirse en uno de los grandes centros del comercio mundial de la época y uno de los principales puertos europeos. Durante la centuria alcanzó el más elevado grado de urbanismo y fue ciudad cosmopolita con comerciantes, casas de comercio y corresponsales de las principales plazas europeas a la vez que crisol de la burguesía mercantil española. Pero al mismo tiempo era el primer centro financiero del país, vinculado no sólo a financiar, directamente o por intermediación, el comercio colonial sino ligado a lo que hubieron de ser importantes innovaciones» (A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Sevilla, Fundación El Monte, 1992, p. 294). In altre parole: «Cádiz se erigió en el núcleo mercantil más importante y dinámico del litoral español y en el verdadero nexo de unión entre toda la Europa comercial y marítima de un lado y el vasto continente americano del otro, concentrando y canalizando, como se decía en una memoria comercial francesa de la época, “*tous les échanges qui constituent le grand commerce que ces deux parties du globe font entre elles*”» (A. García-Baquero González, *Cádiz según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada, in Cádiz 1753*, Madrid, Tabapress, 1990, pp. 15-16).

ⁱⁱ A. García-Baquero González, *Comercio colonial y guerras revolucionarias. La decadencia económica de Cádiz a raíz de la emancipación americana*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1972, p. 39.

ⁱⁱⁱ Infatti: «Durante casi todo el siglo XVIII Cádiz fue el centro oficial del monopolio mercantil de España con sus posesiones americanas. En ese siglo el potencial económico de Cádiz y las posibilidades de rápido ascenso social atrajeron a hombres y mujeres de todos los territorios españoles peninsulares y americanos y del resto de Europa. Panfletos anónimos de la época describen cuán fácil era para un hombre corriente llegar a ser, en un breve espacio de tiempo, hombre rico y poderoso gracias a la actividad mercantil y a la actividad comisionista al servicio de intereses extranjeros» (P. Fernández Pérez, *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, Madrid, Siglo XXI de España Editores, 1997, p. 29).

^{iv} È stato evidenziato, infatti, che: «Cádiz fue una ciudad peculiar en la España del siglo XVIII. En ella era el comercio, y no la agricultura, la fuente principal de riqueza, y la tolerancia ideológica un factor clave que permitió la atracción y consolidación de una comunidad cosmopolita» (P. Fernández Pérez, *El rostro familiar de la metrópoli. Redes de parentesco y lazos mercantiles en Cádiz, 1700-1812*, cit., p. XX).

^v Queste prerogative del tutto peculiari potevano essere così riassunte: la posizione geografica della baia, al centro delle rotte marittime tra Vecchio e Nuovo Mondo; il sistema del monopolio commerciale e del cosiddetto "pacto colonial"; l'insediamento di nuclei consistenti di commercianti stranieri e la notevole crescita di commercianti locali esperti e qualificati; la pratica mercantile di vantaggiosi affari illeciti, realizzati attraverso la frode e il contrabbando; l'esistenza di una pressione fiscale moderata e di franchigie apertamente riconosciute agli stranieri; la buona disposizione della Corona, favorita dai rilevanti apporti della città alle finanze pubbliche; la dotazione di un insieme di infrastrutture di grande importanza, a cominciare dal porto.

^{vi} Come è stato notato, per i gaditani, «el excesivo brillo comercial resultó perjudicial, a la larga, en la medida en que, cegados, no serían capaces de sustituir lo que ellos entendieron como único motor posible de la riqueza cuando, agotada la coyuntura monopolística, tuvieron que enfrentarse con otras alternativas de mayor dificultad y prosaísmo» (C. Álvarez Santaló, A. García-Baquero González, *Evolución social y transformación urbana*, in *Historia de Andalucía, La Andalucía liberal (1778-1868)*, Barcelona, Cupsa Editorial - Editorial Planeta, 1980, vol. VII, p. 336).

^{vii} A.G.I., *Sección de «Consulados», legajos 888, 888bis, 889 e 890* (cfr. F. Piniella Corbacho, *La empresa mercantil de correos marítimos de La Habana (1827-1851): aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1995, p. 236). Tuttavia, va evidenziato che le informazioni disponibili sulle assicurazioni nei protocolli notarili degli archivi dell'Andalusia sono molto scarse – a fronte della ricchezza di dati relativi ad altri aspetti del commercio coloniale spagnolo, come i cambi marittimi –, a causa della differenza tra la pratica mediterranea e quella atlantica: quest'ultima non richiedeva una formalizzazione delle polizze dinanzi ad un *escribano público*. Infatti, perlomeno dal XIV secolo, furono i *corredores de oreja* (più tardi, *corredores de lonja*) a svolgere le funzioni di intermediazione e a curare la formalizzazione delle polizze assicurative, allo scopo di favorire una negoziazione più rapida e flessibile. Questo sistema, inoltre, comportava il vantaggio di un minor costo, dato che, non dovendosi pagare diritti notarili o imposte, l'unica spesa era rappresentata da un *corretaje* dello 0,5% da versare all'intermediario. In conclusione, si può concordare con la valutazione di María Guadalupe Carrasco González, secondo cui: «Las dificultades para abordar el tema de los seguros marítimos en Cádiz provienen fundamentalmente de la falta de fuentes directas. No disponemos de registros de pólizas de seguros hasta fechas muy tardías (1768), y referidos únicamente a los barcos del comercio con América. Del resto de las rutas aseguradas en Cádiz, carecemos absolutamente de información, ya que no se han conservado los libros de los corredores de lonja» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, in "Hispania. Revista Española de Historia", LIX/1, n. 201, 1999, p. 271).

^{viii} Cfr. Vigier de Torres A., *Derecho marítimo*, Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante, 1977, pp. 821-822. Il *préstamo marítimo*, lo strumento arcaico su cui si fondava il finanziamento del commercio della *Carrera de Indias*, veniva chiamato anche, di volta in volta, *bodmerie*, *cambio marítimo*, *prêt a la grosse* o *préstamo a la gruesa*. Bernal lo ha descritto così: «el maestre de nao, que toma dinero a cambio marítimo sobre el casco y quilla de la nave, o el mercader y pasajero que toman dinero a crédito sobre las mercancías o matalotaje que transportan en las naves que iban a las Indias, para pagarlo una vez llegada la nave a puerto de destino, si ésta no lo conseguía entonces quedaban eximido del pago de la deuda contraída. En consecuencia, habrían asumido los riesgos de la navegación los acreedores que financiaron la expedición y adelantado el dinero para la "habilitación" de la nave y/o para las compras de las mercaderías que iban a ser exportadas» (A. M. Bernal, *La aseguración marítima en la Carrera de Indias: seguros, crédito y actividad financiera (ss. XVI-XVIII)*, in Società Savonese di Storia Patria, "Atti e Memorie", Nuova Serie, vol. XXXII-XXXIII, Estratto, p. 95). Dopo alterne vicende, che avevano portato ad una regolamentazione più restrittiva – delle assicurazioni e dei cambi marittimi, in forma congiunta – con le disposizioni degli anni 1587-1588 e al sostanziale mantenimento di tale ordinamento per tutto il XVII secolo, nel 1737 furono emanate le *Ordenanzas de Bilbao* e nel 1767 si adottarono nuove norme, che consentivano ai commissari di bordo e agli armatori di prendere a cambio fino a due terzi dell'importo *de los aprovechamientos y fletes* della nave, con la possibilità di assicurare la nave stessa per tutto il suo valore. Tuttavia, a Cadice, la denominazione generalizzata di *contrato* o *préstamo a la gruesa aventura* fu adottata molto tardi, tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo.

^{ix} A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., pp. 332-333.

^x M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 272.

^{xi} A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 470.

^{xii} Infatti: «Esa singularidad estaba acorde con el desarrollo intenso que el crédito había alcanzado en todas las esferas de la actividad del comercio colonial español pero respondía también al interés de quienes invertían sus capitales en la aseguración marítima en poder cobrar los premios en oro y plata, a ser posible en las propias Indias, con lo que se lucrarían del 33% que tenían como diferencial de valor el numerario acuñado en las cecas americanas respecto a su valor de circulación en Castilla. Y además, los aseguradores, podrían obtener el beneficio complementario obtenido del agio que le supusiese la venta del oro y plata recibido por pago de los premios» (A. M. Bernal, *La aseguración marítima en la Carrera de Indias: seguros, crédito y actividad financiera (ss. XVI-XVIII)*, cit., p. 100).

^{xiii} *Ibidem*, pp. 100-101. Inoltre, va segnalato che, siccome Cadice era caratterizzata da un'attività creditizia basata su «los préstamos y cambios marítimos», «a ellos se adecuaban las normativas y funcionalidades de los seguros marítimos, de ahí el control y registro que finalmente terminaría teniendo el Consulado sobre los seguros, a semejanza del que llevaba sobre los préstamos a riesgos» (A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 470).

^{xiv} In relazione a questo contesto, inoltre, è stato osservato che: «En la plaza de Cádiz, sin duda la más importante de Europa en la negociación de préstamos a la gruesa aventura, el viejo sistema tradicional pudo incardinarse sin dificultades en la dinámica del moderno capitalismo: en torno a él se siguieron movilizandolos capitales internacionales implicados en la Carrera y los extranjeros mantuvieron su preeminencia como proveedores de manufacturas; se articularon las operaciones de giro, banca, descuento y seguros en la plaza gaditana que explican su modernidad de mediados del siglo XIX y, por último, y como siempre, desde el Descubrimiento en 1492, a través de los préstamos marítimos, en cuanto operaciones de cambios mantenidas hasta el último momento, se adecuaron los ritmos de exportaciones manufactureras de Europa y de las remesas metálicas de América, y con ellas las disponibilidades de la oferta y circulación monetarias mundiales. Perdidas las colonias, Andalucía – Sevilla/Cádiz – cedería el puesto privilegiado que durante más de trescientos años tuviera en el desarrollo de la economía occidental europea» (A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 497).

^{xv} Come si è rilevato: «cabe apuntar la hipótesis de que la caída del uso del préstamo a riesgo en el último cuarto del siglo XVIII, desvió el interés de los comerciantes hacia las inversiones en seguros marítimos. El número elevado de compañías que se constituyeron a partir de esos años avalaría esta hipótesis» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 298).

^{xvi} A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 469. A questo proposito: «De los datos ofrecidos (...) sobre la contratación de seguros marítimos (...), se desprende (...) la importancia del mercado asegurador en la ciudad, no sólo para viajes con América, sino también para los trayectos con la Europa atlántica y mediterránea, así como con el norte de África. Además, no se trata de un mercado restringido al ámbito de intervención de los comerciantes y navieros locales, sino que atrajo también la contratación de otras áreas, especialmente peninsulares y americanas» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 298).

^{xvii} Infatti: «Un hecho probado, es que el negocio asegurativo hasta muy avanzado el siglo XVIII estuvo dominado por aseguradores extranjeros. Las razones hay que buscarlas en la propia estructura del comercio. Tanto el tráfico mercantil, como los circuitos comerciales estaban en manos extranjeras, era, por tanto, normal que las mercancías y los buques se asegurasen en origen» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 273).

^{xviii} Come è stato posto in evidenza: «Lo que parece fuera de duda es que, además de los beneficios de la financiación del comercio colonial por préstamos a riesgos marítimos, las economías europeas vinculadas, a través del monopolio, al tráfico indiano, obtuvieron ingresos nada desdeñables, como partidas invisibles en sus balanzas de pago, por la actividad aseguradora de los barcos y mercaderías que hacían la Carrera americana. Un negocio que empezó a movilizar los capitales españoles, con cierta entidad, cuando el tráfico mercantil llega a su cenit en el siglo XVIII (...). Hacia 1770-1775 los españoles habrían entrado de lleno en los seguros marítimos» (A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 471). Questa circostanza è stata confermata dalla Carrasco González, quando ha sostenuto che: «por primera vez en la historia moderna de Cádiz la presencia extranjera, en un sector tan relevante económicamente como los seguros, fue totalmente secundaria, ya que las compañías de seguros fueron mayoritariamente españolas» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 298).

^{xix} M. de Retegui y Bensusan, *Cádiz en 1820. Estudio histórico y defensa de su comercio marítimo*, Cádiz, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz, 1986, p. 41.

^{xx} Ramos Santana ha posto in evidenza che le compagnie "Lloyd Andaluz" e "Lloyd Gaditano" erano «delegaciones de la casa "Lloyd"» di Londra (A. Ramos Santana, *Introducción*, in D. Conte Domecq, *Carteles de Barcos*, Cádiz, Ingrasa y Diario de Cádiz, 1992, p. 22).

^{xxi} C. García Montoro, *El "Lloyd Malagueño". Noticia de una sociedad de seguros marítimos de la segunda mitad del siglo XIX*, in "Anuario", Málaga, Centro Asociado de la Uned de Málaga, 1990, vol. IV, p. 19. In particolare, per quanto riguarda il "Lloyd Malagueño": «Se trata (...) de una "reunión" o "convenio" de aseguradores particulares por el cual los suscritores (...), se comprometen a tomar riesgos marítimos bajo la denominación citada en la proporción que fija el acuerdo. Por ello no se establece capital ni número-valor de las acciones, sino solamente el porcentaje correspondiente a cada uno de los firmantes del convenio» (C. García Montoro, *Sociedades de seguros marítimos en Málaga en el siglo XIX*, in *Haciendo historia: Homenaje al Prof. Carlos Seco*, Madrid, Editorial de la Universidad Complutense, 1989, p. 264).

^{xxii} M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., pp. 272-273.

xxiii Come è stato, altresì, rilevato: «Las primeras compañías gaditanas documentadas datan de los años sesenta del siglo XVIII. En efecto, al abrigo de experiencias similares en Holanda y en Francia, por estos años comenzaron a constituirse compañías de seguros en Cádiz» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 275).

xxiv A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 474. In una pagina precedente (p. 471), Bernal ha elaborato, attraverso la documentazione del fondo de *Consulados dell'Archivo General de Indias*, una tabella delle 20 principali compagnie assicurative per azioni operanti a Cadice in quel periodo, evidenziandone il numero di soci e il capitale, che variava da un minimo di 200.000 ad un massimo di 1.000.000 di pesos. Secondo María Guadalupe Carrasco González: «Entre 1791 y 1797 se constituyeron 75 compañías cuyos capitales acumulados ascendían a 25.340.000 pesos (128qs.). El fondo de estas compañías oscilaba entre los 70.000 pesos de la Sociedad *Fontanés y Cía.*, y los 520.000 de la sociedad dirigida por Juan Bonneval y fundada en 1792. Sin embargo, lo más frecuente es encontrar capitales entre los 350.000 pesos y los 500.000 pesos. Se trata, en general, de compañías que, siendo personalistas por su concepción de la asociación, tienen su capital dividido en acciones, consiguiendo los partícipes, de hecho, tener su responsabilidad limitada al monto de la inversión. De esta forma logran incorporar un número mayor de socios que las colectivas y comanditarias. Estas sociedades compartieron el mercado asegurador con compañías colectivas que tradicionalmente venían manteniendo una actividad mixta: el comercio en general, actividades financieras y la contratación de seguros» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 275). Nella pagina successiva (p. 276), María Guadalupe Carrasco González ha elaborato, sulla base dei dati dell'*Almanak mercantil o Guía de comerciantes*, una tabella con il numero delle compagnie di assicurazione che operarono a Cadice tra il 1793 e il 1807.

xxv Cfr. Picardo y Gómez A., *Cádiz en el comercio de Indias*, Cádiz, Real Academia Hispano Americana, 1951, p. 16.

xxvi A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpetas C-1.1, C-1.2, Documentos 1846-1870*. I documenti contenuti nella *Sección de Seguros dell'Archivo Histórico González de la Sierra*, conservato a sua volta presso l'*Archivo Histórico Provincial de Cádiz* (A.H.P.C.), sono una fonte rilevante per reperire informazioni sulla costituzione delle società e sullo sviluppo delle attività legate ai "Lloyd's" di Londra nell'area gaditana.

xxvii A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.1, Veritas Gaditano, póliza sobre seguro marítimo de mercancías*, Cádiz, 27 giugno 1864; A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Andaluz, pólizas sobre mercancías*, Cádiz, 6 agosto 1868 e 24 febbraio 1870. Si trattava di una formula di uso comune, come è dimostrato dall'impiego che ne veniva effettuato anche in altri casi, come quello del "Lloyd Malagueño" (cfr. C. García Montoro, *El "Lloyd Malagueño". Noticia de una sociedad de seguros marítimos de la segunda mitad del siglo XIX*, cit., p. 20).

xxviii A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.1, Veritas Gaditano, póliza sobre seguro marítimo de mercancías*, Cádiz, 27 giugno 1864.

xxix A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Andaluz, pólizas sobre mercancías*, Cádiz, 6 agosto 1868 e 24 febbraio 1870. Le quote di partecipazione alla compagnia erano così suddivise, alla data della prima polizza: il 4% a Luís Terry Murphy; il 3% ciascuno a Benito Picardo e Manuel Ramos; il 2% ciascuno ad altri 45 membri (José J. Agacio, José de Aramburu, "Viuda de Ariza Gallardo y Cía.", José Bensusan, Agustín Blázquez, Juan Guillermo Burdon, J. M. Bustamante, Teodoro Cadilla, Ignacio e Vicente Cagigas, Cerero Cesáreo, "Hijos de Antonio Coma", "F. G. Cosens y Cía.", "Cramp Suter y Cía.", Joaquín del Cuvillo, Manuel Domecq, Federico Fedriani, "Ignacio Fernández de Castro y Cía.", "Viuda é hijos de A. Gargollo", "Gastón hermanos", "Viuda de X. Harmony y Cía.", Juan Pablo Lasanta, "J. D. Lasanta é hijo", "M. Lassaletta y Cía.", "Antonio López y Cía.", José Matía, Andrés de Monasterio, Antonio de Mora, José Morales y Borrero, Francisco Oneto y Rivero, Julián Pemartin, Juan Picardo, Fausto Sánchez de Lamadrid, Miguel Sánchez de Lamadrid, Miguel e Fausto Sánchez de Lamadrid, José San Román, Antonio e Luís Sicre, Francisco González de la Sierra, Gabriel de Soto, Pedro Nolasco de Soto, Luís Terry Villa, "Luís Terry Villa é hijo", "Toro Párraga y Martínez", "Trava Martínez Fernández y Cía.", Juan Valverde, Manuel Villaverde). Mentre, al 24 febbraio 1870, si era registrata la situazione seguente: Julián López e José M. Uceda erano subentrati, con quote pari al 2% ciascuno; José J. Agacio era passato al 4%; Luís Terry Murphy aveva mantenuto il 4%; Benito Picardo e Manuel Ramos erano rimasti al 3% ciascuno; Cerero Cesáreo, "Gastón hermanos" e José San Román non comparivano più tra i membri della compagnia; tutti gli altri avevano conservato una quota pari al 2% ciascuno. Come è stato osservato, in relazione alle società di assicurazione che operavano sulla piazza gaditana: «Aunque (...) el número de accionistas pudiera parecer muy elevado, hay que hacer constar que algunos de los socios se repiten en diversas compañías» (Cfr. A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 472).

xxx Nel settore del trasporto marittimo si ritrovavano impegnati, con ruoli determinanti, alcuni dei membri del "Veritas Gaditano" e del "Lloyd Andaluz". Infatti: Julián López era uno dei fondatori della *Sociedad Comandataria "Mariana Leford"* (1845) – l'unica a non occuparsi, in prevalenza, di comunicazioni marittime –; Ignacio Fernández de Castro e José Matía erano proprietari di una piccola flotta di navi mercantili; i cognomi di altri commercianti, come Oneto, Lasanta, Lavalle, Mendaro, Sicre, Abarzuza, Blázquez e de la Viesca, comparivano tra i soci della "Compañía Española de Navegación" (1861); Antonio López aveva costituito la società "Antonio López y Cía." (1857), destinata a divenire la compagnia di navigazione più importante della Spagna e ad assumere la denominazione di "Compañía

Trasatlántica”; tra i consegnatari gaditani, infine, vi erano José Morales y Borrero e i fratelli Alcón, che disponevano anche di imbarcazioni proprie. Alcune di queste compagnie di trasporto sono state sottoposte ad esame in studi e lavori specifici (cfr. M.^a del Carmen Cózar Navarro, *Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana*, Cádiz, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1997; J. Torrejón Chaves, *El área portuaria de la bahía de Cádiz: tres mil años de puerto*, in *Puertos españoles en la historia*, Madrid, Tabapress, 1994; A. Ramos Santana, *Introducción*, cit.; J. M. Cruz Beltrán, *Una empresa industrial en la Bahía de Cádiz: la Sociedad A. López y Compañía (1863-1881)*, in *Actas del III Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1985).

xxxí A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Andaluz, Circulares*, Cádiz, 31 dicembre 1869.

xxxii A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Andaluz, Circulares*, Cádiz, 31 dicembre 1869.

xxxiii *Ibidem*. Le avarie si distinguevano in *gruesas* (o *comunes*) e *simples*, a seconda dei diversi gradi e della particolarità o meno dei danni subiti dall'assicurato. La *avería gruesa*, come ha scritto Bernal, «se tipificaba como un riesgo propio de la mar» e veniva valutata in questo modo: «Valorados los daños causados en las mercaderías deterioradas, o perdidas, su importe se rateaba entre el capital total de la expedición» (A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias (1492-1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, cit., p. 465).

xxxiv Nella tabella del “Lloyd Andaluz”, che è stata semplificata e rielaborata su base annuale, venivano originariamente indicati il numero dei sinistri, i numeri delle polizze, le date dei pagamenti (mese per mese), l'importo relativo ad ogni sinistro e l'importo totale annuo.

xxxv Cfr. A. Lepore, *Mercato e impresa in Europa. L'azienda González de la Sierra nel commercio gaditano tra XVIII e XIX secolo*, Bari, Cacucci Editore, 2000.

xxxvi A.H.G.S., *Sección de «Contabilidad oficial de la empresa», Serie de «Libros Diarios», libro 2.2.183*.

xxxvii A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Andaluz, Circulares*, Cádiz, 31 dicembre 1867.

xxxviii A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Andaluz, pólizas sobre mercancías*, Cádiz, 6 agosto 1868 e 24 febbraio 1870.

xxxix *Ibidem*. L'elenco degli eventi calamitosi contenuto nelle polizze era molto ampio. Infatti, l'assicurazione sarebbe intervenuta: «por varamiento del buque ó empeño con rotura ó sin ella, por tempestad, naufragio, abordage casual, cambio forzado de ruta ó viage; por echazon, fuego, apresamiento, saqueo, declaracion de guerra, embargo de órden de gobierno, retencion por órden de potencia estraña, represalias y generalmente por todos los accidentes y riesgos de mar, incluso el conocido con el nombre de baratería de patron». In caso di ostilità e di conflitti bellici, inoltre, l'assicurato avrebbe dovuto pagare un aumento del premio, come previsto dall'articolo 879 del Codice di Commercio.

xl La ditta “Francisco González de la Sierra y Compañía”, alla metà del XIX secolo, aveva avviato un'importante diversificazione delle proprie attività, puntando su un'iniziativa di gestione diretta dei servizi di trasporto marittimo – sia per le merci che per le persone –, attraverso la formazione di una piccola flotta di imbarcazioni a vapore, che rappresentavano una novità per il porto gaditano, nel quale prevalevano ancora le navi a vela. Come ha ricordato Ramos Santana, nel 1859, su 711 navi immatricolate a Cadice, 448 «eran para el tráfico de la bahía» e solo 263 venivano impiegate per le attività commerciali e la pesca: di tutte queste, «solamente 9 eran de vapor» (A. Ramos Santana, *Introducción*, cit., p. 18). Delle 263 imbarcazioni che non si limitavano a svolgere servizi di supporto alle navi ormeggiate nella baia gaditana, 86 erano pescherecci, 93 erano navi di cabotaggio, 35 venivano utilizzate per il commercio con i mari europei, 44 «para la carrera de América» e 5 «para la carrera de Asia y Oceanía».

xli L'azienda “Francisco González de la Sierra y Compañía”, per di più, aveva perso l'occasione della navigazione a vapore, pur avendo percorso i tempi: infatti, dopo avere svolto una funzione pionieristica all'interno del porto di Cadice, la ditta commerciale smise di esercitare il trasporto marittimo, proprio quando si facevano regolari i collegamenti a vapore con il nord della Spagna, oltre che con i principali porti d'oltreoceano.

xlii A.H.P.C., *Sección de «Protocolos», signatura 5255, folios 643-656, Estatutos y Reglamento de la Sociedad anónima titulada Lloyd Gaditano*, Cádiz, 25 aprile 1850.

xlili *Ibidem*. 75 azioni (pari a 1.500.000 *reales de vellón*) non erano state assegnate, poiché erano rimaste «en fondo de reserva para distribuir las entre los socios ó adjudicarlas á quien las solicite».

xliv A.H.P.C., *Sección de «Protocolos», signatura 5255, folios 643-656, Estatutos y Reglamento de la Sociedad anónima titulada Lloyd Gaditano, Cádiz, 25 aprile 1850.*

xlvi *Ibidem.* In relazione alla necessità di un'adeguata conoscenza dello stato della società, il Regolamento prevedeva, all'art. 31, che i conti fossero provvisti di «un estado circunstanciado de lo actuado en el periodo que abracen, que contenga: 1º Número de pólizas aseguradas, pendientes y vencidas. 2º Capital que representan. 3º Premio obtenido por ellas. 4º Siniestros y averias individuales, admitidos ó que hubiesen sido satisfechos. 5º Sueldos y gastos de la Sociedad. 6º Balance general. 7º Utilidad ó quebranto respectivo por accion. 8º Nota espresiva de los Siniestros y averias pendientes de liquidacion».

xlvi Come è stato osservato: «Ya en el siglo XVIII las pólizas contenían un formulario impreso dejándose en blanco los espacios donde debían escribirse los nombres de los contraentes, el tipo de seguro, la cantidad asegurada, y la prima devengada. Al final, se añadían cláusulas manuscritas específicas sobre modificaciones de última hora del contrato» (M. G. Carrasco González, *El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII*, cit., p. 280).

xlvi A.H.G.S., *Sección de «Seguros», Serie de «Seguros nacionales», carpeta C-1.2, Lloyd Gaditano, Condiciones generales de las pólizas de mercaderías.*

xlvi *Ibidem.*

xlix Joseph Fontana ha sottolineato che «la etapa que va del final de la primera guerra carlista a la crisis de 1866 representa un largo período de prosperidad, puntuado por crisis ocasionales en 1847-1849 y en 1856-1858» (J. Fontana, *Cambio económico y crisis política*, in *Cambio económico y actitudes políticas*, Barcelona, Editorial Ariel, 1973, p. 106).

I In quel periodo, nonostante il porto continuasse a rimanere attivo, l'affluenza delle navi diminuì considerevolmente e la funzione commerciale dell'approdo gaditano venne svilita, facendo mancare alla città una risorsa fondamentale per ogni prospettiva di crescita. È stato, peraltro, notato che: «la generalización (...) del sistema de navegación a vapor que permitiría a los navíos superar las dificultades técnicas que hasta entonces habían hecho necesaria la ruta de los alisos, acentuaría la pérdida de importancia del complejo portuario andaluz en la ruta americana» (R. S. Mantero, *Consecuencias políticas de la Emancipación en Andalucía*, in *Andalucía y América en el siglo XIX*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1986, vol. I, p. 23).