

VITO PIERGIOVANNI

Norme, scienza e pratica giuridica
tra Genova e l'Occidente
medievale e moderno



Il viaggio oltremare nel diritto tra Medioevo ed Età moderna

Come si nota dalla ricchezza tematica dei contributi di questo convegno il fenomeno ‘viaggio’ può essere analizzato da molteplici punti di vista e, nel corso dei secoli, anche il diritto lo ha preso in considerazione e ne ha approfondito i profili di regolamentazione nei suoi risvolti pubblici, afferenti cioè alle comunità organizzate a vari livelli, ed a quelli privati, inerenti, invece, ai comportamenti individuali e contrattuali.

I riferimenti cronologici possono certamente prendere le mosse da periodi molto risalenti, ad esempio dalla gloriosa tradizione del diritto romano, nel quale è possibile reperire alcuni riferimenti al ‘viaggio’ soprattutto in relazione a problemi di responsabilità civile e penale collegati al trasporto di cose e di persone. Si può, però, ragionevolmente osservare che solo nell’Età di mezzo, posteriormente alla ‘rivoluzione commerciale’ generata dai nuovi fenomeni economici e sociali successivi all’anno Mille, le tematiche giuridiche collegate all’oggetto ‘viaggio’ si sono pienamente sviluppate, definendo campi e problematiche specifiche che, come vedremo, sono rimaste sostanzialmente immutate nell’Età moderna pur nei radicali cambiamenti degli orizzonti geografici.

La minuta casistica a cui è possibile collegare il tema discende dalle fonti tradizionali del diritto ed è il frutto della produzione delle norme e della attività giurisdizionale. Alle sentenze dei giudici ed alle norme emanate dalle autorità politiche si deve accostare l’attività della dottrina che ha avuto la funzione di formalizzare quanto emerso volta a volta dalla quotidianità dei rapporti giuridici.

Al fine di esemplificare tale prospettiva tematica, vorrei fermare l’attenzione dapprima su alcune tipologie di ‘viaggi’ che sono legate a significativi fenomeni sociali ed a ben determinate categorie di persone: i pellegrini e

* Pubbl. in *Da Ulisse a ...: il viaggio nelle terre d'oltremare*, Atti del Convegno internazionale, Imperia, 9-11 ottobre 2003, a cura di G. REVELLI, Pisa 2004 (Memorie e Atti di convegni, 25), pp. 235-241.

i mercanti e, in secondo luogo, su un contratto che è nato sul mare e che ha come aspetto costitutivo l'azione del muoversi in grandi spazi, cioè l'assicurazione.

La rivoluzione commerciale ha significato la ricerca, da parte del ceto mercantile, di soluzioni giuridiche in grado di rispondere alle esigenze di uniformità normativa e di sicurezza emerse dalla apertura di spazi commerciali sempre più vasti. È in tale contesto che prende progressivo corpo e consistenza teorica tutta una serie di rapporti giuridici che la pratica degli scambi richiede di regolamentare, ma, prima di svolgere qualche osservazione in tema di contratti legati ai viaggi ed al trasporto, come l'assicurazione, occorre delineare brevemente i presupposti normativi e dottrinali che, emersi da alcune pratiche religiose e regolamentate dal diritto della Chiesa romana, hanno condizionato in modo determinante le concezioni giuridiche in tema di itineranza.

Nelle grandi raccolte normative del periodo del diritto canonico classico e nella correlativa dottrina (secoli XII-XIV), la diffidenza, quando non addirittura l'avversione, verso i mercanti e le loro ricchezze, accumulate spesso senza molti scrupoli morali, costituisce il risultato di una tradizione culturale, di radice patristica, dalla quale i canonisti medievali non riescono ad affrancarsi.

In tale contesto culturale e giuridico può considerarsi atipico il reperimento nella legislazione della Chiesa dell'accostamento tra pellegrini per causa di religione e mercanti, accomunati dalla tutela dell'ordinamento canonico: un testo del Concilio Lateranense del 1123 stabilisce che sarà privato *communione christiana* sia chi osi catturare e spogliare dei beni i pellegrini che si recano a visitare luoghi sacri, sia chi, con balzelli o pedaggi, molesti i mercanti. L'interesse del brano è duplice: da una parte la protezione che la Chiesa offre ai mercanti, dall'altra l'accostamento ai *peregrini*, la cui mobilità si qualifica soprattutto per ragioni spirituali e religiose¹.

¹ V. PIERGIOVANNI, *Il mercante e il diritto canonico medievale: 'Mercatores in itinere dicuntur miserabiles personae'*, in *Proceedings of the Eighth International Congress of Medieval Canon Law*, San Diego, 21-27 August 1988, a cura di S. CHODOROW, Città del Vaticano 1992 (*Monumenta Iuris Canonici. Series C, Subsidia*, 9), pp. 617-631; V. PIERGIOVANNI, *Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale*, in *Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale*, Atti del congresso internazionale « I giubilei nella storia della Chiesa », Roma 2001, pp. 46-57 e in *A Ennio Cortese*, III, Roma 2001, pp. 127-135.

Nel XIV secolo un'attenzione ben più approfondita per tali materie emerge dall'opera di Baldo degli Ubaldi, giurista perugino e professore pavese, il quale propone una originale classificazione delle varie *peregrinationes*. Il primo tipo è decisamente negativo: è la «*peregrinatio mala, ut exilli, vel causae piraticae, et ista non prodest*»: contro i responsabili della pirateria, fenomeno ormai endemico ed esteso, bisogna esperire i necessari rimedi processuali.

Il secondo tipo è la *peregrinatio bona* dei mercanti: questa parte della classificazione è quella che, ai nostri fini, interessa di più, e ad essa torneremo fra breve, dopo aver detto che Baldo continua la sua esposizione citando una *peregrinatio melior*, che attiene agli scolari ed ai disagi sopportati per studiare, *pro virtute quaerenda*, la quale ha ottenuto privilegi e protezione imperiale; una *peregrinatio optima* è infine finalizzata *pro salute animae*, e riguarda coloro che si recano a visitare *limina Apostolorum*².

Attraverso questa classificazione Baldo opera il recupero della assimilazione tra mercanti, che cercano il guadagno, e pellegrini, che perseguono fini di elevazione spirituale. L'elemento particolarmente significativo nel testo è il dato sociale della considerazione positiva della mercatura. Il commercio come fattore di progresso della società in cui Baldo vive, quindi, al punto che il giurista ritiene di poter generalizzare tale concetto, sostenendo che *mundus non potest sine mercatoribus vivere*³.

Il legislatore canonico determina *l'ordo peregrinorum* e la *lex peregrinorum*. Mentre quest'ultima formalizza il quadro normativo, *l'ordo peregrinorum* richiede la presenza di particolari requisiti di forma e di sostanza per pervenire al riconoscimento del pellegrino e distinguerlo da altre categorie spesso non omogenee religiosamente e moralmente, come, ad esempio, i vagabondi: è necessario, ad esempio, essere provvisti della conchiglia e del bastone; l'aver effettuato – e sufficientemente documentato – una cerimonia ufficiale nella propria chiesa al momento della partenza è anch'esso elemento identificante⁴.

² ID., *La 'peregrinatio bona' dei mercanti medievali: a proposito di un commento di Baldo degli Ubaldi a X.I.34*, in «*Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte, Kanonistische Abteilung*», LXXIV (1988), pp. 345-356. Per completezza, ma certo in ambiti concettuali diversi, Baldo riporta altri tre tipi di «*peregrinationes: alia impetuosa ex vi divina; alia necessaria sed non praecisa in causa appellationis*»; ed infine «*alia necessaria et praecisa ut si papa vocat praelatos ad consilium*».

³ *Ibidem*, p. 354.

⁴ V. PIERGIOVANNI, *Il pellegrino* cit., p. 129.

In campo laico si impone la stessa tendenza protettiva e Federico II emana la costituzione *omnes peregrini* che, oltre a imporre sanzioni ai signori che usano l'albinaggio, fissa altri principi che, indirettamente, ribadiscono il ruolo della Chiesa: si obbliga l'oste, ad esempio, a restituire al vescovo i beni del defunto perché li invii agli eredi e se costoro non si reperiscono il patrimonio è destinato ad opere buone⁵.

Nella dottrina giuridica specializzata nei settori commerciale e marittimo gli estremi che qualificano un viaggio a fini contrattuali sono il luogo di partenza, quello di arrivo e l'itinerario previsto, ed è chiaro che il giurista perviene a questa definizione ragionando in termini di rischio e di responsabilità.

Il tema del cambiamento di itinerario, ad esempio, è stato un fattore di moltiplicazione della giurisprudenza assicurativa ed ha dato, di conseguenza, frequente materia di discussione ai giuristi.

Il primo testo che prendiamo in considerazione è un parere *pro veritate* dato dal consulente genovese Bartolomeo Bosco attivo nei primi anni del XV secolo⁶. Si tratta di una controversia portata, nel 1426, di fronte al vicario del podestà di Genova, con la richiesta, da parte degli attori, di esecuzione di un *instrumentum publicum* di assicurazione relativo ad un viaggio dall'isola di Chio alle Fiandre. Gli assicuratori convenuti resistono, sostenendo che sono venute meno le condizioni di adempimento, in quanto è stato mutato il viaggio, prolungato con uno scalo a Genova. La risposta dell'attore nega che esista un mutamento di viaggio, soprattutto tenendo conto dell'ampiezza di discrezionalità desumibile dal testo del contratto di assicurazione. Anche il Bosco ritiene che si possa arrivare alla stessa destinazione seguendo strade diverse, per cui *mutatio ergo itineris non inducit mutationem viagii*. La conclusione è nel senso di dare credito all'ampiezza del dettato dell'*instrumentum* ed alla facoltà del patrono di cambiare direzione senza per questo mutare il viaggio assicurato.

La casistica più frequente per i viaggi coperti da assicurazione contempla i temi relativi al risarcimento, collegati sia alla prova dell'avvenuto sinistro, sia alla possibilità di agire in via esecutiva prima che in giudizio ordinario,

⁵ *Ibidem*, p. 131.

⁶ V. PIERGIOVANNI, *Rapporti tra diritto mercantile e tradizione romanistica tra Medioevo ed età moderna: esempi e considerazioni*, in *Materiali per una storia della cultura giuridica*, XXVI (1996), pp. 9-11; R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano 1946, pp. 259-261.

ottenendo quindi giustizia e rimborso con grande rapidità: la Rota di Genova valuta con attenzione i problemi della prova del caso sinistro, della possibile conoscenza dello stesso da parte dell'assicurato prima della stipulazione del contratto, e della rapidità del risarcimento, come si può rilevare da alcuni esempi significativi relativi a viaggi oltremare compiuti nel XVIII secolo che ci forniscono informazioni sulle cognizioni scientifiche dei giudici e sugli elementi considerati sufficienti per il giudizio.

Una sentenza, data nel 1783, si segnala per la sua apertura alla comparazione con la legislazione straniera e riguarda l'assicurazione « sopra draperie di lana dette volgarmente *Pannine*, caricate in Exon, sulla costa d'Inghilterra, nella nave *Fortuna* del Capitan Cristian Frosberg, svedese, diretta per Livorno, di cui dopo la partenza, seguita l'uno di Febbraio 1782, più non s'ebbe notizia alcuna ». Il tribunale accertato che la nave « non era, dopo un anno e più di' decorso, in quel porto », conclude che « verificato si fosse nelle forme delle leggi permesse, il sinistro di detta nave e merci in essa caricate », e consente la richiesta del pagamento del danno da parte degli assicuratori⁷.

Il decorso di un anno viene quindi ritenuto elemento sufficiente a presumere il naufragio sulla base di due considerazioni: in primo luogo le informazioni assunte da « Persone di questo Commercio più sperimentate », le quali hanno dichiarato che « nel decorso di pochi mesi sogliono d'ordinario compiersi i viaggi che s'intraprendono con Navi da qualunque Caricatore della Costa d'Inghilterra per l'Italia ». A detta dei giudici, tuttavia, ciò che « rese l'animo nostro su questo punto più determinato, e deciso, fu l'osservazione da noi fatta alle ordinanze delle altre nazioni d'Europa le più rinomate in commercio »: in primo luogo l'Ordinanza francese del 1681, che stabilisce la possibilità di procedere all'abbandono ed alla richiesta di risarcimento « alla fine di un anno per li viaggi comuni, e di anni due per li viaggi più lunghi » e dichiara che « i viaggi da Francia per Moscovia, Canadà, Terranova, Coste ed Isole d'America, e Capoverde, Costa di Guinea e tutti gli altri Paesi prima del Tropico siano riputati i viaggi più lunghi, e di gran distanza ».

Alcuni di questi temi ricompaiono in un altro testo del 1786, una difesa di parte sostenuta dagli avvocati Giuseppe Bianchi, Agostino Queirolo e

⁷ V. PIERGIOVANNI, *Presentazione*, in G. GIACCHERO, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova 1984, p. 17.

Giacomo Bafico di fronte alla Rota a proposito di un altro problema classico dell'assicurazione, cioè la possibilità che la polizza sia stata stipulata in frode degli assicuratori, dopo la notizia dell'avvenuto sinistro. L'evento si è verificato a Cochín, sulla costa occidentale dell'India, il 19 maggio 1782, al brigantino *Governo Feliz*, comandato dal capitano portoghese Gio. Alves Chellas, mentre l'assicurazione sul carico risulta stipulata a Genova ben cinque mesi dopo, cioè nell'ottobre del 1782. Ci si pone quindi il problema della probabile conoscenza del fatto da parte degli assicuratori e gli avvocati avversari cercano con tutti i mezzi a propria disposizione di avvalorare la presunzione di scienza⁸.

Rimane però il problema di fondo di misurare la distanza del luogo dell'avvenuto sinistro da quello della stipulazione del contratto, e gli avvocati devono scontrarsi contro la diffidenza dei giudici nei confronti delle teorie della misurazione sulle carte geografiche.

La strada più sicura rimane quindi la misurazione delle distanze sulla base delle opere dei geografi e dei viaggiatori. La sentenza si lancia in curioso *excursus* ricostruttivo con tocchi di esotismo e di cultura etnologica: il computo inizia dalle coste del Malabar che «contengono i più belli paesi delle Indie, e nell'infinità di quelle Campagne non si vede mai neve, o gelo, che possono impedire li Viaggiatori».

Un corriere espresso recante la notizia del sinistro a Genova non avrebbe quindi trovato alcuna difficoltà in quei luoghi, a percorrere due miglia l'ora, secondo la previsione dello statuto genovese; la stessa distanza può essere egualmente ben coperta nel prosieguo del viaggio. Dalle coste del Malabar si passa a Surate

«situata nel Reame di Guzarate, celebre tra le Province, nelle quali è diviso il Mogol. Città ove risiede un numero prodigioso di commercianti di tutte le Nazioni». In essa «li Mercadanti vi conducono col mezzo di Cammelli, Dromedarj, e Somari le loro Droghe, senza che vi siano mai querele per incursione dei Ladri, perché vegliano molte compagnie di Gente armata sotto gli ordini del Pousdar, che corrono il gran cammino, e i Villaggi per conservare la sicurezza, e il riposo del fiorito Commercio, che ivi si esercita da tutte le Nazioni del Mondo».

Da Surate si passa a Cambaia, indi a Tiz ove si viaggia speditamente in quanto è possibile

⁸ *Ibidem*, p. 18.

« farsi condurre dai Buoi, che colà vi sono fortissimi, in guisa che per sessanta continue giornate fanno quaranta, e quantancinque miglia per giorno, e quello dei Palanchini, nel quale con tutto il comodo a braccia d'Uomini, come nelle nostre Portantine si giungono a fare quaranta miglia per giorno ». Si continua poi per la Persia e la Turchia « munite di Alberghi detti con altro nome Carvanserrai, che specialmente nella Persia sono comodi, belli, e situati in distanze convenientissime ove si alloggiano indifferentemente poveri, e ricchi senza obbligo di spesa veruna quando portino seco le provvigioni ». Si attraversa Ispahan, capitale della Persia « la più bella, e la più grande di tutto l'Oriente, e che sussiste nell'opulenza senza mari, e senza fiumi, dove il tutto vi si trasporta per mezzo dei Cammelli, ... che si chiamano dai Persiani i loro Navigli di Terra »;

da qui ad Aleppo e a Costantinopoli, ed ancora per terra via Belgrado, Buda e Vienna fino a Genova. La distanza complessiva è calcolata in 5037 miglia, che certo si può percorrere in un tempo inferiore a cinque mesi, cioè al periodo trascorso tra l'avvenuto sinistro e la stipulazione del contratto. È quindi da presumere la conoscenza da parte degli assicurati, e gli avvocati chiedono di liberare gli assicuratori dall'obbligo di pagamento.

Al di là delle curiosità geografiche e culturali, rimane la considerazione della difficoltà in questi casi di pervenire alla conoscenza della verità. La velocità delle notizie corre insieme ai progressi tecnici e, nel secolo successivo, sarà soprattutto il telegrafo a segnare sostanziali cambiamenti in questo campo.

In conclusione si può affermare che il fenomeno 'viaggio' o, se si vuole, dei vari tipi di itineranza, ha stimolato la cultura e la fantasia ricostruttiva dei giuristi, ma ha soprattutto fatto emergere come, utilizzando le tecniche professionali loro proprie, essi abbiano cercato di contribuire ad una migliore convivenza civile proteggendo le categorie più deboli e ponendo giudizialmente in essere forme di riparazione e risarcimento per coloro che siano stati ingiustamente puniti e discriminati.

INDICE

Presentazione	pag.	7
Tabula gratulatoria	»	9

Istituzioni locali e statuti: contributi alla storia genovese e alla comparazione giuridica

Il Senato della Repubblica di Genova nella 'riforma' di Andrea Doria	»	13
Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi	»	57
Il sistema europeo e le istituzioni repubblicane di Genova nel Quattrocento	»	65
Il diritto genovese e la Sardegna	»	113
I rapporti giuridici tra Genova e il Dominio	»	123
Leggi e riforme a Genova tra XVI e XVII secolo	»	141
Diritto e potere a Genova alla fine del Trecento: a proposito di tre 'consigli' di Baldo degli Ubaldi	»	159
Dottrina e prassi nella formazione del diritto portuale: il modello genovese	»	171
Statuti e riformazioni	»	193
Gli statuti di Albenga ed il progetto di un "corpus" degli statuti liguri	»	209
Celesterio Di Negro	»	219
Le istituzioni politiche: dalla compagna al podestà	»	225

Una raccolta di sentenze della Rota Civile di Genova nel XVI secolo	pag. 239
Alcuni consigli legali in tema di forestieri a Genova nel Medioevo	» 251
Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato seicentesco	» 263
La ristampa degli statuti novaresi di Francesco Sforza	» 273
Cultura accademica e società civile alle origini dell'ateneo genovese	» 283
L'organizzazione dell'autonomia cittadina. Gli statuti di Albenga del 1288	» 291
Lo statuto: lo specchio normativo delle identità cittadine	» 317
Gli influssi del diritto genovese sulla Carta de Logu	» 329
La normativa comunale in Italia in età fredericiana	» 341
Sui più antichi statuti del ponente ligure	» 359
Considerazioni storico-giuridiche sul testo degli statuti di Acqui	» 365
Note per la storia degli statuti e delle autonomie locali	» 375
L'arbitrato. Profili storici dal diritto romano al diritto medievale e moderno	» 381
Giovanni Maurizio (1817-1894): le lezioni di diritto costituzionale	» 395
Tradizioni e modelli alle origini del diritto europeo	» 409
Il diritto del commercio internazionale e la tradizione genovese	» 417
L'organizzazione di una città portuale: il caso di Genova	» 427
La cultura giuridica in Liguria nel passaggio dall'Alto al Basso Medioevo	» 439

Prospettiva storica e diritto europeo. A proposito di <i>L'Europa del diritto</i> di Paolo Grossi	pag. 447
Apporti dottrinali seicenteschi in tema di interpretazione statutaria e diritto penale	» 453
La dimensione internazionale di una storia locale: Genova nel Medioevo e nell'Età moderna	» 461
Alderano Mascardi	» 473
Giovanni Maurizio	» 477
Il diritto ed una "filosofia della storia patria"	» 481
Leggendo la storia di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell'Archivio di Stato	» 487
<i>De iure ovium</i> . Alle origini della trattatistica giuridica sulla pastorizia	» 495

Diritto canonico medievale

Gregorio de Montelongo legato apostolico in Lombardia e patriarca di Aquileia (1238-1269)	» 509
Sinibaldo dei Fieschi decretalista. Ricerche sulla vita	» 519
La lesa maestà nella canonistica fino ad Ugucione	» 547
Il primo secolo della scuola canonistica di Bologna: un ventennio di studi	» 575
La 'peregrinatio bona' dei mercanti medievali: a proposito di un commento di Baldo degli Ubaldi a X 1.34	» 595
Un medioevo povero e potente: a proposito di « profili giuridici della povertà nel francescanesimo prima di Ockham »	» 605

Il Mercante e il Diritto canonico medievale: <i>‘Mercatores in itinere dicuntur miserabiles personae’</i>	pag. 617
The Itinerant Merchant and the Fugitive Merchant in the Middle Ages	» 635
Tracce della cultura canonistica a Vercelli	» 651
Il diritto canonico: il Medioevo	» 663
Il pellegrino nella tradizione canonistica medievale	» 685
La « bona fides » nel diritto dei mercanti e della Chiesa medievale	» 697
Innocenzo IV legislatore e commentatore. Spunti tra storiografia, fonti e istituzioni	» 709

Scienza e pratica commerciale e marittima

Bartolomeo Bosco e il divieto genovese di assicurare navi straniere	» 751
Dottrina, divulgazione e pratica alle origini della scienza commercialistica: Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi, appunti per una biografia	» 785
L'Italia e le assicurazioni nel secolo XIX	» 827
Le assicurazioni marittime	» 869
Banchieri e falliti nelle ‘Decisiones de mercatura’ della Rota Civile di Genova	» 883
Courts and Commercial Law at the Beginning of the Modern Age	» 903
The Rise of the Genoese Civil Rota in the XVI th Century: The “Decisiones de Mercatura” Concerning Insurance	» 915

Guerra commerciale e discriminazione religiosa in alcune sentenze in tema di pirateria (secoli XVII-XVIII)	pag. 933
Diritto commerciale nel diritto medievale e moderno	» 945
I banchieri nel diritto genovese e nella scienza giuridica tra Medioevo ed Età Moderna	» 971
Un trattatello sui mercanti di Baldo Degli Ubaldi	» 987
Imprenditori e impresa alle origini della scienza del diritto commerciale	» 1005
Alle origini delle società mutue	» 1013
Banchieri e mercanti: modelli di classificazione nella dottrina giuridica genovese	» 1033
Diritto e giustizia mercantile a Genova nel XV secolo: i <i>consilia</i> di Bartolomeo Bosco	» 1047
Tradizione normativa mercantile e rapporti internazionali a Genova nel Medioevo	» 1067
Derecho mercantil y tradición romanística entre Medioevo y Edad Moderna. Ejemplos y consideraciones	» 1081
Statuti, diritto comune e processo mercantile	» 1103
Il diritto dei mercanti genovesi e veneziani nel Mediterraneo	» 1117
La storiografia del diritto marittimo	» 1131
Lo statuto albertino in Liguria: le lezioni di diritto costituzionale di Ludovico Casanova	» 1143
Assicurazione e finzione	» 1167
La giustizia mercantile	» 1173

Il viaggio oltremare nel diritto tra Medioevo ed Età moderna	pag. 1191
Il diritto dei banchieri nella Genova medioevale e moderna	» 1199
Genoese Civil <i>Rota</i> and mercantile customary law	» 1211
Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti	» 1231
Note per una storia dell'assicurazione in Italia	» 1245
La <i>Spiegazione</i> del Consolato del mare di Giuseppe Lorenzo Maria Casaregi	» 1257
Aspetti del diritto marittimo in epoca colombiana secondo le fonti liguri	» 1273
Brevi note dottrinali e giurisprudenziali in tema di naufragio	» 1277
Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione	» 1283
I fondamenti scientifici del diritto di assicurazione	» 1293
Il viaggio per mare. Spunti di diritto medievale e moderno	» 1307
Il diritto dei mercanti e la dottrina giuridica in età moderna. Considerazioni comparative tra Benvenuto Stracca e Gerard Malynes	» 1315
Brevi note storiche sul fallimento	» 1327
Dai tribunali di mercanzia alle Camere di commercio	» 1337
Riflessioni della scienza commercialistica sul fallimento tra Medioevo ed Età Moderna	» 1349

Avvocatura e notariato

La ristampa di una “prattica” notarile seicentesca	» 1361
Il notaio nella storia giuridica genovese	» 1377

Scienza giuridica e notariato italiano tra medioevo ed età moderna	pag. 1391
A proposito di alcuni recenti contributi alla storia del notariato in Europa	» 1401
La professione e la cultura del notaio parmense	» 1409
Notariato e rivoluzione commerciale: l'esempio di Rolandino	» 1417
A proposito di una storia del notariato francese	» 1427
Tra difesa e consulenza: tipologie professionali degli avvocati nelle società di Antico Regime	» 1431
Fides e bona fides: spunti dalla scienza e dalla pratica giuridica medievale	» 1441
Martino da Fano e lo sviluppo del diritto notarile	» 1455
Il notaio e la città	» 1465
La <i>redemptio captivorum</i> : spunti dalla scienza giuridica medievale e moderna	» 1469
Bibliografia degli scritti di Vito Piergiovanni	» 1479



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Dino Puncub*, Presidente della Società
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-08-6

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Stamperia Editoria Brigati Tiziana - via Isocorte, 15 - 16164 Genova-Pontedecimo