

**LA ASEGURACIÓN MARÍTIMA EN LA CARRERA DE INDIAS:
seguros, crédito y actividad financiera (ss.XVI-XVIII)**

V congreso de Historia Económica de España
Gerona, septiembre, 1997

Antonio-Miguel BERNAL
Universidad de Sevilla

Siendo la aseguración una actividad tan decisiva, en cuanto componente económico, del quehacer mercantil y financiero ya desde la edad media, como dejasen patente los estudios de Sayous, Heers, Nehlsen v. Stryk, Del Treppo, Melis y tantos otros dedicados a las plazas mediterráneas de Barcelona, Génova, Venecia, Nápoles etc., no han proliferado mucho, sin embargo, los estudios económicos sobre los mismos -a diferencia de la profusión de estudios jurídicos sobre los contratos y casuística inherente a la aseguración marítima- en época moderna. No obstante, para los siglos XVI al XVIII, se dispone de algunas investigaciones realizadas en esa dirección de primacía por el significado económico de los seguros, como fueran, entre otros, los estudios de Boiteux, Tucci, Basas, Stefani... hasta los más recientes e importantes de Spooner¹ para la Europa atlántica del siglo XVIII y los de A. y B. Tenenti para la Europa mediterránea del Quinientos². El *mundo colonial* durante los siglos XVI al XVIII, de tan considerable impacto en el desenvolvimiento de ese capitalismo moderno, apenas si ha merecido estudios suficientes³ ahondando en la funcionalidad, significado y alcance económico de la aseguración marítima, al menos desde la perspectiva del imperio colonial hispánico, conocido como la *Carrera de Indias*.

De tres cuestiones nos vamos a ocupar en el presente estudio, con ánimo de ir fijando las pautas que, a nuestro entender, van a señalar la funcionalidad económica de la aseguración en el comercio colonial español: en primer lugar, las transformaciones e innovaciones técnicas a que hubiera de verse sujeta la contratación del seguro marítimo cuando se traspasa del ámbito mercantil europeo al colonial; en segundo lugar, la vinculación e interrelación que se dieran -como facetas de un mismo negocio- entre seguros, crédito y financiación de la Carrera de Indias, dejando para el final los aspectos de *contabilidad de coste* respecto al negocio total y de *beneficio* que la aseguración supusiera, en el ámbito del despegue del capitalismo moderno, para aseguradores y asegurados.

A).- Desde la doctrina jurídica de la aseguración se podrían señalar un conjunto muy diverso y abundante de los aspectos innovadores y transformaciones que distinguen las prácticas aseguradoras mantenidas desde tiempos medievales en el Mediterráneo y las que estarían en vigor en el comercio transatlántico desde fines del siglo XV. Por nuestra parte sólo nos vamos a fijar en algunas de aquellas innovaciones, de marcada trascendencia económica, que se introducen y generalizan a raíz de la praxis del comercio colonial, cuyo resultado final será el de una progresiva

¹ Spooner, Frank C., *Risks at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge University Press, 1983.

² Tenenti, A. y B., *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*, Jouvence, Roma, 1985.

³ Aunque no faltan algunos trabajos introductorios sobre aspectos institucionales o jurídicos sobre los mismos -entre ellos, el artículo pionero de Céspedes de Castillo, G., los títulos disponibles son escasos, entre ellos, vid. la aportación reciente de A.M. Bernal, "Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias. Siglo XVI", en *Actas del V Centenario del consulado de Burgos, I*, Dip. Prov. de Burgos, 1994.

liberalización del negocio de los seguros, más acorde con el espíritu especulativo que introdujera el comercio americano en el incipiente desarrollo del capitalismo moderno.

Frente a una contratación en exceso rígida y marcada por una reglamentación e intervencionismo máximos, propios de las plazas mercantiles y aseguradoras del Mediterráneo en época bajo medieval, en el mundo colonial se imponen progresivamente *usos y normas* cada vez más flexibles, al tiempo que genera un mercado de contratación de seguros más abierto internacionalmente y con menores trabas de intervención desde los sectores públicos, aunque subsistan las de naturaleza gremial encomendadas al Consulado. La calidad y naturaleza de los "intermediarios" en la formalización de los contratos de seguros, la innovación y generalización de la "póliza impresa", la especificidad contable del negocio asegurador, la exclusiva "jurisdicción privativa" mercantil del Consulado en dicho negocio con exclusión total de las demás instancias públicas y, por último, la progresiva "especialización, monopolio e internacionalización" de compañías y capitales dedicados a la aseguración serán algunos de los hitos que vamos a tener en cuenta.

Era usual, desde que se conoce la contratación del seguro marítimo en el ámbito mediterráneo, que la intermediación de los mismos se hiciera por medio de "corredores", más o menos especializados, y que las pólizas fuesen "formalizadas" ante escribanos públicos, a fin de que adquiriesen rango de documento fedatario si las circunstancias así lo exigiesen en caso de siniestro, avería o echazón; una práctica registral que, generada en la edad media, se mantendrá sin cambios significativos en los tiempos modernos durante los siglos XVI al XVIII, como por ejemplo sucede en ciudades como Barcelona, Génova, Palma de Mallorca, Marsella etc. Por esta razón en las plazas mercantiles del Mediterráneo, los principales "corpus documentales" de pólizas aseguradoras se encuentran en los registros de los notarios, que incluso a veces llevaban un protocolo específico para sentar exclusivamente las pólizas de seguros ante ellos formalizadas. Esa dualidad de *intermediación* de los corredores para contratar los seguros, de una parte, y de *formalización* notarial de las pólizas, de otra, quiebra cuando se traspasa del ámbito mediterráneo al atlántico, inclusive todavía en época bajo medieval, pero de modo más radical, aún si cabe, a raíz de la práctica del seguro en el comercio transatlántico. Sevilla, la gran metrópoli castellana abierta al Atlántico medio⁴ desde el siglo XIV, conocería desde muy temprano la práctica aseguradora para los barcos que iban a las Canarias, Azores, Madeira, Guinea, Cabo Verde, Lisboa, etc. sin que apenas ese negocio asegurador haya dejado rastro documental directo -pólizas- en las escribanías notariales de la ciudad, mientras que son frecuentes las pruebas documentales indirectas -poderes para asegurar, para cobrar seguros, obligaciones y liquidaciones etc.- que testimonian la práctica de esa negociación.

Iniciada la navegación con las Indias, tras el descubrimiento colombino en 1492, el tráfico con las colonias americanas conocería desde Sevilla un incremento creciente durante los siglos XVI y XVII y desde Cádiz para el siglo XVIII. Y sin embargo, teniendo, como tenemos, constancia fehaciente de la importancia progresiva que alcanzara la aseguración transatlántica apenas si hay de ella más que referencias esporádicas, y no sistemáticas, en los archivos notariales de las dos ciudades andaluzas. En cierto modo, la falta y endeblez de los estudios sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias derivarían de la pretensión equivocada de cuantos investigadores se acercaron al tema de buscar información entre la documentación notarial de Sevilla y Cádiz -o en los archivos notariales de las Islas Canarias⁵-. Pese a la excepcional riqueza documental de los archivos notariales bajoandaluces y canarios para otros aspectos del comercio colonial español como sean los *cambios marítimos*⁶, lo cierto es que la información que su documenta-

⁴ Bernal, A.M. "Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal", en *Actas del congreso Internacional "El Tratado de Tordesillas y su época"*, II, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1995.

⁵ Estudios en esta dirección se han dado a conocer varios de ellos, todos baldíos para el interés de la investigación económica del seguro, por lo que omitimos aquí sus referencias.

⁶ A su estudio hemos dedicado una amplia monografía, vid. A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias. Dinero y crédito en el comercio colonial español, 1642-1824*, 763 páginas, Tabapress-Fundación El Monte, Madrid, 1993.

ción nos ofrece sobre seguros no puede ser más insatisfactoria y ello porque, a diferencia de la práctica que hasta entonces fuera habitual en las plazas mediterránea, la "formalización" de las pólizas no requería que se hiciera, obligatoriamente, ante escribano público. Lo que no es óbice para que, en ciertos casos, las pólizas se pasasen ante escribano, ~~.....~~ aunque sería la excepción.

No hemos podido determinar todavía con exactitud la fecha inicial, pero tenemos pruebas concluyentes de que en Sevilla, desde el siglo XIV al menos, fueron los "corredores de oreja", más tarde denominados *corredores de lonja*, los encargados a un tiempo de *intermediar y formalizar* las pólizas de seguros. O lo que es lo mismo, lo corredores al intervenir en la contratación de un seguro, entre asegurado y asegurador, asentaban en sus libro-registros los datos así como las condiciones particulares del seguro y luego refrendaba con su firma la póliza suscrita con lo que ésta quedaba autenticada y legitimada como documento probatorio, si fuese necesario exhibirla ante un Tribunal competente. De los libros registros de corredores, donde las pólizas quedaron asentadas, por desgracia, hasta el presente sólo hemos podido localizar fragmentos muy incompletos de algunos de ellos por traslados de los mismos en pleitos entre aseguradores y asegurados y de lo que daremos cuenta detallada en nuestro estudio general y sistemático de la aseguración en la Carrera de Indias.

¿Hasta qué punto ese proceder sevillano resultaba innovador? Parece probado que al generalizarse en la Corona de Castilla la práctica del seguro marítimo se adoptaran en la principal plaza aseguradora de ésta, Burgos, unos usos que suponían un cierto avance progresivo respecto a los que se venían practicando en las plazas mediterráneas, y más en concreto, en la de Barcelona. Así, entre otras, se elimina la obligatoriedad de la intervención notarial de los escribanos de la ciudad quedando establecida la creación de un único *registro* de los contratos ante el escribano-secretario del Consulado burgalés o Universidad de Mercaderes⁷. Con este precedente castellano y tal vez por las propias condiciones en que comenzara a desenvolverse la incipiente proyección comercial atlántica hacia las Islas canarias y portuguesas y a los enclaves de la costa occidental africana -en realidad, un incipiente comercio cuasi colonial- así como la inexistencia de un Consulado en la ciudad de Sevilla, todo ello debiera favorecer un tipo de negociación más fluida, menos sujeta a reglamentaciones e intervencionismo, y guiada más por las condiciones y usos impuestos por el mercado y sus agentes especializados. Lo cierto es que los *corredores de lonja sevillanos*, organizados como gremios desde el inicio del siglo XIV -en 1337 reclamaban a la Corona el privilegio de portar armas y caballo- obtienen la facultad, en exclusiva, de intervenir como intermediarios de los seguros y en la formalización de sus contratos, en detrimento de los escribanos públicos de la ciudad; privilegio que luego se confirmarían por la Corona en los años de 1375, 1379, 1404, 1420 y 1455 y, ya en tiempos de los Reyes Católicos, en 1477.

Se configura un *mercado asegurador muy profesionalizado*, dado el protagonismo que en él tuvieron los intermediarios del mismo. Una actividad económica del tal magnitud, como fuera el mercado asegurador del comercio colonial, que, sin embargo, apenas generaba ingresos en beneficio del erario público. Tal vez por ello, y coincidiendo con la creciente necesidades de recursos a que se viera abocada la Corona de Castilla desde el reinado del emperador Carlos V, se perfila la posibilidad de crear una "escribanía de seguros", dicha escribanía, siguiendo la costumbre de la privatización de la función pública llevada a cabo por la Corona como medio de allegar ingresos extraordinarios, se adjudicaría por venta al mejor postor y se le concedería el privilegio en exclusiva de formalizar, validar y registrar todas las pólizas de seguros que se negociasen en la ciudad de Sevilla. El Emperador se la concede inicialmente a un tal Urgel, quedando sin efecto, y en 1529 a Alonso de Mexía, sin que tampoco se haga efectiva la concesión, quedando los corredores de lonja con el privilegio como hasta entonces. En 1556 Felipe II de nuevo vuelve a crear el oficio de escribano de seguros y lo da por merced al marqués del Carpio, D. Luis Méndez de Haro, quedando de nuevo sin efecto al ser informado el Rey de los perjuicios ocasionados a los corredores de lonja "porque lo principal que hacen son las pólizas de seguros, que no hace falta que

⁷ Basas Fernández, M. *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Estudios de Deusto, Bilbao, 1963.

intervengan escribanos", que el corredor la firma después de los aseguradores "como se hacia desde tiempo inmemorial". Sin embargo, la precariedad de la Hacienda pública y la necesidad de allegar cuantos recursos fueran posibles, decide a Felipe II a pretender crear de nuevo la escribanía de seguros -en una más amplia operación de recrear las escribanías públicas de la ciudad de Sevilla-, disuadiéndole de ello el pago de 24.000 ducados que hiciera el gremio de corredores de lonja para que no se llevase a efecto y pagando la ciudad, a su vez, 600.000 ducados, para evitar se aumentase el número de los escribanos. Nuevo intento en 1588, que los corredores consiguen detener, dejando la situación tal como hasta entonces estaba, quedando los corredores como únicos formalizadores del negocio asegurador, cuyos privilegios serían confirmados por Felipe III en 1614⁸.

Pero cuando arrecian las dificultades económicas en tiempos de Felipe IV, de nuevo, entre los muchos expedientes instruidos para incrementar los ingresos de la Hacienda, estaría el de crear y poner a la venta el oficio de escribano de seguros en 1634. Ahora la operación de venta se formaliza y compra la escribanía el portugués Juan Bispo Pereyra, aunque otra vez, ante la queja de los corredores y su aportación pecuniaria de 22.000 ducados pagados en 1637, logran detenerla. Por poco tiempo, pues en la difícil coyuntura de 1643, la Corona vuelve a sacar a la venta la escribanía de seguros que adquiere por el importe de 1500 ducados de vellón el portugués Alfonso Rodríguez Borxe, asentista de Felipe IV, con residencia en Madrid, operación sobre cuyo significado y alcance estudiamos en detalle en otra lugar⁹. La trascendencia de la operación era evidente, dado el cuasi control que por esos mismos años tenían los judíos portugueses -"marranos"- del comercio colonial en la ciudad de Sevilla pues tenían arrendados los "almojarifazgos", o aduanas, de manera que tendrían bajo su control y conocimiento todo lo sustancial e importante del comercio colonial español. La venta de la escribanía suponía que a partir de entonces el titular portugués tendría el monopolio para formalizar todas las pólizas de seguro -además, se le concede también, el monopolio para intervenir en las escrituras de cambio marítimo- que se contratasen en la ciudad, tanto para Indias como para Europa, y que las que no se hicieran ante él carecerían de validez legal ante los Tribunales; el escribano cobraría por cada póliza formalizada los dos por millar -lo mismo que cobraban los corredores por su intermediación- y además el canon correspondiente previsto en el Arancel Real a favor de la Hacienda pública. Conocida la venta, hubo conmoción en la ciudad de Sevilla, tanto en el Consulado como entre los corredores y demás escribanos públicos que veían de ese modo cómo quedaba monopolizado por la "nación" portuguesa una de los aspectos más substanciales del negocio de la Carrera de Indias como fueran los cambios y seguros. Al final, los sucesos políticos, con la separación de Portugal de la monarquía española, vinieron a dejar la situación tal como estaba hasta entonces.¹⁰

Precisamente, una de las cuestiones que mayor atención se le había prestado por los corredores de lonja era evitar la presencia de extranjeros en la *intermediación* de los seguros, que no en la *negociación*. Lo que se estimaba como algo imprescindible dada la preeminencia, como veremos, de los capitalistas extranjeros en cuanto aseguradores de la Carrera de Indias. Se trataba, pues, de evitar, que capitales, intermediación, formalización y registro de los seguros quedase en manos exclusivas de las importantes grupos de mercaderes y hombres de negocios extranjeros

⁸ A. G. I. Consulados. En 1625 Juan Gómez Maldonado contrata con Antonio Armijo y otros una póliza de seguros; hay siniestro y a la hora de sustanciarse el litigio ante el Consulado se manifiesta que la póliza la ha perdido el interesado y que en su lugar presenta un traslado de la misma hecho por el "corredor" que intervino en ella pues "el corredor ante caso es persona pública como escribano y el traslado hace plena fé y prueba".

⁹ Bernal, A. M. *Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por portugueses*, Anuario de Investigaciones "Hespérides", I, Granada 1994.

¹⁰ Ya no habría intentos de cambios posteriores, quedando los "corredores de lonja" como únicos intermediarios en la contratación, formalización y registro de las pólizas de seguros, hasta que a mediados del siglo XVIII, se establece la obligatoriedad de un "registro oficial" de pólizas de seguros que quedaría a cargo del Consulado de Cádiz.

que operaban desde la ciudad de Sevilla en el comercio colonial español. Sobre todo, la *intermediación* era especialmente deseada y buscada por los genoveses, que ya en 1404 consiguieron que un tal Nicolaso de Macey obtuviese una plaza de corredor de lonja y, como tal, poder intervenir en la formalización de seguros marítimos, aunque su nombramiento fuera revocado de inmediato ante la protesta del gremio de corredores de lonja sevillano. En realidad, durante el siglo XVI, sólo un extranjero conseguiría entrar, siendo admitido, en dicho gremio, el genovés Jacome Antonio Gavi, si bien fueron muy frecuentes los expedientes contra aquellos que, sin licencia y sin estar matriculados, ejercían la función intermediadora -a esos intrusos se les llamaba "zánganos"- entre los que abundaban los genoveses y flamencos. Por último, a mediados del siglo XVII, serían los judíos portugueses, como hemos visto más arriba, los que por otra vía, intentarían acceder al control en la intermediación del substancial mercado asegurador del comercio colonial español.

El comercio atlántico favorecería, desde fecha muy temprana, la adopción de otras innovaciones como fuera la generalización de la *póliza de seguros impresa*, fenómeno éste que tardaría en adaptarse por la práctica aseguradora mediterránea. De las pólizas se tenían disponible distintos modelos, ~~los que se utilizaban para el comercio de Indias~~, lo que facilitaba su tramitación y era acorde con la no exigencia de formalizarlas ante escribano o notario público; además, era una respuesta idónea ante la exigencia de los miles de contratos que habrían de formalizarse en el tiempo relativamente breve en que se organizaba la carga de cada flota anual a las Indias. La proliferación de la actividad aseguradora dejaría también su rastro en la contabilidad de los mercaderes¹¹, que dedicaban, siguiendo un sistema similar al de partida doble con su Mayor y Manual correspondiente, unos libros contables específicos para el negocio asegurador, distinguiendo entre *seguros firmados* -en cuanto aseguradores- y *seguros tomados* por ellos -en cuanto asegurados-.

En un punto crucial, como el de la legislación y jurisdicción sobre los seguros, se haría más patente, aún si cabe, las diferencias establecidas entre los modos de asegurar impuestos por la Carrera de Indias respecto a los usos bajomedievales que siguieron operando en las plazas marítimas vinculadas al comercio europeo. Aunque carecemos de los estudios institucionales y jurídicos competentes, se percibe con nitidez, a través de la normativa legal comparada¹², y la praxis anexa, una liberalización progresiva en el mercado asegurador sevillano, que pudiera, provisionalmente, sintetizarse, en los siguientes puntos:

a. Tras la creación del Consulado de Sevilla en 1543, poco a poco se van transfiriendo a éste la competencias y jurisdicción privativa en cuestiones de seguros, lo que en principio no suponía novedad alguna por cuanto era lo usual practicado por los Consulados bajomedievales de ámbito mediterráneo, o más tarde por el Consulado de Burgos. Pese a ello, lo significativo será que a partir de 1598 el Consulado de Sevilla adquiere jurisdicción privativa total y conocerá en exclusividad en pleitos sobre seguros -cuyas resoluciones en materia de seguros eran de ejecución inmediata, sin posibilidad de apelación ni aplazamiento-, sin acceder a que éstos pasen a cualquier otro tipo de jurisdicción civil, ni aún siquiera a la propia Audiencia¹³, lo que no sucede en el resto de los Consulados.

b. Se dictan normas en 1557 sobre naufragios y abandonos más acordes con una situación menos restrictiva y encorsetada que la practicada hasta entonces. Se diferencia entre la póliza

¹¹ Bernal, A. M. *Libros auxiliares contables de giro, cambio y otros activos líquidos en la negociación de la Carrera de Indias*, en prensa.

¹² En cierto modo, muchas de las disposiciones más novedosas e innovadoras practicadas en el mercado asegurador de la Carrera de Indias serían adoptadas en otras plazas europeas, tanto del la fachada atlántica -Flandes, etc.- como mediterránea, en particular Génova.

¹³ En realidad esa posibilidad quedaba abierta siempre y cuando se detectase un comportamiento criminal a la hora de negociarse un seguro, lo que justificaría el traslado de la jurisdicción privativa mercantil a la jurisdicción civil ordinaria; pese a todo, el consulado sistemáticamente se opuso a cuantas manobras se intentaban en esa dirección, diciendo que quienes así procedían -al pedir el paso del expediente a la jurisdicción civil- lo que querían era dilatar la ejecución de la sentencia sobre expedientes de quiebras que en el caso de la Carrera de Indias era, como se ha dicho, de ejecución inmediata.

za de seguro de ida de la de venida, por cuanto en este último caso el producto transportado era la plata, que se traía por sistema de convoyes fuertemente escoltados, pagados por un sistema de apoyo mutuo llamado la avería, hasta el punto que sólo muy excepcionalmente la Corona llegaría a asegurar la traida de la plata correspondiente al Real Erario¹⁴. Ya en el siglo XVIII sería habitual la práctica del seguro "por vía de apuesta"¹⁵, aunque fuera prohibido a partir de 1763. Y sobre todo, se introducen una serie de reglamentaciones en lo suponía la interrelación entre cambios y seguros marítimos, que habrían de tener eco en toda la legislación europea sobre seguros.

Como hemos tenido ocasión de probar en otros escritos, incluso antes del Descubrimiento en 1492, el mercado asegurador de Sevilla estaba bajo control de grupos foráneos, bien de mercaderes y financieros de Burgos y Medina del Campo durante la primera mitad del siglo XVI, bien por las nutridas colonias flamenca, portuguesa, genovesa, inglesa y florentina asentada en la capital del Guadalquivir en los siglos XVI y XVII. La Carrera de Indias va a reforzar el carácter *internacional* que ya tuviera el negocio de los seguros así como la temprana *especialización* que se diera entre quienes se dedicaban al mismo y la tendencia *monopolística* que le caracteriza. A raíz del Descubrimiento americano, las primeras referencias de operaciones aseguradoras de las que nos han quedado rastro documental aparecen vinculadas a genoveses, como Grimaldi y Centurion, que financian y aseguran a Colon, o los Lercari, Justianiani, Negro etc. así como a florentinos relacionados económicamente con Amerigo Vesputio. Desde entonces, y de manera creciente, como se expresa en apéndice, la presencia internacional iría en aumento, hasta controlar alrededor del 80% del mercado asegurador del comercio colonial español, y en donde todavía destacaba la primacía de los genoveses -con nuevas familias como los Bucareli etc.- que hacia 1690 suponían el 50% del total de quienes se dedicaban al negocio de los seguros marítimos con la América hispánica.

Desde fecha muy temprana también, como hemos tenido ocasión de exponer¹⁶, se decanta una clara especialización entre la multitud de agentes que intervienen en la Carrera de Indias: se distinguen, por una parte, a quienes se dedican al tráfico marítimo -los armadores, navieros, consignatarios y maestres-, donde sobresale la presencia mayoritaria de los vascos; de otra, a quienes emplean sus capitales y actividad en la export-import y negocios de financiación y crédito -mercaderes, banqueros y hombres de negocio así como particulares que invierten por vía de los cambios marítimos en la Carrera; y por último, los aseguradores. Esta última actividad que durante largo tiempo, durante el siglo XVI, se ejercía simultáneamente, de forma indiferenciada tanto por mercaderes, banqueros, hombres de negocios, particulares e incluso gente de la mar -quienes invertían en seguros parte de sus disponibilidades liquidas al tiempo que ellos mismos eran tomadores de seguros, en un plan estratégico de diversificar riesgos-, desde fines del siglo y, de modo claro, durante el siglo XVII adquiere un alto grado de especialización, interviniendo en dicha negociación quienes ejercen de forma casi exclusiva como aseguradores, bien individualmente, bien en compañías comanditarias creadas al efecto. El resultado final sería una concentración mayoritaria del negocio de seguros en un reducido grupo, integrado por capitales internacionales, e interconectados por medio de acuerdos básicos sobre coste del seguro -primas fijadas a precio fijo y único- así como de las condiciones particulares con que los seguros hubieran de contratarse, configurando un incipiente negocio similar a los *cartels*, o negocios de naturaleza oligopólica.

¹⁴ A. G. I. Consulados. En 1628 Jacome Antonio Gavi se hizo asegurar la cantidad de 10.000 rs. de plata sobre el oro o plata que viniese consignado a su nombre desde San Juan de Ulua a la Habana y luego a Sevilla, tomando el seguro al 10%; la flota fue atacada por los holandeses y Gavi reclama a los aseguradores: éstos sólo quieren pagarle 9000 rs., que fue la cantidad efectiva de plata que se había cargado, según los Registro para el genovés, pero éste quiere que se le paguen los 10.000 rs. concertados pues en la póliza se incluía los costes y costas del seguro.

¹⁵ R. C. de 1763 donde se recoge el significado y posterior prohibición de esta modalidad de seguros marítimos.

¹⁶ Bernal, A. M. *La financiación de la Carrera...* op. cit.

1. En 22 de enero de 1688 los hombres de negocio aseguradores de la plaza de Cádiz¹⁷ firman mancomunadamente un documento por el que se fijan los premios que se pagarían en las pólizas de seguros abiertas en dicha ciudad, con vigencia de tres años, con obligación de todos los firmantes de guardar y hacer cumplir los precios pactados; se dice que se llega a dicho acuerdo como medio de reducir, y eludir, los quebrantos y menoscabos económicos que se siguen de la negociación de las pólizas de seguros. Los precios del seguro se fijan para los viajes a Indias pero también para las plazas europeas de Dantzing, Hamburgo, Londres, Dunquerque, Havre de Grecia, Saint Malô, Londres, Irlanda, Amsterdam, Zelanda, Rotterdam, Cádiz, Málaga, Ostende, Vizcaya, Galicia, Lisboa, Cartagena, Alicante, Marsella, Génova, Livorno, Sevilla y Cerdeña. Los firmantes del documento, constituidos en *Diputación del comercio Extranjero*, se comprometen a que nadie abrirá póliza por precios menores a los pactados, que ninguno de ellos firmará póliza que no vaya abierta por algún miembro de dicha Diputación, que el precio del seguro se recibirá de contado y que si hubiere pleito contra alguno de ellos todos ayudarán a la defensa.

2. Tres años más tarde, reunidos de nuevo los "hombres de negocios aseguradores" en 1691, en cuantía de 37, se vuelve a refrendar un acuerdo de naturaleza similar, al tiempo que se establece el tope máximo de 400 pesos escudo como cantidad que podía suscribir cada asegurador en una misma póliza; se reafirman en el cobro de los premios por anticipado, acuerdan además elegir a 6 de entre ellos para que fuesen los únicos habilitados "como abridores de pólizas" y en nombrar a dos de sus miembros como "jueces componedores" para hacer cumplir lo pactado -son designados el genovés Duracio y el inglés Pitts- De los 37 asistentes a la reunión, donde se renueva el acuerdo, siete son ingleses, tres holandeses, dieciocho genoveses, tres florentinos, y otros tres de difícil adscripción.

B).- Tal vez el capítulo más innovador en el desarrollo del capitalismo mercantil en los siglos XV al XVII comprenda la interrelación entre finanzas, crédito y seguros. Y sin duda alguna, la aportación más novedosa y renovadora en este campo vendrá establecida por la evolución que tuviera el comercio colonial de la Carrera de Indias.

Como ya hemos tenido ocasión de exponer en detalle¹⁸, el aspecto esencial de la financiación del comercio de Sevilla-Cádiz con las Indias se hizo, sobre todo, a crédito, bajo la modalidad de un instrumento arcaico -el *préstamo marítimo*, llamado también *bodmerie*, *prêt* a la *grosse* o cambio marítimo, entre otras denominaciones, según modalidades-, que conocería, gracias a la Carrera de Indias un protagonismo indiscutible en las actividades mercantiles y financieras de todo el comercio europeo con las colonias durante el largo periodo de fines del siglo XV hasta comienzos del siglo XIX. No es momento ahora de describir en detalle la casuística de lo que fuera la funcionalidad y alcance económico de crédito a través del préstamo marítimo y su interrelación con el negocio de los seguros, remitiendo al lector interesado a lo que ya tenemos publicado al respecto.

C).- En esta tercera parte nos vamos a centrar en analizar algunas cuestiones referidas al contenido y significado económico de los seguros, bien contemplado como gasto para los asegurados, en cuanto valor de una contabilidad de coste, bien en cuanto beneficio para los aseguradores, resultado de una inversión. A través de los ejemplos que hemos seleccionado de la Carrera de Indias nos podemos abrir camino en una espesura casi inexplorada hasta el presente.

Sobre el valor o importe del premio del seguro en la Carrera de Indias hay que señalar, como ya observara Melis, que éstos no diferían de los usuales del tráfico marítimo europeo, como puede comprobarse de la muestra que sobre aseguradores y seguros hemos incluido en apéndice para los años de 1621-1630. Lo que si parece claro es la caída en el precio del seguro durante el siglo XVIII, que no cesa de reducirse, siguiendo en esto la tendencia general. Y acorde a ello, evolucionaría el beneficio de los aseguradores en relación a los capitales invertidos en el negocio, que iría desde el 56% en la primera mitad del siglo XVI, al 31% de la primera mitad del siglo XVII,

¹⁷ Ravina, M. *Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a fines del siglo XVII*. Revista de Indias. 172, 1983.

¹⁸ Bernal, A. M. *La financiación de la Carrera de Indias...* op. cit.

al 20% en la segunda mitad de la dicha centuria para quedar reducido a un 8% a mediados del siglo XVIII.

A tener en cuenta, en los aspectos contables de los seguros, serían el cálculo del *índice de siniestrabilidad*. Del ejemplo que ya estudiamos¹⁹ de la compañía Lapi, que opera en Sevilla en los años de 1532-1537, se deduce que: a) el importe de las primas cobradas por la Cía ascendió a 1.376.391; b) que el importe de los siniestros pagados sumaron 679.477 y c) quedando un beneficio líquido de 696.914, dando como resultado un índice de siniestrabilidad del 49,3% y un beneficio neto del 50,6%. No es fácil desentrañar los aspectos contables de la aseguración en una contabilidad de coste, por la diversidad de supuestos que puedan contemplarse así como por el carácter siempre litigioso que llevan anexo el pago de los seguros una vez producido el siniestro. Del segundo caso analizaremos la participación del seguro en una liquidación por avería gruesa en 1780 y del primero ofreceremos un resumen de lo que supusiera el coste de aseguración a la Compañía de la Habana de 1774 a 1803.

1. En la liquidación por *avería gruesa* practicada en 1780 al navío El Andaluz, que hacia viaje para Montevideo, nos ofrece las indicaciones oportunas para adentrarnos en el tema contable asegurador:

		contribuyen a la Avería Gruesa	
1. Valor de la CARGA	1.971.737 rs.	1.971.737 rs.	
2. id. de los FLETES	1.021.567	510.783 (al 50%)	
3. id. SEGUROS nave	836.427	836.427	
Total	3.829.731	3.318.427	
4. id. REASEGURO	602.352		
Total general	4.432.083	3.318.427	

La avería gruesa importó 197.184 rs. que, prorrateados entre los 3.318.427 (los fletes se contabilizan a tal efecto sólo al 50% y los reaseguros no se contemplan a tal efecto), sale al 5,94%, por lo que del coste total de la avería gruesa se han de imputar al valor de la carga 117.145 rs., al de los fletes 30.346 rs. y a los seguros 49.693 rs. Así establecido los datos básicos, los ratios del conjunto contable serán los siguientes:

A. Seguros / Carga	42,42%	Fletes/ Carga	51,81%
Seguros / Fletes	81,87%	Reaseguros/Seguros	72,00%

B Sobre la inversión total, valor y beneficios, del navío:

Corresponden a la Carga el	44,48%
id a los fletes	23,04%
id. a seguros + reaseguro	32,48%

2. Del estudio particular que sobre la Real Compañía de la Habana -una de las compañías privilegiadas creadas en el siglo XVIII para reactivar el comercio español con América- tenemos en realización, podemos extraer, del análisis de su contabilidad de coste, algunos rasgos sobre la funcionalidad económica que tuviesen los seguros. Dado el estado de la contabilidad, vamos a considerar dos periodos diferenciados: uno, desde el establecimiento de la Real Compañía en 1741 hasta octubre de 1752 y otro que va desde 1774 a 1803 en que la Cía finaliza su actividad, quedando en medio algunos años donde, hasta el momento, no he terminado de poner en orden los apuntes contables de la misma.

¹⁹Bernal, A.M. *Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias...* op. cit. sobre la información aportada por F. Melis, *Mercaderes italianos en España, siglos XIV-XVI*, Sevilla 1976.

Durante la primera etapa analizada, de 1741 a 1752:

1. El importe invertido en frutas y efectos por la Cía fue de	47.715.098 rs.
2. Los Derechos e Impuestos pagados por la Cía	21.081.487
3. Los premios pagados por Seguros en Cádiz	7.705.406
4. Los fletes pagados	8.017.279

En consecuencia, los ratios de los costes sobre capital invertido, serían los siguientes:

% de Derechos e Impuestos sobre Capital invertido	44,18%
% Fletes	16,80%
% Seguros	16,14%

% Seguros sobre Fletes 96%

El alto coste del seguro en las década de 1741-1752, calculado en un 16,14%, resultaría excepcional respecto a los siguientes años. Lo cierto es que además de la coyuntura general que pudiese afectar al tráfico marítimo, la cuantía del importe del seguro venía dada por la naturaleza del mismo, con oscilaciones muy considerables. Para los años de 1772-1792 -con falta de datos para los años de 1775 y 1776- hemos podido establecer las diversas modalidades y precios de los seguros suscritos por la Compañía, con indicación de sus cuantías y premios:

	Rs. plata	%
a. Sobre casco y quilla de los 2 navíos propios de la Cía	82.680	10,50
b. Sobre casco y carga de id id id.	27.720	3,52
c. Sobre Géneros y Facturas, en barcos propios y otros	262.655	33,36
d. Sobre Efectos	44.709	5,67
e. Sobre Caudales a riesgo en barcos propios	54.147	6,87
f. Sobre Plata retornada de América	38.843	4,93
g. Sobre Azúcares y Palo de Campeche	266.234	33,81
h. Sin especificar	10.326	1,31
total	787.314	

Siendo tan notoriamente diversas las cuantías de los premios pagados por seguros, con los mayores valores en géneros y facturas y en productos coloniales, el cómputo global del coste del seguro, sobre el volumen de capital invertido no lo sería tanto. Para el tiempo que va de abril, de 1770 a diciembre de 1793 los capitales invertidos por la Cía en ropas y efectos, tanto nacionales como extranjeros, para llevar a América ascendieron a 33.591.553 rs. pagando por ellos la suma de 1.573.857 rs. en premios de seguros, lo que supone el 4,68% -frente al 16,14% del periodo anterior- que muestra a las claras la drástica reducción que se operaría en el coste de la aseguración a partir de la segunda mitad del siglo XVIII.

Un análisis de conjunto de las principales variables contables para los años de 1774 a 1803 lo insertamos en apéndice correspondiente, con indicación de las cifras reales y el cálculo de los diversos ratios establecidos entre ellos. En relación a los Seguros, que es lo que por ahora nos ocupa, se puede observar lo siguiente:

El valor del importe de los seguros sobre los Fondos propios (letra D) de la Compañía de la Habana en cada ejercicio anual se sitúan en valores por debajo del 1%; respecto a los créditos (E) contraídos por la Cía oscilan entre el 1,5 y 35 si bien hay años en que pueden alcanzar entre el 5 y 6% y en dos años muy singulares -1782 y 1794- incluso superar el 20%; en relación a las mercaderías (F) el importe del seguro se sitúa entre el 5 y el 85, pero con excepciones muy nota-

