

EL PRECIO DEL SEGURO EN BARCELONA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII. DETERMINACION Y EVOLUCION DE LAS PRIMAS, 1650-1712.

Isabel Lobato Franco  
Universidad de Sevilla

Hace algún tiempo y en otro lugar tuve ocasión de analizar las características estructurales -jurídicas y económicas- del seguro, así como la dinámica y estrategias seguidas por los aseguradores -individuales y compañías- en la práctica del negocio, el cómputo de los valores asegurados y el objeto del seguro en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII<sup>1</sup>. A partir de la misma muestra documental utilizada entonces<sup>2</sup>, retomo el tema para referirme a otro de los aspectos cruciales del negocio del seguro, la determinación y evolución de las primas.

En torno a la prima se articula la actividad económica implícita en la aseguración. Determinar la prima supone efectuar un cálculo económico del riesgo. La prima, aplicada a la suma global asegurada, establece en cada momento cuál es el precio del

<sup>1</sup> I. Lobato, "El negocio del seguro en Barcelona, 1650-1712", Boletín de la Institución Fernán González, Anexo al nº 210, Burgos, 1995, pp.91-107 y Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial, Sevilla, 1995, pp.153-168 y pp.201-210.

<sup>2</sup> La muestra documental procede en su mayor parte del Arxiu Històric de Protocols de Barcelona (en adelante, A.H.P.B.), de los notarios y manuales siguientes: R. Hexarch, Manus securitatum, 1656-1659; F. Lentsclà, 15º securitatum, 1651-1655; V. Gavarró (mayor), Manual de seguros marítimos, 1661-1668; M. Rosell, 2º securitatum, 1706-1709 y 3º securitatum, 1711-1712; D. Rojas, Libro de seguros marítimos, 1695; F. Llauder, 1º securitatum, 1668-1688; J. Sescases, Manual de seguros marítimos, 1668-1694; T. Simón, 1º securitatum, 1677-1695 y 2º securitatum, 1695-1709. La muestra se completa con las escrituras del notario M. Rosell localizadas en varios pliegos sueltos correspondientes a los años 1694-1701, 1704-1706, 1709-1710, 1710-1711 en el Arxiu Històric Municipal de Barcelona (en adelante A.H.M.B.), Fons Notarial, Serie IX, Caja 12; en ambos casos los datos se refieren hasta 1712, momento en que los notarios barceloneses dejaron de llevar libros específicos de seguros.

riesgo, del que va a depender tanto la evolución del mercado asegurativo como el precio de las cosas aseguradas. La prima, aplicada a la suma arriesgada durante el tiempo de vigencia del contrato, señala en cada caso el premio ingresado por el asegurador, del que va a depender el beneficio que pueda llegar a generar el negocio.

Así, la importancia de la prima es tanta que requiere un análisis en profundidad de la forma en que se regula y de las causas que la determinan y que, claro está, inciden en su evolución a lo largo del tiempo. Dado lo complejo del análisis y en aras a la simplicidad argumental, únicamente me referiré en las páginas que siguen al seguro marítimo -mercancías, dinero, casco, aparejos y fletes- prescindiendo, por tanto, de cualquier referencia a otras modalidades como los seguros de vida y cautiverio que alcanzan en el mercado asegurativo barcelonés de la segunda mitad del siglo XVII una significación mucho menor a la del seguro marítimo<sup>3</sup>.

**-Legislación y determinación de la prima: las Ordenanzas barcelonesas de 1435.**

El contrato a prima no nace en el momento mismo en que surge la institución del seguro sino que en Barcelona, al igual que en el resto de plazas aseguradoras mediterráneas con la sola excepción de Florencia, el origen del seguro a prima se sitúa en las postrimerías del siglo XIV. Sin embargo, no será hasta la promulgación de las Ordenanzas de 1435 cuando aparezcan los primeros y muy importantes preceptos legales concernientes a la prima ya que no sólo se establece la obligatoriedad de la contratación a prima sino que también se obliga a la

<sup>3</sup> Las 817 escrituras de seguros que componen la muestra documental se distribuyen, en cuanto al objeto del seguro y los valores asegurados, del siguiente modo:

Objeto del seguro	Nº escr.	Valores aseg. (libras bcna)
Seguros marítimos	760	1.209.334
Seguros de vida	50	47.354
Seguros de cautiverio	7	4.817
TOTAL	817	1.261.505

determinación de su tasa mediante el mutuo acuerdo entre asegurado y asegurador<sup>4</sup>. Ambas disposiciones se recogen inalteradas en las sucesivas Ordenanzas promulgadas a lo largo del siglo XV -1452, 1458 y 1484- y continuaban vigentes en la segunda mitad del siglo XVII, al no existir en la Edad Moderna nuevas disposiciones sobre el seguro y no haberse derogado las existentes. Para entonces es ya práctica generalizada el consignar la prima en las pólizas que se suscriben.

Frente a la liberalidad de la práctica asegurativa barcelonesa, en otras plazas la prima no era fijada de mutuo acuerdo entre las partes. Por ejemplo, el mercado ragúseo quedó intervenido a mediados del siglo XVI por los "Officiali delle securità" quienes, asesorados por los mercaderes que estaban más al corriente de los problemas del comercio y la navegación, fijaban las primas de los contratos<sup>5</sup> Y, al menos en la letra de la ley, las Ordenanzas de Sevilla de 1556 dejan fijadas las primas de los seguros en la Carrera de Indias, aunque, en realidad, la efectividad de la norma fue casi nula<sup>6</sup>.

Así, la forma en que la legislación ordena la determinación de la prima confiere al mercado del seguro en Barcelona la importante peculiaridad de hacerlo extremadamente sensible a la coyuntura. En efecto, al establecerse el precio del seguro de mutuo acuerdo entre las partes las posibilidades de que la prima refleje las variaciones coyunturales de cada momento son mayores que en esos otros mercados en que las primas son fijadas institucionalmente y no se someten a revisión más que periódicamente.

Pero si la ley establece que asegurados y aseguradores pacten la prima es a los aseguradores, esto es, a los que al

<sup>4</sup> Las disposiciones de las Ordenanzas de 1435 así como un análisis de la riquísima legislación barcelonesa en materia de seguros en A. García Sanz y M.T.Ferrer Mallol, Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona, 2 vols., Barcelona, 1983.

<sup>5</sup> A. Tenenti y B. Tenenti, "L'assurance en Méditerranée", Annales, E.S.C., mars-avril, 1976, pp.411-413, p.413.

<sup>6</sup> G. Céspedes, "Seguros marítimos en la Carrera de Indias", Anuario de Historia del Derecho Español, n°19, 1948-1949, pp.57-102, p.92.

final asumen la mayor parte del riesgo, a quienes corresponde la estimación de las contingencias y el mayor peso específico a la hora de fijar las primas. A los demandantes de seguridad no caben más opciones que aceptar las tasas solicitadas o bien emprender la búsqueda, normalmente en otros mercados, de primas más bajas.

Como es natural, los aseguradores deciden la prima en función del riesgo a asumir por lo que cuanto mayor se calcule el riesgo más elevada será la prima. Entre los factores que la bibliografía al uso suele citar como más frecuentes a la hora de decidir la cuantía de la prima están el itinerario a seguir -calibrando tanto la distancia como la peligrosidad del trayecto-, la capacidad de carga y calidad de la embarcación y la tripulación, la situación político militar -paz, guerra o neutralidad entre las diferentes naciones-, la estación del año en que se llevan a cabo los viajes y la incidencia de la actividad pirática o corsaria<sup>7</sup>.

Está claro que la prima es sensible a todas las contingencias señaladas pero no debe olvidarse que lo es no sólo cuando se tienen noticias ciertas sobre la especial incidencia de alguna de ellas sino también cuando rumores y habladurías la dan por cierta. Procede, pues, el análisis de las primas y los

<sup>7</sup> Para no excederme en las referencias bibliográficas citaré, a modo de ejemplo, las obras de A. Tenenti, Naufraiges, corsaires et assurances maritimes à Venise: 1592-1609, París, 1959; L.A. Boiteux, La fortune de mer: le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime, París, 1968; F. Melis, Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI), Roma, 1975; A. Tenenti y B. Tenenti, Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591), Roma, 1985; sobre el mercado asegurativo español véase, entre otros, M. del Treppo, "Assicurazioni e commercio internazionale a Barcelona nel 1428-1429", Rivista Storica Italiana, 1957, pp.508-541; M. Basas Fernández, El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI), Bilbao, 1963; C. Martínez Shaw, "El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros", Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos, IV, 1978, pp.287-310; H. Casado, "Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos", Congreso internacional Bartolomeu Dias e a sua época, Oporto, 1989, III, pp.585-608; A.M. Bernal, "Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias", Actas del V Centenario del Consulado de Burgos, Burgos, 1995, I, pp.499-527; J. Pons, Companys i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715), Mallorca, 1996.

criterios seguidos por los aseguradores para determinarlas.

**-Prima y medio de transporte.**

Como no podía ser de otra manera, los contratos de seguro marítimo analizados aportan datos acerca de las direcciones del tráfico, los objetos asegurados y las primas correspondientes. También se especifica con la mayor claridad la información sustancial relativa a la embarcación a utilizar: nombre, tipología y capacidad de carga de la nave y nombre y nacionalidad del patrón o capitán. Sólo en ocasiones muy esporádicas se llega a mencionar en los contratos algún aspecto relativo a la marinería y se trata siempre del número de miembros que componen la tripulación.

Más adelante se analizan en detalle las principales rutas marítimas que se dibujan a partir de las escrituras de seguro. Ahora baste con señalar que la mayoría de los contratos se efectúan para navegar por el mar Mediterráneo y que, dentro de él, el Mediterráneo occidental -la isla de Sicilia es el límite ulterior- se erige en la zona por la que discurre la mayor parte del comercio asegurado en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII.

El dato es importante porque además de incidir en dos de los elementos fundamentales que determinan el precio del seguro -las distancias recorridas, más cortas, y la climatología, más benigna que en las grandes navegaciones oceánicas-, determina el tipo de embarcación utilizado, más pequeño y maniobrable que los enormes buques que prestan servicio en las grandes travesías atlánticas. A este respecto cabe destacar el empleo mayoritario de la barca aunque junto a ella aparecen también el resto de naves comerciales características del Mediterráneo: pinque, tartana, saetía, ganguil, balandra, polacra, bergantín, falua y navío.

Muy poco es lo que se conoce sobre la flota catalana del siglo XVII<sup>9</sup>. No se dispone de información relativa a la cuantía,

<sup>9</sup> Nada más de lo que en su día escribiera C. Martínez Shaw, "Construcción naval y capital mercantil: Mataró, 1690-1709", Estudis Històrics i Documents dels Arxius de Protocols, VIII, 1980, pp.223-236.

fábrica y calidad de las embarcaciones y no hay más que algunos datos dispersos sobre los patrones y capitanes de las naves, su formación, destreza, conocimiento de las rutas a seguir o forma de participación en las empresas mercantiles de las que son activos agentes. Por ello hay que contentarse con los únicos elementos comparativos que proporcionan las escrituras de seguros que son el tamaño y capacidad de las embarcaciones de acuerdo con su tipología.

Parece lógico pensar que los seguros de mercancías cargadas sobre embarcaciones de mayor tamaño, con una capacidad de carga superior, mayor tripulación y mayores posibilidades de defensa frente a los elementos y frente a los enemigos, pueden contratarse a primas más reducidas. Sin embargo, la documentación barcelonesa proporciona ejemplos que contradicen la anterior afirmación. En los cinco años que median entre 1662 y 1665 se observa una total estabilidad en la prima para el trayecto de Barcelona-Marsella, cifrada en el 4,5%. Las embarcaciones que realizan este tráfico son en su mayoría barcas y durante esos años sólo en una ocasión se aseguran mercancías cargadas en un navío. El mayor tamaño de esta embarcación no aparece como motivo suficiente para que se rompa la estabilidad observada, y la prima a la que se contrata el seguro es igualmente del 4,5%. En agosto de 1709, en plena guerra de Sucesión, siete seguros tienen como objeto realizar viajes redondos desde Barcelona a Túnez y sus costas a fin de cargar trigo con que abastecer a la Ciudad Condal. En los siete viajes se emplean cuatro tipos distintos de embarcaciones, tres barcas, un pinque, dos polacras y un navío. A pesar de ello, no hay distinción en cuanto a la prima aplicada en cada contrato y en todos ellos se estipula el 19%<sup>10</sup>. En tres seguros hechos en noviembre de 1709 con trayecto de Argel a Barcelona las mercancías viajan en dos pinques y un navío y se contrata a la

<sup>9</sup> A.H.P.B., Vicente Gavarró (mayor), Manual de seguros marítimos, 1661-1668, fol.s/n.

<sup>10</sup> A.H.P.B., Manuel Rosell, 2º securitatum, 1706-1709, fol.s/n.

misma prima del 6%<sup>11</sup>.

Los ejemplos en este sentido se multiplican<sup>12</sup> de manera que se puede concluir que el tamaño de la embarcación no es causa principal en la determinación de la prima de los seguros barceloneses, ya que a las embarcaciones mayores no se aplican sistemáticamente primas más reducidas<sup>13</sup>. Es por ello que para calibrar adecuadamente la influencia que pudiera tener la embarcación y la tripulación que la gobierna en el precio del seguro hay que considerar otros factores para los que, de momento, la información disponible a partir de las escrituras de seguros es muy escasa.

Me refiero a factores tales como la calidad de cada embarcación en particular, su estado de conservación y el prestigio de su comandante. Uno de los ejemplos más claros que, en este sentido, ofrece la documentación se refiere a un seguro hecho el 2 de febrero de 1674 sobre unas mercancías que debían ser cargadas en Caller y transportadas a Barcelona. El 1 de marzo de ese mismo año se produce una revisión al alza de la prima y la razón del aumento es la difusión en la Lonja de Barcelona de un rumor que afirma en el viaje de ida (Barcelona-Caller) la embarcación concertada en el seguro de 2 de febrero, "se es perdida, o los moros, o altres corsaris la han pressa". Si se confirma la pérdida los aseguradores admiten que el viaje se

<sup>11</sup> A.H.M.B., Fons notarial, IX, Caja 12, Manuel Rosell, pliego suelto 1709-1710, fol.s/n.

<sup>12</sup> Sólo en la ruta de Barcelona a Mallorca se ha podido apreciar un cierto trato de favor a las embarcaciones mayores, pero sólo muy esporádicamente. En las pocas ocasiones en las que aparecen navíos en ese trayecto la prima es un 1% menor que la estipulada para las barcas, véase, A.H.P.B., Rafel Hexarch, Manus seguritatum, 1656-1659, fol.s/n.

<sup>13</sup> En este mismo sentido, A. Tenenti, "Sui tassi assicurativi mediterranei del Quattrocento e della prima metta del Cinquecento", Studi di Storia Toscana nel Medioevo e nel Rinascimento in memoria di Federico Melis, Pisa, 1987, pp.345-363; tampoco J. Pons, "El coste del seguro marítimo en Mallorca durante la segunda mitad del siglo XVII", Estudis d'Història Econòmica, 1990.2, pp.51-76 encuentra, para los seguros contratados por las mismas fechas en Mallorca, que el tamaño de la embarcación sea causa de fluctuación de la prima.

realice "sobre qualsevol altra barca o vaxell" a cambio de la percepción de un 1% más sobre la prima estipulada. Los aseguradores reciben el premio suplementario aunque consienten que "lo present acte no tinga valor si no es en cas que la dita barca fos perduda a la anada de dit viatge"<sup>14</sup>. Es decir, si el viaje se realiza con una embarcación y una tripulación no conocida por los aseguradores el riesgo es mayor y el seguro se encarece. Se demuestra así que el medio de transporte de las mercancías sí es un factor tenido en cuenta por los aseguradores a la hora de determinar la prima de los seguros marítimos. No es el único elemento valorado, claro está, pero entre las pautas de comportamiento a las que debía atenerse un "parfait négociant" del seguro se contaba, sin lugar a dudas, la puntual y completa información acerca de la flota mercante disponible en cualquier momento.

#### -Prima y trayecto a realizar.

La mayor parte de los estudios históricos sobre seguros marítimos en la Edad Moderna coinciden al señalar que los factores relativos al trayecto a realizar son los más decisivos a la hora de establecer la prima a la que se suscribe cada contrato. Por muchas fluctuaciones a las que pueda estar sometido el mercado del seguro, la distancia y el tiempo de navegación son elementos indisociables que no se pueden dejar de tener en cuenta porque, en definitiva, son ellos los que fijan el riesgo que va a correr el asegurador. En efecto, en un trayecto corto, las posibilidades de siniestro y pérdida -causal o accidental- son en principio menores que en un trayecto largo que requiere mayor tiempo de navegación y, por tanto, una superior exposición a los peligros del mar.

El análisis de los seguros contratados para un determinado viaje -en derecha o con escalas- pone de manifiesto la existencia de una gran número de trayectos distintos, unos seguidos en numerosas ocasiones y otros más circunstancialmente. La relación de rutas configura los diversos ámbitos a los que se

<sup>14</sup> A.H.P.B., Jacinto Sescases, Manual de seguros marítimos, 1668-1694, fol.s/n.

circunscriben los intereses comerciales barceloneses. Excepto un seguro hecho en 1669 sobre mercancías que viajan de Mallorca a Alejandría, ninguno de los restantes seguros sobrepasa hacia oriente las costas de Túnez o las playas de Palermo. Hacia el oeste el enclave preferido es Cádiz, al que le sigue en importancia Lisboa, lugares en los que los mercaderes barceloneses entran en contacto con los productos propios del tráfico colonial. El volumen de los seguros efectuados permite concluir que el área mercantil por excelencia es el Mediterráneo occidental, espacio que comparten el mercado interior catalán, el mercado peninsular y balear y los mercados exteriores francés, italiano y norteafricano.

El mercado catalán se caracteriza por distancias cortas y primas bajas y son muy pocos los seguros que se localizan exclusivamente en él. Abundan más los contratos que con destino a mercados peninsulares o exteriores incluyen puertos catalanes como escalas y los que tienen como origen el puerto de Barcelona. Ello podría ser reflejo de dos cosas. Una, que no se aseguran los cargamentos transportados a distancias cortas; otra, que el tráfico de Barcelona con el resto de puertos catalanes es mínimo y únicamente circunscrito a los productos alimenticios que abastecen la capital o a aquéllos que se cargan en las costas catalanas pero se encaminan a puertos de fuera del Principado. En todo caso, y como se muestra en el Cuadro 1, las primas oscilan entre el 1 y el 4%.

Como se puede apreciar, incluso en el mercado regional se detectan fluctuaciones importantes en la prima que no parecen deberse exclusivamente a la distancia que separa los puntos de origen y destino. El caso más importante es el de Tortosa que en un año (1697-1698) llega a duplicar la prima (del 2% al 4%). La explicación de este fenómeno sólo puede deberse a factores ajenos a la navegación como una momentánea alarma, que no parece ilógica en tiempos de guerra con los franceses, o bien a factores coyunturales que afecten al mercado del seguro como la necesidad de abastecerse de trigo, el tradicional producto que desde este puerto llega a Barcelona, frente a la menor disposición de los aseguradores a suscribir contratos en tiempos de guerra.

CUADRO 1

## PRIMAS Y RUTAS EN EL MERCADO CATALAN

PRIMA	AÑO	Nº SEG.	RUTA
1%	1659	1	Cambrils/Barcelona
	1660	1	Barcelona/Torroella Montgrí
	1689	1	Palafrugell/Barcelona
2%	1668	1	Sant Feliu de G./Barcelona
	1695	2	Flix/Barcelona
	1697	1	Cadaqués/Barcelona
	1678-1697	8	Tortosa/Barcelona
3/3,5%	1677	2	Torredebarra/St.Pere Pescador
	1671-1675	4	Tortosa/Barcelona
4%	1680	1	Barcelona/Tortosa/Blanes
	1698	1	Tortosa/Barcelona

Fuente: las citadas en nota 2.

También las Islas Baleares y la costa mediterránea española son mercados que frecuentan las embarcaciones cargadas con mercancías aseguradas en Barcelona. Mallorca, Mahón, Ibiza, Castellón, Valencia, Alicante y Cartagena son los principales puertos que se completan con la ruta de Cádiz, ya tenga ésta origen en el puerto de Barcelona o bien en el de Salou, Vilassar o Mataró. En el Cuadro 2 se resumen las primas sobre estas rutas y su evolución entre 1650 y 1720.

CUADRO 2

## PRIMAS (%) Y RUTAS EN LOS MERCADOS PENINSULARES Y BALEAR

	<u>BARCELONA/ALICANTE</u>	<u>ALICANTE/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
<u>ALICANTE</u>	1654 .....4	1660 .....6	1653 .....7
	1672 .....4	1690 .....4	1709 .....11
	1693 .....6	1711 .....5	
	1697 .....4		
	1709 .....7		
	1710 .....5		
	1711 .....5		
<u>CARTAGENA</u>	<u>BARCELONA/CARTAGENA</u>	<u>CARTAGENA/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
	1692 .....3,5	1692 .....3,5	1690 .....8
	1695 .....4,5		1695 .....8
			1698 .....10
		1699 .....8	
		1701 .....5	

CUADRO 2 (Cont.)

## PRIMAS (%) Y RUTAS EN LOS MERCADOS PENINSULARES Y BALEAR

VALENCIA	<u>BARCELONA/VALENCIA</u> 1652 .....4 1668 .....4/5 1669 .....4 1670 .....4 1674 .....4 1690 .....5 1692 .....2,5 1709 .....5,5/6 1710 .....6 1711 .....6	<u>VALENCIA/BARCELONA</u> 1654 .....4 1711 .....6	<u>REDONDOS</u> 1695 .....7 1709 ....12 1711 ....12		
	MALLORCA	<u>BARCELONA/MALLORCA</u> 1656 .....6 1657 .....5/6 1659 .....4 1669 .....3 1690 .....3/3,5 1694 .....6 1695 .....3 1709 .....3/4 1710 .....3 1711 .....3/5	<u>MALLORCA/BARCELONA</u> 1657 .....6 1668 .....3 1689 .....3 1690 .....3 1693 .....3 1697 .....3/3,5 1703 .....3 1709 .....4	<u>REDONDOS</u> 1668 .....6 1694 .....6 1698 .....6	
		CADIZ	<u>BARCELONA/CADIZ</u> 1668 ....9 1670 ....9 1673 ....8 1689 ....6 1690 ....6 1692 ....6 1695 .....5/6 1696 ....6 1700 ....5	<u>CADIZ/BARCELONA</u> 1668 ....9 1690 .....6 1693 ....8 1695 .....6	<u>MATARO/CADIZ</u> 1689 ....5 1690 .....6,5 1691 .....6 1693 .....6/7
			<u>SALOU/CADIZ</u> 1689 .....8 1690 ....6 1691 .....5,5 1693 .....5,5/7 1695 .....3,5/7 1696 ....6 1697 .....6/7 1698 ....6/5 1699 .....5	<u>CAMBRIIS/CADIZ</u> 1668 .....9	<u>VILANOVA/CADIZ</u> 1697 .....6
			<u>BARNA./SALOU/CADIZ</u> 1695 .....6 1696 .....6	<u>VINAROS/CADIZ</u> 1693 .....6	

Fuente: las citadas en nota 2

De este cuadro se pueden extraer algunas observaciones interesantes con respecto a la determinación del precio del seguro. En primer lugar, se puede constatar que la prima no depende exclusivamente de la distancia existente entre los puertos de origen y de destino. Cartagena es un puerto más lejano

al de Barcelona que Valencia y Alicante, y, sin embargo, las primas para Cartagena son más bajas que las que se establecen en fechas muy próximas para Valencia y Alicante. Este hecho se repite igualmente en la ruta gaditana. En un mismo año, 1689, la prima cobrada desde Barcelona es del 6%, desde Salou el 8% y desde Mataró el 5%. El medio de transporte utilizado es el mismo en los tres casos -la barca- ; el seguro de desde Barcelona fue hecho en junio, el de Mataró en julio y el de Salou en octubre; en los tres casos el objeto del seguro es idéntico ya que se trata de mercancías y, paradójicamente, el lugar más alejado de Cádiz -Mataró- se beneficia de un menor coste en el seguro<sup>15</sup>.

En segundo lugar, las propias fluctuaciones de las primas que se dan en todos los trayectos refuerzan la anterior conclusión de que en modo alguno la distancia, y por tanto el tiempo de duración de la singladura, es el factor que determina en exclusiva la tasa de la prima. Está claro que deben existir otros factores ajenos a la propia navegación para explicar por qué entre 1692 y 1709 la prima entre Barcelona y Valencia se ha duplicado, por qué en 1668 la prima por ir a Cádiz se fijaba en el 9% y en 1700 se había reducido al 5% o por qué entre 1709 y 1711 las primas aumentan en todos los mercados de forma tan sensible.

Las primas que se muestran en el Cuadro 2 ponen también de manifiesto otra peculiaridad del mercado asegurativo barcelonés como es que los viajes redondos en pocas ocasiones se benefician de primas más reducidas. En los casos en los que se puede comprobar, la prima fijada para los viajes de ida y vuelta es la suma de las primas establecidas para los viajes simples en el mismo trayecto. En los viajes simples tanto en el trayecto de ida como el de vuelta pagan la misma prima. Con todo, asegurar viajes redondos no es lo corriente en el mercado del seguro barcelonés dado el escaso volumen de contratación realizado bajo esta modalidad.

Debe señalarse, para finalizar, que en Barcelona la introducción de escalas en un determinado trayecto no modifica

<sup>15</sup> Estos seguros en A.H.P.B., Tomás Simón, 1º securitatum, 1677-1695, fol.s/n.

el precio del seguro. En 1711 la prima para viajes directos de Barcelona a Valencia es del 6%, un contrato de 31 de marzo de ese mismo año que establece una escala en Benicarló paga la misma prima del 6%<sup>16</sup>. En 1699 un viaje de ida y vuelta a Cartagena, con escala en Mazarrón paga una prima del 8%, la misma que ese año se venía pagando para los viajes redondos sin escalas<sup>17</sup>. En 1710 los viajes en derechura de Barcelona a Alicante van al 5%, la misma prima que se paga en un trayecto con destino final en el puerto de Alicante pero con escalas en Salou y Benicarló<sup>18</sup>.

Por lo que se refiere a los mercados exteriores se detectan igualmente ámbitos mercantiles preferentes pues las escrituras de seguros ayudan a delimitar los espacios comerciales más frecuentados por los mercaderes barceloneses. A juzgar por el alto número de contratos realizados no se puede dudar de la importancia que para el comercio barcelonés tienen los dos principales puertos del Mediterráneo occidental: Marsella y Génova. Junto a ellos otros puertos también importantes para el tráfico mercantil barcelonés: Livorno, Cerdeña, Argel, Túnez, Gibraltar y Lisboa. La evolución de las primas puede seguirse en el Cuadro 3.

Es fácil concluir, en primer lugar, que si bien la distancia es tenida en cuenta a la hora de determinar el precio del seguro -los seguros de Barcelona a Lisboa son obviamente más caros que los seguros de Barcelona a Marsella-, el incremento de la prima no es proporcional a la distancia. De aquí se desprende que la estimación del riesgo por parte de los aseguradores disminuye cuanto más lejana y larga es la navegación<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> A.H.P.B., Manuel Rosell, 3º securitatum, 1711-1712, fol.s/n.

<sup>17</sup> A.H.M.B., Fons notarial, IX, Caja 12, Manuel Rosell, pliego suelto, 1694-1701, fol.s/n.

<sup>18</sup> A.H.M.B., Fons notarial, IX, Caja 12, Manuel Rosell, pliego suelto 1710-1711, fol. s/n.

<sup>19</sup> Este hecho es apreciado también por A. Tenenti quien detecta la desproporción existente en los seguros ragusinos entre una prima del 2% para los viajes por rutas adriáticas cortas y el 4/5% para las travesías de todo el Mediterráneo, véase, "Sui tassi assicurativi...", pp.350-363.

CUADRO 3

## PRIMAS (%) Y RUTAS EN LOS MERCADOS EXTERIORES

	<u>BARCELONA/MARSELLA</u>	<u>MARSELLA/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
<u>MARSELLA</u>	1653 ....6/7	1653 ....5/7	1653 ....10/12
	1661 .....5	1668 ....3	1671 .....6
	1662 ....4,5	1669 ....3	1673 .....5
	1663 ....4,5	1670 ....3	
	1664 ....4,5	1671 ....2,5/3	
	1665 ....4,5	1672 ....3	
	1667 ....4,5	1674 ....4/6	
	1668 ....4	1682 ....2	
	1670 ....3	1690 ....4	
	1671 ....3	1698 ....6	
	1672 ....2,5		
	1673 ....3		
	1674 ....4		
	1675 ....5		
	1683 ....3		
	1690 ....4		
	1692 ....4		
	1693 ....4/5		
	1698 ....3		
	1700 ....2,5/3		
1701 ....3			
1710 .....5			
<u>GENOVA</u>	<u>BARCELONA/GENOVA</u>	<u>GENOVA/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
	1652 ....6	1653 ....7	1689 ....8
	1653 ....5/8	1668 ....8	1691 ....10,5
	1654 ....8	1669 ....5	1692 ....10
	1658 ....8	1674 ....10	1696 ....12
	1668 ....5	1675 ....7	1698 ....11
	1671 ....4/5	1690 ....6	1708 ....16
	1672 ....5	1696 ....6	
	1676 ....7	1697 ....8	
	1681 ....4	1701 ....6	
	1689 ....5	1706 ....7	
	1690 ....5/6	1708 ....8	
	1691 ....7/6	1709 ....12	
	1692 ....6	1710 ....9	
	1693 ....5/6		
	1694 ....5/6		
	1695 ....6		
	1696 ....6		
	1697 ....6		
	1698 ....6		
1699 ....4			
1700 ....5			
1704 ....4/5			
1705 ....5			
1706 ....6/9	1709 ....8/9		
1707 ....8/10	1710 ....8/9		
1708 ....8	1711 ....9		

CUADRO 3 (Cont.)

## PRIMAS (%) Y RUTAS EN LOS MERCADOS EXTERIORES

LIVORNO	<u>BARCELONA/LIVORNO</u>	<u>LIVORNO/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
	1658 ....9	1668 ....8	1653 ....14
	1686 ....3	1687 ....5	1687 ....10
	1687 ....3	1689 ....5	
	1689 ....3	1690 ....6	
	1690 ....5	1693 ....6	
	1710 ....9		
	1711 ....9		
TUNEZ	<u>BARCELONA/TUNEZ</u>	<u>TUNEZ/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
	1709 ....8	1709 ....8	1709 ....9,5/19
	1710 ....8	1710 ....9	
ARGEL	<u>BARCELONA/ARGEL</u>	<u>ARGEL/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
	1706 ....5	1659 ....7	1681 ....12
	1709 ....6	1709 ....6	1708 ....14
	1711 ....7	1711 ....8	1709 ....12
GIBRALTAR	<u>BARCELONA/GIBRALTAR</u>	<u>MATARO/GIBRALTAR</u>	<u>REDONDOS</u>
	1707 ....7	1708 ....10/11	1711 ....20
	<u>SALOU/GIBRALTAR</u>	<u>SALOU/GIBRALTAR/BCNA</u>	
	1708 ....8/11	1708 ....20	
	1709 ....11		
	1711 ....10		
LISBOA	<u>BARCELONA/LISBOA</u>	<u>LISBOA/BARCELONA</u>	<u>REDONDOS</u>
	1706 ....10	1693 ....10	1675 ....16
	1709 ....12	1696 ....10	
		1698 ....9	
	<u>MATARO/LISBOA</u>	<u>LISBOA/MATARO</u>	<u>SALOU/LISBOA</u>
	1707 ....10	1690 ....10	1692 ....9
		1707 ....12	1699 ....7
			1705 ....10
		1709 ....12	
CERDEÑA	<u>BARCELONA/P.TORRES</u>	<u>P.TORRES/BARCELONA</u>	<u>REDONDO</u>
	1655 ....7	1671 ....4	1673 ....7/7,5
	1669 ....4	1675 ....5	1674 ....8/9
	1670 ....4	1688 ....3,5	1689 ....7
		1689 ....4	1690 ....7
		1693 ....4,5	1691 ....8
		1692 ....8	

Fuente: las citadas en nota 2

En los mercados exteriores se rompe la norma observada en los mercados peninsulares y balear para los viajes de ida y vuelta -la misma prima en ambos sentidos-. En el mercado exterior las primas aplicadas a los viajes simples de venida a Barcelona

son, por lo general, algo superiores a las aplicadas en los viajes que tienen su origen en Barcelona. Ello puede deberse a que en Barcelona los aseguradores disponen de información de primera mano sobre el buque, su estado de conservación, el capitán y la tripulación, mientras que en puertos más lejanos esa información es menos directa y no es posible realizar comprobaciones en este sentido por lo que las primas son más elevadas<sup>20</sup>.

También deja de ser norma que las escalas no encarezcan el precio del seguro ya que hay ocasiones en que las primas son más elevadas en los viajes con escalas que en los viajes directos. El encarecimiento depende, en todo caso, del lugar en el que se realice la escala. Por ejemplo, en un viaje realizado en 1668 de Barcelona a Porto Torres (Cerdeña) que incluye escalas en Mataró y Blanes no se paga una prima más elevada que en los viajes en derechura realizados ese mismo año, el 4%<sup>21</sup>. Sin embargo, un viaje de ida y vuelta de Barcelona a Porto Torres que en 1691 incluye las escalas de L'Alguer y Caller (Cerdeña) y una escala en Palermo (Sicilia) paga una prima del 17%, más del doble de la prima estipulada ese mismo año para el viaje redondo y sin escalas entre ambos puertos (el 8%, Cuadro 3)<sup>22</sup>. Parece, pues, que si se trata de realizar escalas en puertos situados en el trayecto normal entre el puerto de origen y el de destino, la prima no sufre alteración con respecto a los viajes en derechura, mientras que si las escalas a realizar exigen el alejamiento de la ruta establecida, sí incrementan el precio del seguro.

Sin embargo, el hecho que más destaca en el análisis del Cuadro 3 son las importantes fluctuaciones que se dan en las primas de los puertos más frecuentados, Marsella y Génova. En la ruta de Barcelona a Génova la prima oscila entre el 4% de 1681 y 1699 y el 10% en 1707. La fluctuación es menor en la ruta de

<sup>20</sup> Igual ocurre, por ejemplo, en Venecia a principios del siglo XVII, véase, A. Tenenti, *Naufrages, corsaires...*, p.60.

<sup>21</sup> A.H.P.B., Francesc Llauder, *1º securitatum*, 1668-1688, fol.s/n.

<sup>22</sup> A.H.P.B., Tomás Simón, *1º securitatum*, 1677-1695, fol.s/n.



Barcelona a Marsella y va del 7% en 1653 al 2,5% en 1672. Estas oscilaciones vienen a demostrar una vez más el complejo entramado de factores que determinan, en cada ocasión, las primas. Que en 1672 se pague el 2,5% por un viaje a Marsella parece sorprendente puesto que en torno a las mismas fechas puertos más cercanos, como el de Valencia o Mallorca pagan primas nunca inferiores al 3%. Parece obvio, pues, que estas fuertes fluctuaciones sólo pueden ser explicadas completamente a la luz de factores externos a la navegación.

**-Prima y factores externos a la navegación.**

Resulta evidente que tanto los medios técnicos relativos a la navegación como las rutas a seguir, las distancias a recorrer y el tiempo estimado de permanencia en el mar son factores que influyen en la determinación de la prima. Pero, a pesar de ello, el precio del seguro en la Barcelona de la segunda mitad del siglo XVII se muestra, para algunos mercados, intensamente fluctuante. A igualdad de embarcación y trayecto, a idéntico interés asegurado, las primas presentan oscilaciones que ninguno de los factores anteriormente expresados puede explicar. De ahí la necesidad de buscar otros elementos que incidan, y no poco, en el precio del seguro y ayuden a explicar el diferente comportamiento de las primas. Las variaciones meteorológicas según las estaciones del año y la coyuntura político-militar son los factores externos a la navegación a los que los estudios clásicos sobre seguros atribuyen también amplia influencia a la hora de determinar las primas.

Tanto en el pasado como en la actualidad, las condiciones climáticas y meteorológicas tienen una gran influencia en la navegación pero especialmente en el pasado cuando los medios técnicos a disposición del hombre son tan limitados que frente al carácter cambiante de una naturaleza a menudo devastadora, sólo puede oponerse el nombre de Dios. A pesar de ello, a la hora de examinar los ritmos de la navegación no hay que caer en un determinismo climático. La meteorología condiciona la navegación, pero no la determina y en los seguros hechos en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII puede comprobarse como la

estacionalidad apenas influye en la determinación de la prima.

En efecto, la muestra documental proporciona ejemplos en los que al seguir una misma ruta a lo largo de, si no todo un año, sí de algunos meses no se observan variaciones sensibles en el precio del seguro. Para la ruta Barcelona/Tortosa se cuenta para 1676 con dos seguros, hechos en los meses de septiembre y noviembre. En ambos casos se aseguran mercancías cargadas sobre un mismo tipo de embarcación ya es la misma, el 3,5%. En 1692 aparecen otros dos seguros hechos en los meses de abril y octubre y la prima es coincidente, el 2%. Para 1697 se cuenta con seguros hechos en los meses de abril, mayo y diciembre y en todos ellos la prima estipulada es del 2%.

Puede arugirse que las rutas marítimas del mercado catalán no exigen una navegación de alta mar sino que se sigue muy de cerca la línea de la costa por lo que los peligros que suponen tormentas o fuertes oleajes quedan atenuados pero en los otros mercados -peninsulares y exteriores- la tónica se repite. Por ejemplo, la ruta Barcelona/Valencia se puede seguir mensualmente en el año 1711 con seguros hechos en enero, febrero, marzo y diciembre, todos a una prima del 6%. Los seguros hechos en 1693 para la ruta Salou/Cádiz corresponden a los meses de febrero, abril, junio, julio, septiembre y octubre y las primas fluctúan entre el 5,5% y el 7%. La prima más baja corresponde al mes de febrero, pleno invierno, mientras que en junio y julio se paga una prima del 6% y en septiembre y octubre el 7%. Si se siguiera una norma estacional, lógicamente los meses invernales deberían someterse a primas más elevadas, lo cual no se puede comprobar en este caso. La poca relevancia del movimiento estacional de precios del seguro en esta ruta se comprueba, una vez más, al comparar las fluctuaciones de 1693 con la absoluta estabilidad de primas de 1696. En efecto, en este año aparecen seguros en enero, marzo, julio, septiembre y noviembre, todos al 6%.

Entre Barcelona y Génova se puede seguir una evolución mensual de la prima, entre otros años, para 1653. Hay seguros hechos en abril, mayo, agosto, septiembre y octubre. Las primas son enormemente fluctuantes; los dos seguros de abril presentan una prima del 5% y 6% respectivamente; el seguro del mes de mayo,

se contrata al 5,5%; los tres seguros de agosto, también a primas diferentes, el 6%, 7% y 8%; igual disparidad en las primas de septiembre, 7% y 8%; los dos seguros de octubre pagan ambos al 8%. Demasiadas oscilaciones como para atribuir las a la meteorología.

A pesar de que la conclusión más acertada es que no se puede demostrar un movimiento estacional en los precios del seguro barcelonés en la segunda mitad del siglo XVII, no se debe entender que las variaciones climáticas y los fenómenos meteorológicos propios de cada estación del año no constituyen un elemento tenido en cuenta por los aseguradores a la hora de calibrar los riesgos que entraña cada posible contrato a suscribir. Así, en cualquier ámbito por el que transcurriera la navegación, las épocas de mayor pluviosidad, las de mayor azote de los vientos, los momentos del año en los que hay mayor peligro de borrascas y tempestades, eran conocidas tanto por asegurados como por aseguradores y la información a este respecto formaba parte, sin duda, de la amplia información que requería el ejercicio con éxito de la actividad mercantil.

De la misma manera, mercaderes y comerciantes procuraban mantenerse perfectamente informados de la marcha de los acontecimientos político-militares. Quizás más que ningún otro territorio de la monarquía española, el Principado de Cataluña se vio afectado, entre 1650 y 1720, por graves conflictos bélicos. La Guerra dels Segadors, con sus derivaciones internacionales, asolan Cataluña hasta que Felipe IV y Luis XIV firman la Paz de los Pirineos en 1659. Los conflictos bélicos de la monarquía española con Francia se suceden sin interrupción a lo largo de toda la segunda mitad del siglo XVII: 1667-1668, 1673-1678, 1683-1684 (con invasión francesa de territorio catalán), 1688-1697 (nueva invasión francesa). No acaban con el siglo las desventuras bélicas del Principado. La complicada sucesión de Carlos II dio pie a un nuevo enfrentamiento bélico en Cataluña. Los catalanes, partidarios del pretendiente austríaco, el Archiduque Carlos, se encontraron de nuevo en 1705 en guerra esta vez contra Felipe IV. Nueve años de lucha culminan con la caída de Barcelona ante las tropas felipistas en 1714.

Los conflictos con Francia no sólo se dirimen en tierra firme sino que, con frecuencia, la guerra se desarrolla también en el mar y en más de una ocasión el Mediterráneo occidental fue teatro de operaciones bélicas. Este hecho tiene importantes repercusiones en el tráfico mercantil. En primer lugar, la declaración de guerra lleva aparejada la prohibición del comercio entre los países contendientes y, en segundo lugar, la navegación, incluso de neutrales se ve dificultada por las operaciones militares. De ahí que en tiempo de guerra los riesgos a correr sean siempre mayores y, lógicamente, el precio del seguro marítimo aumente.

En relación con los conflictos armados, las escrituras de seguros barcelonesas ponen de manifiesto cómo la guerra no interrumpe el tráfico mercantil ni siquiera con el enemigo. Examinar el caso de Marsella es interesante puesto que es Francia la mayor rival de la hegemonía española en esta época. El año 1653 ofrece, en este sentido, un magnífico ejemplo. Se han localizado más de una docena de escrituras de seguros que realizan el trayecto, simple o de ida y vuelta, entre Barcelona y Marsella y ello ocurre apenas unos meses después desde la capitulación de Barcelona y la prolongación de la guerra con Francia, que dura hasta 1659. No hay subterfugios, no hay triquiñuelas para camuflar el comercio con el enemigo. Las escrituras se realizan ante notario, es, por tanto, público y manifiesto que se comercia con Marsella.

Es innegable también que la guerra hace que las primas sean más elevadas. En esta misma ruta Barcelona/Marsella los viajes simples pagan una prima que oscila entre el 6 y el 7% y en los viajes redondos oscila entre el 10 y el 12%, muy elevadas si se comparan con el precio del seguro en el mismo trayecto en los momentos de alivio de la tensión bélica franco-española cuando la prima se sitúa entre el 3 y el 3,5% y en los viajes redondos entre el 5 y el 6%. Una clara duplicación en ambos casos. Y no sólo crece la prima en momentos especialmente agudos de la guerra. En 1675 la simple amenaza de invasión francesa hizo elevar el precio del seguro al 5%, mientras que en la década de los sesenta se había mantenido estable en el 4,5% y en los

primeros años setenta había alcanzado sus niveles más bajos, situándose entre el 2,5 y el 3%. Al final del siglo la paz de Risjwick que pone fin a la Guerra de los Nueve Años (1688-1697) parece ser la responsable de que la prima pase, en unos meses, del 6% al 3,5%.

También en la ruta Barcelona/Génova se deja sentir el peso de los conflictos bélicos a la hora de establecer las primas de los seguros, aunque de forma distinta que en la ruta francesa, pues Génova nunca fue enemiga de España, antes bien, se había convertido ya desde el siglo XVI en enclave estratégico especialmente importante para la articulación del imperio español. Por ejemplo, entre 1652 y 1659, mientras dura la guerra con Francia, la prima se mantiene significativamente alta, en torno al 8%, cuando la prima más corriente en esta ruta oscila entre el 4,5% y el 5%. Durante el conflicto sucesorio español se produjo un nuevo aumento del precio del seguro. En los años previos a la guerra, 1704 y 1705, la prima se mantiene estable en sus niveles habituales entre el 4% y 5%. De enero a septiembre de 1706 la prima pasa del 6% al 9% y hasta 1711 se mantiene entre el 8% y el 9%. Otra vez en tiempos de guerra se detectan las primas más elevadas.

Además de los conflictos armados no hay que olvidar que el tráfico marítimo catalán se vio fuertemente afectado por otro factor de inestabilidad que opera en el Mediterráneo como es el corso -mitad guerra, mitad comercio- practicado sobre todo por los musulmanes de las Regencias berberiscas. Aunque el período álgido del corsarismo norteafricano se sitúa entre 1560-1680, las décadas finales del siglo XVII y primeros años del siglo XVIII no estuvieron exentos tanto de ataques al litoral catalán como de apresamientos de embarcaciones y mercancías<sup>23</sup>. Este hecho, que dio lugar en su momento a una nueva modalidad de seguro como es el asegurarse contra el riesgo de caer cautivo de los corsarios musulmanes, no logra detener el comercio pero sí lo encarece. En un seguro hecho en 1670 para navegar durante tres

<sup>23</sup> E. Martín, "Impulso de la actividad marítima catalana y corsarismo norteafricano (1680-1714)", *XIII Congrés d'Història de la Corona d'Aragó*, Mallorca, 1989-1990, III, pp.185-194.

meses entre las costas de Cataluña y Argel la prima queda establecida en un 40% anual cuando todos los demás seguros trimestrales firmados ese mismo año pagaron el 36% anual, un precio más caro el del primero debido a que se dirige hacia "terra de infels" donde el riesgo de ataque corsario es mayor<sup>24</sup>.

Los ejemplos se acumulan y no es posible referirme aquí a todos. Sin que ello suponga determinismo alguno puesto que no es el único elemento tenido en cuenta por los aseguradores, sí se puede llegar a la conclusión que quizás más que ningún otro factor la guerra, bajo cualquier forma que sea practicada, determina el precio el seguro marítimo en el mercado barcelonés de la segunda mitad del siglo XVII.

#### -Conclusiones

Las evidencias extraídas de la documentación en cuanto a la determinación de la prima son tantas, y a menudo tan contradictorias, que hay que ser extremadamente prudente a la hora de explicar las fluctuaciones del precio del seguro. La concatenación de los factores es compleja, las posibilidades de combinación son múltiples, la casuística parece ilimitada. Todavía pueden extraerse de la documentación casos en los que las diferencias en las primas parecen no responder a ninguno de los factores hasta aquí analizados. Por ejemplo, dos seguros hechos el mismo día, con el mismo objeto asegurado, la misma embarcación sobre la que se cargan las mercancías, la misma ruta a realizar, las primas establecidas para cada asegurado son distintas. Mientras el colchonero Pere Rubert paga el 10%, el conocido mercader Pau Dalmases sólo el 8,5%<sup>25</sup>. La posición del asegurado en el grupo mercantil parece que también influye para que los grandes mercaderes obtengan precios más ventajosos en los seguros.

<sup>24</sup> A.H.P.B., Francesc Llauder, *1º securitatum*, 1668-1688, fol. s/n

<sup>25</sup> A.H.P.B., Francesc Llauder, *1º securitatum*, 1668-1688, fol.s/n.; un resumen de las actividades mercantiles de Pau Dalmases en I. Lobato, "Activitat econòmica i actitud política de la burgesia mercantil barcelonina al final del segle XVII: la familia Dalmases", *L'Avenc* n° 184, 1994, pp.20-24.

La actividad económica que genera el seguro pasa por la determinación de la prima a que se efectúa cada contrato. El análisis de las escrituras de seguros muestra las fluctuaciones, en ocasiones muy intensas, que se producen en el establecimiento de las primas. En el mercado del seguro barcelonés de la segunda mitad del siglo XVII factores que tradicionalmente se han considerado de importancia a la hora de establecer las primas como las variaciones meteorológicas, el tamaño de la embarcación o la introducción de escalas en un determinado trayecto, no se manifiestan como demasiado relevantes. Mayor importancia tienen otros factores relativos a la embarcación (su estado de conservación y la experiencia y pericia del patrón) y al trayecto a realizar (distancia y peligrosidad de la ruta y el tiempo de navegación). A ellos se unen otros factores externos a la propia navegación que son los de mayor importancia en la determinación de la prima: las perturbaciones originadas por los conflictos bélicos y la incidencia de los ataques piráticos y corsarios.

Entiéndase bien, sin embargo, que ninguno de estos factores actúa de forma exclusiva sino que son todos en conjunto los que son estimados por los aseguradores para realizar el cálculo del riesgo a correr. Además, hay que sumar otro factor, menos económico si se quiere, pero no menos importante, como es el factor psicológico. De él forman parte las intuiciones, los presentimientos, los rumores que generan alarmas momentáneas que no dejan rastro en la documentación y sin él no se explicarían las muchas paradojas que se producen en torno a las fluctuaciones de las primas de los seguros.