

# RIESGOS Y SEGUROS DE LA CARRERA DE INDIAS

Manuel Maestro López  
Presidente de la Fundación  
Letras del Mar

En uno de sus libros, Giovanni Papini cuenta su visita a Nueva York, y la impresión que le causó ver aquella gigantesca ciudad desde uno de los últimos pisos del *Empire State Building*, por entonces el rascacielos más grande del mundo.

Se encontraba el escritor asomado a un ventanal, bajo el que se divisaba la inmensa urbe, cuando sintió que alguien le saludaba. Se trataba de Henry Ford.

– ¿Qué hace aquí tan solo *mister* Papini?

– Estaba contemplando la ciudad, y me parece mentira que los hombres hayan sido capaces de construir todo esto.

El industrial americano se quedó un momento pensativo, y después sonrió. Se acercó más a Papini, y como quien hace una importante confidencia le susurró: se equivoca usted. Esta ciudad no la han hecho los hombres, la han hecho los Seguros. Y, como viera que su interlocutor ponía un gesto de desconcierto, le aclaró: sin los seguros no tendríamos rascacielos, porque ningún hombre se atrevería a trabajar a estas alturas, a riesgo de matarse y dejar en la miseria a su familia. Sin seguros ningún empresario invertiría sus millones en construir un edificio como éste, que una simple chispa puede reducir a cenizas. Sin seguro nadie circularía por estas calles, sabiendo que en cualquier momento puede tener un accidente. Y esto no solo ocurre en Estados Unidos. Es el mundo entero el que descansa sobre la base de los Seguros. Sin ellos, cada hombre guardaría su dinero sin invertirlo en ninguna parte por temor a perderlo, y la civilización se habría paralizado poco menos que en la barbarie.

El comentario del industrial americano, podría considerarse como la mejor publicidad hecha a lo largo de la historia en favor de la industria aseguradora. Sin embargo, aún tratándose la época en la que Ford así se manifestó como una de las de mayor auge asegurador, lo que dijo el fabricante de automóviles no tenía nada de original.

Cuatro siglos antes, en un texto legal español se podía leer: «Una de las cosas más necesarias para el trato de las mercaderías, y para la conservación de ellas es la antigua costumbre, que en todos casos se guarda, de asegurarse unos mercaderes a otros las mercaderías que cargan y los navíos que las llevan: lo cual si cesase, disminuirían mucho los tratos; porque no habiendo aseguradores, no habría quien osase cargar y osase aventurar a perder todo lo que cargase».

Se trataba de una parte del texto de las *Ordenanzas de Sevilla*, promulgadas en el siglo XVI, en dónde, entre otros muchos antecedentes existentes, se pone de manifiesto el papel protagónico que tuvo España en una actividad, en la que muchos siguen pensando que nos limitamos a copiar lo que otros habían inventado.

Pues no: Italia es la cuna del Seguro – tal y como lo concebimos en la actualidad - y España, al ser pionera de su ordenamiento legal y propulsora universal con su epopeya americana, fue pieza clave para su desarrollo. Pero, como en otros casos, nosotros cardamos la lana y otros se llevaron la fama.

A título de ejemplo: *Lloyd's de Londres* se fundó dos siglos y medio con posterioridad a promulgarse las *Ordenanzas de Barcelona de 1435*, primera ley existente en el mundo sobre el contrato de seguro, y mas de siglo y medio después de que ciudades como Sevilla o Burgos se hubieran convertido en un emporio asegurador de la época,

como consecuencia de la Carrera de Indias o de la actividad exportadora de la lana de las merinas castellanas a Inglaterra y Flandes. Y, sin embargo, existe la creencia generalizada de que los británicos fueron los inventores de la industria aseguradora.

Circunscribiéndonos a nuestro tema tenemos que: el seguro marítimo era una práctica habitual entre los navegantes y comerciantes, en la época en que Cristóbal Colón proyectó el viaje que le llevó a descubrir el Nuevo Mundo. No es, por tanto, utópico ni extraño pensar que al planear su expedición, entre otras cosas, tuviese la precaución de suscribir una póliza de seguro que garantizase los riesgos que iba a afrontar. El hito histórico que supuso esta gesta también representó un gran auge en el comercio de ultramar y, paralelamente, el desarrollo del seguro marítimo, que fue perfeccionándose según tenemos claras muestras en las instituciones que se crearon, y la regulación del contrato de seguros en las distintas ordenanzas que formaron parte

importante de las *Leyes de Indias*, cuya Recopilación de Carlos II le dedica por completo el título IX.

Al analizar los antecedentes remotos en que se basan los seguros tenemos que manejar reiteradamente dos conceptos: antigüedad y mediterraneidad. Primero, debido a que la idea fundamental del seguro es antiquísima; segundo, a que en las riberas del Mediterráneo, paralelo a la cultura occidental de la que fue cuna, también surgió la previsión, que posteriormente tomó carta de naturaleza sobre sus aguas con el nacimiento del seguro marítimo, auténtico núcleo y base de la institución aseguradora actual.

Ya en la ciudad griega de Rodas surgió una importante potencia naval, que la hizo pasar a la historia por su Marina Mercante y sus leyes marítimas. Su comercio, que comenzó a florecer nueve siglos antes de Jesucristo, llegó a su máximo esplendor hacia el año 408 de esa misma era, en la que su derecho marítimo dominó el Mediterráneo y fue aceptado incluso por Roma entre cuyas leyes, de procedencia rodia, cabe citar la *Lex rhodia de jactu*, en la que se vislumbran términos y operaciones cercanas a las del seguro.

Oscurecida la era griega, como consecuencia de la guerra del Peloponeso, ocupó Roma su lugar hegemónico en el Mediterráneo y, consecuentemente, en el mundo. Los romanos, guerreros por antonomasia, despreciaron el comercio, base del poderío de los griegos. Es, por tanto, difícil encontrar legislación o datos que se refieran al seguro marítimo, ya que el comercio es su causa inmediata. Mas el contrato de seguro se construye sobre otra institución existente, que es la del préstamo marítimo o préstamo a la gruesa. Ambos surgieron ante la necesidad económica de responder a los grandes riesgos, provenientes del elemento extraño y hostil, en el que la navegación se desarrollaba, y de la ausencia de un régimen de protección de la comunidad dedicada a las actividades comerciales. Siendo sorprendente lo pronto que el individuo acomete la explotación del comercio marítimo: hecho determinante para el nacimiento del Seguro. Cuyos antecedentes se pierden en la noche de los tiempos, ya que de forma verbal se aseguraban las caravanas terrestres o los convoyes marítimos.

Se llama préstamo marítimo o préstamo a la gruesa al concedido a una persona que se dispone a emprender un viaje por mar, con el dinero que se le facilita por ese medio crediticio o con mercaderías compradas gracias a él, estipulándose que lo restituirá con crecidos intereses, una vez que rinda felizmente el viaje; en caso contrario, no tiene obligación a devolver la cantidad

recibida ni indemnización alguna. Por consiguiente, en caso de naufragio, el propietario del buque o de la carga queda indemnizado de su pérdida en todo o en parte con el derecho a retener para sí el dinero prestado, que el prestamista pierde con sus correspondientes intereses. Si bien se mira, es éste un caso de contrato de seguro concebido a la inversa.

Inconscientemente, la legislación canónica vino a ser elemento propulsor del seguro y, principalmente, la decretal del Papa Gregorio IX del año 1230, en la que se prohíbe como usurario todo interés, lo cual equivale a abolir el préstamo marítimo. Esto determinó que se invirtiese la operación, cobrándose anticipadamente por el mercader, a modo de interés, la prima y recibiendo el cliente la indemnización en caso de siniestro. El primer ejemplo de verdadero contrato de seguro marítimo, del que poseemos testimonio auténtico, procede del año 1347 y de él se conserva acta en el Archivo notarial genovés.

En este proceso histórico del contrato de seguro, desempeña un papel importantísimo la creación y desarrollo de la forma jurídica de la póliza. Los grávidos y formalistas documentos notariales empezaron a decaer en el siglo XIV, viniendo a ocupar su puesto los documentos puramente privados de los aseguradores, otorgados casi siempre por mediación de un agente o corredor, a los que se dio el nombre de *póliza*. En estos documentos se contenían todas las normas por las que habían de regirse los seguros, y sobre ellas se modeló luego la legislación.

En esta primera época, el seguro marítimo no se limitaba a los riesgos de transporte por mar, sino que se extendía a los riesgos de llegada con retraso y aun a los de transporte por tierra. Una Sociedad en Génova, en 1424, asumía toda clase de seguros: *Tam in mari quam in terra*. El seguro marítimo se combinaba con el seguro terrestre, e incluso existía el seguro de esclavos embarcados en los navíos, si bien es de advertir que los esclavos estaban comprendidos entre las mercancías y, por lo tanto, las reglas del seguro marítimo les eran aplicables.

El libro del *Consulado del Mar* es una recopilación y colección de las leyes y costumbres marítimas dispersas en Derecho romano, griego, bizantino, rodio, italiano, francés y español. Vio la luz en Barcelona en el siglo XIII durante el reinado de Jaime I el Conquistador, y Marsella disputó la cuna de esta importante recopilación a la ciudad española, sin éxito, puesto que está universalmente reconocido que la gloria de su creación corresponde a la capital catalana. Puede decirse que es el primer Código del comercio marítimo del

mundo que, a pesar de la creencia general, no se ocupó del tema del seguro marítimo. Ocurre que, a modo de anexo, en el siglo XV se incluyó en las ediciones posteriores el texto del Edicto de los Magistrado de Barcelona de 22 de noviembre de 1435, conocido como *Ordenanzas de Barcelona* que, como se ha mencionado anteriormente, representa la primera regulación del seguro a nivel mundial. Al ser el *Libro del Consulado del Mar* un código de derecho marítimo universal, que estuvo en vigor hasta el siglo XVIII, fue obviamente un extraordinario difusor de las ordenanzas que incorporó a sus páginas.

Ésta célebre Ordenanza se justifica, *con el fin de extirpar todos los daños, fraudes, cuestiones y debates que pudiesen seguirse por razón del seguro de las naves y otras embarcaciones, así como de mercancías, ropas y haberes, y tanto en el interés de los aseguradores como de los asegurados.* Con el tiempo fueron modificadas, y finalmente en 1484, año en el que se publicó una Ordenanza que viene a ser la refundición de las precedentes. Nos encontramos, por tanto, a finales del siglo XV, cuando con el Descubrimiento de América se inicia la Carrera de Indias, con una clara normativa vigente y un conocimiento grande del seguro marítimo, sobre todo en países como España, Portugal e Italia, donde transcurrió la vida profesional de Colón.

## **La navegación a indias y sus riesgos**

De los riesgos a que estaban expuestos buques y expediciones al Nuevo Mundo da buena idea la de que, en las mejores condiciones, un navío de los que iban y volvían a Indias desarrollaba un ciclo que duraba quince o dieciséis meses, invirtiendo en la navegación de ida unos ochenta días y ciento veinte en la de vuelta. Consideremos que de Sevilla a Portobelo o al Perú, ida y vuelta, había 5.600 y 16.000 millas, respectivamente. Los barcos soportaban dilatadas visitas en Sevilla y Sanlúcar para comprobar su nacionalidad, estado, carga, condiciones y pasaje. A título de ejemplo tenemos que, según Chaunu, de 1504 a 1650 navegaron a Indias 10.635 barcos, con un total de 2.166.700 toneladas, retornando de ellos 7.332, con un total de 1.613.400 toneladas. Los productos embarcados eran diversos. Hasta Indias se llevaba trigo, aceite, loza, telas, quincallería, aguardiente, objetos de culto, etc. De América venían metales preciosos, azúcar, cueros, cochinilla, índigo, cacao, sebo, zarzaparrilla, etc.

Colón, en su *Diario de a bordo*, inicia un género literario que habría de tener muchos seguidores, *las Crónicas de Indias* que irán dando testimonio de lo ocurrido durante las largas travesías oceánicas. Gonzalo Fernández de Oviedo, Bartolomé de las Casas o Hernando Colón forman parte de la nómina de cronistas pioneros en narrar lo que vieron y les contaron de un mar hasta entonces desconocido, y de los riesgos que entrañaba su tránsito: como tormentas con embates del viento que desgarraban las velas de las naves y rompían las jarcias y los palos; choques violentos con ballenas, bajos o cayos que daban al traste con el casco de las naves; descuidos de tripulantes en el manejo del fuego que se propagaba velozmente consumiendo con voracidad todo utensilio o mercancía que encontraba sobre la cubierta o bodegas de los barcos; temblores procedentes del fondo del océano que desencadenaban gigantescos maremotos engullendo tripulantes y buques; pero el principal riesgo estaba en la constante amenaza de piratas y corsarios.

La historia de las agresiones de las potencias extranjeras contra el tráfico español de Indias es la explicación del apetito que despertaba en todos la *Flota de la Plata*. Por lo tanto, además de su aspecto político, tiene otro económico del mayor interés: la lucha contra el monopolio ejercido por España sobre unas colonias que el metal precioso hizo ricas.

En la primera mitad del siglo XVI, corsarios de toda laya pulularon en el triángulo formado por las Canarias, la costa africana y el cabo de San Vicente, al acecho de los navíos que regresaban de América. Los franceses fueron los protagonistas de esta etapa. Más adelante, la acción primordial corrió a cargo de los ingleses, quienes fueron los primeros, con Hawkins y Drake, en llevar la lucha a los emporios americanos, incluso a los de la costa del Pacífico. Las primeras empresas fueron individuales (1560-1580); pero luego se convirtieron en operaciones de conjunto. A lo largo del siglo XVII holandeses, ingleses y franceses se instalaron en las Pequeñas Antillas, desde las cuales fomentaron el ataque de los filibusteros o bucaneros.

## **El seguro como respuesta al riesgo**

Paralelo a la aparición de estos riesgos surgió como respuesta la práctica habitual del Seguro, creándose las instituciones y legislación pertinentes que lo hiciera viable y eficaz, para facilitar el comercio con las Indias.

Sevilla y sus organismos comerciales y económicos, como la Casa de Contratación y el Consulado, fundados para administrar y controlar el tráfico americano, tuvieron gran importancia para el desarrollo del Seguro. En ellas no sólo se mantuvo actividad aseguradora a través de aseguradores y corredores, sino que además actuaron como tribunal en casos de conflicto e incluso desarrollaron una completa legislación sobre la actividad aseguradora. La Casa de Contratación se fundó el 20 de enero de 1503, y fue creciendo durante todo el siglo XVI, a medida que los descubrimientos y las conquistas aumentaban el territorio de su jurisdicción.

Consecuencia directa de este tráfico sevillano fue la contratación de pólizas de seguros, lo que era normal en los alrededores de la catedral. Esta práctica profesional fue tan cotidiana que las *Ordenanzas de Sevilla* de 1556, como hemos visto anteriormente, muy pronto se ocuparon de las condiciones en que debían contratarse: *Y que entre los cargadores y aseguradores haya mucha verdad y llaneza y que no cese de haber los dichos aseguradores como de presente ha comenzado a cesar. Y que los aseguradores estén verdaderamente seguros, y que los aseguradores no reciban engaño en pagar lo que no deberían pagar, por los engaños que se suelen hacer, y en el viaje de las Indias lo suele haber muy mayores, por ser navegación más apartada.*

En cuanto a los Consulados, venían a ser como los Tribunales Comerciales del Código de Comercio francés o español moderno. Los propios mercaderes eran sus organizadores y creadores natos; así como los electores del Prior y demás cónsules que los constituían. Había Consulados en Barcelona, Valencia, Zaragoza, Burgos, Bilbao y más tarde Sevilla. *Y a imitación de este Consulado de Sevilla, por haberse después poblado y ennoblecido tanto las ciudades de México en la Nueva España y de los reyes de Lima, en el Perú,* se fundaron Consulados en ellas con análoga organización e idénticos derechos, respectivamente, en 1603 y 1641.

No podemos circunscribir nuestro estudio a la zona que ostentó durante la mayor parte de la *Carrera de Indias* el monopolio del comercio con ellas –Sevilla y Cádiz–, ya que hubo centros que resaltaron por su actividad y legislación en la transferencia de experiencias en todas estas materias y que, lógicamente, influyeron también sobremanera sobre la época; a la vez que practicaron el seguro durante la *Carrera de Indias*. Los consulados de Burgos, Bilbao y San Sebastián promovieron ordenanzas para adaptar la materia aseguradora a sus específicas necesidades legislativas, aprovechando sus experiencias.

Las Ordenanzas de Seguros, redactadas por el Consulado de Bilbao en febrero de 1520, se convierten en el primer cuerpo legislativo sobre seguros marítimos que atañe al mundo atlántico. En 1558, el Consulado de Bilbao aprueba unas nuevas Ordenanzas sobre seguros y dos años más tarde otras de carácter general que contienen también disposiciones en materia de seguros.

Burgos fue no sólo el centro de contratación lanera más importante de España, sino también el núcleo de negociación de seguros más notable de ella. A mediados de siglo, para una sola feria de las de Medina, se registraban en el Consulado de Burgos más de mil pólizas de seguro marítimo. En 1536, una comisión de mercaderes burgaleses redactó las primeras ordenanzas generales del Consulado y Universidad de Mercaderes de Burgos, aprobadas y confirmadas por el Emperador en 1538. Burgos significó para el Océano lo que Barcelona para el Mediterráneo, tratando el seguro de Indias, desconocido, claro está, para la compilación barcelonesa. De las noventa ordenanzas de 1538, casi la mitad están dedicadas al seguro. Figuran en ellas, no ya un solo formulario de póliza de seguros, sino tres: uno de carácter general, otro para el seguro de Indias, y un tercero para el seguro del casco de la nao. Este seguro del casco fue una de las novedades más interesantes, introducidas en las nuevas ordenanzas, así como el seguro contra corsarios y el que se podía hacer sobre dinero, dado a los maestros; otra de las nuevas ordenanzas se refiere al seguro de esclavos.

Asegurar los esclavos, como cualquier otra mercancía, era habitual durante casi toda la Carrera de Indias, ya que se les consideraba como cosas. La compra de negros se llevaba a cabo principalmente en Santo Tomé y Cabo Verde, de donde se exportaban directamente a América, si bien se importaban a la propia Península; siendo el destino de estos siervos los trabajos domésticos, las encomiendas o las minas. Como ejemplo de éste tipo de operaciones tenemos, entre otros muchos, que el coste de una póliza asegurando un cargamento de esclavos a Nombre de Dios, procedente de Cabo Verde, se llevaba a cabo mediante el cobro de una prima del cuatro por ciento.

La legislación burgalesa reguló este tipo de operaciones, debiéndose someter a las siguientes condiciones: los aseguradores abonarían el siniestro en caso de fallecimiento por accidente del esclavo, y no pagarían la muerte por causas naturales; tampoco abonarían la muerte producida por peleas entre ellos mismos, la rebelión o la huida; en lo demás, las pólizas se ajustaban a



la general del seguro marítimo. En el siglo XVI, desde que era capturado hasta que descendía del navío que lo depositaba en cualquier país de Las Antillas, se invertían por un esclavo de 123 a 133 ducados. Y el valor más frecuente de venta se situaba alrededor de los 240 ducados. Era muy usual señalar a los individuos como *cabezas*, no apareciendo muchas veces apelativos genéricos sobre su filiación, nombre y edad.

En un principio, los aseguradores fueron personas individuales y no especializadas de modo exclusivo en este negocio sino, en general, eran simples mercaderes que lo practicaban ocasionalmente, pero pronto comenzaron a asociarse entre sí. Cuando se intensifica la actividad mercantil en Sevilla, comienzan a configurarse cuatro tipos de mercaderes: comerciantes al por mayor, comerciantes de reventas, cargadores y hacendados. De todos ellos, los que fundamentalmente practicaron el seguro fueron los cargadores. Sus actividades fueron múltiples, ya que compraban en todos los puntos de la geografía española y europea toda clase de productos para exportar a las Indias, y consecuencia directa de este tráfico fue la contratación de pólizas de seguros. Podemos afirmar que las personas físicas centraron la práctica del seguro hasta el siglo XVIII, en que comenzaron a aparecer las primeras compañías aseguradoras, siendo Cádiz, a dónde se había trasladado el centro neurálgico del comercio con las Indias, quien las albergó.

Sevilla era el emporio atlántico del comercio indiano: allí afluían mercaderías para proveer de la demanda del Nuevo Mundo y allí se descargaban los metales preciosos y algunos productos coloniales de retorno. El seguro se hacía desde este puerto o Sanlúcar y los puntos de consignación eran Nombre de Dios en Tierra Firme, y en Nueva España, Veracruz y San Juan de Ulua. Eran estos los dos rumbos que tomaba la flota de Indias al partir de La Española, pero no faltan, sin embargo, pólizas que aseguraban cargamentos a Santo Domingo, Habana, Honduras, Guayana, Monte Christi, Cartagena, Jamaica y otros puntos. En el trayecto era frecuente la recalada en Canarias y Cabo Verde para cargar vinos y esclavos. La escala hacía subir en uno por ciento el precio del seguro.

Los cargamentos de Indias tenían que ser previamente registrados en los libros oficiales establecidos por la Casa de Contratación. A la ida se cargaba: lencería, paños, hierros, aceites, vinos, etc.; y a la vuelta: oro, plata, piedras preciosas, cueros, azúcar, cochinilla, palo campeche, tabaco, cañafístola, etc. Pero frecuentemente lo asegurado era el casco de la nao.

Por lo que respecta al precio del seguro marítimo, a título de ejemplo tenemos una tarifa generalizada:

Galeones para Tierra Firme por 100, 4 y cuartillo.

Navíos para La Habana en compañía de Galeones o Flotas, 5 y medio.

Navíos solos, para La Habana, 7 y medio.

Navíos solos, para Cartagena y Portobelo, 8 y cuartillo.

Capitana y Almirante de Flota para Nueva España, 5 y cuartillo.

Avisos para Nueva España de Navíos, Gabarra o Tartana, 12 y cuartillo.

Navíos para Buenos Aires, 7 y cuartillo.

Navíos solos, de Cartagena o Portobelo para La Habana, 3 y cuartillo.

Navíos solos para Cabo Verde y la costa de Guinea, y de allá para la Nueva España, 18 y cuartillo.

El reaseguro, entonces como hoy, era un contrato de seguro superpuesto a otro, siendo el primitivo asegurador parte en los dos contratos: en el primero como asegurador y en el segundo como asegurado. Era por tanto una transferencia del riesgo que corría un asegurador, en otro nuevo asegurador, cubriéndose así, parcialmente el primero de la indemnización y responsabilidad ante el primitivo asegurado. Y si la existencia del reaseguro supone una perfecta explotación del negocio de seguro, en el siglo XVI se conocía y practicaba, sobradamente. A veces el mercader no se reaseguraba, y cuando la suma asegurada era importante, establecía un *reseguro* con otro mercader.

### **Los cuasi seguros**

Existen términos que se entremezclan, causando confusión, a la vez que rayan con la frontera del seguro, como son el *Riesgo* y la *Avería*. El concepto *riesgo* se confunde a primera vista entre el asumido por el asegurador y el que sirve en la época que estamos estudiando para denominar el *préstamo a la gruesa*, o *riesgo marítimo* o *cambio*, operaciones que tienen su origen en tiempos remotos.

Tanto en el seguro como en la operación de *riesgo* o *préstamo a la gruesa* el riesgo se transfiere a un tercero, en el caso del asegurado al asegurador, y en el del deudor al acreedor teniendo, también en común, el pago de un premio o prima, como precio del riesgo asumido. La diferencia más notable entre ambos contratos está en que mientras que el asegurador recibe una

prima por adelantado y sólo ha de abonar la indemnización en caso de siniestro, por el contrario en las operaciones de *riesgo* el acreedor presta su dinero al deudor, y sólo lo recuperará añadida su correspondiente prima si el viaje es venturoso y no se cumplen ninguno de los males previstos en el contrato. Como muestra de que ésta práctica era muy habitual en la Carrera de Indias, tenemos que, tan sólo en la centuria comprendida entre 1680 y 1778, se tiene conocimiento de que en Cádiz se expidieron más de 30.000 escrituras de este tipo de contratos.

En caso de siniestro las diferencias también son fundamentales. En el *riesgo*, cuando ocurre el accidente, los acreedores pierden el principal de su préstamo más los beneficios que esperaban obtener. En el del seguro, el asegurador abona el capital asegurado, pero con anterioridad ya había cobrado el importe de la prima. Otra de las diferencias mayores entre ambas operaciones está en que no se corren los mismos riesgos. El acreedor de un *préstamo a la gruesa* corre los riesgos de la mar, y aventura también con la solvencia y honradez de su deudor, ya que con mayor facilidad se perdía el dinero por la quiebra de los comerciantes que como consecuencia de problemas de navegación. El asegurador, sin embargo, al percibir anticipadamente la prima, sólo corría con los riesgos inherentes al mar y sus peligros.

Varias eran las operaciones sobre las que podía efectuarse el préstamo a la gruesa, pero fundamentalmente podemos distinguir tres: sobre el navío, sobre la mercancía y sobre un azar como podía ser el de si llega a puerto la nave en que se embarca el deudor o si éste llega con vida. La legislación española en la materia tiene sus orígenes en el *Libro del Consulado del Mar* y en las *Ordenanzas de Barcelona* de 1435. En 1780 se promulgan en Cádiz varias ordenanzas que recogen en su título noveno *el riesgo*, alcanzándose el mayor rigor legislativo cuando la práctica de este tipo de operaciones está en decadencia.

La constitución conjunta de una operación de seguro y otra de *riesgo* era práctica habitual. Así, el comerciante que otorgaba dinero al *préstamo a la gruesa*, concertaba simultáneamente una póliza de seguro por idéntica cantidad, de forma que si el viaje no tenía ningún contratiempo, recuperaba el principal de su préstamo más los intereses o premios; perdiendo únicamente la prima de seguro pagada. En caso contrario, si había siniestro, cobraba el principal a través del asegurador, perdiendo únicamente los premios que esperaba recuperar de su deudor por la cantidad prestada. De esta forma no obtenía ganancias, pero tampoco incurría en pérdidas.

El otro término que lleva a error, ya que se confunde con la pérdida o siniestro, es la *avería*, que consiste en un complejo entramado tendente a proteger los convoyes que hacen la carrera de uno a otro lado del Atlántico. La *avería* consistía en un canon cobrado sobre todo lo que se registraba para el comercio entre España y América, al objeto de costear una flota armada que protegiese la navegación atlántica contra el corso y la piratería. La *avería* es por tanto un sistema que no trata de reparar daños producidos, sino de evitarlos, teniendo por consiguiente un fin puramente preventivo.

Todas las mercancías del comercio americano debían abonar esta contribución, aunque su destino fuese un punto intermedio de la ruta, lo cual hacía que en este último caso pagasen menor cantidad. La aparición de continuidad e intensificación del sistema estuvo en relación con la piratería. El deseo de los piratas por hacerse con los tesoros, cuando las naves se aproximaban a la Península, convirtió las costas occidentales andaluzas y el litoral del cabo San Vicente en las zonas idóneas para dicho fin: escenario que posteriormente se amplió a aguas americanas.

Ante el peligro creado por los franceses en las costas de Andalucía y el Algarbe, con motivo de la lucha entre Carlos V y Francisco I, los mercaderes obtienen en 1521 licencia del Emperador, para organizar una armada protectora sufragada proporcionalmente a lo registrado por cada uno. Por consiguiente, el sistema de la *avería* se instaura ese año y queda totalmente organizado en el aspecto administrativo al siguiente. Sin embargo, los deseos de los mercaderes por poseer una armada fija y permanente no se convertirán en realidad hasta algunos años después de creada la Universidad de Mercaderes de Sevilla. El puerto andaluz era la sede del reparto, cobro y administración del canon, aunque existían en otros puertos de España e Indias personas que la representaban. Con carácter orientativo tenemos que, de 1560 a 1587 los porcentajes, tanto de ida como de regreso, oscilaron entre el uno y el cuatro por ciento, cifra esta última que se duplicó para las tasas de retorno en la última década del siglo, dado que además del peligro de los ingleses, es necesario tener en cuenta los invernajes de algunas flotas.

La *avería* sufrió una permanente escasez de fondos, lo cual le restó efectividad y la sumió en continuas dificultades. No obstante, se puede afirmar que, hasta la creación de la Armada del Mar Océano, sus naves fueron el medio defensivo más importante del comercio indiano.

## Los seguros de los tripulantes

La Carrera de Indias fue una fuente importante de trabajo para las gentes marineras, sobre cuyas vidas, salud y bienestar de sus familias había que pensar, en la medida que esto era posible y usual en aquellas épocas. Las cofradías de mareantes, es decir de marineros, pescadores y actividades con la mar relacionadas, fueron quizá las cofradías profesionales más antiguas de España. Ya en el siglo XII estaban organizadas y constituidas en toda la costa cantábrica, de *Bayona a Bayona* (la de Francia y la de Galicia), como se expresaban algunos documentos medievales. Respecto a la parte Sur, en Sevilla, los pescadores tenían la Hermandad y Hospital del Espíritu Santo; los navieros, pilotos y contra maestres la Cofradía de Nuestra Señora del Buen Aire, San Pedro y San Andrés, con hospital propio en el barrio de Triana. Los marineros tenían la Hermandad y Hospital de Santa Ana, en la calle Larga.

Las Cofradías de mareantes se mostraron desde un principio como entidades totales y absolutas que absorbieron por completo la vida del marinero o pescador, y la sometieron a unos postulados y determinaciones por encima de sus sistemas de previsión social. A esto coadyuvaban las características especiales de la vida marinera, que exigía una gran solidaridad entre sus miembros, así como la necesidad de organizar una actividad robusta que demandase medidas especiales de seguridad en la azarosa vida de los navegantes.

La máxima autoridad de las cofradías estaba en manos de los mayores o mayordomos, que podían incluso fallar en litigios hasta un valor de seis mil maravedís. Para su financiación, las cofradías adoptaban el sistema de descontar sobre cuanto se ganase o pescase; lo que generalmente era del uno por ciento de todos los ingresos del socio, lo que unido a las multas y penas constituía los recursos de la cofradía. Por regla general, las de mareantes funcionaban como las demás. Respecto a la previsión, obviamente, los marineros se mostraban más preocupados que los trabajadores de tierra, debido a los mayores peligros a los que se encontraban expuestos. No solo se aseguraban contra los riesgos de enfermedad y muerte, sino también contra los de vejez, invalidez, viudedad y orfandad. El auxilio en caso de enfermedad se recibía bien en hospitales propiedad de las cofradías o en dinero. Durante la Edad Moderna, estas instituciones pierden su importancia política, pero aumenta su función social. Durante esta etapa, absorbían por completo la vida del indivi-

duo y garantizaban todos los riesgos del mismo. Las cuotas eran extraordinariamente fuertes, dada la variedad de prestaciones que cubrían. A título de ejemplo, los capitanes por cada viaje a América pagaban 30 reales, los pilotos 20, los oficiales 12, los marineros 10 y los grumetes 8. A cambio, recibían prestaciones de seguro de enfermedad, invalidez y vejez, muerte o gastos de entierro, supervivencia y cautividad.

En la segunda mitad del siglo XVIII aparecen los montepíos como órganos de previsión, creados para reemplazar a las cofradías gremiales, y sin tener, como ellas, carácter confesional. Muy al contrario, y por influencia del espíritu de la época, estaban impregnados de un sentido filantrópico con indiferencia religiosa. Su nacimiento y sentido ideológico fueron producto de las tendencias de la época en que vieron la luz: la Ilustración. Centrarón su atención en los problemas de supervivencia, vejez e invalidez. En su funcionamiento eran sociedades de socorros mutuos. Se percibían unas cuotas periódicas, que solían dar derecho al disfrute de una pensión vitalicia para las viudas y huérfanos, dentro de ciertas condiciones. Las cuotas satisfechas correspondían a las retenciones que se hacían de parte de los ingresos de los asegurados, siguiendo criterios variables según los montepíos, cosa que igualmente ocurría en la cuantía y forma de las pensiones, así como en el modo de percibir las. La iniciativa de su creación partió del Marqués de Esquilache, que dio vida a los primeros de carácter oficial, que recibieron una aportación económica inicial de la Corona. Así, en 1764, se creó el Montepío Militar, y en 1794 el Montepío del Cuerpo de Oficiales de Mar de la Real Armada, a los que siguieron muchos otros, proliferando más tarde los de carácter privado constituidos por profesionales de la más diversa condición. Puede decirse que, a finales de la centuria, toda profesión liberal, especialmente las modestas, tuvo su montepío.

## **El despertar del seguro americano**

Durante el siglo XVIII aún tenía una amplia difusión el préstamo marítimo. Así, en una Real Cédula del 7 de marzo de 1787, se manda observar en la América española y en las islas Filipinas otra anterior, del 27 de octubre de 1768, por la que se reglamentaba el cambio o préstamo marítimo y en la cual se expresaba: *Que esta negociación es un hecho constante.*

En cuanto a la actividad aseguradora, aparecieron en España numerosas entidades. Parte de ellas consistían en personas individuales, y otras en compañías, cuya principal fuente de ingresos era el comercio indiano. En la capital del Reino se fundó la Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid. Cádiz ocupa un puesto de honor en los anales del Seguro español ya que, en la segunda mitad del siglo XVIII, allí existían y funcionaban cincuenta y cuatro compañías de seguros. Este número se debe al traslado desde Sevilla de los organismos del comercio indiano. En Barcelona existían siete compañías: número que se redujo sustancialmente al término del siglo, pues entonces solamente existía la Compañía de Seguros Marítimos de Barcelona. En 1783 se establece una compañía de seguros marítimos en Bilbao. En Málaga, no existían compañías de seguros de la misma ciudad, pero había representantes de tres sevillanas. En síntesis, podemos afirmar que, a fines del siglo XVIII, existían en España un centenar de entidades aseguradoras, pero sin que podamos asegurar que, en todos los casos, se tratase de sociedades anónimas. A este centenar de empresas cabe agregar un número indeterminado de aseguradores individuales.

Con la llegada de los Borbones a la Corona de España, la economía americana sufre una gran transformación. El siglo XVIII es un período de inquietud del Gobierno español respecto de América. Desde el mismo momento de la entronización de la nueva dinastía, se le prodigan medidas y atenciones, ya que como consecuencia de sus contiendas, España ha experimentado la sensación de que se le iba a arrancar el Imperio americano. Luego, después de la paz de Utrecht, esta sensación de peligro ha merodeado constantemente por Madrid y ha dictado buena parte de la política exterior e interior de los monarcas y sus ministros. Evitar la pérdida de América fue la consigna general, tanto más cuanto, el ejemplo de Inglaterra puso de relieve el enorme valor que adquiriría una potencia respaldada por unas colonias efectivamente puestas en marcha.

El seguro marítimo era la única rama practicada en los virreinos americanos. Hemos visto que la Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid practicaba en España el seguro marítimo, así como también el aseguramiento de edificios contra los riesgos de incendio y de hundimientos. Sin embargo, en los virreinos, al parecer, la compañía limitó sus actividades exclusivamente a la modalidad de marítimo. No existía ninguna entidad aseguradora en los territorios ultramarinos y los comerciantes locales

debían recurrir a las de la metrópoli. Dos fueron los procedimientos que se utilizaron para la contratación de los seguros en las compañías de España. Uno consistía en comunicar a la Península aviso de las mercaderías o caudales que se despacharían hacia los puertos metropolitanos, para que de este modo se pudiese, previamente al embarque de los mismos, proceder a la contratación del correspondiente seguro. El otro consistía en la utilización de apoderados, residentes en los virreinos, por parte de las casas españolas y quizá también de otros países.

Las Ordenanzas del Consulado de Sevilla fueron las que rigieron, en principio, en estos territorios, y también solían ser aplicadas las normas del Consulado del Mar y de las Ordenanzas de Burgos, así como las mismas Ordenanzas de Bilbao. La Real Cédula del 30 de enero de 1794, por la que se creó el Consulado de Buenos Aires, en el capítulo 2 declaraba a las Ordenanzas de Bilbao como el Código Mercantil del virreinato de La Plata.

A principios del siglo XIX, se produce la independencia de los países americanos que, aun tratándose de un hecho global, no estuvo exento de variantes regionales. Ideales como los de Bolívar o San Martín, para crear una gran patria americana, no cuajaron, y el continente vio nacer un gran número de nuevas naciones, que fueron adquiriendo sus propias características y estructuras sociales, económicas y jurídicas. El Seguro no podía ser ajeno a este fenómeno, y en cada uno de los países de la zona tuvo génesis distinta el nacimiento de cada industria aseguradora nacional.

Poco antes de la independencia, la Corona española funda en las provincias americanas, simultáneamente a la metrópoli, entidades de seguros locales o establece sucursales de las que operaban en España. En México, la industria aseguradora es antigua: la primera compañía de seguros de la que se tiene conocimiento fue fundada en el mes de enero de 1789 en el puerto de Veracruz: la compañía es de seguros marítimos, y el 9 de julio de 1802, a consecuencia de la prosperidad mercantil que disfrutaba ésta ciudad, se funda otra compañía, denominada Compañía de Seguros Marítimos de Nueva España, bajo la inmediata protección de la virgen de Guadalupe.

Respecto al Cono Sur, en 1784 se establece en Buenos Aires una agencia local de la Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos de Madrid. Transcurrida algo más de una década, en 1796, el Secretario del Real Consulado de Buenos Aires habría de formular la primera iniciativa local de creación de una compañía de seguros.



## Conclusiones

En los albores del siglo XXI, transcurridos quinientos años de la llegada de Colón, y casi dos siglos después de la Independencia de la mayor parte de las naciones que conforman Hispanoamérica, la actividad aseguradora es una práctica habitual en el subcontinente iberoamericano, en donde se suscriben la práctica totalidad de modalidades comunes a los países mas desarrollados en la materia, labor de gran futuro hecha realidad por cerca de doscientas mil personas que trabajan para mas de un millar de entidades aseguradoras.

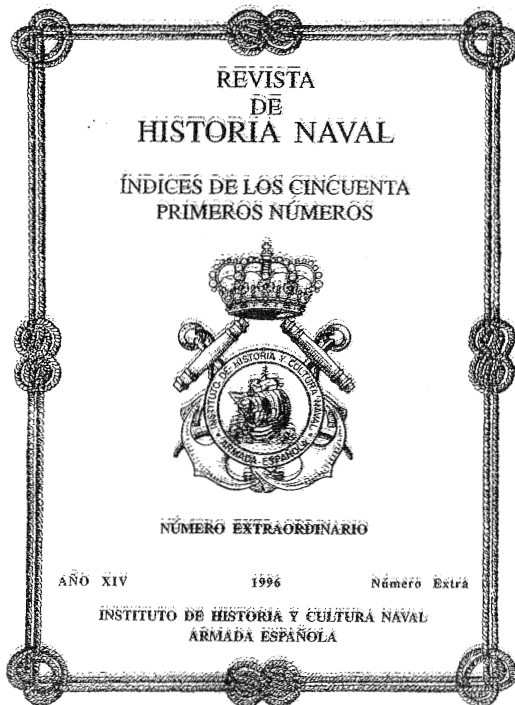
España tuvo un papel protagónico en lo que hoy conoceríamos como fenómeno globalizador del Seguro.

En sus inicios, el Seguro Marítimo lo fue todo en el mundo asegurador. De su seno nació la actual industria mundial de la Previsión y, obviamente, la española. Paulatinamente fue perdiendo protagonismo por el progresivo desarrollo de otras muchas modalidades de coberturas de riesgos.

Y para finalizar, no debemos olvidar que un barco está seguro en el puerto, pero los barcos no se construyen para eso. Y, hoy como siempre, la Institución Aseguradora sigue siendo el principal soporte para que el comercio marítimo internacional sea posible.

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 51 al 75 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 51 al 75.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos noventa y seis páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

También están a disposición del público los índices de los cincuenta primeros números, al precio de 6 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval  
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45  
C/e: [ihcn@fn.mde.es](mailto:ihcn@fn.mde.es)
- Servicio de Publicaciones de la Armada  
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval  
Juan de Mena, 1, 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL