

Instituto de Ciencias del Seguro

**UN SIGLO DE SEGUROS MARÍTIMOS
BARCELONESES EN EL COMERCIO
CON AMÉRICA
(1770-1870)**

Mario Sala

FUNDACIÓN MAPFRE

© FUNDACIÓN MAPFRE

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra sin el permiso escrito del autor o de FUNDACIÓN MAPFRE

FUNDACIÓN MAPFRE no se hace responsable del contenido de esta obra, ni el hecho de publicarla implica conformidad o identificación con la opinión del autor o autores.

El contenido del presente documento refleja exclusivamente la opinión del autor y no debe ser atribuido a ninguna institución u organismo.

Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra sin el permiso escrito del autor o del editor.

© 2012 FUNDACIÓN MAPFRE
Paseo de Recoletos 23
28004 Madrid (España)

www.fundacionmapfre.com/cienciasdelseguro
publicaciones.ics@mapfre.com

ISBN: 978-84-9844-269-4

Depósito Legal: SE 2951-2012

PRESENTACIÓN

Desde 1975, FUNDACIÓN MAPFRE desarrolla actividades de interés general para la sociedad en distintos ámbitos profesionales y culturales, así como acciones destinadas a la mejora de las condiciones económicas y sociales de las personas y sectores menos favorecidos de la sociedad. En este marco, el Instituto de Ciencias del Seguro de FUNDACIÓN MAPFRE promueve y desarrolla actividades educativas y de investigación en los campos del seguro y de la gerencia de riesgos.

En el área educativa, su actuación abarca la formación académica de postgrado y especialización, desarrollada en colaboración con la Universidad Pontificia de Salamanca, así como cursos y seminarios para profesionales, impartidos en España e Iberoamérica. Estas tareas se extienden hacia otros ámbitos geográficos mediante la colaboración con instituciones españolas e internacionales, así como a través de un programa de formación a través de Internet.

El Instituto promueve ayudas a la investigación en las áreas científicas del riesgo y del seguro y mantiene un Centro de Documentación especializado en seguros y gerencia de riesgos, que da soporte a sus actividades.

Asimismo, el Instituto promueve y elabora informes periódicos y publica libros sobre el seguro y la gerencia de riesgos, con objeto de contribuir a un mejor conocimiento de dichas materias. En algunos casos estas obras sirven como referencia para quienes se inician en el estudio o la práctica del seguro, y en otros, como fuentes de información para profundizar en materias específicas. Dentro de estas actividades se encuadra la publicación de este libro.

Desde hace unos años, Internet es el medio por el que se desarrollan mayoritariamente nuestras actividades, ofreciendo a los usuarios de todo el mundo la posibilidad de acceder a las mismas de una manera rápida y eficaz mediante soportes Web de última generación a través de www.fundacionmapfre.com/cienciasdelseguro

Mario Sala (Mendrisio, Suiza -1936)

Estudió en Locarno, donde obtuvo el Diploma de Magisterio en 1955. Durante tres años fue profesor de Educación Básica en las escuelas municipales de Lugano. En 1962 se licenció en Matemáticas por la Universidad de Laussane y en 1963, en Ciencias Económicas y Actuariales.

Desde 1962 desarrolló su carrera profesional como actuario en la compañía de seguros La Suiza en Italia, Francia, Bélgica y España.

En 1970 se estableció definitivamente en España como director comercial de la sociedad filial de esta compañía.

En 1979 se incorporó como suscriptor internacional de riesgos en la compañía española de seguros GESA.

Después de su jubilación en 1998, asistió como oyente a los cursos de Historia de América y obtuvo el DEA en 2004 y el título de Doctor en 2010.

PRÓLOGO

A pesar de que la historia económica es una disciplina muy desarrollada en España, hay sectores que cuentan sólo con estudios escasos y dispersos. Esto ocurre en el campo de los seguros aunque empieza a enmendarse ese olvido. Esta poca atención al tema seguramente se debe a que la modernización del sector se ha desarrollado tardíamente en España y que casi no ha generado grandes empresas a nivel mundial, a diferencia de lo ocurrido en otros países.

Si se observa la producción historiográfica sobre los seguros, atendiendo los diferentes servicios que cubren, el de los seguros marítimos no es el más desatendido. En gran parte se debe a que la importancia del comercio marítimo de distintas regiones marítimas de las coronas catalano-aragonesa y castellana por el Mediterráneo, desde la Edad Media, y del comercio transatlántico derivado de la explotación de las colonias de América en la Moderna, han impulsado desde hace ya tiempo a unos pocos historiadores a adentrarse en el estudio de algún aspecto particular de esta actividad, a menudo desde el campo de la historia del derecho.

La investigación que aquí se presenta viene a modificar substancialmente esta pobreza historiográfica puesto que constituye una aportación novedosa e importante a la historia del seguro marítimo, la cual tiene siempre en cuenta la evolución de las relaciones mercantiles entre España y sus colonias, o excolonias, americanas. Tiene además el mérito de contener unas conclusiones consistentes a pesar de la escasez de las fuentes documentales con que se ha topado el autor. Esto, sin embargo, no ha sido un impedimento en su propósito de efectuar una tesis doctoral, que finalmente se defendió –con la máxima calificación– en la Universidad de Barcelona, en abril de 2010, y que ahora vemos convertida en libro. El resultado de este estudio es consecuencia del tesón del doctorando, un profesional con una larga experiencia actuarial. Es muy posible que un joven historiador enfrentado con este obstáculo en su inicio como investigador, hubiera desistido de realizar esta tesis.

Esta pobreza de fuentes documentales –exprimidas al máximo, esto sí– ha obligado en gran parte a profundizar en los aspectos jurídicos y técnicos y en los mecanismos de la práctica aseguradora en perjuicio de las cuestiones más económicas.

Este libro trata, pues, de la evolución que siguió el seguro marítimo en Barcelona hasta convertirse en un negocio independiente de carácter capitalista. Establece su desarrollo desde su etapa de sociedades de seguros marítimos por acciones, de carácter estable (aunque por poco tiempo, de 2 a 5 años), bajo responsabilidad ilimitada y de carácter cautivo, con relativamente pocos socios (las seis aseguradoras del último tercio del siglo XVIII como

máximo sumaron 168 socios), complementarias de la actividad de ciertos grandes comerciantes, sin apenas control administrativo y exentas del pago de contribución, a estar constituidas bajo responsabilidad limitada, por un período largo de tiempo (de 20 a 60 años, con una mayoría que estableció su duración en los 25 años), bajo una dirección profesional y un estricto control administrativo, ser una inversión libre en la que participaron muchísimos accionistas (945 participaron en la constitución de las 16 aseguradoras que se crearon entre 1838 y 1857, 149 de los cuales ocuparon cargos) y una actividad de carácter contributivo.

En estos cien años del seguro barcelonés también cambiaron los instrumentos y las técnicas de la práctica aseguradora. Así, por ejemplo, se abandonaron los préstamos de mar como mecanismo financiero, substituidos por las letras de cambio y los pagarés, y las pólizas se hicieron más precisas. Con todo ello, el seguro marítimo se hizo más seguro, rápido y económico. Junto a los éxitos se presentan también los fracasos como, por ejemplo, la política de establecer agencias en el extranjero.

En caso de aparecer la documentación extraviada, que en tantos archivos ha buscado el Dr. Mario Sala (los expedientes oficiales de constitución que las compañías debían presentar en el Ministerio de Fomento según las normas establecidas por la ley de sociedades anónimas de 1848, todas las Memorias anuales y la documentación privada de estas compañías), seguramente algunas conclusiones podrán matizarse y quizás otras deberán corregirse.

Sin embargo no hay duda de que este libro será una obra de referencia ineludible para estudiar el desarrollo del seguro marítimo español en la centuria que transcurrió desde el último tercio del siglo XVIII hasta el mismo período del siglo XIX.

Ángels Sola Parera
Doctora
Universitat de Barcelona

El presente texto fue presentado como Tesis Doctoral el 26 de mayo de 2010 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Barcelona, mereciendo la calificación de *Excelente cum laude*.

La Tesis Doctoral fue dirigida por la Doctora Àngels Solà Parera y tutorizada por la Doctora Meritxell Tous Mata. El Tribunal, presidido por la Doctora Pilar García Jordán, estaba formado por la Doctora Gabriela dalla Corte Caballero de la Universidad de Barcelona y la Doctora Jerónia Pons Pons de la Universidad de Sevilla.

ÍNDICE

1. Introducción	15
PRIMERA PARTE	
EL SEGURO BARCELONÉS EN EL SIGLO XVIII	35
2. El entorno del seguro marítimo	35
2.1. El marco político y económico del siglo XVIII en España	35
3. La práctica aseguradora en el mercado barcelonés	46
3.1. Los inicios del seguro marítimo	46
3.2. Las normas legales sobre el seguro marítimo	49
3.3. Instrumentos y técnicas en la práctica aseguradora barcelonesa	63
4. Las compañías de seguros marítimos barcelonesas del siglo XVIII	98
4.1. Las compañías de seguros	98
4.2. La fundación y características de las compañías barcelonesas	107
4.3. Los socios	119
5. El negocio del seguro marítimo barcelonés	123
5.1. Las agencias representantes en otras plazas	123
5.2. Las cuentas anuales de las compañías	125
5.3. La solvencia de las compañías	129
5.4. Las compañías de seguros marítimos en la economía local, su importancia y sus beneficios	132
5.5. El cierre de las compañías	135
5.6. Compañías de seguros marítimos en otras plazas de España	137
SEGUNDA PARTE	
EL SEGURO BARCELONÉS EN EL SIGLO XIX	143
6. El entorno histórico del seguro marítimo (1814-1870)	143
7. La práctica aseguradora en el mercado barcelonés	152
7.1. Las nuevas normas legales españolas con incidencia en el seguro	152
7.2. Instrumentos y técnicas en la práctica aseguradora barcelonesa	164
8. Las compañías de seguros barcelonesas del siglo XIX (1838-1870)	187

8.1. Estatutos, reglamento de funcionamiento y características de las compañías	187
8.2. Los socios	197
9. El negocio del seguro marítimo barcelonés	202
9.1. La inversión de los excedentes financieros	203
9.2. Las agencias representantes en otras plazas	206
9.3. Las compañías en la Bolsa y el impacto de la crisis de 1857..	209
9.4. Los convenios entre las compañías (1859-1963)	216
9.5. Las cuentas anuales de las compañías	224
9.6. Las compañías de seguros marítimos en la economía local. Su importancia y sus beneficios globales	234
9.7. Cierre de las compañías y final de una etapa de la historia de seguro marítimo barcelonés	240
10. CONCLUSIONES	245
11. APÉNDICES	255
1. Las cuentas y la contabilización de las provisiones técnicas ...	255
2. Actas notariales de las compañías del siglo XVIII	256
3. Socios directivos de compañías del siglo XVIII	272
4. Las compañías de seguros marítimos del siglo XIX: características principales	276
5. Los socios directivos de las compañías del siglo XIX	285
6. La Ley de Sociedades Anónimas de 1848 y su Reglamento .	290
12. Referencias bibliográficas	303

Índice de cuadros

1. Evolución del comercio entre Barcelona y América (1778- 1786)	42
2. Estructura del comercio colonial catalán hacia finales del siglo XVIII	43
3. Parte del valor de las mercancías y de los buques que podían asegurarse según las Ordenanzas de los Consulados	60
4. Primas de seguros marítimos en Sevilla, Cádiz y Barcelona ..	90
5. Registro de pólizas de las compañías de J. Larrard	94
6. Las guerras, el comercio con América desde el puerto de Barcelona y las primas de seguro	97
7. Fundación y renovaciones de las compañías barcelonesas (1771-1807)	110
8. Capitales máximos asegurables en cada barco por compañía	116
9. Las franquicias en la póliza del siglo XIX	169
10. Primas aplicadas el 23 de septiembre de 1820	181

11. Barcos del comercio americano salidos del puerto de Barcelona	182
12 Primas para el trayecto Barcelona – La Habana (1816 – 1837)	183
13. Primas de los seguros marítimos en el siglo XIX desde Barcelona	186
14. Compañías de seguros marítimos del período 1838-1870	188
15. Capitales máximos asegurables en cada barco y en otros riesgos	196
16. Principales contribuyentes de Barcelona que fueron socios-directivos de compañías aseguradoras en 1862	199
17. Rentabilidad de los fondos invertidos de El Ancora	206
18. Agencias en el extranjero	208
19. Índice general y de seguros de la Bolsa de Barcelona	210
20. Cotización de las acciones de las compañías de seguros en mayo de 1857	212
21 Sociedades que cotizaban en la Bolsa a finales de 1857	213
22. Evolución de las cotizaciones en la Bolsa de las compañías de seguros 1857-1869.....	215
23. Dividendos distribuidos en el período 1855-1871	217
24. Las cuentas anuales de las compañías de seguros marítimas barcelonesas	231
25. Siniestralidad de la compañía Lloyd catalán en 1858	232
26. Tasas de siniestralidad anual (La Aseguradora y El Ancora) 1856- 1864	233
27. Aseguradores e impuestos en Barcelona en 1862	234
28. Tasa de cobertura de los seguros marítimos barceloneses (1858-1862)	235
29. Las 50 mayores empresas españolas según el capital social (1866 – 1867)	237
30. Importancia relativa de las compañías entre ellas según las primas en 1858	238
31. Beneficios de las 14 compañías en 1858	239
32. Presencia de las compañías barcelonesas en la Bolsa (1846 – 1883)	242

Índice de documentos

Documento 1. Copia de la póliza de 1783	65
Documento 2. Escritura de fundación de una compañía de seguros de 1689	103
Documento 3. Decreto del Gobernador por la fundación de una compañía	109
Documento 4. Nombramiento de un agente en Cádiz	126
Documento 5. Copia de la cabecera de la póliza del siglo XIX	166
 Colección “Cuadernos de la Fundación” Instituto de Ciencias del Seguro	 313

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Presentación y objetivos

La actividad marítima, tanto la de transporte de productos y personas como la guerra naval, tiene una historia muy remota, que a partir de cierto momento exigió una reglamentación específica del tráfico y del seguro marítimo (tanto de la carga como de los barcos). El establecimiento de esta reglamentación, a partir del final de la Edad Media, tenía por objeto crear un marco jurídico para estas operaciones y eliminar los numerosos fraudes. Siguió unas pautas similares, en épocas coincidentes, en todos los estados y ciudades españolas y europeas que tenían un comercio naval importante. Barcelona se ha encontrado en estas circunstancias con mayor o menor relieve según las épocas, teniendo en cuenta el volumen de su comercio marítimo.

En lo que se refiere a la legislación sobre el seguro marítimo, la ciudad Condal se adelantó a las demás plazas europeas puesto que las normas más antiguas sobre el seguro marítimo en el mundo occidental fueron promulgadas por los prohombres de Barcelona en 1435. En el preámbulo de este documento se hace referencia a normas locales anteriores sobre los seguros marítimos, que según Jean Marie Pardessus, probablemente son del año 1432.¹ En el mismo año 1435 el Magistrado Municipal de Barcelona publicó unas normas sobre el tráfico y los actos marítimos, que resumían normas y prácticas anteriores, entre otras, las preparadas por los prohombres de Barcelona en 1258, homologadas por el rey Jaime I.² Este segundo texto, conocido como el *Llibre del Consulat*, tuvo, por su completa y cuidada redacción, gran difusión en muchos puertos mediterráneos y se mantuvo vigente, al menos formalmente, en España hasta la promulgación del Código de Comercio de 1829.

En lo que atañe a la práctica de seguro marítimo, el contrato de seguro barcelonés más antiguo conocido es del año 1377,³ unas décadas después de la primera póliza conocida, establecida en Génova en 1347.⁴ Estos tres jalones

¹ Jean Marie Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*, Imprimerie Royale, París, 1845, vol. 5, pág. 323.

² Idem, vol. 5, pág. 322.

³ Arcadi García Sanz y Maria Teresa Ferrer Mayol, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 1983.

⁴ Catálogo de la *Mostra storica del documento assicurativo XIV/XVI secolo*, Genova, 1969.

–normas de 1258, ordenanza sobre los seguros marítimos y el *Llibre del Consulat*– evidencian la temprana actividad aseguradora y la estructuración jurídica de la actividad marítimo-comercial y aseguradora que tuvo lugar en esta ciudad. Sin embargo, a pesar de sus tempranas legislaciones y de la importancia de las relaciones mercantiles de Barcelona con diversas plazas marítimas peninsulares, europeas y americanas a partir de mediados del siglo XVIII y en el XIX,⁵ ni en la época moderna ni en la contemporánea Barcelona llegó a ser un gran centro asegurador al mismo nivel que otras ciudades mediterráneas (Marsella, Génova, Livorno) y atlánticas (Londres, Ámsterdam, Cádiz).

Este estudio sobre el seguro marítimo barcelonés se inicia en 1770, fecha a partir de la cual en la ciudad se fundaron varias compañías de seguros marítimos propiciadas por el gran desarrollo que entonces tenían las relaciones mercantiles con las colonias americanas, y termina un siglo después, cuando las compañías barcelonesas creadas en el siglo XIX entraron en crisis, desapareciendo entre 1866 y 1886. En estos cien años largos cabe distinguir dos periodos durante los cuales en Barcelona se fundaron y funcionaron compañías de seguros marítimos con capital catalán. El primero se inicia en 1771 y termina en 1808 y el segundo se inicia en 1838 y termina en 1886. Entre estos dos periodos no hubo compañías de seguros marítimos locales activas en Barcelona y las necesidades del mercado fueron cubiertas por representantes en Barcelona de compañías de otras plazas españolas, por algunos aseguradores particulares locales y por aseguradores de otros mercados. La crisis bursátil de 1857, que tuvo un fuerte impacto en el sector del seguro marítimo, provocó una reestructuración del sector y finalmente la paulatina desaparición de estas aseguradoras barcelonesas, la última de ellas a mitad de la década de 1880.

Con la desaparición de la última de estas compañías en 1886, terminó una etapa en la historia del seguro barcelonés, caracterizada por compañías con una estructura directiva no profesional y rotatoria, una capacidad de suscripción de riesgos bastante limitada y una capacidad financiera también reducida.

Esta tesis tiene un doble objetivo. Por un lado, conocer cómo se regulaban jurídicamente los seguros marítimos y cómo funcionaban los mecanismos técnicos que se empleaban en ellos, y por otro estudiar las características de las compañías de seguros marítimos que existieron en Barcelona en estos cien años, sobre todo respecto a su fundación, funcionamiento y desaparición. Para facilitar la presentación de esta investigación la hemos dividido en dos periodos que coinciden con los indicados en el párrafo anterior: el siglo XVIII y el siglo

⁵ Sobre las transacciones marítimas barcelonesas con puertos españoles y americanos hay una amplia bibliografía desde que el libro de Pierre Vilar *Catalunya dins l'Espanya moderna* propulsó este tipo de estudios. El caso atlántico sólo ha sido estudiado más recientemente por Francesc Valls, *La Catalunya atlàntica: aiguardent i teixits en l'arrencada industrial catalana*, Vic, Eumo, 2004. Sobre el comercio catalán en el Mediterráneo de mediados del siglo XVIII a mediados del XIX ver Laura Calosci, *Nacionalisme econòmic i comerç mediterrani. Pensament i acció de la Junta de Comerç de Barcelona, 1763-1847*, Lleida, Fundació Ernest Lluch i Pagès Editors, 2007.

XIX. En cada uno de estos periodos, primero situaremos el seguro marítimo en el contexto histórico, político, económico y legal de la época y nos adentraremos en el funcionamiento diario de este mercado (la póliza de seguros utilizada, de qué manera se tramitaban y pagaban las averías, cómo se resolvían las diferencias entre asegurados y aseguradores, cuáles eran las interrelaciones entre seguros y préstamos a riesgo de mar...), estudiando las relaciones de los aseguradores con las autoridades y las prácticas comerciales relativas al transporte marítimo de mercancías. Es decir que analizaremos los elementos que conforman el mercado del seguro: cómo eran y cómo evolucionaron los documentos (pólizas) que utilizaban estas aseguradoras y cómo los comercializaban, cuál era su contenido (averías, primas, franquicias, autoridad del patrón, tiempo de vigencia del seguro...), tocando por lo tanto aspectos jurídicos y consuetudinarios del seguro de la época. Por ello observaremos cómo las autoridades reglamentaron la actividad aseguradora, teniendo en cuenta que en este período tuvo lugar el paso del Antiguo Régimen al sistema liberal, con cambios jurídicos trascendentales en distintos ámbitos. Mas adelante la investigación tendrá en cambio un carácter más económico. Estudiaremos las principales características de las compañías de seguros marítimos que se crearon en Barcelona en estos años: cómo y porqué se constituyeron, su desarrollo posterior y como lo financiaron, cómo abordaron y resolvieron los problemas planteados por este negocio, cómo establecieron sus cuentas anuales y cómo las presentaron a sus accionistas, qué relaciones mantuvieron estas compañías entre ellas, quiénes las promovieron y quiénes participaron en ellas. Intentaremos también evaluar la importancia del seguro marítimo en el conjunto de la economía barcelonesa de la época, en particular qué parte del mercado potencial de seguros de la plaza absorbieron. Asimismo intentaremos saber cuál fue su nivel de beneficios y valorar si produjeron suficientes excedentes que pudieran propiciar posteriores inversiones en otras empresas.

En definitiva, desde esta triple perspectiva –jurídica, técnica y económica– pretendemos dar una visión amplia y completa del desarrollo de esta actividad en el periodo indicado que fue, con algunos altibajos y transformaciones importantes, una época de gran expansión de la economía catalana. A lo largo de los cien años de seguro marítimo que contempla esta investigación, este negocio conoció cambios importantes, más perceptibles si se observan desde una perspectiva cronológica a más largo plazo que tenga también en cuenta el siglo XVII. Entre 1770 y 1870 la legislación se modificó, el funcionamiento diario del negocio asegurador también y la regulación del estado en esta materia se hizo mayor y de ámbito español, anulándose las reglamentaciones de carácter regional o particular. La pérdida de las colonias continentales de América también provocó cambios importantes en el negocio asegurador.

En esta investigación el tema americano ocupa una posición central, y por ello se presenta para ser evaluada en el Departamento de Antropología Cultural, Historia de América y África de esta universidad, en el programa de doctorado “Recuperación de la Memoria, América Latina”. El incremento de las relaciones comerciales entre Barcelona y las colonias americanas que tuvo lugar en el

último tercio del siglo XVIII repercutió en el mercado del seguro marítimo como indicaron Pierre Vilar, Francisco López Jordá y Josep M. Delgado.⁶ Cuando un armador preparaba un barco para un viaje a América “abría un registro”⁷ y daba publicidad al mismo en la prensa local para que los comerciantes locales que tenían mercancías supieran que había un barco con espacio disponible en sus bodegas y pudieran contratarlo. Una vez resuelto el problema del transporte, el comerciante buscaba una forma rápida, sencilla y segura y posiblemente in situ, de asegurar sus mercancías. Esta necesidad del mercado fue el principal motivo que propició la creación de compañías de seguros marítimos en la plaza. Además los comerciantes disponían de medios no hipotecarios para financiar sus negocios (albaranes, letras de cambios y pagarés) y habían abandonado, como método de financiar y garantizar sus expediciones marítimas, el recurso a los préstamos a riesgo de mar e impulsaron y participaron en la creación de compañías de seguros marítimos. Este método les resultaba menos oneroso, teniendo en cuenta que esta participación no les suponía ninguna inversión financiera, como veremos en este estudio.⁸ A finales del siglo XVIII y en los primeros años del siguiente, cuando las guerras con Francia y sobre todo con Inglaterra interrumpieron el tráfico americano, estas compañías desaparecieron del mercado por la caída del tráfico marítimo. Esta situación se prolongó hasta 1838.

Una vez terminado este periodo de paro casi total⁹ del comercio directo americano, causado por los corsarios de las repúblicas insurgentes y las secuelas de la segunda guerra de independencia de los EUA, durante la cual corsarios ingleses actuaron también contra el comercio español, las relaciones comerciales con las colonias de Cuba y Puerto Rico y con los nuevos estados recién creados volvieron a incrementarse y fueron importantes en la consolidación del modelo industrial que se desarrollaba en España.¹⁰ Las necesidades de cobertura aseguradora de este comercio impulsaron la fundación de nuevas compañías de seguros marítimos en la plaza, la primera de ellas en 1838, seguida por otras entre los años 1845 y 1857. La guerra de secesión de EUA, que hizo desaparecer las importaciones de algodón

⁶ Pierre Vilar, *Catalunya dins l'Espanya moderna*, Barcelona, Ed. 62, 1973, vol. IV, págs. 538–540; Josep Maria Delgado, <La flota catalana del libre comercio (1778-1804), un caso de acumulación previa>, (tesis de licenciatura inédita), Barcelona, UB, 1977; Francisco López Jordá, <Los inicios de las compañías de seguros en Barcelona, 1772–1788>, (tesis de licenciatura inédita), Barcelona, UB, 1982.

⁷ Registro oficial, sellado por la Aduana, de todas las mercancías cargadas en un barco.

⁸ Esta circunstancia se dio también en Cádiz en la misma época, como veremos en el punto siguiente.

⁹ En esta primera parte del siglo XIX el comercio directo español subsistió, como veremos más adelante, sólo por medio de barcos con bandera neutral o extranjera, aprovechando las posibilidades ofrecida por la Real Orden del 29 de abril de 1824, que autorizaba la simulación de bandera.

¹⁰ Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat*, Barcelona, Ed. Critica, 1987, pág. 12.

americano que desde hacía décadas formaban parte de un rentable comercio triangular, hizo periclitar esta corriente comercial y en pocos años las compañías de seguros marítimos barcelonesas del siglo XIX también desaparecieron del mercado.

Esta estrecha relación entre comercio americano y compañías de seguros marítimos en Barcelona es la razón, como hemos dicho, que me ha impulsado a inscribir esta tesis en el programa de doctorado Recuperación de la memoria, América Latina. El comercio barcelonés con América ha sido estudiado por numerosos historiadores pero ninguno ha comentado esta estrecha relación entre las épocas de florecimiento de este tráfico y la fundación de compañías de seguros marítimos en la plaza.

Los problemas del comercio marítimo, de la piratería y de la navegación en general me han interesado siempre, a pesar de ser de tierra adentro, y a lo largo de mis estancias en varios países, he constituido una pequeña biblioteca sobre este tema, a la cual he añadido, en estos últimos años, fotocopias de libros difíciles de encontrar y estudios varios, citado en la bibliografía final. Así pues, la idea de este estudio sobre el seguro barcelonés obedece a una inquietud personal concreta de profundizar en este tema casi inexplorado hasta la fecha, propiciada por mi formación y mi experiencia como asegurador (soy licenciado en ciencias matemáticas y en ciencias económicas y actuariales y he trabajado durante más de 30 años en compañías de seguros), así como por los conocimientos históricos adquiridos en esta Universidad de Barcelona, donde he seguido, después de mi jubilación, los cursos de historia de América como oyente primero y posteriormente el programa de doctorado de historia de América. Confío en poder contestar a todas las preguntas que me planteé al inicio de la investigación y aportar con esta tesis una visión más completa y novedosa de esta actividad mercantil.

1.2. Estudios sobre el seguro marítimo español y barcelonés

El tema de los seguros marítimos en la España moderna y contemporánea ha sido muy poco estudiado, y cuando se ha hecho ha predominado el prisma jurídico con referencias a las normas legales vigentes, a las características del contrato o póliza de seguro, a su forma de contratación y a la tramitación de los siniestros o averías en menor medida. El estudio del caso barcelonés desde la perspectiva histórica no es una excepción, salvo en contadísimas ocasiones que después veremos. Sólo ha merecido unas páginas en algunos libros y algunas tesis doctorales, una breve tesis de licenciatura, unos artículos sobre aspectos muy limitados y unos estudios sobre periodos muy limitados del inicio del siglo XVIII. En algunos de ellos hemos encontrado inexactitudes que merecen una rectificación. Por el contrario, el seguro marítimo de los siglos XVI y XVII sevillano, burgalés y mallorquín ha sido objeto de estudios muy detallados.

En el campo de los estudios sobre los seguros marítimos desde la perspectiva jurídica destaca en primer lugar el artículo de Guillermo Céspedes del Castillo, el más antiguo sobre el seguro marítimo en la edad moderna peninsular, que trata del seguro marítimo sevillano en la Carrera de Indias.¹¹ Al inicio de su trabajo indica que “*el carácter fragmentario y disperso de la documentación existente hace que un estudio exhaustivo de la materia ofrece, pues, escasa posibilidades de éxito*”, mientras por el contrario es posible “*abordar toda las reglamentaciones legales y trazar sobre ellas la fisonomía jurídica de esta institución*”. Por ello su trabajo ilustra detalladamente su regulación desde el inicio del siglo XVI hasta fines del siglo XVIII, estudiando a fondo los elementos personales, reales y formales del contrato de seguro. Prevalece el aspecto jurídico y dedica muy poco espacio a los aseguradores y a la práctica diaria de los mismos. Con respecto a los aseguradores afirma que “*por último, a fines del siglo XVIII, se reglamenta específicamente la constitución de compañías de seguros*” y cita la Real Cédula del 23 de diciembre de 1789, que autorizaba la creación de una compañía en Madrid. En realidad esta cédula, que veremos en el punto 5.6, sólo establecía que, a partir de la fecha, para constituir una compañía de seguros, era necesaria la aprobación real y no reglamenta nada más. Afirma también que la Ordenanza de Sevilla sobre seguros marítimos establecía una prima fija del 5% para cada viaje, aunque admite que esta obligación tuvo una efectividad prácticamente nula. En el estudio de la citada ordenanza (punto 3.2) veremos que esta obligación no existió.

En segundo lugar cabe destacar dos trabajos de Manuel J. Peláez en el ámbito del derecho del seguro de los siglos XV al XVIII, que presentan un cierto interés en el estudio del seguro catalán. En el primero de los tres estudios que componen el primer trabajo,¹² repasa detalladamente las diferentes ordenanzas catalanas sobre el seguro marítimo y su proyección sobre la legislación italiana en particular y su influencia en la legislación de Génova, Venecia, Florencia, Perpignan y en el Guidon de la Mer francés. En un apéndice documental transcribe los acuerdos del Trentenario que modifican algunas de las Ordenanzas de 1458 y aprueban las de 1484. En el segundo estudio hace un detallado examen del derecho histórico catalán relativo al seguro marítimo en el mismo periodo. Después de un estado de la cuestión, en el cual analiza diferentes estudios sobre el seguro marítimo en el derecho de otros países y plazas europeas, analiza en profundidad las ordenanzas barcelonesas y su aplicación práctica (documentos del seguro, el seguro de esclavos, las diferentes fórmulas de contrato, los intermediarios que intervienen en la contratación de seguros y el riesgo). En el tercer estudio analiza el funcionamiento del Consulado de Mar y sus funciones jurisdiccionales en materia de seguros marítimos.

¹¹ Guillermo Céspedes del Castillo, <Seguros marítimos en la Carrera de Indias>, *Anuario de Historia del Derecho español*, XIX, Madrid, 1948-1949, pág. 57 y sig.

¹² Manuel J. Peláez, *Tres estudios del derecho marítimo catalán en su proyección italiana*, Barcelona, Ed. CEU, 1980.

En el segundo trabajo analiza, siempre desde un punto de vista jurídico, dos actividades económicas estrechamente ligadas al comercio marítimo: el seguro y el préstamo a riesgo de mar.¹³ Indica que “*el cambio marítimo es un contrato de tipo aleatorio que aparece muy estrechamente vinculado a los inicios del seguro marítimo, lo que no significa, en absoluto, que este segundo fuera a sustituir, a partir de un determinado momento, en el derecho histórico catalán y mallorquín, el primero*”. Insiste sobre esta separación jurídica de las actividades, puesto que algunos autores las confunden, en particular en Barcelona, donde se emitieron casi coetáneamente dos ordenanzas: la de 21 de febrero de 1435 sobre préstamos a riesgo de mar (llamados habitualmente cambios) y navegación y la del 21 de noviembre de 1435 sobre seguros marítimos. Analiza las bases jurídicas de estas dos actividades en varias plazas europeas, en Mallorca y en Barcelona. De paso, critica de manera inmisericorde dos trabajos del profesor Martínez Shaw (su tesis doctoral y un artículo que citaré más adelante), reprochándole su falta de análisis jurídico de los acontecimientos. Afirma que la primera compañía de seguros de la cual tenemos documentada su existencia es la de Salvador Feliu de la Peña, creada en 1707. En realidad hubo otras anteriores, entre ellas la que citamos en el punto siguiente, creada en 1689.

Sobre el seguro barcelonés en el siglo XVIII hay que mencionar varias publicaciones de carácter histórico, aunque ninguna de ellas lo ha tratado en profundidad. Las primeras menciones sobre el tema las encontramos en el estudio de Jaime Carrera Pujal que señala la fundación de la Compañía Barcelonesa de Seguros Marítimos, con un capital de 250.000 pesos repartido en 25 acciones e indica algunas de las primas de seguros y de los préstamos a riesgo de mar vigentes en 1780¹⁴. También comenta en detalle un recurso presentado al Rey en 1787 por las compañías de seguros marítimos activas en Barcelona (citado en varios estudios y que comentaremos más adelante). Asimismo relata un episodio curioso que ocurrió en 1798, durante la guerra con Inglaterra, que consideramos muy interesante e ilustrativo sobre las costumbres aseguradoras gaditanas y barcelonesas. “*La guerra alteró el mercado de seguros, sobre todo en Cádiz, donde había más compañías que en los otros puertos. En 1798 una de ellas pidió al Secretario de Hacienda que se le concediera moratoria para el pago de los riesgos (siniestros). Este pasó la solicitud a consulta de los Consulados y el de Barcelona manifestó que no existía motivo para la disculpa, pues al estallar las hostilidades las compañías exigieron primas exorbitantes. En esta plaza -decía- las compañías de seguros, desde luego de la guerra, detuvieron el cúmulo de seguridades a que antes se prestaban, o cortándolas del todo o limitándose en la mota y buques. Desde aquella época, por no querer asegurar las compañías, se abren suscripciones*

¹³ Manuel J. Peláez, *Cambios y seguros marítimos en derecho catalán y balear*, Bolonia, Publicaciones del Real Colegio de España, 1984.

¹⁴ Jaime Carrera Pujal, *Historia política y económica de Cataluña: siglos XVI-XVII*, Barcelona, Bosch, 1947, págs. 273 y 366. Este dato es erróneo por cuanto la Compañía Barcelonesa de Seguros Marítimos fue fundada en 1838.

en que cada particular firma por lo que quiere o puede y así es que no ha venido el caso que sepamos de insolvencia ni atraso en este punto”.

Pere Voltres Bou menciona la creación de la compañía de seguros marítimos de Francisco de Milans en 1775 y en 1777 (se trata en realidad de la segunda y tercera renovación de esta compañía, que fue fundada el 13 de febrero de 1772).¹⁵ Cita también un requerimiento notarial del mismo Francisco de Milans a Benito Duran (director de otra compañía de seguros marítimos) sobre el pago de una sobreprima por riesgo de guerra.

Pierre Vilar también se ocupa brevemente de los aseguradores barceloneses. Indica que *“en los años 1770-1780 empiezan a manifestarse signos de cristalización, de concentración de los negocios en el campo de los seguros marítimos. En este decenio es cuando se crean las compañías por acciones que agrupan algunos de los negocios de seguros”*.¹⁶ Reproduce un interesante apunte del libro Mayor de la compañía comercial Alegre y Gibert, socios de la compañía de seguros marítimos de G. Timmermans (bajo la invocación de la Sagrada Familia Jesús, María y Joseph) que dice que *“una acción de 10.000 pesos, beneficios del 20 de septiembre 1771 al 30 de enero de 1777: 5.129 libras, 8 sueldos y 4 dineros”* y comenta que el beneficio anual medio es del 6%. No considera el hecho de que Alegre y Gibert no habían ingresado los 10.000 pesos correspondientes a su acción en la caja de la compañía.

Hace algunos breves comentarios sobre las principales familias que intervienen en este negocio y describe perfectamente el mundo comercial barcelonés al observar que los principales socios de estas compañías aseguradoras eran los comerciantes más importantes de la plaza: *“Una vez más tenemos la impresión que hemos dado la vuelta al mundo de los negocios barceloneses ya que continuamente encontramos los mismos actores”*.

El estudio de las relaciones comerciales entre Cataluña y las colonias americanas en el siglo XVIII dio lugar a que, desde la perspectiva histórica, se contemplara con mayor detenimiento que antes la práctica aseguradora. El primer trabajo que trata con cierto detalle el tema del seguro marítimo barcelonés es la tesis de licenciatura de Josep Maria Delgado, que cubre el período 1772-1804, donde dedica unas largas reflexiones a la actividad aseguradora marítima en la ciudad.¹⁷ Indica por primera vez todas las

¹⁵ Pere Voltres Bou, *“Estudios estadísticos de la coyuntura barcelonesa durante el reinado de Carlos III”*, *Estudios y Documentos V*, Barcelona, Ayuntamiento de Barcelona, 1961, pág. 8-9.

¹⁶ Pierre Vilar, *Catalunya dins...*, vol. III, pág. 538.

¹⁷ Josep Maria Delgado, *<La flota catalana del comercio libre (1778-1804). Un caso de acumulación previa>*, Tesis de licenciatura inédita, UB, Barcelona, 1977.

compañías que se crearon a fines del siglo XVIII, anota algunos comentarios sobre los órganos directivos de las mismas y reproduce el texto de la póliza utilizada aunque no la comenta. En este trabajo Delgado comenta las leyes que regulan los seguros marítimos y señala que “*Ningún precepto legal se ocupaba del límite de responsabilidad de los aseguradores en el caso de contratar pólizas por un valor superior al de su fondo social, o de la posibilidad de rescindir contratos firmados, o de las actividades financieras complementarias que estos podían desarrollar*”, aspectos muy importantes en el negocio asegurador y que había sido ya perfectamente delimitado por los fundadores de las compañías en las escrituras de fundación, como veremos más adelante. Al final, citando a Pere Voltes Bou, señala que estas compañías “*hicieron descuentos de efectos comerciales y préstamos a cambio terrestre y marítimo. Por ello pueden reputarse como las primeras instituciones bancarias privadas de corte capitalista surgidas en Cataluña*”. Como veremos, todas las compañías limitaban estatutariamente su actividad financiera a “rebajar albaranes” (préstamos a corto plazo, garantizados por mercancías, actividad que por otra parte practicaban muchos comerciantes) y sólo una compañía autorizaba, durante un breve periodo, préstamos a riesgo de mar. La afirmación de Pere Voltes Bou y de Josep M. Delgado pues no se corresponde con la realidad.

En el mismo campo de interés, Carlos Martínez Shaw ha tratado el tema del seguro barcelonés en dos artículos. Primero estudió el comercio y el seguro marítimo barcelonés en los años 1675-1712, basándose en 817 pólizas de seguro marítimo que se conservan en el archivo notarial de Barcelona¹⁸. Aparte de analizar detalladamente los destinos geográficos de los movimientos comerciales del puerto de Barcelona y de otros puertos de Cataluña y las mercancías exportadas e importadas, consideró los valores asegurados y las primas de seguros pagadas, el origen de los barcos que intervenían en este comercio y la balanza comercial resultante. Tal como indica el título del artículo, el principal objetivo del mismo es conocer la geografía de los intercambios comerciales catalanes, por esto las puntualizaciones sobre el seguro que en él hace son pocas. Ciertamente es un trabajo interesante aunque cabe señalar que la muestra de pólizas utilizada es parcial, ya que se contrataban también seguros fuera del Principado y no todas las expediciones estaban aseguradas.

En el segundo trabajo estudia una pequeña compañía de seguros marítimos (*Companyia de Seguretats*) creada mediante un documento privado (desconocido) el 24 de marzo de 1707 por tres comerciantes (Salvador Feliu de la Peña, comerciante; Jaime Trías, corredor de cambios y Jaime Clota, panadero y comerciante).¹⁹ Su libro de cobros y pagos, con la relación de todas las pólizas emitidas, se conserva en el Archivo Municipal de Arenys de Mar. De

¹⁸ Carlos Martínez Shaw, <El comercio marítimo de Barcelona, 1675-1712. Aproximación a partir de la escritura de seguros>, *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos de Protocolos de Barcelona VI*, 1976, págs.. 257-310.

¹⁹ Carlos Martínez Shaw, <La compañías de seguros de Salvador Feliú de la Peña (1707-1709)>, *Actas del II Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, 1990.

este documento, hoy prácticamente ilegible en su mayor parte, afortunadamente existe una antigua y cuidada transcripción a máquina, firmada F. C. que permite estudiar el negocio que hizo esta aseguradora. La compañía duró solamente dos años y desapareció probablemente a causa de unas fuertes pérdidas (en el folio cinco una confusa anotación podría referirse a un pago por siniestro de 2.000 libras). Es la única compañía en Cataluña, antes de las que vamos a estudiar en este trabajo, de la cual hay documentos sobre sus negocios, lo cual permite conocer las primas que se aplicaban en aquel periodo. Como detalle curioso señalaremos que en sus cuentas aparecen dos partidas de gastos de misa de 25 libras y 6 sueldos *“para garantizar el apoyo celestial al éxito de la empresa”*.

A otro campo de interés corresponde la tesis de licenciatura en historia de Francisco López Jordà que constituye la única monografía sobre las compañías de seguros del siglo XVIII.²⁰ El autor hace una relación de las compañías de seguros marítimos que se crearon en Barcelona en el periodo indicado, basándose en los protocolos del notario Ramón Font Alier, activo en Barcelona entre 1755 y 1786, miembro del Tribunal de la Curia Ordinaria de Barcelona y de la Real Junta de Comercio y notario de la Lonja de Mar. En su trabajo analiza en primer lugar los antecedentes de las compañías de seguros en Barcelona (comerciantes –aseguradores y pequeñas compañías de seguros formadas por tres o cuatro individuos que se crearon en el siglo XVII y a principios del siglo XVIII), en segundo lugar los acontecimientos económicos que influyeron en la formación y desarrollo de las mismas y finalmente la composición del accionariado. Las conclusiones más significativas del trabajo son, la primera, que al inicio los socios pertenecían al estamento nobiliario, pero a partir de 1777 entraron en este negocio comerciantes y personas de otras profesiones, la segunda que el conflicto de España con Inglaterra de 1779-1783 frenó la expansión comercial, quebró el comercio de aguardiente con América y creó un colapso en el transporte marítimo. La posterior depresión económica (consecuencia de los conflictos con Francia y de nuevo con Inglaterra) condujo a una paralización casi total del tráfico marítimo. La tercera que el negocio del seguro permitió una cierta acumulación de capital durante el siglo XVIII que propició luego el éxito del despegue económico e industrial del siglo XIX.

Me interesa hacer dos observaciones sobre estas conclusiones: en primer lugar me parece que sobrevalora la acumulación de capital que asigna a estas aseguradoras, como veremos en el punto 5.4 y, en segundo lugar, que no menciona el hecho, muy importante, de que estas compañías se crearon sin aportación de capital por parte de sus socios.

²⁰ Francisco López Jordà, <Los inicios de las compañías de seguros en Barcelona, 1772-1788>, Tesis de licenciatura inédita, Universidad de Barcelona, 1982.

Para terminar esta reseña de los estudios sobre el seguro marítimo barcelonés del siglo XVIII, citaremos el artículo de M. J. Matilla Quizas,²¹ que analiza “*un nuevo tipo de asociación de personas y capital que se desarrolló en Barcelona a lo largo de la segunda mitad del siglo XVIII: las compañías privadas por acciones.*” Indica que las primeras compañías de este tipo que se crearon en Barcelona fueron las de seguros marítimos y las financieras. Relaciona cinco de las seis compañías de seguros que serán el objeto de la primera parte de esta tesis (no menciona la última que se creó el 29 de abril de 1783 y duró sólo un año), el Banco de Cambios de Barcelona (escritura del 4 de febrero de 1777), la Sociedad de Fondos Perdidos, sociedad financiera creada el 8 de junio de 1766 por el comerciante y asegurador Francisco de Milans y de Benages para la constitución de rentas vitalicia y de dotes para señoritas y, finalmente, la Compañía general de comercio, fundada el 25 de abril de 1782, bajo la razón social de Duran, Larrard, Alegre y compañía.²² La autora analiza con bastante detalle las escrituras de fundación de las compañías de seguros y es la única historiadora que comenta que los socios de estas compañías no hacían ninguna aportación de capital en el momento de su constitución, mientras que las aportaciones de los socios del banco alcanzaron el 25% del capital suscrito, las de la Sociedad de Fondos Perdidos el 10% y las de Duran, Larrard y Alegre la dos terceras partes. Comenta también la responsabilidad ilimitada que asumían los socios en el cumplimiento de los pactos de la escritura de fundación.

Para calibrar mejor las particularidades y el grado de transformación del seguro marítimo barcelonés en los años de 1770-1808 es conveniente conocer las características de esta actividad en la época anterior en esta ciudad y también en otros enclaves marítimos de lo que ahora es el estado español. Por ello han resultado muy útiles para esta investigación algunos trabajos sobre el seguro marítimo en los Consulados de Burgos y Mallorca, en la Barcelona del siglo XVII, considerando este último caso en sentido cronológicamente amplio (en concreto hasta 1712) y en Cádiz a finales del siglo XVIII.

El primero de estos estudios se debe a Manuel Basas Fernández, que analiza el mercado asegurador burgalés en el siglo XVI bajo el mismo prisma que pretendemos emplear en este estudio y en el cual trata a fondo la actividad de los aseguradores.²³ Indica las bases jurídicas del seguro burgalés, especialmente las influencias recibidas de Barcelona, Bilbao y Florencia, los diferentes elementos de la póliza y los diferentes tipo de seguros que se hacían en Burgos, es decir, los que se referían a la Carrera de Indias, los que se

²¹ María Jesús Matilla Quizas, <Los inicios de las compañías mercantiles por acciones en Barcelona (1770-1780)>, en *Primer Congreso de Historia Moderna de Cataluña*, Barcelona, 1984, vol. 1, pág. 738-745.

²² Los tres fundadores de esta compañía, además de comerciantes conocidos, eran aseguradores y probablemente por esto el profesor Joseph María Delgado la cita como compañía de seguros en su tesis de licenciatura (nota 17).

²³ Manuel Basas Fernández, *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Bilbao, Estudios de Deusto, 1963.

hacían sobre cascos de barcos, sobre mercancías, fletes, dinero y esclavos. También comenta las novedades introducidas en el mercado asegurador por las Ordenanzas de Burgos, que son las siguientes:

- a) las reglamentaciones del extorno (devolución) de la prima, en su totalidad o en parte, en caso de modificación de los elementos asegurados, por el cual fija normas muy estrictas para evitar fraudes,
- b) el abandono de los bienes asegurados por parte del asegurado en manos del asegurador contra el pago del capital asegurado cuando aquellos han sufrido daños y
- c) el reseguro o sea la posibilidad del asegurado de retener la prima de un seguro ya estipulado y que no hubiese entrado en vigor aún, cuando el asegurador hacía "*mudança pública de su estado y crédito*" (se encontraba en suspensión de pagos) y reasegurar sus bienes con otro asegurador a cuenta de la prima retenida.

Esta última particularidad era posible porque en Burgos las primas no se pagaban en el momento de establecer la póliza, sino que se hacían efectivas en las dos ferias anuales que se celebraban en Medina del Campo, al igual que el pago de las averías. El Consulado tenía un registro de pólizas y de averías, lo que permitió al autor ilustrar muy detalladamente las prácticas diarias de los aseguradores burgaleses. No se crearon compañías de seguros en el periodo estudiado. Indica finalmente las primas establecidas por el Consulado por cada trayecto, que eran de uso obligatorio.

El segundo estudio es el escrito por Jerònia Pons Pons que estudia el mercado asegurador mallorquín en el periodo 1650-1715, más evolucionado que el barcelonés de la misma época, porque la casi totalidad de los seguros marítimos se contrataba ya con compañías de seguros y la presencia de comerciantes-aseguradores era sólo testimonial.²⁴ Las características de estas compañías, cuyo objetivo era "*fer y formar compañía per efecte de pendre seguretats sobre qualsevols mercaderies...*", eran las mismas que las de las pocas que existían en el mercado barcelonés de la misma época. Carecían de capital definido y de razón social (sólo en 3 de las 19 compañías citadas los socios aportaron una pequeña cantidad, puesto que querían dedicar la compañía también a otras actividades comerciales). Fijaban el capital máximo asegurable en un solo buque y cada socio soportaba la parte de riesgo correspondiente a su participación en la compañía que, salvo dos excepciones, era la misma para todos los socios. Los socios, sin embargo, tenían una responsabilidad ilimitada y solidaria de carácter mancomunado con respeto a las obligaciones asumidas por la compañía. Se denominaban Cajas de Seguros y había de varios tamaños, según el número de socios. Su estructura administrativa era más sofisticada que la de las compañías barcelonesas de la

²⁴ Jerònia Pons Pons, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma de Mallorca, Ed. El Tall, 1996.

misma época: nombraban un cajero (o contador), uno o varios administradores y un “prenedor”, o sea un suscriptor de riesgos que tenía capacidad y experiencia para aceptar y suscribir seguros (dentro de los límites fijados) y era el único autorizado para hacerlo. Estas cajas de seguros empleaban sus excedentes de caja en préstamos a riesgo de mar, actividad que los aseguradores barceloneses evitaron cuidadosamente por su peligrosidad tanto en el siglo XVII como en el XVIII. En Mallorca las pólizas se suscribían siempre ante notario, así que la autora, al encontrar abundante material en el Archivo de Reino de Mallorca, pudo estudiar la actividad de estas cajas, reconstruir sus cuentas y valorar la importancia que tuvieron los conversos judíos (los chuetas) en este negocio. Indica que estas cajas de seguros actuaban de forma independiente pero participaban de una estrategia conjunta al compartir gestores (sobre todo el “prenedor”) y socios, hecho que no se dio en el mercado barcelonés del siglo XVIII pero sí en el del XIX. Recientemente la misma autora ha vuelto sobre el seguro mallorquín y español de esta época, estudiando con mucho detalle los aseguradores que eran chuetas²⁵ y otros aspectos del seguro, como el coste del seguro y los pactos particulares que estipulaban aseguradores y asegurados para ampliar las coberturas del seguro más allá de los límites fijados por las ordenanzas.

El tercero de estos estudios sobre seguros marítimos, que contemplan la etapa anterior a la que tratamos en este estudio, se debe a Isabel Lobato Franco. Es una parte de su tesis doctoral sobre las compañías mercantiles constituidas en Barcelona entre 1650 y 1720, ya publicada.²⁶ Al poder contar con las 817 pólizas de seguros suscritas ante ocho notarios barceloneses en el periodo indicado,²⁷ realizó un interesante examen de la actividad aseguradora barcelonesa entre estas fechas. Analiza las características de las cuatro compañías de seguros marítimos que se crearon en estos años en la ciudad Condal (socios, capitales, finanzas...). También hace referencia a la legislación en vigor. Subraya que los riesgos de los seguros eran cubiertos tanto por aseguradores individuales como por algunas de las compañías existentes, el volumen del negocio suscrito y la participación individual en cada riesgo suscrito. En cambio no estudió el funcionamiento del seguro teniendo en cuenta la legislación y las condiciones establecidas en las pólizas, seguramente porque este no era el objetivo de su estudio, que radicaba en el conocimiento de las compañías mercantiles de todo tipo que se registraron en la ciudad.

²⁵ Jerònia Pons Pons, <Compañías de seguro marítimo en España>, *Hispania* 225, 2007, págs. 271-294 y <El pago del seguro marítimo y los conflictos ante el tribunal Consular>, *Pedralbes* 12, 1992, págs. 71-94.

²⁶ Isabel Lobato Franco, *Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial (Barcelona 1650–1720)*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 1995, págs. 153-168, 201-210.

²⁷ Estas notarías recogieron los contratos en unos volúmenes específicos bajo el epígrafe de “Seguros”, que se conservan en el Archivo Histórico Notarial de Barcelona. Ver las fuentes con detalle en Lobato, *Compañías y negocios...*, p. 154, nota anterior. Esta documentación ya fue utilizada por Martínez Shaw para estudiar el comercio marítimo barcelonés. Al respecto ver nota 17.

El seguro gaditano a finales del siglo XVIII ha sido analizado por María Guadalupe Carrasco González.²⁸ Para su estudio la autora se basa en las escrituras notariales de fundación de las compañías que se crearon en la plaza en 1760 y en los registros de corredores de lonja (no hubo corredores especializados en seguros). En este trabajo hemos encontrado muchas similitudes con el mercado barcelonés y también grandes diferencias. Lamenta, como en nuestro caso, la falta de fuentes directas, en particular de registros de pólizas. Destaca cómo el paso del asegurador individual y no especializado a la sociedad de seguros fue lento y tardío, ya que la primera compañía de seguros marítimos se fundó en 1760. Los aseguradores eran hombres de negocios y compañías comerciales que veían en el seguro un negocio más. Afirma que el intenso desarrollo del seguro marítimo en Cádiz (entre 1791 y 1797 se crearon 75 compañías) fue una consecuencia de la expansión propiciada por los decretos de libre comercio. Una situación similar, incluso en el tiempo, a la de Barcelona. Comenta la importancia de los aseguradores extranjeros, que dominaron el mercado gaditano durante la primera mitad del siglo XVIII (un conocido comerciante afirmaba que “en Ámsterdam se me hacen los seguros de lo que va y viene de mi cuenta”). Los socios de las compañías gaditanas ingresaban el capital suscrito en la caja (los barceloneses, como veremos, no lo hacían) y su responsabilidad se limitaba al capital suscrito (mientras los socios barceloneses asumían una responsabilidad ilimitada frente a los asegurados). Estas compañías gaditanas quebraron en su casi totalidad (54 entre 1796 y 1800). El trabajo contiene mucha información sobre el año 1796: número de pólizas, de aseguradores, de valores asegurados, destinos de los barcos, estacionalidad de las pólizas emitidas y primas aplicadas. Sus conclusiones sobre el seguro gaditano de 1796 son las siguientes:

- a) el mercado de seguros era muy importante, con contratación de seguros también en otras áreas geográficas, especialmente peninsulares y mediterráneas.
- b) la presencia extranjera era ya secundaria a finales del siglo XVIII.
- c) la caída del uso del préstamo a riesgo de mar en el último cuarto del siglo XVIII desvió el interés de los comerciantes hacia la inversión en seguros marítimos. El número elevado de compañías que se constituyeron a partir de estos años avala esta hipótesis.

En la historia del seguro español en la Edad Moderna cabe también destacar el extenso trabajo de Antonio-Miguel Bernal sobre la financiación de la Carrera de Indias, que trata también de la importancia del seguro marítimo como un negocio subsidiario de los préstamos a riesgo de mar y analiza las compañías de seguros gaditanas,²⁹ que se crearon en gran número (en 1791 había 62 compañías en la plaza) y su rápida desaparición (en 1797 sólo quedaban

²⁸ María Guadalupe González Carrasco, <El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a finales del siglo XVIII>, *Hispania*, LIX/1 201, 1999, págs. 269-304

²⁹ Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias*, Sevilla, Quinto Centenario del Descubrimiento, 1986.

cuatro) a causa de las numerosas quiebras de las mismas. Indica también algunos datos numéricos sobre las compañías activas en Barcelona y en otras ciudades de España en el siglo XVIII, que indicaremos más adelante en el punto 4.1.

El panorama de los estudios sobre el seguro marítimo español del siglo XIX es aún más yermo que el del siglo XVIII. Sólo existe un artículo de carácter general, ciertamente útil para obtener una visión de conjunto y dos que tratan aspectos puntuales del mundo de los seguros marítimos en el siglo XIX. El primer trabajo mencionado ha sido redactado conjuntamente por Esperanza Frax Rosales y María Jesús Matilla Quiza y ofrece una información general sobre el desarrollo del seguro en España y la creación de compañías de seguros entre 1830 y 1934.³⁰ Trata de forma muy resumida la legislación aplicable a los seguros y cita un convenio que firmó un grupo de compañías barcelonesas en 1860 indicando *“la temprana demanda insatisfecha de racionalización del sector cristalizó, en ocasiones, en acuerdos privados como el que se estableció en Barcelona entre cuatro importantes compañías de seguros marítimos”*. La autora concluye su análisis del seguro citando la Ley de Presupuestos del Estado del cinco de agosto de 1893 (artículo 22) que marca una nueva etapa de la intervención del estado en el funcionamiento de las compañías de seguros al establecer una cuota de contribución industrial para las mismas (las compañías barcelonesas ya pagaban este impuesto, como veremos en el apartado 9.5.2), la obligación de presentar a la Dirección de Contribuciones el balance anual y finalmente establece la obligación de constituir un depósito de garantía. En la segunda parte del artículo analizan con más detalle el seguro en el periodo entre 1908 (fecha de la primera ley general de seguros) y 1934. En un cuadro muy detallado indica el número de compañías de seguros que operaban en el territorio español en cada año: en 1838 operaban 0 compañías extranjeras y 5 nacionales, en 1858 1 compañía extranjera y 28 nacionales y en 1870 2 compañías extranjeras y 21 nacionales. Como veremos en este estudio, la mitad de estas compañías eran barcelonesas.

Josep Maria Fradera en su estudio sobre la adaptación de los intercambios entre Catalunya y América a las nuevas circunstancias producidas por la pérdida de las colonias continentales, explica cómo las acciones de los corsarios de las repúblicas insurgentes contra el comercio español, entre 1810 y 1827, tuvieron grandes repercusiones en el mercado de los seguros marítimos barcelonés.³¹ Esta circunstancia provocó un fuerte aumento de las primas y obligó a los comerciantes españoles a recurrir a buques extranjeros o a cambiar la bandera de los suyos para poder mantener intercambios comerciales con Cuba, Puerto Rico y los puertos de América del norte, con la

³⁰ Esperanza Frax Rosales y María Jesús Matilla Quiza, <Los seguros en España, 1830-1934>, *Revista de Historia Económica* 14 (1), 1996, págs. 183-203.

³¹ Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat: les bases comercials de la indústria catalana moderna, 1814-1845*, Barcelona, Ed. Crítica, 1987, págs. 159 y sig.

consiguiente pérdida de seguros para la plaza barcelonesa. Incluye un cuadro de la evolución de las primas en el trayecto Barcelona-La Habana entre el 25 de octubre de 1816 y el 9 de junio de 1837.

Finalmente cabe mencionar el estudio de Josep Fontana Lázaro sobre la crisis bursátil de 1857 que afectó fuertemente a las compañías de seguros, basado en los boletines de la Bolsa de Barcelona.³²

Las aportaciones al estudio de los seguros marítimos barceloneses en los siglos XVIII y XIX son pues muy limitadas y profundizan poco en sus características y su problemática. Como hemos comentado, sólo ciertos aspectos jurídicos de esta actividad y la constitución de las compañías aseguradoras del siglo XVIII han sido tratados con cierta profundidad. Llama poderosamente la atención, por ejemplo, que nadie haya mencionado el hecho de que estas compañías hayan desarrollado su actividad sin inversión de capitales, en el siglo XVIII, y con una inversión muy pequeña en el siglo XIX.

El olvido que pesa sobre la historia del seguro marítimo barcelonés, salvo algunas excepciones ya mencionadas, queda claramente constatado por el hecho que no se comenta nada de este sector en la *Historia Económica de Catalunya* (Enciclopèdia Catalana, 1988-1994). Debemos mencionar, sin embargo y para terminar este análisis, el trabajo de Manuel Maestro, periodista muy relacionado con el ámbito del seguro, que publicó en 1992, por encargo de Comismar (Comisariado de Avería), para celebrar sus 50 años de actividad en España, una *Historia del Seguro en España* en cuatro volúmenes.³³ Se trata de una obra de compilación, resumen de cuanto se había publicado hasta aquella fecha sobre el seguro marítimo en general y las leyes que lo reglamentaban. En el segundo volumen titulado "Barcelona, cuna del seguro", relata los inicios del seguro en la ciudad, con especial referencia al seguro de vida y trata muy brevemente el periodo objeto de este estudio relacionándolo con los antecedentes del seguro en Europa en la creación de compañías de seguros. Cita también el recurso presentado por las compañías barcelonesas al rey Carlos IV en 1789. No aporta, pues, información novedosa.

Sin embargo parece que la historia del seguro empieza a interesar más. Así, por un lado, en el VII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica que se celebró en Santiago de Compostela en 1999, hubo una sesión, dirigida por Jerònia Pons y Lluís Castañeda, dedicada al tema, que sin embargo no aportó nada a la investigación que aquí presentamos. Por otro lado, en el IX Congreso de la Asociación de Historia Económica, celebrado el 10 de septiembre del 2008 en Murcia, José Luís García Ruiz y Leonardo

³² Josep Fontana Lázaro, <La vieja Bolsa de Barcelona (1851-1916)>, en Pere Voltès Bou, *La Bolsa de Barcelona de 1851 a 1930. Líneas generales de su evolución, Documentos y Estudios*, Ayuntamiento de Barcelona, 1961.

³³ Los títulos de cada uno de los volúmenes son: *Barcelona, cuna del seguro español, De los riesgos y seguros de la Carrera de Indias (Orígenes del seguro español e iberoamericano)*, Madrid, capital aseguradora de España, y *Formación del mercado español de seguros, 1908-1960*. Madrid, Ed. Comismar, 1992.

Caruana han presentado su ponencia sobre “Estrategias de internacionalización de las compañías españolas de seguros en el siglo XX”, aunque ninguna era de seguros marítimos.

1.3. Fuentes documentales

Al iniciar esta tesis confiábamos encontrar documentos originales de las compañías de seguros marítimos de los siglos XVIII y XIX (libros de cuentas, registros de pólizas, copiadores y archivos de cartas) y, sobre todo, los expedientes oficiales de constitución que las compañías debían presentar en el Ministerio de Fomento según las normas establecidas en la Ley de Sociedades anónimas de 1848. Sin embargo estas expectativas resultaron fallidas y hemos encontrado muy poca documentación original de las compañías estudiadas. Esta escasez de documentación original ha sido comentada también por algunos historiadores, entre ellos Guillermo Céspedes del Castillo (como hemos visto en el punto anterior, respecto al seguro sevillano), M. Guadalupe González (respecto al seguro gaditano) y Martín Rodrigo y Alharilla³⁴.

Respecto a esta falta de documentación original sobre el seguro marítimo para el período estudiado cabe hacer dos observaciones. En primer lugar, no hemos localizado ningún protocolo notarial que recogiera pólizas de seguro marítimo, lo que nos hubiera permitido analizar más a fondo las particularidades del negocio. En segundo lugar, todas las compañías de seguro marítimo barcelonesas existentes entre 1770 y 1870 cerraron su actividad voluntariamente o por imposición de la autoridad de control en el siglo XIX y liquidaron todas sus obligaciones antes de cerrar su actividad. Ninguna de ellas quebró, y por lo tanto no hubo juntas de acreedores ni intervención judicial que hubieran dejado documentos de su actividad y de sus vidas en los archivos, como ocurrió con diversas compañías mercantiles y fabriles.³⁵ Por ello hemos tenido que trabajar con documentación dispersa y fragmentaria, y a veces de difícil análisis, lo cual seguramente ha dejado huella en el producto final. Sin embargo, estas dificultades no nos han arredrado y a partir de todas las fuentes trabajadas confiamos haber hecho aportaciones singulares y novedosas.

Para la redacción de esta tesis, hemos trabajado básicamente con las escrituras de constitución de las sociedades de seguros marítimos tanto del siglo XVIII como del XIX; diversos tipos de pólizas de seguros; las ordenanzas marítimas y la legislación del siglo XIX, pleitos, copiadores de cartas de algunas compañías comerciales y de una de seguros y las memorias anuales de las sociedades de seguros marítimos con sus cuentas. Esta documentación la hemos localizado en los archivos siguientes:

³⁴ Martín Rodrigo y Alharilla, <Comerç i navegació a la Catalunya del segle XIX: empreses i formes d'empresa>, *Actes del II Congrés d'Història del Notariat català*, Barcelona, Fundació Noguera, 2000, pág. 237.

³⁵ La documentación de estas compañías quebradas, al menos las del siglo XVIII, se encuentra en los fondos de la Junta de Comerç que se conservan en el Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (AHCB).

- Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (AHPB) donde hemos consultado los protocolos notariales en los que hemos encontrado las escrituras de fundación de las compañías y las actas de las asambleas anuales de accionistas y las extraordinarias, convocadas para tratar problemas específicos, sobre todo los relativos a los nombramientos de representantes en otras plazas y a la admisión de nuevos socios, correspondientes a las compañías creada en el siglo XVIII. Las compañías creadas en el siglo XIX, por el contrario, sólo acudían al notario para la escritura de fundación, las modificaciones de la misma y el otorgamiento de poderes.
- Archivo de la Corona de Aragón (ACA), en el que hemos consultado numerosos pleitos y registros varios de los siglos XVIII y XIX (Registros de protestas de mar, Registros de préstamos a riesgo de mar y Registros de naufragios).
- Biblioteca de Cataluña (BC), en la que se encuentran los fondos comerciales del Barón de Castellet y de Erasmo de Gónima que nos han proporcionado numerosa documentación sobre las operaciones de seguros de sus negocios. Hemos podido consultar también un volumen del registro de pólizas de la compañía de Juan de Larrard del siglo XVIII y el *Copiador de cartas* del primer trimestre de 1781 de la compañía de seguros de la cual era director Francisco Espar y Arau, que son los únicos documentos originales de compañías de seguros que hemos localizado. En el fondo de Alegaciones judiciales hemos encontrado algunos pleitos interesantes.
- Biblioteca Nacional de España y en la Biblioteca Hispánica de la Agencia Española de Cooperación Internacional donde hemos consultado recopilaciones de leyes y documentación sobre las actuaciones de los corsarios insurgentes.
- Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona (AHCB), donde, además de la prensa local diaria (en especial el *Diario de Barcelona*), hemos consultados el Fondo de Quiebras de varios comerciantes del siglo XVIII, socios de compañías de seguros (libros de cuentas y copiadores de cartas), y los registro de contribuciones del siglo XIX.
- Archivo del Museu Marítim de Barcelona donde hemos encontrado numerosas pólizas del siglo XIX, que nos han permitido conocer datos interesantes sobre las primas aplicadas, las mercancías transportadas y los trayectos de los transportes asegurados.
- Arxiu Nacional de Catalunya en el que hemos consultado el Fondo Castanyer y los Libros de Registros de algunos corredores de comercio del siglo XVIII.
- Archivo del Museo Naval de Madrid, pero sólo hemos encontrado el proyecto de una compañía de seguros marítimos y terrestres fundada en Madrid en 1786.

- Hemos accedido también a los repertorios documentales de otros archivos de Barcelona (Cámara de Comercio, Diputación, Ayuntamiento, Gobierno Civil, Parlament de Catalunya), de Madrid (Archivo Histórico Nacional, Archivo General de la Administración, Archivo General del Ministerio de Fomento y en la Biblioteca Nacional) y de Génova (Archivio Storico della Città) en los cuales hemos encontrado documentos sueltos que nos han permitido completar algunos puntos de la tesis.
- Por lo que se refiere a la prensa hemos consultado exhaustivamente el *Diario de Barcelona* y el *Boletín Oficial de la Provincia*, donde hemos encontrado la mayoría de las memorias anuales de las sociedades de seguros marítimos del siglo XIX con sus cuentas (la obligación legal de publicarlas no era muy respetada), artículos sobre el mercado de seguros y anuncios de estas compañías, que nos han permitido acercarnos a su funcionamiento diario. Finalmente en el Registro de la Propiedad de Barcelona hemos consultado los Registros de la Contaduría de Hipotecas de 1771 a 1783 porque los socios registraban en ella la deuda hipotecaria correspondiente al capital social no ingresado, pero comprometido en la fundación de la compañía de seguros.

Antes de iniciar la exposición de mi investigación, quiero agradecer muy sinceramente las numerosas ayudas que he recibido en el transcurso de la elaboración de esta tesis. Mi especial gratitud a la profesora Àngels Solá Parera, que ha dirigido este trabajo con mucho interés (a pesar de ser un tema casi desconocido para ella) y sobre todo con gran paciencia con mi inexperiencia de historiador, a la profesora Pilar García Jordán, que me ayudó a entrar en el programa de doctorado y siguió mi trabajo desde el inicio con interés y me dio numerosos consejos, a las profesoras Gabriela dalla Corte y a Meritxel Tous que leyeron mi tesis y me dieron consejos muy acertados y también a todo el personal de los archivos y bibliotecas que visité. Le debo un agradecimiento especial al profesor Antonio-Miguel Bernal de la Universidad de Sevilla que, sin conocerme, me animó a seguir con este estudio y me aconsejó concentrar mis esfuerzos en los seguros marítimos barceloneses, tema muy poco estudiado, en lugar de dedicarlos a los seguros en la Carrera de Indias, que era mi primera opción.

PRIMERA PARTE EL SEGURO BARCELONÉS EN EL SIGLO XVIII

2. EL ENTORNO DEL SEGURO MARÍTIMO

2.1. El marco político y económico del siglo XVIII en España

En el largo siglo XVIII español, que concluyó con la guerra de la Independencia contra los franceses (1808-1814), el país experimentó una serie de transformaciones, algunas de gran alcance. El periodo se inició con la implantación de una nueva dinastía reinante, la casa de Borbón, y la llamada Guerra de Sucesión, de gran impacto político sobre todo en los territorios de la Corona de Aragón. Luego hubo otras guerras que no afectaron las relaciones de la Corona española con los territorios americanos bajo su dominio. Si las continuas guerras, en gran parte motivadas por la defensa de las colonias americanas, fueron una de las características de este periodo, otra fue el crecimiento económico y demográfico que se experimentó sobre todo desde los años 1760, destacando el fortalecimiento de los intercambios comerciales entre España y sus colonias americanas. El periodo concluyó con una serie de guerras con potencias extranjeras tanto en el mar como en tierra que trastocaron profundamente las relaciones comerciales y en consecuencia el desarrollo económico español y catalán. La invasión de la Península Ibérica por las tropas napoleónicas y la renuncia de Carlos IV y Fernando VII a la corona española en favor de José Bonaparte, provocó un vacío de poder que aprovecharon algunas colonias para intentar su independencia de la metrópoli.

Este punto de la investigación está dedicado a repasar someramente estas dos dinámicas, la político-administrativa y la económica, que marcaron la aparición y desaparición de las compañías de seguro marítimo en la Barcelona del último tercio del siglo XVIII, cuyo estudio es el objeto de este trabajo. En primer lugar nos referiremos a los principales aspectos de la política española relativos a América en la segunda mitad del siglo XVIII, y en segundo lugar abordaremos las principales características de la economía catalana en su vinculación con las colonias durante el mismo periodo.

Por lo que se refiere a la primera cuestión, los ingredientes de la política española relativa a América, sabemos que los Borbones reorganizaron la administración de los territorios peninsulares y coloniales³⁶ y ligaron la política

³⁶ La estructura político-administrativa de América se modificó de manera importante en el proceso de Reformas Borbónicas con la creación de los Virreinos de Nueva Granada (1739) y del Río de la Plata (1776), de las Capitanías generales de Cuba, Venezuela, Guatemala y

exterior a la de Francia a causa de los estrechos lazos de parentesco que había entre ambas casas reales. La Corona buscó su fortalecimiento e inició una política reformista para asegurar su dominio en el Atlántico, “reconquistar América”, defender mejor el Imperio, combatir el contrabando inglés, aumentar el control sobre la población (por medio de los visitadores), favorecer el desarrollo económico de España e incrementar el comercio. Se fomentó el ejército y la marina de guerra para la defensa del país, lo que exigía mayores ingresos fiscales por lo que se discutieron tanto algunas reformas en este campo como las maneras posibles para aumentar el desarrollo económico. Este reformismo culminó en el reinado de Carlos III, sucesor de Fernando VI. En el corto reinado de este último (1746-1759) se logró una importante recuperación económica del país.

La paz que se vivió desde el Tratado de París (1763), que puso fin a la Guerra de los Siete Años,³⁷ hasta 1779, permitió a Carlos III y a su Secretario de Marina Julián de Arriaga introducir importantes transformaciones en el comercio marítimo, recuperar la pérdida de barcos sufrida durante la Guerra de los Siete Años y aumentar su número. Entre 1759 y 1776 (fecha del cese del Secretario de Marina), el número de barcos de guerra pasó de 76 a 120, repartidos entre España, América y Filipinas, y la construcción de barcos de guerra para la protección del comercio americano continuó a buen ritmo de modo que en 1780 se disponía de una armada de 76 navíos de línea, 51 fragatas y 112 barcos de otro tipo³⁸.

No sólo se mejoró la situación de la armada sino que el transporte trasatlántico también se fue modificando. A partir de los años 1730, el sistema de flotas que había regido la organización del transporte comercial trasatlántico entre la metrópoli y sus territorios americanos desde el siglo XVI,³⁹ empezó a ser

Chile, de las Intendencias, la expulsión de los jesuitas (1767) y las reformas de la Iglesias y de la administración.

³⁷ La Guerra de los Siete Años, que se inició en 1756, tuvo para España consecuencias importantes y comportó la pérdida de la Guadalupe en 1759, de la Martinica, Santa Lucía, San Vicente y Granada en 1761 y la ocupación de Cuba por los ingleses, con la pérdida de 14 navíos de guerra, en 1762-1763. Los ingleses ocuparon la isla durante once meses, desligándola del monopolio de Cádiz. Como disponían de una capacidad de transporte y de comercialización superior a la española, propiciaron un gran desarrollo de las industrias del tabaco, del café y del azúcar y facilitaron la importación de esclavos suprimiendo intermediarios (Manuel Moreno Fraguinals, *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*, Barcelona, Mondadori, 1995, pág. 158). En el Tratado de París de 1763, firmado al final de esta guerra, España recuperó Cuba (donde los ingleses habían dejado establecidos importantes contactos que facilitarán su contrabando en los años siguientes), pero tuvo que ceder la Florida a Inglaterra, el apostadero de Sacramento a Portugal, si bien en compensación recibió de Francia los enormes territorios de Luisiana.

³⁸ Francisco de Bordejé, *Tráfico de Indias y política oceánica*, Madrid, Ed. Mapfre, 1991, pág. 295.

³⁹ El antiguo sistema de convoyes a Tierra Firme y a Nueva España funcionó con intermitencia hasta casi el final del siglo XVIII. El último convoy a Tierra Firme salió en 1737 y el último a

substituido por otros dos. Por un lado, por los navíos sueltos, o de registro, que tenían licencia real para ir a América y volver fuera del sistema de convoyes (en los años 1740-1754 transportaban ya el 80% de las mercancías enviadas a América)⁴⁰, y, por otro, por los buques de las grandes compañías de comercio que empezaron a crearse desde los años 1720, que navegaban libremente.⁴¹ Ambos sistemas estimularon el incremento de las transacciones en ambos sentidos de la ruta.

El reformismo ilustrado de Carlos III tomó una serie de medidas importantes en 1766 respecto a sus territorios americanos. Por un lado, el 18 de junio, constituyó una junta para analizar los problemas que afectaban al comercio con América y buscar soluciones; fruto de este trabajo fue una importante modificación en los aranceles y tasas. Por otro lado, el 16 de octubre de 1766 se liberalizó el comercio entre 13 puertos de la península y las Islas de Barlovento (Cuba, Sto. Domingo y otras islas), una liberalización que fue extendiéndose paulatinamente a otras regiones de América. Así, en 1774 se liberalizó el comercio entre los Virreinos americanos. Finalmente, el 12 de octubre de 1778, se publicó el Reglamento de aranceles reales para el Comercio Libre de España e Indias, que liberalizaba todo el comercio con las Indias, salvo en Nueva España y Venezuela (Cumaná, Guayana y Maracaibo), ya que los intercambios comerciales de este último país habían sido concedidos a la Compañía de Caracas, sin privilegio exclusivo. El 28 de febrero de 1787, se liberalizó también el comercio con estas dos regiones. Con estas leyes desaparecía el monopolio de Cádiz sobre el comercio entre España y sus colonias.

El nuevo régimen de comercio con América fue muy beneficioso para el desarrollo económico español ya que el número y el valor de las transacciones aumentaron. Así, en 1778 el valor de las exportaciones españolas a América fue de 75,5 millones de reales de vellón y en 1790 de 322,8 millones (de los cuales, sin embargo, el 90% era de origen extranjero).⁴² En el cuadro 1 que figura más adelante podemos observar una evolución similar de las exportaciones barcelonesas a América.

Nueva España en 1776. Guillermo Céspedes del Castillo, «La avería en el comercio con las Indias», en *Anuario de Estudios Americanos*, tomo II, Sevilla, 1945, pág. 671.

⁴⁰ Josep Maria Delgado, «Comerç colonial i reformisme borbònic: els decrets de lliure comerç», *L'Avenc*, 15 (dossier especial: «Catalunya i el comerç amb Amèrica en el segle XVIII»), 1979, págs. 24.

⁴¹ Compañía Marítima de Galicia (1720), Compañía Guipuzcoana con monopolio del comercio con Venezuela (1728), Nueva Compañía de La Habana (1740), y Real Compañía de Barcelona (1756), controlada por la burguesía barcelonesa.

⁴² *El "comercio libre" entre España y América*, Actas del simposio organizado por la Fundación Banco Exterior en el Puerto de Santa María en diciembre de 1985. Presentación de Josep Fontana, pág. 9.

Sin embargo, a los años de prosperidad sucedieron una serie de guerras que provocaron la pérdida de barcos, territorios americanos y oportunidades de negocio. Carlos IV buscó los medios para intentar mantener el comercio trasatlántico mediante la Real Orden del 18 de noviembre de 1797, que permitía toda clase de comercio, excepto el de efectos prohibidos, en barcos extranjeros desde puertos de las potencias neutrales o puertos españoles, con la obligación de regresar en todos los casos a España y la Real Orden del 18 de enero de 1798 que establecía que las exportaciones realizadas desde puertos españoles, tanto en barcos nacionales como extranjeros, sólo pagarían la mitad de los derechos de salida y entrada en América. A pesar de esta normativa, se abrió una etapa de estancamiento e incluso de decadencia tanto económica como político-militar. La guerra marítima contra Inglaterra (1779-1783), la guerra de independencia de las Trece Colonias británicas,⁴³ la guerra contra la Convención Francesa (1793-1795)⁴⁴ y dos nuevas guerras contra Inglaterra (1797-1801 y 1805-1807)⁴⁵ significaron la pérdida del control de las rutas marítimas atlánticas, de los buques de la Armada y otros mercantes, y una reducción drástica, cuando no la desaparición, de los intercambios mercantiles. Después de la derrota española contra los ingleses en el Cabo San Vicente (14 de febrero de 1797), el comercio español con América quedó paralizado, con efectos muy negativos también para Cataluña. En una carta del 18 de marzo de 1797 a su corresponsal en Caracas, Francisco de Arau y Espar (comerciante barcelonés y director de una compañía de seguros) comenta los problemas que causaba la guerra con Inglaterra y las repercusiones sobre el comercio de la derrota de cabo San Vicente y escribía: *“Este comercio y fabricas se hallan en la más sensible inacción con motivo de la actual guerra, en cuya atención tuvo a bien la Real Junta Particular de comercio de este Principado representar a S. M. lo muy ventajoso que sería al comercio en general, al público y al mismo Estado el que se dignase establecer convoyes por el Mediterráneo y por América, lo que fue aprobado por S. M. y pedido a esta Junta de Comercio en formarse el número de convoyes que considerase*

⁴³ El cansancio de los participantes y la evidencia de que la distribución de fuerzas, con el predominio inglés en el mar, hacía imposible un desenlace militar, condujo al cese de las hostilidades en 1783. Con el tratado de París de este año, o paz de Versalles, España mantuvo los territorios recuperados de Menorca y Florida y recuperó las costas de Nicaragua, Honduras (Costa de los Mosquitos) y Campeche. Se reconoció la soberanía española sobre la colonia de Providencia y la inglesa sobre Bahamas y el territorio de Belice para extraer palo campeche. Sin embargo, Gran Bretaña conservó la estratégica posición de Gibraltar (Londres se mostró inflexible, ya que el control del Mediterráneo era impracticable sin la fortaleza de la Roca).

⁴⁴ El estallido de la revolución francesa con el posterior arresto, juicio y decapitación del rey Luís XVI dio lugar a que España se integrara en la alianza que luchó contra la Francia revolucionaria. La derrota española comportó que en el tratado de paz de Basilea (22 de julio de 1795), Carlos IV tuviera que entregar la parte que controlaba de la isla de Santo Domingo a Francia, que fue así enteramente francesa.

⁴⁵ En agosto de 1796 Godoy firmó el tratado de San Ildefonso con Francia que convirtió prácticamente a España en un país satélite de Francia. Esta alianza iba dirigida contra Inglaterra, única potencia que continuaba en guerra con Francia.

necesarios a fin de que en su vista pudiese S. M. determinar lo conveniente".⁴⁶ Sin embargo esta decisión real no fue acompañada de ninguna actuación práctica. La entrada a inicio de 1808 de las tropas francesas en la Península, como aliadas, con dirección a Portugal, dio inicio a uno de los episodios más complejos de la historia de España, que originó la guerra de la Independencia y una etapa de gran atonía económica.

Conviene recordar aquí que dado el apoyo de Cataluña a las pretensiones del Archiduque Carlos de Austria al trono español frente a Felipe de Borbón, el triunfo bélico de éste en 1714 tuvo grandes consecuencias políticas y económicas para el territorio catalán. A parte de perder sus instituciones (Cortes, Consejo de Ciento y Generalitat), Cataluña ya no pudo mantener una estrategia propia en los intercambios internacionales.⁴⁷ Se tuvo que ajustar a los criterios uniformadores de los Borbones, si bien la política económica que emprendieron (proteccionismo, supresión paulatina de las aduanas interiores, disminución de los obstáculos a la participación catalana en el comercio con América,...) acabó por serle beneficiosa.⁴⁸ Cataluña se encontró así con un estado español unificado bajo un patrón castellano, que representó un mercado amplio y único para su comercio.

El siglo XVIII fue en todos lados un periodo de crecimiento demográfico y económico. En Cataluña se produjo un aumento de la población importante, impulsado por el desarrollo económico y por la disminución de la mortalidad catastrófica (desaparición de la peste). La población aumentó de 470.000 personas, según el vecindario de Campoflorido de 1712-18, a 900.000, según el censo de Floridablanca de 1787. Este incremento se concentró especialmente en las zonas del litoral. Al final del siglo XVIII, Barcelona contaba con 93.000 habitantes.⁴⁹

También tuvieron lugar grandes transformaciones en la agricultura; en particular aumentó la superficie dedicada a los cultivos y al regadío. Se produjo una gran expansión del cultivo de la vid, cuya producción se revalorizaba transformándola en aguardiente que se exportaba a los mercados europeos primero y luego a los americanos. Cataluña seguía siendo deficitaria en la producción de trigo, cuyas necesidades se cubrían con importaciones del resto de España, de Sicilia y del norte de África con los consiguientes intercambios que alimentaban el comercio. La producción agrícola se orientó hacia el mercado (el agricultor no producía sólo para mantenerse, sino para vender),

⁴⁶ AHCB, Fondo Comercial, B6, Copiador de cartas de la compañía comercial de Francisco Arau y Espar.

⁴⁷ Josep M. Delgado, <El comerç exterior de Barcelona en el segle XVIII>, en *Historia de Barcelona (1714-1833)*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1995, vol. 5, pág. 266.

⁴⁸ *Ibidem*, pág. 268.

⁴⁹ Ernest Farreres y Jordi Llorens, *Historia de Cataluña*, Barcelona, Ed. Grup Promotor, 1992, pág. 202

produciendo excedentes que se invirtieron en la mejora de las explotaciones e incrementaron el nivel de consumo, pero sobre todo se canalizaron hacia el comercio y más tarde hacia la industria.

La manufactura textil siguió desarrollándose, y algunos géneros tradicionales de lana y seda se resintieron de la competencia provocada por géneros de algodón. Tras crearse la primera fábrica de "indianas" (tejidos de algodón estampados) en Barcelona en 1737, en 1784 había 80 con 2.102 telares que ocupaban a 8638 trabajadores asalariados (casi un 10% de la población de la ciudad).⁵⁰ La progresiva apertura de los mercados americanos impulsó enormemente esta industria, así como las del papel y la del hierro. La construcción naval también se expandió, aunque estuvo lastrada por su vinculación a la estructura gremial que impidió su modernización⁵¹.

La actividad comercial, tanto a nivel regional como a nivel peninsular y colonial se incrementó enormemente. Hijos de familias de comerciantes o segundones de los propietarios agrícolas catalanes se establecieron como comerciantes en muchas ciudades, sobre todo costeras e incluso en poblaciones americanas,⁵² vendiendo mercancías catalanas, exportando e importando géneros diversos y, como veremos más adelante, dedicándose a los seguros como factores-representantes de las nuevas compañías de seguros marítimos barcelonesas. El comercio con otras ciudades del Mediterráneo (exportación de vinos y telas e importación de productos alimentarios, sobre todo trigo, como ya hemos indicado) y del Atlántico, como Lisboa, Ámsterdam y Londres (donde se exportaba especialmente aguardiente, con grandes beneficios, y se importaban tejidos, pescado salado y especias), aumentó también.

A través de Sevilla y Cádiz, Cataluña había comerciado con América desde final del siglo XVII y principio del XVIII por medio de intermediarios andaluces que fueron reemplazados, a partir de mitad del siglo XVIII, por factores catalanes establecidos en Cádiz. Los comerciantes catalanes estaban ya interesados en comerciar directamente con América desde el inicio del siglo puesto que las Cortes Catalanas en 1701-1702 solicitaron la reserva de dos navíos para el tráfico con América, registrados en el puerto de Barcelona tanto a la ida como a la vuelta y, en las Cortes siguientes de 1706, pidieron cuatro navíos que, naturalmente, no consiguieron por haber tomado partido por el Archiduque en la Guerra de Sucesión. Los barcos catalanes que entraron directamente en el comercio americano hicieron sus primeros viajes en 1740 y 1741. Fueron las sagetias Nostra Senyora de la Concepció, Nostra Senyora de la Mercè y Nostra Senyora del Roser i Sant Pau que se dirigieron a Veracruz,⁵³

⁵⁰ Alexandre Sánchez, <Les activitats econòmiques a Barcelona>, en *Historia de Barcelona (1714-1833)*, Barcelona, Enciclopèdia Catalana, 1995, vol. 5, págs. 248 y sig.

⁵¹ Josep M. Delgado, <El comerç exterior...>, pág. 26.

⁵² Ver, para un caso, Gabriela Dalla Corte, *Vida i mort d'una aventura al Riu de la Plata. Jaime Alsina y Verges, 1770-1836*, Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2000.

⁵³ Pierre Vilar, *Catalunya dins...*, vol. 4, pág. 376.

pero siempre sometidos al monopolio de la Casa de Contratación, que les imponía hacer escala en Cádiz para cumplir con las estrictas normas de la misma. La fundación de la Real Compañía de Barcelona en 1756 y las sucesivas liberalizaciones del comercio americanos en 1766, ampliaron las posibilidades de los catalanes de comerciar directamente con las colonias. En 1778 había en Cádiz 97 comerciantes catalanes matriculados, que desarrollaron una actividad más intensa que los gaditanos.⁵⁴

En 1778, primer año de libre comercio, entre los 57 navíos que regresaron de América, Pierre Vilar ha identificado 36 catalanes,⁵⁵ lo que muestra la importancia de la actividad mercantil catalana en el Atlántico. Así pues la liberalización del comercio con las colonias significó para Cataluña el reconocimiento de una situación ya sólidamente establecida,⁵⁶ pero que aún se desarrollaría más, hasta alcanzar su máximo en 1792 (ver cuadro 1). Así, en el comercio trasatlántico catalán del periodo 1778–1788, se han identificado unos 250 navíos catalanes, con un arqueo medio de 250 toneladas, que efectuaron uno o dos viajes a América. Barcelona reforzó su función de centro exportador canalizando la salida hacia las colonias de los productos de su industria y de todos los productos de la franja del litoral de Levante y redistribuyendo los productos procedentes de las colonias. La producción industrial catalana se destinaba especialmente al mercado colonial (donde obtenía los precios más altos) que, junto con el mercado nacional, representaban los principales consumidores de estos productos, mientras que los productos agrícolas, el pescado salado, una pequeña parte de productos industriales (pañuelos de seda) y la reexportación de productos coloniales representaban las parte más importante de las exportaciones catalanas a otros países.⁵⁷ De América se importaban cacao, azúcar, algodón, cueros y tintes, que en parte eran reexportados a otras zonas de España y a países extranjeros y se exportaban a las colonias productos de las industrias catalanas, vinos y aguardientes y también productos procedentes del extranjero y en parte reelaborados en Cataluña. A diferencia del comercio gaditano que en un 45% reexportaba productos europeos entre, entre 1782 y 1797, las exportaciones catalanas a América comprendían el 93% de los productos españoles, el 60% de los cuales procedían de las manufacturas catalanas y una parte importante del resto eran productos de la agricultura local (Cuadro 2).

⁵⁴ José María Oliva Melgar, <La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII>, *Congreso de Historia de Andalucía IV*, Córdoba, 1976, pág. 4.

⁵⁵ Pierre Vilar, *Catalunya dins...*, vol. 4, pág. 378.

⁵⁶ Josep Maria Delgado, <El miratge del Lliure Comerç>, en *L'Avenç* 6, 1982, pág. 67 y sig.

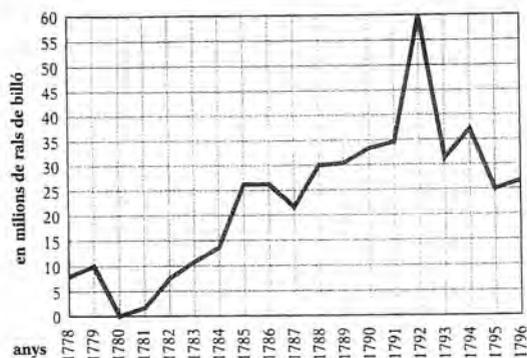
⁵⁷ Antonio García-Baquero, <Comercio colonial y producción industrial en Cataluña a fines del siglo XVIII>, en Jordi Nadal y Gabriel Tortella (ed.), *Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico en la España contemporánea*, Barcelona, Ariel 1972, págs. 271-273.

La estrecha relación entre la producción catalana y el comercio con América resulta evidente.⁵⁸

Los intercambios comerciales entre Cataluña y los puertos americanos del libre comercio se desarrollaron con una dinámica movida en gran parte por los sucesos bélicos. Así, por ejemplo, el comercio barcelonés, que en 1780 había caído a límites casi insignificantes (en este año ni un solo barco salió del puerto de Barcelona con destino a las colonias) en 1792 alcanzó los 55,8 millones de reales (Cuadro 1).

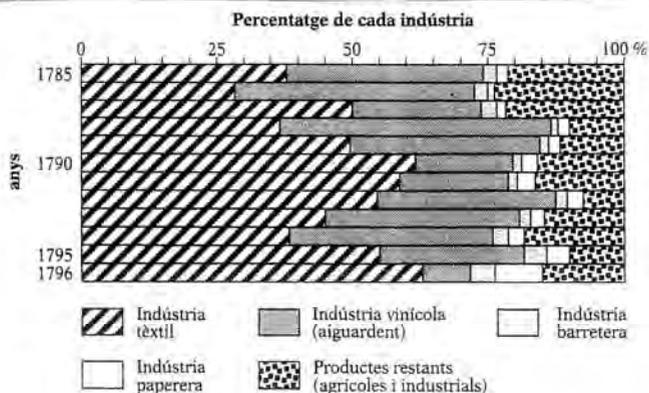
Durante la guerra que la Corona española inició en 1797 contra Gran Bretaña, los comerciantes catalanes consiguieron mantener un cierto nivel de transacciones comerciales con las colonias gracias a diversos subterfugios, estimulados por la rebaja de impuestos y las expectativas de grandes ganancias.

Cuadro 1
Evolución del comercio entre Barcelona y América (1778 – 1796)



⁵⁸ Antonio García-Baquero, <Comercio colonial...>, pág. 272.

Cuadro 2
Estructura del comercio colonial catalán hacia final del siglo XVIII



Fuente de los 2 cuadros: Ernest Farreres y Jordi Llorens i Vila, Historia de Cataluña, Barcelona, Grupo Santillana Ed., 1998, pág. 209

Efectivamente los comerciantes catalanes por un lado, comerciaron a través de barcos extranjeros según permitía la Real Orden del 18 de noviembre de 1797 de Carlos IV sobre el Comercio de Neutrales, y por otro lado se beneficiaron de la Real Orden del 18 de enero de 1798 según la cual las exportaciones realizadas desde puertos españoles, tanto en barcos nacionales como extranjeros, pagarían la mitad de los derechos de salida y entrada en América. Aunque gracias a estas reales órdenes los comerciantes barceloneses pudieron en parte soslayar los efectos del bloqueo naval inglés, las operaciones no estaban del todo exentas de riesgo y resultaban extremadamente onerosas puesto que los seguros y los fletes eran muy elevados y se incrementaban con las gratificaciones al capitán y a la tripulación pactadas en los contratos de fletes. Los comerciantes emplearon también otro medio para comerciar como fue tanto la venta ficticia de sus barcos a armadores extranjeros como simulando la propiedad de mercancías por comerciantes extranjeros. De todas maneras, el resultado de estas operaciones comerciales fue modesto, ya que en 1798 sólo salieron de Cataluña 15 barcos hacia las colonias americanas.⁵⁹

Las guerras contra Inglaterra que emprendió la monarquía española en 1797, ya mencionadas, marcaron un cambio de signo de la economía y pusieron fin a esta etapa de crecimiento secular.⁶⁰ Entonces lo que podría considerarse una crisis pasajera tuvo de hecho una dimensión mucho mayor ya que coincidió

⁵⁹ Joaquim Llobet, <Tràfic colonial sota pavelló neutral>, en *Estudios Histórico y Documentos de los Archivos Históricos de Protocolos de Barcelona*, 1977, Barcelona, págs. 129-139.

⁶⁰ Alexandre Sánchez, <Les activitats econòmiques...>, pág. 252.

con la caída de los precios del vino y sobre todo del aguardiente, entre 1796 y 1801, que ya tenía problemas para acceder al mercado europeo (a causa del Tratado de Edén de 1785 entre Francia e Inglaterra),⁶¹ y en 1805 con el alza de los precios de los cereales, a causa de las malas cosechas, y unas epidemias; ambas circunstancias hundieron también la demanda interior. La caída del derecho de “peritaje” (impuesto sobre el valor de las mercancías que entraban en el puerto de Barcelona), debida en gran parte a la reducción del comercio de importación de las colonias, pone de manifiesto la decadencia de la actividad marítima en estos años, hecho que también se percibe en el cuadro 1.⁶² En cambio, el tráfico de cabotaje en el Mediterráneo se mantenía bastante estable. La magnitud de esta crisis del comercio transatlántico se percibe al saber que los 105 barcos que salieron de Cataluña a América en 1804 (el último del corto intervalo de paz entre 1802 y 1805), se redujeron a 1 en 1807.⁶³ La guerra contra los franceses no haría más que prolongar esta situación de crisis. Durante la guerra de la Independencia, el comercio catalán con América no desapareció del todo ya que los comerciantes y navieros catalanes, durante la ocupación francesa de la península, trasladaron sus operaciones a Tarragona y Mallorca para evitar el bloqueo del puerto de Barcelona por la escuadra inglesa y que sus beneficios cayeran en mano del ocupante.

El incremento del comercio con las colonias estimuló la construcción naval. El aumento del número de barcos y del transporte marítimo en las épocas de paz creó una demanda creciente de pólizas de seguros, así que esta actividad de servicio también conoció un auge sin precedentes. Fue bajo este influjo que en 1771 se creó en Barcelona una compañía de seguros con una configuración distinta a las que habían existido con anterioridad, a la que le siguió la constitución de otras cinco hasta 1783. El mercado de seguros marítimos barcelonés, como es natural, se resentía tanto de las oscilaciones del comercio como del impacto de las guerras atlánticas que obviamente afectaban tanto a éste como a la marcha de aquél. La contienda iniciada en marzo de 1793 contra la Francia revolucionaria no afectó mucho el comercio barcelonés con América ya que los navíos volvieron a navegar en convoy desde Cádiz, pero encareció mucho las primas de seguros marítimos atlánticos. En una carta del 20 de marzo de 1793 a su corresponsal en Caracas, Francisco Espar y Arau enumera los problemas que tenían los comerciantes barceloneses a causa de esta guerra. Decía que “*En Barcelona se están armando corsarios, habiéndose otorgadas 12 patentes de corso. Las sobreprimas para los seguros atlánticos son del 30 al 40%*”.⁶⁴ Las guerras contra Inglaterra casi paralizaron

⁶¹ Josep Maria Delgado, <El comerç exterior de Barcelona...>, pág. 277.

⁶² Pierre Vilar, *Catalunya dins...*, vol. IV, págs. 35 y 38. Este impuesto que en 1796 ascendió a 1.017.521 reales de ardit bajó a 61.103 reales de ardit en 1808, con un aumento transitorio en los años 1802-1804 (periodo de paz con Inglaterra) en los cuales alcanzó un promedio anual de 650.000 reales. Este impuesto era del 1,25% del valor de las mercancías.

⁶³ Alexandre Sánchez, <Les activitats econòmiques a Barcelona...>, pág. 254.

⁶⁴ AHCB, Fondo Comercial, B6, Copiador de cartas de la compañía comercial de Francisco Espar y Arau.

completamente el comercio trasatlántico; esta crisis acabó por hacer desaparecer las compañías de seguros barcelonesas que se habían creado entre 1771 y 1783.

La burguesía mercantil barcelonesa, principal impulsora de este desarrollo comercial, creó órganos colectivos para defender sus intereses, controlar y dirigir la actividad económica de la ciudad. Como ya hemos indicado, en 1756 se creó la Real Compañía de Barcelona, en 1762 el nuevo Consulado de Comercio y la Junta Particular de Comercio, y entre 1757 y 1763 se estableció la Matrícula de Comerciantes. En las dos décadas finales del siglo XVIII se consolidó también la primera generación de redes mercantiles catalanas con América, que creó una vinculación efectiva de los catalanes con el mundo ultramarino, afianzada por el desembarco de comerciantes catalanes en las colonias.⁶⁵

En la economía moderna los vínculos de colaboración e incluso de propiedad entre entidades bancarias y compañías de seguros son muy comunes e importantes. En el periodo objeto de este estudio, esta colaboración fue prácticamente inexistente a causa, sobre todo, de la debilidad del sistema bancario de la ciudad.

Desde 1410 existía en Barcelona el Banco o Tabla de Comunes depósitos para que los particulares pudieran depositar en él las sumas que quisieran, que podían retirar según su conveniencia, pero no podía conceder créditos ni actuar en el ámbito del descuento comercial. Los fondos conservados en la Tabla se destinaban a la financiación de las necesidades del Ayuntamiento. Ya en el último tercio del siglo XVIII, como documento de crédito no hipotecario, se utilizaba el albarán, documento que hemos encontrado en las escrituras de fundación de las compañías de seguros como medio de inversión de sus excedentes monetarios.

Es evidente que el sistema bancario barcelonés era claramente insuficiente para las necesidades de su comercio. Para intentar responder a las necesidades de la plaza, surgieron dos iniciativas interesantes de dos aseguradores barceloneses. En junio de 1776 Francisco de Milans y de Benages (director de una compañía de seguros) fundó el Banco de Vitalicios y de Fondos perdidos, dedicado especialmente a las rentas vitalicias y, en menor medida, a la actividad bancaria. Aprovechando el hecho de que algunos de los socios de la compañía de seguros de Francisco de Milans y de Benages lo eran también del nuevo banco, en la segunda renovación de 1777 de la compañía, el Banco compró 84 de las 100 acciones de esta compañía, siendo ésta la única fusión de intereses encontrada entre bancos y compañías en el siglo XVIII. Esta compañía-banco fue activa hasta 1830. La otra iniciativa fue la de Juan de Larrard (comerciante importante de la plaza y director de otra compañía de seguros marítimos) que creó en 1777, junto con otros 17

⁶⁵ Josep Maria Fradera, <La importància de tenir colònies>, en AA.VV., *Catalunya i Ultramar. Poder i negoci a les colònies espanyoles*, Barcelona, Museu Marítim, 1992, pág. 23.

accionistas, una casa de banca con el nombre de Compañía de Banco en Cambios de Barcelona, con un capital de 400.000 pesos dividido en 40 acciones. La creación de este banco fue muy criticada por los comerciantes-banqueros y por las dos sociedades citadas arriba. La Junta de Comercio encargó un dictamen al marqués de Palmerola sobre su viabilidad e interés para la ciudad. Este informe fue favorable al nuevo banco. Los accionistas sin embargo, a la vista de la oposición que tenían, cancelaron la escritura de este banco en enero de 1778 sin que hubiera iniciado su actividad, y constituyeron una compañía de comercio con el mismo capital.⁶⁶ La actividad bancaria de descuentos de letras, préstamos con interés y préstamos a riesgo de mar la ejercían los comerciantes más acaudalados de la plaza, que actuaban como banqueros particulares. En 1781 se aprobó en Madrid el proyecto de Francisco Cabarrús para constituir el Banco de San Carlos, que no alcanzó mucha importancia en la plaza de Barcelona, donde había abierto una sucursal.

A pesar de estos pequeños avances, el sistema bancario barcelonés siguió en la fase embrionaria descrita y, como veremos más adelante, las compañías de seguros no desarrollaron ninguna actividad de tipo bancario, limitándose a invertir sus excedentes de caja en albaranes (préstamos a corto plazo garantizados por mercancías).

3. LA PRÁCTICA ASEGURADORA EN EL MERCADO BARCELONÉS

En este capítulo, después de una breve introducción sobre los inicios del seguro marítimo, estudiaremos diversos elementos jurídicos, instrumentales y técnicos relacionados con el funcionamiento cotidiano de la práctica aseguradora. En primer lugar analizaremos las ordenanzas sobre los seguros marítimos, emitidas por los Consulados españoles desde el siglo XV. En segundo lugar estudiaremos el instrumento fundamental del seguro, la póliza de seguros en uso a final del siglo XVIII, sus particularidades y su aplicación práctica en el mercado. Por último nos referiremos a la tramitación de las averías y a las primas de los seguros en uso.

3.1. Los inicios del seguro marítimo

Varios historiadores del seguro⁶⁷ coinciden en considerar que el nacimiento del seguro marítimo se debe a la Decretal del Papa Gregorio IX *Naviganti vel aunti ad nundinas*⁶⁸ emitida entre 1227 y 1234 que prohibió el pacto de interés en el

⁶⁶Jaime Carrera i Pujal, *Historia política y económica de Cataluña*, Tomo III, Barcelona, Ed. Bosch, 1947, pág. 279.

⁶⁷ Alfredo Manes, *Teoría del seguro*, pág. 41, y Jean Halperin, *Los seguros en el régimen capitalista*, pág. 36, citados por Alberto De-Juan Rodríguez en *Política de seguros*, Madrid, Ed. Rialp, 1950, pág. 32.

⁶⁸ Arcadi García Sanz y Maria Teresa Ferrer Mayol, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, vol. 1. pág. 33. La decretal establecía que "*Naviganti vel aunti ad nundina certam*

préstamo a riesgo de mar, que era el medio habitual para los comerciantes de financiar y proteger sus envíos por mar y por tierra de los riesgos que podían perjudicarlos, por considerarlo una práctica usurera.⁶⁹ Textos jurídicos y algunas fuentes documentales sitúan el inicio de esta práctica en la Grecia del siglo IV antes de Cristo. Esta decretal obligó a los comerciantes a utilizar otras fórmulas para garantizar sus transportes por mar y durante un largo periodo de tiempo lo hicieron por medio de contratos ficticios para evitar la acusación eclesiástica de usura. Se empleaban tres fórmulas distintas de ficción: la compra de mercancías, la venta de mercancías y la entrega de dinero “gratis et amore”, siempre mediante contrato establecido delante de notario. La primera fórmula que se generalizó en los últimos años del siglo XIV en Génova, era la siguiente: el “asegurador-comprador” declaraba haber comprado al “asegurado-vendedor” cierta mercancía y prometía pagarla (se indicaba el precio en el contrato) en un plazo de tiempo fijado. Mientras tanto la mercancía se cargaba en un barco (indicado en el contrato) para ser transportada a una localidad determinada. Si la mercancía llegaba a su destino sin daños, la obligación para el “asegurador-comprador” de pagarla era “cancelada y vana, sin ningún valor”. Si la mercancía se perdía o llegaba averiada en parte, el asegurador-comprador pagaba al asegurado-vendedor la suma estipulada o parte de ella, según los daños sufridos. En el contrato no se hacía mención de la prima, que era pagada aparte, al contado, por el asegurado-vendedor.⁷⁰ En otra fórmula similar el comerciante vendía al asegurador una mercancía que quería transportar a otro puerto (venta ficticia, ya que en este caso el asegurador anticipaba al comerciante el dinero para comprar la mercancía) reservándose el derecho a recomprarla a un precio preestablecido, una vez legado a destino sin daños. El precio de recompra era naturalmente superior al de venta, y la diferencia representaba el beneficio del asegurador (la prima). Si la mercancía se perdía, total o parcialmente, durante el viaje, la obligación de recompra quedaba anulada, total o parcialmente también. Más pintoresca, era la tercera

mutuans pecuniae quantitatem, pro eo quod suscipit in se periculum, recepturus aliquid ultra sortem, usurarius est censendus” y es un fragmento de una carta enviada por el Papa a san Raimundo de Peñafort, que la incluyó en la compilación que hizo de las decretales de Gregorio IX a petición del mismo Papa, que abarca el periodo entre 1227 y 1234

⁶⁹ El préstamo a riesgo de mar consistían en lo siguiente: una persona o una sociedad (el dador del préstamo) prestaba una suma de dinero a un comerciante o al patrón de un barco (el prestatario) para comprar mercancías con el fin de venderla en otro lugar después de un viaje por mar. El patrón de un barco utilizaba la suma recibida en préstamo para acondicionar su barco para el viaje que iba a emprender (compra de aparejos nuevos, de comidas para la tripulación, reparaciones, etc.). Las mercancías compradas, el valor del barco o les fletes previsto para el viaje (que en la mayoría de los casos se cobraba al final del viaje) servían de garantía para el préstamo. Si el barco llegaba a su destino sin pérdidas, el prestatario devolvía el préstamo con una prima del 12 hasta el 100%, según el viaje y la época en que se realizaba. Si el barco o las mercancías se perdían (total o parcialmente) durante el viaje, el prestatario quedaba liberado (total o parcialmente) de la obligación de devolver el préstamo y pagar la prima prevista. A veces el préstamo y la prima se devolvían en la moneda del país de destino. Por esta razón la operación recibía también el nombre de cambio marítimo. A lo largo del siglo XVIII la corona emitió varias Reales Cédulas que reglamentaban este tipo de operaciones.

⁷⁰ Federigo Melis, *Origine e sviluppo delle assicurazioni in Italia*, Istituto Nazionale delle Assicurazioni, Roma, 1975, pág. 188, contrato del 11 de julio de 1393.

fórmula: el asegurador declaraba haber recibido “gratis et amore” una cierta suma en préstamo sin interés del propietario de las mercancías y se comprometía a restituirla entro un término previsto.

El negocio se consideraba nulo si un determinado barco y una determinada mercancía llegaban sin daños a un puerto determinado. En los tres casos, si la pérdida era parcial, se evaluaba el daño sufrido y en función de éste se pagaba la parte proporcional del préstamo. A través de estos contratos el comerciantes traspasaba el riesgo del transporte de sus mercancías o de su barco a una tercera persona, mediante una recompensa. Estos contratos, sin embargo, no podían ser considerados contratos de seguro ya que les faltaba un elemento indispensable: el pago anticipado de la prima. Bajo estas diversas fórmulas, este antecedente del seguro marítimo se desarrolló en muchas plazas, con una estructura muy similar a la del préstamo a riesgo de mar y revistiendo siempre la forma de contrato ante notario. Las primeras copias de estos contratos conservadas en archivos datan de la mitad del siglo XIV. En otras plazas (Florencia en particular y Pisa, Palermo y Venecia) el seguro se redactaba habitualmente en documento privado, lo que permitía a los contrayentes evitar las fórmulas de ficción. Ambos sistemas cohabitaron en todas estas plazas⁷¹.

El contrato de seguro marítimo más antiguo conocido se encontró en los protocolos del notario genovés Tomaso de Casanova en el Archivio Statale de Génova y es del 18 de febrero de 1343 por el cual Amichetto Pinello asegura a favor de Guglielmo Avedotto por 680 florines de oro 10 fardos de telas desde Portopisano hasta Sicilia,⁷² bajo la fórmula del préstamo ficticio, “gratis et amore”. En cuanto se restableció la práctica de los préstamos a riesgo de mar,⁷³ los contratos que acabamos de mencionar continuaron haciéndose junto con los préstamos, modificándose para asumir ya la forma de contrato de seguros. Esta práctica de compras y ventas ficticia, sin embargo, continuó en Génova hasta 1450 aproximadamente.⁷⁴

En el periodo estudiado⁷⁵ este medio de financiación para los comerciantes barceloneses había caído en desuso, ya que disponían de otros medios de

⁷¹ Arcadi García Sanz y Maria Teresa Ferrer Mayol, *Assegurances...*, pág. 129.

⁷² Catálogo de la *Mostra storica del documento assicurativo, XIV-XVI secolo*, Genova, 1969, pág. 41

⁷³ Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de...*, “se da por válido que hasta 1340 no se practicase el préstamo marítimo”, pág. 59.

⁷⁴ Giulio Giacchero, *Storia delle assicurazioni marittime. L'esperienza Genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova, Sagep Ed., 1984, pág. 220.

⁷⁵ En el Registro de préstamos a riesgo de mar de Barcelona (creado por la Real Cédula del 19 de diciembre de 1795 y conservado en el ACA), entre 1796 y 1806, años de vigencia del registro, hemos encontrado 925 asientos de los cuales sólo 17 correspondían a viajes a Cádiz y puerto mediterráneos, siendo todos los demás con destino a las Américas. En 1796, se hicieron 272 asientos y sólo 5 en 1806. El préstamo medio era de 335 libras catalanas. Todos los préstamos eran sobre buques y flete, con una sola excepción sobre mercancías. La prima

financiación, menos onerosos (albaranes, letras de cambios y pagarés). Sólo los patrones de barcos acudían a este medio de financiación y cada vez con menor frecuencia.

El paso siguiente en el desarrollo de la actividad aseguradora fue la redacción de ordenanzas, que promulgaron las autoridades que controlaban el comercio marítimo, para reglamentar el seguro y que fueron a menudo acompañadas por otras sobre los préstamos a riesgo de mar.

Estas ordenanzas, además de recoger las normas sobre el seguro marítimo que el uso mercantil había creado con el paso del tiempo y reglamentar el mercado de los seguros, precisaban la redacción de los contratos de seguros (algunas ordenanzas contenían modelos de pólizas de uso obligatorio) y reglamentaban también la intervención de los intermediarios (corredores de seguros).

3.2. Las normas legales sobre el seguro marítimo

3.2.1 Normas legales en Europa

A partir de la mitad del siglo XV y sobre todo en el siglo XVI, las autoridades de ciudades con importante comercio marítimo y algunos estados comenzaron a reglamentar y dar normas concretas y generales sobre los seguros marítimos. Se emitieron así, por orden cronológico, las ordenanzas siguientes: las Ordenanzas de Barcelona de 1435 (y posteriormente las de los otros Consulados españoles), las Ordenanzas del Gran Consiglio de Venecia de 1468 (completadas en 1524 y 1585), los Statuti de Firenze de 1522 y 1523, las Ordenanzas de Flandes de 1537, le Guidon de la Mer (en Francia) de 1556 y 1584, las Ordenanzas de Amberes de 1563, los Statuti di Genova de 1588.

Las normas relativas a los seguros marítimos se completaron en 1610 en los Statuti civili della Repubblica di Genova, las Ordenanzas de Felipe II (en Francia) de 1570, las Costumbres para los seguros de Ámsterdam de 1598, los Estatutos de la Reina Isabel de Inglaterra de 1601, las Ordenanzas suecas 1667, las Ordenanzas de Colbert en Francia de 1681 y las Ordenanzas de seguros y averías de Hamburgo de 1731.⁷⁶

Hubo otras ordenanzas y normativas legales anteriores en los siglos XIII y XIV que se referían a los contratos de fletes, a los préstamos a riesgo de mar, y a otros aspectos del comercio marítimo, que escapan del tema de este estudio.

Destacaremos que hubo muchas interacciones entre estas ordenanzas y que normas de unas fueron recogidas en otras. Por ejemplo, la regla de “una legua

variaba entre un mínimo del 12% (en el Mediterráneo) hasta un máximo del 100% sobre capital prestado (para los destinos en América, en épocas de guerra).

⁷⁶ Alberto De-Juan Rodríguez, *Política de seguros*, Madrid, Ed. Rialp, 1959, pág. 23.

por hora” para establecer si el asegurado ya conocía la ocurrencia de un siniestro cuando contrató el seguro, que figuraba en las Ordenanzas de Barcelona de 1435, sería incluida sin cambios en las Ordenanzas de Sevilla y en los Statuti de Génova.

3.2.2 Normas legales en España

En este apartado examinaremos las ordenanzas sobre los seguros marítimos que emitieron los diferentes Consulados - Barcelona, Palma de Mallorca, Burgos, Sevilla, Bilbao y San Sebastián - y las Reales Cédulas y Reales Órdenes sobre el seguro marítimo, con el fin de reglamentar y controlar esta actividad, desde el siglo XV hasta finales del siglo XVIII. Consideramos importante establecer un panorama completo sobre este tema, ya que algunas ordenanzas estuvieron vigentes varios siglos y todas dejaron su huella en el seguro marítimo de los siglos XVIII y XIX. Además las ordenanzas de un consulado se aplicaron en otras plazas, hasta el momento que las autoridades locales emitieron sus propias ordenanzas. El objetivo de este recorrido es buscar las bases legales de los estatutos fundacionales de las compañías de seguros barcelonesas del siglo XVIII, de las condiciones generales de cobertura (pólizas) y de otras prácticas utilizadas por estas compañías.

Una preocupación importante de los legisladores fue la de establecer normas para impedir los fraudes y los abusos de los asegurados, que eran numerosos e importantes, facilitados estos por las dificultades de comunicaciones de la época.⁷⁷ En todas las ordenanzas encontramos normas para evitar fraudes, tales como: los juramentos de los asegurados sobre las características de los bienes asegurados, la exigencia de certificados de autoridades oficiales sobre la carga y el valor de la misma (el registro del barco), la presentación del conocimiento de embarque, la obligación de llevar a bordo un escribano para ciertos tipos de navíos, la obligación, bajo pena de nulidad, de declarar los otros seguros sobre el mismo objeto, entre otras.

Otro aspecto que preocupó mucho a los legisladores y que figura bien delimitado en todas las ordenanzas es la parte máxima que se podía asegurar del valor total de las mercancías y/o del barco. El legislador quería que el asegurado fuera siempre el propio asegurador de una parte del bien objeto del seguro, confiando en que esta obligación lo impulsara a tomar todas las precauciones posibles para evitar averías. Al final de este punto incluimos el cuadro 3 que resume estas limitaciones sobre el valor asegurable de las mercancías y los cascos de los barcos en las diferentes ordenanzas, según la nacionalidad del barco.

En los contratos de seguro (pólizas) en uso, volveremos a encontrar esta preocupación de hacer participar al asegurado en la gestión del seguro. En este caso será el asegurador el que establecerá normas en sus pólizas para

⁷⁷ Alberto De-Juan Rodríguez, *Política...* En la página 37 indica una larga serie de fraudes habituales en el mercado, “*según se desprende de documentos de la época*”.

obligar al asegurado a contribuir, con sus actos, a evitar o en todo caso reducir los daños al bien asegurado.

Veamos a continuación los aspectos principales de todas las ordenanzas que emitieron las autoridades municipales de Barcelona y los Consulados de Palma de Mallorca, Burgos, Sevilla, Cádiz, Bilbao y San Sebastián, con algunos comentarios. Los textos completos de estas ordenanzas han sido recopilados por Antonio Capmany⁷⁸ (las emitidas en Barcelona) y Jean Marie Pardessus⁷⁹ (las emitidas por los otros consulados españoles).

Las Ordenanzas de Barcelona. En el siglo XV en Barcelona se emitieron diversas ordenanzas sobre el tráfico y los seguros marítimos. El Magistrado Municipal de Barcelona Salvador Roviredech, por orden de los Consejeros y Prohombres de la ciudad, publicó en 1435 dos ordenanzas: la primera el 21 de febrero de 1435 (Ordenanzas sobre cambios y navegación, conocida como el *Libro del Consulado*) trata de los actos del comercio marítimos: cambios marítimos (préstamos a riesgo de mar), expediciones por mar, navíos armados en corso, estiba de las mercancías, casos de echazón de mercancías, etc. Consta de 336 capítulos y, por su completa y cuidada redacción, tuvo gran difusión en muchos puertos mediterráneos y se mantuvo vigente en España hasta la promulgación del Código de Comercio en 1829. La segunda se publicó el 21 de noviembre de 1435 y trata de los seguros marítimos. Consta de 20 capítulos y es considerada la Ordenanza sobre seguros marítimos más antigua conocida. Su objetivo era “*extirpar todo fraude y daños, pleitos y reclamaciones que pudiera hacerse en la Ciudad por asegurar barcos y otras embarcaciones y por asegurar mercancías, tejidos y haberes*”(Ordenanza I) y reservando la posibilidad de asegurar el barco en Barcelona sólo para aquellos que fueran propiedad de vasallos del rey.

Los aspectos principales de las Ordenanzas barcelonesas son los siguientes:

- Establece el porcentaje máximo sobre el valor real de los buques y las mercancías (hasta el 75% del mismo) que podían ser asegurados por nacionales. Admiten la posibilidad de hacer contratos de seguros sin intervención del notario: “*en la carta o scriptura de la seguretad que s'en fera*” (Ord. II).
- Los préstamos a riesgo de mar tomados sobre el casco o las mercancías aseguradas deben ser deducidos de la suma asegurada y prohíben que se asegure en otra plaza el 25% restante (Ord. III).
- Las mercancías de nacionales cargadas en barcos extranjeros sólo podían asegurarse por el 50% de su valor (Ord. IV).

⁷⁸ Antoni Capmany, *Memoria histórica sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*. Madrid, 1779.

⁷⁹ J.M. Pardessus, *Colección des lois maritimes*, París, Imprimerie Royal, 1845, vol. 5.

- El valor asegurable sobre cascos y mercancías sería establecido por el Consulado en caso de desacuerdo entre asegurado y asegurador (Ord. V)
- Sólo los cargamentos de cereales y vino que venían a Barcelona no estaban sometidos a estas restricciones (Ord. VI). Esta ordenanza reservaba claramente los beneficios de los seguros contratados en Barcelona a los súbditos del rey aragonés.
- Un asegurador podía asegurar una sola partida de mercancías en un mismo barco. Los aseguradores eran personas particulares que suscribían una parte (o la totalidad) de un riesgo y es lógico que las ordenanzas impidieran que una sola persona acumulase demasiados riesgos en un solo barco. En caso de asegurar dos o más partidas en un mismo barco el asegurador debía avisar a los demás asegurados. En caso de no hacerlo debía devolver la prima cobrada pero continuar cubriendo el riesgo (Ord. VIII).
- Los notarios u otras personas que hacían seguros deberían hacerlos conforme a estas ordenanzas y los aseguradores responderían con sus bienes y personas de los seguros suscritos. Aparecía aquí por primera vez la responsabilidad ilimitada del asegurador, que volveremos a encontrar en las compañías de seguros del siglo XVIII (Ord. IX).
- Una vez conocida la noticia de un siniestro y los daños sufridos (para conocimiento de los cuales daba un plazo de tres o cuatro meses, según la distancia) el asegurador debería pagar la indemnización *promta axi com de cambis* (con la misma rapidez que si se tratara de una letra de cambio) según la Ord. XII.
- Si el asegurador quería oponerse al pago por considerar que no le correspondía, debía pagar pero podía pedir al asegurado una fianza que le garantizase el recobro de lo pagado en el caso en que los cónsules le dieran posteriormente la razón en su oposición al pago (Ord. XIII).
- En caso de no tener noticias de un barco al cabo de seis meses de su salida, se consideraría perdido y el asegurado podría reclamar el pago (en aquella época no se realizaban aún viajes trasoceánicos) según la Ord. XV.
- La Ord. XVII reglamentaba la intervención en los seguros de los corredores de comercio: no podían intervenir como aseguradores; fijaba su comisión en dos sueldos por cada 100 libras (1 por 1.000) del capital asegurado, a cargo del asegurado; no podían establecer en las pólizas que intervenían, primas diferentes a las expuestas en la Lonja; finalmente no podían intervenir pólizas de familiares. La penalización en caso de incumplimiento era de 100 sueldos y la retirada definitiva de su licencia.

Como puede apreciarse estas primeras ordenanzas cubrían ya, con sus normas, una gran parte del panorama asegurador. Sin embargo el Magistrado Municipal publicó el 11 de agosto de 1436 una segunda ordenanza sobre los

seguros marítimos que modificó los porcentajes máximos del valor asegurable de la Ordenanza anterior, aumentándolos: las mercancías de nacionales (incluido gastos y derechos varios pero no el coste del seguro) cargadas en barcos extranjeros podían asegurarse hasta el 75% de su valor y hasta el 100% si se cargaban en barcos nacionales. Los cascos de barcos nacionales también podían asegurarse al 100% de su valor. Parece evidente pues que los comerciantes y sobre todo los propietarios de barcos no tenían suficiente capacidad financiera para ser aseguradores de sus mercancías o de sus navíos en un 25% y que el número de barcos extranjeros que recalaban en el puerto de Barcelona era importante.

Después de estas dos primeras ordenanzas, se publicaron otras en Barcelona.

El 17 de noviembre de 1458 el Magistrado Municipal emitió una nueva ordenanza para los seguros marítimos (las normas anteriores “por la circunstancias del tiempo hace menester corrección, mudanza y enmienda”). Constaba de 21 Ordenanzas y, por primera vez, aparecía en ella el término “póliza de seguro”. Repitió las ordenanzas anteriores con mayor precisión e introdujo una novedad importante en la Ord. XIII, según la cual para evitar el fraude bastante frecuente de los seguros contratados cuando el asegurado ya tenía conocimiento de la ocurrencia de un siniestro y contrataba un seguro sobre las mercancías o sobre el barco”, estableció la regla de “la legua por hora”. El texto decía: *“si un bastimento se perdiere en tal paraje que se pudiese tener aviso por tierra sin pasar por mar, sea entendido por tiempo suficiente cada legua (5,555 km.) por una hora, esto es tantas leguas tantas horas. En este caso el seguro será nulo”*. Además:

- Prohibía nuevamente asegurar buques extranjeros, mercancías cargadas en ellos y préstamos a riesgo de mar, salvo si iban más allá de Gibraltar en cuyo caso las mercancías de nacionales podían asegurarse por los 2/3 de su valor, incluyendo los gastos y el coste del seguro (Ord. I).
- Precisaba, una vez más, que todos los préstamos a riesgo de mar obtenidos sobre cascos o mercancías debían ser deducidos de los capitales asegurados (Ord. II).
- Volvía a establecer la obligación de hacer los seguros con carta pública por escribano y no con pólizas u otros escritos privados (Ord. IV).
- Sometía los eventuales problemas que podían surgir de los contratos de seguros al juicio de los Cónsules del mar (Ord. VIII) y volvía a establecer que las Ordenanzas no podían ser derogadas (Ord. IX).
- Finalmente repetía que los cargamentos de trigo, cebada, avena, legumbre, vino y aceite para ser traídos a Barcelona podían ser asegurados por el 100%, tanto en barcos españoles como extranjeros (Ord. XV).

Sólo tres años más tarde, el 14 de noviembre de 1461, se publicó una Declaración y corrección sobre algunos capítulos de las Ordenanzas anteriores. Complementó, entre otras, la anterior Ord. IX estableciendo que asegurado y asegurador debían guardar y cumplir todas las ordenanzas, *“jurando y prometiendo que en todo y por todo las observarán a la letra”*. Veremos más adelante cómo, en la práctica, se soslayaban las ordenanzas y las cláusulas de las pólizas mediante pactos particulares entre asegurados y aseguradores. Puesto que se había observado que *“por vía indirecta y exquisita se haya en gran manera abusado”*, el artículo único de esta Declaración prohibía *“a cualquier mercader o persona de cualquier condición, firmar poderes o escrituras públicas o privadas para asegurar o hacer asegurar navíos de extranjeros o mercaderías que se carguen en ellos, ni encargar por carta ni dar comisión a alguien en otra parte para tomar tales seguros. Ningún escribano puede tomar o recibir tales poderes, bajo pena de multa de 50 libras y perdida del oficio si se trata de un corredor”*. Otra modificación se introdujo el 15 de mayo de 1471, suspendiendo la prohibición de asegurar mercancías cargadas en barcos extranjeros. El comercio extranjero desde el puerto de Barcelona quedaba así completamente delimitado.

Finalmente el 3 de junio de 1484 se publicó una nueva Ordenanza del Magistrado Municipal sobre seguros marítimos. Constaba de 25 ordenanzas y reemplazaba a todas las anteriores. Reducía una vez más la parte no asegurable, tanto en buques como en mercancías, que quedaba fijada en 1/8 para los nacionales y en 1/4 para los extranjeros (Ord. 1). Para el seguro de barcos el valor de los mismos debía ser establecido por los cónsules con *“parecer de prohombres”*. Además la Ord. II matizaba lo asegurable en Barcelona: quedaba excluido de esta posibilidad todo lo que se cargaba más allá del estrecho de Gibraltar para Flandes, Inglaterra u otros países más allá del Estrecho y a toda Berbería y los barcos que transportaban estas mercancías. Sólo las mercancías procedentes de estos parajes y propiedad de ciudadanos de Barcelona podían asegurarse hasta los 7/8 de su valor. También podían asegurarse en Barcelona las mercancías y los barcos (con las limitaciones de los 7/8 y 3/4) procedentes de más allá del estrecho y que navegaran hacia el Mediterráneo (con exclusión de Berbería). El seguro de las exportaciones de los vinos andaluces a Inglaterra y de la lana castellana a Flandes quedaba así vetado a los aseguradores barceloneses. El Consulado, sin embargo, daba con cierta frecuencia licencias a los aseguradores barceloneses para asumir riesgos que estaban excluidos por las ordenanzas, que finalmente se concretaron en dos modificaciones a estas ordenanzas de 1484. Concretamente, la del 31 de mayo de 1494 que derogó la prohibición de asegurar mercancías y barcos genoveses en Barcelona y la del 27 de noviembre de 1517 que derogó la prohibición de asegurar mercancías cargadas más allá del Estrecho que acabamos de comentar. Otras normas importantes de esta ordenanza de 1484 eran:

- Si un comerciante había asegurado parte de sus bienes en otra plaza, podía asegurar el resto en Barcelona, respetando siempre las normas de la Ord. 1 sobre los máximos asegurables (Ord. VI).

- En caso de divergencias las partes debían someterse obligatoriamente al Tribunal del Consulado (Ord. XII).
- La Ord. XV establecía que el seguro sería válido solo cuando la prima fuera íntegra, real y efectivamente pagada, obligación que no se había establecido anteriormente.
- Finalmente la Ord. XVIII mantenía la posibilidad de asegurar el 100% del valor del trigo, cebada, avena, legumbre, arroz, vino y aceite.

Esta Ordenanza no contenía ningún modelo de póliza a utilizar obligatoriamente, como ocurría en las ordenanzas de otros Consulados, puesto que la Ord. XII mantenía la norma de hacer los contratos de seguros con instrumento público, redactado por escribano público, que debía vigilar que la redacción de la póliza era conforme a las Ordenanzas. Por esta misma razón tampoco se estableció la obligación de tener en Barcelona un Registro de pólizas emitidas, función que cubrían los protocolos notariales. Además el Consulado no percibía ninguna tasa sobre las pólizas.

No se hicieron más normativas específicas sobre seguros marítimos en Barcelona. Estas disposiciones, así como las del Libro del Consulado, fueron aplicadas en Sevilla, Valencia, Burgos y otras ciudades marítimas españolas y extranjeras hasta que los Consulados de algunas de ellas emitieron sus propias ordenanzas, en las cuales se reflejaba, en muchos aspectos, la influencia de estas últimas ordenanzas barcelonesas, aspecto estudiado por el profesor Peláez en el trabajo citado en el punto 1.2, que considera esta ordenanza la más perfecta desde el punto de vista técnico-jurídico. Fue traducida a varios idiomas y su influencia se aprecia en las normativas francesas, napolitanas, venecianas y florentinas. Añade este autor que algunos historiadores confundieron las licencias, comentadas anteriormente, acordadas en 1462, 1465, 1469 y 1470 con otras tantas modificaciones de las Ordenanzas de 1458.

El Decreto de Nueva Planta de 1716, que estableció la nueva organización administrativa de Cataluña no suprimió, como hemos ya comentado, el Consulado del Mar de Barcelona. Los artículos relativos dicen:

Artículo 42: En todo lo demás que no esté previsto en los capítulos antecedentes de este decreto, se observen las constituciones que antes había en Cataluña, entendiéndose que son de nuevo establecidas por este decreto y que tienen la misma fuerza y vigor que lo individual mandado en él.

Artículo 43: Y lo mismo es mi voluntad se ejecute respecto del Consulado de la mar, que ha de permanecer, para que florezca el comercio y logre el mayor beneficio el país.

Después de la creación por Real Decreto del 16 de marzo de 1758 de la Junta de Comercio y la reorganización del Consulado, otro Real Decreto del 24 de

febrero de 1763 prescribió la aplicación en todo el reino del Libro del Consulado, cuyas leyes quedaron vigentes hasta principio del siglo XIX.

La Ordenanza de Palma de Mallorca. En 1492 se aprobaron en Palma de Mallorca unas Ordenanzas sobre seguros marítimos que, según A. Pons, eran una copia de las de Barcelona de 1484.⁸⁰ Hemos comentado anteriormente las dificultades que tenían los asegurados en asumir, como propios aseguradores, una parte del riesgo, como establecían las ordenanzas. Jerònia Pons Pons⁸¹ comenta en un interesante artículo algunos aspectos de las Ordenanzas de Palma de Mallorca y los pactos privados que se establecían entre asegurados y aseguradores en esta plaza para incumplir las ordenanzas que resultaban especialmente onerosas para los primeros, a pesar de la prescrita obligación, refrendada por juramento, de aplicar obligatoriamente dichas ordenanzas. El pacto más frecuente se establecía precisamente para derogar la obligación del asegurado de cubrir una parte del valor asegurado. No nos cabe ninguna duda que pactos similares se acordaron también en otras plazas. A partir de 1750 las limitaciones sobre el porcentaje máximo asegurable sobre mercancías y cascos desaparecieron del mercado de seguros.

Las Ordenanzas de Burgos. Un privilegio concedido por los Reyes Católicos, fechado en Medina del Campo el 21 de julio de 1494, otorgó a la Casa de Contratación de Burgos, activa ya desde mediados del siglo XIV, capacidad para el conocimiento y decisión en las causas y litigios en el ámbito asegurador y ésta se transformó en Consulado. Burgos era una plaza aseguradora importante en aquella época, sobre todo para los embarques en los puertos del norte de la lana con destino a los mercados nórdicos. Tenía cónsules y comisionados pagados en Londres, Amberes, Rouan, La Rochelle, Nantes, Lyon y Florencia. Su jurisdicción gubernativa y económica se extendía sobre toda la costa norte de España y los Reinos de León y Castilla. Emitió sus propias ordenanzas sobre comercio y seguros marítimos, que fueron autorizadas con una Pragmática Sanción de Carlos I y de su madre Doña Juana el 18 de septiembre de 1538. De las 90 ordenanzas, 30 tratan de los seguros marítimos.

Como novedad esta ordenanza de 1538 aporta tres nuevas doctrinas, que no figuraban en las catalanas. La primera es la del “extorno”: el asegurado (Ord. 55) tenía derecho a una restitución (extorno) de una parte de la prima o de su totalidad, en caso de modificación de los elementos asegurados (por ejemplo si las mercancías aseguradas no han sido cargadas en su totalidad en el buque). Fijaba normas estrictas para reclamar el extorno para evitar fraudes. La segunda es la del “abandono de la mercancía” (Ord. 40). En caso de daños a la mercancía asegurada, el asegurado podía cobrar la indemnización total y

⁸⁰ A. Pons, *Historia de Mallorca*, Palma de Mallorca 1970, Vol.6, pág. 67-75. Contiene solo un resumen de estas Ordenanzas.

⁸¹ Jerònia Pons Pons, <Legislación y práctica en el seguro marítimo. Las contradicciones de la segunda mitad del seiscientos en Mallorca>, en *El Derecho y el Mar en la España moderna*, Universidad de Granada, 1996, págs. 39 y sig.

traspasar la propiedad de la misma al asegurador, que se encargaba de vender los restos de la manera más provechosa para el. La ordenanza fijaba un límite de tiempo (entre 2 meses y 2 años según el lugar donde se había desembarcado la mercancía averiada) después de la avería para que el asegurado ejercitara este derecho, pero no establecía un porcentaje mínimo de daños (como veremos más adelante, en la póliza catalana de 1802 se fijaba un límite mínimo de daños del 50% del valor asegurado para poder hacer abandono de las mercancías). La tercera es la del “reseguro”, aplicable únicamente en Burgos por su forma especial de cobro de las primas (hemos comentado esta particularidad del seguro burgalés en el punto 1.2). La práctica habitual de reasegurar con otro asegurador una parte de un riesgo asumido por un asegurador (comentaremos esta práctica en el punto 4.2.6) también era denominada en esta Ordenanza reseguro.

En 1572 el Consulado emitió otra ordenanza sobre seguros marítimos, que tiene menos importancia que la anterior y no aporta ninguna doctrina novedosa. Ambas contienen un modelo de póliza de utilización obligatoria. La póliza debía ser inscrita en el Registro de pólizas en un plazo de 40 días desde su firma, bajo pena de 25 ducados en caso de no hacerlo. La Ordenanza de 1572 contiene además un modelo de póliza para viajes a las Indias (el Consulado tenía cónsules en Sevilla y Lisboa para el tráfico atlántico) y fijaba las primas según el trayecto, de aplicación obligatoria.

Las Ordenanzas de Sevilla. La Ordenanza de Carlos I del 23 de agosto de 1543 autorizó a los comerciantes y negociantes con las Indias la constitución de un Consulado (llamado Universidad de Mercaderes) para entender de sus causas mercantiles, compuesto por un Prior y dos Cónsules y posteriormente en la Ordenanza del 11 de agosto de 1552, la Corona reguló detalladamente las atribuciones de la Casa de Contratación. En esta segunda Ordenanza dedicó dos párrafos (161 y 162) a los seguros estableciendo que debían hacerse públicamente ante escribano, para evitar fraudes y que los navíos solo podían asegurarse por las 2/3 partes de su valor. Estos dos párrafos permiten suponer que ya había una costumbre arraigada de hacer seguros marítimos y que se seguían las reglas de Barcelona y de Burgos, tanto en los seguros como en otros aspectos del tráfico marítimo.

En 1555 el Prior y los Cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla emitieron una ordenanza sobre los seguros marítimos que fue incluida, el año siguiente, en las Ordenanzas del Consulado del 14 de julio de 1556, en los capítulos del 28 al 60, y quedó en vigor hasta mediados del siglo XVIII. Esta Ordenanza sobre seguros marítimos aportaba algunas novedades. La Ley 32 establecía que se debían hacer pólizas separadas para mercancías y para cascos de barcos. No permitía los seguros, ni a la ida ni a la vuelta, sobre los fletes, la artillería y los aparejos de ninguna nave. El casco sólo podía asegurarse por 2/3 de su valor. En la práctica, estas limitaciones no se aplicaban, puesto que los patrones no tenían capacidad financiera para soportar una parte tan importante del riesgo.⁸² Posteriormente esta norma fue

⁸² Antonio-Miguel Bernal, *La financiación...*, pág. 339.

modificada estableciendo que el valor asegurable del barco sería el valor total del mismo (incluyendo aparejos, provisiones, artillería, licencia y limpieza de carena). Los préstamos a riesgo de mar tomados por el patrón sobre el barco debían ser deducidos del valor asegurable. La Ley 35 permitía asegurar el coste de la mercancía, del seguro y todos los demás costes, aunque luego la Ley 47 excluyó el coste del seguro en las pólizas de venida de las Indias sobre oro, plata, perlas y mercaderías. Finalmente la Ley 45 estableció la obligación de declarar las otras pólizas hechas sobre la misma mercadería. La ordenanza contenía modelos de pólizas de ida a las Indias, de vuelta y para asegurar los cascos de los buques.

Guillermo Céspedes del Castillo y Antonio García-Baquero⁸³ afirman que esta ordenanza establecía una prima fija del 5% (obligación que no tuvo ninguna eficacia práctica). Sin embargo, no hemos encontrado esta norma ni en el texto de la Ordenanza reproducido por Capmany ni en el de Clarence Haring⁸⁴ (otros autores, entre ellos Antonio-Miguel Bernal, afirman que esta obligación nunca existió).⁸⁵

Después del traslado de la Casa de Contratación a Cádiz, el Consulado gaditano llevó a cabo, entre 1776 y 1780, la redacción de un “Proyecto de Nuevas ordenanzas de Comercio” que no llegaron a promulgarse, quedando en vigor las de Sevilla con las modificaciones que comentaremos más adelante.

Las Ordenanzas de Bilbao. El Consulado de Bilbao, creado por un Privilegio de la Reina Doña Juana en 1511, se rigió durante un tiempo por las Ordenanzas de Burgos.

El 15 de diciembre de 1560 Felipe II aprobó su primera Ordenanza Comercial, que contenía algunas normas sobre seguros. En 1737 el Consulado redactó sus propias Ordenanzas que tuvieron gran importancia para el seguro y las sociedades de seguros y comerciales en el último tercio del siglo XVIII.

En el capítulo XX: “De los seguros y sus pólizas” introdujo novedades importantes.

⁸³ Antonio García-Baquero, *La carrera de Indias*, Sevilla, Ed. Algaída/Expo 1992, pág. 266.

⁸⁴ Clarence Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias...*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, págs 427-437.

⁸⁵ Probablemente los dos autores citados interpretaron erróneamente el párrafo siguiente, contenido en el modelo de póliza general de venida de Indias que figura en las Ordenanzas y que decía: “Y entiéndese que todas las pólizas que se hicieren de cualquier lugar de Indias, son sueldo a libra para que le corran los aseguradores, los primeros como los posteriores, y así a pérdida como a ganancia”. La expresión sueldo a libra debe entenderse, como indica el Glosario del Libro del Consulado, que tanto las pérdidas como las ganancias se repartirán entre los aseguradores en proporción al riesgo suscrito por cada uno de ellos y no como una prima del 5% (una libra se compone de 20 sueldos).

- Permitted que las pólizas se establecieran directamente entre asegurado y asegurador, por medio de corredor o sin él, según el texto que figuraba en la Ordenanza (Ley 1).
- Permitted también emitir pólizas sin indicar el destino del barco para las mercancías aseguradas pudieran venderse donde mejor convenía al asegurado (Ley 4).
- Admitted, según la Ley 6, el seguro de navíos y mercancías en viajes redondos (ida y vuelta) e incluso seguros de cascos y aparejos por un periodo de tiempo determinado (Ley 24) y no sólo por un viaje (como ocurre en las pólizas de duración anual actuales).
- Autorizó, según la Ley 7, asegurar el 100% de las mercancías si ambas partes estaban de acuerdo, aunque establecía la nulidad de las pólizas con valor asegurado superior al real.
- Permitted que los cascos de los barcos podían asegurarse hasta el 80% de su valor (Ley 9).
- Permitted asegurar, en los viajes de regreso de Indias, hasta un 25% de ganancias previstas sobre el valor de las mercancías traídas (Ley 8).
- Prohibió hacer seguros sobre ganancias imaginarias, sueldos de maestros y marinería, ni de fletes (Ley 11).
- Permitted asegurar el precio del rescate de persona en caso de ser apresadas por piratas (Ley 13), pero no el fallecimiento durante el viaje.
- Prohibió, una vez más, asegurar el dinero tomado a préstamo a riesgo de mar. El prestador podía asegurar la cantidad prestada, pero no el beneficio (interés) esperado (Ley 17).
- Facultó al asegurador a no pagar daños sobre mercancías de naturaleza corruptible, para las cuales solo se cubría la pérdida total (Ley 18).
- En las Leyes 30 hasta 38, reglamentó claramente el abandono de las mercancías averiadas. Volveremos sobre este aspecto muy importante del seguro en el punto 3.3.1, La póliza de seguro marítimo:
- Introdujo por primera vez franquicias sobre ciertas mercancías (Ley 42), según las cuales parte de los daños sufridos por las mercancías o el barco no iban a cargo del asegurador.
- Finalmente la Ley 43 permitió oficialmente, por primera vez, el reaseguro tanto del asegurador directo (por más o menos prima de la recibida) como del asegurado contra la posibilidad de insolvencia del asegurador. Esta práctica se llamó “contraseguro”.

Contenía un modelo de póliza para mercadería y otro para navíos.⁸⁶ A partir de la segunda mitad del siglo XVIII las normas de las Ordenanzas de Bilbao se aplicaron en toda España e influyeron también en los estatutos fundacionales de las compañías de seguros y de otras actividades.

La Ordenanza de San Sebastián. Sobre esta ordenanza únicamente indicaremos que, a partir de septiembre de 1682, San Sebastián tuvo su Tribunal de Comercio y Consulado y que en el mismo mes reunió en una Ordenanza las leyes y costumbres marítimas de la provincia. Jean Marie Pardessus es el único estudioso del tema que menciona la existencia de esta Ordenanza y publica el texto de la misma, que no aporta novedades y es más bien una reproducción de la de Bilbao de 1560⁸⁷. Hemos comentado que todos los legisladores pretendían que el asegurado fuera el asegurador de una parte del valor de sus mercancías y barcos. Estas normas imponían una carga importante a los asegurados, que a veces no podían asumir y que soslayaban con pactos particulares con los aseguradores. La presión de los asegurados consiguió que las ordenanzas fueran reduciendo esta parte del riesgo no asegurable y finalmente, a partir de la mitad del siglo XVIII, estas limitaciones desaparecieron del mercado.

El cuadro siguiente resume el porcentaje máximo asegurable sobre mercancías y barcos en cada plaza, según las ordenanzas locales y los años de emisión de las mismas.

Cuadro 3
Parte del valor de las mercancías y de los buques que podían asegurarse según las Ordenanzas de los Consulados

Consulado	Barcelona	Burgos	Sevilla	Bilbao
Ordenanza del año	1484	1538	1556	1737
Mercancías de españoles (1)	7/8	90%	100%	90% (5)
Mercancías de extranjeros (2)	3/4	90%	100%	90% (5)
Mercancías con destino Barcelona	3/4			
Buques españoles	7/8	90% (3)	2/3 (4)	80%
Buques extranjeros	3/4	100% (1572)		
Mercancías y buques de enemigos del rey	No asegurables			

(1) incluidos gastos de despacho, coste del seguro y otros gastos

(2) trigo, avena, cebada, legumbres, arroz, vino, y aceites asegurables al 100% si venían a Barcelona

(3) excluidos fletes y aparejos

(4) excluidos fletes, aparejos y artillería

(5) asegurables hasta el 100% si hay acuerdo entre las partes. En los viajes de regreso de las Indias se podía asegurar hasta un 25% de ganancias previstas sobre las mercancías.

Fuente: Elaboración propia según datos de las ordenanzas.

⁸⁶ Antonio Elías y Suárez, *La Ordenanza del Consulado de Bilbao de 1737*, Ed. Casa de la Misericordia, Bilbao, 1931.

⁸⁷ J. M. Pardessus, *Colección des lois maritimes*, vol. 4, págs. 10 y siguientes.

En la segunda mitad del siglo XVIII la Corona emitió varias Reales Cédulas y Reales Órdenes (a petición del Consulado de Cádiz)⁸⁸ sobre problemas diversos del seguro marítimo, que comentamos a continuación por su interés e importancia.

La R. C. del 9 de abril de 1760 que creó en la Contaduría del Consulado de Cádiz un Registro de préstamos a riesgo de mar para controlar que se aplicaran las normas establecidas (sobre todo que las cantidades recibidas en préstamos no se aseguraran) y cobrar una tasa. El escribano debía inscribir copia del contrato de préstamos en este Registro. Precisa que las mercancías y el barco (sobre los cuales se habían tomado préstamos) o los fiadores, si los había, servían de garantía hipotecaria del préstamo que debía ser inscrita en el Oficio de Hipotecas de Sevilla (creado por Real Pragmática del 31 de enero de 1768).

La R. C. del 31 de mayo de 1763 que prohibió el seguro por vía de apuestas “atendida su odiosa naturaleza”. En este seguro una persona sin interés alguno en un determinado viaje, “aseguraba” una cantidad de dinero sobre el casco o las mercancías que cobraría si el barco no llegaba a su destino sin percances. También quedaba prohibido a una persona que ya había asegurado su barco o sus mercancías, contratar otro seguro de apuesta por si el barco no llegaba a su destino (esta práctica era conocida como “prevención del asegurado para redimirse de las vejaciones pudieran causarles los aseguradores”). Reafirma que el asegurador debe pagar la indemnización, una vez recibido los comprobantes de la avería, en los plazos previstos en la póliza. Las penas por estas prácticas eran importantes: penas pecuniarias, pérdida de la prima por el asegurador y del capital por el asegurado, a favor de la Real Cámara, y prohibición de actuar para ambos en el tráfico con las Indias. Este tipo de seguro, sin embargo, siguió practicándose ya que esta prohibición fue reafirmada por la Corona en 1778, 1783, y en 1791.⁸⁹

La R. C. del 7 de junio de 1767 que permitió asegurar la totalidad del valor del buque (incluidos aparejos, provisiones, artillería, licencias, limpieza de carena etc.) y aprobó el acuerdo establecido el 27 de junio de 1765 por el cual el Consulado de Comercio de la Universidad de cargadores de Cádiz establecía que los maestros de naves podían tomar préstamos a riesgo de mar sobre el valor total del buque y sobre los fletes hasta las 2/3 parte de los mismos.

La R. C. del 5 de abril de 1768 que estableció que era nulo el seguro que no se ajustara a los requisitos y normas aprobadas y aceptó y ordenó la creación de un Registro de pólizas de seguros en Cádiz, con costes a cargo del Consulado. Recordaremos que en Burgos ya existía un registro desde 1538 y que en

⁸⁸ Con el traslado de la Casa de Contratación a Cádiz en 1717, el Consulado siguió el mismo camino, con la fuerte oposición de los comerciantes sevillanos, así que fue solo en 1754 que Cádiz alcanzó la supremacía en el control del Consulado de India.

⁸⁹ El 15 de septiembre de 1494 el Gobernador de Génova Agostino Adorno había ya prohibido los seguros de apuestas (en especial sobre la sobre vivencia de príncipes y dignatarios religiosos). ASG, manuscrito 152, carta 84.

Barcelona nunca hubo registro de pólizas. Reafirmó la anterior Cédula según la cual el patrón del barco podía tomar préstamos a riesgo de mar sobre los 2/3 del valor total del buque y el flete, pero el préstamo debía ser deducido del valor asegurado del barco. Estableció un procedimiento de valoración del barco a efectos del seguro con intervención del Consulado, dos dueños de barcos y dos directores de compañías de seguros locales.

La R. C. del 27 de octubre de 1768 que resolvió problemas sobre los préstamos a riesgo. En primer lugar permitió al otorgante del préstamo concertar un seguro sobre el valor de dicho préstamo más el coste del seguro pero no sobre el premio esperado si el barco terminaba felizmente el viaje. En segundo lugar estableció que el riesgo del préstamo debía tener la misma duración que la del seguro suscrito: para las mercancías objeto del préstamo la garantía iniciaba cuando estas empezaban a ser cargadas en el barco y terminaba cuando estas eran descargadas en destino. Para los préstamos sobre el casco la garantía empezaba cuando el barco se hacía a la mar y terminaba 24 horas después de haber echado la primera ancla en el puerto de destino.

La R. O. del 15 de marzo de 1777 que prohibió el aumento del capital asegurado en las pólizas ya formalizadas (por ejemplo en caso de aumentos importantes en los precios durante el viaje) si esta contingencia no estaba ya prevista en la póliza en el momento de su firma.

A estas normativas le siguieron otras tres Reales Cédulas en las cuales la Corona aprobaba los estatutos de otras tantas compañías de seguros marítimos. La del 20 de mayo de 1786 que aprobaba la creación de una compañía de seguros marítimos y terrestres con sedes en Madrid y Cádiz, promovida por D Francisco Xavier de San Esteban y D. Felipe Obregón. La del 23 de diciembre de 1789 que aprobaba una compañía denominada Real Compañía de seguros terrestres y marítimos, bajo el soberano patrocinio de María Santísima, con sede en Madrid. Por último la del 23 de febrero de 1800 que aprobaba una compañía de seguros en Cádiz con el nombre de Reina María Luisa.⁹⁰ Con respecto a la R. C. de 1789, G. Céspedes de Castillo afirma que esta daba ordenanzas completísimas sobre la creación de compañías de seguros.⁹¹ En realidad solo establecía que a partir de aquella fecha la constitución de nuevas compañías de seguros necesitaba de la real aprobación.⁹²

⁹⁰ Estas Reales Cédulas y Órdenes están en Antonio Xavier Pérez y López, *Teatro de la legislación Universal de España e Indias*, Madrid, 1798, Tomo XXVII, capítulo Seguros, págs. 160 y sig.

⁹¹ Guillermo Céspedes del Castillo, <Seguros marítimos...>, pág. 75.

⁹² La Ley de Sociedades Anónimas de 1848 estableció normas precisas para la creación de sociedades (que estudiaremos en la segunda parte), pero habrá que esperar hasta principio del siglo XX para encontrar las primeras normas legales sobre constitución de compañías de seguros en la primera Ley de Seguros del 14 de mayo de 1908 y su posterior Reglamento del 2 de febrero de 1912 que estuvo en vigor hasta final de los años 60. Contenía normas precisas

Como conclusión a este examen de la legislación sobre seguros marítimos y sus repercusiones en el seguro barcelonés, podemos indicar que los estatutos fundacionales de las compañías barcelonesas de seguros marítimos de finales del siglo XVIII, además de seguir las costumbres locales, contenían algunas de las normas del Capítulo X de las Ordenanzas de Bilbao de 1737 titulado: “De las Sociedades de Comercio, de sus calidades y circunstancias” tales como el capital social dividido en acciones, la responsabilidad ilimitada de los socios (aunque estas características se encontraban ya en sociedades catalanas anteriores a la Ordenanza de Bilbao) y el reaseguro de ciertas operaciones. No recogían por el contrario otras normas de la Ordenanza bilbaína importantes para una sociedad: “las acciones se han de entregar en monedas corrientes” (como veremos más adelante en las sociedades barcelonesas el capital social no se ingresaba en la caja), ni tampoco la posibilidad de “vender, transmitir, ceder y usar las acciones por cualquier contrato, denominación o últimas voluntades, sin que se les ponga embarazo por parte de la Compañía”. En las compañías catalanas las acciones eran sindicadas.⁹³ En cuanto al modelo de póliza en uso en Cataluña (que reproducimos más adelante en este trabajo), es muy similar al de la Ordenanza de Bilbao, aunque más detallado en ciertos puntos, como el de las franquicias en los daños. La diferencia más importante reside en el hecho de que el modelo de Bilbao estaba redactado para ser firmado por uno o varios aseguradores individuales (que “nos obligamos con nuestras personas y bienes habidos y por haber”) y no por una compañía de seguros marítimos.

También, para terminar este punto, comentaremos que, si bien estas ordenanzas y las reales cédulas y reales órdenes legislaban sobre todos los aspectos del seguro marítimo, ninguna de ellas trataba el tema de los aseguradores y delimitaba las características que debían reunir las personas o las sociedades que se dedicaban a esta actividad.

3.3. Instrumentos y técnicas en la práctica aseguradora barcelonesa

3.3.1 La póliza de seguros marítimos

La póliza de seguro es el documento en el cual se plasman las características del contrato de seguro. Desde el primer tercio del siglo XVIII los contratos de seguros marítimos ya no se suscribían ante notario, como anteriormente, sino simplemente por medio de contratos privados y, desde la fundación de las primeras compañías de seguros marítimos, en impresos confeccionados por las mismas. El texto íntegro de estos contratos (Condiciones generales de cobertura de riesgos marítimos) figura íntegramente en todas las escrituras

para la creación y el funcionamiento de compañías de seguros: capitales mínimos necesarios, depósitos de garantías, constitución de provisiones técnicas, normas contables, etc. Creó además un Servicio de Inspección de las compañías.

⁹³ Acciones sindicadas son aquellas que no pueden venderse libremente. El socio que quiere vender sus acciones debe ofrecerla en primer lugar a los demás socios. Sólo si estos no las compran, el socio puede venderlas libremente.

fundacionales de las compañías que vamos a estudiar, puesto que se trata del elemento principal de su negocio. La Ordenanza barcelonesa de 1484 es la base jurídica principal de las pólizas barcelonesas, pero influyó en ellas también la Ordenanza de Bilbao de 1737. A lo largo de los años estas Condiciones se fueron modificando, puesto que la experiencia permitió a los aseguradores precisar mejor algunas cláusulas para evitar fraudes y sobre todo introducir limitaciones para evitar cubrir acontecimientos que podríamos definir como mermas normales del valor de las mercancías durante un viaje, debidas a las particularidades del producto (por ejemplo la podredumbre de una pequeña parte de una carga de fruta fresca), que no eran provocados por un riesgo de mar. Cuando una compañía introducía una ampliación o modificación en sus garantías, las demás la aplicaban inmediatamente. Los representantes en Barcelona de compañías de otras plazas y los aseguradores particulares utilizaban documentos iguales a los de las compañías de la plaza.

En el periodo estudiado se utilizaron, como mínimo, cuatro versiones de las Condiciones de cobertura. La primera versión se utilizó desde 1771 (fundación de la primera compañía) hasta 1777; en 1777 aparecen una nuevas Condiciones y en 1783 una tercera versión, que corresponde al modelo de póliza que hemos encontrado en el AHCB en un archivo denominado Documentos de seguros, que reproducimos en las páginas siguientes (Documento 1). Esta póliza fue utilizada en el periodo de mayor actividad aseguradora en la plaza y es la que vamos a analizar seguidamente. Finalmente una cuarta versión, que empezó a utilizarse al inicio de 1802, contiene algunas novedades interesantes, que también comentaremos.

El texto de la póliza que vamos a estudiar es bastante escueto, como puede observarse, y mezcla varios temas en una misma frase, sin puntos de separación, según el estilo de redacción de la época. Sin embargo, en la exposición de sus cláusulas, sigue el orden cronológico del viaje. En este estudio seguiremos el mismo orden de exposición, pero profundizaremos también en aspectos que en el texto de la póliza apenas son enunciados, como la tramitación de las averías, el abandono de las mercancías, las fianzas y la aplicación de la regla proporcional, temas éstos que son tratados a fondo en las ordenanzas o pertenecen a la práctica aseguradora establecida desde tiempo anteriores.

La póliza de seguros marítimos barcelonesa en uso desde 1783

EN EL NOMBRE DE DIOS AMEN

DON PABLO PUIGURIGUER DIRECTOR

en primer lugar de la Compañía de Seguros Marítimos establecida en esta Ciudad de Barcelona, baxo el Patrocinio de la Sagrada Familia Jesús, Maria, y Joseph, San Joachim y Santa Ana,

Otorgamos, y conocemos, que aseguramos a Vos José Segismundo Saurachs seis mil libras catalanas sobre quinze balas de generos marcadas I A nº 17 a 31, cargadas a bordo de la fragata nombrada La Concepción, su patron Juan Marquach (como lo justificareis en caso necesario) de hida desde esta a Vera Cruz con escala en Cádiz y la Habana, con prevencion de que en caso de declaracion de guerra con alguna potencia o de cometerse hostilidades contra nuestra bandera durante este riesgo deveis satisfacernos treinta por ciento más por aumento de premio sobre la expresada partida afianzada; siendo dicha fragata del porte, defensa y tripulacion que fuese vista.

Nos obligamos en virtud de la presente à correr todo el riesgo desde la hora, e dia que las expresadas Mercaduria por Vos, ó vuestros depedientes se empezaron, ò se empezaren a cargar, desde tierra en la Nao, Lanchas, ò otro Barco, ó de otra qualquier manera para conducir á bordo de la misma Nao, hasta el tiempo que la dicha Nao habrá llegado al referido su destino y que las expresadas Mercadurias sin daño alguno, ò perdida serán descargadas libres, y conducidas seguras en tierra, mediante que la descarga se haga dentro treinta dias consecutivos después de llegada, y admitida à libre práctica, y comercio, pudiendo la referida Nao, à voluntad del Capitan, o Patron navegar donde quisiere, y por bien tubiere, no mudando viaje, sino fuere por juntarse con alguna Compañía, ò Armada; y para en caso de necesidad durante dicho viaje, entrar en cualquier Puerto, dar fondo en cualquier Playa, ú otro parage, y si por presicion las Mercadurias hubiesen de descargarse, y otra vez cargarse, siendo en otra Nao de similes circunstancias, seremos tenidos à los mismos riesgos como si tales Generos, ò Mercadurias no se hubiesen nunca descargado; sugetandonos à todo riego de Mar, y viento, de fuego, de amigos, y enemigos, de cualquier Nacion que sea, Baratería de Patron, detencion del Rey, Principe, y Señores, estableciendonos en vuestro lugar, para seros garante de toda pérdida, y daño, mientras sucedan sin intención, ò participación del Asegurado, que no provenga de Comercio ilicito, Contavando, ò de Baratería de Patron sobre Cambios Maritimo dado à él mismo, ò à cualquier Marinero de la tripulacion de la Nao, prometiendo pagar a Vos, ò à vuestro apoderado todos los daños que habreis tenido arreglados sobre la partida asegurada, y esto sin rebaja alguna dentro el término de quinze dias, despues que devidamente nos habreis presentado los Justificantes, tanto de los Generos cargados, que de su valor, y las de los daños en dichos Generos asegurados; siendo entendido que antes que pretendais el pago de la cantidad

asegurada, y tanto que el accidente sea de naturaleza, que Vos de derecho para abandonarnos la cosa asegurada, como de no, debereis practicar según el estilo del País donde acaheciere la desgracia, por Vos mismo, ò vuestros Comisionados quantas diligencias sean necesarias para salvar, y beneficiar à nuestro favor dichos Generos, ò la Nao asegurada por cualquier accidente, incluso el de Baratería de Patron, huviese padecido, ò pudiesen padecer; asimismo de las Justicias, ù de otro en poder de quienes estuviesen, ò su producto, y pagaremos los gastos, para dichos fines ocasionados, tanto si se ha salvado, como no, y daremos credito à las cuentas de gastos, mediante juramento de quien las haya pagado; y à las ventas de las cosas aseguradas, que habrán de ser hecha con intervenció de las Justicias, con tal, que primero, y antes las cosas nos deis Fianzas, legas, llanas, y abonadas para estar con nosotros à derecho, si algo en contra la paga quisieramos decir o alegar, entendiendose, que la objeción, ò replica de nuestra parte, se hará dentro el termino de seis meses, desde la exhibición de las Justificaciones por lo asegurado en el Mediterraneo, y demas costas de España; dentro de un año y un día, por lo asegurado en el Océano, y demas parages de Europa, y dos años y dos días por lo asegurado en el Mar del Sur, y Países situados en la otra parte de la Linea: asimismo hacemos el pacto, que si dentro los expresados plazos, y por los citados parages no se justificare haver llegado la Nave a su destino se entiende perdida, y entonces habra lugar para la notificación, y cobranza sobredicha, y es prevencion en punto de Avaria, que la general no se pagará, que no llegue à tres por ciento; y la particular sobre Trigo, Granos, Licores, Frutos secos, Lino suelto, Cãñamo, Pescado, y Harina, que no llegue a diez por ciento; sobre Sal, Naranjas, Limones, y otros Frutos secos, que no llegue à veinte por ciento; sobre Azucar, Lino enbuelto, Papel, Cuero Pieles, y Polvora, que no llegue à cinco por ciento; y sobre cualesquiera otros Efectos asi que sobre Buques, y Fletes, que no llegue à tres por ciento; con el bien entendido, que la Avaria no provenga de defecto de los mismos Generos, ò de los vasos en que fueren condicionados: y se previene que toda taxacion de Avaria, tanto general como particular si la desgracia ha sucedido antes de la mitad del viaje, se pagará solo sobre el coste, y costas del Genero, en el parage donde se habrá embarcado, però quando constará, que los daños há sido à mas de medio camino se hará el arreglo al precio que tendrá el Genero al lugar de su destino, bajados los gastos correpondientes à los derecho, y demas que el Dueño de las Mercadurias debe ya costear por sí, a la recepcion de ellas: por todo lo que obligamos nuestras Personas, y Bienes, sujetándonos por cualquiera dificultad, à lo que fuera decidido por el Tribunal de la Lonja de Mar de esta ciudad de Barcelona à dia cinco del mes de Junio de mil setecientos y ocho.

Somos contentos de correr riesgo en dicho Fragata (que Dios salve) según esta Poliza por seis mil libras catalanas, cuyo premio, a razón de cinco por ciento hemos recibido de contante de dicho señor, fecha de supra.

Son 6.000 libras catalanas que paga 300 libras catalanas de premio.

Fin del Documento 1

El texto subrayado corresponde a las características del cargamento asegurado, del barco, del asegurado y a la prima cobrada y se añadía a mano en el texto impreso de la póliza, en el momento de su emisión.

Veamos los detalles de la cobertura del seguro.

- *Inicio y fin de la cobertura del riesgo*

La cobertura del riesgo de transporte de mercancías se iniciaba cuando se empezaban a cargar las mercancías aseguradas, desde tierra, en la nave, en lanchas o barcas para llevarlas a bordo y terminaba cuando estas eran descargadas en tierra en el puerto de destino, sin ningún daño o pérdida, siempre que la descarga se hiciera dentro de los 30 días (15 días en la póliza de 1771) desde la llegada del barco a su destino. No se indicaba en la póliza la fecha de inicio (salvo excepciones que veremos) ni la duración del seguro, que eran determinadas por el viaje. Este tema era tratado de manera distinta en las diversas ordenanzas: así las Ordenanzas de Barcelona de 1484 no indicaban nada con respecto al plazo de descarga del buque. Las de Burgos de 1538 daban un plazo de 24 horas para la descarga y las de 1572 preveían que el riesgo fuese cubierto desde el inicio de la carga hasta finalizar la descarga en el puerto de destino. Las Ordenanzas de Sevilla de 1556 (Ord. 41) indicaban que las operaciones de carga y descarga quedaban cubiertas y finalmente las de Bilbao de 1737 exigían que se indicara en la póliza “desde cuándo ha de empezar a correr el riesgo y cuando acaba en el puerto de su destino”. El plazo de 30 días para la descarga de las mercancías parece pues que fue una medida “prudente” de los aseguradores barceloneses para tener en cuenta la sobrecarga de ciertos puertos, en especial los de América, sin permitir, sin embargo, que las operaciones de descarga se alargaran excesivamente.

Sobre este punto conviene mencionar la importancia de la Real Cédula del 27 de octubre de 1768,⁹⁴ emitida a petición del Consulado de Cádiz, que unificaba la duración de los contratos de préstamos a riesgo de mar con la duración de los seguros marítimos sobre casco y sobre mercancías. Como acabamos de ver, el seguro sobre mercancías cubría el riesgo de “orilla a orilla” (con la particularidad barcelonesa del plazo de 30 días para la descarga). El seguro sobre cascos de barcos, por el contrario, comenzaba cuando el barco se hacía a la vela y empezaba el viaje y terminaba 24 horas después de haber echado la primera ancla en el puerto de destino.

En los contratos de préstamos a riesgo de mar el dador del préstamo cubría el riesgo en las mismas condiciones que el seguro del casco. Así pues, en el caso de préstamos sobre mercancías, las operaciones de carga y descarga se efectuaban con el riesgo correspondiente al préstamo a cargo del prestatario. La misma cédula cita el caso del navío La Peregrina que, estando ya cargado y próximo a emprender su viaje desde Cádiz con la flota de 1760, se incendió el día 18 de mayo en el puerto, perdiéndose totalmente. Los comerciantes que

⁹⁴ Antonio Xavier Pérez y López, *Teatro de la legislación Universal de España e Indias, Madrid, Imprenta M, 1798, pág. 177-185.*

habían embarcado mercancías compradas con préstamos a riesgo de mar, perdieron el valor de las mercancías, que no habían podido asegurar (todas las ordenanzas prohibían asegurar mercancías compradas con préstamos a riesgo de mar) y, además, tuvieron que devolver el préstamo al dador, puesto que el barco no se había hecho aún a la mar. Para evitar esta falta de cobertura, la Real Cédula citada estipuló: *“parece conveniente y forzoso que la misma regla para los seguros deba observarse en los contrato de préstamos a riesgo de mar”*. Así, en caso de préstamos a riesgo de mar sobre mercancías, la duración del contrato de préstamo era la misma que la del contrato de seguros (de orilla a orilla) mientras que para los préstamos sobre el casco, la duración era la indicada arriba. Esta norma fue completada, en aspectos particulares por otras R. C. de 1778, 1787 y 1791.

La póliza de 1783 indicaba que durante el viaje, el capitán o patrón del barco: *“podrá navegar donde quisiere y por bien tuviere, no mudando viaje, sino fuere por juntarse con alguna Compañía o Armada, y para en caso de necesidad durante el viaje, entrar en cualquier puerto, dar fondo en cualquier playa, u otro paraje, y si por precisión las mercancías hubiese que descargar, y otra vez cargarse, siendo en otra nave de similares características, seremos tenidos a los mismos riesgos como si tales géneros o mercancías no se hubiesen descargados”*. Las pólizas de 1771, 1777 y 1802 contenían un texto similar, mientras que las de épocas anteriores no especificaban nada al respecto. El patrón tenía pues absoluta libertad para llevar a buen fin el viaje, siguiendo la ruta que más le convenía, sin cambiar el destino final del viaje, hecho importante en las rutas americanas.

- Los riesgos cubiertos

El seguro cubría los riesgos siguientes: *“todos los riesgos de mar, y viento, de fuego, de amigos, y enemigos, de cualquier nación que sean, de Baratería de Patrón, detención del Rey, Príncipes, y Señores, estableciéndonos en vuestro lugar, para seros garante de toda perdida, y daño, mientras sucedan sin intención, o participación del Asegurado, que no provenga de Comercio ilícito, Contravando, o de Baratería de Patrón sobre Cambios marítimos dados a el mismo, o a cualquier marinero de la tripulación de la Nao”*. Es la definición habitual de una póliza de seguros de transportes marítimos, que cubría todos los riesgos de mar, con exclusión de los expresamente mencionados en esta misma cláusula. La baratería del patrón del barco sólo se excluía sobre las mercancías compradas con préstamos a riesgo de mar por el mismo patrón o por cualquier marinero de la tripulación. La póliza que se utilizó a partir de 1802 excluía totalmente el riesgo de baratería del patrón de la cobertura. La baratería⁹⁵ es el delito por el cual el patrón o capitán del barco, de forma deliberada y voluntaria, provoca la pérdida total o parcial del cargamento o del barco, por malicia o dolo. La forma más común de este delito ocurre cuando el

⁹⁵ El término baratería procede probablemente de la voz catalana *bara*, que significa traidor y apareció por primera vez en el texto catalán de las Costumbres del mar, de donde se difundió en los demás códigos y tratados de derecho marítimo.

patrón se apodera de la carga y la vende en beneficio propio y en perjuicio del propietario de la misma. Los errores involuntarios del patrón durante la navegación (errores en determinar la ruta o en la maniobra del barco) no se consideraban baratería, ya que de hacerlo se vaciaría de contenido el seguro. La cobertura de este riesgo varió mucho a lo largo del tiempo y no era uniforme en las diferentes plazas aseguradoras españolas. Las pólizas emitidas en Barcelona en los siglos XVI y XVII cubrían este riesgo, pero no en las pólizas del Consulado de Burgos de 1538 (se cubrió a partir de 1572). La póliza del Consulado de Sevilla de 1556 tampoco lo cubría. Finalmente, la póliza barcelonesa de 1771 no lo cubrió, aunque en 1775 sí se incluyó. La póliza de 1783, que estamos estudiando, excluía sin embargo la baratería del patrón sobre préstamos marítimos dados a él mismo o a cualquier marinero de la tripulación de la nave. Esta exclusión es lógica, pues de lo contrario se faltaría al principio básico del seguro según el cual éste no debe producir beneficios al asegurado.

- *Las franquicias*

Es la parte del riesgo que el asegurador no cubre por pacto expreso en la póliza. En caso de daños será el asegurado el que cubrirá esta pérdida. La aplicación de franquicias perseguía varios objetivos. En primer lugar, evitar que los gastos de tramitación de una avería fueran superiores al daño sufrido, cuando este era de escasa importancia. En segundo lugar, permitía evitar que una acumulación de pequeños daños tuviera una repercusión negativa importante en las cuentas del asegurador. En tercer lugar pretendía interesar al asegurado en el buen fin del viaje, obligándolo a tomar todas las precauciones posibles para evitar o disminuir el daño posible (cuidando los embalajes de sus mercancías, por ejemplo). La práctica aseguradora a lo largo de muchos años aconsejó, además, la introducción de algunas limitaciones a las garantías de la póliza para evitar el pago de daños que eran inherentes a la propia naturaleza de ciertas mercancías y no a los riesgos de mar, como, por ejemplo, la podredumbre de una parte de un cargamento de fruta fresca o los daños que podía provocar la inevitable humedad de las bodegas del barco en cargamentos especialmente sensibles a la misma (tejidos, azúcar, sal o pólvora negra) así como la rotura de envases o de piezas muy frágiles. Con respecto a este último tema, las Ordenanzas de Bilbao de 1737 fueron las primeras en legislar sobre este particular del transporte marítimo. Su Ord. XVIII decía: *“Cuando se hicieran seguros sobre mercaderías por su naturaleza corruptibles, y otras que con el tiempo, o durante el viaje, se dañan, merman o cuelean por sí misma; ha de ser visto, que los daños, y menoscabos que así se recibieren, no serán de cuenta del asegurador.”* En este caso se trataba de una exclusión de la cobertura, aplicable en caso de avería particular pero no en caso de avería general.

La *avería particular* es la que afecta al buque o a las mercancías por separado, sin conexión entre sí. Por ejemplo rotura de velas, jarcia, timón u otras partes del buque o bien, y en lo que se refiere a las mercancías, mojadura de las

mismas en caso de tempestad, rotura de envases y pérdida de líquidos por rotura de amarres, etc.

La *avería general* es la que afecta al mismo tiempo al buque y a todas las mercancías cargadas en él, como, por ejemplo, naufragio, embarrancada o toma del barco por piratas o enemigos.

La Ord. 49 de Bilbao fijaba además una franquicia relativa del 3%: “*Si los daños del navíos, mercaderías y demás cosas aseguradas (incluyendo el valor capital de todas) no excedieren de tres por ciento; será visto no tener recurso el asegurado al asegurador para demandarle cosa alguna sobre ello*”. Esta norma (franquicia relativa) se refería a la avería general y, si el daño superaba el citado 3%, el asegurador debía pagar la totalidad del mismo. Esta norma se aplicó también en la póliza barcelonesa.

Por lo que respecta a las pólizas de los aseguradores barceloneses, en relación a las franquicias, sabemos que en las anteriores al periodo estudiado no había ninguna mención de franquicias ni de exclusiones,⁹⁶ igual que en la primera póliza del periodo estudiado (la de 1771), y que en los años siguientes se incluyó esta franquicia relativa del 3% en caso de avería general. Finalmente en la póliza de 1783, objeto de este estudio, aparecieron las franquicias siguientes:

- a) en caso de avería general: franquicia relativa del 3%.
- b) en caso de avería particular, franquicia absoluta (si el daño no alcanza el porcentaje indicado, el asegurador no pagará nada, y si el daño lo supera, la franquicia se descontará del total a pagar) del:
 - 5% sobre azúcar, lino envuelto, papel, cueros, pieles y pólvora.
 - 10% sobre trigo, granos, licores, frutos secos, lino suelto, cáñamo, pescado y harina.
 - 20% sobre sal, naranjas, limones y otros frutos frescos.
 - 3% sobre cualquier otra mercancía y sobre buque y flete.

Con el bien entendido que la avería no provenga de defectos de los mismos géneros, o de los vasos (sic) en que fueren condicionados (Ord. XVIII de Bilbao).

La póliza de 1802 mantenía las mismas franquicias que la anterior, modificando ligeramente las mercancías incluidas en cada grupo y aumentando la última franquicia del 3 al 4%. Además excluía de la cobertura en caso de avería particular una serie de mercancías como trigo, grano, semilla, fruta fresca y seca, sal, quesos, manteca, almidón, harina, fideos, potasa, sosa, barrilla, quinquillería de hierro o de acero, arcilla, vidrios, cristales, pieles y cueros al pelo, buque y flete que quedaban cubiertos solo en caso de avería general. Estas franquicias, además de perseguir los objetivos indicados al inicio

⁹⁶ AHPB, notario Jaime Sayós, *Manual de seguros marítimos de 1667*. Póliza del 10.7.1667, y notario Jacinto Sescasas, *Manual de seguros marítimos de 1658*. Póliza del 26.2.1658.

de este punto, fijaban unos límites claros a las coberturas con el fin de evitar discusiones y pleitos, por lo que no cabe duda de que los aseguradores barceloneses vigilaban atentamente sus negocios y modificaban su póliza cada vez que observaban una frecuencia inusitada de siniestros en algún tipo de mercancía. La aplicación de estas franquicias y exclusiones, que reducían notablemente la exposición al riesgo de los aseguradores, fueron acompañadas por una reducción de las tasas de primas aplicadas.

- *Las averías*

Es el daño sufrido por el barco y/o las mercancías aseguradas a causa de la ocurrencia de alguno de los riesgos cubiertos por la póliza. Sobre este punto, el texto de la póliza de 1783 es muy escueto. Para ilustrar los procedimientos de tramitación y de pago de una avería, seguiremos las diferentes fases de la liquidación o pago de la misma, a saber, la justificación de los daños, el abandono de las mercancías, los casos de infraseguro, el pago de los daños valorados y finalmente comentaremos algunos casos de pleitos a través de los documentos conservados en el Archivo de la Corona de Aragón. En la práctica aseguradora, además de las averías generales y particulares ya definidas, se consideran dos tipos más de averías.

La *avería gruesa*, es la que se refiere al conjunto de daños causados al buque y a las mercancías por decisión del patrón y los oficiales del barco (y de los cargadores de las mercancías, si estos van a bordo) con el fin de salvar el barco y la carga en caso de encontrarse éste en peligro: echar al mar una parte de la carga o la artillería para aligerar el barco en caso de una vía de agua o por escapar de piratas o enemigos, embarrancar el barco en una playa para evitar su hundimiento, cortar un palo o una verja en caso de tempestad, etc. En estos casos los gastos de las posteriores reparaciones y las pérdidas se repartían entre:

a) los propietarios del barco (computando el valor del casco, los aparejos y la artillería); b) el flete cobrado, descontando los salarios de la tripulación y c) los cargadores de las mercancías (computando el valor de sus pertenencias cargadas en el barco y el flete de las mismas) ,en proporción al valor de cada una de las tres partes con respecto al valor total del barco, de la carga y del flete (“a sueldo por libra”, según la denominación de la época). Más adelante describiremos en detalle un caso de avería gruesa.

La *avería común*, que se refiere a los gastos extraordinarios efectuados para preservar el barco y las mercancías, cuando lo requería alguna circunstancia especial, sin que hubiera daños, como por ejemplo la contribución para navegar por ríos, canales, estrechos o por unirse a un convoy con escolta armada o los gastos y los salarios devengados por estancias en un puerto neutral si el de destino era ocupado por un país en guerra con España. Los gastos se liquidaban de la misma manera que en caso de avería gruesa, pero sin computar el valor del buque.

La práctica de la tramitación de una avería se iniciaba siempre con la *Protesta de mar*: cuando un barco sufría una avería por alguna causa, con daños al barco o las mercancías, el capitán presentaba una Protesta de Mar a las autoridades del primer puerto donde había podido llegar. En Barcelona se presentaba ante el Consulado de Mar (hasta 1761), el Real Consulado de Comercio (hasta 1829) y el Tribunal de Comercio (desde 1830 hasta 1868). En otras zonas la Protesta de Mar se presentaba a las autoridades locales donde el barco había podido atracar o a las más cercanas al lugar del naufragio. Podían ser los Consulados del Mar locales, las Juntas de Marina o los Juzgados de Arribadas en América, las autoridades portuarias (Capitanía del Puerto), los representantes diplomáticos del país donde el barco estaba matriculado o incluso un notario local. Esta Protesta de Mar servía al patrón para justificar frente al armador y a los propietarios de las mercancías los daños sufridos. El texto de la protesta era, en general, muy simple; valga como ejemplo el siguiente:

En la Ciudad de Barcelona, en el día once de marzo de 1795, compareció personalmente el Capitán Nicolas Vila Español, que lo es del pinco nominado La Virgen del Rosario y dijo que en buen tiempo, estando su buque estanco, apto y provisto de todo lo necesario para la navegación, salió de Génova el día quinto del corriente para esta ciudad.

Que en el decurso de su viaje tuvo varios contratiempos de mar y recios vientos, que las olas le pasaban sobre la cubierta, que se vio precisado de bombear. Que ha llegado a este Puerto esta mañana y las autoridades le han admitido a libre práctica y recelando que por los referidos motivos no se haya damnificado su carga, dijo que quería protestar y protestaba contra el mar y que hacía esta diligencia para que le sirva de testimonio. Doy fe”⁹⁷

En este caso el capitán del barco hizo su protesta incluso antes de averiguar si el cargamento había sufrido daños. A petición del capitán, de los armadores o de los propietarios de las mercancías, la Protesta de Mar se ampliaba y se constituía un *Expediente de avería* (por la misma autoridad que había recibido la protesta o por el Tribunal competente más cercano) para averiguar las circunstancias del accidente, los daños sufridos y la eventual responsabilidad del capitán. Este expediente permitía responder a la obligación prevista en la póliza de seguro para reclamar los daños: “*después que devidamente nos habreis presentado los justificantes, tanto de los Géneros cargados, que de su valor, y los daños en dichos Géneros asegurados*”.

El expediente de avería contenía habitualmente la documentación siguiente:

- La Protesta de Mar del capitán y, en caso de naufragio o embarrancada, las diligencias o proceso de naufragio realizadas por las Autoridades locales.

⁹⁷ ACA, Registros del Real Consulado de Comercio. serie 4, Registro de protestas de mar.

- El Manifiesto de carga del barco (lista oficial de las mercancías cargadas en el) y/o declaraciones juradas de los comerciantes que habían cargado mercancías en el puerto de origen del viaje.
- Interrogatorios de testigos del accidente: contra maestre, piloto y tripulantes del barco y eventual careo del capitán con ellos.
- Informes sobre los detalles financieros del viaje: gastos de equipamiento del barco, víveres embarcados, fletes cobrados y préstamos a riesgo de mar concedidos sobre el barco y/o las mercancías.
- Detalles y facturas de los gastos de salvamento de la mercancía y reparaciones del barco efectuadas in situ, en el caso que se hubieran realizado.
- Valoración de los daños sufridos por el barco y las mercancías realizada por un perito oficial local.
- Descripción y recibos de las cantidades percibidas por la venta de los restos del naufragio y/o de las mercancías salvadas y vendidas in situ así como los gastos ocasionados por esta operación.

En lo que se refiere a la valoración de los daños, la póliza de seguro decía: “se previene que toda taxación de Avería, tanto general como particular, si la desgracia ha sucedido antes de la mitad del viaje, se pagará solo sobre el coste, y costas del género, en el paraje donde se habrá embarcado, pero cuando constara, y que el daño ha sido a más de medio camino se hará el arreglo al precio que tendrá el Género al lugar de su destino, bajados los gastos correspondientes a los derechos, y demás que el dueño de las mercaderías debe ya costear, a la recepción de ella”.⁹⁸

En el segundo supuesto, si el asegurado había calculado convenientemente el valor a asegurar, podía recuperar el valor de sus mercancías y el beneficio esperado. La Ord. VIII de Bilbao permitía añadir al valor real de las mercancías hasta un 25% de beneficio esperado, en el negocio con las Indias y con otras partes remotas, pero solo en los viajes de regreso y siempre que esta circunstancia se indicara en la póliza. Una vez terminada la constitución del expediente de avería, el fiscal del tribunal local competente emitía sus conclusiones, y el mismo tribunal daba su veredicto sobre la culpabilidad o no del capitán y del piloto en el siniestro. El expediente servía posteriormente a los aseguradores para la liquidación de la avería y para los eventuales pleitos de los asegurados contra los aseguradores o contra el capitán o para que el asegurador, en el caso en que el Tribunal apreciara dolo por parte del asegurado o del capitán, denegara el pago de la indemnización. Resulta

⁹⁸ Esta cláusula no figura en ninguna ordenanza, ni en las pólizas anteriores y posteriores a la estudiada, ni en las emitidas en Cádiz. Se trata de una cláusula ciertamente muy onerosa por el asegurador, sobre todo en el comercio americano. Figuraba también en los Statuti civili della Repubblica di Genova de 1610.

evidente que reunir todos los datos necesarios para completar un expediente de este tipo era tarea larga, tediosa y laboriosa. Así, por ejemplo, en el caso de la fragata La Estrella, que zarpó de Barcelona el 27 de diciembre de 1793 y naufragó cerca de Punta Negra en Uruguay el 22 de abril de 1794, el expediente de avería correspondiente se cerró el 9 de junio de 1794 con un veredicto de no culpabilidad del capitán. Los aseguradores pagaron los daños al cabo de 15 días, como estaba previsto en la póliza. Si la avería ocurría fuera del mundo hispano, los plazos eran aún mayores. Un barco holandés que transportaba trigo y cebada desde Dantzig a Barcelona zarpó el 27 de octubre de 1785 y a los pocos días de su salida del puerto naufragó en la costa sueca. El expediente de avería, con cartas e informes en sueco, danés y alemán con sus traducciones oficiales, se cerró en diciembre de 1788. El asegurador del cargamento, la compañía de seguros de Francisco Espar y Arau de Barcelona, rehusó pagar alegando que había otro seguro sobre las mismas mercancías, otorgado por carta de cobertura por tres comerciantes de Barcelona. El asegurado recurrió al Tribunal y el pleito siguiente se cerró con una sentencia del Consulado de Comercio favorable a la compañía de seguros el 12 de noviembre de 1790. Así los trámites de este naufragio duraron más de 5 años⁹⁹. Otro aspecto que dificultaba a veces la conclusión del Expediente de avería era la falta de especialización de los comerciantes barceloneses y del transporte marítimo: los barcos llevaban en sus bodegas muchos lotes de mercancías distintas, pertenecientes a un gran número de comerciantes, lo que complicaba la labor de peritaje de los daños sufridos por cada asegurado. En el caso ya citado del primer viaje de La Perla de Cataluña, a América, ésta llevaba en sus bodegas 145 partidas de mercaderías, pertenecientes a 63 comerciantes distintos.

El abandono o dejación de las mercancías o del barco asegurado. Como norma general, en caso de avería el asegurador indemnizaba al asegurado en función de los daños que sus mercancías o su barco habían sufrido. Esta forma de liquidación se denominaba “acción de avería”. En ciertos casos, sin embargo, el asegurado tenía derecho a abandonar las mercancías o el barco dañados en favor del asegurador, transfiriendo a este sus derechos o acciones sobre la cosa asegurada, y pedir el pago de la totalidad de la suma asegurada (“acción de abandono”).

En caso de avería, el asegurado o sus representantes debían, en primer lugar, tomar todas las medidas posibles para aminorar los daños. La póliza indicaba: *“siendo entendido que antes que pretendáis el pago de la cantidad asegurada, y tanto que el accidente sea de naturaleza, que Vos de derecho para abandonar la cosa asegurada, como de no, deberéis practicar según el estilo del país donde acaeciére la desgracia, por Vos mismo, o vuestros Comisionados quantas diligencias sean necesarias para salvar, y beneficiar a nuestro favor dichos Géneros, o la Nao asegurada que por qualquier accidente....”*.

⁹⁹ ACA, sección Pleitos del Consulado, pleito nº 13.598.

El asegurado debía pagar todos los gastos ocasionados por esta operación, tanto si la mercancía o el barco se hubieran salvado, total o parcialmente, como si no, que les serían reembolsados por el asegurador mediante presentación de las facturas y juramento de quien hubiese efectuado los gastos. La operación de salvamento podía llegar a ser muy compleja en ciertos casos y requerir una o varias de las operaciones siguientes:

- El traslado de las mercancías a otro barco por haber sufrido daños el primero.
- El desembarco de las mercancías dañadas en un puerto diferente al de destino.
- La recuperación de las mercancías o partes del barco hundido o embarrancado que podían venderse (aparejos, velas, anclas, chalupas...).
- La venta rápida de las mercancías dañadas o las partes del barco salvadas, antes de que se deterioraren aún más, con intervención de la Justicia local.
- En caso de naufragio con pérdida de mercancías muy valiosas (oro, plata, perlas), intentar incluso su recuperación con la ayuda de buzos.¹⁰⁰

En cuanto al procedimiento de abandono o dejación, comentaremos, en primer lugar, las circunstancias en las cuales éste era obligado por parte del asegurado. Si después de un cierto plazo de tiempo no se tenía conocimiento de que el barco hubiese llegado a su destino, se entendería que éste se había perdido y el asegurado podía pedir el pago del seguro, haciendo obligatoriamente, aunque le póliza no lo indicara expresamente, cesión (abandono) de la propiedad de las mercancías o del barco al asegurador, por si estas o este aparecieran posteriormente en otro lugar o se recuperaran de los corsarios o piratas que se hubieran apoderado de ellas. Los plazos para tener derecho a efectuar este abandono eran de seis meses si el destino del barco era un puerto del Mediterráneo y demás costas de España, un año y un día para los destinos en el Océano y demás costas de Europa y dos años y dos días para los Mares del Sur y países situados al otro lado de la Línea (Filipinas). La póliza decía “*Que si dentro los expresados plazos, y por los citados parajes no se justificara haber llegado la nave a su destino se entiende perdida, y entonces habrá lugar para la notificación y cobranza susodicha.*”

El acto de abandono se hacía frente a los Consulados locales o bien delante de notario, cuya escritura se presentaba luego en el Consulado. Esta garantía fue tratada de manera distinta en las diferentes Ordenanzas: la de Barcelona de 1435 incluía (Ord. 7) el pago de la indemnización si no había noticia del barco

¹⁰⁰ Una norma de la Casa de Contratación estipulaba que las cajas de oro y plata debían ser bien liadas y amarradas a un cabo de cincuenta brazas (84 metros) que a su vez debía llevar en el otro extremo una boya flotante. La finalidad de esta medida es evidente, pero en caso de naufragio su utilidad era nula, así que no se observaba. Eduardo Trueba, *Sevilla marítima, siglo XVI*, Sevilla, Ed. Padilla, 1990, pág. 255.

en un plazo de seis meses. Las de 1458 (Ord. 21) y la de 1484 (Ord. 22) mantenían el mismo plazo (desde Barcelona sólo se navegaba por el Mediterráneo y las costas de Europa). No mencionaban la obligación de abandono a favor del asegurador. La Ordenanza de Burgos de 1538 fue la primera que reglamentó, al menos parcialmente, esta operación. La Ord. 60 establecía que el abandono podía hacerse en caso de naufragio o pérdida del navío o por otras causas (piratas, secuestro por autoridades, tormentas u otros casos de riesgo de mar). El asegurado debía hacer abandono de la totalidad de la partida asegurada y no sólo de la parte dañada (Ord. 79). Establecía además unos plazos de tiempo contados desde la fecha del siniestro, dentro de los cuales el asegurado tenía derecho a realizar el abandono. La siguiente Ordenanza burgalesa de 1572 confirmaba estas normas y ampliaba los plazos citados (seis meses para siniestros ocurridos en las costas de Vizcaya, Guipúzcoa, Galicia, Francia, y Levante; siete meses para Andalucía, Portugal, Flandes, Inglaterra e Italia y dos años para las Indias orientales y occidentales). Estos plazos dejaban al asegurador la posibilidad de intervenir, por medio de representantes suyos o de las autoridades locales, salvar y vender las mercancías dañadas y recuperar así una parte de la indemnización a pagar. Permitía incluso que el propio Consulado, frente al cual el asegurado debía denunciar el siniestro y hacer el posterior abandono, se ocupara directamente de la operación de salvamento ya que, en muchos casos, los diferentes suscriptores-aseguradores de la póliza no se ponían de acuerdo sobre en cuál de ellos debía recaer esta tarea. Conviene recordar que en aquella época no había aún compañías de seguros en la ciudad.

En la Ordenanza de Sevilla de 1556, la Ord.15 establecía el abandono obligatorio en los casos citado arriba; la Ord. 28 admitía el abandono, en caso de ida o venida de Indias, si había pérdida de la nave o naufragio de la misma o si se descargara la mercancía por no estar la nave capacitada para navegar. La siguiente Ord. 29 precisaba que si se volvía a cargar las mercancías en la misma nave una vez reparada, no se podía hacer abandono y el asegurador sólo pagaba los gastos de descarga y carga posterior.

Finalmente, las Ordenanzas de Bilbao de 1737 (Ord. 30 hasta la 38) delimitaron muy detalladamente el proceso de abandono de los bienes dañados estableciendo que:

- El abandono debía hacerse en el Tribunal del Consulado una vez conocida la noticia del siniestro, sin la menor dilación.
- Podía hacerse sólo en caso de apresamiento, naufragio, embarrancamiento del buque, embargo de autoridades o pérdida total de la cosa asegurada.
- Debía hacerse por la totalidad de las mercancías aseguradas. En los casos de barcos sólo se podía abandonar el casco que había sufrido daños en partes vitales y no podía ya navegar.

- No se podía hacer abandono de barcos y/o mercancías retenidas en puertos de España por orden del Rey. En estos casos el seguro era nulo.
- Podía hacerse abandono si el barco no llegaba a su destino en los plazos indicados arriba.

Las normas de los diferentes consulados eran pues, muy similares. Parece lógico suponer que en Barcelona se aplicaran las reglas de Bilbao (no hemos encontrado ningún pleito sobre casos de abandono).

Ninguna ordenanza daba opción al asegurador para rechazar el abandono y liquidar los daños por la acción de avería, si esta le era más favorable. De ahí la meticulosidad de las Ordenanzas de Bilbao en fijar los casos de posibles abandonos. Ninguna ordenanza tampoco establecía un porcentaje mínimo de daños para tener derecho a la acción de abandono, y esto dejaba a veces al asegurador en una posición desfavorable: podía encontrarse con una partida de mercancías ligera o parcialmente averiada pero desembarcada en un puerto o en una playa donde le sería muy difícil venderla o trasladarla a otra plaza, mientras el asegurado, si había computado en el cálculo del capital asegurado también un beneficio razonable como el previsto en la Ord. 8 de Bilbao, no tendría ninguna pérdida ni los problemas de comercialización de sus mercancías averiadas para cobrar el producto de la venta.

Los aseguradores barceloneses corrigieron estas lagunas de la legislación en la póliza de 1802, en la que se estipulaba que *“en la inteligencia de que el abandono nunca podrá tener lugar, no excediendo el daño resarcible por la Cía. de cincuenta por ciento del valor asegurado, y que en el caso del Buque deberá ir siempre comprendido el del flete que le competa, siendo también pacto que en caso de justo abandono y mientras que no quede verificada la venta de la cosa asegurada, y presentada su cuenta, sólo se os deberá pagar después de quince días de producidos los correspondientes testimonios, las tres cuartas parte del daño, que por justificación venida del lugar del infortunio, o del parage donde exista la cosa constare haver sufrido, y el resto quince días después de presentada dicha cuenta”*. El procedimiento era mucho más claro y el asegurado quedaba comprometido y asociado en el buen fin de la operación de salvamento y venta de los restos. Si el asegurado no hacía abandono de los bienes dañados, el asegurador liquidaba el daño según el procedimiento de avería indicado anteriormente. No hemos encontrado en los protocolos de los notarios barceloneses un documento, que era habitual en el mercado gaditano, llamado *Carta de pago y abandono*. En esta escritura el asegurado, en caso de siniestro por naufragio, apresamiento o avería gruesa, declaraba haber cobrado del asegurador la indemnización fijada en la póliza y hacía constar que abandonaba y cedía la propiedad de los bienes asegurados a los aseguradores.¹⁰¹

¹⁰¹ María, Guadalupe Carrasco González, < El negocio de los seguros marítimos en Cádiz ...>, pág. 272.

- *Infraseguro y sobreseguro*

Como hemos visto al comentar las franquicias, una de las preocupaciones de todos los legisladores de las diversa ordenanzas de seguros fue siempre la de que el asegurado cubriera una parte del riesgo para que estuviera así interesado en el buen fin del viaje (ver cuadro 3). La Ordenanza de Bilbao de 1737 fue la primera que permitió asegurar el 100% de las mercancías y el 80% del casco (antes de contratar el seguro el valor del barco debía ser fijado por los Cónsules o por peritos designados por ellos). La aplicación de esta norma que limitaba el máximo asegurable del valor de un barco, provocaba así casos “obligados de infraseguro”, o sea seguros en los cuales el valor asegurado era inferior al valor real. En caso de avería, para respetar el principio impuesto por las ordenanzas de que el asegurado cubriera una parte del riesgo, la indemnización debía reducirse, por la aplicación de la “regla de proporcionalidad”, en la misma cuantía que la relación entre valor asegurado y valor real: si el valor del barco era 100 y sólo podía asegurarse por 80, en caso de una avería que provocara unos daños valorados en 50, el asegurador sólo pagaría 40 (o sea el 80% del daño). Desde finales del siglo XVIII, como ya hemos comentado, estas limitaciones sobre el valor asegurable habían desaparecido. Podía presentarse, sin embargo, el caso en el que el asegurado hubiera declarado voluntariamente un valor inferior al real, con el fin de pagar una prima más reducida (ya que ésta se fijaba en un tanto por ciento del valor asegurado). En este caso, en el seguro moderno, la indemnización en caso de avería, se reduciría aplicando la regla proporcional (salvo que se hubiese pactado lo contrario, en cuyo caso tendríamos un “seguro a primer riesgo”). Ni en las ordenanzas ni en la póliza estudiadas hay mención alguna de una posible reducción de la indemnización por aplicación de la regla de proporcionalidad. La póliza decía: *“prometiendo pagar a Vos, o a vuestro apoderado, todos los daños que habréis tenido arreglados sobre la partida asegurada, y esto sin rebaja alguna dentro del término de quince días”* Así, mientras las ordenanzas no permitían asegurar la totalidad de las mercancías o del barco, en caso de avería se aplicaba obligatoriamente la regla de proporcionalidad. Una vez desaparecida esta prohibición, los seguros marítimos se contrataban *“a primer riesgo”*: el asegurador pagaba la totalidad de los daños, hasta el máximo del capital asegurado, aunque este fuera inferior al valor real de los bienes asegurados. Cabe destacar, sin embargo, que este fraude del infraseguro era difícil de realizar en Barcelona, donde los directores de las compañías eran también comerciantes, el valor de las mercancías y de los barcos era conocido y además las mercancías de salida pasaban por Aduana, que no admitiría infravaloraciones de las mismas.

La póliza tampoco mencionaba de la posibilidad de sobreseguro, o sea asegurar un valor superior al real o asegurar dos veces la misma mercancía o barco con el objeto de tener un lucro en caso de avería. Esta posibilidad estaba prevista y legislada en las diversas Ordenanzas. La Ord. VI de Barcelona de 1484 decía que *“el que se hubiese hecho asegurar en otra parte, no pueda hacerse asegurar en Barcelona sino por lo que le falte hasta la suma de las siete octavas partes. Tampoco la persona que se hubiese hecho asegurar en Barcelona podrá*

hacerse asegurar en otra parte sino hasta el cumplimiento de las siete octavas partes. Y si lo contrario se hiciere, lo que se hubiese hecho asegurar de más será en beneficio y provecho de los aseguradores” (que se quedarían con la parte de prima correspondiente). La Ordenanza de Bilbao de 1737, Ord. VII, decía: *“ninguna persona, por si o en nombre de otras, pueda hacer asegurar más cantidad que lo que efectivamente importara la mercancía o cosa asegurada, sus derechos, gastos y premios de seguros, pena la nulidad de tal seguro*”. El pleito nº 7499 citado anteriormente se refiere a esta situación.

No siempre el asegurado pedía al asegurador una póliza antes de la salida al mar del barco en el cual había cargado sus mercancías. A veces se indicaba en la póliza una fecha de inicio de la garantía anterior a la de emisión de la póliza. Probablemente el asegurado había recibido noticia de que se había iniciado la operación de carga de sus mercancías antes de lo previsto. Esta situación se daba con frecuencia en los casos de barcos que traían mercancías a Barcelona de otros puertos, en especial de América. En estos casos resultaba prácticamente imposible conocer de antemano la fecha exacta de salida. Podía incluso darse el caso de que en el momento de contratar el seguro, el barco ya hubiese sufrido una avería. Como es natural, no se puede hacer un seguro cuando el siniestro ya ha ocurrido, aunque el asegurado no lo sepa. Para clarificar esta situación, las Ordenanzas de Barcelona de 1458 (Ord. XIII) establecieron la regla de la *“legua (5,555 km.) por hora”*, que fue recogida más tarde en las Ordenanzas de los demás Consulados e incluso en los Statuti civili della Repubblica di Genova del 1610, que regulaban también los seguros marítimos. Esta regla establecía: *“que el seguro hecho en Barcelona sobre naves, mercancías y préstamos a riesgo de mar que hubiese padecido desgracia en tal manera que en el día y hora de la firma de la póliza por los aseguradores podía haberse sabido ya en Barcelona la noticia de la pérdida o desgracia acaecida, el seguro sería nulo”*.¹⁰² El asegurador debía devolver la prima cobrada y el asegurado no tenía derecho a indemnización alguna. Se consideraba que la noticia podía haber llegado a Barcelona contando una hora por legua de distancia desde el lugar donde se hubiera tenido la primera noticia del siniestro, sin considerar si el asegurado conocía o no la noticia. La Ord. XVII de 1484 añadió una multa de 100 libras catalanas para el asegurado si se probaba que este ya conocía la noticia en el momento de contratar el seguro. Este aspecto del negocio asegurador quedaba así perfectamente definido.

Pagos de las averías y fianzas. Como ya hemos visto, una vez recibidos los justificantes (el *Expediente de avería*) el asegurador se comprometía a pagar los daños en el plazo de quince días. Si el asegurador tenía dudas sobre las circunstancias de la avería y pretendía hacer averiguaciones *in situ* por su

¹⁰² BC, Alegaciones judiciales, 13/7. Basándose en esta ordenanza, la compañía de Francisco de Milans rehusó el pago de una indemnización al comerciante Antonio Vila afirmando que cuando este suscribió el 6 de marzo de 1785 un seguro sobre el casco, aparejos y pertrechos de la fragata San Antonio de Paula en viaje de Cuba a Veracruz, ya había llegado a Barcelona la noticia de la pérdida de dicha fragata, ocurrida el 5 de noviembre de 1784. El 3 de junio de 1791 el Tribunal del Consulado dio la razón a la compañía de Milans.

cuenta, debía pagar igualmente los daños justificados y reservarse el derecho a reclamar judicialmente la devolución de lo pagado, en el caso que descubriese hechos que le eximieran del pago (en aplicación de una antigua norma del derecho marítimo florentino: "prima pagare, poi litigare"). En esta situación el asegurador estaba facultado a pedir al asegurado una fianza que le garantizara la devolución de la cantidad pagada en caso de obtener posteriormente un veredicto favorable en el Tribunal. La póliza decía que "*con tal, que primero, y ante todas las cosas nos deis Fianzas, legas, llanas, y abonadas para estar con nosotros a derecho, si algo contra la paga quisiéramos decir o alegar*".

El asegurador debía presentar sus alegaciones en el Tribunal en un plazo de seis meses a contar desde la presentación del expediente de avería para los seguros en el Mediterráneo y otra costa de España, de un año y un día para los seguros del océano y demás costas de Europa, y de dos años y dos días para los seguros en el Mar del Sur y los países situados en la otra parte de la Línea, que son los mismos plazos de tiempo transcurridos los cuales, si no había noticias de un barco, éste se daba por perdido.

Este *modus operandi*, que ha desaparecido completamente en el seguro moderno, tiene su lógica ya que por una parte, el asegurado que había sufrido una avería quería cobrar lo más rápidamente posible la indemnización para invertirla en otras operaciones comerciales. A este respecto la Ord. XII de Barcelona de 1435 exigía incluso que el pago por parte del asegurador se hiciera "promta axi com de cambis" o sea con el apremio de una letra de cambio pues, como hemos comentado, la constitución de un expediente de avería podía ser larga y laboriosa. Por otra parte el asegurador quería reservarse un plazo suficiente para hacer sus averiguaciones y al mismo tiempo tener la seguridad de que, en caso de tener razón, recobraría lo pagado. Estas normas sobre la fianza figuraban en todas las ordenanzas:

- Barcelona de 1435 (Ord. XIII), 1458 (Ord. XVII), 1484 (Ord. XIX). Son las únicas que indicaban que la fianza debía ser pagada por el asegurador. Si el Tribunal daba la razón al asegurador, el asegurado debía restituir lo cobrado, pagar los gastos y costas del asegurador (incluido el coste de la fianza) y un interés de dos sueldos por libra al año.
- Sevilla de 1556 (Ord. 55). En caso de devolución de lo cobrado el asegurado pagará una penalización del 33%.
- Burgos de 1538 (Ord. 70). Prevé una penalización del 20%.
- Bilbao de 1737. Incluye esta norma en el modelo de póliza para mercaderías pero no precisa penalización alguna.

Como ya hemos comentado, el tráfico marítimo de la época era muy fragmentario, indicando como ejemplo el primer viaje a América de la fragata la Perla de Cataluña. Esta atomización de la propiedad de la carga, además de dificultar la labor de los peritos en caso de avería, daba lugar a una gran cantidad de pleitos en el Consulado cuando una o varias compañías rehusaban, por un motivo u otro, el pago de una avería que afectara a varios asegurados. Esta fue la razón principal que impulsó a las compañías que

funcionaban en la plaza de Barcelona en 1789 a presentar un recurso ante el rey, solicitando precisamente que todos los pleitos relativos a una misma avería se tramitaran en conjunto en un solo juicio.

El hecho que propició este recurso fue el siguiente: en 1787 naufragaron dos buques daneses en viaje hacia Barcelona. Los asegurados de las mercancías que transportaban entendieron que los aseguradores barceloneses ponían dilaciones en el pago de los daños y acudieron al Tribunal de la Lonja y este condenó a las compañías a pagar sin más requisitos.¹⁰³ En su recurso las compañías pedían al rey que, antes del pago de la indemnización reclamada, el asegurado debería justificar su reclamación con arreglo a las cláusulas de la póliza y que todos los procedimientos judiciales procedentes de un mismo naufragio se acumularan en un sólo juicio. Fue un caso bastante emblemático que hizo que Gaspar Melchor de Jovellanos, a petición del Ministro de Hacienda Pedro de Lerena, preparara un dictamen sobre este recurso, fechado el 1 de octubre de 1789. En relación a la primera petición dictaminó que siempre debería concederse audiencia a las dos partes y en referencia a la segunda petición aconsejó su resolución por el mismo principio y dictaminó que se remitieran a la Junta General de Comercio todo lo actuado y que en un solo juicio se determinara lo que fuera más de justicia. El autor no indica la decisión del rey que, suponemos, fue favorable al recurso.

A pesar de que no se mencionaran expresamente en el texto de la póliza, las normas establecidas en el Libro del Consulado, relativas a la navegación, se aplicaban en todo lo que no fuera previsto en la póliza, como, por ejemplo, la obligación de estibar correctamente las mercancías en la bodega del barco (prevista en el Título V, capítulo 62) o el reparto de los daños provocados en caso de avería gruesa o de echazón al mar de parte del cargamento para aligerar el buque (caso previsto en el Título XI).

Las escrituras de fundación de las compañías contenían siempre el texto completo de la póliza. Cada compañía tenía su propio impreso de póliza, cuyo texto era igual al que estamos estudiando. En el espacio en blanco de la misma, la escritura precisaba: *“aquí se explicará sobre lo que fuera la seguridad, buque, flete o sobre mercadurías, explicando los nombres y apellidos de los capitanes y nombre de los buques, como de las personas quienes se aseguren y demás necesario”* y al final de la póliza se indicaba la fecha de emisión y la prima (tasa en por ciento), que debía pagarse al contado, antes de la salida del barco. Estos espacios se rellenaban a mano, en el momento de emitir la póliza.

Un asegurador moderno se extrañaría de la simplicidad de las definiciones del riesgo cubierto puesto que para el buque sólo se indicaba el tipo de barco (fragata, pinco, saetía...), el nombre del mismo, el del capitán, el puerto de salida y el de destino. Ninguna mención sobre el tamaño del barco (tonelaje), su estado, el número de tripulantes, si iba armado o no. Por lo que respecta a las mercancías, estas se definían como bultos, pacas, balas, tercios, cajas,

¹⁰³ Jaime Carrera Pujal, *Historia política y económica de Cataluña*, tomo 3, pág. 345.

cajones de mercancías o de género. Rara vez se indicaba de qué mercancía se trataba. Si los bultos llevaban marcas externas que los distinguieran, se mencionaban. Esta práctica era contraria a lo establecido en la Ord. IX de las Ordenanzas de 1484: “...y pongan y señalen en dichos seguros distinta y claramente, quando les sea posible, las cosas sobre que se hacen asegurar, es a saber, su peso, numero, coste y valor: y si fuera navíos, la estima de estos...”. Bien es cierto que el tipo de mercancías y su peso no influían en la determinación de la prima, que dependía sólo de los puertos de salida y de destino. Así, cajones de guantes, de resmas de papel o de clavos de metal pagaban, teóricamente, la misma prima. En la práctica, el director de la compañía valoraba el tipo de mercancía que aseguraba en el momento de fijar la prima.

El “Conocimiento de embarque” o “póliza de cargo” (documento que el capitán redactaba para los cargadores) era mucho más detallado con respecto a las mercancías cargadas, puesto que era una pieza indispensable y probatoria en el expediente de avería. La Ordenanza de Burgos de 1537 es la primera que atribuye a este documento fuerza legal para justificar la carga de unas mercancías en un buque.

En las pólizas que se emitían en Barcelona para viajes desde puertos americanos a España o desde Cádiz a América, los datos sobre la carga eran aún más imprecisos. El comerciante no conocía la fecha de salida del barco y tampoco todos los detalles de la carga, así que prácticamente sólo podía indicar el valor aproximado de la misma. A veces ni conocía el barco en el cual se iban a embarcar sus mercancías. La descripción del riesgo en dos pólizas de la compañía de Benito Duran ilustran claramente estas prácticas:

- “Aseguramos 21.000 libras catalanas al 21/2 % sobre cajas de lencerías y otros géneros cuya cantidad ignoráis como también las marcas y números, lo que nos haréis saber luego que lo sepáis para notar en la póliza, con el valor de cada caja cargada o para cargar en la polacra Nuestra Señora del Carmen en Cádiz con destino a La Habana, con facultad de tocar a las islas de Puerto Rico, Santo Domingo y Cuba” y
- “Aseguramos un cargamento por 5.000 libras catalanas sobre efectos cuya cantidad ignoráis como también las marcas y números, lo que nos haréis saber luego que lo sepáis para notarlas en esta póliza, cargados en Montevideo o Buenos Aires con destino a este puerto”.

Las circunstancias propias del comercio americano obligaban a los aseguradores a aceptar estas fórmulas: el comerciante había dado órdenes a su representante en la plaza de comprar mercancías por un determinado valor (con el producto de la venta de un envío anterior) y enviarlas a Barcelona con el barco disponible más adecuado en la plaza.

Con respecto a la duración de la garantía, ésta era determinada por el trayecto previsto, como ya hemos comentado, y por lo tanto tampoco se indicaba en la

póliza. Sin embargo, la Ordenanza de Bilbao de 1737 autorizaba (Ord. IV.) hacer seguros de barcos y mercancías para un periodo determinado y sin fijar el puerto de destino para permitir al asegurado vender sus mercancías donde más le conviniera. En la póliza debían figurar claramente todas las características del viaje (órdenes dadas al capitán, escalas posibles...) con el fin de ajustar la prima.

Los aseguradores catalanes aplicaron también esta novedad. En el expediente de avería nº 7499 ya citado, la póliza cubría el transporte de Danzig a Barcelona, pero si el cargamento era descargado en Lisboa, el asegurador devolvería una parte de la prima pagada (1,5% del valor asegurado). Esta práctica, aunque no reglamentada en las ordenanzas, se utilizaba ya en Barcelona a principios del siglo XVI, asegurando barcos por periodos determinados de tiempo, con libertad para navegar hacia cualquier puerto: “a hon vulla, vage, stiga e navech dita nau en qualsevol lloch o llochs de cristians com de infiels, amich o enemichs”.¹⁰⁴

Habitualmente el flete -el precio que el propietario de las mercancías debía pagar al propietario del barco para el transporte de las mismas-¹⁰⁵ se pagaba en el puerto de destino, lo que obligaba a menudo al patrón a pedir préstamos a riesgo de mar para acondicionar el barco para el viaje. El propietario de las mercancías podía incluir en la suma asegurada el coste del flete (en el caso de que lo hubiera pagado antes de iniciarse el viaje) y el del seguro. El patrón del barco también podía asegurar, junto con el casco y los aparejos, la totalidad de los fletes, siempre que fueran realmente devengados y no supuestos (Ord. XI de Bilbao), que debería cobrar al llegar a su destino, deduciendo de la suma a asegurar, los préstamos a riesgo de mar obtenidos sobre el barco y los fletes.

Tanto en las ordenanzas como en las pólizas barcelonesas, hay muy pocas referencias al seguro de cascos de barcos y de sus aparejos (jarcias firmes y de maniobras, palos, verjas y velas). En la póliza, sólo en el apartado que trata de las franquicias, se menciona este seguro: “...y sobre *qualesquiera otros Efectos así que sobre Buques y fletes, que no llegue el 3%*”. En las 149 pólizas del Registro de pólizas de la compañía de Juan de Larrard,¹⁰⁶ sólo hemos encontrado una póliza con destino a América que, además de las mercancías, aseguraba 1/16 del valor del casco del buque (en Barcelona la construcción de barcos se financiaba entre varios comerciantes y el patrón o el armador y cada uno suscribía una o varias partes del coste). Como ya hemos comentado, las Ordenanzas de Barcelona no contenían ningún modelo de póliza, mientras las

¹⁰⁴ AHPB, notario Pere Triter, *Libro de seguros marítimos de 1504-1506*, pág. 3 r. y v.

¹⁰⁵ Fletamento es la convención por la cual el propietario o el naviero o el capitán de una nave concedía el uso total o parcial de la misma a determinada persona o entidad a cambio del pago de un cierto precio, obligándose a efectuar el transporte de la mercancía o pasajeros. Enciclopedia del Mar.

¹⁰⁶ BC, ref. Serie General de Archivo, n.º 750. Registro de pólizas emitida (13.4.1778 – 17.5.1778).

de Sevilla, Burgos y Bilbao contenían un modelo de póliza para mercancías y otro para cascos, y establecían que los dos tipos de seguros debían hacerse en documentos separados. La póliza catalana de 1802 es algo más explícita sobre la cobertura de cascos: indica claramente la duración de la póliza (que ya hemos comentado) y precisa que el flete que corresponde al viaje debía ser incluido en el valor asegurado del barco, siempre que se cobrara en destino. La cobertura aseguradora del barco tenía una carencia importante: una vez llegado a puerto y pasadas las primeras veinticuatro horas, la garantía terminaba y, por lo tanto, durante la operación de descarga y posterior carga de mercancías para el regreso, el barco quedaba sin cobertura en caso de incendio o de producirse una vía de agua que provocara el hundimiento del mismo. Las Ordenanzas de Bilbao, siempre en vanguardia en la legislación aseguradora, asumieron la práctica barcelonesa comentada anteriormente y permitieron (Ord. 24) hacer seguros de barcos y aparejos por un tiempo limitado (meses o hasta un año), sin asignación de viajes ni señalamiento de puertos, precisamente para dar cobertura al barco durante los periodos de carga y descarga en los puertos. En los pleitos del Consulado de Barcelona sólo hemos encontrado dos casos sobre seguros de barcos y por cuantías pequeñas. Todo parece indicar, pues, que el seguro de cascos no era muy habitual en la plaza y probablemente se contrataba con aseguradores especializados en esta actividad en Cádiz, Marsella, Ámsterdam o Londres.

- *Derechos de los aseguradores y de los asegurados*

El asegurador tenía derecho a cobrar la prima estipulada en la póliza; en caso contrario el seguro era nulo. En Barcelona la prima se cobraba al contado en el momento de la emisión de la póliza; en la última línea de la misma se indicaba: “y del premio a (tanto) por ciento estamos satisfechos de contante”. Según las escrituras de fundación de las compañías, el cobro de las primas era responsabilidad del director. En cambio en otras plazas regían otras reglas: en Sevilla se cobraban con pagaré a tres meses y en Burgos se cobraban en las dos ferias anuales de Medina del Campo. Según las Ordenanzas de Bilbao la prima, una vez emitida la póliza y cobrada, no podía modificarse, a menos que esta circunstancia se especificara en la póliza.¹⁰⁷ También tenía derecho a que se le comunicasen los seguros hechos anteriormente sobre las mismas mercancías o sobre el buque objeto del seguro. En tercer lugar, tal como estaba indicado en la póliza, tenía derecho a que el asegurado o sus representantes tomaran todas las medidas posibles para aminorar el daño en caso de avería. El asegurador quedaba liberado de la obligación de pagar los daños si el asegurado no los reclamaba en el plazo de un año contado desde el día en que tuvo la noticia de la avería o recibió las cosas aseguradas dañadas (Ord. XLVII de Bilbao). Finalmente tenía derecho a subrogarse al asegurado para reclamar al eventual culpable del daño (al capitán del barco, por ejemplo) la restitución de la cantidad pagada al asegurado.

¹⁰⁷ Esto ocurría en caso de declararse o desaparecer el estado de guerra, de interrupción prevista del viaje, como en el caso del pleito nº 7.499 ya citado, o en el caso de seguros de ida y vuelta a América cuando no podía realizarse la vuelta.

El asegurado tenía derecho a cobrar los daños causados por una avería y al reembolso de los gastos de salvamento, según los procedimientos que hemos visto. Tenía también el derecho de abandono del bien asegurado a favor del asegurador en los casos previsto. Finalmente, recordaremos aquí que el cargador que no había contratado un seguro, tenía igualmente la obligación de contribuir al pago de la avería gruesa o de la común, en función de su participación al total del valor del casco y de las mercancías.

Responsabilidad de los aseguradores. La responsabilidad que asumían los aseguradores barceloneses con respecto a las operaciones de las compañías y en particular con respecto a las garantías de la póliza era prácticamente ilimitada. Al final de la póliza se indicaba: “...por todo lo cual obligamos nuestras personas y bienes...”. Las escrituras de fundación de las compañías contenían siempre la cláusula siguiente, con respecto a las obligaciones que los socios asumía frente a los compromisos que derivaban de las actuaciones de la compañía: “para su cumplimiento obligamos todos nuestros bienes y derechos, muebles y sitios, presente y futuros, renunciando a cualquier Ley, y derecho a nuestro favor, y a la general en forma y por pacto a nuestro propio fuero y domicilio. Por esta razón quedan avisados dichos contrahentes por mi el Escribano baxo escrito, que de esta Escritura se ha de tomar razón en el Oficio de Hipotecas de esta Ciudad, dentro seis días siguientes a la firma”. Esta particularidad tenía su razón de ser: la compañía podía encontrarse, por una mala gestión del director o por una excesiva emisión de pólizas por parte de alguno de sus agentes en otras plazas (y de las cuales la compañía no tenía aún conocimiento), con unos capitales asegurados totales, en un mismo barco, superiores a su capital social y que este barco naufragara. La responsabilidad ilimitada de los socios cubría esta eventualidad. Esta fórmula de responsabilidad ilimitada de los socios era práctica habitual también en las sociedades mercantiles de la misma época.

Con esta estructura jurídica las compañías de seguros barcelonesas difícilmente podían encontrarse en situación de suspensión de pagos o de quiebra puesto que esto implicaría la quiebra previa de la mayoría o de la totalidad de sus socios.

Al iniciarse el siglo XIX los aseguradores barceloneses quisieron limitar este aspecto del negocio y, en la póliza de 1801, que figura en la escritura de renovación de la compañía de Pablo Puiguriquer, encontramos al final de la misma el texto siguiente: “para cumplimiento de las obligaciones en que queda constituida la Compañía por la presente póliza, obligamos su entero fondo”. Esta nueva cláusula no es muy precisa y no ahorraría a la compañía un pago superior a su capital social en una situación extrema como la que hemos descrito arriba, ya que un error administrativo de la compañía no podía perjudicar a sus asegurados. Por esto, los socios de la compañía de Pablo Puiguriquer mantuvieron, en los estatutos sociales, la cláusula de su responsabilidad ilimitada con respecto a las obligaciones asumidas por la compañía (ver Apéndice 2, año 1802), inscrita en el Registro de Hipotecas de la ciudad. Los socios, pues, seguían comprometiendo en el negocio todos sus

bienes muebles e inmuebles, presentes y futuros. Esta situación sólo cambiará con el Código de Comercio de 1829, como veremos más adelante.

3.3.2 La tramitación de las averías

La tramitación de las averías era una de las obligaciones del Director y de los Directores signatarios o Factores en otras plazas. Las pólizas establecían claramente las obligaciones de las dos partes, como hemos visto. El Director debía comprobar la veracidad de los justificantes presentados por el asegurado o sea: copia de la póliza, facturas de compra de las mercancías, justificación de los daños conformada por algún cargo oficial del lugar donde se constató la avería (perito o alguacil de la justicia local, oficial de la Casa de Contratación y, cuando ésta desapareció, de los oficiales de los Juzgados de Arribadas o de los nuevos Consulados), declaración jurada de los gastos de salvamento y otros que el asegurado hubiese realizado, hecha por quien los hubiera pagados. En caso de acuerdo entre las partes, los daños se pagaban dentro del plazo de quince días, y en caso de desacuerdo, manifestarlo al asegurado en los plazos fijados en la póliza, pagar la indemnización y pedir fianzas al asegurado, como hemos visto anteriormente, e iniciar averiguaciones propias sobre la avería, encargándolas a personas del oficio y de su confianza.

El director recibía, en la escritura de fundación, amplios poderes para:

- Asistir (o comisionar a alguien que asista) a las juntas de interesados en el navío o en las mercancías pérdidas.
- Vender de la mejor manera posible los restos de mercancías recuperados o abandonados por el asegurado.
- Establecer convenios con los asegurados sobre la indemnización a pagar (previa aprobación de la Junta de Consultores o de gobierno).
- Iniciar, seguir, personarse y concluir pleitos, cuando sean inexcusables, y nombrar y dar poderes a procuradores para que intervengan en los mismos en representación de la compañía.
- Pagar todos los gastos ocasionados por estas gestiones.

Considerando las distancias y la lentitud de las comunicaciones, estas gestiones podían necesitar mucho tiempo. Por esto la póliza establecía los plazos tan largos que hemos visto.

Los aseguradores barceloneses disponían, con esta póliza, de un instrumento legal bien concebido y bien estructurado que, a pesar de su escueto texto, les permitía responder satisfactoriamente a las necesidades de los comerciantes de una manera rápida y sencilla, al mismo tiempo que les proporcionaba una protección suficiente contra posibles abusos de sus clientes. Además, esta póliza se actualizaba constantemente en función de la experiencia y de la práctica diaria. Podemos apreciar la evolución en el tiempo de esta póliza comparando el texto de la que acabamos de analizar con el de una póliza del año 1710.¹⁰⁸

¹⁰⁸ AHPB, Arxiu Notarial, Sección IX, caja 12, Seguros marítimos.

“Póliza sobre cualquier tipo de mercancías de cualquier género y especie, cargada o por cargar en las playas de Peñíscola, Benicarló, Torreblanca, Alcalá y Vinaroz del Reino de Valencia sobre el pinco (que Dios mantenga a salvo) llamado San Roque e Mar, doscientos quintales, poco más o menos, patroneado por el Patrón Joseph Andreu Genovés hasta Barcelona para consignarlo según indica la póliza de cargo.

Y declaran dichos asegurados que cargarán poco más o menos y quieren, en caso de daños (que Dios no lo quiera), ser garantizado por los aseguradores indicados abajo. Estando los aseguradores descritos abajo a todas represalias, baratería del Patrón, detención de Señorías y todos y cualquier otro caso, conocido o desconocido, justo o injusto, siendo así que los aseguradores mencionados abajo se ponen en lugar de dichos asegurados para cualquier caso que sucediera. Responderán en caso de daños o pérdidas (que Dios no lo quiera) al dicho Don Jordi Crove.”

La prima era del 4,5% sobre un capital que no se indicaba en la póliza sino sólo en la lista de aseguradores (que eran 17, suscribiendo cada uno una parte del capital de 100 o 200 pesos de 8 cuartos). Resulta evidente la sencillez de este texto, con respecto al que acabamos de analizar.

Analizando la tramitación de una avería que ocurrió en América y terminó en el Tribunal de Comercio de Barcelona, en la cual se mezclan una avería gruesa y una avería particular, podremos conocer los detalles de esta operación. Se trata del pleito nº 2431 del Consulado, del año 1794. La fragata Nuestra Señora del Rosario, procedente de Barcelona, Tortosa y Málaga (donde había abierto un segundo Registro de mercancía y embarcados 70 partidas), había llegado a La Habana el 24 de agosto de 1794. Después de vender algunos efectos en la ciudad, embarcó 120 cajas de azúcar y salió del puerto el 18 de octubre de 1794, rumbo a San Juan de Puerto Rico en convoy con una saetía, una goleta y un bergantín. Encontrándose a unas 12 millas de las Islas Caimán, en la noche del 21, sufrió un gran temporal hasta las tres de la madrugada, durante el cual perdió de vista a los demás barcos, perdió el timón, varias velas y sufrió ruptura de aparejos que tuvo que cortar y echar al mar. Tuvo también que echar al mar (después de consultar el capitán con sus oficiales por ausencia de los cargadores) cinco cañones de 8 pulgadas con sus cureñas. Además, sufrió una vía de agua en la bodega, con mojadura de parte de la carga de azúcar. El barco pudo volver a La Habana y el capitán presentó al Escribano de arribada (que dio fe de su declaración) su Protesta de mar el 22 de noviembre de 1794, solicitando que, según la ordenanza 8 del capítulo 20 de la Ordenanza de Bilbao de 1737, se evaluaran los daños por avería gruesa sobre artillería, jarcia, velas, masteleros, palos y demás aparejos que tuvo que arrojar al mar y que se prorratearan los daños entre el barco, los cargadores y el flete el quebranto sufrido. Joseph de Oteiza, Administrador General por su Majestad de Rentas Generales y demás agregados del puerto de La Habana, instruyó el expediente de avería en el cual figuraron:

- testimonios del piloto, de varios marineros, del contraamaestre y varios criados;
- copia de los dos registros de embarque de mercancías, el de Barcelona y el de Málaga:
- Registro de Barcelona: 58 partidas:

géneros del Reino	264.974 r. de. v.
flete	29.600
géneros extranjero	<u>46.172</u>
Total	339.706
- Registro de Málaga: 70 partidas:

géneros el Reino	470.672
géneros extranjeros	<u>60.404</u>
Total	531.076
- declaración de haber pagado en La Habana todos los derechos;
- descripción de los daños sufridos por el barco y la carga;

El tribunal de La Habana no decidió nada sobre el tipo de avería y remitió el expediente al Tribunal de Barcelona, puesto que todos los interesados eran de la ciudad, el barco había sido reparado y había llegado ya al puerto de Barcelona, después de vender en La Habana su carga y embarcar más azúcar. El Tribunal de Comercio del Consulado consideró que había avería gruesa que afectaba a todo el material que se tuvo que echar al mar y avería particular que afectaba a los otros daños sufridos por el barco y el cargamento. Nombró a dos carpinteros de ribera para valorar los daños del barco, según el informe de La Habana y éstos los valoraron en 2.836 libra, 15 sueldos (incluyendo el valor de los cañones echados al mar, según su informe del 4 de septiembre de 1795). A estos gastos se añadieron 388 libras, 5 sueldos, 8 dineros por daños que el capitán demostró que había sufrido el barco. El Tribunal encargó al corredor de cambios Juan Saurí y Trias que efectuara el reparto de los daños entre los cargadores, el armador y el flete:

- avería gruesa: 2.339 L. 5s. 8 d. a repartir entre armador, flete y cargadores
- avería particular (buque): 886 L. 5s. a cargo del armador
- avería particular (carga): 3.949 L. 8s. 1 d. a cargo de los cargadores

El corredor hizo también el reparto del coste de la avería gruesa entre los propietarios de las 128 partidas de mercancías, el armador y el flete. En todo el expediente no se hizo mención alguna de los posibles seguros marítimo que pudieran existir. Un caso interesante, que demuestra que los mecanismos de liquidación de las averías funcionaban bien y bastante rápidamente, ya que el caso se resolvió en un año y un mes.

3.3.3 Las primas del seguro

La prima -el precio que paga el asegurado al asegurador para la garantía del riesgo objeto del contrato de seguro- es, ciertamente, el elemento más importante de este negocio ya que su acertada fijación es la base para el éxito financiero de las operaciones aseguradoras. El establecimiento de la tasa de prima, en tanto por ciento del valor de las mercancías aseguradas, correspondía al director de la compañía (así lo establecían los estatutos de misma) y su experiencia y conocimientos del negocio eran las únicas bases para una acertada decisión. La larga experiencia adquirida por los aseguradores barceloneses en la práctica de este negocio desde el siglo XIV y seguramente las buenas relaciones que existían entre ellos (sólo había seis compañías activas en el mercado y algunos representantes de compañías de otras plazas y todos se conocían entre ellos) facilitaron, en 1792, el establecimiento, de común acuerdo, de una tarifa de primas indicativa en función del trayecto, publicada en el *Diario de Barcelona* del 16 de diciembre que reproducimos a continuación en la última columna del cuadro 4 siguiente. No tenía carácter de aplicación obligatoria sino solo informativa para los comerciantes de la plaza y cada asegurador gozaba de absoluta libertad en la fijación de sus primas.

No es este el primer caso de acuerdos entre aseguradores locales para establecer una tarifa de primas comunes. En 1688 los mercaderes extranjeros establecidos en Cádiz (que dominaban el mercado de seguros marítimos locales) confeccionaron una tarifa común muy completa y detallada para los trayectos a y de puertos europeos y americanos,¹⁰⁹ Nombraron seis personas para que fueran los únicos abridores de las pólizas contratadas por ellos en la plaza, aplicando obligatoriamente las primas de la tarifa establecida. Firmaron además un contrato que les obligaba a aceptar la actuación de los seis comerciantes designados y las primas establecidas y a cobrar las primas al contado y por anticipado. Por su interés, incluimos también estas primas gaditanas en el cuadro 4, lo que nos permite seguir la evolución de las primas en varios mercados entre 1570 y 1792.

Unas anotaciones encontradas en el Libro Mayor (1791–1799) de la Compañía Comercial de Francisco Espar y Cía., que operaba especialmente con la costa de Venezuela (puerto de La Guaira), nos indican las primas de los seguros de ida y de vuelta en los últimos años del siglo XVIII con las tasas de primas siguientes:

1791: 3,5%; 1792: 3,5%; 1793: 14,5; 1794: 6,2%; 1795: 4,3%. ACA, Fondos de quiebras. Estas primas reflejan claramente los efectos de la guerra contra la Convención Francesa.

¹⁰⁹ Manuel Ravina Martín, <Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a finales del siglo XVII>, *Revista de Indias* XLIII, (julio-diciembre), 1989, pág. 481-513.

Cuadro 4
Primas de seguros marítimos en Sevilla, Cádiz y Barcelona
(en tanto por ciento del capital asegurado)

Destinos desde	Sevilla	Cádiz	Barcelona			
	1570 1)	1688 2)	1707-09 3)	1778 4)	1789 5)	1792 6)
Sant Feliu y Salou			1			0,75
Tortosa			1,5			1,25
Sete, Marsella, Málaga, Mallorca, Almería		3,25	3,5	2		1,5
Génova, Cádiz, Gibraltar	6,5	3,5	8,5	1,5-2,5		2
Cerdeña y Córcega		3,5	6-9			2,25
Nápoles, Sicilia, Argelia Sevilla, Canarias (ida)	6	3,75	6	2,5		2,5
Malta, Lisboa, Túnez, Norte de España, Canarias (vuelta)		3,75	10	3,5		3
Ámsterdam, Rotterdam	5	5,25		3,5		3
Bremen, Hamburgo		5		4		6
Cumaná, Caracas, Costa Norte América (vuelta)	7,25	7,25		4		3
Puerto Rico, Sto. Domingo, Cuba, La Habana	7,5	7,25		5		3,75
Cartagena, Vera Cruz, N. Orleans, Costa Norte de América (ida)	8,25	8,25		5	2,5	4
Montevideo, Buenos Aires, Quebec, Montreal	7,25	7,25		5,5	2,25 2,45	4,5
Guatemala, Golfo de Honduras	8,25					

Fuentes: Elaboración propia a partir de:

- 1) Manuel Basas Fernández, *El seguro marítimo en Burgos*, pág. 111- 120.
- 2) Manuel Ravina Martín, <Participación extranjera en el comercio indiano...>, *Revista de India*, pág. 513. Primas aplicadas a “navíos solos y de razonable fuerza” (armamento). Para los trayectos americanos a los navíos que viajaban en convoy se aplicaba una rebaja del 1% y para los navíos con pocas defensas se aplicaba un aumento del 1%.
- 3) Carlos Martínez Shaw, <La Compañía de seguros de Salvador Feliu de la Peña>, *Actas del II Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, 1990, pág. 412 – 413.
- 4) BC, Serie General de Archivo, nº 750, Registro de pólizas de la Compañía de J. Larrard de 1778.
- 5) Factura del 5.3.1789 de embarques asegurados por el Representante en Barcelona de la Compañía de Cádiz de Gutiérrez de la Huerta (BC, Fondo del Barón de Castellet, documento 165/5).
- 6) Anuncio en el *Diario de Barcelona* del 16.12.1792.

Llama la atención la importante bajada de las tasas de primas que se observa en los últimos años del siglo XVIII en Barcelona, especialmente en el tráfico con América (mayor seguridad en los mares y mejoras en la calidad de la construcción de los barcos). Por el contrario, las primas de 1570 del Consulado de Burgos por el mismo tráfico son las mismas que las de Cádiz de un siglo después. Este cuadro nos permite apreciar las diferencias entre los aseguradores de plazas distintas en la valoración de los riesgos. Las primas de

la columna 3 (las de la pequeña compañía de Feliu de la Peña) son muy superiores a las de Cádiz y Barcelona en épocas anteriores y posteriores. El asegurador, probablemente el mismo Feliu de la Peña, se “curaba en salud” estableciendo primas elevadas, ya que sólo eran tres personas que asumían el riesgo. Nos resulta difícil, por el contrario, entender las diferencias en las primas para viajes de ida y de vuelta de una misma zona. En Cádiz (columna 2) la vuelta de Canarias y del norte de África pagaba la misma prima que a la ida (3,75%) mientras que en Barcelona (columna 4 y 6) la vuelta de las mismas regiones era más cara que la ida (entre 1 y 1%). Por el contrario, en los viajes a Venezuela y costas del norte de América, las primas de las vueltas eran un 1% más caras en ambas ciudades. Probablemente se trataba de primas correspondientes a pocos viajes, en los cuales alguna de las circunstancias que citamos seguidamente influyó en la determinación de estas primas.

En el establecimiento de las primas definitivas, el asegurador debía considerar una serie de circunstancias relativas a la seguridad, al mercado y los asegurados:

- La seguridad en el mar (viaje suelto del barco o en convoy) en la ruta prevista.
- La estacionalidad del viaje: en septiembre-octubre en el Caribe iniciaba la época de los huracanes, la navegación disminuía mucho y las primas aumentaban. Lo mismo ocurría en el Mar del Norte mientras que en el Mediterráneo estos fenómenos atmosféricos no se producían con la misma intensidad. Sin embargo, la presencia de corsarios musulmanes resultaba más peligrosa que las tempestades, nieblas y otros riesgos de mar.¹¹⁰
- Las características de los barcos: el tamaño del barco, su estado de conservación y su capacidad defensiva (armamento y número de tripulantes) así como la capacidad y la buena reputación del patrón.
- Las características de la carga asegurada: ciertos tipos de mercancías eran más susceptibles de sufrir averías particulares que otras (azúcar en cajas por ejemplo). En estos casos la aplicación de franquicia, como hemos visto en el punto 3.3.1 homogeneizaban en parte la carga. Sin embargo el tipo de carga y su peso influían en la prima, aunque en menor medida que las demás circunstancias citadas.
- La existencia o la posibilidad de que surgiera un estado de guerra en la zona a la que se dirigía el barco.
- La competencia que existía entre los aseguradores de la plaza, especialmente propiciada por los representantes de compañías foráneas, que ofrecían primas cada vez más baratas con el objeto de captar negocio. En Barcelona, entre 1789 y 1792, funcionaban seis compañías de seguros además de

¹¹⁰ Bruno Tenenti afirma que “El Mediterráneo aparece como una zona donde el riesgo es normalmente bastante alto, más por parte de los hombres que del Mar”, en *I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia. secolo XVI e XVII*, Venecia, Studi Veneziani 10, 1985, pág.75.

“*algunas casas de Comercio que aseguran en particular*”, según se indicaba en de Cuadro de primas publicado en el *Diario de Barcelona*. Además de estas casas de comercio operaban en la plaza compañías de otras ciudades, representadas por comerciantes locales.¹¹¹

- Finalmente otro elemento importante era el propio asegurado, que podía ser accionista o no de la compañía. Los accionistas pagaban primas más reducidas, como veremos seguidamente.

La influencia en las primas de las circunstancias citadas arriba, se puede observar en las pólizas emitidas en abril de 1778 por la compañía barcelonesa de Juan de Larrard (cuadro 5). En un mismo trayecto (Sant Feliu de Guixols-Marsella) y en un mismo barco (el canario San Francisco de Paula) la cebada y el corcho (con peso distinto por un mismo espacio ocupado pagaron el 1,5%, mientras que dos cajas de pañuelos de seda (con un mayor riesgo de robo y de mojadura) sólo pagaron el 1%, siendo esta última mercancía propiedad de un accionista. En los embarques en el navío holandés De Rose, de Salou a Dunquerque, unas cajas de pañuelos de seda (propiedad de un particular, pagó el 5%, mientras una media pipa de aguardiente, propiedad de un particular, satisfizo el 5%. Estos dos ejemplos permiten calibrar el margen de maniobra que tenía el Director de la compañía para fijar las primas y dar un trato especial a sus socios, ofreciéndoles primas más baratas que las de los asegurados no socios. El carácter “semicautivo”¹¹² de la compañía queda así reflejado en estas circunstancias. Otra prueba de que esta compañía tenía un marcado carácter semicautivo lo demuestra el hecho de que, del total de 149 pólizas relacionadas en el Registro, el 70% eran de socios de la compañía. Los ejemplos comentados y las tasas de primas aplicadas demuestran que el Director de la compañía, Juan de Larrard, era muy prudente en la valoración de los riesgos y dispensaba a los socios de su compañía un trato privilegiado, como hacían también las demás compañías de la plaza con los suyos.

Esta primera página del Registro nos permite también observar algunos aspectos del comercio marítimo y de la actividad aseguradora barcelonesa como su versatilidad:

Barcelona como puerto de salida aparece una sola vez y como puerto de destino cinco veces y los demás puertos eran mediterráneos, atlánticos y uno

¹¹¹ Los Cinco Gremios mayores de Madrid (representada por Rebollo y Oteyza) Real Cía. de Seguros terrestres y marítimos (representada por Gasó y Cía.) Cía. de D. Jerónimo Hijosa de La Coruña (representada por Mariano Gispert Cía. de D. Juan van Horch de Cádiz (representada por Juan Cabañes y Cía.) Cía. de D. Miguel Santisteban de La Coruña (representada por Tomas Serrallach) Cía. de D. Agustín Valverde de Cádiz (representada por Joseph Flaquer).

¹¹² Las compañías de seguros cautivas son las creadas por grandes corporaciones industriales con el único fin de asegurar sus bienes (fábricas, refinerías, barcos, aviones, etc.) sin coste de intermediación y aprovechar las ventajas fiscales de los paraísos fiscales donde establecen su sede social.

americano (Buenos Aires). Se aseguraban mercancías y capitales muy variados, (con cierta prevalencia de vino y aguardiente), en muchos tipos de barcos, españoles y extranjeros. Un análisis de todas las pólizas de este Registro nos ha permitido también determinar que los seguros para viajes con destino o procedentes de América representaban una parte importante del negocio (26,8%),¹¹³ mientras que en 1798 en Cádiz, sobre un total de 2051 pólizas emitidas por los aseguradores locales, las de transportes hacia América o procedentes de ella representaban el 12,1% solamente,¹¹⁴ con un total de 54 compañías.

Con respecto a la reducción de las primas comentada, Antonio-Miguel Bernal comenta: *“La proliferación de aseguradores y también la incidencia del libre comercio en 1778, si nos atenemos a los escritos de la época, influyeron de manera decisiva en una drástica reducción de las primas de seguros; en realidad la baja de las primas fue un fenómeno generalizado en todas las plazas marítimas europeas desde la década de 1770 en adelante”*¹¹⁵. El cuadro 4 muestra claramente esta evolución a la baja de las primas en Barcelona.

El paulatino aumento del número de barcos de registro que iban y venían de América en el menor tiempo posible aumentó el interés por la modalidad de seguros por periodos determinados de tiempo, en lugar de los contratados por cada viaje; de ahí que la Ordenanza de Bilbao de 1737 la mencionara y reglamentara. Desconocemos las primas correspondientes. Sin embargo, como se puede ver en el cuadro 4, las compañías barcelonesas, en 1772, seguían asegurando estos viajes por separado, incluso con primas distintas: 4% a la ida a las costas de América del norte y 3% en el viaje de regreso (la carga era principalmente algodón).

Los periodos de guerra no interrumpían ni el comercio marítimo (que sólo se reducía) ni la actividad aseguradora (a pesar de su extremada sensibilidad a las perturbaciones políticas y económicas) en la mayoría de los casos. Los aseguradores utilizaban varios métodos para resguardar sus cuentas contra el riesgo de guerra. El primero era muy simple: suspender la suscripción de pólizas para barcos que tuvieran que navegar en zonas de guerra. El segundo método consistía en aumentar sensiblemente las primas y disminuir las cantidades máximas asegurables en cada barco. El tercer método se utilizaba para barcos que navegaran en zonas de paz pero en las cuales había un riesgo de posible guerra. En este caso el asegurador incluía en la póliza una cláusula según la cual el asegurado debería pagar una sobreprima si se declaraba estado de guerra durante el viaje.

¹¹³ Hemos encontrado: 9 pólizas de Barcelona a América (La Habana, Veracruz, Puerto Rico, Islas de Barlovento y Buenos Aires) con una prima variable entre el 4 y el 5%, 11 pólizas de La Habana a Barcelona con las mismas primas, 18 pólizas de Barcelona a Cádiz, con mercancías para América con primas variables entre el 1 y el 2,5% y 2 pólizas de Cádiz a Barcelona, con mercancías procedentes de América y 2% de prima.

¹¹⁴ María Guadalupe Carrasco González, < El negocio de los seguros marítimos...>, pág. 284.

¹¹⁵ Antonio-Miguel Bernal, *La financiación del...*, pág. 471.

Cuadro 5

Pólizas emitidas en el mes de abril, que figuran en el Registro de pólizas de la compañía de J. de Larrard (13.4.1778 – 28.8.1778)
da.:danés, ho.: holandés

Fecha	Puerto de salida	Puerto de destino	Barco	Nombre	Asegurado * socio de la cia de seg.	Capital Libras ca	Prima talanas ca	%	Sobre prima guerra	Mercancías
13.4	Tarragona	El Ferrol	Saetia	Gran Montaña	Valentín Riera y Cia.*	5.600	224	4	15	50 pipas aguardiente
13.4	Almería	Londres	Navío	La Dama Elisa	Valentín Riera y Cia.*	15.400	539	3,5		barriles de almendras
14.4	Hamburgo	Barcelona	Navío da.	La Aurora	Gabriel Colom*	500	20	4		1 pala de genero
14.4	Salou	Guernesey	Bagre da.	Anna Britta	Hermes,Larrard,Keith*	1.470	73,1	5		21 pipas vino tinto
14.4	Salou	S. Felu de G.	Canario	S. Ant. Padua	Joseph Bas	300	2,5	3/4		50 quintales corcho
14.4	S. Felu de G.	Marsella	Canario	S.Fco de Paula	Eduardo Arbolí y Cia.*	2.250	22,1	1		2 caja pañuelos seda
14.4	Salou	Cádiz	Londro	S.Fco de Paula	Hermes,Larrard, Keith*	340	6,8	2	10	5 pipas vino tinto
14.4	Morviedro	El Ferrol	Saetia	S. Cristo del	Joaquín Espalter y Ros	2.835	70,17	2,5	15	91 pipas vino tinto
15.4	Hamburgo	Barcelona	Navío da.	La Aurora	Bezar y Argelet*	6.340	253,12	4		tercio de genero
15.4	Salou	Dunquerque	Navío ho.	La Aurora	Hermes,Larrard, Keith*	2.280	114	5		pipas de aguardiente
15.4	Hamburgo	Barcelona	Navío da.	Weiwarren	Bezar y Argelet*	3.950	158	4		5 tercios de genero
18.4	Salou	Cádiz	Londro	La Aurora	Mariano Pujol*	5.040	113,8	21/4	10	100 barriles aguardiente
21.4	Málaga	Buenos Aires	Polacra	P. Concepción	Pedo Martín Sauti	2.000	90	4,5	23	botas, vino,aceite,acero
21.4	Ámsterdam	Valencia	Navío da.	Zorgwyk	Llondella y Cavaux	644	12,17	2		1 paca de mercancias
21.4	Salou	Dunquerque	Navío da.	De Roose,	Hermes,Larrard,Keith*	1.980	89,2	4,5		2 cajas pañuelos seda
21.4	Salou	Dunquerque	Navío da.	De Roose	Hermes,Larrard,Keith*	2.270	102,3	4,5		2 cajas pañuelos seda
21.4	Salou	Dunquerque	Navío da.	De Roose	Salvador de March	700	35	5		14 medias pipas ag.ente
22.4	Villanueva	El Ferrol	Paquebot	S. Marco	Galup, Sarriera y Cia.*	8.000	280	3,5	15	120 pipas de vino
22.4	S. Felu de G.	Marsella	Canario	S.Fco de Paula	Segismundo Vila	1.000	15	1,5	3	150 quintales corcho
24.4	Morviedro	El Ferrol	Saetia	La Divina Past	Gabriel Palom y Cia.*	1.400	38,1	21/4	10	45 pipas de vino
25.4	Altafulla	Ámsterdam	Navío ho.	Ana Catarina	J. B. Arbolí y Ros*	2.900	87	3		pipas de aguardiente
25.4	S. Felu de G.	Marsella	Canario	S.Fco de Paula	Narciso Montaner	300	4,1	1,5	3	cebada
28.4	Salou	Cádiz	Canario	N.Sra.del Car.	Hermes, Larrard,Keith*	170	3,8	2	10	4 pipas vino tinto
28.4	Hamburgo	Barcelona	Navío	La Aurora	Francisco Gener*	3.200	128	4		6 cajas de genero
28.4	Vigo	Barcelona	Fragata	N.Sra del Car.	Joaquín Espalter y Ros	2.100	63	3	15	sardinias espichadas
28.4	Costa catalan	Dunquerque	Queche	La Felicidad	Galup, Sarriera y Cia.*	1.400	35	2,5	10	300 sacos de garbanzos
29.4	Barcelona	Cádiz	Navío ho.	Jonge Ochex	Francisco Alsina y Cia.*	8.400	420	5		licores en toneles
29.4	Salou	S. Sebastian	Navío ho.	La S.Catalina	Francisco Alsina y Cia.*	14.000	490	3,5		pipas de licores

En este caso el asegurador incluía en la póliza una cláusula según la cual el asegurado debería pagar una sobreprima si se declaraba estado de guerra durante el viaje. Esta cláusula, que se añadía manuscrita en el espacio destinado a la descripción del riesgo asegurado, señalaba: *“con prevención de que en caso de declaración de guerra con alguna potencia o de cometerse hostilidades contra nuestra Bandera durante este riesgo deveis satisfacernos xx por ciento más por aumento de premio sobre la expresada partida afianzada siendo dicho barco del porte, defensa y tripulación vistas”*.

Esta sobreprima variaba habitualmente entre el 10 y el 15% del capital asegurado, pudiendo llegar al 40 % en casos aislados. El cobro de esta sobreprima no debía ser fácil. Entre los pleitos del Consulado hemos encontrado varios en los cuales el asegurador reclamaba judicialmente su pago, ya que el viaje, a pesar de declararse estado de guerra, había concluido felizmente, puesto que en caso de avería la sobreprima hubiera sido descontada de la indemnización.¹¹⁶

La cláusula indicada arriba no especificaba si el porcentaje de sobreprima se calculaba sobre la prima inicial o sobre el capital asegurado. Los historiadores que han comentado esta práctica tampoco han aclarado este punto. Gracia a la documentación del pleito nº 10.034¹¹⁷ hemos podido aclarar, con seguridad, este aspecto del seguro. Se trata de la reclamación de un comerciante barcelonés contra la compañía de Benito Duran y Cerdá en la cual reclamaba la devolución de las primas de dos pólizas porque los viajes previstos no habían podido realizarse. El expediente contenía copias de las dos pólizas. En la primera se cubría un viaje de Montevideo y Buenos Aires a Barcelona. La póliza fue emitida el 23 de junio de 1779 en Barcelona con un capital asegurado de 5.000 libras catalanas y una prima del 5%. La cláusula para el riesgo de guerra decía: *“deveis satisfacernos el aumento de prima con arreglo a lo que fuera corriente en la Plaza de Cádiz, a proporción de la distancia o lugar que constara hallarse la saetía por el diario del patrón y piloto el día que se declarara la guerra o se cometiera hostilidades contra nuestra bandera”*. Nos encontramos pues con una nueva redacción de la cláusula de guerra, más favorable al asegurado, ya que preveía el cobro de la sobreprima sólo durante el tiempo en que el barco había navegado bajo el riesgo de guerra y no sobre el trayecto total. Cinco días después de la emisión de la póliza se añadió una precisión que establecía la sobreprima en el 25% (seguramente para evitar posibles divergencias sobre cuál era la práctica en Cádiz). La segunda póliza, emitida el 2 de agosto de 1799 en Barcelona, cubría un viaje de La Habana a Barcelona de la saetía San Antonio de Paula, con un cargamento asegurado de “porción de cuero y azúcar” de 2.800 libras catalanas. La prima estipulada era de 1.400 libras o sea el 50% (10% de prima base + 40% de sobreprima de guerra) del capital asegurado. Esto aclara

¹¹⁶ ACA. Pleitos del Consulado, expediente nº 9984/1780. Milans y de Benages (director de una compañía de seguros) reclama a Timmermans y Duran (asegurados y directivos de una compañía de seguros también) el pago de la sobreprima de guerra.

¹¹⁷ ACA, Pleitos del Consulado, expediente nº 10.034/1779.

nuestras dudas: la sobreprima para el riesgo de guerra se calculaba sobre el capital asegurado. Esta póliza contenía además otra cláusula interesante: “*siendo pacto expreso que si en el día de hoy o sea el 2 de agosto de 1799 la dicha saetía hubiera llegado a Cádiz o pasado el estrecho de Gibraltar os retornaremos treinta y cinco por ciento de los cincuenta percibidos con lo demás según la póliza*”. Puesto que no se conocía la fecha de salida del barco de La Habana en el momento de emitir la póliza, si el barco había ya superado la zona más peligrosa (el Atlántico), la prima se reducía del 50 al 15%. Como podemos ver en estos dos casos, las primas de seguros en caso de guerra alcanzaban totales casi disuasorios y era lógico que el asegurador tuviera en cuenta todas las circunstancias que pudieran justificar posibles rebajas, para mantener su actividad. Una forma más simple para solventar estas situaciones se aplicó a partir de 1802 cuando la compañía de Pablo Puiguirguer introdujo en su póliza un nuevo sistema para establecer la sobreprima de guerra: el del arbitraje. En caso de declaración de guerra, la sobreprima era fijada por dos comerciantes de la plaza, nombrados uno por cada parte y un tercero, nombrado por los dos, en caso de desacuerdo. Podían así tener en cuenta todos los elementos que influían en el riesgo (ruta prevista, distancia que quedaba por recorrer, etc.). Si el seguro se había contratado en tiempo de guerra y durante el viaje se firmaba la paz o cesaban las hostilidades, se utilizaba el mismo sistema para fijar la parte de sobreprima a devolver al asegurado. Era ciertamente un sistema más complejo de aplicación pero más equitativo ya que permitía tener en cuenta todos los elementos que justificaran un aumento o reducción de la prima (fecha de salida, de la declaración de guerra, ruta prevista, puerto de destino...).

El análisis de las pólizas del cuadro 5 nos permite también hacer algunas observaciones sobre las primas en caso de guerra. Una vez más observamos que los socios de la compañía son favorecidos. Por un mismo trayecto (Sant Feliu de Guíxols-Marsella) y en un mismo barco (el canario San Francisco de Paula) se estipula una sobreprima del 3% para Narciso Montaner y Segismundo Vila (que no son socios de la compañía), mientras que a Eduardo Arbolí y Cía. (socio) no se le aplica ninguna sobreprima. Los puertos de El Ferrol y Vigo eran los más castigados ya que la sobreprima era del 15%, para socios y no socios. Parece que en Barcelona se temían ataques de buques y corsarios ingleses en los mares del norte e incluso en el Mediterráneo como represalia por la ayuda que España prestaba a sus colonias americanas en su lucha por la independencia. Por esa razón para los embarques de mercancías en buques extranjeros (daneses y holandeses) no se preveían sobreprimas, aunque sus destinos fueran puertos del norte.

El tipo de carga también influía en la aplicación o no de sobreprima: 300 sacos de garbanzos de Galup, Sarriera y Cía. viajaron de Barcelona a Cádiz sin sobreprima mientras que para los embarques de pipas de vino se preveía una sobreprima del 10% para el mismo trayecto. En la póliza, al final después de las indicaciones del capital asegurado, la prima y la fecha, se incluía una cláusula manuscrita de aceptación por parte del asegurado de la sobreprima: “*y me obligo al pacto prevenido para el caso de la declaración de guerra*”. El

cuadro 6 muestra claramente los efectos de los periodos de guerra sobre las primas de seguros marítimos y el comercio.

Cuadro 6
Las guerras, el comercio con América desde el puerto de Barcelona
y las primas de seguros marítimos
(en millones de reales, según los valores arancelarios de 1778)

Años	Periodos de guerra y paz	Exportaciones	Importaciones (sólo mercancías)	Primas de seguros (en %)		
				a Caracas	a Cuba	a Buenos Aires
1778		9,8	5,8	4	5	
1779	Guerra de Independencia de las trece colonias americanas	10,9	4,7			
1780		-,-	-,-			
1781		1,9	-,-			
1782		8,3	4,7			
1783	Tratado de Versalles	11,5	5,5			
1784		14,4	8,3			
1785		27,0	12,0			
1786		27,1	12,6			
1787		22,0	12,7			
1788		31,8	21,1			
1789		32,7	29,7	2,5	3,75	2,25
1790		38,1	10,8	2,5		
1791		34,3	14,1	3,5		
1792		56,9	12,7	3,5	3,75	4,5
1793	Guerra con Francia	31,9	18,3	14,5		
1794		32,9	11,2	6,2		
1795		25,2	42,6	4,3		
1796	Guerra con Inglaterra	27,1	34,5	4,3		
1797		4,9	0,04			
1798		9,1	1,5			
1799		5,2	-,-			
1800		4,2	-,-			
1801		2,3	-,-			
1802	Periodo de paz	38,0	35,1			
1803		39,9	36,7			
1804		42,9	37,5			
1805	Guerra con Inglaterra	3,9	-,-			
1806		1,8	-,-			
1807		0,6	-,-			

Fuentes. Los datos de exportaciones/importaciones: Josep Maria Delgado, <El comerç exterior de Barcelona al segle XVIII>, *Historia de Barcelona. El desplegament de la ciutat manufacturera (1714-1833)*. Las primas de seguros indicadas proceden del cuadro 4 anterior

4. LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS MARÍTIMOS BARCELONESAS DE FINES DEL SIGLO XVIII

El conocimiento de la estructura de las compañías objeto de este estudio es fundamental para entender el funcionamiento del mercado asegurador. Como hemos visto en el capítulo anterior, las diferentes ordenanzas y reales órdenes establecían cómo debían hacerse las pólizas y cuál debía ser su contenido. Por el contrario nada estaba legislado sobre cómo debían ser y actuar los aseguradores y en particular las compañías de seguros marítimos. A través de las escrituras notariales de las compañías podremos conocer su estructura en detalle y ver cómo desarrollaban su actividad y, sobre todo, cómo resolvían los problemas con los cuales se encontraban en su labor diaria. Hemos analizado todas las actas notariales de estas compañías (de fundación, de modificación, de cierre, de nombramientos y de las asambleas de accionista) conservadas en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona. También hemos acudido a otros documentos procedentes de otros archivos que indicaremos en notas. Gracias a estos documentos podremos obtener una visión clara del mercado asegurador barcelonés.

4.1. Las compañías de seguros

Antes de adentrarnos en el estudio de las compañías de seguros marítimos barcelonesas de finales del siglo XVIII, daremos una breve visión del seguro desde sus inicios hasta el periodo estudiado en Europa y en España.

4.1.1 *Las primeras compañías de seguros europeas*

A finales del siglo XIV y principio del XV había sociedades de aseguradores de las cuales tenemos noticias en Génova y Barcelona. Sin embargo sólo a partir de los últimos años del siglo XVII y a principios del XVIII empezaron a crearse en Europa las primeras compañías por acciones de seguros marítimos y de otros tipos de seguros.

En Italia, con cuyos puertos Barcelona mantenía intercambios comerciales importantes, se dieron algunas experiencias interesantes que influyeron en el seguro barcelonés y español. A finales del siglo XIV y principios de XV ya existían en Génova varias compañías destinadas a ejercer “todo tipos de negocios, cambios, mercancías, seguros y otros”. No se trataba de sociedades por acciones, sino de pequeñas compañías de unos pocos aseguradores que se unían por medio de un pacto firmado delante de notario para ejercer el negocio de seguros marítimos. En el Catálogo de la *Mostra storica* genovesa ya citado, hemos podido consultar los tres documentos siguientes:

- El 18 de marzo de 1393 una compañía de seguros ligure-fiorentina asegura por 1125 libras un cargamento de especies entre Savona y la Provenza francesa.

- El 1 de julio de 1431 B. Maruffo, B. Pinello y G. Donda constituyen entre ellos una “societas et compañía” por la duración de un año para el ejercicio del negocio asegurador.¹¹⁸
- Otra compañía se constituyó en Génova el 25 de abril de 1569 por Antonio Lomellino y cinco otros socios, para ejercer el negocio de seguros en Palermo.

Parece pues que, en este campo, los genoveses se adelantaron a los catalanes, como veremos en el apartado siguiente. Domenico Gioffré, que comentó el catálogo de esta exposición, señaló que, por primera vez, se utilizó el término “compañía”, extremadamente raro en el glosario genovés del Medioevo, para indicar una sociedad de seguros. La costumbre de denominar compañía a las sociedades de seguros parece tener su origen en Génova. El reaseguro se practicaba ya desde el siglo XIV en esta ciudad: el 12 de julio de 1378 Giuliano Grillo se hizo reasegurar por Goffredo de Benavia por una suma que había asegurado a Giovanni Sacio.

Las primeras aseguradoras por acciones empezaron a aparecer en Inglaterra donde se fundaron The Fire Office en 1680, The Sun Fire Office en 1710, ambas para los seguros contra incendios, la London Assurance Company y la Royal Exchange Corporation en 1720, ambas para seguros marítimos. Los bien conocidos Lloyds empezaron a funcionar en 1688 en la taberna homónima, pero como una agrupación de aseguradores particulares.¹¹⁹ En Francia se creó La Compagnie d'Assurances Maritimes en 1750 y en 1765 se fundó la primera compañía alemana.

La primera iniciativa italiana para constituir una compañía de seguros marítimos bajo la forma de sociedad anónima, con un capital social de cien mil ducados, dividido en acciones, se presentó el 6 de septiembre de 1680 a la Signoria veneziana. La iniciativa fue rechazada por el Consiglio dei Cinque Savi alle Mercanzie porque los promotores (“per adesso persone segrete”) pedían el monopolio sobre los seguros marítimo de la Serenísima durante 10 años y además asumir la función de los corredores de seguros, que pasarían a ser empleados de la compañía. Una iniciativa similar se presentó posteriormente en Génova en 1681, pero no llegó a concretarse porque sus promotores también pedían un régimen de monopolio y el Gobierno della Repubblica no lo aceptó.¹²⁰

La primera compañía italiana por acciones se fundó en Génova el 9 de septiembre de 1740 y empezó a funcionar dos años después con la

¹¹⁸ Catálogo de la *Mostra storica...*, documento firmado por el notario Branca Bagnara, conservado en la filza de los años 1429-1431.

¹¹⁹ En Inglaterra el reaseguro fue prohibido desde 1746 hasta 1867, lo que debió causar muchos problemas a los aseguradores.

¹²⁰ Tullio Gardini, <Una compagnia di assicuratori di Genova>, Archivio storico de Genova, Antica finanza, nº 929.

autorización del Gobierno della Repubblica. Las cláusulas de su escritura de fundación presentan algunas particularidades interesantes que merecen ser reseñadas. Desde sus inicios esta compañía disfrutó del derecho de *jus privativo* que consistía en el monopolio de todos los seguros marítimos que se hacían en el genovesado, dejando, sin embargo, el derecho a los comerciantes de contratar libremente sus seguros fuera del territorio de la República. Este derecho, con el cual el Gobierno de la ciudad esperaba reanimar el mercado local de seguros marítimos, fue concedido como contrapartida de un préstamo al Gobierno de 100.000 escudos, sin interés y amortizable durante un periodo bastante largo. El capital de la compañía era también de 100.000 escudos, dividido en 300 acciones de 333 y 1/3 escudos. Los accionistas debían ingresar sólo 30.000 escudos de inmediato en la Casa di San Giorgio y los restantes 70.000 a medida que fuera necesario. El capital fue suscrito por 34 accionistas, que se obligaban por el capital no versado "*sotto hipoteca dei nostri beni presenti, ed avvenire, et in fede*": una redacción muy similar a la de las compañías barcelonesas de seguros marítimos, pero limitada al capital social (la responsabilidad de los socios catalanes, como veremos, era ilimitada). Cada año se repartía sólo la mitad del beneficio, la otra mitad quedaba en la caja durante 5 años. Las pólizas que emitía debían obligatoriamente ser intervenidas por Mediatori Pubblici. La compañía favorecía a los socios, que tenían un plazo de seis meses para pagar sus primas, mientras los no socios debían pagar al contado. Esta compañía fue activa hasta 1790.¹²¹ El texto de su póliza (hemos podido consultar varios ejemplares en el Archivo Storico de la ciudad) era muy escueto; en el mismo los aseguradores se "sometían a las disposiciones estatutarias y a los usos de la plaza y a todo lo que exige en cualquier caso la equidad y la buena fé". En caso de litigio, el asegurador debía depositar la cantidad en discusión en el banco de la Casa di San Giorgio en un plazo de tres meses después de la presentación de los justificantes de la avería y un solo Juez, elegido por el asegurado, decidía sobre la causa.

4.1.2 Las primeras compañías de seguros barcelonesas

El contrato de seguros más antiguo del que tenemos noticias en Barcelona, es del 2 de junio de 1377, establecido ante el notario Bernat Vivó, bajo la fórmula de contrato de venta ficticio, conocido gracias a un pleito por avería celebrado en Marsella.¹²² El contrato más antiguo conservado en Barcelona es del 12 de abril de 1428. En él, Joan Font asegura dos balas de paño inglés que le envía Johan de la Torre, mercader inglés, en el barco del genovés Nicolo de Nigro por 325 libras barcelonesas. Seis aseguradores suscriben esta póliza.¹²³ A partir del último tercio del siglo XIV, y muy probablemente antes, los comerciantes barceloneses iniciaron esta práctica de cubrir riesgos marítimos

¹²¹ Giulio Giaccherio, *Storia delle assicurazioni marittime, l'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Ed. Sagep, Genova, 1984, págs. 227-231.

¹²² André Sayous, <Les méthodes commerciales de Barcelona au XV siècle>, *Revue Historique de Droit français et étranger*, 1936, pág 41.

¹²³ Arcadi García Sanz y Maria Teresa Ferrer Mayol, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Institut d'Estudi Catalans, Barcelona, vol. 1, pág. 139.

como una actividad complementaria a su negocio principal. Cabe destacar que en esta actividad predominaron los comerciantes italianos, afincado en Barcelona, hasta bien entrado el siglo XV, que, además, asumían riesgos más importantes que los comerciantes catalanes.¹²⁴ Al mismo tiempo, a medida que esta actividad económica adquiría importancia, aparecieron las primeras normativas legales que regulaban el contrato de seguros, plasmadas en ordenanzas promulgadas a lo largo del siglo XV.

Según Ruiz Feduchy “puede reclamar la prioridad, en cuanto a la historia del seguro, el seguro marítimo y en cuanto a la reglamentación y forma efectiva, la Península Ibérica”.¹²⁵ Es una afirmación muy bonita, pero no todos los historiadores del seguro coinciden con ella. Los contratos de seguros se firmaban ante notario, aunque se conocen casos, gracias a la documentación de pleitos, en los cuales los compromisos se adquirían solamente de forma verbal, basada en la buena fe de las partes.

La actividad aseguradora barcelonesa funcionó, como es natural tratándose de un instrumento al servicio del tráfico mercantil, en paralelo con dicho tráfico. Durante los siglos XVI y XVII coincidiendo con el periodo de decadencia comercial catalana, Burgos y Bilbao tomaron el relevo de Barcelona como centros mercantiles y financieros y, por ende, también aseguradores, y a su vez promulgaron normativas específicas para esta actividad, al igual que Sevilla que centralizaba el comercio con la Indias.

Debido a la conocida prudencia de los comerciantes barceloneses, en cada póliza se juntaban vario de ellos para cubrir un mismo riesgo. En su estudio ya citado, Isabel Lobato Franco analiza en detalle las 817 pólizas de seguros que se emitieron entre 1675 y 1712 y nos proporciona las informaciones siguientes:

- En los 817 contratos intervinieron 484 asegurados y 4.905 aseguradores, con una media de 6 por contrato y un mínimo de 1 y un máximo de 52.
- El capital medio asegurado en cada póliza era de 1544 libras (o sea 257 Libras por cada asegurador), capital muy inferior a los que encontraremos en el periodo que vamos a estudiar. La prima media por póliza era de 175 Libras, 30 Libras por asegurador.
- Las profesiones de los aseguradores eran muy variadas; los mercaderes y negociantes constituían el grupo más importante (conjuntamente alcanzaban el 23 por ciento de los aseguradores) seguidos por los tenderos (16 por ciento), corredores (15 por ciento), los drogueros (15 por ciento), la

¹²⁴ Ibidem, vol. 1, pág. 136.

¹²⁵ Ruiz Feduchy, *Enciclopedia técnica de seguros*, tomo 1, pág. 12, citado por Alberto De-Juan Rodríguez, en *política de seguros...*, pág 32.

gente de oficios (9 por ciento) y finalmente los ciudadanos y los nobles que representaban el 8 por ciento.

Como puede observarse, en este negocio participaban un amplio abanico de personas dedicadas a diferentes tipos de comercio. Esta primera fase del seguro marítimo barcelonés, la de los *comerciantes-aseguradores*, cohabitó en el mercado durante muchos años con las fases siguientes.

Desde finales del siglo XV hasta principios del XVIII, además de comerciantes aseguradores y de compañías comerciales que permitían a sus socios intervenir en la actividad aseguradora, bien sea en nombre propio o en nombre de la compañía, algunos aseguradores particulares (en los caso que conocemos eran tres) se unieron mediante un contrato y constituyeron una sociedad de personas para aceptar y cubrir riesgos de seguros marítimos, terrestres e incluso de vida. En su trabajo, la autora citada indica que en Barcelona, en la segunda mitad del siglo XVII, funcionaron un mínimo de cuatro compañías de este tipo¹²⁶. Arcadi García Sanz y Maria Teresa Ferrer Mayol mencionan dos compañías creadas en 1457 y 1500.¹²⁷ Más que compañías de seguros se trataba de agrupaciones de tres o cuatro personas interesadas en esta actividad económica, que podríamos definir como “*compañías de aseguradores*”¹²⁸, aunque la experiencia en el negocio asegurador de las tres personas que citamos unas líneas más abajo debía ser escasa. Efectivamente estas compañías carecían de un capital social determinado y de los habituales órganos rectores de una compañía (Director, Tesorero). Tampoco quedaba especificada en la escritura de constitución hasta dónde llegaba la responsabilidad de cada socio con respeto a los asegurados. Únicamente se fijaba un límite máximo de capital asegurable. Dentro de estos límites, cada socio podía suscribir seguros únicamente por cuenta de la compañía. Como ejemplo de una de estas compañías añadimos copia de la escritura de fundación de la creada por Amador Dalmau (droguero), Francesc Leonart (paraire) y Jaume Circuis (comerciante de telas) el 8 de agosto de 1689¹²⁹, que reproducimos a continuación, como Documento 2. El objeto social era: “*tomar seguridades tanto de vida como sobre cualquier embarcación, vestidos, mercancías y cualquier otra cosa de cualquier género y enseres para que sean transportadas a cualquier puerto del mundo*”. Este segundo periodo del desarrollo del mercado asegurador barcelonés difería pues muy poco del anterior de comerciantes-aseguradores. En estas dos fases el asegurador arriesgaba un capital durante el periodo en que duraba el viaje y recibía a

¹²⁶ Isabel Lobato Franco, *Compañías y negocios...*, pág. 153.

¹²⁷ Arcadi García Sanz y Maria Teresa Ferrer Mayol, *Assegurances i canvis...*, pág.16.

¹²⁸ En Genova el asegurador e historiador Tullio Gardini (ver nota a pie de página nº 120) utiliza la misma definición para este tipo de compañías.

¹²⁹ AHPB, Notario T. Simon, *Librum Instrumentorum 1689*, pág. 304.

Dicto Die Augusti

De y sobre el acta de compañía abajo escrita por y entre Amador Dalmau, droguero, Francisco Leonart, paraire y Jaume Circuns tendero de telas e ciudadanos de Barcelona, con estos hechos y pactos, firman y juran los pactos y capítulos siguientes:

Primeramente los citados Amador Dalmau, Francisco Leonart y Jaume Circuns, por el tiempo que consideren oportuno, hacen y firman entre ellos buena y leal compañía para tomar seguridades tanto de vida como sobre cualquier embarcaciones, ropa, mercaderías y otras cualquier cosas de cualquier género y especie que sean para transportarlas a cualquier parte del mundo, dándose facultad por turno i alternativamente que cualquiera de ellos por la compañía pueda tomar y dar seguridades por cualquier cantidad de dinero y que los precios de estas seguridades sean entregados a D. Francisco Leonart, el cual deberá efectuar escritura y que todos los años, el primer día de enero, habrá de dar cuenta y razón a los demás compañeros.

Item se pacta que todos los beneficios de las citadas seguridades se deban repartir a partes iguales, y así mismo por todas las pérdidas y daños de las citadas seguridades que hubieran (lo que Dio no quiera) se tengan que pagar por tercios igualmente.

Item pactan que ninguno de los dichos compañeros, durante la vida de dicha compañía, pueda tomar seguridades por cuenta propia.

Y las dichas cosas prometen dicho Dalmau, Leonart y Circuís cada uno a los otros por turno y alternativamente atender y cumplir, servir y seruar, mantener, esto en lo que toque y corresponda a cada uno de ellos, sin dilación ni excusa alguna.

Finalmente en Cádiz había 54 en 1793, 75 en 1795, 87 en 1800 pero sólo 22 en 1805, las demás había ya quebrado.¹³¹ Estima que a final del siglo XVIII había alrededor de un centenar de compañías constituidas en España.

Al iniciarse la década de 1770 la economía catalana volvió a prosperar y este hecho, junto con la posibilidad de enviar navíos a América que culminó con la publicación del Reglamento de Libre Comercio del 12 de octubre de 1778, propició que algunos grupos de comerciantes crearan, a partir de 1771, las primeras compañías de seguros marítimos por acciones, suscritas por sus socios fundadores. En esta tercera fase del desarrollo de la actividad aseguradora, los fundadores de las compañías establecieron estatutos muy detallados para su funcionamiento aunque el negocio del seguro se siguió administrando de la misma manera que sus otras actividades comerciales, teniendo en cuenta las particularidades contables del seguro de una forma muy rudimentaria. Fundaron pues unas “*compañías comerciales de seguros*”, que tenían como único objeto social la suscripción de riesgos de seguro

¹³¹ Antonio-Miguel Bernal, *La financiación...*, pág. 503.

marítimos. Los estatutos fijaban un capital, dividido en acciones. Los socios que suscribían las acciones, sin embargo, no ingresaban el valor de las mismas en la caja de la compañía, de manera que este negocio se autofinanció en su totalidad. La duración prevista era corta (de dos a cinco años, según la costumbre de la época para las compañías comerciales), pero se renovaron varias veces a su vencimiento, con lo cual estuvieron presentes en el mercado durante periodos bastantes largos.

En el siglo XIX se inició, a partir de 1838, un cuarto periodo en la explotación del negocio de seguros. Las compañías que se crearon a partir de aquella fecha incluyeron en sus estatutos y, sobre todo, en su actividad contable diaria las particularidades propias de la actividad aseguradora, esto es las provisiones técnicas que comentaremos más adelante. Se constituyeron pues auténticas *compañías de seguros*, en las cuales los socios invertían solo una pequeña parte del capital suscrito.

Nos parece importante iniciar este análisis sobre las compañías de seguros marítimos barcelonesas de finales del siglo XVIII explicando en detalle qué es una compañía de seguros marítimos y cuáles son los aspectos principales a los cuáles hay que prestar especial atención en el estudio de su actividad y que las diferencian de las otras sociedades comerciales. El estudio de estos aspectos nos permitirá ver si las compañías estudiadas eran administradas correctamente, tenían expectativas sólidas de producir beneficios para sus socios y prestar unos servicios útiles a la comunidad de comerciantes.

4.1.3 La forma jurídica de las compañías aseguradoras del siglo XVIII

Las compañías que vamos a estudiar se constituyeron como sociedades colectivas por acciones, bajo el principio de la responsabilidad personal, ilimitada y solidaria de los socios, que comprometían en ellas todo su patrimonio presente y futuro. Por esta razón, las escrituras de fundación de las compañías se inscribían en el Registro de Hipotecas de la Ciudad, en la Contaduría de Hipotecas, haciendo constar este compromiso. Tenían un objeto social, un capital social repartido en acciones, unos órganos directivos que las administraban, una sede social (generalmente el domicilio del director) y una duración limitada en el tiempo. Se distinguían de las sociedades comerciales que se constituían en la misma época por lo detallado de sus escrituras fundacionales, que especificaban todos los aspectos de su funcionamiento y por el hecho de que, al constituirse, los socios no ingresaban el capital social en las arcas de la compañía, como veremos en el punto 4.2.4.

El objeto social era la venta de *pólizas de seguros marítimos* mediante las cuales se garantizaba el barco (casco, aparejos, armamento) y las mercancías transportadas en el mismo contra los riesgos de la navegación marítima (naufrajos, daños por tempestades, incendios, apresamiento del barco por piratas, corsarios o barcos de países enemigos). Para otorgar esta garantía la compañía cobraba anticipadamente al propietario del barco y/o de las mercancías una cantidad de dinero variable llamada *prima de seguro*.

Estas compañías de seguros marítimos se creaban, funcionaban y se cerraban siguiendo los mismos principios de actuación que las compañías comerciales que abundaban en la época, constituidas según reglas no escritas sino consuetudinarias, basadas en una tradición “de jure”, iniciada por los “Costums de Tortosa” y desarrolladas por la práctica de los hombres de negocios barceloneses de constituir sociedades, de más o menos larga duración, para negocios mercantiles, industriales o financieros, en las cuales adquirieron mucha experiencia. Esta forma tradicional de actuar se extendía también al establecimiento de la cuenta de explotación de las recién creadas compañías de seguros, donde figuraban solamente ingresos y gastos, sin constituir, al final de cada ejercicio, ninguna de las provisiones que son parte esencial y obligada en el negocio de seguros, como veremos seguidamente. No debemos olvidar, sin embargo, que Barcelona tenía ya más de cuatro siglos de experiencia aseguradora y muchos de los socios y promotores de compañías de seguros, gozaban también de experiencia en el negocio de seguros marítimos, ya que sus compañías comerciales o ellos mismos a título particular, habían aceptado seguros. Esta experiencia se reflejó en algunas normas de los estatutos de estas nuevas compañías especializadas. Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, capítulo 10: “De las Compañías de Comercio y de las calidades y circunstancias con que deberían hacerse” influyeron en algunos aspectos jurídicos de las nuevas compañías catalanas, de seguros o comerciales (que señalaremos más adelante), creadas en la segunda mitad del siglo XVIII.

Para que las cuentas anuales (el balance y la cuenta de pérdidas y ganancias o cuenta de daños y lucros como se denominaba en la época estudiada) reflejaran exactamente el resultado de las operaciones del año, las compañías de seguros debían constituir unas provisiones especiales en sus cuentas al finalizar cada año. Las cuentas anuales debían reflejar la realidad de las operaciones del negocio durante el año transcurrido, sin ser influenciadas por hechos ocurridos en el año anterior, ni dejar asuntos pendientes que pudieran modificar los resultados del año siguiente. La constitución de provisiones especiales al final del ejercicio permitía lograr este resultado. Estas provisiones eran (y lo son todavía hoy) de tres tipos¹³², sin embargo ninguna de las compañías del siglo XVIII estudiadas constituía estas provisiones en sus cuentas, seguramente por la dificultad de obtener a tiempo las informaciones necesarias sobre las averías ocurridas hacia el final de cada ejercicio. El hecho de que las repercusiones económicas de lo ocurrido en un ejercicio pudieran

¹³² La provisiones a considerar son: a) la provisión para siniestros pendientes de pagos, que comprende los pagos que corresponden a averías conocidas que no se han efectuado aún al final del ejercicio que acaba de terminar y que se pagarán en el siguiente ejercicio, b) la provisión de primas no consumidas, que comprende la parte de cada prima que corresponde al ejercicio siguiente de aquellas pólizas que se hayan emitidos al final del ejercicio para un viaje que terminará en el ejercicio siguiente, c) la provisión para siniestros no declarados. Cuando al final de un ejercicio hay varío barcos asegurados navegando hacia su destino y de los cuales no hay noticias, además de la provisión de primas no consumidas correspondiente, es prudente establecer una pequeña provisión para los siniestros que pudieran haber sufridos antes del final del ejercicio y que se declararan en el ejercicio siguiente.

influir de manera importante en el siguiente no escapó al análisis de los aseguradores de la época. El método más frecuente que utilizaron para tener en cuenta esta circunstancia era el de diferir, durante uno o más años, el pago de los beneficios resultantes de sus cuentas hasta el momento en el cual todos los asuntos pendientes de un ejercicio determinado hubieran sido solucionados.

4.2. Fundación y características de las compañías barcelonesas

4.2.1 La fundación de las compañías

La fundación de una compañía de seguros marítimos se realizaba ante notario, en una reunión en presencia de todos los socios fundadores. Esta reunión se celebraba siempre *“con la Autorización y la Protección (y a veces con la presencia) del Intendente General de la Justicia, Policía, Guerra y Hacienda de este Ejército y Provincia, Presidente de la Real Junta Particular de Comercio de ella y Miembro del Consejo de su Majestad”*, que en los años 70-82 era el Muy Ilustre Señor Don Juan Phelipe de Castaños y a partir de 1782 era Don Manuel de Terán, barón de Linde, según figura en el Preámbulo de las escrituras).

En el Acta de fundación, después de una introducción en la cual se exponían los motivos de la creación de la sociedad, se relacionaban los pactos, condiciones y cláusulas bajo las cuales se creaba y funcionaría la sociedad. La primera cláusula señalaba: *“Primeramente hacemos y firmamos buena y leal Sociedad y Compañía de seguros marítimos, bajo la Invocación y protección de... a cuyo amparo nos acogemos eligiéndoles por especiales Patronos, para que por su medio consigamos en todo el mayor acierto”*. Esta fórmula se encuentra en todas las escrituras: todas las compañías estaban puestas bajo una Invocación y Protección religiosa; lo mismo ocurría con las compañías comerciales de la época. Ello podía depender de un fuerte sentimiento religioso muy arraigado en los promotores, de la esperanza de obtener una protección sobrenatural (recordaremos aquí las misas en la compañía de Feliu de la Peña) o tal vez incluso podía ser un factor comercial para atraer clientes devotos de una u otra Santa o Patrono. Especialmente interesante resulta la fundación de la primera compañía, promovida por D. Francisco de Milans y de Benages, por dos motivos. En primer lugar por la larga introducción que dice *“que por el expresado Don Francisco de Milans y de Benages se le había dado alguna inteligencia de que había algunos Hombres de Comercio capaces de mantener en esta Ciudad una Sociedad y Compañía de seguros de cuyo establecimiento resultaría conocida utilidad a la Hacienda, al Bien público de esta Ciudad, provincia de Cataluña y aun a todo el Reino y al Comercio en general, pues con este medio podía qualesquiera asegurar sus Caudales sin haver de acudir a Comerciantes de Reinos extranjeros, para su seguridad, facilitándose con este medio mucho más el Comercio y que por lo tanto esperaba que sería de aprobación de sus señorías el establecimiento de la mencionada compañía de seguros”*. En segundo lugar porque la fundación de la compañía fue precedida por una reunión preliminar, que se celebró el 27 de

enero de 1772 en uno de los “estrados” de la Posada del Ilmo. Señor Don Juan Phelipe de Castaño con la presencia del mismo, durante la cual el escribano Ramón Font Alier leyó *“con alta e inteligible voz”* el proyecto de Sociedad preparado por D. Francisco de Milans y de Beanges. Pocos días después, el 13 de febrero de 1772, se constituía la citada compañía delante del mismo notario, indicando en la Introducción que era promovida por D. Francisco de Milans y de Benages *“animado por el zelo patriótico con que continuamente medita y procura adelantar con todos los medios que le son posibles el comercio activo en esta Ciudad y en todo el Principado de Cataluña”*. Tres de los presentes en la primera reunión no participaron en la fundación y fueron reemplazados por otros tres comerciantes. Es el único caso que hemos encontrado de reunión previa a la fundación. Muy probablemente hubo otras, celebradas privadamente, sin presencia del notario.

Los promotores, que eran nombrados habitualmente directores primeros y segundos de la compañía, eran comerciantes conocidos, titulares de compañías mercantiles propias y con experiencia en el campo de los seguros. Estas compañías acababan siendo conocidas por el nombre de su director más que por su denominación oficial.¹³³ En la escritura no se mencionaba nunca el domicilio social de la compañía, dándose por sentado, suponemos, que era el mismo de la de su principal promotor. En algunas de las renovaciones se indica: *“siendo el domicilio de la misma en el lugar que el público ya conoce”*.

El periodo de duración de la compañía se establecía, siguiendo el patrón de las compañías comerciales de la plaza, en uno, dos, tres o incluso cinco años, fijos o prorrogables *“y demás que sean del beneplácito de la Junta General o de la mayor parte de los interesados”*.

4.2.2 Las actas de fundación de las compañías. Sus renovaciones

En el periodo estudiado, se crearon seis compañías de seguros marítimos mediante escrituras notariales cuyas características principales relacionamos en el Apéndice 2, por orden cronológico.

Una vez suscritas todas las acciones de la compañía y cumplido el requisito de inscribir la escritura en el Registro de Hipotecas de la Ciudad, el Capitán general de Cataluña emitía un decreto en el cual reproducía los estatutos y daba cuenta a la ciudadanía de la fundación de la compañía y de su aprobación de la misma (Documento 3). En el Don Juan Phelipe Castaño informaba de la creación de la compañía promovida por D. Francisco de Milans y de Benages.

¹³³ Como Apéndice 3 incluimos una lista de los directivos de estas compañías de seguros, con indicación, hasta donde nos ha sido posible averiguarlo, de su “estatus” comercial en la Ciudad (miembro de la Junta de Gobierno o del Tribunal del Consulado de Comercio, titular o socio de una compañía comercial, comerciante matriculado o no).

Durante la vida de estas compañías hubo cambios de directores, aumentos y reducciones del capital social y cambios en el accionariado. Una vez vencido el plazo de duración previsto, los socios decidían, en Junta general de accionistas, si prolongar la duración de la compañía o por uno o varios años más, o bien renovar la compañía. En este segundo caso la compañía se cerraba (se anulaba su escritura de fundación) y se creaba otra similar, bajo el mismo nombre y con cambios en su estructura, en su capital social y en su accionariado (entre tres y quince socios abandonaban la compañía que se renovaban y eran reemplazados por otros nuevos socios). En el cuadro 7 reflejamos las renovaciones, los cambios que se produjeron en la dirección y el accionariado, y el año de su desaparición definitiva. La última de estas compañías (la de Félix Prat) duró sólo un año, ya que su director falleció antes de cumplir el primer año de actividad.

Documento 3

(XX.)
 la primera, y esta del Real Sello Primero, y lo demás papel comun, y requerido à los quinze dias dias de los mismos mes, y año lo signè, y firmé. = En testimonio ☩ de verdad = *Ramon Font y Alier Escrivano.*

D E C R E T O.

EN la Ciudad de Barcelona à los diez y seis dias del mes de Febrero del año de mil setecientos setenta y dos: El Señor Don Juan Phelipe de Castaños del Consejo de Su Magestad, Intendente General de la Justicia, Policía, Guerra, y Hacienda de este Exercito, y Provincia, y Presidente de la Real Junta Particular de Comercio de ella: En vista de la Escritura de Sociedad, y Compañia, que antecede, y atendido no oponerse à los Reales Intereses, antes bien ser de conocida utilidad à la Real Hacienda, Vafallos de Su Magestad, y al Comercio en general; Por ante mi el Escrivano dixo: Que la aprobaba, y aprobó, y que à ella interponia, como interpone su Autoridad, y Decreto, qual puede, y mejor lugar haya, y lo firmó. = *Don Juan Phelipe de Castaños.* = Ante mi: *Ramon Font y Alier Escrivano.* = Tomada la razon del presente

(XXI.)
 fente en el fol.448. del Libro Primero en el Registro de Hipotecas de la Ciudad de Barcelona à los diez y nueve de Febrero de mil setecientos setenta y dos. = Por Ignacio Claramunt Escrivano. = *Francisco Campderrós Notario.*

**RELACION DE LOS SOCIOS,
 CUYAS ACCIONES DEJAN COMPLETADO
 el fondo de los 500. mil Pesos.**

	ACCIONES.
El Marqués de Iranda.	2.
Don Joseph de Font y de Camprodon. . .	1.
Don Pio de Andreu y de Fontdevila. . .	1.
Don Martin de Carles y de Quintana. . .	1.
Don Francisco de Benages y de Andreu. .	1.
Don Pio Ramon de Andreu y de Aspre. . .	1.
Don Miguel de Gerona y de Rigalt. . . .	2.
Don Francisco de Milans y Compañia. . .	3.
Don Antonio de Busquets y Duran. . . .	2.
Don Francisco de Ardebol.	1.
Don Joseph Gloria.	2.
Don Salvador March.	3.
Don Miguel Francisco Pujol.	1.
Acciones 21.	

Documento 3

Cuadro 7
Fundación y renovaciones de las compañías barcelonesas 1771 - 1807

Año	Promotor / Director	Capital Acciones en pesos y de 128 c. accionistas	Fundación / Renovación	Nombre de la compañía "bajo la Invocación de" Activa hasta
1771	Josep Forns y de Milans	160.000 16/16	Fundación	Bajo la Invocación de la Sagrada Familia, Jesús, María y Joseph
1774	Melchor de Guardia i Matas y Guillermo Timmermans (3 meses después)	200.000 20/20	1ª renovación	
1776	Guillermo Timmermans	230.000 23/23		
1783	Pablo Puiggriguier*	230.000 23/23	2ª renovación	
1801	Pablo Puiggriguier **		3ª renovación	
				Activa hasta 1807
1772	Fco de Milans i de Benages Narciso de Milans y de Tord	500.000 100/68	Fundación	Inmaculada Concepción de María Santísima Ntra. Sra. y de la gloriosa Santa Eulalia . Activa hasta 1806
1775		565.000 113/68	1ª renovación	
1777		500.000 100/ 4	2ª renovación	
1803				
1774	Juan de Larrard	225.000 45/32	Fundación	Nuestra Señora de la Merced y los Gloriosos S. Antonio de Padua y San Ramón de Peñafort Activa hasta 1790
1776		260.000 52/21	1ª renovación	
1777		425.000 85/36	2ª renovación	
1783		300.000 60/24	3ª renovación	
1777	Benito Duran i Cerdà	250.000 50/33	Fundación	Nuestra Señora de la Esperanza y las Almas del Purgatorio. Activa hasta 1802
1782	Oleguer Verdaguer i Ros	170.000 34/16	1ª renovación	
1783				
1777	Josep Cuadradas	300.000 60/58	Fundación	Nuestra Señora del Rosario, Santo Domingo y Santa. Catalina de Siena Activa hasta 1802
1779	Francisco Espar i Arau			
1782		200.000 40/29	1ª renovación	
1788		200.000 40/23	2ª renovación	
1783	Félix Prat	110.000 11/8	Fundación	Jesús, María, Joseph y San Antonio de Padua. Activa solo 1 año

Fuentes: Elaboración propia a partir de documentos del AHPB de los notarios Ramón Font Alier: años 1771, 1772, 1774, 1775, 1776, 1777, 1782, 1783, 1788; Ramón Font de la Valle: 1788; José Manuel Avellá: 1777

* Biblioteca Nacional de Catalunya, Fons del Baró de Castellet, documento 33/1,

** Archivo de la Corona de Aragón, Real Audiencia, Consulado de Mar, Manual de la Escribanía del Consulado 3/6 (1761 – 1855). En la segunda renovación de la Compañía de Francisco de Milans y de Benages, 84 de las 100 acciones fueron suscritas por la Compañía de Fondos Perdidos, sociedad financiera de la plaza, fundada y presidida por el mismo Francisco de Milans.

4.2.3 Órganos de dirección de la compañía

La dirección de la compañía la formaban un director primero, un director segundo, un contador (contable) y varios, entre cuatro y seis, diputados conciliarios o consultores).

■ *Director primero*

Era el promotor principal de la compañía y era nombrado director primero en la primera Junta general en la cual se aprobaban los estatutos. Se trataba siempre de persona conocida en el mundo de los negocios, con experiencia en seguros, titular de una compañía comercial, a través de la cual había sido también asegurador. En la nueva compañía de seguros era titular de acciones en nombre propio y/o de su compañía comercial. Su remuneración era variable, según la compañía, oscilando de nada al 10%. En las dirigidas por Francisco de Milans y de Benages no se preveía remuneración alguna (*“los Directores y Conciliarios que nombraremos no gozarán del menor salario, por la mayor utilidad y beneficio de la presente compañía.”*), probablemente porque estos eran titulares de una parte importante del capital social. En las otras compañías la remuneración era habitualmente el 5% de los beneficios líquidos de los seguros hechos en Barcelona y provincia y del 3% de los hechos en Cádiz y otras Sucursales. En la compañía de Benito Duran y Cerda, la remuneración era del 4,5% de los beneficios y si había pérdidas la Junta General decidiría *“la gratificación que tenga a bien de concederle, atendiendo como es justo a su aplicación y trabajo”*. Finalmente en la compañía de Joseph Forn y de Milans la remuneración era del 10% de los beneficios, pero en este caso el salario de los empleados iba a cargo del Director.

Las obligaciones del director, establecidas en la escritura fundacional, eran:

- Firmar las pólizas, junto con el Contador, y asegurarse de que los riesgos cubiertos sean conformes a los límites fijados en los Estatutos. Tenía amplias facultades para establecer la política de aceptación de riesgos y fijar las tasas de primas. Era su responsabilidad principal y el éxito de la compañía dependía de su prudencia y experiencia en este campo.
- Vigilar las posibles acumulaciones de riesgos en un mismo barco y tomar las medidas apropiadas, como veremos en el apartado Reaseguro.
- Cobrar las primas al contado de los seguros emitidos.

- En caso de declararse una avería, comprobar la documentación presentada, hacer las averiguaciones necesarias (directamente o por medio de terceros si la avería se declaraba fuera de Barcelona), pagar las indemnizaciones, vender las mercancías abandonadas por los asegurados, iniciar pleitos y dar poderes a personas de confianza que representaran a la compañía en los Tribunales.
- Buscar, nombrar y formar a representantes apoderados (llamados también factores o directores signatarios) en otras plazas de Cataluña, del Reino y del extranjero, según las instrucciones de la Junta General o de la de Conciliarios. Preparar instrucciones y normas de actuación para los mismos.
- Invertir los excedentes de caja según lo previsto en la escritura fundacional.
- Reunir una vez al mes, como mínimo, la Junta de conciliarios para informarles de la marcha del negocio y tomar las decisiones pertinentes.
- Mantener actualizados, junto con el contador, los libros de la compañía que deben estar siempre en su poder:
 - * Libro mayor, con las cuentas de los Socios y de la Cía.
 - * Libro de caja (con ingresos y pagos).
 - * Libro – registro de pólizas emitidas.
 - * Archivo y copiador de cartas.
 - * Libro de Actas de las Juntas de accionistas y de las deliberaciones de las Juntas de conciliarios.

■ *Director segundo*

Nombrado también en la primera Junta general, reemplazaba al director primero en caso de enfermedad o de ausencia. Su remuneración era la misma que la del director primero, limitada al periodo en el cual estaba en funciones.

■ *Contador*

Era el contable de la compañía. Debía contrafirmar las pólizas para que estas tuvieran validez. Su obligación era registrar las operaciones (seguros, pagos, cobros) en los libros y preparar las cuentas anuales para la Junta general. Debía guardar y mantener actualizados los documentos oficiales de la compañía. Su remuneración era del orden de 100/150 pesos anuales + ½ % de los beneficios (1% en un sólo caso).

■ *Diputados conciliarios (o consultores)*

Eran accionistas nombrados en la primera Junta general para desempeñar las funciones de los actuales Consejos de Administración. No percibían remuneración alguna y se reunían una vez al mes, convocados por el director,

para conocer el estado y desarrollo del negocio. En dos casos tenían que tomar decisiones importantes para la compañía:

- a) cuando el total de capitales en riesgo suscritos en varias pólizas en un momento determinado alcanzaba el capital social, debían decidir, después de examinar los riesgos en curso (mercancías, tipo de barco, destino del viaje), si la compañía suspendía temporalmente la emisión de pólizas o no;
- b) igual decisión debían tomar en caso de declararse el estado de guerra entre dos o más naciones con tráfico marítimo, que pudiera afectar a su negocio.

Los diputados conciliarios eran, habitualmente, socios de compañías mercantiles o comerciantes matriculados (ver apéndice 2).

■ *Empleados*

El ritmo de emisión de pólizas, como veremos más adelante, era de cuatro o cinco pólizas diarias por las compañías más importantes, por lo que teniendo en cuenta el trabajo de mantener los libros al día, la correspondencia, sobre todo con los factores de otras plazas, la tramitación de averías (especialmente si daban lugar a pleitos), se justificaba la necesidad de uno o dos empleados administrativos, que el Director estaba autorizado a contratar, pagándoles un “*sueldo habitual en el mercado*”.

4.2.4 *El capital social. Obligaciones de los socios*

El capital social (en algunas compañías se denominaba Fondo) se expresaba siempre en pesos de 128 cuartos¹³⁴, dividido en acciones de 5 o 10.000 pesos. El capital osciló entre los 110.000 pesos de la compañía de Felix Prat y los 565.000 pesos de la primera renovación de la compañía de Francisco de Milans. La suscripción del capital por parte de los accionistas era un acto puramente formal, puesto que los socios no ingresaban en la caja de la compañía las cantidades suscritas. En las escrituras de fundación este hecho se indicaba claramente: “*no es necesario por ahora poner de prompto en Caja el importe de nuestras acciones, bastando nuestro Crédito y este Instrumento por el cual nos constituimos responsables*”. En algunas escrituras de renovación no figuraba esta particularidad, pero resultaba evidente, en el resto del texto de la escritura, que era una práctica general en todas ellas. En todas las escritura se indicaba además: “*Los Socios seremos responsables a exhibir*

¹³⁴ El peso de 128 cuartos o peso sencillo, valía 15 reales de vellón o 510 maravedíes de vellón. En la actividad diaria de las compañías (primas, capitales asegurados, cuentas anuales), las cantidades monetarias se expresaban en libras catalanas. La libra catalana, moneda de cuenta (sin existencia real), se dividía en 20 sueldos, cada sueldo en 12 dineros y cada dinero en 2 mallas. El real de vellón, moneda de uso corriente, valía 1 sueldo, 10 dineros y 1 malla. El peso (sencillo) de 128 cuartos valía 1 libra catalana, 8 sueldos y 3 dineros. La equivalencia, en decimales, era: 1 peso de 128 cuartos = 1,4125 libras catalanas, 1 real de vellón = 1,875 sueldos, 1 libra catalana = 10,6667 reales de vellón.

de prompto las cantidades que por el Director, a prorrata según nuestras acciones nos señale, en el caso de haver que pagar alguna perdida, y no alcanzaran los fondos en Caja de los premios cobrados, para que el crédito de la Cía. no descaesca en su honor por detener con morosidad el pago”, mediante la cual los socios reconocían su compromiso con la compañía de aportar fondos cuando ésta los necesitara. A esta regla sólo hubo una excepción, de breve duración: la de la compañía fundada el 31 de diciembre de 1777 por Josep Cuadradas que incluyó la obligación de ingresar en caja de la compañía el 5% del valor de las acciones suscritas por los socios, “*depositando en caixa en dinero de contado cinco por ciento sobre cada acción*”. Dos años después (acta del 22 de julio de 1792) el director J. Cuadradas fue reemplazado por D. Francisco Espar y Arau a causa de los problemas financieros causados por los agentes de Marsella, Cádiz y Alicante que causaron pérdidas a la compañía (los socios tuvieron que ingresar en la caja 190.360 libras, además del anterior 5%). En las dos renovaciones siguientes de la compañía (1782 y 1788) la obligación de ingresar el 5% del capital desapareció de los estatutos.

Estas nuevas compañías de seguros eran sociedades colectivas por acciones, en las cuales los socios asumían un compromiso importante con respecto a las obligaciones de la misma. La escritura de fundación decía: “*para su cumplimiento obligamos todos nuestros respectivos bienes y derechos, muebles y sitios, presentes y futuros, renunciando a cualquier Ley, y derecho a nuestro favor, y a la general en forma: y por pacto a nuestro propio fuero y domicilio...*” y por esta razón “*quedan avisados dichos Contrahentes por mi el Escribano baxo escrito, que de esta Escritura se ha de tomar razón en el Oficio de Hipotecas de esta Ciudad, dentro seis siguientes a la firma*”.¹³⁵ La responsabilidad de los socios era pues total y en ella comprometían todo su patrimonio.

Si bien el capital social no se desembolsaba, los accionistas debían tener una fortuna personal lo suficientemente importante para respaldar su acto de suscripción de las acciones, ya que 10.000 pesos de 128 cuartos (valor de la mayoría de las acciones), era una suma elevada de dinero. La información siguiente nos dará una idea del valor de esta suma. En el balance del 4 de mayo de 1774 de la Real Compañía de Comercio de Barcelona¹³⁶ se reflejaba la valoración de los cuatro barcos propiedad de la Compañía: el paquebote Señora del Pilar estaba valorado en 8.545 pesos de 128 cuartos, el paquebote San Esteban en 10.267 pesos, la fragata El Montserrat en 13.777 pesos y la fragata San Francisco de Paula en 14.750 pesos. Una sola acción tenía un valor nominal casi igual al de un barco oceánico de buen porte.

¹³⁵ Este registro fue creado por una Real Pragmática, publicada en Barcelona el 17 de marzo de 1786. Hemos comprobado en el Registro de la Propiedad de Barcelona, donde se guardan los registros de la antigua Contaduría de Hipotecas, la inscripción de estas escrituras y su cancelación al cierre de la Cía.

¹³⁶ José María Oliva Melgar, *La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias*, Barcelona, Publicaciones de la Universidad de Barcelona, 1982, apéndices.

Si los fondos procedentes de las primas y disponibles en la caja no eran suficientes para el pago de las averías, el director solicitaba el pago de una prorrata del capital a los socios. Si alguno de ellos no contribuía con la puntualidad necesaria, los demás socios se comprometían a cubrir su parte y el director quedaba facultado a proceder judicialmente (con una “pena” del 20%) o extrajudicialmente contra el socio moroso e incluso proponer su expulsión de la compañía. Con el objetivo de evitar estas situaciones, las compañías arbitraron sistemas para aumentar las disponibilidades de dinero en caja: los beneficios de un año se pagaban sólo al final del año siguiente, quedando así disponibles un año entero en caja o bien los beneficios se dejaban en caja hasta alcanzar una determinada cantidad por cada acción.

En caso de cierre de la compañía, una vez que los liquidadores hubieran terminado su trabajo, los socios se repartían el excedente o cubrían las pérdidas a prorrata de sus acciones.

4.2.5 La política de suscripción de los riesgos

La política de suscripción de los riesgos de las compañías barcelonesas, o sea la determinación de cuáles eran los riesgos que podían asegurarse, tenía dos aspectos bien definidos. El primero era el tipo de riesgos que podían aceptarse (tipo de barco, mercancías, destinos y otra características). Este aspecto era confiado al director, quien, basándose en su experiencia y conocimiento del mercado, decidía, puesto que la escritura de fundación le otorgaba este poder. La segunda era la determinación de los capitales máximos asegurables sobre las mercancías cargadas en un mismo buque. Las escrituras fundacionales marcaban estrictamente estos límites, que hemos resumido en el cuadro 8: “Capitales máximos asegurables sobre buques”. Sólo en casos muy excepcionales el director podía superar estos límites, con la condición obligada de reasegurar el capital que los excedía.

Cuadro 8
Capitales máximos asegurable en cada barco por compañía.
(en pesos de 124 cuartos)

Compañía (Director)	Barcos de naciones en paz general	Barcos de naciones en paz solo con alguna potencia	Barcos españoles en el Mediterráneo*	Barcos españoles fuera del Mediterráneo	Barco a América (sólo de ida o de vuelta)
Joseph Forn y de Milans					
Fundación	12.000	6.000	8.000	12.000	12.000
Renovación 1774	15.000	8.000	10.000	15.000	15.000
Renovación 1776	15.000	8.000	10.000	15.000	15.000
Renovación 1801	--	--	6.000	12.000	12.000
Francisco de Milans y de Benages					
Fundación	40.000	20.000	25.000	30.000	30.000
Renovación 1775	40.000	20.000	25.000	30.000	30.000
Renovación 1777	40.000	(general)			
Juan de Larrard					
Fundación	20.000	10.400	13.000	19.500	19.500
Renovación 1776	20.000	10.400	10.000	20.000	20.000
Renovación 1777	1)	20.000	25.000	35.000	50.000 2)
Renovación. 1783	15.000	(general)			
Benito Duran i Cerda					
Fundación	15.000	8.000	10.000	15.000	15.000
Renov. 1783	4.000	2.000	2.500	4.000	4.000
Joseph Cuadras					
Fundación	6%	3,5%	4%	6% del capital	
Renovación 1782	18.000	no precisa			
Renovación 1788	18.000	no precisa			
Félix Prat					
Fundación	5/6.000	--	5/6.000	7/8.000	7/8.000

*por no tener paz con los moros argelinos

1) cantidades que sean bien vistas por el director

2) sólo en navíos de guerra de la flota

Fuentes: Elaboración propia a partir de las escrituras de fundación y de renovación de las compañías.

Recordaremos aquí que no se hacían seguros de ida y vuelta a América, sino en un solo sentido. Esta prohibición figura detalladamente en varias escrituras fundacionales, por ejemplo la de la compañía de Joseph Forns y de Milans en la que se establece que: “es *prevención expresa, que tocante a los seguros de América, los haga solamente de ida y los podrá hacer separadamente de vuelta en un mismo vaso (buque) siempre que haya mediado el tiempo regular de haber llegado a su destino*”. En otras escrituras no se preveía la cobertura de viajes redondos (de ida y vuelta) en ningún trayecto. La redacción habitual es la siguiente: “...en los que devan tomar dichos riesgos, de hida, y vuelta, como de...”. Interpretamos que la coma excluye la cobertura de un viaje de ida y vuelta.

Las ordenanzas sobre seguros de los diferentes consulados no mencionaban, aunque no los excluyeran taxativamente, los viajes redondos, salvo la de Bilbao de 1737, que, como ya hemos visto, los incluía. Las razones de esta prohibición eran varias, y a nuestro entender obedecían a razones prácticas: en primer lugar las largas estancias de los barcos en los puertos, sobre todos los de América (causadas por el sistema de convoyes), con el consiguiente deterioro del casco del barco (acción del teredo, parásito de aguas tropicales que horadaba la madera del casco del barco), en segundo lugar la imposibilidad de conocer de antemano la carga y adaptar la prima en consecuencia, y finalmente porque un buen número de barcos que iban a América no volvían ya que se vendían in situ para el comercio local si recibían una oferta interesante. El paulatino aumento de los barcos de registro que iban y venían de América en el menor tiempo posible, fuera del sistema de convoyes, aumentó el interés por esta modalidad de seguro; de ahí que la Ordenanza de Bilbao de 1737 la mencionara y reglamentara.

Las grandes casas comerciales también tenían su propia política de cobertura de sus riesgos: sólo trataban con los aseguradores más solventes y, en casos de grandes riesgos, repartían el seguro entre varias compañías. Así, la casa Alegre e hijo cargó en la polacra San Franciscos de Paula 1300 barriles de aguardiente, marcados MAH, de Salou para Veracruz y aseguró este envío en tres compañías distintas:

- 5.000 libras catalanas en la compañía de Oleguer Verdaguer al 2,55% de prima, el 29.4.1790.
- 5.000 libras en la compañía de Espar y Arau al 2,5% de prima, el 29.4.1790
- 6.000 libras en la compañía de los Cinco Gremio al 2,5% también, el 4.5.1790.

La casa Alegre no sólo repartió el riesgo entre tres compañías sino que asumió en propio una parte importante del riesgo. Las tres pólizas contenían una cláusula manuscrita que indicaba que las compañías no cubrían el riesgo de baratería del patrón ni de otra avería que no fuera la gruesa y la avería general. El riesgo de avería particular y de baratería del patrón quedaba a cargo del asegurado. Los barriles no iban numerados y en caso de avería particular, que afectara sólo a una parte del cargamento, hubiera sido imposible determinar a cuál de los tres aseguradores correspondía el pago de los daños. En cuanto al riesgo de baratería del patrón, debido al tipo especial de carga, podía producirse sólo con la connivencia del propietario y es lógico que los aseguradores no quisieran cubrir este riesgo.

4.2.6 El reaseguro

En la práctica moderna del seguro, el reasegurador actúa limitando los desembolsos del asegurador directo que excedan su capacidad económica. Las relaciones entre los dos se establecen por medio de un contrato de reaseguro, que tiene diferentes formas. En el caso más simple, el asegurador cede al reasegurador la parte de aquellos riesgos (parte del capital asegurado

y de la prima correspondiente) que excedan de su capacidad (*reaseguro facultativo en cuota parte*). Por ejemplo, cede al reasegurador todas las cantidades que excedan de 50.000 unidades monetarias en los riesgos que acepta. En otro caso el asegurador cede una parte de todos los riesgos (y de las primas correspondientes) que asume (*reaseguro obligatorio en cuota parte*). Por ejemplo, cede el 50% de todos los riesgos que asume.

En otras fórmulas más sofisticadas, el reasegurador asume el pago de la parte de cada siniestro que excede de una cantidad determinada, por ejemplo todos los pagos que excedan de 25.000 euros en cada siniestro (*reaseguro exces loss*) o bien el pago de la cantidad que exceda un límite determinado, en el caso de que el total de los pagos por siniestros realizados en un año por el asegurador supere este límite (*reaseguro stop_loss*), por ejemplo, si el total de siniestros pagados en un año supera un millón de euros, el reasegurador paga todo el exceso.

El reaseguro permite así al asegurador directo, por un lado, aceptar riesgos más importantes que los que su capital social le permitiría y, por otro lado, limitar los pagos a su cargo en caso de sufrir siniestros muy graves o una acumulación inhabitual de siniestros en un mismo año, situaciones ambas que desequilibrarían sus cuentas.

En el periodo estudiado no existían compañías especializadas en el reaseguro y capaces de aplicar técnicas sofisticadas; por lo tanto sólo se aplicaba la primera modalidad de las indicadas: ceder a otra compañía aseguradora una parte de ciertos riesgos asumidos y pagar la prima que ésta pedía. El concepto de reaseguro no debía resultar muy claro a los aseguradores de la época puesto que en el pleito 1607 del año 1783¹³⁷, en la parte manuscrita de la póliza se indicaba “que os reaseguramos sobre géneros cargados en el navío...”, cuando en realidad se trataba de una póliza normal que aseguraba mercancías propiedad de Armengol Gener.

La necesidad de recurrir al reaseguro podía presentarse en dos casos, previstos claramente en las escrituras fundacionales, además de la libre decisión del Director de protegerse con una operación de reaseguro, en el caso en que considerara algún elemento de la póliza (mercancía, barco, trayecto) como especialmente peligroso. En un primer caso, el director podía verse forzado a aceptar, por ser el asegurado un accionista de la compañía, un riesgo especialmente grave o tener que superar los límites máximos de capitales asegurables previstos en los estatutos. En estos casos, o cuando el director decidía personalmente superara los límites, la escritura de la compañía de Milans y de Benages indicaba (cláusula 14) decía “*y podrá el Director, siempre que lo tenga por combeniente, reasegurar el todo o parte que por cuenta de esta Compañía hubiese firmado, dando al mismo tiempo facultad al Director para que, con acuerdo de los Conciliarios, pueda exceder en los riesgos todas las partidas que tubiesen por combeniente, y les dictare la prudencia, de las*

¹³⁷ ACA, Pleitos del Consulado nº 1607, año 1783, Armengol Gener (socio de una compañía de seguros) contra la compañía de Guillermo Timmermans.

que están señaladas en el Capítulo cuarto de esta Escritura, con el bien entendido, que ha de ser de su cargo mandar reasegurar a todas las que excediesen de las prescritas en el mismo capítulo”. Otras compañías no mencionan al reaseguro, pero parece lógico pensar que actuaban de la misma manera. El eventual mayor coste del reaseguro (la compañía que aceptaba cubrir la parte de riesgo cedida podía pedir una prima superior a la de la póliza inicial) iba naturalmente a cargo del asegurador que, seguramente, había tenido en cuenta esta circunstancia en el momento de fijar la prima del contrato inicial. Se producía también necesidad de reaseguro en caso de “*cúmulos de riesgos conocidos*” cuando el valor de las mercancías aseguradas y cargadas en un mismo buque superaba los límites previstos, porque los factores de la compañía en otras plazas habían asegurado nuevas mercancías embarcadas en las escalas que el barco hacía antes de llegar a su destino. Esto ocurría con cierta frecuencia en los barcos que se dirigían a América con escala en Cádiz. Para evitar este exceso de riesgo, las escrituras (tanto la de fundación como las de nombramiento de factores) preveían que ambas partes debían comunicarse (“*dar noticia en cada correo*”) los riesgos asumidos. En la compañía de Juan de Larrard se autorizaba el factor de Cádiz a contratar el reaseguro del excedente en la plaza y si no lo conseguía en la plaza podía hacerlo en Inglaterra o en Holanda. Si este mecanismo fallaba y el barco estaba ya navegando hacia América, el excedente de riesgo quedaba a cargo de la compañía.

El coprador de cartas de la compañía de seguros de Francisco Espar y Arau, correspondiente al primer trimestre de 1781, nos ha permitido determinar que una carta de Cádiz a Barcelona tardaba entre 13 y 15 días y una entre Marsella y Barcelona entre 5 y 7 días. Teniendo en cuenta la lentitud de la carga de mercancías en los barcos y de la duración de los trámites administrativos, en la mayor parte de los casos había tiempo para concertar los reaseguros que fueran necesarios.

En la práctica del reaseguro, el asegurador directo era el único responsable frente al asegurado por la totalidad del capital asegurado. El asegurado desconocía el eventual reaseguro concertado sobre sus mercancías o su barco y no tenía ninguna acción directa contra el reasegurador. Si este fallaba en el momento del pago, el asegurador directo debía asumir el pago de la totalidad del capital asegurado.

4.3. Los socios

Los socios de las compañías se encuadraban, en su mayoría, en corporaciones profesionales dedicadas a actividades mercantiles, con intereses en el transporte marítimo y formaban un colectivo bastante restringido: en efecto sólo 168 socios¹³⁸ formaron las seis compañías y se redujeron a 104 después de la tercera renovación de la compañía de Milans y de Benages (ver cuadro 8). No

¹³⁸ No hemos podido identificarlos todos, puesto que en la escritura sólo figuraba su firma, de difícil lectura.

había una especialización aseguradora profesional; tampoco nos consta, puesto que no lo hemos encontrado en los textos consultados, que existiera un gremio de aseguradores. Esta situación dejó a las compañías y a los socios una gran libertad de maniobra para resolver sus problemas con rapidez pero también les dejó sometidos a las fuerzas del mercado, que se materializaron en una competencia muy dura en el establecimiento de las primas y en las condiciones de suscripción.

4.3.1 Obligaciones y derechos de los socios

Los derechos y obligaciones de los socios se indicaban en la escritura de fundación. Cualquier socio podía ser nombrado director o miembro de la Junta de consiliarios, cualquiera que fuera el número de acciones de su propiedad. Sin embargo estos cargos se designaban antes de la constitución de la compañía y se atribuían a los promotores (y figuraban ya en la escritura fundacional). Debido a la corta duración prevista de las compañías no se renovaban, salvo casos especiales o en el momento de la renovación de la compañía. Los socios tenían derecho a participar en las asambleas generales y extraordinarias y a percibir los dividendos, cuando los había. Puesto que los socios no ingresaban en la caja el capital correspondiente a las acciones suscritas, su obligación principal, que hemos comentado ya en el apartado sobre el capital social, era la de aportar las cantidades solicitadas por el director cuando los fondos disponibles no eran suficientes para pagar las averías y los gastos. La escritura fundacional preveía también las formalidades a seguir en los casos de:

- Aumento o disminución del capital, en estos casos la compañía se renovaba.
- Admisión de nuevos socios.
- Muerte de un socio (sus acciones pasaban a los herederos legales).
- Cambio de domicilio fuera de Barcelona (nombrar un procurador en la ciudad).
- Que algún socio quisiera retirarse o fuera extranjero y tuviera que abandonar el país en caso de guerra, o los herederos de un socio fallecido no quisieran seguir en la compañía: en estos casos debían ofrecer sus acciones primeramente a los demás socios antes de poder venderlas a terceros (las acciones eran sindicadas).

No hemos encontrado, aunque no tenemos la absoluta certeza debido a la dificultad de lectura de algunas firmas de socios en las actas, accionistas comunes a dos o más compañías. Los socios seguramente sólo podían serlo de una compañía. Dos compañías lo indicaban claramente en sus escrituras. La compañía de Juan de Larrard, lo prohibía tajantemente al establecer que *“por pacto expreso que ninguno de los Interesados de la presente Cía. no debe ni pueda interesar en otra Compañía directamente ni indirectamente, y si alguno faltare a ello perderá cuantos beneficios le pudieran tocar por sus acciones y deberá no obstante satisfacer las pérdidas que por ellas le puedan pertocar”*. La misma cláusula figuraba en la de Benito Duran y Cerdá. Preveía

incluso que, los que eran ya socios de otra compañía, deberían abandonarla en su próxima renovación. La penalización era la misma que en la compañía de Juan de Larrard. Eran unas cláusulas bastante duras, que evidencian que las compañías se componían del director y su “clan” comercial. En este aspecto las compañías barcelonesas actuaban de una manera totalmente opuesta a la que era costumbre, en el transcurso del siglo XVII y hasta final del XVIII, en el mercado mallorquín, donde el “prenedor” (suscriptor de riesgos) y el cajero lo eran de varias compañías a la vez.¹³⁹

Una vez constituida la compañía, las altas y bajas de socios debían ser aprobadas por la Junta de Conciliarios y, en la compañía de Benito Duran y Cerdá, por la Junta general con el voto de los 2/3 de los presentes. Los nuevos socios admitidos debían:

- Igualar la aportación dineraria hecha por los antiguos socios (ingresos de parte del valor de las acciones o beneficios de años anteriores no cobrados).
- Aceptar mediante escritura notarial todas las cláusulas de los estatutos de la compañía e inscribir su calidad de socio en el Registro de Hipotecas de la Ciudad.

Los socios particulares suscribían habitualmente una sola acción; los que eran titulares o socios de una compañía comercial entre dos y seis acciones, en nombre propio o de su compañía. Generalmente no se admitían bajas en los primeros dos o tres años. Los socios que se daban de baja, como ya hemos comentado, debían ofrecer primeramente sus acciones a los otros accionistas y sólo en el caso de que nadie quisiera comprarlas podían ofrecerlas a terceros. La intervención de los socios en la administración de sus compañías era bastante reducida. La lectura de las actas de las juntas generales, a las cuales asistían habitualmente poco más de la mitad de los socios, no refleja intervenciones de importancia. Los socios se limitaban a aprobar las propuestas de la dirección y sólo cuando se presentaban problemas importantes de dinero se producían intervenciones. Mencionaremos dos casos:

- Acta de 1779 de la compañía de Josep Cuadradas: los socios manifestaron su disconformidad con la política expansionista del director en el nombramiento de agentes en otras plazas. Los agentes de Marsella, Cádiz y Alicante habían provocado importantes pérdidas, lo que obligó a los socios a desembolsar un dividendo negativo global de 190.360 libras. En la siguiente renovación de la compañía el director fue reemplazado por Francisco Espar y Arau.
- Acta de 1782 de la compañía de Benito Duran y Cerdá: el director había utilizado fondos de la compañía para negocios particulares. Como consecuencia Duran fue cesado y reemplazado por Oleguer Verdaguer y Ros.

¹³⁹ Jerònia Pons Pons, «Compañías de seguros marítimos en España (1650-1800)», *Hispania. Revista de Historia*, (enero-abril 2007), págs. 287-288.

La impresión que se desprende de una atenta lectura de estas actas es que lo que más interesaba a los socios era el carácter semi-cautivo de sus compañías y las ventajas que podían obtener para sus expediciones de mercancías por mar. Si surgían problemas que les obligaran a desembolsos más o menos cuantiosos, reaccionaban rápidamente para decidir cambios en la estructura de la compañía.

4.3.2 Características del accionariado

En el universo de los socios de las compañías de seguros, encontramos las mismas personas que dominaban el mundo de los negocios barceloneses. Veamos quiénes fueron los promotores de las compañías, que fueron luego sus primeros directores, y los que los reemplazaron. Benito Duran i Cerdá era comerciante no matriculado, titular de su propia compañía comercial; Francisco Espar y Arau,¹⁴⁰ comerciante matriculado, heredero de una familia de agentes de cambio, titular de su propia compañía comercial (que quebró en 1808), primer Cónsul del Consulado de Comercio; Melchor de Guardia y Mata, comerciante matriculado y caballero; Josep Forns y de Milans, comerciante matriculado, ciudadano honrado y socio de varias compañías comerciales, primer Cónsul del Consulado de Comercio; Juan de Larrard, de origen francés, comerciante matriculado, caballero, titular de su propia compañía comercial y miembro de la Junta de Gobierno del Consulado de Comercio y del Tribunal del Consulado de Comercio. En 1777 creó la casa bancaria Compañía del Banco de Crédito (que duró solo un año); Francisco de Milans y de Benages,¹⁴¹ caballero, titular de su propia compañía comercial, heredero de los Milans y de los Benages, aseguradores ya en 1730, que fundó en 1779 la Compañía de Fondos Perdidos y Banco de Vitalicios, para seguros de vida y de rentas, en la cual participaron numerosos socios de compañías de seguros marítimos; Felix Prat, comerciante matriculado y ciudadano honrado; Pablo Puiguriguer, comerciante matriculado y socio de la compañía Puiguriguer y Riera; Joseph Quadradas, apoderado de Armengol y compañía; Guillermo Timmermans, comerciante matriculado de origen flamenco y socio de las compañías Timmermans y March (que quebró en 1801) y Timmermans y Ravella; Oleguer Verdaguer y Ros, comerciante no matriculado.

Otros comerciantes barceloneses importantes participaron, con cargos diversos, en estas compañías de seguros: Onofre Gloria¹⁴², Antonio de Gispert, Antonio y Rafael Puget y otros. La importancia del colectivo de socios de las compañías de seguros en la sociedad barcelonesa puede verse también en el

¹⁴⁰ María Luisa López Clúa, <Francisco Espar y Cía. Ejemplo de comercio colonial a final del siglo XVIII>, tesis de licenciatura, Universidad de Barcelona, 1982.

¹⁴¹ Carmen Eulalia Bencomo Mora, <La familia Milans. Comercio y nobleza en la Cataluña del siglo XVIII>, tesis de licenciatura, Universidad de Barcelona, 1983.

¹⁴² Roberto Fernández, <La burguesía barcelonesa del siglo XVIII: Los Gloria>, tesis de licenciatura, Universidad de Barcelona, 1986.

hecho que de los 23 miembros de la Junta de Gobierno del Comercio del Principado de Cataluña en 1802, 12 eran socios de compañías y de los 13 miembros del Tribunal del Consulado de Comercio en 1792, 5 eran socio de compañías de seguros¹⁴³ (ver apéndice 3).

4.3.3 Las compañías y los socios

El análisis de las 148 pólizas emitidas entre el 13.4.1778 y el 22.8.1778 del Registro ya citado de la compañía de Juan de Larrard (cuadro 5), nos ha permitido hacer algunas observaciones interesantes sobre las relaciones entre las compañías y sus socios. Estos representaban la mayoría de los clientes de la compañía: el 64% de las pólizas emitidas y el 67,5% de los capitales asegurados eran de socios. El capital medio asegurado por los socios era de 3.900 libras y el de los demás asegurados era de 3.100 libras. Los dos clientes principales eran las compañías comerciales de Hermes, Larrard, Keith y Cía. con 16 pólizas y Galup, Sarriera y Cía. (proveedores de trigo de la ciudad) con 15 pólizas. Ambas compañías eran propietaria de 3 acciones cada una, sobre un total de 65.

Los socios recibían un trato privilegiado con respecto a los clientes particulares ya que las tasas de primas que se les aplicaba eran entre $\frac{1}{4}$ y $\frac{1}{2}\%$ más baratas. Las sobreprimas para un posible riesgo de guerra eran habitualmente del 10% en lugar del 15% aplicado a los que no eran socios. En el cuadro 5 encontramos algunos ejemplos de estas diferencias de trato, que hemos encontrado también en otras compañías. El carácter semicautivo de estas compañías, que comentábamos al inicio de este estudio, queda confirmado por estos datos. Los socios se unían por afinidades personales e intereses comerciales comunes para crear una compañía de seguros que les permitiera asegurar sus transportes de mercancías con rapidez y en condiciones económicas favorables.

5. EL NEGOCIO DEL SEGURO MARÍTIMO BARCELONÉS

En este capítulo analizaremos los aspectos más importantes del negocio asegurador barcelonés como la estructura de su red de agentes y representantes, las cuentas anuales y la solvencia de los aseguradores, su importancia en el conjunto de la economía barcelonesa y finalmente las causas de su desaparición a finales del siglo. También estudiaremos las características de otras compañías aseguradoras en otras plazas española, comparándolas con las de Barcelona.

5.1. Las agencias-representantes en otras plazas

Todas las compañías estudiadas nombraron representantes apoderados (llamados también Factores o Directores signatarios) en "*otras plazas del Principado o del Reyno para el fomento de las utilidades de la compañía*". El director y la Junta de conciliarios recibían poderes en la escritura fundacional para nombrarlos. El nombramiento se hacía por acta notarial, que reflejaba la

¹⁴³ Almanak mercantil o guía de los comerciantes para el año 1792, Madrid.

decisión del director y/o de la Junta de conciliarios (con un texto prácticamente igual): “*por tanto de su libre alvedrio y espontanea voluntad elije, nombra y deputa por Factor y Comisionado de la referida Cía de seguros marítimos a Don....., aunque ausente como si fuera presente, para que en nombre del otorgante...*”. Cabe destacar que en las escrituras de nombramientos hechas en Barcelona que hemos podido leer, el nombre de los factores indica claramente su origen catalán: Francisco Llobet, Antonio Miquel y Folch, J. Antonio Almera, etc. Se trataría, en muchos casos, de hijos “segundones” de familias agrícolas catalanas establecidos como comerciantes fuera de Barcelona.

Los representantes nombrados eran, como la mayoría de accionistas, comerciantes de la plaza donde residían. Las actas de nombramiento contenían las instrucciones de la compañía para el factor, que, junto con el análisis del copiador de carta de Francisco Espar ya citado, nos ha permitido entender cómo actuaban. Su labor consistía en aceptar y suscribir riesgos, emitir y firmar pólizas en nombre de la compañía, dentro de los límites de capitales máximos asegurables que le habían sido otorgados, aplicar las primas correspondientes y demás instrucciones recibidas de la misma, cobrar las primas según la costumbre de la plaza en que se hacían los seguros (recordaremos aquí, a modo de ejemplo, que en la práctica burgalesa de los siglos XV y XVI, las primas se cobraban en la feria de Medina del Campo del año siguiente), pagar las averías que ocurrieran, aceptar abandonos de mercancías y gestionar su mejor venta, y todas cuantas gestiones sean necesarias en la tramitación de las mismas, incluido comparecer en cualquier tipo de juicio, mantener al día los libros necesarios y enviar cada mes a la compañía un resumen de su actividad y los fondos cobrados, guardando en su poder una parte razonable de los mismos para el pago de eventuales averías. Su remuneración se componía únicamente de comisiones, no muy elevadas (entre el 1 y el 1,5% del capital asegurado), dependiendo de la dificultad de sus intervenciones en la tramitación de averías. Los nombramientos de agentes se comunicaban a los comerciantes locales mediante anuncios en la prensa local y por medio de notas impresas similares a la del documento 4 que incluimos a continuación.

Los comerciantes catalanes que tenían negocios con América disponían de factores o representantes en Cádiz y Málaga donde muchos barcos catalanes hacían escala para completar su cargamento (se abría entonces un segundo registro o Manifiesto de carga en el cual se inscribían las mercancías cargadas en aquel puerto) o para descargar parte de su carga al regreso de América. Estos factores comerciales eran a menudo también representantes de las compañías de seguros en las cuales sus comanditarios barceloneses tenían intereses, entre ellos Francisco de Milans y de Benages, Bonaventura Magarola, Rafael Puget, Guillermo Timmermans y los hermanos Gloria.¹⁴⁴ No siempre el nombramiento de un factor resultaba un éxito. En el apéndice 2 hemos relacionado una serie de actas de la Junta general de la compañía de Josep Quadradas en 1779 y 1780 relativas a los problemas causados por su

¹⁴⁴ Para mayores detalles sobre este aspecto del comercio barcelonés, ver Josep M. Delgado, <Cádiz y Málaga en el comercio colonial catalán posterior a 1778>, *Primer Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1976.

factor en Marsella, que provocó grandes pérdidas y acabó quebrando, y sus factores en Cádiz y Alicante, que fueron cesados, lo mismo que el director en Barcelona. En el acta de 1779, página 452 (ver apéndice 2) algunos accionistas manifestaron claramente su disconformidad con la actuación del recién cesado director y su política expansionista: *“Los abajo firmados Interesados, tenemos derecho de exponer quanto se nos ofresca en bien de la misma con arreglo a la Escritura de Compañía y demás que resulta de nuestras firmas. Según lo que tenemos entendido y en parte nos lo acaba de corroborar lo que acaba de manifestarnos el actual Sr. Director y Sres. Conciliarios lo que hemos desembolsado todos los Socios son 190.360 libras catalanas, sin los trastornos a que se halla la Cía., que si esta no hubiese ambicionado tanto y se hubiese contentado con los seguros podidos hacer en esta, bien nivelados y tomados con la práctica y prudencia que requiere la gravedad de un asunto tan serio como el que se trata, sin duda nos podríamos lisongear que a lo menos no estaríamos expuestos a perder de nuestros caudales; todo lo referido proviene de tiempo de paz, pues que será en las actuales criticas ocurrencias; también lo es que lo han causado las factorías de Marsella, Cádiz y Alicante: el factor regularmente ambiciona por la comisión”*. Seguramente por esta razón, en la siguiente renovación de esta compañía se incluyó en los estatutos la prohibición de nombrar factores en otras plazas.

5.2. Las cuentas anuales de las compañías

Según las escrituras de fundación, el director debía convocar la Junta general de los socios por lo menos una vez al año y presentar el balance del año anterior. Esta reunión se celebraba en casa del director o en la Lonja de Mar y el notario levantaba acta de la misma. Hemos encontrado solamente los detalles de las cuentas de dos años de la compañía de Francisco de Milans y de Benages, creada el 13 de febrero de 1772 en las actas del 4 de marzo de 1773 y del 16 de marzo de 1774. A pesar de que se denominaba balance, se trataba en realidad de la cuenta de pérdidas y ganancias, que reflejaba los totales de ingresos y pagos que figuraban en el libro mayor y en el libro de caja de la compañía. Las compañías no tenían bienes propios (a parte, tal vez, del material de oficina y el saldo de caja) ya que los socios no ingresaban el capital suscrito. Sin embargo, en el momento de suscribir las acciones, los socios contraían una deuda con la compañía (correspondiente al capital no ingresado), que disminuía a medida que el director solicitaba aportaciones en metálico. Además, si el negocio se desarrollaba de manera satisfactoria, se generaba un excedente de dinero en metálico que se invertía en albaranes o quedaba en la caja. Estos elementos hubieran tenido que conformar un balance de la compañía, con activos y pasivos.

LA COMPAÑIA BARCELONESA DE SEGUROS ;

Titulada la Sacra Familia J. M. J. S. Joachin y Sta. Ana, ha establecido facturia en esta Ciudad, á Cargo de D. Antonio Miquel y Folch, como consta de poder, que á este fin le tienen otorgado en 29. de Marzo de este año, los Sres. Director, y Conciliarios de ella; La que se compone de 25. acciones de 10. mil pesos de 128. quartos cada una, como parece de Escritura firmada por los mismos, otorgada en 31. de Enero de 1776. ante el Escribano D. Ramon Font y Alier. con responsabilidad mutua.

	<i>Acciones.</i>
El Matquez de Palmerola . . .	1.
Don Francisco Dusay y de Fivaller	1.
Don Xavier Antonio de Castaños .	1.
Don Ramon de Nadal y Ferrer .	1.
Don Melchor de Guardia y Matas .	1.
Don Josef Francisco de Duran .	1.
Sres. Alegre y Gibert	1.
Don Antonio Matas	1.
Don Josef Francisco Segui . . .	1.
Don Antonio Pongem y Alabau .	1.
Don Josef Forn y de Milans . .	1.
Don Pedro Ros	1.
Don Antonio Gisper	1.
Don Josef Molins	1.
Don Juan Vidal y Mit	1.
Don Josef Roig y Gelabert . .	1.
Don Felix Prat	1.
Sres. Prat Marti Balderich y Fuster	1.
Sres. Puiguirguer y Riera . . .	1.
Don Pablo Mirons	1.
Don Guillermo Timmermans . .	1.
Sres. Bavi Resef e Hijo	1.
Don Bernardo Modorell y Comp .	1.
Don Francisco Llobet de la Torre .	1.
Don Antonio Miquel y Folch . .	1.
	<u>25.</u>

Calle Sucia, Casa Num. 166.

* Cádiz

La primera cuenta, presentada a los accionistas en el domicilio del lltre. Señor Don Juan Phelipe de Castañes (lo que nos da una idea de la importancia en Barcelona de Francisco de Milans) en presencia del notario Ramón Font Alier y de 39 de los 58 accionistas, reunidos en Junta general el 4 de marzo de 1773, correspondiente al primer ejercicio de la compañía, desde el 12 de febrero de 1772 (fecha de fundación de la compañía) hasta el 4 de marzo de 1773. El notario leyó “en voz alta” los datos del “balance” que quedan reflejados en el acta notarial. No se indica si se había entregado copia de estos datos a cada uno de los presentes. Para facilitar el análisis de esta cuenta, la presentamos en la forma habitual de una cuenta de pérdida y ganancias.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Primer ejercicio: desde el 13.2.1772 hasta el 4.3.1773.

Pólizas emitidas: 995 por un total de capitales asegurados de 2.423.696 libras, 6 s., 1d.

Estos datos proceden del registro de pólizas de la compañía. Comparando los capitales asegurados con el número de pólizas obtenemos el capital medio asegurado que fue de 2.436 libras por póliza. La prima media fue de 67 libras por póliza, o sea el 2,76% del capital asegurado. Como puede verse se trata de cantidades bastante reducidas.

La cuenta de Pérdidas y Ganancias refleja los datos siguientes:

Ingresos (en libras catalanas)			Gastos (en libras catalanas)		
Primas cobradas	66.802	12,4	Averías pagadas	3.881	10
Intereses s/albaranes	2.239	14,0	Gastos generales	1.066	13
“Beneficio líquido”	64.114	3,4			

Se había invertido en albaranes 73.447 libras, 5s, y 5d. que habían producido 2.239 libras 14 sueldos, o sea una rentabilidad del 3,05%. Las 64.114, 3, 4 libras del beneficio líquido declarado, se encuentran invertidas en albaranes (60.367 libras y 16 sueldos) y en caja (3.726 libras, 7 sueldos y 4 dineros). El beneficio de 641,10 libras por acción no se pagó a los socios y quedó en la caja, en espera de que se liquidaran las averías pendientes de pago. En la misma asamblea el director propuso incluir algunas modificaciones en la póliza, que fueron aceptadas por los socios presentes.

Las cuentas del ejercicio siguiente se presentaron a los socios (38 presentes) por el mismo notario y en el mismo lugar el 16 de marzo de 1774.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias

Segundo ejercicio: desde el 5.3.1773 hasta el 4.3.1774

Pólizas emitidas: 850 por un total de capitales asegurados de 1.878.854 libras, 14s. y 3d.

Capital medio: 2.210 libras, prima media: 69 libras, el 3,12% del capital asegurado

Ingresos			Gastos		
Primas del año	58	691,7	Averías del año anterior*	16.611	5
Primas de año anterior**	62.921	2,4	Averías del año	7.323	1
Intereses del año	4.926	6,4	Gastos generales	1.057	10.11
Intereses del año anterior	2.239	14,7			
“Beneficio líquido”	103.886	9, 9			

* por no estar aún justificada cuando se presentó la anterior cuenta.

** primas menos averías pagadas.

Se invirtieron 145.511 libras, 3s. y 5d. en albaranes (que produjeron una rentabilidad de 4.926 libras, 6s. y 4d. o sea una rentabilidad del 3,39%) y el beneficio del ejercicio por acción fue de 1038 libras, 7 sueldos y 3 dineros. En este segundo año el contador sumó las cuentas de los dos ejercicios, salvo en los gastos generales, donde olvidó incluir las 1.066 libras y 13s. del primer año. En el acta no se mencionó el destino del “beneficio líquido”, aunque se indicó que “tocarían por acción 1038 libras, 7s. y 3d.”, lo que nos hace suponer que en este segundo ejercicio tampoco se pagó dividendo. El director comentó que este año se han cubierto menos riesgos que el anterior por la prudencia que él mismo aplicó en la suscripción de los riesgos, logrando además primas más ventajosas (como puede verse en los datos indicados anteriormente: capitales asegurados más bajos y primas superiores). Propuso nuevas modificaciones en la póliza sugeridas por la experiencia del primer año (introducción de una franquicia del 15% sobre los cargamentos de naranjas y limones) y nombrar representantes comisionados en algunas plazas del Principado y de España, propuestas que fueron aceptadas por los socios presentes.

A la vista de los datos de estas dos cuentas, podemos observar, en primer lugar, que se trata únicamente de la cuenta de ingresos y pagos, sin ninguna constitución de provisiones al final de ejercicio, establecida según el modelo de las compañías comerciales de la época. Recordaremos que en el punto 4.1 hemos definido a las compañías de esta época como “compañías comerciales de seguros”. Al final del primer ejercicio la compañía hubiera tenido que constituir una provisión para averías pendientes de pago del orden de 17.000 libras (que es la cantidad que se ha pagado en el segundo ejercicio). Esta ausencia de provisiones, sin embargo, no afectaban a la solvencia de la compañía, como veremos en el punto siguiente. En segundo lugar, no hay ninguna mención de impuestos ni tasas. Parece pues que la actividad aseguradora no era sometida a ninguna presión fiscal. En tercer lugar, observamos que la rentabilidad de la inversión de los excedentes de caja en albaranes era bastante reducida (poco más del 3%).

Ninguna compañía precisaba dónde debían conservarse los caudales, en principio responsabilidad del contador. Sólo la compañía de Josep Quadradas indicaba que estos debían guardarse en una caja de caudales cerrada con tres llaves (una para el director, otra para el contador y una para un conciliario)

dejando en poder del director 1.500 pesos para “ocurrir a los gastos que de pronto se ofrecieran”.

El acta de la asamblea del tercer año de la compañía no indica datos de la cuenta, sólo que fue leída por el director y aprobada. Se decidió el cierre de la compañía, el nombramiento de liquidadores y la constitución de una nueva compañía bajo la misma invocación y con el mismo director. De los 50 accionistas iniciales sólo 35 siguieron en la nueva compañía.

No hemos encontrado en las actas notariales de las demás compañías datos similares sobre sus cuentas anuales. Podemos, sin embargo, suponer que todas las establecían de forma similar, puesto que todas tenían una estructura empresarial similar y sus directivos pertenecían al mismo entorno de comerciantes.

5.3. La solvencia de las compañías

La capacidad de las compañías para responder a sus obligaciones frente a sus clientes era garantizada por su propia forma jurídica de responsabilidad personal, ilimitada y solidaria de los socios, inscrita además en el Registro de Hipotecas. La rapidez y la continuidad en los pagos era el elemento principal que creaba en la plaza la imagen de la compañía y el indicador de su buena o mediocre gestión del negocio y era el aspecto principal que determinaba la solvencia de la misma.¹⁴⁵

¿Cómo podemos expresar una opinión sobre la solvencia de unas compañías de seguros que no disponían de fondos propios (capital social ingresado) y no constituían provisión alguna al final de cada ejercicio? Para esta valoración debemos considerar otros varios elementos.

El primer aspecto de la compañía a examinar es si los riesgos máximos asegurables sobre un mismo barco mantienen una relación adecuada con el capital social. La práctica habitual de los aseguradores modernos establece que el capital máximo asegurable a cargo de la compañía (o sea sin computar el capital cubierto por el reasegurador) no debe superar, en cada riesgo, el 5% del capital social. En el cuadro 8 podemos observar que el límite del 5% se supera ampliamente en todas las compañías, y en la mayoría de ellas ronda incluso el 10% del capital social. A cada renovación los capitales máximos

¹⁴⁵ Según la legislación actual europea, la capacidad económica de una compañía de seguros se valora según su *Margen de solvencia* (Art. 61 del reglamento del 20.12.1998 de la Ley de seguros española). Este margen se determina de la manera siguiente. Por un lado se determinan los fondos propios de la compañía, no comprometidos en el negocio y por lo tanto disponibles, que son: el capital social + las reservas patrimoniales voluntarias + el beneficio del año, y a este total se restan los dividendos pagados en el año. Este total se compara con otro, de cálculo complejo y que aproximadamente representa el 17,5% del total de las primas del año. Si esta comparación da un resultado igual o superior a 1, la solvencia de la compañía es correcta; si el resultado es inferior a 1, esta debe presentar un plan para corregir esta desviación.

asegurables se adaptaban al nuevo capital social. A pesar de lo elevado de los riesgos que las compañías podían suscribir, no podemos hablar, sin embargo, de una gestión imprudente ya que estos capitales máximos asegurables eran alcanzados en muy escasas ocasiones (y sólo para cargamentos pertenecientes a asegurados – accionistas). En el Registro de pólizas de la compañía de Juan de Larrard ya citado, el capital máximo asegurado que hemos encontrado fue de 15.400 libras catalanas (o sea 8.213 pesos) para Valentín Riera y Cía., accionista de la Cía., y el capital medio asegurado de la muestra estudiada era de 3.513 libras (o sea 1.875 pesos) mientras el capital máximo permitido por las normas de la compañía variaba entre 20.000 y 50.000 pesos. En la compañía de Milans y de Benages el capital medio asegurado era de 2.456 libras (1.300 pesos) en 1772 y 2.210 libras (1.187 pesos) en 1773 por un capital máximo asegurable de 40.000 pesos. La gestión de los directores en este campo puede considerarse prudente. Además cabe destacar que todas las compañías incluían en sus estatutos una cláusula según la cual cuando los capitales en riesgo sobre varios buques alcanzaran el total del capital social, el director debía convocar inmediatamente a los Diputados consultores para decidir si la compañía debía suspender provisionalmente la suscripción de pólizas o no y en este caso bajo qué condiciones.

El segundo aspecto a considerar es que las primas cotizadas deben ser coherentes con el riesgo asumido. Este es un elemento difícil de valorar ya que sólo la experiencia de varios años podía indicar si las primas aplicadas eran suficientes o no. En ninguna de las escrituras de constitución se hace mención de una tarifa de primas. En el anuncio aparecido en el *Diario de Barcelona* (cuadro 4) se indican las tarifas de primas que aplicaban en aquella fecha en la plaza las compañías activas en aquel momento. Considerando la complejidad de este anuncio, suponemos que se publicó por iniciativa y acuerdo de las compañías citadas y no es un estudio realizado por la redacción del periódico, lo cual indica el buen entendimiento que reinaba entre ellas.

En el ya citado cuadro 4 hemos recogido las primas que hemos podido encontrar y que se aplicaban en plazas y épocas distintas. La tendencia a la baja de las primas en el transcurso de los años es evidente, y lógica por otra parte, por los progresos en la construcción naval y la mejora en las condiciones del tráfico marítimo. En las últimas líneas de este cuadro podemos observar el importante aumento de las primas hacia/de América en 1793-1794 como consecuencia de la guerra con Francia.¹⁴⁶

En la práctica de la época, la palabra definitiva en el establecimiento de la prima correspondía al director que conocía los riesgos según las mercancías y los trayectos a cubrir, los barcos en las cuales se embarcaban, los patronos de las barcas y los capitanes de los barcos y sabía evaluar los posibles riesgos de guerra futuras. La cláusula habitual de las escrituras de constitución era la siguiente: *"concedemos amplias facultades al Director primero y al Segundo para que, en su propios nombres y por cuenta de la presente compañía puedan*

¹⁴⁶ Nuestra experiencia de asegurador nos permite afirmar que, en líneas generales, estas prima eran remuneradoras (dejaban beneficios, salvo en caso de grandes catástrofes).

asegurar la cantidades que les sean bien vistas, como, también de elegir los Buques y Naves, así mayores como menores en los que deben tomar dichos riesgos, con arreglo a su misma práctica, puedan deliberar lo que hallaren por más conveniente a utilidad y beneficio de la presente Sociedad.

El tercer aspecto a considerar para comprobar la capacidad económica de estas compañías era si habían previsto algún sistema para constituir un fondo de maniobra en la caja, que les permitiera pagar rápidamente las averías, sin pedir desembolsos a sus socios. Hemos comentado ya que algunas de las compañías posponían el reparto de beneficios durante un año o dos, hasta que todas las incidencias ocurridas en el año considerado fueran liquidadas. Otras establecieron métodos diferentes para constituir el fondo de maniobra necesario para asegurar su solvencia:

- a) No distribuir los beneficios obtenidos durante varios años, guardándolos en la caja, y traspasar esta suma, en caso de renovación, a la nueva compañía. Así, en su renovación del 23 de febrero de 1775, la compañía de Francisco de Milans preveía (cláusula 2) que *“Los que fuimos de la precedente Cía. y que continuamos a serlo en la presente, nos obligamos a dejar en esta por fondos las retribuciones que, después de evacuados todos los riesgos que hubiesen pendientes, pudiesen tocarnos al fenecimiento de aquella por nuestras respectivas acciones y como estos fondos servirán en parte de previsión al público”*. En la cláusula 5 además se establecía que *“los Socios renuncian a retribución alguna de ganancias, dejándolas a disposición de la Junta de Directores y Conciliarios para que practiquen siempre que lo tengan por combeniente”*. El carácter de semicautivo de la compañía resulta, una vez más, evidente en esta cláusula.
- b) Dejar los beneficios en la caja hasta alcanzar una suma determinada. Esto es lo que hizo la compañía de Benito Duran i Cerdà que estipuló que *“se conforman los Interesados en la presente Cía. a dejar en ella los beneficios que Dios les dispensase, hasta la cantidad de mil y quinientos pesos sencillos por cada acción”*.
- c) No repartir los beneficios que podían obtener en un año hasta el final del año siguiente como estableció la compañía de Juan de Larrard que preveía *“siendo nuestra intención que los premios de todo un año queden siempre en caja para subvenir las pérdidas que pudiesen haver”*. En la renovación siguiente se redujo el plazo a seis meses.
- d) Otra decisión que tomó la compañía de Francisco Espar y Arau que estipuló que, además de los ya citados 1.500 pesos que se dejaban a *“disposición del Director para ocurrir a los gastos que de prompto se ofrecieran, es pactado y conocido que en caso de resultar utilidades se repartirán en la forma que acordare la Junta general de interesados que se celebra a la fin de cada año”*. En la práctica, como resulta de las actas de las asambleas anuales de esta compañía, los beneficios se repartían cuatro años después de cerrar un ejercicio.

Finalmente era de gran importancia para las compañías que los fondos disponibles (o sea los beneficios retenidos en caja y el excedente de primas una vez pagadas las averías) fueran invertidos de forma correcta y rentable. La propia dinámica del seguro obligaba a que estas inversiones se hicieran a corto plazo y fueran fácilmente realizables, para pagar rápidamente futuras averías. La forma habitual de inversión a la cual se autorizaba el director en las escrituras de fundación era *“en el modo que lo juzgue conveniente para la utilidad de la Compañía en rebajar albaranes de firmas corrientes a su satisfacción”*. Se trataba de realizar préstamos a corto plazo a mercaderes solventes con garantía de mercancías y puede considerarse una inversión correcta. No lo era, por el contrario, invertir estos fondos en préstamos a riesgo de mar, como lo permitía la compañía de Josep Forn y de Milans en su escritura de fundación, debido al alto riesgo que representaban estas operaciones y a la imposibilidad de reconvertirlos rápidamente en dinero líquido cuando era necesario pagar una avería, operación está muy fácil de realizar en el caso de los albaranes. En su renovación de 1777, la compañía suprimió esta posibilidad.

Como conclusión de orden general podemos afirmar que las compañías del siglo XVIII tenían las normas y los medios para ser administradas con prudencia, solvencia y rentabilidad (aunque sus directivos las administraran, por la lógica inercia, como las sociedades comerciales en las cuales estaban interesados desde muchos años) y que solamente una actuación poco prudente de sus directivos podía llevarlas a sufrir pérdidas importantes e incluso a tener que cerrar.

Esta breve síntesis de las medidas cautelares en la gestión de sus compañías indica que los directivos de las mismas tenían muy claro que la buena reputación y solvencia de las mismas no se basaba únicamente en su buen nombre y en las cláusulas de los estatutos sino también en el pronto pago de sus obligaciones y que para este fin habían habilitado fórmulas para que siempre hubiera en la caja fondos suficientes para atenderlos.

5.4. Las compañías de seguros marítimos en la economía local, su importancia y sus beneficios

En las escrituras de fundación de las compañías del siglo XVIII se indicaba, como uno de los objetivos de las mismas, *“con este medio podía qualesquiera asegurar sus caudales sin haver de acudir a Comerciantes de Reinos extranjeros, para su seguridad...”*. En este punto intentaremos establecer hasta que nivel se alcanzó este objetivo, valorando en qué medida las compañías locales cubrieron las necesidades de seguros marítimos de la ciudad.

Para obtener este dato compararemos el volumen de capitales asegurados por los aseguradores locales con el valor total de las mercancías entradas y salidas del puerto de Barcelona en un año determinado. El resultado de esta comparación nos indicará la que llamaremos “tasa de cobertura del mercado

por las compañías". Para esta comparación nos basaremos en datos de 1793, puesto que, gracias al trabajo de Pierre Vilar,¹⁴⁷ disponemos de los valores reales y fiables del comercio barcelonés (valor del total de las importaciones y exportaciones efectuadas en el puerto de Barcelona) de aquel año. Consideraremos que todo el comercio con el extranjero se realizaba por vía marítima. Los datos del comercio barcelonés en 1793 eran los siguientes:¹⁴⁸

	Importaciones	Exportaciones
	(en libras catalanas)	
De Europa y USA	9.010.818	6.484.278
De América	5.300.979	3.117.075
Total	14.311.797	9.601.353

Para alcanzar el objetivo que nos hemos propuesto, debemos hacer algunos ajustes a los datos indicados arriba. Con respecto a las importaciones de América, Pierre Vilar indica que de los 5,3 millones de libras, el oro y la plata en lingotes o monedas, correspondientes al pago de exportaciones de años anteriores, representaban 3.286.608 libras catalanas. En todos los documentos consultados no hemos encontrado nunca mención alguna de seguros sobre oro y plata, por lo tanto restaremos esta cantidad del total de importaciones de América. Pierre Vilar¹⁴⁹ indica también que los buques extranjeros que entraban en el puerto de Barcelona (que representaban el 24,1% del total) eran de porte superior a los españoles: 140 toneladas de arqueado contra 32. Esta diferencia de arqueado se debe a la presencia de muchas pequeñas embarcaciones españolas dedicadas al cabotaje local, transportando mercancías generalmente sin asegurar. Por otra parte parece lógico suponer que una parte de las mercancías que transportaban los barcos extranjeros venía asegurada en origen. Basándonos en estas consideraciones, estimamos razonable reducir el valor de las importaciones (tanto de Europa como de América) en un 25%. Obtenemos así un total de mercancías "asegurables" en Barcelona por un valor de 15.470.000 de libras catalanas.

Para valorar qué parte de este total había sido asegurada por los aseguradores locales realizaremos una estimación del total de las primas y capitales asegurados en la plaza. Para calcular estos totales disponemos de los datos de la Cía. de Milans y de Benages, del Registro de pólizas de la Cía. de Juan de Larrard y del acta de 1792 de la Cía. de F. Espar y Arau (que indica que en los años 1789, 1790 y 1791 la Cía. había asegurado 1.127.776 libras catalanas con un total de primas de 30.769 libras 12 sueldos y 8 dineros). En base a

¹⁴⁷ Pierre Vilar, *Catalunya dins...*, vol. 4, pág. 129. Para poder realizar esta comparación hemos cambiado los totales del cuadro de Vilar, establecidos en reales de vellón, a libras catalanas.

¹⁴⁸ *Ibidem*.

¹⁴⁹ Pierre Vilar, *Catalunya dins...*, vol. 4 pág. 103.

estos pocos datos, podemos admitir, para estimar el volumen de seguros realizados en Barcelona, los parámetros siguientes:

Días hábiles en el año: 270 (365 – festivos)

Nº de pólizas diarias emitidas: 3,5 por cada una de las 4 compañías barcelonesas (1,5 por cada una de las 3 sucursales de otras Cías.

Capital medio asegurado: 2.400 libras por póliza

Prima media por póliza: 2,7% del capital asegurado, o sea 65 libras por póliza.

A pesar de que en el año 1793 España estaba en guerra con Francia, no hemos considerado las sobreprimas por riesgo de guerra para no introducir un elemento que hubiera falseado la comparación. Obtenemos así los totales siguiente (para los siete aseguradores activos en el año 1793):

Capitales asegurados: 12.000.000 de libras

Primas cobradas: 325.000 de libras

Estos datos de capitales asegurados y primas cobradas también deben ser ajustados para acercarnos, lo máximo posible, a la realidad. En un trabajo de Carlos Martínez Shaw hemos podido comprobar que cerca de 1/3 de los seguros contratados en Barcelona correspondían a mercancías salidas de puertos distintos a Barcelona (Salou y Mataró).¹⁵⁰ Este porcentaje tan elevado que corresponde al periodo 1675-1712 estaba muy influenciado por el número de barcos que llevaban aguardiente de Salou a Cádiz. Antoni Jordà Fernández indica una baja muy importante en las salidas de aguardiente de Salou en el periodo 1792 - 1796.¹⁵¹ Para tener en cuenta esta circunstancia reduciremos el total de capitales asegurados, que hemos calculado en doce millones de libras, en un 10%. Así pues los capitales presumiblemente asegurados en Barcelona y correspondientes al tráfico de su puerto en 1793 alcanzaron 10,8 millones de libras o sea el 70% de los capitales “asegurables”, que es la tasa de cobertura que buscábamos. En cuanto a las primas de 325.000 libras, podemos suponer que dejaron un beneficio neto del 15%, o sea 48.750 libras.

Somos conscientes de que esta operación es especulativa, sin embargo consideramos que hemos utilizados unas hipótesis razonables, basadas en datos reales conocidos y que, de los resultados conseguidos, podemos obtener las conclusiones siguientes:

- Las compañías de seguros marítimos barcelonesas aseguraron en 1793 aproximadamente el 70% del comercio marítimos del puerto, lo que representa un resultado bastante importante, aunque alcanzó sólo parcialmente el objetivo de evitar la salida de caudales del Principado que figuraba en el preámbulo de las escrituras de varias compañías, puesto que

¹⁵⁰ Carlos Martínez Shaw, <El comercio marítimo de Barcelona: Aproximación a partir de las escrituras de seguros>, *Documents i Estudis Històrics de l'Arxiu Històric de Protocols de Barcelona*, VI, 1996.

¹⁵¹ Antoni Jordà Fernández, <El port de Salou en el segle XVIII>, *L'Avenç*, 1982, pág. 54 - 56.

los comerciantes barceloneses debían seguir contratando una parte de sus seguros fuera de la plaza. No hemos incluido en este cálculo, por su evidente dificultad de valorarlos, los seguros emitidos por las casas de comercio que aseguraban en particular (como indica el ya citado anuncio del *Diario de Barcelona* de 1792), aunque estos comerciantes-aseguradores actuaban en la plaza.

- El margen neto de beneficios producidos por esta actividad de 48.750 libras fue relativamente modesto en valor absoluto y no puede haber contribuido, de manera importante, a crear la acumulación de capitales que propició el despegue económico e industrial del siglo XIX.

5.5. El cierre de las compañías

Una vez tomada en asamblea la decisión de dar por terminada la vida activa de una compañía, esta decisión se plasmaba habitualmente en un acta notarial. Las compañías que tenían establecida en su escritura fundacional una duración determinada y se cerraban al finalizar este plazo no hacían acta notarial. La Junta de conciliarios nombraba los liquidadores y, si había acuerdo entre la mayoría de los socios, se creaba una nueva compañía con las mismas características (renovación).

En la escritura de cierre de la compañía de Joseph Forn y de Milans, del 24 de enero de 1774, se indica “*y queriendo al presente cancelar la susodicha escritura por ciertos motivos que entre nosotros quedan sabidos. Por tanto de nuestro libre albedrío y espontanea voluntad, anulamos y cancelamos la susodicha Escritura de Compañía y todo y cada uno de los capítulos en aquella contenidos...*”. Se hace, como es natural, una salvedad para los seguros aún en vigor y las averías pendientes de liquidación. La escritura de cierre se hace “*con pacto de silencio y llamamiento perpetuo y con pacto de mas no pedir*”. Además “*de esta escritura de cierre se ha de tomar razón en el Oficio de Hipotecas de la Ciudad, dentro de los seis días siguientes al de la firma*”. Todas las escrituras de cierre utilizan los mismos términos.

Mientras que en el preámbulo de las actas de fundación siempre había una explicación de los motivos por los cuales se creaba la compañía, en las actas de cierre nunca se indicaron las causas de la misma y sólo podemos exponer alguna hipótesis sobre estas causas:

- Una fue, probablemente, de que la costumbre que las compañías comerciales tenían una duración limitada en el tiempo y en las compañías de seguros, creadas por las mismas personas, se seguía la misma pauta.
- Por otro lado hemos observado que en cada renovación un cierto número de socios (entre tres y quince) no participaban en la nueva compañía, posiblemente porque no habían obtenido las ventajas esperadas (beneficios líquidos, rebajas importantes en las primas,..) o se habían producido

divergencias de opiniones y al llegar al término pactado de duración, preferían abandonar a la compañía.

- La necesidad de modificar los pactos estatutarios podía también ser una causa (para excluir de los mismos, por ejemplo, el nombramiento de factores en otras plazas), como ocurrió en la compañía de Francisco Espar en 1783.
- El fallecimiento y sobre todo la quiebra de alguno de los comerciantes-accionistas principales podía también causar el cierre de su compañía. Félix Prat, promotor de la última compañía, murió al cabo de un año después de la fundación de su compañía y esta cerró. Entre 1798 y 1808, época difícil para el comercio americano barcelonés, (ver cuadro 6) quebraron 37 comerciantes entre los cuales seis ocupaban posiciones importante en compañías de seguros: Timmerman (director), Pongem Alabau (contador), Christian Tilebein (hermano de un director, que convocó junta de acreedores en 1783 y ofreció el 44% de sus deudas), Francisco Espar y Arau (director, quebró en 1808), Onofre Gloria en 1794, Armengol y Gener y Cía. en 1784, Antonio Buch en 1789, Vilella, Huguet y Dupré en 1808.¹⁵² En la primera columna del Apéndice 3 detallamos estos datos.

De todas maneras, en nuestra opinión, la económica fue, en la mayoría de los casos, la principal causa de cierre de estas compañías. Si las primas cobradas no eran suficientes para pagar las averías, los socios debían cubrir la diferencia y esta era una situación difícilmente aceptable para comerciantes acostumbrados a márgenes de beneficio importantes (el hecho de que la compañía se había creado sin ninguna aportación dineraria era fácilmente olvidado). El reparto de beneficios no era frecuente, lo mismo que en las compañías comerciales. Así, por ejemplo, la compañía comercial de Juan de Larrard activa en el periodo 1778-1792 sólo distribuyó beneficios en 1778 (154 libras por acción) y en 1779 (454 libras por acción). La falta o escasez de beneficios era un elemento decisivo en la decisión de cerrar una compañía. La compañía comercial creada en 1782 bajo la Invocación y Patrocinio de la Santísima Virgen María de los Dolores por Joseph Francisco de Duran, Juan de Larrard y Miguel Alegre y Roig (siendo los tres aseguradores conocidos), fue cancelada un año después porque *“con dicha sociedad hasta el día no se ha experimentado resultar aquella utilidad a favor los interesados que nos prometíamos en el tiempo de su establecimiento y erección”*.¹⁵³ Finalmente recordaremos que si algún socio no ingresaba el dividendo negativo que le correspondía en caso de sufrir pérdidas la compañía, los demás socios debían cubrir su falta de pago, y, después de las quiebras de socios que hemos

¹⁵² Josep Maria Delgado, <El impacto de la crisis colonial en la economía catalana (1787-1807)>, AA.VV. *La economía española a final del Antiguo Régimen*. III. *Comercio y colonias*, Madrid, Ed. Alianza, 1982.

¹⁵³ AHPB, notario Ramón Font Alier 1782, pág. 212 v.

mencionado arriba, este debió ser también un elemento importante considerado por los aseguradores barceloneses en sus decisiones de cierre.

No hemos encontrado otras escrituras de cierre que las indicadas en el Apéndice 2, a pesar del amplio muestreo realizado en los protocolos notariales de la época. Suponemos pues que si se cerraba la compañía para renovarla seguidamente, los socios hacían escritura de cierre, que no se hacía si la compañía se cerraba definitivamente. Para realizar el proceso de cierre, se nombraban uno o varios liquidadores que se encargaban de liquidar los asuntos pendientes y una vez terminada su labor daban cuenta de la misma en una última Junta de socios de la liquidación de los activos o deudas de la compañía.

5.6. Compañías de seguros marítimos en otras plazas de España

Para terminar este estudio sobre el seguro marítimo barcelonés del siglo XVIII, analizaremos en este punto las características de algunas compañías de seguros marítimos y de otros ramos, creadas a final del siglo XVIII en Madrid, Cádiz y La Coruña y compararemos su estructura con la de las compañías barcelonesas.

En Madrid la constitución de compañías de seguros se hizo de forma diferente ya que su actividad principal era el seguro de incendios, aunque todas practicaron el ramo de seguros marítimos. Desconocemos las particularidades de la más antigua de ellas, la de los Cinco Gremios Mayores, que tuvo durante muchos años representantes en Barcelona (los comerciantes Rebollo y Oteiza desde sus inicios hasta 1802, fecha en que fueron reemplazados por Juan del Corral y Pedro González).

Conocemos, sin embargo, el detalle de la constitución de otras tres. La Real Cédula del 20 de mayo de 1786 aprobó los estatutos de una compañía de seguros marítimos y terrestres, con sedes en Madrid y Cádiz, promovida por Francisco Xavier de San Esteban de Madrid y Felipe Obregón de Vitoria.¹⁵⁴

Encontramos aquí la primera diferencia importante con Barcelona: las nuevas compañías solicitaban la aprobación real antes de su establecimiento. Los puntos principales de sus estatutos son los siguientes:

- El fondo (capital social) había de contar con 600.000 pesos de a 15 reales repartidos en 1.200 acciones de 500 pesos, que se pagarían en dinero o vales reales. La duración se fijó en 10 años, si se tenía por conveniente. La mitad de este fondo quedaba en las cajas de Madrid para el comercio de seguros terrestres y la otra mitad para los marítimos se transfería a Cádiz,

¹⁵⁴ Museo Naval de Madrid, Colección Vargas Ponce, núm. 74, tomo 2 bis, documento 28, folios 428-432.

pero en cualquier evento el fondo total había de ser responsable de los seguros así terrestres como marítimos.

- Los accionistas nombraban a siete administradores anuales y sin emolumentos y dos directores (los autores del plan) uno para el seguro terrestre y otro para el marítimo con sus sueldos correspondientes y con la mitad del sueldo dos contadores y un secretario de la Junta, que residirá en Madrid, compuesta de los directores y los siete administradores.
- El derecho de voto en la Junta general de accionistas sólo podía ser ejercido por el socio si era titular de un mínimo de nueve acciones y de diez para los administradores de la compañía. Los administradores tenían dos votos en las Juntas generales y uno en las de Gobierno y si eran titulares de nueve acciones más, tenían otro voto más en las asambleas generales.
- La oficina de Madrid tendría sus corresponsales o comisionados en el Reino que podrán hacer y suscribir seguros abonándoles uno por mil del capital asegurado de comisión y estos deberán dar parte semanalmente de los riesgos que hayan tomado y en igualdad de circunstancias serán preferidos los accionistas a los que no lo sean.
- La oficina de Cádiz firmaría los riesgos marítimos sobre navío y géneros al estilo de comercios locales y lo mismo harán los correspondientes en los puertos dentro y fuera del Reino.
- Ni los directores ni los comisionados podrían asegurar más de 20.000 pesos sobre cada navío o cargamento de América y 10.000 en los que navegaran en Europa en verano y 5.000 en invierno.
- Para seguridad se convertirían los fondos en vales reales y letras de cambio de toda solidez que tuvieran a lo menos tres firmas conocidas y en censos sobre buenas hipotecas y fincas a fin de sacar un interés de 4 o más por ciento sin riesgo.
- Al mes de concluido el año, habría Junta general dando cuenta de las ganancias de las cuales, rebajados los gastos, se repartiría el seis por ciento del capital y lo sobrante quedaría en fondo hasta que contados los diez años se hiciera el balance de las ganancias y el repartimiento total si se disolviera la compañía.

Después de estas cláusulas, el documento consultado describe detalladamente las gestiones realizada para obtener la Real Aprobación para el establecimiento de la compañía.

Al final de la escritura los promotores incluyeron una previsión de resultados por los diez primeros años de funcionamiento, que reproducimos a continuación.

Cuenta de Pérdidas y Ganancias previsional

Ganancias sobre el ramo de seguros terrestres	pesos 50.000
Ganancias sobre el de marítimo	52.000
Total de ganancias	102.000
Que sobre el capital de 600.000 pesos hacen	17 por 100
Rebajar el dividendo de cada año	6 por 100
Se pondrán en reserva cada año	11 por 100
En 10 años harán 110 por 100 del capital	660.000
Añadir el principal	600.000
Con los 10 años se hallaran en la caja	1.260.000
Partidos en 1200 accionistas, corresponderá a cada uno, por los 500 pesos que habían pagado, la suma de	1.050

La Junta general de Comercio examinó el proyecto y lo aceptó, sometiéndolo al rey para su aprobación. Este dictaminó finalmente: “*apruebo el establecimiento de esta compañía pero no vengo en interesarme en ella aunque le dispense mi Real protección*”. Después de la aprobación la compañía empezó a funcionar en seguida con el nombre de Compañía de seguros terrestres y marítimos de Madrid y tuvo como representantes en Barcelona a Duran, Llansá y Gasó hasta 1802 en que esta compañía comercial barcelonesa quebró y quedó como único representante Antoni Bonaventura Gasó. Sobre esta escritura podemos hacer los comentarios siguientes:

- La responsabilidad de los socios se limitaba al valor de las acciones suscritas.
- Por primera vez se preveía el ingreso del capital social en la caja de la compañía y la constitución de una reserva patrimonial voluntaria.
- La cuenta previsional de pérdidas y ganancias era de un optimismo impresionante.

La Real Cédula del 23 de diciembre de 1789 aprobó los estatutos de una nueva compañía de seguros en Madrid denominada Real Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos, bajo el soberano patrocinio de María Santísima.¹⁵⁵ Este texto constaba de 61 artículos, todos dedicados al funcionamiento de la sociedad, seguido por unas Previsiones (normas de suscripción de riesgos muy detalladas) para la contratación de seguros terrestres (incendios de casa y fábricas) y marítimos

¹⁵⁵ Antonio Xavier Pérez y López, *Teatro de la legislación Universal de España e Indias*, Madrid, 1798, tomo 27, pág. 185-207.

El capital social era de 45 millones de reales, dividido en 6.000 acciones de 7.500 reales cada una. La responsabilidad de los accionistas quedaba limitada al valor de las acciones suscritas. Las 6.000 acciones se dividían en tres grupos:

- 1.500 acciones pecuniarias (pagadas al contado), que recibían un interés anual del 3%, hubiera beneficio o no, más los dividendos que les correspondieran. Este interés se computaba en los gastos generales, como si se tratara de un préstamo.
- 1.500 acciones a crédito, para las cuales se admitían solo firmas de personas de notoria solidez financiera.
- 3.000 acciones hipotecarias. Los suscriptores aportaban títulos de propiedades inmobiliarias que se computaban por los 2/3 de su valor. Esta cesión se inscribía en el Registro de Hipotecas.

Era una forma ciertamente peculiar de repartir el capital social. La duración prevista era de diez años. No preveía ninguna reserva patrimonial. Respecto al seguro marítimo indicaba que dedicaría a esta actividad un tercio del capital social (15 millones de reales). Después de los 61 artículos la escritura contenía unas *Previsiones* que establecían los capitales máximos asegurables expresados en tanto por ciento del capital destinado a cada actividad. Las correspondientes al seguro marítimo eran muy detalladas, según el tipo de nave, las mercancías transportadas (frutos o dineros), los destinos (Indias, Europa o Filipinas) y el periodo del año en que se efectuaba el viaje (desde el 1 de septiembre hasta final de marzo el capital máximo asegurable era la mitad del que correspondía al otro periodo del año). Invertía sus fondos en vales reales, descuento de letras “*de conocido abono*” y en algunas “*especulaciones o empresas de comercio de conocida seguridad y utilidad para la compañía*”. Unas inversiones, esta última, de dudosa realización. El último artículo, que debía haber sido añadido por la Junta General de Comercio, decía que “*No siendo posible que se hayan prevenidos en esta Ordenanza todos los casos que puedan ocurrir, mucho menos tratándose de un objeto nuevo para la Corte, y casi desconocido en el Reyno; reservo a la Compañía la facultad de hacer en lo sucesivo las variaciones o mejora, que el tiempo y la experiencia dictaren, las cuales no podrán llevarse a efecto, sin que después de acordadas en su Junta General, obtengan mi Real aprobación*”. Esta Real Cédula, de esta manera, establecía la obligación de obtener la autorización real para fundar una compañía de seguros.

La tercera de las Reales Cédulas es la del 23 de febrero de 1800 que aprobó los estatutos para la creación de una compañía de seguros marítimos en Cádiz bajo el nombre de Reina María Luisa.¹⁵⁶ El capital social de esta nueva

¹⁵⁶ De esta Real Cédula sólo se conocía un resumen de sus estatutos realizado por Manuel Garzón Pareja en <El riesgo en el comercio de Indias>, *Revista de Indias*, vol. XXXV, Madrid, 1975, págs. 187-228. Hemos encontrado en el Archivo Histórico Nacional de Madrid una copia de esta cédula (documento 1296, Imprenta Real, 1800).

compañía era de 750.000 pesos de 128 cuartos dividido en 2.500 acciones de 300 pesos que se entregaban en la caja en el momento de la constitución en vales reales, sin que los accionistas tuvieran más responsabilidad que la parte del capital suscrito. El texto de esta escritura es muy similar al de la anterior compañía, aunque más escueto. Preveía actuar sólo en el ramo de transportes marítimos durante nueve años seguidos. Mencionaba un reglamento que se prepararía ulteriormente que sería “la constitución de la compañía para el tiempo de paz y el de guerra”. Se celebraría una Junta general y un reparto de beneficios cada tres años, además del interés anual del 4% que generarán los vales reales. Se nombraba director a Iznardi y Compañía, que no se podría cambiar salvo por muerte o crimen que se le demostrara. Preveía un Libro de Actas de la Junta General y dar un manifiesto al público del estado de la compañía después de cada junta. Las acciones podrían negociarse libremente (no eran sindicadas) y el capital social podría ampliarse a un millón y el rey sería el primer accionista. Las primas de los seguros se cobrarían al contado por el director (novedad está en el mercado gaditano donde habitualmente las primas de cobraban con vales o pagaré a tres o más meses). Se preveía el nombramiento de casas comisionadas en las plazas marítimas de la península y del extranjero. La Junta directiva se componía del director y de cuatro consiliarios, que cobrarían como remuneración el 25% de los beneficios. Esta Real Cédula no aportaba ninguna nueva norma específica sobre la creación de compañías de seguros. Sin embargo los artículos XX y XXII aportaban dos novedades importantes en su funcionamiento. En el primero establecía un monopolio en favor de esta compañía: “*Su Majestad concede exclusiva por dos años perentorios contados desde el día que se publique, en cuyo tiempo no podrá en España hacerse establecimiento igual, siendo esta gracia con el fin de que se consolide la Compañía, a la cual concede S. M. privilegio para que forme sus pólizas impresas*”. En el segundo se decía: “*deseando S. M. fomentar un establecimiento tan útil al Estado y al bien de sus vasallos, no solo se ha dignado tomarle baxo su Real protección, sino que se ha servido interesarse en el con un número determinado de acciones*”. Realmente parece que la Corona descubría el mercado de seguros con varios siglos de retraso.

Con respecto a esta compañía, Esperanza Frax y María Jesús Matilla dicen que el ciclo bélico 1799-1814 supuso un golpe de muerte para el comercio marítimo y, por tanto, para la mayoría de las compañías de seguros.¹⁵⁷ Sólo sobrevivió la de la Reina María Luisa, y ello gracias a la protección real. Antonio-Miguel Bernal dice: “desconocemos si esta compañía (la de la Reina María Luisa) se llegó a constituir en realidad”.¹⁵⁸ Creemos que las dos opiniones son correctas: la citada compañía no quebró oficialmente cuando lo hicieron la mayoría de las compañías gaditanas porque nunca llegó a constituirse. La Corona nunca se había mostrado interesada en arriesgar sus caudales en ninguna operación (comercial u otra) y creemos que esta compañía no fue más allá de la escritura de fundación.

¹⁵⁷ Esperanza Frax Rosales y M^a Jesús Matilla Quiza, <Los seguros en España (1830-1934)>, *Revista de Historia Económica* 14, nº 1, 1996.

¹⁵⁸ Antonio-Miguel Bernal, *La financiación de...*, pág. 474.

El análisis de estas tres compañías permite apreciar algunas diferencias importantes con las compañías barcelonesas:

- El capital social suscrito se ingresaba en la caja de la compañía y, en algunos casos, recibía una remuneración fija además de los dividendos.
- La duración prevista era más larga.
- Las acciones no eran sindicadas.
- No se dedicaban exclusivamente al seguro de transportes marítimos; aseguraban también transportes terrestres e incendios.
- La responsabilidad de los socios se limitaba al capital suscrito, anticipándose en este aspecto a lo que establecerá el Código de Comercio de 1829.
- Los fondos de las compañías se invertían con mayor libertad, sin acercarse, sin embargo, a las actividades típicamente bancarias.

El panorama del seguro madrileño al final del siglo XVIII era, pues, sensiblemente diferente del barcelonés. La diferencia principal, naturalmente, consistía en el capital social y en la obligación de ingresarlo en la caja de la compañía.

Hemos analizado también otras dos escrituras de fundación de compañías de seguros: la promovida en Cádiz por Goin y Martel el 14 de mayo de 1783, bajo la Invocación de María Santísima del Rosario y de Santo Domingo de Guzman¹⁵⁹ y la promovida en La Coruña por Gerónimo de Hinojosa y “48 casas sólidas de este pueblo” el 13 de marzo de 1785, bajo la Invocación de María Santísima de los Dolores y de Santiago Apóstol, patrón de España.¹⁶⁰ Ambas compañías tenían las mismas características que las de Barcelona (responsabilidad ilimitada de los socios, no ingresaban el capital social en la caja de la compañía, las acciones eran sindicadas y la estructura de la dirección era la misma). No merecen, pues, comentarios especiales.

Los cambios más importantes en la creación de compañías de seguros en otras plazas fueron los introducidos por la Real Cédula del 27 de diciembre de 1789 (obligación de obtener la real autorización para constituir una compañía de seguros) y por la práctica de las compañías creadas en Madrid de ingresar el capital suscrito en las arcas de la compañía.

¹⁵⁹ BC, Fondo del Barón de Castellet, documento 79/3 (contiene copia de la escritura de la compañía).

¹⁶⁰ ACA, Pleitos del Consulado, expediente 1794 (contiene copia de los estatutos de la compañía).

SEGUNDA PARTE

EL SEGURO BARCELONÉS EN EL SIGLO XIX

6. EL ENTORNO HISTÓRICO DEL SEGURO MARÍTIMO (1814-1870)

La característica más constante que define el periodo que transcurre desde la guerra de la Independencia hasta principio de los años 1870 es la continua inestabilidad política. A su regreso a España, Fernando VII impuso un régimen absolutista, lo que provocó varios pronunciamientos, reflejo de las luchas entre liberales y absolutistas. Otro hecho que marcó este periodo fue la independencia de las colonias continentales americanas y la reducción del imperio español a Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo y las Filipinas. Después de la muerte del rey, España se dividió en dos bandos, carlista e isabelino, lo que dio lugar a las sucesivas guerras carlistas, que duraron hasta octubre de 1875. No fueron guerras dinásticas sino enfrentamientos entre absolutistas, partidarios de Carlos, y liberales, partidarios de Isabel y de su madre, la regente. El régimen liberal se impuso al final de la primera guerra carlista, en 1840, alternándose moderados y progresistas en el gobierno, no siempre pacíficamente, hasta la revolución de 1868, que forzó el exilio de la reina Isabel a Francia. A pesar de lo convulso que fue este período, se promulgaron leyes importantes que cambiaron el panorama jurídico, además de la constitución, y económico del país y algunas de ellas afectaron de lleno el seguro.

El desarrollo económico de Cataluña pasó por tres fases entre 1814 y 1874. Una primera de crisis durante las tres primeras décadas del siglo, a causa del impacto de la guerra de la Independencia, de la pérdida de las colonias continentales de América y de las actuaciones de sus corsarios que perturbaban de manera muy importante el comercio con las colonias durante unos años. A partir del inicio de la década de 1840 se abrió una fase de expansión, con la recuperación del comercio trasatlántico por la exportación de vinos y la importación de algodón americano que demandaba la industria algodonera en claro desarrollo. Los barcos catalanes volvieron a navegar directamente hacia América. La Habana y Puerto Rico se convirtieron en los puertos principales del comercio catalán, estableciéndose también rutas rentables con otros puertos de América y África. Asimismo se construyó la red ferroviaria básica en todo el estado español, la navegación entró en la era del vapor, y nació la banca moderna. Una nueva fase de crisis se inició a partir de 1861, como reflejo de la crisis general europea. La falta de algodón, provocada por la Guerra de Secesión de los Estados Unidos de Norteamérica, contribuyó de manera importante a esta situación.

El seguro marítimo barcelonés evolucionó de manera paralela a los acontecimientos expuestos en el párrafo anterior. Antes de la guerra de

independencia contra los franceses desaparecieron las últimas compañías creadas en el siglo XVIII y la escasa actividad aseguradora de la plaza volvió a manos de los pocos comerciantes-aseguradores que se atrevían aún a asumir riesgos. A partir de 1838, coincidiendo con la recuperación del tráfico atlántico, se crearon nuevas compañías de seguros. Superada la crisis bursátil de 1857, la de 1866 puso fin a esta etapa de expansión y propició la desaparición de varias de estas nuevas aseguradoras. Las demás siguieron el mismo destino pocos años después.

En las cuatro primeras décadas del siglo XIX Cataluña experimentó cambios importantes en su economía, desde varias perspectivas. A las dificultades causadas por la crisis final del Antiguo Régimen y el nacimiento del nuevo orden liberal, se añadieron los problemas causados por las actuaciones de los corsarios de las repúblicas insurgentes que dominaron los mares durante una decena de años, reduciendo el comercio atlántico a términos casi insignificantes. Las redes de relaciones comerciales con las colonias, que habían propiciado los cambios en la agricultura y en la industria, quedaron totalmente alteradas.¹⁶¹

La incuria de la Corona con la Armada había anulado su capacidad de organizar y proteger el comercio con las colonias. De los 228 buques de guerra (de los cuales 42 eran navíos de líneas)¹⁶² que componían la Armada al inicio del reinado de Fernando VII, al final sólo quedaban 33. Salazar, Ministro de Marina de Fernando VII dijo que “*la Marina borbónica, si tardó noventa años en crearse, se desmoronó en menos de diez*”.¹⁶³ Sin una armada capaz de dominar los mares, la recuperación de las colonias en proceso de independencia era imposible.

Las nuevas repúblicas insurgentes centro y suramericanas empezaron a otorgar patentes de corso (la primera el 23 de junio de 1815) contra el comercio español a antiguos corsarios americanos (que habían actuado contra los ingleses en la segunda guerra de independencia de los Estados Unidos de Norteamérica) que actuaron en todos los mares, causando la casi total desaparición de los barcos y del comercio directo español con América.¹⁶⁴ Al mismo tiempo el Mediterráneo estaba infestado de piratas berberiscos, que cruzaban incluso delante del mismo puerto de Barcelona. La Real Junta

¹⁶¹ Carles Sudrià, <Comerç, finances i indústria en els inicis de la industrialització catalana>, *Quaderns d'Història* 11, 2004, pág. 12.

¹⁶² Buques de tres puentes, con más de 70 cañones, aptos para combatir “en línea” en las flotas de la época.

¹⁶³ José Cervera Pery, *La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica*, Madrid, Ed. Mapfre, 1991, pág. 263.

¹⁶⁴ La importancia de la intervención de estos corsarios en el proceso de independencia de las colonias americanas, en la regresión del comercio marítimo español directo en los mares americanos y sus repercusiones en las primas de seguros marítimos, es un tema poco estudiado. Lo trataremos brevemente en el punto 7.2.3, en el apartado Las primas de seguros.

Particular de comercio, en varias ocasiones, entre 1818 y 1824, armó buques para combatir a estos piratas, con cierto éxito.¹⁶⁵ A consecuencia de esta situación, el volumen del comercio total (importaciones y exportaciones) entre España y América pasó de 1170 millones de reales en 1792 a 140 millones en 1827¹⁶⁶, lo que significa una reducción muy importante del comercio catalán que frenó el crecimiento de toda la industria catalana. Para mantener esta reducida posibilidad de comerciar con América, entre 1824 y 1827, el gobierno concedió 173 permisos para barcos a América, de los cuales 65 correspondieron a Cataluña, solicitados por las grandes casas comerciales, que fueron utilizados por 65 embarcaciones extranjeras, la mayoría americanas (no había equivalencias entre el número de permisos acordados y el de barcos que los utilizaron).¹⁶⁷ El hecho de que más de una tercera parte de estos permisos fuera acordada para Cataluña demuestra su importancia en el comercio americano. La R. O. de 29 de abril de 1824 que autorizaba la simulación de bandera (matricular barcos españoles bajo banderas extranjeras) aportó también un pequeño alivio al comercio catalán y entre marzo de 1824 y agosto de 1827, 21 barcos se acogieron a esta posibilidad.¹⁶⁸ El escaso éxito de esta medida se debía a que la operación resultaba complicada y onerosa para los comerciantes, como lo fueron las de final del siglo XVIII. Estas medidas, sin embargo, permitieron mantener una moderada presencia comercial catalana en el tráfico con América, pero no ayudaron a los aseguradores barceloneses, ya que los seguros de los barcos y seguramente de buena parte de las mercancías se contrataban en su gran mayoría en las plazas de origen de los barcos.¹⁶⁹ El seguro barcelonés sufrió los mismos problemas que el comercio y, después del cierre de las últimas compañías de seguros del siglo XVIII (las dos últimas lo hicieron en 1806 y 1807) entró en un periodo de recesión muy importante que duró hasta 1838, fecha en la cual se creó la primera compañía del siglo XIX. Los escasos seguros que se hacían en la plaza eran suscritos por casas comerciales locales y por representantes de compañías aseguradoras de Madrid y La Coruña. La mayor rapidez del correo permitía también acudir a plazas como Marsella, Génova e incluso con cierta frecuencia a Londres.

Una vez alcanzada la independencia, los nuevos estados americanos volvieron a abrir sus puertos a las naves españolas, pero desaparecieron los privilegios coloniales en los principales mercados americanos. La industria catalana y el

¹⁶⁵ Ángel Ruiz y Pablo, *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1750 a 1847)*, Menorca, Ed. Nura, 1994, págs. 338 y sig. Primera edición en Barcelona, Henrich y Cia, 1919.

¹⁶⁶ Josep Fontana Lázaro, *La economía española al final del Antiguo Régimen*, vol. III, *Comercio y colonias*, Madrid, Alianza, 1982, pág. 126.

¹⁶⁷ Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat...*, pág. 152.

¹⁶⁸ Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat...*, pág. 161.

¹⁶⁹ Hemos encontrado varias copias de algunas de estas pólizas contratadas fuera de España en los pleitos que hemos consultados en el ACA (pleitos nº 5260/1820, 14054/1827 y otros).

comercio con América iniciaron un periodo de lenta recuperación y de adaptación a la nueva situación.¹⁷⁰ El eje principal de la adaptación de la economía catalana a la nueva situación fue el aumento de la exportación de los vinos, en detrimento del aguardiente (con la independencia había desaparecido la prohibición de destilar aguardiente de caña en América) a las Antillas y a la América del Sur. El cultivo de la vid volvió a expandirse y llegó a límites jamás alcanzados entre 1845 y 1855. En el periodo 1803-1805 el aguardiente representaba el 80% de las exportaciones vinícolas, pero este porcentaje bajó hasta el 45% en los años 1830-1832.¹⁷¹ Este cambio implicó renovaciones tecnológicas en las bodegas y en la producción ya que los consumidores de vinos eran más exigentes y la conservación del producto más difícil, especialmente durante el transporte. Otro aspecto de este cambio fue el destino de las exportaciones. La Habana y San Juan de Puerto Rico se convirtieron en los puertos principales de entrada del comercio catalán a América. A partir de estos puertos los comerciantes catalanes afincados en las Antillas repartían sus productos industriales y agrarios al resto de las antiguas colonias, a Brasil y más tarde al Río de la Plata. La avellana y la almendra fueron también productos agrícolas de exportación muy importantes y los sacos de estos productos se encontraban con frecuencia en las pólizas de seguros hacia América de la época. El puerto de Barcelona se convirtió en el principal puerto de exportación de productos vinícolas, en detrimento de Sitges, Salou y Cambrils. A estos productos se añadieron papel, jabón y textiles. La decisión del gobierno de 1832 de prohibir la importación de manufacturados de algodón, ya gravada con fuertes tasas aduaneras desde 1827, dio un nuevo y gran impulso a la industria algodonera catalana, que impulsó a los industriales a modernizar sus fábricas. El comercio exterior catalán volvió a tomar impulso y, sobre todo, se puso al servicio de las necesidades industriales del país, importando no sólo productos coloniales (parte de los cuales eran posteriormente reexportados a otros países o al resto de España), sino también materias primas necesarias a la industria algodonera inicialmente (algodón de Estados Unidos y carbón y maquinaria de Inglaterra)¹⁷² y más tarde materiales para la construcción de ferrocarriles. Este cambio en la estructura de las importaciones fue incluso más importante que el de las exportaciones.¹⁷³ La industrialización de Cataluña se aceleró, como lo demuestran la creación de empresas textiles (La España Industrial), químicas (Cros), metalúrgicas (Nueva Vulcano en la construcción naval y La Maquinista Terrestre y Marítima en la construcción metálica), bancos y sociedades de créditos (seis entre 1844 y

¹⁷⁰ Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat...*, pág. 233.

¹⁷¹ Carles Sudrià, <Comerç, finances...>, pág. 6.

¹⁷² Albert Carreras y César Yáñez, *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*, Barcelona, Ed. Civitas, 1992, El carbón empezó a importarse a finales de los años treinta y principio de lo cuarenta y llegó a ser, en 1862, el primer artículo del comercio del puerto de Barcelona, con un total de 118.837 toneladas métrica (casi el triple de la exportaciones de vinos), pág. 89.

¹⁷³ Carles Sudrià, <Comerç, finances,...>, pág. 7.

1856) y las primeras líneas de ferrocarriles (Barcelona – Mataró en 1848, y posteriormente otras).

Este nuevo impulso del comercio permitió a Cataluña crear su segunda generación de redes mercantiles que integraban los mercados americanos en un espacio de intercambios nacionales e internacionales que tenía Barcelona como centro¹⁷⁴ y en el cual los seguros marítimos de las nuevas compañías barcelonesas volvieron a tener un papel importante. Como hemos observado ya en el siglo XVIII, el desarrollo y las crisis del comercio barcelonés con América fueron los principales impulsores de la creación y posterior desaparición de las compañías de seguros marítimos de la plaza, que aseguraban los transportes atlánticos pero también los de cabotaje europeo de reexportación de productos coloniales y de importación de materias primas y maquinaria.¹⁷⁵

Tras los intentos de crear en Barcelona algunas entidades bancarias en el último cuarto del siglo XVIII, a mediados del siglo XIX nació la moderna banca catalana mientras algunos de los comerciantes más acaudalados de la plaza continuaban actuando como banqueros particulares, descontando letras y pagarés (otro instrumento de crédito no hipotecario aparecido en el primer tercio del siglo XIX), haciendo préstamos con interés y préstamos a riesgo de mar. En las tres primeras décadas del siglo XIX se distinguieron en esta actividad Josep Gil y Serra y las sociedades colectivas o comanditarias de Vidal Cuadras hermanos, y Girona hermanos, Clavé y Cía.¹⁷⁶

El Banco de Barcelona fue creado en 1844 como sociedad anónima por la iniciativa privada de varios comerciantes, tras su aprobación por el Real decreto del 1 de mayo de aquel año. Su capital nominal era de un millón de pesos fuertes (5.000 acciones de 200 pesos fuertes cada una). Según sus estatutos, podía realizar cualquier tipo de operación bancaria, especialmente préstamos hipotecarios y descuento de efectos negociables (letras y pagarés, que se generalizó como instrumento de crédito) al comercio y a la industria privada pero no podía intervenir en la financiación pública. Tenía facultad para emitir billetes al portador desde 200 hasta 20.000 reales cada uno, circulantes sólo en Barcelona y pagaderos a la vista en el banco. Entre las facultades y obligaciones de la Junta rectora del banco figuraba el procurar en lo posible que los accionistas no tuvieran que hacer más desembolsos que el 25% del capital que hicieron en el momento de la fundación del banco.

¹⁷⁴ César Yáñez, <El perfil ultramarí de l'economia catalana>, en *Catalunya i Ultramar (1750-1964). Poder i negoci a les colònies espanyoles*, Barcelona, Ed. Museu Marítim de Barcelona, 1990, pág. 56.

¹⁷⁵ En el archivo del Museu Marítim de Barcelona hemos encontrado más de 30 pólizas que aseguraban material ferroviario procedente de puertos ingleses con destino a Barcelona (Fons de Col·leccions, caja 52)

¹⁷⁶ Carles Sudrià, <Comerç, finances...>, pág. 28.

De naturaleza muy distinta fue la creación de la Caja de Ahorro y Monte de Piedad de Barcelona también en 1844 por iniciativa de la Diputación Provincial, la Junta de Comercio, el Ayuntamiento y varias personas del sector económico (abrió el 17 de marzo de 1844). Su objetivo era “hacer productivas las economías que las personas laboriosas depositaran en ella”, estimulándolas a ahorrar. La caja pasaba estos fondos al Monte Pío de Barcelona que los empleaba en sus actividades y los remuneraba con un interés del 4,5% anual.

El 28 de enero de 1856 un Real Decreto reglamentó la creación de sociedades de crédito y la emisión de moneda por los bancos.¹⁷⁷ También estableció que el Banco de San Fernando tomara el nombre de Banco de España, debiendo abrir sucursales en el término de un año en Alicante, Bilbao, La Coruña, Málaga, Santander, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza. Los bancos de Barcelona y Cádiz podían continuar funcionando hasta el final de su concesión. En los años siguientes se crearon otras entidades financieras y en 1860 en la bolsa de Barcelona cotizaban seis sociedades financieras: Banco de Barcelona; Caja Barcelonesa de descuentos y préstamos; Catalana General de Crédito (muy importante en la financiación de los ferrocarriles); Crédito Móvil comercial; Unión Comercial (principal accionista de la compañía de seguros La Garantía); Caja Catalana Industrial y Mercantil. El sistema financiero se complementaba con otras sociedades de crédito que no cotizaron en bolsa como el Crédito Mobiliario Barcelonés, o se crearon posteriormente: el Crédito Mercantil (1864), el Crédito y Fomento de Barcelona y la Compañía General de Crédito ‘El Comercio’, que tuvieron una vida muy corta, y dos bancos emisores de monedas: el Banco de Reus y el Banco de Tarragona.¹⁷⁸ Estos cambios en la estructura financiera de la plaza mejoraron la capacidad de cubrir las necesidades de financiación, tanto comerciales como industriales, de la plaza, sin llegar, sin embargo, al nivel que necesitaba la economía catalana.¹⁷⁹ De las 16 compañías de seguros barcelonesas del siglo XIX, sólo una, La Garantía, dependía de una sociedad financiera, a pesar de las estrechas relaciones de colaboración y de participación en el capital social que suelen establecerse entre banca y seguros.

En estos años la industria de la construcción naval también experimentó un gran impulso y la flota velera española era en buena parte catalana.¹⁸⁰ Los astilleros barceloneses y de otras localidades de la costa catalana (Blanes, Masnou, Sant Feliu, Arenys), desde el inicio del siglo XIX hasta 1870, botaron 734 barcos con un arqueo medio de 160 toneladas y por un valor de

¹⁷⁷ *Almanaque del Diario de Barcelona de 1858*, págs. 181-183.

¹⁷⁸ Carles Sudrià, <Comerç, finances...>, pág. 27.

¹⁷⁹ Carles Sudrià, <Comerç, finances...>, pág. 29.

¹⁸⁰ Josep Maria Fradera, *Catalunya i Ultramar...*, pág. 81.

aproximadamente 30 millones de pesetas.¹⁸¹ En 1836 la matrícula de barcos de altura de Barcelona, que contaba con 255 buques, representaba ya el 26,8% del total de la flota española, lo que nos da una idea muy clara de la recuperación del comercio marítimo catalán. En 1855 la matrícula alcanzó su máximo con 305 buques, de los cuales diez eran ya de vapor.¹⁸² Este dinamismo de la marina mercante catalana (que respondía a la expansión económica y al desarrollo industrial de Cataluña), necesitaba de un mercado de seguros marítimos local mucho más activo que el que hemos descrito antes. Para responder a esta necesidad se fundó en 1838 La Barcelonesa de seguros marítimos, la Catalana general en 1845, la Compañía Ibérica de seguros en 1846, y entre 1855 y 1857 otras trece compañías.

Los barcos catalanes navegaron con frecuencia a las costas de Estados Unidos de Norteamérica. Practicaba un comercio triangular muy rentable: una primera ruta salía de Barcelona o Tarragona con cargamentos de vinos, aguardientes y tejidos hacia Montevideo y Buenos Aires. Allí vendían su carga y salían con pieles y, sobre todo, carne seca o salada (tasajo) con destino a Brasil o Cuba (como alimento para los esclavos). En estas escalas embarcaban pequeñas cantidades de productos coloniales y seguían viaje (en muchos casos en lastre) hacia Charleston, Savannah, Mobile o Nueva Orleans, donde cargaban algodón en balas (los depósitos antillanos, en especial el de La Habana, abastecidos de algodón por barcos americanos, habían cesado su actividades 1847) y volvían a Barcelona. En otra ruta triangular, los barcos salían de Cataluña hacia Cuba o Puerto Rico con vino y tejidos, cambiaban su carga por tabaco, azúcar y algodón (hasta 1847) y luego se dirigían al Río de la Plata donde cargaban cueros o bien a las Antillas y Venezuela donde cargaban productos coloniales (especialmente cacao) para regresar finalmente a Barcelona.¹⁸³

La flota catalana de altura extendió también su radio de acción a África. Sus primeras expediciones en el comercio de esclavos se remontan a 1789, año en que se autorizó la libre introducción de esclavos africanos en las colonias españolas (Real Cédula de 28 de febrero de 1789), actividad que antes era restringida por el sistema de asientos. De los 30 barcos y 1725 esclavos transportados en 1789, en la década de 1810 hasta 1820 se pasó a 116 barcos y 28.971 esclavos.¹⁸⁴ Este comercio continuó hasta 1845 pero para este tercer

¹⁸¹ José Ricart i Giralt, <El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870> en *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Letras de Barcelona*, 3ª época, vol. XVIII, Barcelona, 1924, pág. 177-201.

¹⁸² Martín Rodrigo y Alharilla, <Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor, 1830-1870>, en *Transporte, Servicios y Telecomunicaciones* 13, 2007, pág. 64.

¹⁸³ César Yáñez, <El perfil ultramarí de l'economía catalana>, en *Catalunya i Ultramar...*, pág. 215. Describe los viajes de la fragata "Jaime Cibils" y la corbeta "Nueva Lidia" que realizaban estos viajes.

¹⁸⁴ Josep Maria Fradera, <La participació catalana en el tràfic d'esclaus (1789-1845)>, *Recerques* 19, 1984, págs. 119 y sig.

periodo no hay datos fidedignos ya que era un tráfico clandestino puesto que la trata había sido declarada ilegal en mayo de 1820.¹⁸⁵ Esta actividad, a pesar de las pérdidas de barcos por el control inglés, aportó grandes beneficios a los armadores catalanes. Fue otra pieza clave de las relaciones exteriores catalanas.¹⁸⁶ Cabe destacar que en toda la documentación que hemos examinado no hemos encontrado ningún documento de seguros marítimos sobre esclavos, que probablemente se contrataban en el mercado especializado de Francia, Holanda y Londres (hasta 1820, cuando los ingleses empezaron a perseguir la trata española).

Las décadas centrales del siglo XIX fueron las de mayor intensidad del comercio colonial catalán. Durante más de treinta años un promedio de 300 barcos salían de Barcelona hacia las Américas.¹⁸⁷ Los datos recogidos por Laureano Figuerola de los años 1845-1847 muestran claramente este crecimiento y sobre todo la importancia del comercio catalán con América, que representaba el 71,34% de las exportaciones y el 49,74% de las importaciones sobre el total del comercio exterior de Barcelona. El comercio con los países mediterráneos y europeos, Francia, Gibraltar (Inglaterra) y Portugal representaba el 23,51% de las exportaciones y el 46,09% de las importaciones y el resto de los países europeos y mediterráneos representaban, en conjunto, una cuota inferiores al 5%.¹⁸⁸

La navegación entró en la era del vapor. En 1834 el vapor Balear inauguraba la línea Mallorca – Barcelona y en 1852 se estableció una línea entre Barcelona y Alicante con el vapor Francolí. La construcción de barcos de vapor en Cataluña no fue muy importante, puesto que se construyeron sólo ocho barcos (dos en Blanes y seis en Barcelona) para el remolque portuario de poco tonelaje.¹⁸⁹ La casi totalidad de los barcos de vapor eran comprados o mandados construir en Inglaterra. Los primeros buques de vapor catalanes que atravesaron el Atlántico fueron el Berenguer y el Almogávar de la naviera Bofill y Martorell en 1857.¹⁹⁰

¹⁸⁵ Entre 1821 y 1845 los ingleses juzgaron y condenaron en Sierra Leona a 56 barcos negreros catalanes, en César Yáñez, <El perfil ultramarí de l'economia catalana>, pág. 24. El tratado anglo español de 1818 establecía que a todos los súbditos españoles se les prohibiría la trata después del 20 de mayo de 1820, en Hugh Thomas, *La trata de esclavos*, Barcelona, Ed. Planeta, 1998, pág. 593.

¹⁸⁶ Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat...*, pág. 54.

¹⁸⁷ Carles Sudrià, <Comerç, finances...>, pág. 16.

¹⁸⁸ Laureano Figuerola, *Estadística de Barcelona en 1849*, Barcelona, Ed. Tomás Gorchs, 1849, págs. 255-261.

¹⁸⁹ José Ricart i Giralt, *El siglo de oro...*, pág. 198

¹⁹⁰ Martín Rodrigo y Alharilla, <Navieras y navieros...>, pág. 70.

Al inicio de 1857 cotizaban en la Bolsa de Barcelona 28 sociedades (bancos, compañías de seguros, ferrocarriles, compañías de distribución de gas, textiles y curtidos).¹⁹¹ En este mismo año una grave crisis bursátil afectó especialmente a las compañías de seguros y entre 1860 y 1861 cerraron cuatro compañías y las últimas dos que firmaron escritura de fundación en 1857 no entraron en el mercado.

Al final del periodo estudiado, toda la economía española entró en crisis. El político Pascual Madoz (también director de la compañía de seguros Peninsular de Madrid) escribió al general Prim el 12 de febrero de 1868: *“La situación del país, mala, malísima. El crédito, a tierra. La riqueza rústica e urbana, menguando prodigiosamente. Los seguros, perdidos y no se quien se salvará de este conflicto. Nadie paga, porque nadie puede pagar, porque nada tiene para pagar. Si vendes, nadie compra, ni aun cuando des las cosas por el cincuenta por ciento de sus coste”*.¹⁹²

La guerra de Secesión de los EUA (1861-1866) hizo desaparecer el algodón americano del mercado, que en estas fechas representaba el 90% del abastecimiento de la industria algodonera catalana, lo que causó un aumento importante de su precio y creó un auténtico “hambre de algodón” en Cataluña. El rentable tráfico triangular perdió así unas de sus escalas principales. Varias compañías de seguros marítimos comentaron esta pérdida de tráfico y de seguros marítimos en sus memorias anuales. La compañía El Ancora comentaba en su memoria correspondiente al ejercicio de 1861 lo siguiente: *“El principal alimento para nuestros buques de larga navegación, como es el algodón, ha faltado completamente, por haber continuado en todo su vigor las causas que han impedido su exportación de los Estados Unidos; y esta imposibilidad, debía acarrear naturalmente la falta de una gran parte de nuestras expediciones a las Antillas por no existir la combinación que formaba la base de sus viajes”*¹⁹³ citando así el comercio triangular que hemos comentado más arriba.

La industria algodonera fue el primer sector económico en entrar en crisis. Le siguió la crisis de los ferrocarriles que, al iniciar la explotación de sus líneas no obtuvieron los beneficios esperados por sus accionistas. En la Bolsa de Barcelona la cotización de las tres principales compañías de ferrocarriles bajó de un promedio de 72% en el periodo 1861-62 a un promedio de 12% en el periodo 1867-68,¹⁹⁴ una caída similar a la que sufrieron las compañías de seguros unos años antes. Los accionistas de los ferrocarriles dejaron de aportar capitales para nuevas ampliaciones de la red y las importaciones de material ferroviario y hierro disminuyeron (en el periodo 1866-68 bajaron un

¹⁹¹ *Almanaque del Diario de Barcelona de 1858*, pág. 98-103.

¹⁹² Josep Fontana, *Cambio económico...*, pág. 115.

¹⁹³ *Diario de Barcelona*, febrero de 1862, pág. 1187.

¹⁹⁴ Josep Fontana, *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, Barcelona, Ed. Ariel, 1980, págs. 108 y sig.

68% con respecto a las de dos años anteriores),¹⁹⁵ lo que significó un nuevo y duro golpe para los navieros y los aseguradores catalanes. Las compañías de seguros barcelonesas pagaron también un duro tributo a la crisis de 1866: otras dos compañías cerraron. De las dieciséis compañías que se habían fundado desde 1838, sólo continuaron ocho y por poco tiempo, como veremos en el apartado dedicado al cierre de las compañías.

La desaparición del derecho diferencial de bandera en 1868 (impuestos más reducidos sobre las mercancías enviadas a América en barcos españoles), reemplazado por una política de subvenciones a la importación de barcos de vapor provocó el declive de los astilleros catalanes. A partir del inicio de la década de 1870 la flota de altura catalana desapareció poco a poco de los viajes atlánticos y fue reemplazada por flotas de países competidores de España, sobre todo de los EUA, que, por su proximidad, constituían un mercado importante para los productos antillanos.

La ley de relaciones comerciales de 1882 (que preveía fuertes rebajas arancelarias para los productos españoles exportados a las colonias, especialmente harina y tejidos de algodón) permitió una nueva expansión de las exportaciones catalanas a Cuba, Puerto Rico y Filipinas, pero ello sólo supuso el “canto del cisne” del comercio colonial catalán, que finalizó con la independencia de Cuba.¹⁹⁶ De las 16 compañías de seguros sólo quedaba en activo la Naviera Catalana, que desapareció en 1886.

De todo lo expuesto en este punto, podemos deducir la estrecha correlación entre los periodos de auge del comercio americano y la creación de compañías de seguros marítimos en la plaza y su desaparición cuando el comercio americano entró en crisis, que comentábamos en la Introducción y objetivos de este estudio.

7. LA PRÁCTICA ASEGURADORA EN EL MERCADO BARCELONÉS

En este capítulo estudiaremos las prácticas del seguro barcelonés del siglo XIX, es decir, las nuevas normas legales que se promulgaron en este periodo, las características de la póliza de seguros marítimos, la tramitación de las averías y la evolución de las primas en uso. Además se destacaran las diferencias que presentan tanto la legislación como la práctica estricta del seguro marítimo en los años 1814-1870 respecto a las del siglo anterior.

7.1. Las nuevas normas legales españolas con incidencia en el seguro

El desarrollo de las actividades mercantiles, la política de las monarquías absolutistas o reformistas, y la constitución de los estados-nación europeos

¹⁹⁵ *Almanaque del Diario de Barcelona de 1858*, pág. 98-103.

¹⁹⁶ César Yáñez, <El perfil ultramarí...>, pág. 63.

contemporáneos dieron lugar a la elaboración y aprobación de los códigos de comercio. La primera recopilación de derecho mercantil nació en Francia con la “Ordenanza del Comercio” de 1673 elaborada por Jacques Savary en el reinado de Luís XIV, durante el mandato del ministro Colbert. Posteriormente, su revisión en tiempos de Napoleón Bonaparte dio lugar al Código de Comercio, aprobado en 1807, que tuvo gran impacto en el mundo occidental. Por primera vez un texto oficial reglamentaba las sociedades por acciones (sociedades anónimas y sociedades en comandita por acciones), que en la práctica ya existían en el siglo XVIII. La limitación de las responsabilidades de todo el accionariado prevista en el código de 1807 exigió que la constitución de las sociedades anónimas se sometiera a la autorización gubernamental.

El desarrollo económico que podía proporcionar al país la industrialización, necesitaba una nueva legislación que aportara una mayor protección jurídica a la inversión y limitara los riesgos que asumían los inversores. La práctica vigente, según la cual los socios de una sociedad respondían de forma ilimitada con todo su patrimonio de las obligaciones asumidas por la misma, impedía la creación de grandes sociedades capaces de impulsar la industrialización del país. Se hacía necesario, de forma imperiosa, introducir en la legislación el principio de la responsabilidad limitada de los socios: el capital social suscrito por cada socio constituía el límite máximo de su compromiso, lo que permitiría la suma de los capitales necesarios para crear sociedades importantes. Cabe destacar que, en el ámbito del seguro marítimo barcelonés la responsabilidad limitada de la compañía y de los socios no era una novedad: la hemos encontrada ya en la póliza de 1802, aunque sólo parcialmente, en la renovación de la compañía de Pablo Puiguriguer del 20 de octubre de 1801 (ver punto 3.3.1, apartado relativo a la responsabilidad de los aseguradores). En su nueva póliza se indicaba que la responsabilidad máxima de la compañía con respecto a los seguros o negocios contratados era su capital social. Sin embargo los socios seguían comprometiendo todos sus bienes, presentes y futuros, en el cumplimiento de las obligaciones de la compañía.¹⁹⁷ En las compañías de seguros constituidas en otras plazas y mencionadas en el punto 5.6, encontramos también la misma situación, salvo en Madrid y Cádiz donde la responsabilidad de los socios se limitaba al valor de las acciones suscritas.¹⁹⁸

En España el primer Código de Comercio se promulgó el 30 de mayo de 1829, reemplazando a toda la legislación comercial anterior, entre ella el ya vetusto Libro del Consulado y todas las Ordenanzas de los consulados que hemos analizado en la primera parte y estableciendo claramente el principio de responsabilidad limitada de los socios. La siguiente manifestación de la voluntad del gobierno de reglamentar el desarrollo económico del país es la ley

¹⁹⁷ Los casos en los cuales los socios debían responder más allá del capital suscrito podían producirse sólo en casos de errores graves de gestión de la dirección, como hemos comentado ya en el punto 3.3.1.

¹⁹⁸ Compañía de seguros terrestres y marítimos de Madrid (aprobada por R. C. del 20 de mayo de 1786), Real compañía de seguros terrestres y marítimos de Madrid (R. C. del 23 de octubre de 1789) y la Compañía de la Reina María Luisa de Cádiz (R. C. del 23 de febrero de 1800).

de Sociedades Anónimas, que se decretó el 28 de enero de 1848, y su posterior reglamento (17 de febrero de 1848), que estableció limitaciones muy precisas a la creación de nuevas sociedades anónimas. Finalmente, el 12 de diciembre de 1857 se publicó el “Reglamento de las funciones que deben ejercer los Gobernadores de Provincias y Delegados del gobierno cerca de las compañías mercantiles por acción” que regulaba la inspección de estas sociedades por parte de las autoridades. Estas nuevas normas afectaron de forma muy importante el mercado de seguros, como veremos seguidamente. El elevado grado de intervencionismo estatal de estas últimas normativas fue sustancialmente reducido por la ley del 19 de octubre de 1869. Analizaremos seguidamente estas nuevas normativas desde nuestra perspectiva de historiadores del seguro marítimo.

7.1.1 El Código de Comercio de 1829

Esta normativa legal que regula toda la práctica mercantil se divide en cinco partes o libros, una de las cuales, el Libro Tercero, se refiere al comercio marítimo y en particular a los seguros.¹⁹⁹ Como acabamos de indicar, este código venía explícitamente a derogar toda la dispersa normativa mercantil vigente hasta entonces, y así el último artículo del mismo indica que “...derogo todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos... de los Consulados del Reino” (artículo 1219).

Seguidamente analizaremos los aspectos del mundo de los seguros que quedaban regulados por estas normas, es decir las que regían la constitución de sociedades de seguros marítimos, encuadradas en la definición de sociedades anónimas por acciones, los seguros marítimos y la tramitación de las averías.

Las sociedades de seguros marítimos en régimen de sociedad anónima quedaron definidas en el Título II del Libro Segundo (De las compañías mercantiles), que distinguió la existencia de distintos tipos de compañías mercantiles (artículo 265), siendo el tercero de ellos las sociedades anónimas, contándose entre ellas las aseguradoras. El código definía estas como las constituidas con “*un fondo por acciones determinadas para girarlo sobre uno o muchos objetivos, que den nombre a la empresa social, cuyo manejo se encarga a mandatarios o administradores amovibles a voluntad de los socios, y esta compañía es la que lleva el nombre de anónima*”. Al establecer que las responsabilidades de los socios de las compañías anónimas, que se situaban “*hasta la cantidad del interés que tengan en ella*” (artículo 278), quedaba suprimida la responsabilidad ilimitada de los socios de las compañías del siglo XVIII.

La constitución de las sociedades anónimas estaba regulada por una serie de artículos. El artículo 284 indicaba que todo contrato de sociedad se debía de

¹⁹⁹ Los otros libros trataban, 1. De los comerciantes y agentes de comercio; 2. De los contratos de comercio en general, sus formas y efectos; 4. De las quiebras; 5. De la administración de justicia en los negocios de comercio.

reducir a escritura pública, otorgada con las solemnidades de derecho. El artículo 289 establecía que cualquier reforma o ampliación que se hiciera sobre el contrato de sociedad, debería formalizarse también por escritura pública. Por último, el artículo 290 indicaba que el asiento de la escritura social, que debía hacerse en el Registro Público y General de Comercio de cada provincia (cuyo establecimiento está previsto en el artículo 22) en un plazo de 15 días (según obligaba el artículo 26) debía contener:

- Fecha de la escritura y nombre del notario.
- Nombre, domicilio y profesión de los socios que no fueran comanditarios.
- Razón social de la compañía.
- Nombre de los socios administradores de la compañía.
- Capital ingresado o que se hubiere de entregar por acciones.
- Duración de la sociedad.

El artículo 21 establecía, además, que todos los que practicaran el comercio tenían las obligaciones de inscribir en un registro solemne (suponemos que significa sellado) los documentos, cuyo tenor y autenticidad debían hacerse notorios; mantener las cuentas en un orden uniforme y riguroso, y conservar la correspondencia que tenía relación con el giro comercial. Finalmente el artículo 293 establecía que *“Es condición particular de las compañías anónimas que las escrituras de su establecimiento y todos los reglamentos que han de regir para su administración y manejo directivo y económico, se han de sujetar al examen del Tribunal de Comercio del territorio en donde se establece; y sin su aprobación no podrá llevarse a efecto”*. Se trataba de una formalidad previa, de orden general, inexistente hasta aquel momento, muy importante ya que, hasta entonces, sólo las nuevas compañías de seguros debían solicitar la autorización real antes de iniciar su actividad (Real Cédula del 23 de diciembre de 1789, ver punto 5.6), mientras las demás sociedades y compañías podían constituirse libremente.

Estos pocos artículos definían las formalidades administrativas necesarias para la creación de una sociedad anónima y este es el procedimiento que siguieron las nuevas compañías de seguros que se fundaron antes de la ley de Sociedades Anónimas de 1848. Hay que destacar que este código no precisaba ni un capital social mínimo en relación con la actividad a la cual quería dedicarse la compañía, ni qué porcentaje mínimo del capital debía ser ingresado en metálico en la caja de la compañía.

El funcionamiento del seguro marítimo estaban tratado con muchos detalles en el Libro Tercero, Sección tercera del mismo, Título III, el cual resumía las normas de las diversas ordenanzas anteriores e introducía novedades con respeto a las mismas. Así, permitía asegurar en una misma póliza el barco y su cargamento, distinguiendo las cantidades aseguradas sobre cada uno de los objetos asegurados. En caso de no hacerlo, la póliza sería nula (artículo 845). Anteriormente era preceptivo hacer pólizas separadas. Además, permitía asegurar la libertad de los navegantes y pasajeros en caso de ser apresados por piratas o corsarios mediante una cantidad de dinero (artículo 848),

operación no permitida anteriormente. Indicaba los casos de nulidad de la póliza, en particular si se contrataba sobre sueldos de la tripulación, sobre cantidades tomadas a préstamos a riesgo de mar, sobre género de contrabando y sobre la vida de tripulantes y pasajeros durante el viaje (artículo 885). El asegurado podía asegurar el coste del seguro y el riesgo de insolvencia del primer asegurador (artículo 852). Volvía a introducir, en dos casos precisos, la obligación por el asegurado de cubrir una parte del riesgo, que había desaparecido hacia finales del siglo XVIII:

- si el capitán aseguraba mercancías de su propiedad o el cargador viajaba con sus mercancías, sólo podrán asegurar el 90% de las mismas (artículo 853).
- los barcos sólo podían asegurarse por las 4/5 partes de su valor (artículo 854).

El valor de las mercancías aseguradas debía fijarse según el que tuviera en la plaza donde se cargaban (artículo 855). Desaparecía así la doble valoración según el lugar donde ocurría la avería en vigor en el siglo XVIII. Si el asegurado falseaba (en más o en menos) el valor de los objetos asegurados y el asegurador podía probar el fraude, la indemnización se reduciría al valor real de los mismos (artículo 856). Entendemos que la redacción bastante confusa de este artículo implicaba la aplicación de la regla proporcional en caso de avería. Las pólizas de seguros ya no eran “a primer riesgo” (ver punto 3.3.1, apartado: Infraseguro y sobreseguro).

Los riesgos cubiertos y los excluidos se especificaban en los artículos 861 y 862, que, por su importancia, los reproducimos en su totalidad.

Artículo 861. *“Corren por cuenta del asegurador todas las pérdidas y daños que sobrevengan a las cosas aseguradas por varamiento o empeño de la nave con rotura o sin ella, por tempestad, naufragio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje, o de buque; por echazón, fuego, apresamiento, saqueo, declaración de guerra, embargo por orden de gobierno, retención por orden de potencia extranjera, represalias, y generalmente por todos los accidentes y riesgos de mar. Los contratantes podrán estipular las excepciones que tengan por convenientes, haciendo necesariamente mención de ellas en la póliza, sin cuyo requisito no surtirán efecto”.*

Artículo 862. *No son de cuenta de los aseguradores los daños que sobrevengan por alguna de las causas siguientes:*

- *cambio voluntario de ruta, de viaje o de buque sin consentimiento del asegurado.*
- *separación espontánea de un convoy, habiendo estipulado de ir en conserva.*
- *prolongación de viaje a un puerto más remoto del que se designó en el seguro.*

- *disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento, o al conocimiento de los navieros, cargadores y fletadores, y baratería del capitán o del equipaje, no habiendo pacto expreso en contrario.*
- *mermas, desperdicios y pérdidas que procedieran de vicio propio de las cosas aseguradas, si no se hubiera comprendido en la póliza por cláusula especial.*

En este punto no había prácticamente diferencia con las garantías y exclusiones del siglo anterior, salvo la exclusión de la cobertura de la baratería del capitán o de la tripulación.

En caso de avería, el asegurador debería pagar los daños en un plazo de 10 días siguientes a la presentación de los justificantes necesarios, salvo pacto distinto establecido en la póliza (artículo 881). Sin embargo, el asegurador podía contradecir los hechos presentados por el asegurado y se le admitiría prueba en contrario, sin perjuicio del pago de la cantidad asegurada, siempre que el demandante prestara fianzas suficientes que respondiera en caso de restitución de la cantidad percibida (artículo 883). Como veremos en el punto siguiente, los aseguradores barceloneses prescindieron de estas fianzas.

La protección del asegurado contra posibles incumplimientos del asegurador se trataba en los artículos 852 y 886. Si este era declarado en quiebra, el asegurado que tuviera riesgos en curso podía exigirle fianzas y si no las recibiera en el término de tres días podía rescindir el contrato. Si el asegurado ya hubiera pagado la prima sería un acreedor más en el proceso de quiebra.

El único artículo que aportaba una novedad importante con respecto a las prácticas en uso en el siglo XVIII era el artículo 901. Establecía claramente los casos en que el asegurado podía hacer abandono (ceder la propiedad) de las cosas aseguradas o de lo que quedaba de las mismas después de una avería al asegurador y exigir el pago del capital asegurado. Los acontecimientos que permitían el abandono eran: apresamiento del barco, naufragio, rotura o varamiento de la nave que la inhabilitara para navegar, embargo o detención por orden del gobierno propio o extranjero, pérdida total de la cosa asegurada o deterioro que disminuyera su valor en la tres cuarta partes de su totalidad. Todos los demás casos se consideraban averías y se liquidarían como tales. La acción de abandono sólo podía hacerse por pérdidas ocurridas después del inicio del viaje (artículo 902). El abandono debía hacerse sobre la totalidad de los efectos asegurados (artículo 903).

Finalmente el artículo 965 introducía una nueva franquicia general: para que fuera admitida la demanda de avería, era necesario que el importe de ésta superase la centésima parte del valor común de la nave y su cargamento. Recordaremos que en el siglo XVIII había una franquicia del 3 o 4% del valor asegurado, considerando por separado el valor del barco y el de las mercancías.

La tramitación de las averías y de los daños del comercio marítimo se trataba en el Título Cuarto, del Libro Tercero. La sección primera trataba de las averías y los diferentes tipos de averías (que hemos comentado ampliamente en la primera parte) y su liquidación se trataba en la Sección primera, en los artículos del 930 hasta el 967. El artículo 935 definía la avería simple o particular e indicaba que por cualquier perjuicio que sufriese el cargamento por descuido, falta o baratería del capitán o de la tripulación (riesgo no cubierto por el seguro, artículo 862), el propietario tenía derecho a reclamar la indemnización correspondiente contra el capitán, la nave o el flete. Las normas de valoración de los daños en caso de avería eran especificadas en el artículo 948:

- Las mercancías se estimarían según el precio que tuvieran en el lugar de la descarga si en el conocimiento de embarque figuraran sus características y calidad. En caso contrario el valor sería el de las facturas de compra.
- Para el casco del barco y sus aparejos se apreciarían los daños por el valor que tuviesen las partes dañadas en el momento de la avería, según su estado de uso.²⁰⁰

La Sección segunda (artículos 968 hasta 981) trataba de las arribadas forzosas de los barcos, que se producían cuando un buque debía entrar en un puerto, que no era el de su destino, por razones de fuerza mayor. Indicaba las causas aceptables: la falta de víveres, el temor fundado de la presencia de enemigos o piratas y cualquier accidente en el buque que lo inhabilitara para continuar la navegación. La junta de oficiales de la nave decidía por mayoría (con el voto de calidad del capitán) si la arribada era necesaria o no. Los interesados en el cargamento que se encontraran a bordo asistirían a la junta pero sin voto y sólo para tener conocimiento de la decisión y hacer las reclamaciones y protestas convenientes a sus intereses, que se anotarían en el acta de la junta. Se trataba pues de una decisión técnica, donde los intereses comerciales no intervenían. Los gastos de la arribada forzosa eran siempre a cuenta del naviero o fletante. Los daños que pudieran haber sufrido el buque (y que justificaron la arribada forzosa) y las mercancías se considerarían averías particulares y se tramitarían como tales. El objeto evidente de estas normas era el de evitar fraudes del patrón (baratería) o de los cargadores.

La Sección tercera trataba de los naufragios y no aportaba novedades respecto a la normativa establecida en las ordenanzas anteriores.

Finalmente el Título Quinto trataba de la prescripción de las obligaciones del comercio marítimo estableciendo que la acción que proviniera del contrato de seguro y del préstamo a riesgo de mar prescribe a los cinco años, contados desde la fecha del contrato.

²⁰⁰ Los aseguradores barceloneses fueron más rígidos en este segundo punto: según el artículo 19 de su póliza, aplicaban una reducción uniforme de un tercio sobre el coste de las reparaciones efectuadas en el barco averiado, para compensar la diferencia entre valor de nuevo y usado. Comentaremos esta cláusula en el punto 7.2.1 siguiente.

El Libro Tercero se refería a todos los aspectos del comercio marítimo. En el Título III, sección segunda trataba de los contratos a la gruesa o préstamos a riesgo de mar, que en muchos casos iba acompañado de un seguro marítimo, mediante el cual el prestador aseguraba el capital prestado. Como hemos visto anteriormente, en el momento de la promulgación de Código de Comercio esta práctica comercial era ya poco frecuente (la última anotación en el Registro de préstamos de Barcelona data del 8 de febrero de 1806) y por esto no entraremos en más detalles.

En definitiva, el Código de Comercio no aportaba grandes novedades en la regulación de la práctica del seguro marítimo y tampoco en la del comercio respecto a las normas preexistentes; se trataba más bien de una recopilación en un único texto de todas las normativas anteriores, dispersas en ordenanzas, Reales Cédulas y decretos. Respeto a las compañías de seguros en particular (y a todo tipo de sociedad por acciones) aportaba la gran novedad de la limitación de la responsabilidad de los socios. Una vez más no se establecían normas sobre los aseguradores que especificaran quién podía ser asegurador; cuál debía ser su capacidad financiera mínima para asumir riesgos; cómo podían estos operar en el mercado asegurador; qué control debía ejercerse sobre esta actividad y quién debía realizarlo. Hay que señalar, finalmente, que este código hizo más sencilla la creación de una nueva compañía de seguro que a final del siglo XVIII, ya que sólo se requería la aprobación del Tribunal de Comercio local y no había que someterse al largo trámite de la aprobación real. Las tres primeras compañías creadas en Barcelona en el siglo XIX (la Barcelonesa, la Catalana General y la Ibérica) fueron fundadas según estas normas.

7.1.2 La Ley de Sociedades Anónimas de 1848, su Reglamento y el Reglamento de Inspección de 1857

El desarrollo económico que experimentó la economía española, una vez acabada la primera guerra carlista y ya implantado el régimen de relativa libertad mercantil e industrial, habían propiciado la creación de sociedades industriales importantes, de nuevos bancos y, sobre todo, de sociedades para la construcción de ferrocarriles que requerían grandes capitales y por tanto de la participación de un amplio accionariado. El gobierno presidido por Narváez estimó que eran necesarias normas más estrictas para la creación de nuevas sociedades y que su actividad estuviera sometida a un control más exhaustivo por parte de las autoridades económicas.

El 28 de enero de 1848 se aprobó la Ley de Sociedades Anónimas con su Reglamento (11 de febrero del mismo año) y, casi diez años después, el Reglamento de inspección de Sociedades Anónimas (12 de diciembre de 1857). Esta ley estableció normas muy precisas y detalladas sobre la creación, el funcionamiento y el cierre de sociedades mercantiles y, con respeto al

desarrollo de su actividad, normas de control muy estrictas por parte del gobierno.²⁰¹

Las nuevas sociedades anónimas tenían la obligación de obtener la autorización por Real Decreto o por una ley para constituirse y su capital, en su totalidad o en parte, debía dividirse en acciones (artículo 1). La autorización por medio de una ley era necesaria para la creación de bancos de emisión, construcción de carreteras, canales de navegación, ferrocarriles o cualquier compañía que pidiera un privilegio exclusivo (artículo 2). Así pues, para crear una compañía de seguros bastaba la autorización del gobierno expedida en forma de Real Decreto.

El procedimiento para crear una nueva compañía mercantil, aplicable por lo tanto a las de seguros también, era más complejo, más costoso y sin garantías en cuanto a plazos y resultados. Recordaremos que según el Código de Comercio la aprobación del Tribunal de Comercio local era suficiente para su constitución. El Reglamento del 11 de febrero de 1848 establecía los pasos a seguir. Como primer paso, los promotores de la compañía debían preparar los estatutos y el reglamento de funcionamiento de la misma y buscar interesados en entrar en el negocio suscribiendo (mediante una carta de petición de acciones) como mínimo la mitad del capital social previsto. El artículo 1 del Reglamento de la Ley indicaba detalladamente todos los aspectos que debían ser previstos en la escritura. Sólo destacaremos la obligación de constituir un fondo de reserva patrimonial, reservando una parte de los beneficios hasta que este fondo alcanzara el 10% del capital. Estos dos documentos se aprobaban en junta general de suscriptores y se hacía un acta notarial de la junta. Para cumplir todas las formalidades posteriores previstas, se nombraba una Junta Gestora encargada de llevar a buen término estos trámites en el menor tiempo posible, manteniendo, si fuera necesario, contacto con las autoridades de Barcelona y Madrid. Posteriormente estos documentos se presentaban al Jefe político de la provincia, que según el artículo 13 del reglamento debía comprobar que los estatutos fueran conformes a la ley de sociedades; que el objeto de la sociedad fuera lícito y de utilidad pública; que el capital social previsto fuera suficiente para cubrir el objeto social de la compañía y que el régimen financiero previsto permitiera a ésta cubrir sus obligaciones futuras; que el régimen administrativo y directivo de la compañía ofreciera garantías morales para el crédito de la compañía y la seguridad de los intereses de los accionistas y del público. Para calificar si el objeto de la compañía era de pública utilidad, el Jefe político debía pedir informes a la Diputación y Consejo Provincial, al Tribunal de Comercio, a la Sociedad Económica de Amigos del País y al ayuntamiento. Obtener la consideración de “pública utilidad” no presentaba ningún problema para las compañías de seguros pero sí para sociedades industriales o manufactureras.²⁰² Finalmente, una vez constituido

²⁰¹ El texto íntegro de la ley de Sociedades Anónimas y su Reglamento lo hemos reproducido en el Apéndice 6.

²⁰² Gabriel Tortella Casares, <El principio de responsabilidad limitada y el desarrollo industrial de España>, *Moneda y Crédito* 104, 1968, pág. 69 y sig.

todo el expediente, el jefe político lo remitía al gobierno para que fuera estudiado por el Consejo Real. Este podía proponer modificaciones en los estatutos y en el reglamento y establecía las partes del capital social que debía ser ingresada en la caja de la compañía antes de poner en ejecución el Real Decreto de autorización.²⁰³ Este proceso podía durar entre seis y doce meses, según si el Consejo Real pedía o no modificaciones.

Una vez recibida la real autorización, la compañía debía publicar sus estatutos y reglamento y la administración local abría un plazo para la suscripción de las acciones vacantes. Si no se presentaban nuevos accionistas para completar la suscripción de la totalidad del capital social en este plazo, se tendría por caducada la real autorización. Como último paso la compañía debía remitir copia de los estatutos, del reglamento y del Real Decreto al Tribunal de Comercio de la provincia para el correspondiente asiento en el Registro Mercantil. Las compañías ya existentes en el momento de la entrada en vigor de la ley, debían solicitar una nueva autorización en el plazo de dos meses (artículo 18).

Las compañías debían presentar cada año al Jefe político de la provincia una serie de documentos según establecía el artículo 34 del reglamento. La documentación a presentar era: el balance de su situación, que debía reflejar todas las operaciones practicada en el año, sus resultados y el estado de sus activos y pasivos, aprobados por la Asamblea general de accionistas. Una vez comprobada su conformidad con los libros contables de la compañía, el balance debía publicarse en el *Boletín Oficial de la Provincia* y comunicarse al Tribunal de Comercio. Esta obligación de publicar el balance en el Boletín Oficial era muy poco respetada, especialmente por las compañías de seguros. La mayoría de ellas (y no todas) publicaban sus cuentas en el *Diario de Barcelona* como veremos en el punto 9.5.

Con respecto a los fondos disponibles, elemento muy importante para las cuentas de las compañías de seguros, el artículo 31 del reglamento establecía que sólo podían emplearse en descuento de papeles comerciales o préstamos, cuyo plazo no podía exceder de 90 días, con garantía de papel de la deuda consolidada.

Para la liquidación de una compañía, los socios debían tomar la decisión en Asamblea general de accionistas (artículos 39, 40 y 41 del Reglamento). A partir de este momento la compañía quedaba inhabilitada para realizar negocios. Posteriormente se procedía, con arreglo a las disposiciones del Código de Comercio, a la liquidación de los asuntos en curso y una vez terminada y comprobada por el Jefe político, el Ministerio de Fomento emitía el real decreto de cese de la compañía.

²⁰³ A pesar de una intensa búsqueda en todos los archivos oficiales de Barcelona y Madrid no hemos conseguido encontrar copia de estos expedientes. En el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares hemos encontrado sólo copia de los Reales Decretos de autorización, firmados por el Ministro de Fomento.

Las compañías mercantiles por acciones estarían constantemente bajo la inspección del gobierno y del Jefe político de la provincia del domicilio de la compañía (de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la ley de Sociedades y el artículo 30 del reglamento). En caso de falta en el cumplimiento de las disposiciones legales o de sus estatutos, el gobierno podía suspender o anular, según estimara procedente, la autorización de la compañía.

Para reglamentar este control, la ley y su Reglamento fueron completados con: el “Reglamento de las funciones de deben ejercer los Gobernadores de las provincias y los Delegados del Gobierno cerca de las compañías mercantiles por acción de inspeccionar estas sociedades”, publicado el 12 de diciembre de 1857.

Los gobernadores de las provincias (antiguos Jefes políticos), o los delegados especiales nombrados al efecto, eran quienes efectuaban estas inspecciones. Las normas de este segundo reglamento eran muy amplias (21 artículos) y, sobre todo, muy detalladas y los controles previstos eran muy exhaustivos y frecuentes, ciertamente más de los que prevé la legislación actual. En una primera fase se controlaba que la sociedad cumpliera todos los requisitos previstos por la ley antes de iniciar su actividad. Posteriormente y con frecuencia trimestral el inspector debía controlar los libros contables, las cuentas y los saldos de caja. Si la sociedad efectuaba periódicos arqueos de caja, asistía personalmente a los mismos, verificando la validez de los resguardos, talones y valores incluidos en el mismo. Cada trimestre remitía al gobierno un informe relativo a la situación de la compañía. El gobernador tenía además la presidencia honorífica, sin voz ni voto, de la Asamblea general de accionistas y de la Junta de gobierno. Una vez cerrado un ejercicio, remitía al gobierno el balance de la sociedad con un informe particular. Debía controlar especialmente que la sociedad no repartiera o imputara en sus cuentas dividendos activos a cuenta de beneficios calculados y no realizados. Este reglamento preveía también normas especiales para el control de las compañías concesionarias de obras públicas que percibían subvenciones del Estado. En el caso en que la inspección detectara irregularidades en la actividad de una compañía, el gobierno, oído el Consejo Real, podía suspender o anular la autorización de la compañía, sin mediar proceso contradictorio (artículo 30 del Reglamento).

Se trata pues de un reglamento de control muy estricto y muy amplio, que había convertido el Estado en “una verdadera fiscalía”.²⁰⁴ Con respecto a las compañías de seguros barcelonesas, sabemos que la anulación de la autorización, por irregularidades en su administración, se produjo en dos casos, que veremos en detalle en el punto 9.7.

Este cuerpo legal (Ley de Sociedades Anónimas y sus dos Reglamentos) concebido en un marco general aplicable a todas las sociedades anónimas,

²⁰⁴ Gabriel Tortella Casares, <El principio de responsabilidad...>, pág. 82.

constituye ciertamente la primera manifestación de la intención del gobierno de vigilar las operaciones de los aseguradores y garantizar que los derechos de los asegurados fueran salvaguardados de posibles abusos de éstos.

Esta preocupación por el control de las actividades aseguradoras volvió a manifestarse en 1861, referida esta vez a las mutualidades de seguros, y por tanto no afectó a las aseguradoras que estudiamos en esta investigación.²⁰⁵

Finalmente, el último artículo de la ley decía: “*quedan derogadas todas las disposiciones contrarias a la presente Ley*” (artículo 21). Una parte importante de las normas del Código de Comercio seguían así en vigor (y en el texto del Reglamento se hace referencia a algunas de ellas). Como hemos podido ver se trata de una legislación muy completa, precisa y muy intervencionista (alguno comerciantes de la época la definieron como la “ley contra las sociedades anónimas”).

7.1.3 Modificaciones posteriores a la ley de Sociedades Anónimas de 1848

Después de la promulgación de la Ley de Sociedades Anónimas se votaron otras específicas para diversos sectores económicos (la Ley de Ferrocarriles de 1855, la de Bancos de Emisión y Sociedades de Crédito de 1856, la ley de Minas de 1859 y las leyes desamortizadoras) que suavizaron algunas disposiciones de la ley de 1848. Dos Reales Órdenes posteriores afectaron especialmente a la compañías de seguros: la del 16 de abril de 1859 que limitaban la inversión de los excedentes monetarios de las compañías y la del 20 de abril de 1860 que facilitaba el proceso de liquidación de las sociedades anónimas con sede en Barcelona. En el ámbito del seguro barcelonés, a parte de la complejidad de los trámites de creación de una nueva compañía, la

²⁰⁵ En Barcelona existían ya desde tiempo varias mutuas especializadas, como la Asociación de Socorro Mutuo de los Abogados d Cataluña desde 1785, La Sociedad de Seguros Mutuos de incendios desde 1836, la Sociedad Médica General de Socorro Mutuo desde 1836 y la Sociedad de Socorro Mutuo entre Eclesiásticos, desde 1484. En los años 1855-1957, se crearon en Barcelona otras mutuas que recogían los ahorros de particulares para constituir rentas futuras o capitales en caso de muerte, que, sin un control adecuado d las autoridades, podían fácilmente dar lugar a “descalabros financieros” para sus mutualistas. El 10 de agosto de 1861, el Subsecretario del Ministerio de la Gobernación envió una solicitud a todos los Ayuntamientos donde existían mutuas de este tipo una solicitud a todos los ayuntamientos donde existían mutuas de este tipo para que proporcionaran una información detallada y remitieran sus estatutos para analizar y poder establecer normas generales de funcionamiento de las mismas “ya que alguna prometen intereses muy altos y se dedican a descuento de letras, préstamos etc., sin el debido control y cuyo funcionamiento no vigila un Delegado del Gobierno y no se tiene noticias oficial de sus repartos y finalmente para que corrijan sus estatutos, que deberá estar sometidos a sanción real” (Archivo Administrativo Municipal de Barcelona, Comisión de Gobernación, expediente 3722). Todos estos intereses, cree el Ministerio “que deben estar protegidos por la ley y fiscalizados por un Delegado como todo cuanto se deposite en estas sociedades mutuas”, dice el texto de la solicitud. También pide información “sobre sociedades extranjeras que actúan sin arreglar sus estatutos a nuestras leyes, sin intervención del Gobierno y sin carácter legal alguno en España”. es clarísima la preocupación de las autoridades de controlar toda la actividad aseguradora. El Ayuntamiento de Barcelona no profundizó mucho sobre este particular y contestó dando información sólo sobre las mutuas que ponían anuncios en el *Diario de Barcelona*”.

rigurosidad de las inspecciones y la obligación de constituir un fondo de reserva patrimonial, esta ley no provocó cambios importantes en la gestión diaria del negocio. La modificación más importante que hemos observado -la inclusión en sus cuentas anuales de las provisiones técnicas, indispensable para que estas cuentas reflejaran exactamente la realidad de cada ejercicio-, era ya práctica habitual en las primeras compañías del siglo XIX y no se menciona en esta ley.

Los revolucionarios de 1868 recogieron las quejas que levantaba la ley de 1848 a causa de su intervencionismo.²⁰⁶ Por ello el Decreto del 28 de octubre de 1868 la derogó junto con su reglamento y declaró aplicable el Código de Comercio en espera de una nueva ley. El 19 de octubre de 1869 se aprobó esta nueva ley. El estudio de sus efectos nos llevaría fuera del periodo objeto de este trabajo. Sólo citaremos dos aspectos que facilitaron la creación y el funcionamiento de las compañías; el primero fue que para la existencia de cualquier compañía comercial o industrial, por acciones o no, bastaba con la firma de una escritura en acta notarial y su inscripción en el Registro Mercantil y el segundo fue que las sociedades que se constituían desde la publicación de esta ley no estarían sujetas a la inspección y vigilancia del gobierno. En consecuencia, la nueva ley abolió la intervención del estado en la creación y funcionamiento de las sociedades anónimas y su control.

7.2. Instrumentos y técnica en la práctica aseguradora barcelonesa

7.2.1 La póliza de seguros marítimos barcelonesa

La base jurídica de las pólizas del siglo XIX fue el Código de Comercio, que, como hemos visto en el capítulo anterior, introdujo pocas modificaciones con respecto a las antiguas ordenanzas marítimas.

No tenemos constancia de que las primeras tres compañías, fundadas entre 1838 y 1846, utilizaran, como en el siglo anterior, un modelo de póliza único. A partir de 1855 (inicio del período en el cual se fundaron las otras trece compañías) la situación cambió y todas las compañías empezaron a utilizar el mismo modelo de pólizas, sin prácticamente diferencia alguna. Podemos hacer esta afirmación basándonos en lo que afirma, en su primera memoria anual, la compañía El Cabotaje. Esta compañía, creada en 1856 para asegurar especialmente el tráfico de cabotaje, preparó una póliza específica para este tipo de viajes, que no hemos encontrado. La citada memoria, correspondiente al ejercicio de 1857, indica que “...procuró la Junta estudiar este ramo y formuló y estableció, desde los primeros días de la constitución de la Sociedad, una póliza especial para responder a los riesgos marítimos de corta duración que suscribirá la compañía. Cumplido el objeto principal de nuestra sociedad, dedícase la Junta con toda urgencia y esmero a los seguros marítimos que se dicen de larga travesía... y adoptó con toda sinceridad las pólizas de que las

²⁰⁶ Gabriel Tortella Casares, «El principio de responsabilidad...», págs. 82 y 83.

demás compañías de la plaza hacen uso para viajes a remotos puntos... preparándose para poder compartir con ellas, sin competencia de condiciones, los riesgos que mutuamente se ofrecieran".²⁰⁷ Este comentario nos indica claramente dos aspectos del seguro en aquellos años: en primer lugar que todas las compañías de la plaza utilizaban un modelo de póliza uniforme (para los viajes que no fueran de cabotaje) y, en segundo lugar, que existía un intercambio de reaseguros entre las compañías de la plaza de cierta importancia. La situación del mercado del siglo XIX, en lo referente a modelos de pólizas e intercambios de reaseguros, era pues similar a la de del siglo anterior.

En este punto haremos un análisis de la póliza en uso en Barcelona desde aproximadamente 1855, basándonos en el modelo de la compañía La Catalana General de seguros, de la cual añadimos la cabecera de la póliza a continuación, como Documento 5.

La póliza del siglo XIX se dividía en 30 artículos y diferenciaba claramente los temas tratados en cada uno de ellos, haciendo su análisis más fácil, contrariamente a la póliza de 1783, que tenía un texto bastante escueto, que seguía en la exposición de las garantías el orden cronológico del viaje y trataba varios temas en un mismo párrafo, sin separarlos en artículos.

Los riesgos cubiertos y los excluidos estaban definidos en los artículos 1 y 2 de la póliza, repitiendo el texto de los artículos 861 y 862 del Código de Comercio y se referían a ellos por lo que no estaba indicado. Con respecto al riesgo de guerra solventaban hábilmente la dificultad que tenían las compañías del siglo anterior para cobrar la sobreprima correspondiente. El artículo 1 indicaba que *"correrán sin embargo de cuenta del asegurado los riesgos de guerra si, a los diez días de saberse en esta plaza su declaración o principio de hostilidades, no se presenta a promover ante la compañía los diligencias para el pago del aumento del premio que le corresponda"*. Si la sobreprima no hubiera sido pactada en la póliza en el momento de su emisión, ésta era fijaba por peritos nombrados por las dos partes, como estaba previsto en el artículo 1 del Código de Comercio.

El inicio de la cobertura, tanto para los barcos (artículo 10) como para las mercancías (artículo 11), se regía por las normas que se aplicaban en el siglo XVIII: desde que el barco se hacía a la vela hasta 24 horas después de que hubiera echado la primera ancla en el puerto de destino para los seguros de cascos de barcos y para las mercancías desde que se iniciaba la carga en el barco hasta que estuviera descargada en el puerto de destino (de orilla a orilla). Se había suprimido el plazo de 30 días para la descarga. El artículo 11 precisaba además que el riesgo de la carga de las mercancías por medio de lanchas o barcasas estaba cubierto sólo cuando la contratación de la póliza era anterior al inicio del embarque. La duración de los contratos de préstamos a

²⁰⁷ AHCB, *Memoriade la Junta general de El Cabotaje,,celebrada el 11 de marzo de 1858*. Imprenta de José Tauló, 1858. Ref B 1858 8 op.e.

riesgo de mar era la misma que la de los seguros sobre cascos y mercancías respectivamente.

El viaje y las escalas previstas debían detallarse en la póliza. El artículo 27 indicaba que la compañía permitía una sola escala no prevista en la póliza. Cada escala suplementaria que realizara el buque devengaría una prima adicional de 1/8 % del valor asegurado. La póliza admitía como normales los viajes redondos (ida y vuelta) pero sólo en el seguro del barcos (sobre quilla, casco, aparejos y vituallas).

Documento 5



PÓLIZA DE RIESGOS MARÍTIMOS

DE LAS
COMPAÑÍAS UNIDAS RESIDENTES EN BARCELONA.

CAPITAL RESPONSABLE.

	Remisió.	Distribució.
De la Barcelonesa de Seguros Marítimos	\$ 600,000	\$ 100,000
De la Catalana general de seguros	\$ 2,000,000	\$ 300,000
De la Ibérica de seguros	\$ 2,000,000	\$ 300,000
De El Ancora de Seguros Marítimos	\$ 1,000,000	\$ 100,000
Total	\$ 5,600,000	\$ 800,000

Las Compañías expresadas, suscritas en la presente póliza, responden mancomunadamente de la cantidad asegurada
(Aprobada por las respectivas Juntas generales de accionistas.)

Número 20040

Fecha <u>14 Enero 1891</u>	Cantidad asegurada Ps. ts. <u>165</u>
Buque <u>Capitán</u>	Premio <u>11/2%</u> Ps. ts. <u>2.50</u>
Capitan <u>ibérica</u>	Póliza y Sello..... <u>25</u>
Viaje <u>San Francisco - Barcelona</u>	Son Ps. ts. <u>2.80</u>

En este tipo de viajes, si la estancia en el puerto de destino era superior a ocho días, el asegurado debería abonar una prima complementaria de 1/2 % del valor asegurado por cada mes de estancia suplementaria (artículo 10). Esta póliza admitía también los seguros de barcos a término por un periodo determinado de tiempo. En este caso el artículo 12 precisaba que las averías de cada viaje se pagarían por separado, sin acumularlas al final de periodo de seguro, con una franquicia absoluta, por cada avería, del 8% en caso de avería particular y

del 5% en caso de avería gruesa o general. Estas franquicias sobre el valor del casco serían aplicadas también en los viajes sencillos o de ida y vuelta. En los seguros a término, la compañía no cubría ningún riesgo de navegación en el canal de La Mancha, mar Negro, mar de Azof, del Norte y Báltico desde el 1 de octubre hasta el 31 de marzo. Los riesgos a Senegal quedaban excluidos todo el año y la navegación en los mares de la Indias orientales en la época de los monzones.²⁰⁸ Se trataba, pues, de una exclusión justificada por razones climatológicas.

La póliza contenía varios artículos sobre las limitaciones de los riesgos cubiertos, cuya finalidad era la de aclarar las actuaciones de la compañía en cada circunstancia. No entraremos en estos detalles, que no aportan ninguna novedad con respecto al siglo anterior. Sólo indicaremos las siguientes:

Artículo 3: *“En los seguros sobre casco de vapores, la compañía es libre de avería particular en las máquinas y de los perjuicio que sobrevengan por explosión de la misma”*. En 1834 Barcelona había entrado en la era del vapor y las compañías de seguros extremaban su prudencia en la cobertura de estos riesgos.

Artículo 5: *“La compañía no responde de averías simples accidentales de mar de los frutos secos y verdes, líquidos, cristalería (incluso espejos y vidrios), loza, porcelana, pescado salado y seco, tocino, arroz, tasajo, cueros salados, queso, sal, salitre, zumaque, grasas, mantecas, granos, arroz, cereales, legumbres a granel y metales oxidables. Sin embargo, si la avería procede de naufragio, varamiento o choque de la nave con rotura en ella, será a cargo de la compañía, bajos las franquicias que se dirá en el art. 13.”* La intención evidente de la compañía era la de evitar discusiones sobre si los daños procedían de una avería particular o de las características propia de las mercancías.

Artículo 8: *“En los seguros sobre efectivos y metales preciosos, sólo responderá la compañía de los daños por pérdida absoluta de la nave, cargamento y equipaje y del resarcimiento que corresponda en caso de haber contribuido al pago de avería gruesa”*.

El régimen de las franquicias aplicables se complicaba enormemente respecto al siglo anterior. Prácticamente, según el artículo 13 de la póliza, no había mercancía que quedase libre de la aplicación de una franquicia, absoluta o relativa. Para los seguros de barcos ya hemos mencionado algunas franquicias. En las averías particulares (o simples) se aplicaba una franquicia absoluta del 3, 5, 10 o 15% según la mercancía, cómo se puede ver en el cuadro 9 adjunto. En el mismo artículo se indicaba que si algunas de las mercancías dañadas no figurara en el cuadro se aplicaría el porcentaje que

²⁰⁸ Hemos encontrado las mismas limitaciones temporales y geográficas en una póliza italiana, emitida en Livorno sobre el casco de un barco y por una duración de un año, durante el cual podía navegar por cualquier mar, salvo los indicados en la exclusión mencionada. Arxiu del Museu Marítim de Barcelona, Fons de Col·leccions, caja 52.

correspondiera por la analogía que tuviera con las del cuadro y cuando esto no fuera posible se aplicaría el 10%. El asegurado debía pues soportar una franquicia en cualquier caso. Sólo cuando el asegurado tuviera derecho a hacer abandono de las mercancías o del barco, según lo previsto en el artículo 901 del Código de Comercio, no se aplicaría ninguna franquicia.

Las franquicias en la póliza del siglo XIX

Tres por ciento.	Cinco por ciento.	Diez por ciento.	Quince por ciento.	
<p>Algodon en rama prensado. Almindra en cascara. Azafrañ en latas. Cera. Berlina en barriles. Jarca. Lanas lavadas. Maderas de todas clases. Palos de tinte. Plomo. Sabo.</p>	<p>Acete en botijuelas ó redomas encajonadas. Arroz en barriles. Café en bocoyes. Cánamo obrado. Canela en barriles ó cajas. Cobre. Hierro. Barina de 1.ª clase en sacos. Illaza en balas. Masas de pasta en cajones. Nuez moscada en barriles ó cajas. Tabaco labrado en barriles ó cajas. Té en cajas. Zarzaparrilla.</p>	<p>Acero. Algodon en rama sin prensar. Anís en sacos. Aril. Azúcar en barriles ó cajas. Azafrañ en cajas. Barrilla. Cacao en sacos. Café en idem. Calzado. Cánamo y lino en rama. Canela en climpios. Clavos de comer en fardos. Cueros al pelo. Droguería. Goma. Granos cereales en sacos. Harina de 2.ª y 3.ª clase en sacos.</p>	<p>Jabon en cajas. Legumbres secas en sacos. Leuceria. Listonería ó cintería en cajas. Paños. Papel blanco en balas. Papel de estraza. Pimienta en sacos. Pícos finas en fardos. Quincalla ó mercería en cajas ó barriles. Ropas hechas. Selería en rama. Sombreros. Tejidos de seda, algodón ó lana en cajones ó tercios.</p>	<p>Arroz en sacos. Azúcar c: idem. Cristalería, espejos, vidrios, cueros salados. Frutos secos y verdes. Granos á granel. Grasas. Legumbres á granel. Litros. Liriquidos. Loza. Manteca. Pescado seco y salado. Porcobana. Queso. Sal.—Salitre. Semillas á granel. Tabaco en rama. Tasaño.—Tocino. Zumaque.</p>

Cuadro 9

El artículo 19 de la póliza introducía un concepto nuevo, ya tipificado en el artículo 948 del Código de Comercio: la diferencia de valor a nuevo y valor en el momento de la avería. Para considerar esta diferencia, en el seguro de cascos de barcos, se introducía una deducción de la indemnización a pagar en caso de avería de una tercera parte del valor justificado de las reparaciones efectuadas después de la avería, tanto sobre las materias primas empleadas como sobre los jornales de los obreros que las hubieran efectuadas, salvo en caso de reposición de anclas y cadenas. Es una deducción lógica, de aplicación generalizada en el seguro moderno, puesto que si no se aplicara, el asegurado obtendría un beneficio (unas piezas nuevas en lugar de una usada). Lo que resulta excesivo era aplicar una reducción de un tercio sin tener en cuenta el estado anterior de la parte dañada (que podía ser casi nueva) y sobre todo aplicarla también sobre la mano de obra (donde no hay diferencia de nuevo a viejo). Recordaremos que el artículo 948 citado arriba decía que *“Los palos cortados, velas, cables y demás aparejos que se inutilizaran para salvar la nave, se apreciarán por el valor que tuviesen en el tiempo de la avería, según su estado de servicio”*. Esta norma es lógica y coherente con el principio de que el seguro no puede producir beneficios al asegurado, pero también es cierto que daría lugar a muchas discusiones: ¿cómo se podía apreciar el estado de servicio de unos aparejos echados al mar? La solución de los aseguradores catalanes era ciertamente drástica, pero práctica. Anclas y cadenas, que eran elementos importantes de la seguridad del barco y sufrían menor desgaste, estaban exentas de la deducción de un tercio de su valor.

El artículo 20 precisaba la forma de cálculo de la indemnización en caso de avería particular sobre mercancías: el asegurado podía escoger entre dos modalidades distintas.

En la primera se determinaba el porcentaje de merma que había sufrido la mercancía calculando la diferencia entre el valor de la mercancía en el lugar de destino en caso de haber llegado sin daños y la cantidad obtenida en la venta en subasta de los restos de la misma salvados. Este tanto por ciento se aplicaba después al capital asegurado para determinar la indemnización que pagaría el asegurador. Recordaremos aquí que, según el artículo 855 del Código de Comercio, el valor de las mercancías aseguradas debía fijarse según el que tenían en el lugar de salida. Este método de cálculo perjudicaba al asegurado. En la segunda el tanto por ciento de merma podía ser fijado por peritos y el cálculo de la indemnización se hacía como en el punto anterior. También esta forma de cálculo, no prevista en el código, era de aplicación simple y exenta de discusiones posteriores.

En todo lo que no estaba previsto en la póliza se aplicaría lo previsto en el Código de Comercio según especificaba el artículo 30. En concreto la póliza no mencionaba la baratería del patrón o de los marineros (que no estaba cubierta según los artículos 832 3º, 962 y 935), la arribaba forzosa en un puerto distinto al de destino (regulado por los artículos 968 a 970) ni los términos de prescripción de los derechos de los asegurados y de los aseguradores (regulados por los artículos 962 a 997). Este último artículo de la póliza también

especificaba que el procedimiento de arbitraje en caso de desacuerdo entre las partes sobre la indemnización era de aplicación obligatoria y la decisión de los árbitros debía ser aceptada por las partes (bajo pena en caso de no aceptarlo, de una multa de un tercio del valor en cuestión a favor del que aceptaba el arbitraje) y que ambas partes renunciaban a toda apelación u otro recurso. En la práctica esta norma, que podía privar a una de las partes de una solución conforme a derecho, no se aplicaba con rigidez y había casos, como veremos en algún ejemplo, en los cuales el desacuerdo acababa en el Tribunal de Comercio. Se introducía una deducción de la indemnización a pagar en caso de avería de una tercera parte del valor justificado de las reparaciones efectuadas después de la avería, tanto sobre las materias primas empleadas como sobre los jornales de los obreros que las hubieran efectuadas, salvo en caso de reposición de anclas y cadenas. Es una deducción lógica, de aplicación generalizada en el seguro moderno, puesto que si no se aplicara, el asegurado obtendría un beneficio (unas piezas nuevas en lugar de una usada). Lo que resulta excesivo era aplicar una reducción de un tercio sin tener en cuenta el estado anterior de la parte dañada (que podía ser casi nueva) y sobre todo aplicarla también sobre la mano de obra (donde no hay diferencia de nuevo a viejo). Recordaremos que el artículo 948 citado arriba decía que *“Los palos cortados, velas, cables y demás aparejos que se inutilizaran para salvar la nave, se apreciarán por el valor que tuviesen en el tiempo de la avería, según su estado de servicio”*. Esta norma es lógica y coherente con el principio de que el seguro no puede producir beneficios al asegurado, pero también es cierto que daría lugar a muchas discusiones: ¿cómo se podía apreciar el estado de servicio de unos aparejos echados al mar? La solución de los aseguradores catalanes era ciertamente drástica, pero práctica. Anclas y cadenas, que eran elementos importantes de la seguridad del barco y sufrían menor desgaste, estaban exentas de la deducción de un tercio de su valor.

Con respecto a las partes variables de la póliza que se añadían en forma manuscrita, los derechos de los asegurados y aseguradores y la responsabilidad de los aseguradores, podríamos hacer las mismas observaciones que las hechas ya a la póliza del siglo XVIII. El artículo 23 precisaba que la suma asegurada era el límite de la responsabilidad de la compañía, y en ningún caso se acumularían la acción de avería y la de abandono por daños ocurridos en un mismo viaje simple asegurado, aunque sea por distintos accidentes.

Vemos pues que las novedades de la póliza del siglo XIX con respecto a la del siglo XVIII son pocas y encaminadas siempre a evitar diferencias y a simplificar la liquidación de las averías. La póliza de los aseguradores de final del siglo XVIII había alcanzado ya un alto nivel de protección y de funcionalidad para asegurados y aseguradores y, con las pocas modificaciones introducidas en el siglo XIX, este texto tuvo una vigencia muy larga. Prueba de ello es que tras el análisis en profundidad de una póliza emitida en Barcelona 50 años después, en 1916, hemos constatado que el texto de las Condiciones generales era prácticamente idéntico al del siglo XIX.

Los aseguradores particulares (los comerciantes-aseguradores), que seguían actuando en el mercado asegurador, aunque en muy pequeña escala, contrataban pólizas agrupándose entre varios y utilizaban un texto muy simple. El primer párrafo de su modelo de póliza decía: *“En nombre de Dios, amen. Los abajo firmantes aseguramos a vos de todos los riesgos, pérdidas y daños que sobrevengan a tenor de lo que se expresa en el Título 3º, sección 3ª. Párrafo 3º del artículo 861 de Código de Comercio y de todos y cualesquiera otros no especificados en él, exceptuando solo y únicamente los de que habla el Art. 862”*. Seguía luego la descripción manuscrita del objeto asegurado y otras referencias a los artículos del Código de Comercio sobre los casos previstos de cambio de destino y sobre el pago de las posibles averías. Terminaba indicando: *“cuyos riesgos mediante declaración formal que hacemos de haber recibido al contado por mano del Corredor Interventor del contrato... el premio convenido y arriba expresado de... tomamos a nuestro cargo desde el momento...”* Esta póliza preveía expresamente la intervención de un corredor.²⁰⁹

7.2.2 La tramitación de las averías

La tramitación de las averías en el siglo XIX se hacía de la misma manera que en el anterior, pero de una forma más ágil gracias a nuevas circunstancias en el entorno y en la organización de las compañías. En primer lugar las comunicaciones eran más rápidas y más frecuentes, entre otras razones, porque la navegación había entrado ya en la era del vapor, y además existía ya el telégrafo entre varias ciudades españolas. En segundo lugar, las compañías habían nombrado, en los puertos principales de la península y de América, una red de corresponsales bastante amplia, precisamente para intervenir en las averías. Uno de los objetivos de los dos convenios que firmaron dos grupos de compañías barcelonesas (que comentaremos en el punto 9.4) era precisamente el de tener representantes en todos los puertos marítimos de alguna importancia, principalmente para fiscalizar las averías (ya que solo los representantes de la península, isla adyacentes, Antillas españolas y América del Sur podían, además, suscribir seguros). El asegurador recibía así rápidamente noticias fidedignas de las averías ocurridas y podía dejar en mano de sus representantes (ligados a él o bien a otro asegurador barcelonés por un contrato de colaboración) la tramitación de las mismas (salvamentos, abandono de las mercancías o del barco asegurados, valoración de los daños y del coste de las reparaciones) e incluso podía enviarles instrucciones. Si la avería ocurría en fecha cercana al final del ejercicio, el representante podía comunicar al asegurador una primera valoración de los daños para que este la incluyera en la Provisión para siniestros pendientes de pago en sus cuentas anuales.

Según las condiciones de la póliza en uso desde 1855, las indemnizaciones correspondientes a una avería *“serán pagada por la compañía en moneda efectiva de oro o plata al portador de la póliza, sin necesidad de poder alguno,*

²⁰⁹ Arxiu del Museu Marítim de Barcelona, Fons de Col·leccions, caja 52.

a los diez días precisos²¹⁰ y perentorios de habérsele presentado los documentos que justifiquen suficientemente que ha ocurrido la avería o pérdida por algunas de las causas de que responde el seguro". El hecho de que el asegurador interviniera desde el inicio de la tramitación de la avería por medio de representantes propios hacía superfluo el sistema de fianzas que existía en la práctica aseguradora del siglo XVIII, y en la póliza del siglo XIX ya no se mencionaba esta exigencia de los aseguradores desde 1845, a pesar de que el artículo 883 del Código de Comercio preveía todavía esta posibilidad. Además de una mayor agilidad en la tramitación de las averías, los aseguradores del siglo XIX consiguieron que el número de pleitos disminuyera de forma importante ya que la mayoría de los puntos que podían dar lugar a litigios entre las partes los solucionaban in situ los representantes de la compañía. A esta reducción de los litigios contribuyó también el artículo 30 de la póliza ya comentado que establecía la aplicación obligatoria del sistema de arbitraje, que hemos visto ya en la póliza de 1802.

Para ilustrar varios aspectos de la tramitación de las averías, veamos los detalles de dos pleitos. El primero es un caso de avería gruesa, que se inició con un accidente de mar en Almería y terminó con un pleito en Barcelona, que nos permitirá conocer la actuación de las personas que intervinieron en su tramitación y como se efectuó el reparto de los gastos entre las tres partes interesadas.²¹¹

La barca noruega Express de 435 toneladas de arqueo,²¹² capitaneada por H. B. Johannesen, salió de Cardiff con un cargamento de 618 toneladas métrica de carbón consignado a Serra Hermanos en Barcelona. Los seguros del barco y de la carga se tomaron en Londres con los Lloyds. El 12 de diciembre de 1857, saliendo de la bahía de Almería a las tres de la madrugada, la barca chocó contra una nave desconocida, que navegaba sin luces, sufriendo daños graves. Después de consultar y obtener parecer unánime de todos los oficiales, el capitán decidió cortar y echar al mar todas las maniobras rotas, hacer reparaciones de emergencia en una vía de agua producida en la línea de flotación por el choque y poner en funcionamiento las bombas de achique. Puesto que, en las condiciones en que se encontraba el barco, este navegaba mejor con viento de popa, el capitán decidió dirigirse al puerto de Málaga, donde llegó, de arribada forzosa, en la madrugada del día 16. El mismo día, el capitán presentó ante el secretario de gobierno del Tribunal de Comercio su protesta de mar (por medio de intérprete) y pidió la intervención del agente local de los Lloyds. Presentó testigos de los hechos (oficiales y contraestre

²¹⁰ Este plazo cambió varias veces. En la primera póliza del siglo XIX (la de la compañía La Barcelonesa) era de 15 días. Años después (póliza en uso en 1844) se alargó a 30 días y finalmente se redujo a 10 días en 1855. El Código de Comercio no fijaba plazo alguno; el hecho de que las compañías barcelonesas lo establecieran obedece ciertamente a una costumbre y tradición del mercado, ya que en el siglo XVIII las pólizas fijaban también un plazo de 15 días.

²¹¹ ACA, Registro de Pleitos del Tribunal de Comercio de Barcelona Pleito nº 5869, 1858.

²¹² Tratándose de un barco matriculado en Europa del Norte, el arqueo estaba calculado en toneladas Morton, correspondiente a 100 pies cúbico (2,83 metros cúbicos).

de su barco), hizo juramento de que todo lo indicado correspondía a la verdad y comunicó que el barco y el cargamento estaban asegurados. El mismo día compareció ante el Real Consulado el cónsul de S. M. el Rey de Noruega y Suecia, señor Carlos Kramel, que declaró haber tenido conocimiento del siniestro por lo que le había explicado el capitán, que había varios capitanes noruegos en el puerto que podían valorar los daños, y que había contactado con el agente en Málaga de los Lloyds, que le había indicado que se ocuparía inmediatamente de la avería. En el mismo día el Consulado emitió una ordenanza según la cual aceptaba la avería, nombraba intérprete y despachador para que colaboraran en la solución, designaba dos peritos para valorar los daños y pedía la opinión de varios capitanes noruegos. Todas estas gestiones se realizaron en el día de la llegada a Málaga del buque averiado.

Los peritos nombrados hicieron una primera valoración de los daños sufridos por el barco en 33.000 reales e indicaron que para la reparación de la vía de agua podía ser necesario descargar parte del cargamento. El 19 de diciembre el cónsul autorizó las reparaciones. El capitán indicó que no disponía de efectivo para pagarlas y el cónsul le autorizó, si no recibía dinero de los armadores a tiempo, a tomar un préstamo a riesgo de mar contra la avería, pagadero en Barcelona, y nombró a dos comerciantes locales para que gestionaran la obtención del préstamo. El 28 de diciembre los dos comerciantes comunicaron al cónsul que no habían encontrado ningún dador de préstamo. Sólo había una persona dispuesta a adelantar el dinero con un interés del 10%, pero ambos dudaban de su capacidad financiera. El capitán contactó por telégrafo con Serra Hermanos que le autorizaron a recibir de su representante en Málaga 2.000 pesos fuertes contra carta de préstamo a riesgo de mar al 10% (préstamo de 42.700 reales con una prima de 4.270 reales). El 25 de enero de 1858 el capitán compareció en el Real Consulado e indicó que había adelantado las reparaciones gracias al préstamo recibido. El 20 de febrero el capitán presentó en el Consulado la factura de los gastos de la reparación que sumaban 48.817 reales y pidió permiso para zarpar para Barcelona.

Los trámites necesarios en Málaga se habían resuelto rápidamente. No ocurriría lo mismo en Barcelona. El 3 de marzo el barco llegó a Barcelona y el capitán presentó en el Tribunal de Comercio una declaración de los daños sufridos. El día 4 el Tribunal de Comercio autorizó la apertura de las escotillas para la descarga de la carga y examen del casco. El 7 del mismo mes el Tribunal declaró que la avería y los daños pertenecían a la clase de avería simple o particular (cada parte debe cubrir sus propio daños) pero el capitán pidió que, en aplicación de los artículos 935 y 936²¹³ del Código de Comercio, el accidente fuera declarado avería gruesa. No se aplicó en este momento el procedimiento de arbitraje previsto como obligatorio en las pólizas barcelonesas, puesto que los seguros se habían contratado en Londres. El siete de noviembre la Real Audiencia dictaminó que el accidente era una avería gruesa o común. Hasta el 25 de enero de 1859 el Tribunal de Comercio no

²¹³ Estos dos artículos definen muy detalladamente los dos tipos de averías (ver el punto 7.1.1 anterior).

nombró un liquidador de la avería. Este resumió todo el proceso seguido y los gastos pagados y el 21 de febrero propuso la fórmula de liquidación siguiente:

Daños:	reparación de la avería	+	32.824	reales de vellón	
	efectos reemplazados	+	8.400		
	diferencia nuevo/viejo ²¹⁴		<14.741,33>	(reducción de 1/3)	
	gastos ²¹⁵	+	<u>16.689</u>		
	Total			44.171,67 reales de vellón	

Estos gastos debían repartirse entre el buque, el flete y el cargador según la importancia de cada uno, que el liquidador valoró de la manera siguiente:

1. Buque (según peritaje)		188.000 r.	59,07%
2. Flete devengado	64.841,54		
<salario tripulación>	24.841.54	40.000 r.	12,57%
3. Carga	24.964,74		
+ comisión 2%	499,28		
+ flete	64.841,54	<u>90.305,56</u>	28,36%
		318.305,56	100 %

El reparto de los gastos totales de la avería entre las tres partes interesadas, según los porcentajes resultantes del cálculo anterior, fue el siguiente:

	26.089,60	r. a cargo del buque
	5.550,40	r. a cargo del flete
	<u>15.531,67</u>	r. a cargo de Serra Hermanos
Total	44.171,67	reales de vellón

Teniendo en cuenta algunos otros gastos pagados por el capitán en Barcelona y el premio del préstamo a riesgo de mar (que fue a beneficio de Serra Hermanos), la liquidación final a favor del armador y a cargo de Serra Hermanos fue de 11.702,27 reales de vellón. El representante del capitán en Barcelona (puesto que éste y el barco se habían marchado hacía tiempo) aceptó esta liquidación pero Serra Hermanos la rechazó, alegando que en la liquidación de la avería hubo un solo perito cuando el artículo 946 del Código de Comercio preveía la intervención de dos, y que no había prestado juramento de desempeñar fiel y legalmente su trabajo. Pidió que se anulara el auto del Tribunal de Comercio del 25 de enero de 1859 y las providencias posteriores. Finalmente el Tribunal de Comercio desestimó las alegaciones de Serra Hermanos, puesto que los peritos que actuaron en Málaga fueron dos y prestaron juramento, y ordenó pagar al representante del capitán lo indicado en la decisión del 29 de marzo de 1859. La tramitación de esta avería gruesa duró

²¹⁴ En este caso el liquidador aplicó la costumbre de Barcelona (art. 19 de la póliza barcelonesa comentado antes)

²¹⁵ Gastos realizados en Málaga y Barcelona de peritos, honorarios de traductores e intérpretes, comisión del Consulado de Málaga de los reinos de Noruega y Suecia, premio del préstamo a riesgo de mar contratado en Málaga (4.270 reales). Estos gastos están reseñados muy detalladamente en las primeras páginas del expediente.

un año y tres meses. Podemos ver por la cronología de esta avería que las diversas autoridades llamadas a intervenir en este procedimiento cumplieron rápida y correctamente su cometido, conforme a la legislación vigente y que la liquidación se atrasó cuando pasó a las manos de la justicia. El reparto de los gastos entre las tres partes involucradas en la avería gruesa queda también claramente explicado.

El segundo expediente que vamos a analizar es un caso de abandono de la mercancía dañada, que no fue aceptado por el Tribunal por causa de baratería del patrón del barco. El abandono de las mercancías dañadas en caso de naufragio sin que hubiera pérdida total de las mismas no era un caso muy frecuente y menos aún si esto era consecuencia de una supuesta baratería del patrón. En el punto 3.2 hemos dado una definición de la baratería y en el punto anterior hemos comentado las normas del Código de Comercio sobre este delito. El caso que vamos a describir reunió estas dos circunstancias y terminó en un pleito en el Tribunal de Comercio que la casa de comercio Román y Olivella de Barcelona planteó contra la compañía El Cabotaje.²¹⁶

Los hechos fueron los siguientes. La casa Román y Olivella aseguró mediante la póliza 1058 de El Cabotaje, emitida en Barcelona el 27 de agosto de 1862, un cargamento de 329 sacos con 400 quintales valencianos de guano del Perú por un valor de 28.000 reales de vellón, cargado en el buque Land Isabel para su transporte de Valencia a Barcelona. La prima era de ½ %, sin cobertura del riesgo de guerra ni de piratería y sumaba 140 reales + 2 reales por la póliza y el sello. El flete era de 2 reales por quintal más un 5% de capa.²¹⁷ El barco zarpó de Valencia el 27 de agosto de 1862 y el día 30 naufragó en la playa de San Salvador (distrito marítimo de El Vendrell). El capitán presentó su Protesta de mar ante el Comandante militar de Marina de Tarragona, que expidió un certificado el 1 de octubre de 1862. En ese certificado no constaba que el naufragio hubiera sido provocado por un temporal de mar u otra circunstancia meteorológica adversa, pero indicaba que la autoridad de marina de El Vendrell había recogido una parte del cargamento intacto. El 8 de octubre el asegurado comunicó la avería a la compañía aseguradora presentando el certificado del comandante de Tarragona y el manifiesto de carga del buque. Al mismo tiempo indicó que quería hacer el abandono de la carga en favor del asegurador (en virtud del segundo caso previsto en el artículo 901 del Código de Comercio: abandono en caso de naufragio del buque) y pidió el pago del capital asegurado de 28.000 reales de vellón. El 14 de octubre la compañía aceptó la avería y comunicó al asegurado que esperaba recibir la documentación prevista en la póliza para decidir si aceptaba al abandono de las mercancías y en especial que el asegurado demostrara que no hubo baratería del patrón (riesgo no cubierto según el artículo 861 del Código de Comercio). El 23 de febrero de 1863, el perjudicado Román y Olivella pidió el procedimiento de conciliación, obligatoriamente previsto en la póliza, y que la compañía aceptara

²¹⁶ ACA, Registro de Pleitos del Tribunal de Comercio de Barcelona, Pleito nº 1775, 1862.

²¹⁷ La capa era un premio, calculado en un tanto por ciento sobre el flete, a repartir entre la tripulación.

el abandono. La compañía El Cabotaje contestó que siempre había dicho, por escrito y verbalmente, que aceptaría el abandono siempre que el mismo se verificara con arreglo a la ley y a lo estipulado en la póliza. No hubo acuerdo y así consta en el libro de actas de conciliación del Consulado.

A nuestro entender la posición de la compañía se comprende perfectamente puesto que un naufragio en una playa, sin que hubiera borrasca o vientos muy fuertes sólo podía ocurrir por dos razones: o por voluntad deliberada del patrón de la embarcación de embarrancar, puesto que el guano en sacos es una mercancía fácilmente recuperable (al menos en parte) y alguien allegado al patrón o a los mismos asegurados podía comprar los restos a un precio muy bajo, o bien por falta muy grave del patrón, asimilada a la baratería (por ejemplo embriaguez).

La póliza de El Cabotaje, con respeto a los riesgos cubiertos, se refiere a los artículos 861 y 862 del Código de Comercio que excluyen de la garantía “la baratería del capitán o del equipaje, no habiendo pacto expreso en contrario”. La firma Román y Olivella dio poderes a Juan Ramón Casanova, Miguel Cuyás y Vicente Serau ante el notario Antonio Alsina para que presentaran una demanda en el Tribunal de Comercio, pidiendo que la compañía fuera obligada a aceptar el abandono y pagar la indemnización. La compañía contestó que no se había justificado que el naufragio no hubiera ocurrido por baratería del patrón, puesto que no se había presentado el cuaderno de navegación del capitán ni copia autorizada del mismo, documento que hubiera permitido apreciar la conducta del capitán y las circunstancias del siniestro. Alegó también que no hubo pérdida total ni se había demostrado que ésta superara las tres cuartas partes del total según preveía el artículo 901 del Código de Comercio. También afirmó que la firma Román y Olivella no había acreditado debidamente la personalidad de la misma, conforme al artículo 46 de la Ley de Enjuiciamiento mercantil. Pidió que se absolviera a la compañía del pago “con imposición de callamiento perpetuo y pago en costas de los señores Román y Olivella”. El tribunal dio la razón a El Cabotaje.

El análisis de estos dos pleitos nos ha parecido muy interesante puesto que ilustran claramente dos tipos de averías nada comunes en la práctica aseguradora. Además, en el primer caso hemos podido apreciar cómo se efectuaba el reparto de los daños entre las tres partes interesadas y conocer las autoridades y las personas que intervenían en la tramitación de una avería. En el segundo caso hemos podido apreciar la importancia, en caso de avería, de un documento como el cuaderno de navegación del barco. La falta de este documento permitió al Tribunal invertir la carga de la prueba (el asegurado debía demostrar que la avería no era consecuencia de un acto de baratería del capitán) y dar la razón al asegurador.

7.2.3 Las primas de seguros

En el establecimiento de una prima de seguros marítimo, que es ciertamente la tarea más difícil para un asegurador marítimo, intervienen multitud de factores

de riesgo como el tipo y la calidad del barco (arqueología, año de construcción, estado de conservación, si es un velero o un vapor...), el destino del viaje, la moralidad y la capacidad del capitán y su tripulación, el valor y el tipo de carga, la época del año en la cual se realiza el viaje, la seguridad en el mar (viaje en convoy, estado de guerra, presencia de piratas y corsarios) y otros que no pueden considerarse riesgos de mar, de más difícil valoración, como la voluntad del patrón del barco de apoderarse de la carga en su beneficio (baratería), embalajes inadecuados de las mercancías y todo tipo de fraudes. Cada uno de estos factores puede ser valorado de manera distinta según la persona que lo haga. En el siglo XIX prácticamente no se modificó la manera de establecer la prima, respecto a cómo se había hecho en el siglo anterior. Esta seguía siendo una tarea encomendada al director, en cuya experiencia radicaba la rentabilidad del negocio. La técnica aseguradora de fundamentar el cálculo de las primas en las estadísticas y en el cálculo de probabilidades, no había progresado mucho, sobre todo por el escaso volumen de negocios que trataban las compañías. Tampoco existían técnicas matemáticas que les proporcionaran algún tipo de ayuda. A finales del siglo XVII y principios del XVIII aparecieron los primeros estudios sobre el cálculo de probabilidades (Blaise Pascal, Pierre Fermat y Christian Huygens) y el astrónomo Edmund Halley publicó la primera tabla de mortalidad para el cálculo de los seguros de vida, pero en los seguros marítimos sólo la experiencia y la prudencia del suscriptor podían permitir cierta seguridad. Una de las razones por la cual las compañías barcelonesas del siglo XIX tenían tres directores era seguramente ésta ya que en casos de seguros difíciles de valorar podían juntar sus conocimientos y experiencias. Incluso en la actualidad, a pesar de la existencia de estadísticas de siniestralidad muy detalladas (preparadas con la información procedente de muchas compañías), siguen habiendo elementos que se salen de estas estadísticas, como por ejemplo actos de terrorismo, piratería moderna, cambios climatológicos (ciclones más frecuentes y más devastadores), que deben ser apreciados por el suscriptor de riesgos. Las compañías del periodo estudiado podían calcular su tasa de siniestralidad global al final de cada ejercicio, pero este dato no les permitía establecer las primas correspondientes a cada viaje, tipo de cobertura otorgada al asegurado, mercancías cargadas y otras particularidades del viaje.²¹⁸ Huelga decir que la estadística citada a pie

²¹⁸ Los únicos datos publicados sobre la siniestralidad que hemos encontrados figuran en el *Diario de Barcelona* de febrero de 1859, pág. 1356, que reproducimos a continuación.

Barcos que han quedado inutilizables por naufragio, incendio choque

Año	Buques inutilizados	Porcentaje
1852	1.850	6
1853	1.610	5
1854	2.120	7
1855	2.000	6,5
1856	2.130	7
1857	2.230	7,25
1858	3.073	10,21

El *Diario de Barcelona* obtuvo estos datos de una revista francesa no especificada e indica que los porcentajes de siniestralidad indicados han sido calculados sobre una base de 30.000

de página no ayudaba mucho a los directores de las compañías para establecer sus primas, pero marcaba ciertamente una tendencia al alza de la siniestralidad. En 1867 había 112 navieros en Barcelona, propietarios de entre 1 y 34 buques, con un total de 230 buques inscritos en la matrícula local de barcos, aptos para la navegación de altura.²¹⁹ Conocer las características de todos estos buques, sus propietarios y sus patrones, elementos muy importantes en el establecimiento de la prima, era una tarea muy compleja para cualquier director de compañía. Por esta razón, las compañías barcelonesas que se habían unido en dos convenios en 1860 (que comentaremos ampliamente en el punto 9.4 siguiente) decidieron, como primera medida, establecer un registro de barcos catalogándolos en ocho grupos, para aplicar a cada uno la prima que correspondía a sus características. Sin embargo, a pesar de esta falta de información sistematizada, los directores de las compañías conocían bien el mercado local (barcos, cargamentos y comerciantes) y su experiencia les permitía, en la mayoría de los casos, establecer primas adecuada a los riesgos cubiertos. Otro aspecto importante a considerar era si elementos externos a las compañías (la competencia en el mercado) les permitía aplicar las primas calculadas. Como veremos en el punto 9.6, las compañías barcelonesas podían cubrir holgadamente las necesidades aseguradoras de la plaza y no tenían el carácter semicautivo de las del siglo anterior. Estas dos circunstancias provocaron una fuerte competencia entre ellas, que se materializó especialmente en rebajas de las primas.

Sobre las primas aplicadas por las compañías del siglo XIX con respecto a las del siglo XVIII podemos hacer dos observaciones. En primer lugar, observamos una disminución importante de las mismas a lo largo de los años, justificada en parte por la mejora de la calidad y seguridad de los barcos (entrada en la era del vapor) pero causada, en gran parte, por la competencia entre tantas compañías en la plaza. Así la prima para el trayecto Barcelona-La Habana pasó del 5,5% en 1778 al 4% en 1789, al 3,75% en 1792, al 3% en 1830 y bajó hasta el 1,25% en 1854, en condiciones normales de viajes (ver cuadro 13). Las primas, naturalmente, aumentaban si se presentaban situaciones anómalas en el mar, como las guerras entre España e Inglaterra a caballo de los siglos XVIII y XIX (el cuadro 6 del punto 3.3 anterior ilustra claramente esta relación entre primas y guerras) o la presencia en el mar de los corsarios insurgentes (como puede verse en los cuadros 10 y 13). En segundo lugar, el tipo de mercancías transportadas tenía mucha más importancia que en el siglo anterior ya que para un mismo trayecto en un mismo barco hemos observado diferencias en la prima en función del tipo de mercancías de hasta un 50%.²²⁰

barcos mercantes de todas clases y países, según datos proporcionados por el Comisariato de avería Veritas de Amberes.

²¹⁹ *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* del 10 de diciembre de 1867, pág. 2.

²²⁰ Trayecto Barcelona-La Habana: un cajón de objetos varios pagaba el 1,1/4% y una cajón de galones de oro el 1,7/8%. Póliza de 1856, Arxiu Nacional de Catalunya, Fons Castañer.

Durante el siglo XIX podemos distinguir tres periodos en la evolución de las primas. El primero va desde el inicio del siglo hasta aproximadamente 1838 y fue ciertamente el de menor negocio asegurador, debido a la pérdida de las colonias continentales de América, a las dificultades causadas por la inexistencia de compañías aseguradoras en la plaza barcelonesa y a la actividad de los corsarios de las repúblicas insurgentes entre 1816 y 1827. Como ya hemos visto, la última compañía de seguros marítimos fundada en el siglo XVIII desapareció en 1807 y la primera del siglo XIX se creó en 1838. En este periodo el seguro barcelonés languideció y durante los años en los cuales el corso insurgente dominó los mares, casi desapareció. El problema que debían afrontar los asegurados no era ya el de obtener una mejor prima en función de las características de sus mercancías, sino el de encontrar un asegurador. Subsistía la posibilidad de contratar seguros marítimos en Barcelona por medio de corredores de seguros que dominaban la escasa actividad de este periodo y conseguían, a veces, reunir suficientes comerciantes-aseguradores locales para cubrir determinados riesgos o bien recurrían a otras plazas. Esta segunda posibilidad fue ampliamente utilizada por los comerciantes barceloneses para asegurar sus escasos envíos. El recurso a aseguradores extranjeros no suponía una reducción de las primas respecto a las de la plaza, como puede verse en el cuadro 10, puesto que los aseguradores extranjeros conocían las circunstancias del comercio español con América. En las anotaciones de seguros marítimos en los libros de la casa comercial Roig y Vidal,²²¹ hemos encontrado numerosos seguros contratados en Marsella, Londres y Génova para sus propias expediciones y las de otros comerciantes de la plaza, para los cuales Roig y Vidal actuaba como corredor de seguros. En estos casos, además de la prima, facturaba al cliente los gastos de corretaje local de $\frac{1}{2}$ % sobre el capital asegurado, su comisión de gestión también de $\frac{1}{2}$ %, los gastos de correo y los eventuales impuestos sobre la póliza (en Génova por ejemplo se aplicaba un derecho del Consulado del 1% del capital y una tasa de timbre de 1,5 libras). Otros datos nos confirman que el recurso a plazas del extranjero era bastante frecuente como se ve en el caso de Génova. En 1850 se suscribieron en esta ciudad 37 pólizas correspondientes a viajes desde Barcelona a Génova, a América y a otros destinos.²²² La mayor rapidez del correo de la época permitía el recurso a corredores de seguros del extranjero con mayor frecuencia.

Las incidencias del corsarismo en las primas de este primer periodo se pueden seguir en el *Diario de Barcelona* porque durante estos años el Colegio de corredores de cambios las publicaba casi diariamente. Como ejemplo, reproducimos las primas de seguros marítimos publicadas el 23 de septiembre de 1820 (cuadro 10), en un momento marcado por una gran actividad de los corsarios de las repúblicas insurgentes.

²²¹ AHCB, Fondo de quiebras, referencia B-844.

²²² Estas 37 pólizas estaban repartidas de la manera siguiente: pólizas desde Barcelona a Génova 24, desde Barcelona a América 5, y desde Barcelona a otros destinos, 8. Por otro lado se suscribieron 164 pólizas desde Génova a puertos de España. Archivo di Stato di Genova, nº de orden 227, sala 41.

Cuadro 10
Primas aplicadas en Barcelona el 23 de septiembre de 1820

Destino	En buques españoles con riesgo de corsarios	Idem, sin cobertura del riesgo corsario	En buque neutrales con riesgo corsarios	Idem sin riesgo de corsarios	Agde
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Havana	10+30%	5,5%	6+25%	4,5%	2,5
Veracruz	12+30	4,5	8+25	5,5	2,5
Venezuela	8+30	3	6+25	4	
Cartagena	10+30	3,5	7+25	4,5	
Costa Brasil	11+30	3	6+25	4	2,5
San Petersburgo	14+30	7	9+25		
Cádiz	3+30	3	4+25	3,5	2
Marsella		1,5			
Génova		2,5			
Odessa		5			$\frac{3}{4}$

Fuente: *Diario de Barcelona*, 23 de septiembre de 1820, pág. 3206

Las primas son expresadas en tanto por ciento del capital asegurado: 10% era la prima base y 30% la sobreprima para la cobertura del riesgo de corsarios, lo que ponía las primas a niveles muy altos, cercanos a la mitad del valor de los bienes asegurados. En la columna 5 hemos indicado, como comparación, las primas que se aplicaban en la plaza francesa de Agde en el mismo periodo,²²³ que eran bastante más bajas que las barcelonesas.

La acción multiplicadora sobre las primas de la presencia en el mar de los corsarios insurgentes es muy evidente y se aplicaba también en trayectos en mares distintos de los atlánticos, puesto que estos actuaron en todos los mares. La cobertura del riesgo de corsarios no sólo implicaba la aplicación de una sobreprima muy elevada sino que aumentaba también la prima base, que alcanzaba valores entre el 8 y el 14 por ciento, ya que, en estas fechas, actuaban en el Caribe también numerosos piratas, de diferentes nacionalidades, a bordo de pequeños barcos, con base en el laberinto de cayos cubanos y en la Bahamas, que atacaban especialmente el comercio español.²²⁴ Hubiera resultado muy difícil establecer si un barco español había sido apresado por un corsario insurgente o un pirata cubano. Entendemos que las primas indicadas eran las aplicadas en la plazas en los días anteriores a su publicación, en buques aislados, y no debemos considerarlas como primas de aplicación generalizada, de lo contrario no sería lógico que la prima para buque neutrales sin cubrir el riesgo de corsarios (columna 4) fuera más cara que la de los barcos españoles sin cubrir el riesgo de corsarios (columna 2) para

²²³ Arxiu del Museu Marítim de Barcelona, Fons de Col·leccions, caja 52.

²²⁴ Peter Earle, *Piratas en guerra*, Barcelona, Ed Melusina, 2004, pág. 287 y sig.

Veracruz, Venezuela, Cartagena y costas de Brasil y más barata para Cuba. En estas diferencias, seguramente, había influido el cargamento, el trayecto previsto y el tipo de barco asegurado (en particular si llevaba armamento para defenderse o no).

La evolución de las primas barcelonesas entre 1816 y 1837, en gran parte afectadas por las acciones de los corsarios insurgentes, se puede percibir en un trabajo de Josep Maria Fradera que se refiere al caso de los barcos que hacían la ruta Barcelona-La Habana en este periodo. Nos ha parecido importante reflejar este análisis de las primas de este trayecto ya que la actuación de los corsarios forzó también un cambio importante en el destino de las expediciones catalanas a América y la ruta hacia Cuba, que había sido la más activa desde 1789, fue la única que se mantuvo abierta en los últimos cuatro años de la presencia corsaria. El cuadro 11 indica claramente esta evolución del tráfico marítimo barcelonés con América.

Cuadro 11
Barcos del comercio americano salidos del puerto de Barcelona

Destino	1789-1791	1815-1817	1820-1823	1824-1827
México	43	16	22	
Venezuela-Colombia	29	8	12	
Montevideo-Buenos Aires	38			1
Cuba-Puerto Rico	44	50	32	108
Otros puertos americanos	24	2	1	
Totales	178	76	67	109

Fuente: Josep Maria Fradera, *Indústria i mercat...*, pág. 27.

La fuente de la información sobre las primas de la ruta a Cuba (cuadro 12) ha sido los datos publicados por los corredores de cambio de la plaza, excepto para el periodo 1824-1828 ya que se dejaron de publicar puesto que el tráfico americano era muy escaso. El autor recurrió, para estos años, a los libros contables de le compañías Roig y Vidal. Sin embargo, además de percibir claramente la tendencia de las primas, el cuadro contiene datos difíciles de interpretar. Así resulta difícil valorar las diferencias que se observan de una fecha a la siguiente: por ejemplo en julio de 1820 se aplicó un 10+30% y solamente el 11% en septiembre. Fradera lo atribuye a un relajamiento de la actividad corsaria, lo que no es cierto ya que estos años sabemos que fueron de gran actividad corsaria. Creemos, como ya hemos comentado arriba, que esta última prima es una prima aislada, aplicada a un barco con armamento y tripulación suficiente para defenderse de un ataque corsario. También resulta difícil de entender la bajada de las primas en los barcos extranjeros a partir de abril de 1819 que, probablemente, se debió a que muchos corsarios renunciaron al derecho de visita. A partir de 1829 la situación en los mares se normalizó y las primas empezaron a bajar.

Cuadro 12
Primas para el trayecto Barcelona - La Habana, 1816-1837
(en tanto por ciento del capital asegurado)

Barcos	Cotizaciones del <i>Diario de Barcelona</i>		Cotizaciones de la Cía. Roig y Vidal	
	españoles	extranjeros	españoles	extranjeros
25 octubre 1816	12+25			
15 noviembre 1816	15+25			
23 septiembre 1816	20+25			
7 febrero 1817	12+25			
22 julio 1817	10+35			
26 septiembre 1817	12+25			
18 diciembre 1818	22+30	4,5+25		
23 abril 1819	15+30	4,5		
28 julio 1820	10+30	4,5		
29 septiembre 1820	11	4,5		
2 marzo 1821	11			
1824			9,85	
1825			9,71	2,5
1826		-, -	-, -	3,37
1827		-, -	-, -	3,93
1828		9,75	9,75	4,66
5 septiembre 1829	6	3,5-3	6,28	2,25
16 abril 1830	5	5		
15 mayo 1830	4,5 - 5	5		
15 julio 1830	4 - 4,75	4-4,75		
27 mayo 1831	3,5 - 4	3,5-4		
8 marzo 1833	3,5	3,5		
9 junio 1837	2,5	2,5		

Fuente: Josep Maria Fradera, *Indústria i comerç...*, pág. 160. Las primas de los años 1824-1828 proceden de los libros de contabilidad de la compañía comercial Roig y Vidal (seguros contratados en Barcelona sobre barcos de matrícula extranjera en su mayoría).

La prima más elevada corresponde a diciembre de 1818, que alcanzó el 52%: al riesgo de corsarios se añadió el peligro del viaje en el periodo invernal, en plena época de huracanes caribeños. Las primas y las sobreprimas fueron especialmente elevadas en los años 1817-1820 ya que estos años fueron los de mayor actividad corsaria.²²⁵ No todos los 113 corsarios indicados actuaban en los mares contemporáneamente, pero siempre los que estaban en el mar superaban largamente el número de buques de guerra españoles activos. A partir de 1821 este corso fue disminuyendo y desapareció completamente en

²²⁵ Lewis Bealer Winkler, *Los corsarios de Buenos Aires*, Buenos Aires, Ed. Coní, 1937 (indica que la ciudad disponía de 23 corsarios en 1818); Agustín Beraza, *Los corsarios de Artigas*, Montevideo, Ed. Museo Histórico Nacional, 1948, (33 corsarios al inicio de 1820); José Luciano Franco, *Corso y piratería en el Caribe, siglo XIX*, Cuba, 1980 (relaciona 15 corsarios mexicanos y 25 colombianos en los años citados); José Rafael Fortique, *El corso venezolano y las misiones de Irving y Perry en Angostura*, Maracaibo, 1968, (relaciona 17 corsarios venezolanos).

1827, cuando el gobierno español reconoció la independencia de todas las colonias americanas, salvo Cuba y Puerto Rico. Las consecuencias de las actuaciones de los corsarios sobre el comercio de España y Cataluña fueron muy importantes. El dominio de los mares había pasado a manos de los corsarios que, además de hacer desaparecer el comercio directo español, impidió el envío de refuerzos a las tropas realistas, que fueron vencidas por los insurgentes. El comercio mediante barcos neutrales también fue reduciéndose ya que los corsarios usaban ampliamente del derecho de visita.²²⁶ Los efectos sobre los seguros y el comercio marítimo entre 1816 y 1827 quedan ampliamente reflejados en los cuadros anteriores.²²⁷

El segundo periodo en la evolución de las primas se inició con la fundación de la primera compañía del siglo XIX en 1838. Los corredores de cambio fueron perdiendo importancia ya que los seguros volvieron a contratarse directamente con las compañías que se fueron creando en los años siguientes. El comercio con América se recuperó y las primas siguieron bajando, como puede observarse en el cuadro 13.

El tercer periodo se inició en los años 1856-1857, cuando entraron en el mercado barcelonés otras trece compañías de seguros marítimos, cuya oferta superó las necesidades del mercado. Esta situación desembocó en una fase de evolución del nivel de primas caracterizada por una competencia feroz, que llevó las primas a niveles no remuneradores. Esta situación se clarificó en 1860-1861 con la firma de sendos acuerdos entre dos grupos de compañías, que trataremos en detalle en el punto 9.4, lo que propició que las primas y

²²⁶ El corsario de Buenos Aires "Tucuman" abordó en sólo dos meses a 69 barcos neutrales. Theodore S. Currier, *Los cruceros del "General San Martín"*, Buenos Aires, 1944, pág. 38.

²²⁷ Esta actividad corsaria se inició en 1816 cuando las colonias insurgentes reclutaron, para apoyar su lucha, sus propias flotas de corsarios, entregando patentes de corso y promulgando sus propios Reglamentos de corso. En ellos se precisaban los barcos que los corsarios podían apresar (españoles y en el caso de Uruguay también portugueses), las fianzas que debían depositar (que servían para indemnizar a las víctimas de posibles abusos del corsario) y la obligación de presentar las presas en un Tribunal de presas especial que decidía si esta era válida y conforme a las ordenanzas o debía ser devuelta a sus propietarios. Precisaban también el derecho de visita, esto es la posibilidad de abordar buques de bandera diferente a la española para averiguar la propiedad del buque, la naturaleza, propiedad y destino de la carga y los puertos de salida y destino del buque. Este derecho fue ampliamente utilizado por los corsarios, ya que, como hemos comentado anteriormente, el comercio directo español había desaparecido casi completamente de los mares y los comerciantes utilizaban para sus envíos a América barcos extranjeros o cambiaban la bandera de sus propios barcos. Las ordenanzas establecían también el reparto entre el corsario y el país emisor de la patente. Estas patentes fueron otorgadas a marinos locales pero sobre todo a barcos americanos (antiguos corsarios que atacaron al comercio inglés durante la segunda guerra de independencia de las Trece colonias) y a antiguos corsarios franceses de las Antillas que se habían quedado sin bases tras la caída de Napoleón. Para las colonias rebeldes esto representaba habitualmente el 10% del valor del buque y de la carga y representaba el único ingreso que percibían las colonias rebeldes. La actividad de estos corsarios se desarrolló en todos los mares donde navegaban buques españoles: el Caribe, el Atlántico, hasta en las costa españolas y africanas, e incluso en el Pacífico, en las costas americanas y en Filipinas.

sobre todo las condiciones de suscripción de los riesgos mejoraran y volvieran a niveles remuneradores. Los dividendos distribuidos por las compañías entre los años 1861 y 1871 (como veremos en el apartado 9.3.1 dedicado a la política de dividendos de las compañías) confirman el retorno de las compañías a la órbita de los resultados positivos.

En el cuadro 13 vemos reflejados, a pesar de la escasez de datos, los tres periodos en la evolución de las primas en el siglo XIX: el de la presencia de corsarios en el mar (la segunda y tercera columna, después de la columna de referencia de 1789), la reducción de las primas cuando la situación en los mares se normalizó y se inició la actividad de las primera compañías del siglo XIX y, finalmente, el periodo de gran competencia en los años centrales del siglo, cuyos efectos se prolongaron hasta 1860-61. Después de la firma de los convenios ya citados el nivel de primas no subió, pero las condiciones de cobertura de los riesgos mejoraron de manera importante.

Primas de los seguros marítimos en el siglo XIX desde Barcelona
(para mercancías, en tanto por ciento del capital asegurado)

Destino	1789	1816	1820	1830	1837	1849	1854	1861	1874
La Habana	4	15+25	10+30*	3,5	2,5	1,75	1,25		
La Habana			5,5 **						0,845
Puerto Rico	3,5		10+30*	3,5	2,5	1,25	1,125		
Puerto Rico			5,5**						
Vera Cruz	2,5/2,25		12+30*	4,25	3,25				
Vera Cruz			4,5**						
Buenos Aires y Montevideo	2,5/2,75		11+30*	4,5	3,5				
Cardif y Liverpool			3,5**						
Cádiz	1,75		3+30*	3,5	2,75	1,375	1,25	1,5/1,25	1,25
Otros puertos españoles			3**	1,75	1,5	1,2			
Resto del Mediterráneo			2,5	0,75	0,75	0,75			
Otros puertos europeos			3				0,75		

Fuente: elaboración propia en base a datos del *Diario de Barcelona*, de copias de pólizas del Fondo Castañer (ANC) y del Archivo I del Museo Naval de Barcelona, Fondo de Colecciones, cajas 33 y 51.

* Primas con cobertura del riesgo de corsarios, en barcos españoles.

** Ídem, sin cobertura del riesgo de corsarios.

Cuadro 13

8. LAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS BARCELONESAS DEL SIGLO XIX (1838-1870)

En 1806 y 1807 desaparecieron las dos últimas compañías aseguradoras creadas en el siglo XVIII. A partir de esta fecha y hasta 1838, no hubo compañías de seguros marítimos locales en Barcelona. Sólo algunos representantes de compañías de otras plazas y aseguradores particulares cubrían parte de las pocas necesidades de la plaza en aquella época de escaso tráfico marítimo y el resto se aseguraba en el extranjero. El 29 de abril de 1838 se creó en la ciudad la primera compañía del siglo XIX, dedicada exclusivamente a los seguros marítimos, la Compañía Barcelonesa de seguros marítimos. A esta primera siguieron dos más: La Catalana General de seguros, el 8 de diciembre 1845, y la Compañía Ibérica de seguros, el 11 de febrero de 1846. Estas dos compañías dedicaron su actividad también a otros tipos de seguros, que relacionamos más adelante.

En la década de 1850 el buen desarrollo de la economía y, sobre todo, del tráfico marítimo americano y el alza de las cotizaciones en la Bolsa propiciaron la creación de nuevas compañías de seguros que, además de dedicarse a otros ramos del seguro, tuvieron como actividad principal el seguro marítimo. Entre diciembre de 1855 y marzo de 1857 se crearon trece nueva compañías en Barcelona, según las normas previstas en la nueva Ley de Sociedades Anónimas. Así pues, entre 1838 y 1857 en total se crearon en Barcelona 16 compañías de seguros, cuya actividad principal eran los seguros marítimos (cuadro 14).

8.1. Estatutos, reglamento de funcionamiento y características de las compañías

Hemos comentado ya los trámites legales necesarios para crear una nueva compañía en el siglo XIX. Los previstos por el Código de Comercio eran muy sencillos: los promotores y los socios de la compañía acudían a un notario para que redactara le escritura de fundación y el reglamento interno de funcionamiento. Estos dos documentos debían ser sometidos al examen del Tribunal de comercio del territorio donde se establecía la compañía y aprobados por el mismo. Esta aprobación era indispensable para que la compañía pudiera iniciar su actividad. La nueva compañía se inscribía luego en el Registro oficial de Comercio de la provincia. A pesar de que los socios sólo ingresaban una pequeña parte del capital suscrito en la caja de la compañía, ya no era preceptiva la inscripción en el Registro de Hipotecas. El procedimiento previsto por la Ley de Sociedades Anónimas de 1848 como hemos visto en el punto anterior, era mucho más complejo.

Cuadro 14
Compañías de seguros marítimos del periodo 1838 – 1870

Compañía	Acta de fundación (escritura)	Capital en reales de vellón	Valor de las acciones
Barcelonesa de seguros marítimos 1)	29.4.1838	5.000.000	20.000
Catalana general de seguros 2)	8.12.1845	40.000.000	5.000
Compañía Ibérica de seguros 3)	11.2.1846	40.000.000	2.000
Lloyd Barcelonés de seguros marítimos	16.1.1855	20.000.000	10.000
La Aseguradora 4)	17.3.1856	40.000.000	4.000
El Ancora de seguros marítimos	22.3.1856	20.000.000	10.000
El Cabotaje	4.4.1856	20.000.000	5.000
Naviera Catalana	16.4.1856	30.000.000	5.000
Lloyd Catalán de seguros marítimos	16.6.1856	20.000.000	10.000
La Masnouense de seguros marítimos	1.10.1856	20.000.000	5.000
Comercio marítimo	15.1.1857	40.000.000	5.000
La Esperanza de seguros marítimos	31.1.1857	20.000.000	10.000
La Alianza	12.2.1857	30.000.000	10.000
La Garantía	14.2.1857	40.000.000	8.000
La Salvadora	26.3.1857	30.000.000	5.000
Compañía Hispana	23.4.1857	40.000.000	10.000

Compañía	%*	Domicilio	Fecha del R. D. de autorización
Barcelonesa de seguros marítimos 1)	6	Merced 10	2.11.1853
Catalana general de seguros 2)	6	Calle Nueva 12	15.10.1885
Compañía Ibérica de seguros 3)	6	Merced 2	10.12.1851
Lloyd Barcelonés de seguros marítimos	6	Escudillers 83	5.12.1855
La Aseguradora 4)	6	Milans 3	30.7.1856
El Ancora de seguros marítimos	10	Ancha 6	3.6.1857
El Cabotaje	10	Pl. Palacio 2	5.11.1856
Naviera Catalana	10	Brosoli 2	20.5.1857
Lloyd Catalán de seguros marítimos	10	Gignás 6	3.7.1857
La Masnouense de seguros marítimos	10	Cristina 13	30.9.1857
Comercio marítimo	10	San Honorato 5	11.11.1857
La Esperanza de seguros marítimos	10	P. Isabel II 12	7.10.1857
La Alianza	10		
La Garantía	10	Nueva S. Fr. 21	9.5.1858
La Salvadora	10	Pl. Isabel II 6	9.9.1857
Compañía Hispana	10		

Fuentes: Elaboración propia a partir de datos del *Almanaque del Diario de Barcelona* (años 1838 – 1870) y las escritura de fundación. Para más datos sobre las compañías, ver Apéndice 4.

* % del valor de las acciones desembolsado en el momento de su fundación.

1) En 16.1.1846 aumentó el capital a 6.000.000 y el capital desembolsado al 6% y en 1848 a 12.000.000.

2) En 1848 redujo el capital inicial de 100 a 40.000.000 de reales y las acciones a 8.000 de 5.000 reales.

- 3) El 13.9.1854 redujo el capital inicial de 60 a 40.000.000 de reales y las acciones a 8.000 de 5.000 reales
- 4) Sólo emitió la mitad de las acciones previstas y el capital inicial de 80 se redujo a 40.000.000. La segunda emisión fue anulada.

8.1.1 Fundación de las compañías

Los socios fundadores se reunían en asamblea general y aprobaban los estatutos y el reglamento preparado por los promotores, sin necesidad de permiso de la autoridad, como ocurría en el siglo XVIII, y posteriormente acudían a un notario, delante del cual firmaban el acta de constitución redactado por el mismo, que transcribía la totalidad de los estatutos y del reglamento. El reglamento era un documento anexo a la escritura de fundación que establecía cómo debía funcionar la compañía. Detallaba las funciones y las responsabilidades de los órganos de gobierno y de los accionistas y también el reparto de los beneficios. En el preámbulo del acta habían desaparecido completamente las referencias a la utilidad para Hacienda y el bien público de Barcelona y todo el Reino, que figuraban en todas las escrituras del siglo XVIII. En la misma asamblea general de constitución se nombraba una comisión gestora, que se encargaba de todos los trámites frente a la administración, hasta la obtención de la aprobación real. Una vez recibido el Real Decreto de aprobación, los socios se reunían en asamblea general, nombraban a los órganos directivos de la compañía e ingresaban en la caja de la nueva compañía la parte del capital social suscrito establecida en la Real Cédula de aprobación, que variaba entre el 6 y el 10% del valor nominal de las acciones. Cumplidas estas formalidades, la nueva compañía iniciaba sus operaciones. Debía ser inscrita en el Registro oficial de Comercio en el plazo de 15 días.

Todas las escrituras indicaban que la compañía tendría su sede social en Barcelona, sin indicar el domicilio exacto. Este ya no estaba ubicado en el domicilio del director, como en el siglo anterior, sino que se establecía en una oficina, abierta al público, aunque en algunos casos estas oficinas se situaban en el mismo edificio donde residía uno de los directores o el secretario.²²⁸

La duración prevista de las sociedades era mucho más amplia que la prevista en el siglo anterior y variaba entre los tres años y medio de La Barcelonesa (que luego se prolongó en varias ocasiones) hasta los cuarenta años de La Garantía y la Ibérica. Seguían en esto la pauta marcada por otras compañías que se crearon al mismo tiempo (ferrocarriles, navieras, canales de regadío, bancos y otras industrias) que, por su propio objeto social, no podían constituirse sólo por dos o tres años solamente como las sociedades mercantiles creadas en el siglo XVIII. La duración podía prolongarse si la mayoría de los socios así lo decidía. La compañía debía disolverse si perdía una parte importante del capital social, entre un tercio y la mitad, como veremos más adelante.

²²⁸ *El Consultor, nueva guía de Barcelona*, Barcelona, 1859, pág. 271 y sig.

El o los directores, la Junta general de accionistas, la Junta consultora o inspectora y el secretario eran los órganos rectores de las compañías. En las tres primeras compañías había un solo director mientras que en las siguientes se nombraron tres. Eran designados por la Junta general por un periodo de tres años, renovables. Para ocupar el cargo de director era condición indispensable ser titular de 40 o 50 acciones (según la compañía), que debían ser depositadas en la caja de la compañía, como garantía de su buena actuación. Uno de los tres directores debía estar siempre presente en la oficina de la compañía, por turno. Como ocurría en el siglo anterior, los directores no eran profesionales del seguro y compartían su labor directiva con sus otras ocupaciones comerciales. La única exigencia profesional que hemos encontrado es la de la Naviera Catalana, que establecía que uno de los tres directores fuera piloto de la Carrera de Indias. Sus obligaciones eran similares a las de los directores de las compañías del siglo XVIII. Su remuneración, que debía ser fijada por la Junta general de accionistas en su primera sesión, consistía en un porcentaje de los beneficios; sólo La Salvadora indicaba en su escritura de fundación que esta sería del 8,5% para los directores y del 4% para la Junta consultora.

La Junta consultora (o inspectora o de gobierno según la compañía) se componía de entre 6 y 12 accionistas, con 3 o 4 suplentes. También era nombrada por la primera Junta general por tres o cuatro años. A partir del tercer año se renovaban 2 o 3 miembros cada año (los miembros eran reelegibles). Los miembros elegidos también debían depositar un mínimo de acciones (entre 15 y 25) en la caja. Se reunía una vez al mes (cada semana en la compañía El Cabotaje) o cuando lo solicitaba la dirección. Sus funciones eran similares a las de la Junta de diputados consultores de las compañías del siglo XVIII según el reglamento anexo a las escrituras:

- emitir las acciones de la compañía.
- convocar las Juntas generales ordinarias y las extraordinarias.
- acordar y exigir los dividendos pasivos y el pago de los dividendos activos.
- fijar, a propuesta de la dirección, la tarifa de primas y actualizarla periódicamente.
- supervisar las decisiones de la dirección.
- vigilar la correcta inversión de los fondos de la compañías.
- proponer a la Junta general los dividendos activos a repartir.
- resolver todas las consultas de la dirección.

La Junta general de accionistas se reunía una vez al año para aprobar las cuentas anuales, conocer los problemas y los proyectos para el futuro de la compañía y decidir sobre el dividendo activo a repartir o pasivo a desembolsar por los accionistas. Podía ser convocada también de forma extraordinaria si una cuarta parte de los accionistas lo solicitaba. El presidente de la Junta consultiva presidía la Junta general a la cual asistía también, como Presidente de honor, sin voto ni voz, un delegado del Gobernador civil de la provincia. Para participar en la Junta el socio debía ser propietario de cinco o diez acciones (según la compañía) y tener tantos votos como múltiplos de esta

cantidad, con un máximo de cinco votos (siete en el caso de La Salvadora). Los socios que no disponían de este número mínimo podían unirse y nombrar una persona que les representara. La Junta general se convocaba dentro de los tres primeros meses del año, lo que indica que las compañías habían adoptado como año de seguro el año de calendario (enero-diciembre). Sólo la compañía La Aseguradora convocaba su Junta general en agosto puesto que su año de seguro empezaba el uno de julio y terminaba el treinta de junio siguiente, lo que la obligaba a constituir Provisiones de primas no consumidas en sus cuentas. Esta compañía preveía también la creación de una “Comisión activa”, formada por cuatro vocales de la Junta de gobierno, que debía seguir más de cerca el día a día de la compañía, reuniéndose tres veces por semana. Creó este órgano intermedio entre la dirección y la Junta de gobierno porque era la única compañía dirigida por un solo director (las tres primeras compañías habían adoptado también la dirección tricéfala). De todas las reuniones del Consejo de directores, de la Junta inspectora y de la Junta general debía establecerse un acta en un libro especial para cada una.

El secretario de la compañía lo era también de todas las juntas y redactaba las actas de las mismas, que firmaba con los respectivos presidentes. Tenía en su poder el sello de la compañía, siendo su responsabilidad ponerlo en todos los documentos que lo requerían, mantenía actualizado el registro de los accionistas, asistía a los arqueos de caja diarios y custodiaba los libros oficiales de la compañía.

8.1.2 El capital social

El capital social y el valor de las acciones se expresaban en duros, pesos fuertes o reales.²²⁹ Los socios no ingresaban la totalidad del valor de las acciones suscritas por cada uno de ellos, sino sólo una pequeña parte que oscilaba entre el 3% y el 10%. En el cuadro 14 hemos indicado en detalle estos porcentajes. Para las compañías creadas según las normas del Código de Comercio este porcentaje se establecía en la escritura de fundación mientras que para las compañías creadas bajo las normas de la Ley de Sociedades Anónimas el porcentaje lo establecía el Ministerio de Fomento en el Real Decreto de aprobación de la compañía (10% por la compañías de seguros, entre el 80 y el 100% para las compañías industriales y entre el 20 y el 50% para los bancos y las sociedades de crédito). Los accionistas eran responsables de la parte no ingresada, que debían satisfacer con rapidez si eran requeridos por la dirección para cubrir posibles descubiertos de caja. El valor nominal total de las acciones suscritas por cada socio constituía la responsabilidad máxima asumida por cada uno y así desaparecía la responsabilidad ilimitada de los socios de las compañías del siglo XVIII. El capital social, el número de acciones y de accionistas eran muy superiores a los de las compañías del siglo XVIII.

Todas las compañías preveían la posibilidad de aumentar el capital social, después de la aprobación de la Junta general, con acuerdo del 50% como

²²⁹ Un duro correspondía a un peso fuerte y valía 20 reales de vellón.

mínimo de los accionista (en algunas compañías el 75%) y aprobación del Gobierno. Las nuevas acciones emitidas se ofrecían a los antiguos accionistas en proporción a las que ya poseían. Las que no eran suscritas se ponían a disposición de posibles nuevos accionistas “al curso corriente de la plaza” (o sea con una prima de emisión). Los estatutos no preveían la posibilidad para los accionistas de vender sus derechos de suscripción ni hemos encontrado en los boletines de la Bolsa mención alguna de este tipo de transacciones.

A lo largo del periodo estudiado, sólo la primera compañía creada (La Barcelonesa) aumentó su capital social inicial de 250.000 pesos fuertes a 600.000. Otras tres lo redujeron, ya que no consiguieron que todas sus acciones fueran suscritas.

Cuando una compañía practicaba, además del seguro marítimo, otras modalidades de seguros, repartía el capital social entre las diferentes modalidades, fórmula que hemos encontrado ya en algunas compañías creadas en Madrid a final del siglo XVIII. Así, por ejemplo, La Salvadora destinaba 2/5 parte de su capital al seguro marítimo, 2/5 al seguro de avales y fianzamientos y 1/5 a los seguros de vida y La Esperanza, La Garantía y El Lloyd Catalán destinaban el 50% de su capital al seguro marítimo y el otro 50% al seguro de incendio o de fianzamiento. Esta división del capital social nos parece más bien teórica ya que no vemos cómo podía realizarse en la práctica. En las cuentas anuales de estas compañías, que estudiaremos en el punto 9.5, esta división del capital no aparece.

Las acciones de las compañías del siglo XIX eran nominativas y transferibles a voluntad de sus poseedores. Ya no eran sindicadas como las de las compañías del siglo anterior. De hecho, las acciones cotizaban en la Bolsa de Barcelona. Las escrituras de fundación precisaban el *modus operandi* a seguir para transmitir la propiedad de estas acciones: comunicación escrita a la dirección de la compañía, intervención de un corredor de comercio y aceptación por parte del nuevo propietario de los estatutos y del reglamento de la compañía. Con respecto a la parte del capital pendiente de ingresar en la caja de la compañía, se hubiera tenido que aplicar el artículo 283 del Código de Comercio.²³⁰ Esta situación, sin embargo, no era muy lógica: el cedente (vendedor) de las acciones quedaba garante del pago de la parte del capital no versado, obligación que en buena lógica correspondía al comprador. Sin embargo, el reglamento de las compañías fijaba el procedimiento a seguir en caso de venta y establecía que el contrato redactado por el corredor debía contener los elementos siguientes: la serie y numeración de las inscripciones en el Registro de acciones de la compañía y en el Registro de operaciones del corredor, los números de las acciones cedidas, el nombre y apellidos del cedente y del cesionario, la obligación que este último asumía de satisfacer los dividendos pasivos que se le pudiera exigir, la conformidad a los estatutos y al

²³⁰ *Código de Comercio*, art. 283: Los cedentes de las acciones inscritas en las compañías anónimas que no hayan completado la entrega total del importe de cada acción, quedan garantes del pago que deberán hacer los cesionarios cuando la administración tenga derecho en exigirlo.

reglamento de la sociedad y la fecha de libramiento de dicho acto. Era la fórmula habitual de venta de acciones por la cual el cedente (vendedor) quedaba liberado de cualquier obligación futura. Una vez cumplidas estas formalidades, el nuevo propietario era inscrito en el Registro de accionistas de la compañía. Las acciones eran indivisibles y la compañía reconocía un solo dueño para cada una de ellas: el que figuraba en su Registro de accionistas. Si en caso de deceso de un accionista la propiedad de sus acciones pasaba a varios herederos, estos debían nombrar un representante único que la compañía reconocía como único accionista, sin perjuicio de los acuerdos entre los herederos sobre sus derechos y obligaciones. Los accionistas que no residieran en Barcelona debían nombrar un representante en la plaza al cual la compañía dirigiría todas las comunicaciones. Las compañías no podían comprar sus propias acciones, ni en la Bolsa ni directamente de sus accionistas.

8.1.3 Beneficios y dividendos

En la asamblea general anual la dirección presentaba las cuentas del año anterior y una propuesta de reparto de dividendos activos si había beneficios y pasivos si había pérdidas. De los beneficios brutos del año se deducían los gastos generales, el tanto por ciento de remuneración de la dirección y de la Junta inspectora, la dotación para el fondo de reserva (entre el 2% y el 20% según la compañía, hasta que esta reserva alcanzara el 10% del capital, como preveía el artículo 12 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas)²³¹ y otras dotaciones previstas en los estatutos. En este último caso encontramos a El Cabotaje que dedicaba el 10% de sus beneficios a los asegurados a prorrata de las primas que habían pagado, como participación en los beneficios. Es la primera y única fórmula de participación de los asegurados en los beneficios de la compañía que hemos encontrado. En esta misma línea, La Salvadora dedicaba el 2% de sus beneficios a obras de beneficencia o a premio a marinos que habían realizado acciones laudables. Además concedía un premio no inferior al 3% de la prima del seguro a los capitanes o patrones de los buques asegurados que, en operaciones de salvamento en caso de siniestro, habían conseguido salvar el todo o una parte de la cosa asegurada, reduciendo así las pérdidas de la compañía. Estas dos dotaciones son las primeras aplicaciones de técnicas modernas de seguros: participaciones en los beneficios de los asegurados y bonificaciones en la prima (bonus-malus)²³². Del beneficio neto resultante, una parte se destinaba al pago de dividendos activos a los socios y el remanente quedaba en la caja para las necesidades diarias. Si

²³¹ Se trataba de una reserva patrimonial y no de una reserva o provisión técnica.

²³² La participación en los beneficios es una particularidad del seguro, de aplicación generalizada en el seguro actual. Cuando el asegurador calcula sus primas, no conoce cual será el coste total que deberá soportar durante la vigencia de la póliza que emite. Para resguardar sus cuentas añade a la prima (establecida en base a estadísticas o a su experiencia) un margen de seguridad. Una vez cerrado el ejercicio, si hay beneficio, el asegurador devuelve al asegurado, en forma de participación en los beneficios, una parte de los márgenes de seguridad que había añadido a la prima.

la compañía sufría pérdidas, la Junta inspectora reclamaba a los accionistas el dividendo pasivo necesario para restablecer el equilibrio de las cuentas. Si algún accionista no satisfacía este dividendo, la dirección se lo reclamaba por escrito y si no pagaba en el plazo de tres días, la compañía podía proceder a la venta de sus acciones. Esta era la fórmula prevista en la mayoría de los estatutos. Otras compañías, como El Cabotaje, se referían al artículo 32 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas que preveía la venta de las acciones o la ejecución de los bienes del accionista. En la práctica, sin embargo, las compañías tardaban en ejecutar estas medidas drásticas y reclamaban el pago de este dividendo pasivo mediante repetidos anuncios en el *Diario de Barcelona* (indicando el número de registro de las acciones que no habían cumplido con su obligación). En el cuadro 23 del punto 9.3 indicaremos y comentaremos los dividendos activo y pasivos y los cambios en el porcentaje de capital ingresado en la caja de la compañía, durante el periodo 1855 – 1871.

8.1.4 Otros seguros

Algunas de las compañías, además de los seguros marítimos, practicaron los seguros siguientes:

- Incendio: contra el riesgo de incendios de edificios, pisos, almacenes y otros tipos de edificios.
- Robo: contra el riesgo de robo en domicilios, oficinas, talleres, almacenes y de mercancías transportadas por tierra.
- Cosechas : contra el riesgo de pérdida de las cosechas por fenómenos de la naturaleza como lluvias torrenciales, pedrisco, inundaciones, caída de rayos y langostas.
- Vida: contra el riesgo de fallecimiento del asegurado por enfermedad o accidente o para constituir un capital en caso de alcanzar una edad determinada o una combinación de los dos.
- Afianzamientos: prestación de fianzas para garantizar la ejecución de contratos de todo tipo.
- Aavales: prestación de avales sobre créditos.
- Reemplazos contra el riesgo de los jóvenes de ser llamados, por sorteo, a cumplir el servicio militar. En este caso se les entregaba la cantidad de dinero asegurada para que rescatara esta obligación.

En algunos casos la compañía pagaba a otro joven para que substituyera al asegurado en el servicio.

Las compañías aseguraron estos riesgos mediante una prima anual o una prima única (cosecha, afianzamientos, avales y reemplazos).

Los tipos de seguros suscritos por cada compañía estudiada eran los siguientes:

- Barcelonesa de Seg. Marítimos: seguros marítimos

- Catalana general de seguros: seg. mar., incendios, cosecha, vida y reemplazos a partir de 1848 sólo se dedicó a seguros marítimos
- Ibérica de Seguros, seguros marítimos, incendios, vida y cosechas
- Lloyd Barcelonés: seguros marítimos
- La Aseguradora: seg. mar., fianzamientos, avales y reemplazos
- El Ancora: seguros marítimos
- El Cabotaje: seguros marítimos
- Naviera Catalana: seguros marítimos
- Lloyd Catalán de Seg. Marítimos: seguros marítimos, incendios
- La Masnouse: seguros marítimos
- Comercio marítimo: seguros marítimos
- La Esperanza: seguros marítimos
- La Alianza: seguros marítimos
- La Garantía: seguros marítimos, fianzamientos
- La Salvadora : seguros marítimos, fianzamientos y vida
- Compañía Hispana: seguros marítimos, fianzamientos y vida

La mayoría de compañías, con autorización para explotar estos ramos, no mencionaban en sus memorias anuales, ningún dato contable referentes a los mismos, lo que nos hace suponer que no suscribieron ninguna póliza que no fuera de seguros marítimos (La Esperanza, La Garantía, La Salvadora, el Lloyd Catalán y Catalana general de seguros). La Ibérica sólo indicó las primas del seguro de cosechas, que representaron el 21% del total de sus primas en el año 1855.

La Aseguradora fue la única compañía que indicó más datos sobre estas actividades en sus cuentas anuales.

Ejercicio	primas de fianzamiento y avales
1856-57	139.295 r.v., 4,98% del total
1857-58	151.975 r.v., 4,46% de primas
1858-59	130.847 r.v., 3,87%
1859-60	30.629 r.v., 1,95%

En sus memorias anuales la compañía señaló que el ramo de avales dio resultados magníficos durante el primer año (ningún siniestro): *“a este resultado ha contribuido poderosamente la reconocida probidad del comerciante barcelonés”*. El ramo de fianzamiento, por el contrario, dio pérdidas importantes ya en el primer año y la suscripción de estos seguros fue abandonada en seguida. El deterioro de la situación económica del seguro marítimo al inicio de la década de 1860 (que analizaremos en el punto 9.4) involucró también al seguro de avales pues bajó el nivel de las primas y aumentaron los siniestros; de hecho, en su asamblea anual de accionistas de 1861, La Aseguradora decidió abandonar la explotación de este ramo y pedir al Ministerio de Fomento la autorización para explotar el ramo de incendios.

Los escasos datos sobre estos ramos de seguros comentados, nos permiten afirmar que su aportación al total de primas cobradas y sobre todo a los beneficios de las compañías que los explotaron, fue muy pequeña. Se trataba pues de una actividad complementaria al seguro marítimo, de escasa importancia. Debemos señalar que en estos tipos de seguros existían en el mercado barcelonés compañías especializadas (el Banco de Vitalicios en los seguros de vida) y numerosas mutualidades especializadas en los seguros de incendios, cosechas y ahorro, que podían ofrecer, por su condición de mutualidades, mejores condiciones.

8.1.5 La política de suscripción de los riesgos

Sólo algunas compañías indicaban en sus escrituras de fundación sus normas internas relativas a los capitales máximos asegurables en cada riesgo y las demás indicaban que el establecimiento de las tarifas de primas y de los capitales máximos asegurables era responsabilidad de la Junta inspectora (cuadro 15). Estas normas, fueron mucho más simples que las de las compañías del siglo XVIII (ver cuadro 8).

Cuadro 15 Capitales máximos asegurables en cada barco (y en otros riesgos)

- La Barcelonesa: 8% del capital social (480.000 reales)
- La Ibérica: 600.000 reales en el seguro marítimo y 100.000 en incendios. No establece máximos para el seguro de cosechas.
- La Aseguradora: 600.000 reales en tiempo de paz y 300.000 en tiempo de guerra
- Naviera Catalana: 600.000 reales en tiempo de paz y 300.000 en tiempo de guerra
- El Ancora: 600.000 reales en tiempo de paz y 300.000 en tiempo de guerra
- Lloyd Catalán: 500.000 reales en tiempo de paz y 250.000 en tiempo de guerra. Para seguros de incendios: 500.000 reales sobre almacenes
- La Salvadora: 300.000 sobre buques a vela y 400.000 reales sobre vapores
- La Catalana General de: 600.000 reales en tiempo de paz y 300.000 en tiempo de guerra. Incendios: 2.000.000 de reales, Vida: 1.000.000 de reales

Fuente: Elaboración propia a partir de las escrituras de fundación de las compañías.

Como hemos comentado anteriormente, los capitales máximos asegurables en cada riesgo (según la práctica de las compañías actuales) no deberían superar el 5% del capital social de la compañía. En el caso de las compañías barcelonesas, estimamos que los capitales máximos asegurados deberían compararse con el capital desembolsado (o sea el capital disponible para pagar los siniestros) y todos los indicados superan ampliamente este porcentaje máximo. En valor absoluto, los capitales máximos indicados fueron muy similares a los de las compañías del siglo anterior ya que por ejemplo la compañía de Milans y de Benages (cuadro 8) y cinco de las del siglo XIX

tuvieron un capital máximo asegurable de 600.000 reales. Contrariamente a lo que ocurría en el siglo XVIII (durante el cual los límites máximos asegurables eran alcanzados en muy pocos casos, ver punto 4.2.5), en el siglo XIX estos máximos se superaron con cierta frecuencia, ya que nos consta que existió un intercambio de reaseguros (para cubrir estos capitales excedentes) de cierta importancia entre los aseguradores barceloneses.²³³

Como norma general se aseguraron buques bajo cualquier bandera reconocida por el gobierno y que navegaran por cualquier mar, canal o río del globo, siempre a juicio del director.

8.2. Los socios

8.2.1 Obligaciones y derechos de los socios

Las obligaciones y los derechos de los socios se especificaban en los estatutos y sobre todo en el reglamento anexo y eran los habituales en una sociedad anónima regulada por el Código de Comercio de 1829.²³⁴ Según el artículo 178 del mencionado código la responsabilidad de los socios del siglo XIX se limitaba al valor nominal de las acciones y ya no era ilimitada como en el siglo anterior. Las acciones eran nominativas (la compañía tenía un registro de socios, actualizado constantemente por el secretario) y podían ser vendidas libremente en el mercado, sin obligación de ofrecerlas antes a los demás socios, debiendo sin embargo cumplir las formalidades establecidas que hemos comentado en el apartado sobre el capital social.

Cualquier accionista podía ser nombrado por la Junta general de accionistas para cualquiera de los cargos directivos de la compañía. Como única condición para asumir un cargo, el accionista debía depositar en la caja de la compañía un número determinado de acciones como fianza y garantía del buen desempeño de su cargo. Todos los socios tenían derecho a asistir a las Juntas generales de accionistas, pero tenían derecho de voto sólo si eran titulares de cinco o diez acciones, según la compañía. Por las listas de los socios que figuran en las escrituras, todos los socios tenían estos derechos.

Cada cinco o diez acciones, según la compañía, daban derecho a un voto en la Junta general, pero ningún socio podía tener más de cinco o diez votos, cualquiera que fuera el número de acciones de su propiedad. Algunas compañías habían establecido un número máximo de acciones que un socio podía poseer *“para que la compañía goce del mayor crédito e inspirar al público la debida confianza”*.

²³³ En su Memoria de 1858 el Lloyd Catalán indicaba que “el buen número de reaseguros que ha suscrito esta compañía y el no menos importante que se nos ha aceptado...”. Ver también el punto 9.4.1, apartado Coaseguro y reaseguro.

²³⁴ Las escrituras notariales de fundación de estas compañías contenían también estos reglamentos, como hemos visto en el apartado 8.1.1.

En caso de aumento del capital en fase posterior, los socios tenían un derecho preferente a suscribir las nuevas acciones, en proporción al número de acciones de las cuales eran ya titulares. Si algún socio no hacía uso de este derecho preferente, las nuevas acciones no suscritas se vendían en la plaza al curso del día. No existía un mercado de venta de los derechos de suscripción.

Los socios tenían derecho a percibir los dividendos activos que correspondían a los beneficios y que fijaba la Junta general y la obligación de ingresar los dividendos pasivos en la caja de la compañía. Estos dividendos pasivos servían para cubrir las pérdidas de la compañía o para aumentar el capital desembolsado, según decisión de la Junta general, para aumentar la solvencia de la compañía. Hemos comentado ya, en el apartado Beneficio y dividendos, los derechos de la compañía si alguno de los socios no ingresaba el dividendo pasivo en los plazos previstos. Si algún socio fuera declarado en estado de quiebra, la compañía pedía a los síndicos del concurso de acreedores la renovación de la obligación contraída por el socio quebrado de pagar la totalidad de sus acciones si la compañía lo exigiera. Si los síndicos rehusaban esta renovación, la compañía podía vender las acciones del socio, depositando el producto de la venta en la caja de la compañía a disposición de quien correspondiera en su momento.

8.2.2 Características socio-económicas del accionariado

El accionariado de las compañías del siglo XIX tenía características distintas al del siglo anterior. En primer lugar formaba un grupo más numeroso, con cerca de mil socios entre las 16 compañías; de ellos, 149 ocuparon cargos directivos entre 1838 y 1864 (ver apéndice 5).²³⁵ No nos vamos a ocupar de las características socio profesionales de este millar de socios fundadores, puesto que no es el objeto de este estudio,²³⁶ pero si caracterizaremos al grupo de los 149 socios que ocuparon cargos en estas compañías puesto que conocemos la profesión de 88 de ellos (cerca del 60%). Entre éstos hemos encontrado 52 comerciantes, 10 consignatarios y navieros, 12 fabricantes (7 de lana y 5 de algodón), 3 corredores, 2 banqueros y 3 que ejercían profesiones liberales. Predominaban, como es natural, los comerciantes.

Algunos de los socios de las sociedades de seguros marítimos que analizamos pertenecían a la elite económica de la ciudad como puede verse en el cuadro 16. Entre los 16 principales contribuyentes de la ciudad, 11 fueron directivos de compañías de seguros. Es muy probable, además, que algunas de las demás

²³⁵ El número de socios variaba en función de la compra-venta de acciones. En el momento de su fundación, las compañías tenían en total de 945 socios. Los 149 socios que ocuparon cargos directivos lo fueron a lo largo del periodo estudiado (los cargos directivos se reelegían cada tres o cuatro años).

²³⁶ Ha sido imposible constituir la lista completa de los socios iniciales porque no todas las escrituras notariales de fundación indicaban sus datos personales, constando en la mayoría de ellas sólo su firma, a menudo ilegible.

casas comerciales de esta lista pertenecieran a personas que eran únicamente socios de alguna compañía de seguros.

Cuadro 16

Principales contribuyentes de Barcelona que fueron socios-directivos de compañías aseguradoras en 1862 (en reales)

Socio	Impuesto	Compañía	Cargo
Girona Hnos.	17.500	Catalana general	Socio promotor
Lamberto Fontanellas	17.500	La Barcelonesa	Junta de gobierno
Serra y sobrinos	13.530		
José M. Serra e Hijo	12.830	Catalana general	Junta de gobierno
Compte y Cía.	9.920	Lloyd Barcelonés	Socio fundador
Coma, Ciuró y Clavell	9.330	Lloyd Barcelonés	Socio fundador
Pablo Tintoré	9.330		
Vidal y Cuadras Hnos.	9.330	El Ancora	Director
Serra Hnos.	8.750	Catalana general	Socio promotor
Nadal y Ribó	8.170		
Font y Riudor	8.170	La Aseguradora	Junta de gobierno
Dotres, Clavé y Fabra	8.170		
Jaime Taulina	7.580	La Iberica	Director
Carlos Torrens y Miralda	7.000	Catalana general	Socio promotor
Plandolit Hnos.	7.000	Catalana general	Junta de gobierno
Castelló, Monté y Monners	7.000		

Fuentes: Elaboración propia a partir del Fondo de Catastro, Registro de Industria de 1862, C X 45 (AHCB) y de datos del Apéndice 5 de socios-directivos de las 16 compañías aseguradoras.

El análisis del cuadro 16 y de las listas de socios en las escrituras fundacionales (hasta donde los hemos podido identificar) nos permiten observar que los promotores y los socios de las primeras compañías que se crearon entre 1838 y principio de 1855, eran, en general, ciudadanos barceloneses ligados al comercio marítimo y al desarrollo industrial de la ciudad y tenían seguramente como principal preocupación la de revitalizar en la plaza un mercado activo de seguros marítimos para cubrir sus crecientes necesidades aseguradoras en un periodo en el cual el comercio directo con América volvía a desarrollarse. Es lo que ocurrió con las seis compañías del cuadro 16. Así, por ejemplo, de los 40 socios iniciales del Lloyd Barcelonés de Seguros Marítimos, 36 eran barceloneses. La cotización de las acciones de las compañías de seguros en la Bolsa había subido, desde 1846, con algunos altibajos, más que el índice general, como veremos en detalle en el punto 9.3. A partir del inicio de 1855 las acciones de las aseguradoras iniciaron un alza vertiginosa de sus cotizaciones, mientras el índice general de la bolsa bajaba ligeramente. Esta posibilidad de realizar rápidamente grandes beneficios en la bolsa hizo que a los comerciantes que promovieron las diez compañías siguientes se unieran personas ajenas a los problemas del seguros marítimos de la plaza e incluso procedentes de plazas distintas de Barcelona y tan lejanas

como Francia, Inglaterra, Cuba, Jamaica y muchas de poblaciones del interior de Cataluña. De los 40 socios de la Naviera Catalana (creada el 19 de abril de 1856) sólo seis eran de Barcelona y de los 32 socios de La Esperanza (creada el 31 de enero de 1857), sólo 17 eran de Barcelona. Las expectativas de ganancias bursátiles (antes del crack del 18.5.1857 que comentaremos en el punto 9.3) eran realmente importantes y atrajeron hacia las aseguradoras a muchos especuladores.²³⁷ Parece evidente que, para mucho de los accionistas de las nuevas compañías, la esperanza de cuantiosas ganancias bursátiles primaba sobre los intereses comerciales y aseguradores. El crack bursátil del 18 de mayo de 1857, con una caída muy fuerte de las cotizaciones de las compañías de seguros hizo desvanecer estas esperanzas. Esta es seguramente la razón que impulsó a los accionistas de La Alianza y de la Compañía Hispana, que firmaron sus escrituras de fundación en febrero y abril de 1857, a no continuar con los trámites preceptivos ante las autoridades para obtener su aprobación y dejar su escritura de fundación sin efecto.

Comerciantes barceloneses conocidos también sucumbieron a esta fiebre especuladora. Así, el comerciante Andrés Baradat y su compañía comercial Baradat e Hijo figuran como miembros de la Junta gestora de la Compañía Hispana (fundada el 23 de abril de 1857) y de la del Lloyd Barcelonés de Seguros Marítimos (fundada el 18 de enero de 1857), como miembro de la Junta de gobierno de Seguros del Comercio Marítimo (fundada el 4 de marzo de 1857) y finalmente como accionista de La Aseguradora (17 de febrero de 1856), de El Cabotaje (4 de abril de 1856), del Lloyd Catalán de Seguros marítimos (16 de junio de 1856) y de la Masnouense (1 de diciembre de 1856). Invirtió en seis compañías y tuvo cargos en tres de ellas.

Hubo más comerciantes que participaron en varias compañías (lo que es lógico, puesto que las acciones se podían vender libremente) e incluso desempeñaron cargos directivos en dos e incluso tres compañías, aunque no de forma simultánea. Así José Serra y Serramalera participó en la Catalana General de Seguros, constituida en 1845, y en La Aseguradora en 1856. José Plandolit, de Plandolit Hermanos, en 1836 fue miembro de la Junta de gobierno de La Barcelonesa y después lo fue de La Catalana General de Seguros cuando ésta se constituyó en 1845. Ramón de Bacardí que primero fue director de la Compañía Ibérica, creada en febrero de 1846, perteneció después a la Junta gestora provisional de La Salvadora, constituida en marzo de 1857. Francisco Noriega, primero, en 1845, fue director de La Catalana General de Seguros, y posteriormente del Lloyd Barcelonés, creada en 1855. Mariano Sirvent fue el que participó en mayor número de juntas, un total de tres: primero fue miembro de las primeras Juntas de gobierno de las compañías La

²³⁷ Como ejemplo de las ganancias bursátiles posibles, los socios de La Catalana General de seguros que habían suscrito las 8.000 acciones de la compañía, de un valor nominal de 5.000 reales en el momento de su fundación en 1845, habían desembolsado el 6% del mismo (o sea 300 reales). El 31 de enero de 1857 las acciones de esta compañía cotizaban al 66% o sea que la acción se vendía a 3.300 reales. En 11 años el desembolso inicial de 300 reales se había multiplicado por once. Además los socios de esta compañía habían recibido un dividendo de 320 reales en 1856. Desconocemos si hubo otros dividendos anteriores.

Barcelonesa, constituida en 1836, y El Áncora, creada en 1856, y posteriormente fue miembro de la Junta gestora de La Salvadora, creada en 1857. Su experiencia aseguradora era ciertamente apreciada en la plaza.

En algunos casos miembros de una misma familia, normalmente hermanos, participaron en la fundación de una aseguradora (ver apéndice 5). Es el caso de los Maresch: Federico, Francisco y Ramón Maresch y Ros, y Maresch y Ros Viuda. José Plandolit ya hemos visto que participó y tuvo cargos en La Barcelonesa y en la Catalana General de Seguros, y su hermano Pedro jugó el mismo papel en el Lloyd Barcelonés. Mariano Sirvent desempeñó cargos en La Barcelonesa, El Ancora y La Salvadora, junto con su hermano o pariente Narciso. Cuatro miembros de la familia Maristany, Jaime, Isidro, Gerardo y Juan, fueron miembros de la Junta de gobierno de La Masnouense.

El negocio del seguro marítimo parece que no interesó mucho a los numerosos indianos que regresaron a Barcelona en el periodo estudiado. Con la excepción de los miembros de la familia Baradat que tenían establecimientos en La Habana, Kingston y Barcelona y participaron en la mayoría de las compañías de seguros del siglo XIX, hemos encontrado en el libro citado sólo los siguientes “indianos” que ocuparon cargos directivos:²³⁸

- Miguel Biada, director de la Compañía Ibérica
- Francisco Biada, miembro de la Junta de gobierno de El Cabotaje
- Gaudencio Masó y Pascual, director de La Catalana general de seguros y miembro de la Junta gestora de La Esperanza
- Josep Pere Taltavull, titular de cien acciones de La Naviera Catalana, probablemente heredadas de Cristóbal Taltavull (que suscribió 150 acciones en el momento de la constitución de la compañía)
- Josep Ferrer y Vidal, miembro de la Junta de gobierno de La Aseguradora
- Josep Antoni Salom, accionista de La Catalana general de seguros
- Esteve Gatell y Roig, accionista (1 acción) de La Barcelonesa de seguros.

Teniendo en cuenta la importancia que tuvieron los indianos en el comercio y en las edificaciones en Barcelona, su participación en el negocio asegurador resulta modesta.

8.2.3 Compañías y socios en los siglos XVIII y XIX

Las compañías de seguros marítimos barcelonesas de los siglos XVIII y XIX presentan diferencias substanciales entre ellas. La modificación del marco jurídico que se produjo con la introducción del Código de Comercio en 1829 y la Ley de Sociedades Anónimas de 1848 dio lugar a varias novedades. En primer lugar, la responsabilidad de los socios del siglo XIX ya no era ilimitada como en el siglo anterior. En segundo lugar, las acciones ya no eran sindicadas y por tanto podían ser vendidas libremente en el mercado, sin obligación de

²³⁸ Martín Rodrigo y Alhajilla, *Indianos a Catalunya: capitales cubanos en l'economia catalana*, Barcelona, Fundació Noguera, 2007.

ofrecerlas antes a los demás socios. En tercer lugar, los socios podían participar en varias compañías a la vez, apareciendo así un nuevo concepto de accionista, mucho menos ligado a los grupos que promovían la creación de las compañías.

Considerando otros elementos constitutivos de estas compañías, las características de las del siglo XVIII pueden resumirse en los siguientes términos: capital social no muy elevado, duración corta, sin control de las autoridades sobre ellas, valor de las acciones elevado, pocos socios, muy relacionados entre ellos, con un estatus comercial importante en la plaza. Las compañías del siglo XIX, por el contrario, se caracterizaron por un capital social elevado, duración larga, sometidas a controles estricto por parte de las autoridades, valor de las acciones poco elevado, con un pequeño desembolso inicial, muchas acciones disponibles, libremente transmisibles y mayor número de socios, poco relacionados entre ellos por su dispersión geográfica y sus distintas motivaciones económicas, si bien hay que reconocer que existieron grupos de inversores articulados que seguramente debían participar en otras actividades también conjuntamente.

Las seis compañías del siglo XVIII emitieron un promedio de 49,1 acciones cada una, suscritas por 30,9 accionistas a razón de 1,59 acciones por accionista. Las dieciséis compañías del siglo XIX emitieron un promedio de 4.350 acciones cada una, suscritas por 59,1 accionistas a razón de 73,6 acciones por accionista. Queda clara la mayor capacidad inversora de los socios del siglo XIX gracias, obviamente, al mayor desarrollo capitalista, al mayor grado de acumulación de capital y la necesidad del mercado de una mayor capacidad de suscripción de riesgos.

Sobre la intervención de los socios en la administración de las compañías, podemos hacer la misma observación que hemos hecho para el siglo anterior: las memorias leídas en las asambleas generales no reflejaron intervenciones de importancia de los socios. Los asuntos de la compañía fueron manejados por los directores y la Junta rectora y los socios aceptaron sus actuaciones y propuestas.

Respecto al accionariado cabe señalar que entre la lista de los fundadores de las seis compañías del siglo XVIII y la de los fundadores con cargos de las dieciséis que se crearon en el siglo XIX, no hay ningún apellido coincidente. Podemos suponer pues que el crecimiento económico del siglo XIX había propiciado el surgimiento de nuevos capitalistas cuyos orígenes profesionales no procedieran de la actividad mercantil de sus antepasados en Barcelona.

9. EL NEGOCIO DEL SEGURO MARÍTIMO BARCELONÉS

En este capítulo estudiaremos la actividad de las compañías aseguradoras en el mercado y en las actividades comerciales barcelonesas. La disponibilidad de informaciones, en especial las publicadas en la prensa de la época, nos ha

permitido examinar con detalles sus movimientos financieros (inversiones de los excedentes y sus cuentas anuales), la creación de su red de corresponsales en España y en el extranjero, su presencia y su actividad en la bolsa, la siniestralidad que soportaron, la fiscalidad a la cual fueron sometidas y su importancia en la economía barcelonesa. También analizaremos las causas de su desaparición.

9.1. La inversión de los excedentes financieros

Este aspecto de la actividad financiera de las compañías en el siglo XIX asumió una importancia más grande que en las compañías del siglo XVIII, puesto que los accionistas entregaban en la caja una parte (entre el 6 y el 10% como hemos visto) del capital social. Esta parte del capital social, junto con otros ingresos, llegaron a representar sumas bastante elevadas, cuya inversión produjo ingresos de cierta importancia a las compañías.

La inversión de los excedentes monetarios de una compañía de seguros debía respetar dos principios básicos: por un lado la seguridad de las mismas, para poder responder siempre de sus obligaciones y garantizar así la solvencia de su actividad; y por otro lado el fácil y rápido rescate de las mismas para poder hacer frente a los pagos de averías importantes cuando fuera necesario. Estos principios limitaron la libertad de acción de las compañías en el campo financiero ya que excluían la inversión en operaciones especulativas o a largo plazo. Tampoco resultaban apropiadas inversiones en el mercado inmobiliario,

A pesar de estas restricciones a su actividad, las compañías, tanto del siglo XVIII como del XIX, cumplieron rigurosamente estas normas. Además queremos señalar que la seguridad de las inversiones de las compañías de seguros fue uno de los aspectos más cuidados por las autoridades encargadas del control del mercado asegurador para garantizar la solvencia de las compañías y la disposición a cumplir sus obligaciones con sus asegurados.

Los fondos de una compañía de seguros disponibles para ser invertidos, estaban constituidos, al inicio de cada año, por la parte del capital social ingresado en la caja por los socios, a la cual se añadían:

- a) las reservas patrimoniales constituidas a final del año anterior, según lo previsto en los estatutos (alimentada por aportaciones anuales entre el 2 y 20% de los beneficio del año anterior);
- b) las provisiones técnicas (para siniestros pendientes de pago y para primas no consumidas), establecidas a final del ejercicio anterior;
- c) el excedente de caja (primas cobradas menos pagos efectuados) del año anterior, mientras que los excedentes de caja que se generaban en el curso del año (primas cobradas menos pagos) se depositaban habitualmente en cuentas bancarias a la vista.

Antes de la promulgación de la Ley de Sociedades Anónima no había ninguna reglamentación oficial sobre estas inversiones. Sin embargo, las tres compañías creadas antes de esta ley incluyeron en sus escrituras de fundación unas normas que respetaban los principios enunciados arriba de seguridad y fácil y rápido rescate de las inversiones. Así la Barcelonesa indicaba que *“los fondos libres deben invertirse en descuento de letras y pagarés de conocida solidez o en préstamos de numerario a persona de confianza”* y La Catalana general de seguros depositaba sus fondos en el Banco de Barcelona. Sólo la Compañía Ibérica dio prueba de imaginación en reglamentar sus inversiones.

El artículo 30 de sus estatutos indicaba que: *Los fondos sobrantes que la compañía tenga, podrán ser colocados en los objetos siguientes:*

- *En anticipar a los labradores que tuviesen aseguradas sus cosechas por la compañía, y den las garantías suficientes, la cantidad que la dirección y Junta de gobierno consideren convenientes, mediante el premio que se estipulará.*
- *En descuento de letras y pagarés revestidos al menos de dos firmas de entera confianza, y con arreglo a las bases que acuerde la Junta de gobierno.*
- *En préstamos sobre depósitos de oro y plata en barra, o sobre depósitos de valores de garantía, mediante autorización del misma Junta.*
- *En acciones de los Bancos de San Fernando, Isabel 2º o de otro establecimiento análogo.*
- *En bienes raíces, rústicos o urbanos, cuando la prosperidad de la compañía así lo aconseje, y previa autorización de la Junta de gobierno.*
- *En fondos públicos o empresa de utilidad pública, mediante expresa autorización de la misma Junta.*

La amplitud de las posibles inversiones de esta compañía es una prueba interesante de la versatilidad de los administradores de la misma.

Esta situación de libertad inversora de los excedentes monetarios cambió radicalmente con la promulgación de la ley de 1848. El artículo 31 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas indicaba claramente el empleo que podía darse a los fondos disponibles: *“Los fondos de las compañías mercantiles por acciones no podrán distraerse de la caja social para negociaciones extrañas al objeto de su creación. Se permitirá únicamente aplicar los fondos sobrantes que existan en caja, para descuentos o préstamos, cuyo plazo no podrá exceder de 90 días, dándose precisamente en garantía papel de la Deuda consolidada”*. Esta reglamentación no dejaba mucho margen de maniobra a los directores de las compañías y seguramente por ello este aspecto de la administración de las compañías era tratado de forma muy escueta en las escrituras de fundación y/o en el reglamento. La compañía La Garantía depositaba sus fondos en la sociedad de crédito Unión Comercial, que era el accionista mayoritario de la compañía (operación que la legislación actual no permitiría dada su peligrosidad). Las demás compañías indicaban, simplemente, que la Junta inspectora era responsable de *“cuidar la recta*

inversión y aplicación de los fondos sociales de acuerdo con la legislación en vigor”.

La rentabilidad de la inversión de estos fondos aportó a las compañías unos ingresos de cierta importancia. Algunas de ellas indicaban en su Memoria anual el total de ingresos obtenidos por este concepto, lo que nos ha permitido calcular el tanto por ciento de rentabilidad obtenida, comparando estos ingresos con los fondos disponibles para inversión, calculados según la fórmula indicada más arriba. Los resultados obtenidos de este cálculo nos permiten señalar que en el año 1858 la rentabilidad varió entre el 4,45% (Naviera Catalana), el 4,83% (Lloyd Catalán), el 5,38% (La Masnouse) y el 5,63% (El Cabotaje). En los años siguientes la rentabilidad de estas inversiones bajó sensiblemente hasta el 1,55% en el caso de El Ancora en 1861 (ver cuadro 17). Esta reducción de la rentabilidad de los fondos se debió a la Real Orden del 16 de abril de 1859 que obligó a las compañías de seguros a consignar sus fondos disponibles en un banco o en las sucursales de la Caja General de Depósitos, en concepto de depósito voluntario reintegrable a la vista o con un aviso de 15 días, que producían un interés muy bajo. Esta R. O. fue consecuencia de irregularidades cometidas por diversas compañías en sus inversiones y en particular por el Seguro del Comercio marítimo. La inspección efectuada por el Gobernador civil (de conformidad con el Reglamento de inspección de 12 de diciembre de 1857) descubrió que esta compañía *“había invertido parte considerable de sus fondos en préstamos y descuentos hechos sin las garantías que previene el art. 31 del Reglamento del 17 de febrero de 1848”*. Esta irregularidad llevó a esta compañía a su disolución, sancionada por un Real Decreto del 30 de enero de 1861.

Las compañías protestaron en varias ocasiones contra esta norma legal que limitaba sus ingresos. Finalmente el gobierno la modificó por medio de una circular del 10 de abril de 1864, dirigida al Gobernador de la provincia de Barcelona, que establecía que *“Las compañías de seguros podrán invertir sus fondos propios en efectos públicos garantizados por el Estado, siempre que se adopten las precauciones indispensables para que no pueda hacerse un uso indebido de esta autorización. Estos efectos deberán depositarse en la sucursal de la Caja General de Depósitos, en un Banco o una sociedad de créditos autorizada por el Gobierno y solo podrán utilizarse en virtud de acuerdo del Consejo de Administración y la Junta directiva y para atender a las obligaciones sociales o para reponer las existencias de la caja de la compañía”*. Esta circular mantenía así garantizada la solvencia de las compañías y permitía que la rentabilidad de sus fondos aumentara, ya que los efectos públicos garantizados por el Estado producían un interés superior a los depósitos bancario a la vista, sin alcanzar, sin embargo, las cotas de 1858 y 1859, según comentaron varias compañías en sus memorias anuales. Hemos podido calcular, con los datos de sus cuentas anuales, la evolución de la rentabilidad de los fondos invertidos de la compañía El Ancora entre 1858 y 1862, cuyo capital social desembolsado era de 2 millones de reales, sin variaciones en el periodo considerado. El tanto por ciento de rentabilidad de los fondos invertidos con respecto a los primas cobradas (última columna a la derecha) superaba, salvo en 1860, al

correspondiente a la rentabilidad calculada sobre los fondos invertidos, lo que nos indica que el total de primas cobradas era inferior a los fondos disponibles. El volumen de negocio de esta compañía era pues bastante modesto puesto que apenas alcanzaba el capital social desembolsado. La importante reducción de la rentabilidad de los fondos disponibles que se observa a partir del año 1859 se debe a la aplicación de la R. O. del 16 de abril de 1859. Posteriormente la rentabilidad mejoró, pero sin alcanzar la de 1858. Desafortunadamente no hemos encontrado datos para evaluar la rentabilidad después de la circular de 1864.

Cuadro 17
Rentabilidad de los fondos invertidos de El Ancora
(en reales de vellón)

Año	Capital disponible para invertir	Rentabilidad de la inversión	% sobre inversión	% sobre primas
1858	2.201.300	104.820	4,76	6,73
1859	2.350.700	77.360	3,28	3,46
1860	2.051.600	37.160	1,81	1,66
1861	2.359.950	36.560	1,55	1,84
1862	2.091.770	45.580	2,18	3,13

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las cuentas anuales de la compañía, publicados en el *Diario de Barcelona*.²³⁹

9.2. Las agencias representantes en otras plazas

Las compañías del siglo XIX disponían de cierta liquidez en metálico, aunque no era muy importante, que correspondía a la parte desembolsada del capital social suscrito. Esta disponibilidad de liquidez les permitió instalar su sede social en locales propios y no en el domicilio del director, como era costumbre en el siglo XVIII, y facilitó además realizar los gastos necesarios para la rápida creación de una red de agencias en diferentes plazas. El nombramiento de agentes-representantes se hacía mediante acta notarial o por contrato privado (en la mayoría de los casos, ya que hemos encontrado pocas actas notariales).

El documento otorgaba al agente poderes para:

- suscribir pólizas de seguros marítimos en nombre de la compañía conformes a las normas recibidas (que no figuraban en el documento);
- cobrar las primas correspondientes (al contado en principio) y liquidarlas a la compañía, reteniendo una parte para el pago de averías;
- mantener al día la contabilidad necesaria;
- liquidar las averías;

²³⁹ Las memorias anuales se publicaron en el año siguiente, la de 1858 en 1859, pág. 1352, la de 1859 en 1860, pág. 1250, 1861 pág. 1232, 1862 pág. 1021 y 1863 pág. 1187.

- actuar en nombre de la compañía en cualquier tipo de pleito o reclamación, pleitear en nombre de la compañía ante cualquier magistrado o audiencia, nombrar peritos y procuradores y realizar cualquier reclamación a favor de la compañía.

El interés de las compañías barcelonesas se centró en crear una red de agentes en las costas españolas donde hacían escalas los barcos catalanes (Canarias, Cádiz, La Coruña, Bilbao, Alicante, Valencia, Los Alfaques, Reus y Tarragona) y en las principales ciudades costeras del Mediterráneo, del Atlántico y de América donde acudían o salían barcos catalanes y poder asegurar también barcos con base en estas ciudades, como hemos podido apreciar en comentarios en algunas memorias anuales.

Crear una buena red de agentes de seguros es una tarea larga y laboriosa; sin embargo, las compañías estudiadas lo hicieron en muy poco tiempo, siguiendo el mismo sistema que emplearon las compañías del siglo XVIII: nombrar agentes a personas que ya tuvieran tratos comerciales con directivos o socios de la compañía. En los pocos contratos notariales que hemos encontrado, los apellidos de los agentes nombrados indicaron con frecuencia el origen catalán de los mismos, cómo vimos en el siglo XVIII.²⁴⁰ Así al cabo de un año de su creación la mayoría de las compañías ya tenía su red de agentes constituida. Este rápido desarrollo adolecía sin embargo de varios inconvenientes, que tenían que ver con los agentes nombrados y con las prácticas aseguradoras de las plazas escogidas. En primer lugar, el escaso conocimiento de las características del negocio asegurador de la mayoría de los nuevos agentes, que llevaba a estos a suscribir riesgos peligrosos o incluso rechazados por los aseguradores locales. Esta falta de prudencia en la suscripción de riesgos se reflejó rápidamente en los resultados, como señalaron varias compañías en sus memorias anuales. La remuneración prevista para su trabajo se estipulaba en otro documento, que tampoco hemos encontrado. A partir de las cuentas anuales hemos podido determinar que la remuneración global de un agente era de alrededor del 5% de las primas. Estas escasas ganancias los empujaron a suscribir cualquier riesgo con el fin de rentabilizar esta nueva faceta de sus negocios. En segundo lugar, en el momento de decidir las ciudades donde establecer agencias, no valoraron debidamente las condiciones en las que se practicaba el seguro marítimo en las plazas, que podían ser aceptables para los aseguradores locales, quienes tenían otros lazos comerciales con sus asegurados, pero no por una compañía foránea recién instalada en la plaza. Así, por ejemplo, en Livorno, las averías se pagaban al contado una vez completado el expediente de avería mientras las primas se cobraban mediante

²⁴⁰ Acta de nombramiento de D. Luis Puig y Marcelo como representante de La Aseguradora en La Coruña del 29.10.1856, AHPB, J. M. Planas y Compte, protocolo de 1856, vol. III, pág. 213 r. y 214 v. En este caso particular la compañía debía tener mucha confianza en D. Luis Puig, puesto que se le autorizaba a *“asegurar en nombre y por cuenta de la misma, hasta la cantidad que se le proponga, sobre cualquier buque y sus cargamentos tanto nacionales como extranjeros, por los premios y bajo los pactos y condiciones que tenga por conveniente”*.

pagarés a un año y medio de vencimiento.²⁴¹ En Génova y en las plazas francesas se entendía por “pago al contado” el uso de pagaré a tres o cuatro meses de vencimiento mientras que para los socios de las compañías locales el pago de las primas se efectuaba cada seis meses.²⁴²

La disponibilidad de liquidez permitió así a las compañías crear, en los primeros años de su actividad, una red de agentes-representantes en los puertos habituales de la costa catalana (Tarragona, Salou y el Maresme), en los puertos principales de España (Valencia, Alicante, Málaga, Sevilla, Cádiz, La Coruña; Bilbao y Canarias) y en algunas plazas del extranjero. Abrieron también representaciones en el extranjero, sin que las indicadas en el cuadro siguiente representen la totalidad de las mismas.

Cuadro 18 **Agencias en el extranjero**

- La Masnouense: Marsella, Génova y Livorno
- Lloyd Catalán: Marsella
- Naviera Catalana: Livorno (cerrada en 1859), Marsella y Canarias
- La Iberica de Seguros : Londres, París y Marsella
- El Ancora: Marsella (cerrada en 1859)
- La Aseguradora: Marsella (cerrada en 1859) Le Havre, Burdeos, Nantes, Génova y Filipinas.

Fuentes: Memorias anuales de las compañías publicadas en el *Diario de Barcelona*.

Los resultados, en cuanto a las primas suscritas, fueron muy alentadores al principio (como veremos en el punto 9.5). Las agencias aportaron primas por un total que alcanzaba hasta el triple de las primas suscritas en Barcelona por la dirección, pero la siniestralidad fue desastrosa. Por esta razón, y por las condiciones de las plazas citadas arriba, la expansión hacia Francia e Italia se cerró con fuertes pérdidas. Las compañías intentaron rápidamente enderezar este rumbo; así en la memoria anual de 1858 de la Naviera Catalana, la dirección comentó a sus socios: *“En la organización y nombramiento de los comisionados, la Dirección ha seguido con la misma prudencia que manifestó en su primera memoria. Ha aumentado algunos y suprimido otros; ha reformado las instrucciones y las facultades que tenían concedidas a algunos de ellos, porque los resultados no correspondieron a las esperanzas que se habían concebidos, y porque las condiciones especiales de las plazas respectivas no estaban en armonía con el sistema que se propuso seguir en todas. Se ha suprimido la sucursal de Livorno y en Marsella se han mejorado*

²⁴¹ “Se suprimió la sucursal de Livorno. Pagar las averías al contado y cobrar los premios después de un año y medio de verificarse el seguro, sólo puede admitirlo el que no se interese por la Sociedad cuya dirección le esté confiada”. Memoria anual de la compañía Naviera Catalana publicada en enero de 1859 en el *Diario de Barcelona*, pág. 1210. En la plaza de Marsella el sistema era similar.

²⁴² Giulio Giacchero, *Storia delle assicurazioni marittime*,..., pág. 230.

las condiciones con que se admiten los seguros. En el día no se admiten seguros que no se paguen al contado, y aun así hay tres meses de plazo para lo que allí se llama contado. Los comisionados de la Península y Canarias han dado prueba de inteligencia y acierto en lo general, y han observado estrictamente las prevenciones que se les tenían dadas".²⁴³ Sin embargo, estas medidas no consiguieron enderezar la situación y, a partir de 1860, las compañías barcelonesas mantuvieron agencias sólo en España y en algunos puertos de América.

Los problemas con su red de agentes fueron comunes a todas las compañías; así la Compañía General Española de seguros de Madrid, que debía tener las mismas dificultades de remuneración de sus agentes que las compañías catalanas, preparó un sistema para proporcionar a sus agentes mayores ingreso y facilitar a sus clientes sus pagos en otras plazas.²⁴⁴

9.3. Las compañías en la Bolsa y el impacto de la crisis de 1857

Hasta 1846 había en Barcelona tres compañías de seguros: la Compañía Barcelonesa de Seguros Marítimos, La Catalana general de seguros y la Compañía Ibérica de seguros. Entre 1855 y 1856 otras tres compañías recibieron la aprobación del gobierno por Real Decreto: El Lloyd Barcelonés, La Aseguradora y El Cabotaje. El capital social desembolsado se mantenía en límites muy bajos (entre el 6 y el 10%), mientras que para compañías dedicadas a otras actividades económicas el desembolso variaba entre el 25 y el 100%. Las seis compañías citadas cotizaron en la bolsa, desde 1846 las dos primeras, desde 1847 la Compañía Ibérica y desde 1856 las demás. Estas seis compañías, las agencias de compañías foráneas y las mutuas locales podían cubrir fácilmente las necesidades de seguros marítimos y de otros ramos de la plaza.

Al iniciarse el bienio progresista en 1854, la economía española entró en una fase de expansión económica. Los precios aumentaron y las exportaciones de todo tipo (las agrícolas especialmente) también, empujadas, en buena parte, por la guerra de Crimea (agua, sol y guerra en Sebastopol se comentaba entonces). La balanza comercial de España empezó a experimentar superávit en 1853, a pesar del fuerte incremento de las importaciones de algodón, maquinaria y carbón para la industria textil de Cataluña. Esta bonanza económica impulsó la creación de nuevas empresas industriales (Ferrerías Catalanas, Herrería Barcelonesa, Lanera Catalana, Industrial Harinera, Curtidora Catalana y otras) que cotizaron inmediatamente en la bolsa. El seguro marítimo siguió la misma senda y a partir de abril de 1856, otras diez

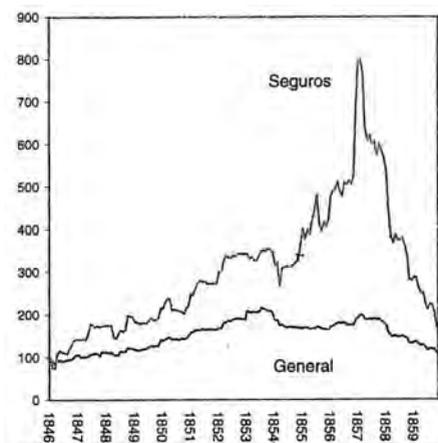
²⁴³ *Diario de Barcelona* de marzo 1859, pág. 1210.

²⁴⁴ Esta compañía intentó rentabilizar su red de agentes en España introduciendo un sistema de giros de dinero para sus clientes a través de sus agencias, para cantidades entre 4 y 500 reales. Anuncio en el *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* del 15 de julio de 1844, pág. 3.

compañías obtuvieron autorización del Ministerio de Fomento para iniciar su actividad (cuadro 14). El aumento del tráfico marítimo seguramente necesitaba de alguna compañía más en la plaza, pero las razones principales de esta floración de compañías nuevas obedecían a otras causas:

- Las fuertes expectativas de crecimiento bursátil de los valores de seguros, que había iniciado una escalada muy rápida al inicio de 1854, que superaba con creces el índice general de la bolsa como se puede apreciar en el cuadro 19.

Cuadro 19
Indices general y de seguros de la Bolsa de Barcelona
(Base 28.2.1846 = 100)



Fuente: Joan Hortalà, *La Bolsa de Barcelona 1830 – 2006*,
Servicio de estudios de la Bolsa de Barcelona, Barcelona, 2006, pág. 11.

- La “relativa rapidez” de los trámites administrativos necesarios para ponerlas en funcionamiento. Si bien estos trámites podían durar seis meses, las compañías no tuvieron muchas dificultades para encontrar inversores que suscribieran sus acciones.
- La reducida aportación dineraria necesaria, puesto que el Ministerio de Fomento establecía esta obligación en un primer tiempo, en el 6% y luego en el 10% del capital suscrito.

Los dividendos pagados por las compañías de seguros en los años 1855-1856 y a principios de 1857 representaban porcentajes muy elevados con respecto al capital desembolsado (ver cuadro 23) mientras que el número de sus acciones “disponibles” al inicio de 1857 en la bolsa era bastante pequeño, sólo 32.600 acciones sobre un total 404.900.²⁴⁵ En estas condiciones es lógico que la

²⁴⁵ *Almanaque del Diario de Barcelona del año 1858*, que resume los datos económicos de 1857, pág. 78.

cotización de las acciones de las aseguradoras aumentara mucho más que la de las industriales y financieras. Los hechos dieron la razón a los especuladores hasta la mitad de mayo de 1857. Como puede verse en el cuadro 19, la cotización de las acciones de seguros subió hasta límites insospechados, lo que dio alas a los ánimos especuladores de los barceloneses.

Este ambiente de euforia bursátil fue descrito por el redactor del *Almanaque del Diario de Barcelona del año 1858* con estas palabras: “*El año de gracia y de desgracia para muchos de 1857 apareció, cómo es sabido, robusto, hermoso y lleno de vida. Las gratas ilusiones, los dulces ensueños, conmovían el alma, llenaban el corazón de nuestros especuladores, de nuestros concurrentes, grandes y chicos, en el salón de la Lonja. Todos se agitan en él, cómo si fuera un manantial inagotable de delicias, de inefables goces. El campo que ofrecía era vasto, inmenso, sólo salpicado de ligeras dificultades, sobre todo para los pequeños capitales, pero por lo común abundante de utilidades, de pingües beneficios. Por esto se arrojan a él con una mente llena de quimeras, que en su delirio creían realizables*”.²⁴⁶ Tal vez a nuestro cronista se le haya ido un poco la mano en su descripción, pero debía representar en cierto modo el ambiente que se vivía en la Bolsa a comienzos de 1857.

Al inicio de 1857 en la Bolsa de Barcelona se negociaban 408.120 acciones de 28 compañías industriales y mercantiles, representando un capital de 59.840.000 pesos fuertes (1.196,8 millones de reales), de las cuales se habían desembolsado 21.840.250 pesos fuerte (436.985.000 reales), el 36,51% del capital suscrito. Estos totales incluían 32.600 acciones de las seis compañías de seguros marítimos que representaban un capital de 8.600.000 pesos fuertes (172.000.000 de reales) de los cuales se habían desembolsados sólo 632.000 pesos fuertes (12.640.000 de reales), el 7,34% del capital suscrito.²⁴⁷ Después de cuatro meses de subidas ininterrumpidas de las cotizaciones en 1857, a principio de mayo empezaron a bajar y el día 18 fue en la bolsa el “día de agonía” según el mismo cronista. La bajada de las cotizaciones fue muy importante y las compañías de seguros fueron las más afectadas. La pérdida de capitalización de las compañías de seguros en un mes y medio fue muy grande, como se ve en el cuadro 20 en el cual podemos apreciar que las seis compañías de seguros que cotizaban el 19 de mayo perdieron 53.660.000 reales de su valor en la bolsa, lo que representa el 32,7% de su capital social suscrito de 164 millones de reales. Esta pérdida no afectó a las compañías de la misma manera pues la pérdida de capitalización fue del 43% para La Barcelonesa y sólo del 11,6% para El Cabotaje.

²⁴⁶ Ibidem, pág. 79.

²⁴⁷ Ibidem, pág. 79.

Cuadro 20
Cotización de las acciones de las compañías de seguros en mayo de 1857

Compañía	Cot. 31.3	Cot. 19.5	Pérdida en %	Pérdida en capitalización
Barcelonesa	86,5 ²⁴⁸	51	41	4.920.000 reales
La Catalana General.	68,9	44	36	14.400.000 reales
Ibérica	36,0	25	30,6	12.240.000 reales
El Lloyd Barcelonés	35	27	22,9	4.580.000 reales
La Aseguradora	37,1	23	38	15.200.000 reales
El Cabotaje	28	24,75	11,6	2.320.000 reales
Total				53.660.000 reales

Fuente: Elaboración propia según datos del *Almanaque del Diario de Barcelona* de 1858, pág. 78-95. La cotización esta expresada en tanto por ciento del valor nominal de las acciones.

Según el *Almanaque* la pérdida total de capitalización bursátil ascendió a seis millones de pesos fuerte (120.000.000 de reales), de los cuales casi la mitad correspondían a las seis compañías de seguros que cotizaban antes de la caída. Se atribuyó esta baja a varias causas y, como siempre ocurre en estos casos, se imputaron a razones locales como la actuación de especuladores a la baja, las falsificaciones de billetes del Banco de Barcelona que socavaron la confianza de los inversores en el sistema (sin embargo las acciones de este banco fueron las que menos pérdidas sufrieron), la situación política y la falta de capitales suficientes para sostener el desarrollo de las sociedades, otra justificación errónea puesto que, como puede verse en el cuadro 21, el número de compañías, de acciones y capitales invertido aumentó considerablemente en el año 1857. La razón principal de esta caída, como indica Josep Fontana, fue la crisis de postguerra en todo el mundo que siguió a los años de prosperidad que el conflicto de Crimea había propiciado.²⁴⁹ Las considerables compras mediante créditos y las ventas a plazos también influyeron en esta explosión de la burbuja bursátil.

A final de 1857 cotizaban en la Bolsa de Barcelona 62 sociedades de diferentes sectores (las compañías de seguros habían pasado de 6 a 14), 34 más que al inicio del año. Los capitales suscritos de estas sociedades sumaban 1507,1 millones de reales, (310,3 millones más que al inicio del año) y los capitales desembolsados sumaban 564,26 millones de reales (127,275 millones más que al inicio del año) o sea un aumento del 25,9% respecto al inicio de 1857

²⁴⁸ Las acciones de la Barcelonesa, con un valor nominal de 1.000 p.f., de los cuales se habían desembolsado solo 120, cotizaban al 86,5% de su valor, o sea que valían 865 p.f., 7,2 veces el capital desembolsado.

²⁴⁹ José Fontana Lázaro, <La vieja Bolsa de Barcelona (1851 – 1914), capítulo dos: La crisis de 1857: la ruina de los seguros marítimos> en *Documentos y Estudios. La Bolsa de Barcelona de 1851 a 1930. Líneas generales de evolución*, Ayuntamiento de Barcelona, julio de 1961, pág. 20-25.

(cuadro 21). Estos datos indican claramente que en la plaza había bastantes capitales disponibles e interesados en nuevas inversiones.

Cuadro 21
Sociedades que cotizaban en la bolsa a finales de 1857

		Nº de acciones	Capital en r. v (millones)	Total desembolsado	
Cías de seguros	14	68.600	392	33.040.000	8,42%
Bancos y S. de crédito	6	135.000	360	108.400.000	30,11%
Soc. industriales	29	122.560	265,9	189.860.000	71,4 %
Cías. de ferrocarriles	7	225.972	451,9	198.300.000	44,01%
Navieras (vapor)	6	6.194	37,3	34.660.000	91,17%
Totales	62	558.326	1507,1	564.260.000	37,44%

Fuente: Elaboración propia según datos del *Almanaque del Diario de Barcelona* de 1858, pág. 98-10

Las consecuencias de esta caída de los valores bursátiles fueron muy duras para Cataluña, ya que en el mes de junio de 1857 hubo una veintena de quiebras.²⁵⁰ Las compañías de seguros fueron las más golpeadas por esta crisis; efectivamente, además del cierre de dos compañías expedientadas por la Inspección, otra dos se disolvieron voluntariamente, en Asamblea general de socios: La Salvadora (3 de septiembre de 1859) y La Masnouense (8 de julio de 1861). Como ya hemos comentado no se trató de quiebras sino de liquidaciones voluntarias (o impuestas por la autoridad de control en algunos casos) y las fechas indicadas son las de los Reales Decretos de disolución, que se emitía una vez liquidados todos los asuntos pendientes y haber reembolsado a los accionistas el capital remanente. La compañía dejaba de cotizar en la bolsa en la misma fecha.

La evolución del sector asegurador en la bolsa tras la crisis de 1857 fue distinta de la de las otras compañías. La caída de las cotizaciones no fue tan acentuada para las compañías industriales, que tenían un capital social desembolsado cercano a la totalidad del capital suscrito y, por lo tanto, disponían de activos sólidos que respaldaron sus cotizaciones. A principio de 1860 las cotizaciones de las sociedades industriales y las de ferrocarriles superaban ya las de inicio de 1857 y las de bancos y sociedades de crédito habían recuperado ya la casi totalidad de las pérdidas de mayo de 1857. Las compañías aseguradoras, por el contrario, siguieron bajando. A final del año 1861 sólo tres aseguradoras cotizaban por encima de 10% del valor de sus acciones, que correspondía a la aportación inicial de capital de sus socios. Los socios de las demás compañías aseguradoras no perdieron solamente beneficios bursátiles no realizados, sino que sufrieron pérdidas netas de su capital. En el cuadro 22, que añadimos a continuación, indicamos la evolución de las cotizaciones de las compañías de seguros entre 1857 y 1862 y puede

²⁵⁰ Ibidem.

observarse la importancia de la caída de estos valores. Durante el mismo año 1857 las cotizaciones se recuperaron un poco, pero en los años siguientes fueron cayendo paulatinamente. La crisis de 1866 provocó otra fuerte caída, como puede verse en la última columna a la derecha que indicalas cotizaciones a final del mes de diciembre de 1869. Las seis compañías que cotizaron en esta fecha lo hicieron todas por debajo de la par. Los trámites para la liquidación de una compañía podían alargarse varios años: es el caso de La Barcelonesa que cerró su actividades en 1886 pero sus acciones aún cotizaban el 31 de diciembre de 1889. Entendemos que debía tratarse de una transacción aislada de algún accionista que no deseaba esperar el fin de la liquidación de los activos y pasivos de la compañía.

9.3.1 La política de dividendos de las compañías de seguros

La asamblea general anual de los socios fijaba el dividendo correspondiente al ejercicio terminado. Podía ser un dividendo activo, que se pagaba a los socios, en una o dos partes, al contado, o bien un dividendo pasivo que la compañía reclamaba a los socios para cubrir pérdidas o aumentar el capital desembolsado. En caso de decidir reducir el capital desembolsado, la compañía pagaba un dividendo especial. En el cuadro 23 hemos indicados estos pagos y cobros en el periodo 1855 a 1871. En estos años sólo tres compañías modificaron su capital social mientras que las modificaciones del tanto por ciento del capital social desembolsado fueron numerosas, como se puede apreciar en el mismo cuadro.

Con respecto a los accionista que no ingresaban en la caja de la compañía los dividendos pasivos en el plazo de diez días previsto, la compañía podía reclamárselos judicialmente (artículo 30 del Código de Comercio) o aplicar el artículo 32 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas que la facultaba a vender las acciones del socio moroso, al curso de la plaza. Antes de recurrir a uno u otro de los procedimientos, la compañía publicaba en el *Boletín Oficial de la Provincia* anuncios reclamando el pago, indicando el número de serie de las acciones y dando un nuevo plazo de pago.²⁵¹ Esto indica claramente que, una vez desaparecido el espejismo de futuras grandes ganancias bursátiles, muchos accionistas habían perdido interés para invertir más dinero en un negocio con un futuro incierto.

²⁵¹ Anuncio de La Aseguradora para el pago del dividendo pasivo de 80 reales acordado en la Junta General del 11.12.1859, en el *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* del 25.5.1860.

Cuadro 22

**Evolución de las cotizaciones en la Bolsa de las acciones de las compañías de seguros
(3 de enero 1857 – 31 de diciembre 1869)
Cotizaciones en tanto por ciento del valor nominal de las acciones.**

Compañía	Inicio operaciones	Valor de la acción (r. de v.)	Desembolsad	1857 3.1	1857 31.1	1857 28..2	1857 31..3	1857 30.4	1857 19..5	1857 30..5	1857 31. 12	1858 31. 12	1859 31. 12	1860 31. 12	1861 31. 12	1862 31. 12	1869 31. 12
Barcelonesa	1838	20.000	1.200	51,75	83	89,5	86,5	76,5	51	61,5	64,5	20,3	8,5	11,3	18,8	16,8	7,0
Catalana Gral.	1845	5.000	300	53,75	66	67,5	68,9	62	44	50	30	9,4	5,9	4,25	9	7,5	5,5
La Ibérica	1846	5.000	300	21,75	29,8	34,8	36	34,3	25	27,5	32,5	7,8	2,8	5,25	9	7,4	--
Lloyd Barcelon.	1855	10.000	600	26,5	28,5	37	35	32,5	28	27	--	13	6,8	7	12	10	--
La Aseguradora	1856	4.000	240	22,75	31	34	37,1	36,6	36,8	23	24,3	10,7	1,3	4,15	5,95	5	2,5
El Cabotaje	1856	5.000	500	17,75	22,5	27,5	28	29,8	28,8	24,8	26,5	15,3	7,5	4,5	6,5	--	4
Naviera Catalana	1856	5.000	500								19,5	9,25	4	5	9,15	9	7
El Ancora	1857	10.000	1.000								19	10	9	10	14,3	11,3	--
Seg. Com. Mar.	1857	5.000	500								--	7,75	6,75	--	--	--	--
Lloyd Catalán	1857	10.000	1.000								16	7,75	5,5	7	8,75	--	7,5
La Salvadora	1857	5.000	500								16,9	9,4	4	--	--	4,5	--
La Esperanza	1857	10.000	1.000								--	8,5	5	--	--	--	--
La Garantía	1857	8.000	800								--	--	--	--	--	--	--
La Masnouense	1857	4.000	400								14,3	10	6,5	--	--	--	--

Fuente: elaboración propia en base a datos procedentes del *Almanaque anual del Diario de Barcelona*.

Este cuadro nos proporciona muchas informaciones sobre los dividendos distribuidos y las modificaciones en los capitales suscritos y desembolsados. En primer lugar observamos que sólo tres compañías mantuvieron una política de dividendos activos anuales (El Lloyd Barcelonés, Naviera Catalana y Lloyd Catalán de seguros), interrumpida sólo en los años 1857 – 1859. Los dos Lloyd practicaron seguramente una gestión muy prudente, lo que les permitió remunerar a sus socios cada año, a partir de 1859. Probablemente esta fue la razón principal por la cual estas dos compañías no se unieron a los convenios que comentaremos en el punto siguiente. Las cantidades distribuidas como dividendos representaban un porcentaje bajo con respecto al valor nominal de las acciones pero muy elevado con respecto a las cantidades desembolsadas.

Así, por ejemplo, las acciones de la Compañía Barcelonesa de seguros tenían un valor nominal de 20.000 reales, de los cuales el accionista sólo había desembolsado el 6% (1200 reales). El dividendo de 800 reales, pagado por la compañía en 1856 representaba el 4% del valor nominal de la acción pero el 66,6% de la cantidad desembolsada. En segundo lugar no hubo más demandas de ingresos de dividendos pasivos después de 1860. Las cotizaciones bursátiles estaban todas por debajo de la par y difícilmente las compañías hubieran obtenido nuevas inversiones de capital de sus socios. Algunas compañías (la Catalana General y La Ibérica) redujeron el porcentaje de capital desembolsado y devolvieron dinero a sus socios. Por último, las compañías que cerraron en este periodo (La Barcelonesa, El Ancora, La Salvadora, La Garantía y La Masnouense), una vez liquidados los asuntos pendientes, devolvieron a sus socios la parte de capital remanente.

El periodo descrito fue realmente nefasto, desde el punto de vista financiero, y sólo los accionistas iniciales obtuvieron una rentabilidad decente de las sumas invertidas, aunque bastante irregular.

9.4. Los convenios entre las compañías (1859 – 1863)

La caída de las cotizaciones bursátiles de 1857 dejó la economía catalana bastante maltrecha. Las compañías de seguros suprimieron sus dividendos y la búsqueda de mayores ingresos propició una competencia feroz entre ellas que degradó el nivel de las primas e incluso de las garantías hasta límites muy peligrosos. El cobro de los dividendos pasivos para cubrir las pérdidas se hizo cada vez más difícil, ya que parece lógico pensar que muchos accionistas intentaron deshacerse de sus acciones y no hacer nuevos desembolsos. Los numerosos anuncios en la prensa reclamando el pago de dividendos pasivos lo demuestran.

El desánimo que reinaba entre los aseguradores se refleja perfectamente en dos artículos de Juan Mañé y Flaquer publicados en el *Diario de Barcelona* de 1859.

Dividendos distribuidos en el periodo 1855 – 1871 **Cuadro 23**
(entre el 1 de octubre y el 30 de septiembre de los años indicados, por acción, en reales de v.)

	Desembolsado por acción	Año 55 56	56 57	57 58	58 59	59 60	60 61	61 62	62 63	63 64	64 65	65 66	66 67	67 68	68 69	69 70	70 71
Barcelonesa	1.200	800	1200			1200				1200		400					
Catalana Gral.	300	320		100		100		100		50	50	100		80	80	80	40
La Iberica	300	110	60	100				100				50				30	25
Lloyd Barcelon	600		300			100	100	120	120	120	200	100	40	16	100	60	40
La Aseguradora	240		100	60		80						50	30		84	45	180
El Cabotaje	500		200	200		30						12					20
Naviera Catalan	500		80			30		20	40	40	40	40	80	70	80	40	80
El Ancora	1.000		300		300	240	220	300	100					380			40
Seg. Com. Mar.	500			30													
Lloyd Catalán	1.000		160			80	80	40	140	160	100	140	160	152	160	80	120
La Salvadora	500			60			25	30	40		220						
La Esperanza	1000						726										
La Garantía	800																
La Masnouense	500				50		360										

Fuentes: elaboración propia en base a datos procedentes del *Almanaque anual del Diario de Barcelona*, publicado entre 1857 y 1872.

Valores indicados.

300: dividendo activo, pagado por la compañía.

100: dividendo pasivo, reclamado por la compañía a los socios, para cubrir pérdidas en el ejercicio anterior o por aumento del porcentaje desembolsado del capital social.

400: devolución de la compañía a los socios en caso de reducción del porcentaje desembolsado del capital social o en concepto de liquidación final en caso de cierre de la compañía (La Garantía, El Ancora, la Masnouense y La Salvadora).

Aumentos o reducciones del porcentaje desembolsado del capital social.

La Barcelonesa: inicial 6%, aumento al 12% en 1857, al 18% 1860, al 24% en 1864 y reducción al 22% en 1866.

La Catalana General: inicial 6%, aumento al 8% en 1858, al 10% en 1859, al 12% en 1861, reducción al 10% en 1864, al 8% en 1865 y al 6% en 1866.

La Iberica: inicial 6%, aumento al 10% en 1858, reducción al 8% en 1862 y al 7% en 1865.

La Aseguradora: inicial 6%, aumento al 8% en 1860 y reducción al 6% en 1870.

La Salvadora: inicial 10%, aumento al 15% en 1869.

Aumentos o reducciones del capital social.

La Barcelonesa: inicial 5 millones de reales, aumento a 6 millones en 1848, a 12 en 1856 y por último a 42 millones en 1857 (esta ampliación quedó sin efecto).

La Iberica: inicial de 60 millones de reales, reducido a 40 en 1854.

La Aseguradora: inicial de 80 millones de los cuales solo se emitió la mitad (40 millones).

En el primero²⁵² comentaba el estado del mercado asegurador barcelonés: enumeraba las reglas, establecidas por la práctica propia y ajena, que debían respetarse en el establecimiento de las primas de los seguros marítimos (que ya hemos comentado anteriormente en el punto 3.3.3) y se preguntaba: “¿cumplen todas estas condiciones al asegurar un buque nuestras compañías de seguros?” Como respuesta a su pregunta reproducía una carta que un pequeño grupo de directores de compañías, capitaneado por el de la

²⁵² Publicado en marzo de 1959, pág. 2726.

Compañía Ibérica, Jerónimo Ferrer, que había creado una comisión para buscar una solución a los problemas de los aseguradores afectados por la competencia que reinaba en el mercado, había enviado a los demás directores, acompañada por un proyecto de convenio para su estudio. El proyecto preveía establecer un acuerdo entre todas las sociedades para que los seguros se hicieran según las condiciones exigidas por la ciencia y la experiencia. La carta, fechada el 20 de febrero de 1859, que transcribimos a continuación, daba una descripción del lamentable estado del mercado asegurador:

Los premios que actualmente se cobran no pueden compensar los riesgos, porque además de reducirse aquellos continuamente, han desaparecido por completo los recargos que antes se cobraban por invernada, por doblar los cabos de Hornos y Buenas Esperanza, por cuarentena, por riesgo de equinoccio y por escala. Además, en las condiciones de la póliza, no son menos graves las supresiones y modificaciones que se hacen generalmente, puesto que no se repara en suprimir artículos que excluyen ciertos riesgos en determinadas épocas, se suprimen las franquicias en muchos casos, se admiten los seguros por lotes sin aumento de premio y finalmente, ninguna distinción se hace entre buques de 1ª, 2ª y 3ª clase; todos se aseguran a un mismo premio y bajo unas mismas condiciones. Y no está aun todo el mal en lo que acabamos de mencionar. Otro existe de más trascendentales consecuencias, cual es la facilidad con que, por efecto también de la ruinosa competencia que se promueve, se pagan los siniestros u averías". El autor del artículo no comenta el proyecto de convenio (que no hemos encontrado), pero se muestra muy favorable al mismo. Concluye su artículo diciendo "La empresa es dificultosa, no se nos oculta, pero al fin de ella están por recompensa el provecho y la gloria.

Esta carta describía un panorama de competencia más que feroz y una situación muy crítica del mercado. Nos extraña que, tanto en esta carta como en otros artículos anteriores del mismo autor, no se comentase otro problema importante del mercado asegurador barcelonés: el número excesivo de compañías que debían repartirse el escaso alimento existente en aquellos años. En cambio otros documentos ponen de manifiesto este problema. Así La Unión Comercial, sociedad de crédito, que ya detentaba la mayoría del capital de La Garantía (2.500 de las 4.000 acciones), en su memoria anual correspondiente al año 1858 decía que: "si bien que obedeciendo al clamor universal que reclama la reducción de tan crecido número de sociedades de seguros como inconsideradamente se crearon en esta plaza, continuamos en el propósito revelado por la dirección anterior de preparar la liquidación de La Garantía, acumulando la totalidad, si fuera posible, de las acciones emitidas".²⁵³ Esta liquidación culminó con el R. D. del 28 de abril de 1860 de cierre. También La Aseguradora comentaba en su Memoria del ejercicio 1858-1859: "nótese que existen en Barcelona catorce compañías del ramo, que tal número, excesivo para llenar las necesidades de nuestro comercio, produce naturalmente la competencia, y que dada ésta, es imposible que los premio de

²⁵³ *Diario de Barcelona* de marzo de 1859, pág. 2468.

seguros dejen de abaratare, hasta tal punto que no hay ya una compensación entre ellos y los riesgos que se corren".²⁵⁴

En otro artículo el mismo autor, en agosto de 1859,²⁵⁵ abogaba por la fusión de compañías de seguros como solución a sus problemas y que para llegar a estas fusiones era preciso partir de un convenio o confederación de intereses puesto que "*nadie seguramente quiere realizarla (la fusión) a toda costa y de cualquier manera*".

Las conversaciones entre directores de compañías que se proponían en la carta anterior se celebraron y tuvieron finalmente éxito. Se firmaron dos convenios entre dos grupos de compañías, tal como sugería el autor citado. El primero (que denominaremos convenio A) se concretó a finales de 1859 y se firmó y entró en vigor a mitad de 1860, con duración prevista hasta el 31 de diciembre de 1861, prorrogable. Entraron en él las compañías siguientes: La Aseguradora, Naviera Catalana, Comercio marítimo, El Cabotaje y La Salvadora. El segundo convenio (convenio B) se formalizó el 30 de julio de 1860 delante de notario²⁵⁶ y entró en vigor el 1 de agosto de 1860, con duración prevista hasta el 31 de diciembre de 1861, prorrogable. Ninguna compañía podía separarse del convenio, salvo en caso de liquidación. Entraron en este convenio las compañías La Barcelonesa, la Catalana General de seguros, la Ibérica de seguros y El Ancora. Este convenio fue inscrito también en el Registro de Comercio el 8 de agosto de 1860.

Ambos convenios fueron aprobados en Juntas Generales extraordinarias de las compañías. No entraron en estos convenios La Masnouense, La Esperanza y La Garantía (que habían tomado ya acuerdos de disolución en sus Asambleas Generales) ni el Lloyd Barcelonés y el Lloyd Catalán, que siguieron como compañías independientes. Esta última compañía también había iniciado un expediente de disolución por irregularidades que fue sobreseído por el Gobernador Civil el 29 de mayo de 1861. Todas las compañías, en sus memorias anuales, comentaron la buena armonía, cordialidad y la más franca y leal reciprocidad que presidieron las conversaciones preliminares.

El hecho de que se crearan dos convenios distintos dependió de diferencias conceptuales entre los dos grupos de compañías. Las cinco compañías integrantes del convenio A mantuvieron su independencia y siguieron su actividad por separado, emitiendo cada una sus propias pólizas (con textos iguales) y aplicando una tarifa común. La compañía que emitía la póliza se quedaba con el 40% del riesgo y de la prima y el restante 60% se repartía en partes iguales entre las otras cuatro compañías, que también figuraban en la póliza, asumiendo su parte del riesgo, pero manteniendo su autonomía. La

²⁵⁴ Ibidem, agosto de 1859, pág. 8186.

²⁵⁵ Ibidem, agosto de 1859, pág. 8150.

²⁵⁶ AHPB, Notario Fernando Moragas y Ubach, protocolo de 1860, III volumen, pág. 236 y siguientes.

póliza indicaba claramente que *"La compañía que suscribe asegura a Don N.N. la cantidad de tanto, respondiendo ella del 40 por 100, y el resto por partes iguales las compañías anotadas al margen por el poder de las cuales firma la compañía abridora"*. El artículo 7 del convenio indicaba que *"Las compañías no responden solidariamente sino cada una en la proporción notada en la póliza. Aunque las compañías no responden mancomunadamente, como la que abra la póliza no empieza a hacer entregas a las otras compañías sino a los seis meses después de haber cobrado el premio, esta cantidad es ya otra garantía para el asegurado"*. Con esta cláusula se quería indicar que, como la compañía que emitía la póliza mantenía en su poder la totalidad de la prima durante seis meses, esta podía suplir la eventual falta de pago de una de las otras compañías en caso de avería.

Las compañías integrantes del convenio B pretendieron la fusión de las cuatro compañías al cabo de un tiempo, según establecía el artículo 1 del convenio: *"Al efecto de preparar una fusión, las Compañías suscritas, desde la fecha que se dirá, verificaran todas sus operaciones de mancomun y por igual participación entre ellas"*. El artículo 2 indicaba la manera de operar de las compañías: *"Los seguros que se verifiquen se extenderán en una sola póliza a nombre de todas, expresando que responden mancomunadamente al asegurado de la cantidad suscrita en la póliza o sea del riesgo del seguro"*. Empezaron así a actuar en el mercado como si ya fueran una sola compañía, utilizando una misma póliza y una misma tarifa, asumiendo los riesgos en común, repartiéndose riesgos y primas a razón del 25% cada una. La liquidación de los saldos monetarios entre las cuatro compañías se hacía cada tres meses. En el preámbulo del convenio se indicó que *"En dicho convenio se ha establecido que las cuatros compañías responden mancomunadamente de las cantidades que cualesquiera de ellas asegure"*. Si una de las compañías no pagaba su parte en caso de avería, las otras tres suplirían su falta. El modelo de póliza que hemos comentado en el punto 7.2.1 es el utilizado por las compañías de este convenio.

En términos de técnica aseguradora el convenio A funcionó como una agrupación de compañías independientes que coaseguraban entre ellas los riesgos asumidos por una de ellas y el convenio B funcionó en forma de coaseguro obligatorio. Los asegurados podían dirigirse a cualquier de las cuatro compañías. Ampliaremos estos conceptos en el apartado siguiente.

El convenio A fue prorrogado el 31 de diciembre de 1861 por un año más (*"habiéndose considerado conveniente por todas las compañías unidas"*)²⁵⁷ y se disolvió, de común acuerdo, el siguiente 31 de diciembre de 1862 *"a pesar de esto el negocio de seguros ha entrado en su curso regular, pues hay uniformidad de tarifas para todos los aseguradores y existen fundados motivos para afirmar que, aleccionados por un pasado doloroso, no renaciera la competencia que tan desastrosa fue para todos"*.²⁵⁸ El convenio B se renovó el

²⁵⁷ Memoria de La Aseguradora del 6.8.1862. *Diario de Barcelona* 1862, pág. 7036.

²⁵⁸ Memoria de La Aseguradora del 5.8.1863. *Diario de Barcelona* 1863, pág. 7112.

31 de diciembre de 1861 por un año más. Al siguiente vencimiento, 31 de diciembre de 1862, La Catalana General de seguros se separó del convenio a pesar de no estar en fase de liquidación. Las restantes compañías renovaron el convenio por un año más y al siguiente vencimiento se anuló. Así pues en enero de 1864 todas las compañías del mercado barcelonés volvieron a actuar por separado.

Ambos convenios tomaron medidas idénticas para conseguir su objetivo de sanear el mercado:

- a) Establecer un registro general de buques con el fin de adaptar las primas a las características de cada buque, que fueron divididos en siete clases. Esta medida fue la más importante de las tomadas, ya que permitía adecuar las primas a los riesgos asumidos según el tipo de barco.
- b) Formular las pólizas y las tarifas que debían regir para los seguros de toda clase de buque, navegaciones y efectos. Esta documentación debía estar preparada en un plazo de 30 días desde la firma del convenio para las pólizas y tarifas de Barcelona, 60 días para el resto de España y para ultramar en el plazo más breve posible. Esta segunda medida fue muy importante en la adecuación de las primas a los riesgos suscritos, aunque no consiguió un aumento de la prima media por las razones que comentaremos en el punto siguiente sobre las cuentas de las compañías.
- c) Examinar los documentos referentes a las averías y pérdidas que ocurrían en común, estableciendo en su caso los arreglos o liquidaciones correspondientes.

También decidieron crear un Comité de aseguradores marítimos, formado por un director de cada compañía, cuya misión principal fue la de cumplir los objetivos indicados en el párrafo anterior, resolver los casos dudosos (barcos no incluidos en el registro, seguros contratados cuando el barco ya estaba navegando y otros) y, sobre todo, tramitar conjuntamente la liquidación de las averías. La urgencia de tomar medidas para sanear el mercado resultaba evidente. En el convenio A sólo se preveían Comisionados (agentes-representantes) en España y todas las compañías fueron cerrando paulatinamente sus agencias en el extranjero y se concentraron en el negocio español. El convenio B, por el contrario, admitía agentes representantes en las Antillas españolas y América del sur.

Los convenios difirieron también en algunos aspectos de la actividad diaria: el capital máximo asegurable en una sola póliza era de 25.000 pesos fuertes (A) y 60.000 (B). Los agentes-representantes solo podían aceptar riesgos hasta 15.000 pesos fuertes(A), mientras el convenio B no fijaba límites generales; la Dirección lo establecería según la importancia del puerto.

Este sistema de venta de pólizas, más que intentar aminorar la competencia excesiva entre las compañías, la suprimía totalmente, ya que todas las

compañías otorgaban las mismas garantías utilizando pólizas iguales y aplicando todas las mismas primas. A pesar del saneamiento del mercado conseguido con la aplicación de estos convenios había circunstancias que influyeron negativamente en el ánimo de los directores y de los accionistas. Citaremos algunas: la obligación de ceder una parte importante de un riesgo que una compañía había suscrito y que consideraba un “buen riesgo”, o la situación opuesta que obligaba a una compañía a asumir una parte de lo que ella consideraba un “mal riesgo” resultaba, con el tiempo, poco agradable a los buenos aseguradores. Las normas fijas de aceptación impedían a los directores dispensar un trato más favorable a sus accionistas (primas más reducidas o menos trabas administrativas en la tramitación de una avería) como hemos visto que ocurría en el siglo XVIII. No debemos olvidar que un buen número de accionistas eran también comerciantes o navieros con intereses en el transporte marítimo. Estas pueden ser algunas de las razones de la corta duración de estas experiencias. En las memorias anuales de las compañías no hemos encontrado ninguna mención de problemas en las relaciones financieras entre las compañías agrupadas (como por ejemplo retrasos en el pago de los saldos de las cuentas de primas cedidas o de averías pagadas), lo que no excluye que existieran. Finalmente, el espíritu independiente de que siempre habían hecho gala los comerciantes barceloneses seguramente contribuyó a la no renovación de los convenios. La reglamentación barcelonesa, tan estricta en lo que se refiere a primas y condiciones de suscripción de riesgos, fue ciertamente un error, ya que encorsetaba la actividad comercial de las compañías en un marco demasiado limitado.

Esta práctica de unificar una parte de la actividad del seguro marítimo se concretó también en otras plazas. En 1860 las compañías de seguros marítimos que actuaban en Génova crearon un Comitato delle compagnie di assicurazioni marittime di Genova cuyo objeto principal era proveer al salvamento de las mercancías y de los barcos que habían sufrido una avería y habían sido abandonados por los asegurados a favor de los aseguradores. Este Comitato intervenía también en otros tipos de averías y cuidaba de los intereses de los aseguradores en el extranjero. Para atender a estas obligaciones el Comitato nombró agentes fijos en los principales puertos extranjeros. El Comitato no tenía ninguna intervención en la actividad comercial de las compañías asociadas²⁵⁹ y siguió en función más de 100 años.

En la práctica aseguradora actual del seguro marítimo esta externalización de la tramitación de las averías es la regla general. Las compañías de seguros marítimos confían la tramitación de sus cada vez más complejas averías a sociedades privadas, especializadas en esta tarea, con oficina y personal propio en los principales puertos. La más conocida de estas redes de “comisarios de averías”, como se denominan, es ciertamente la de los Lloyds de Londres. En España la más conocida es el Comisariado Español de

²⁵⁹ Giuseppe Annovazzi, *I cento anni del Comitato delle compagnie di assicurazioni marittime di Genova*, Génova, 1961.

Seguros Marítimos (Comismar). Como es natural, ninguna de estas organizaciones interviene en la actividad comercial de sus clientes.

9.4.1 Coaseguro y reaseguro

En el punto 4.2.6 de la primera parte hemos explicado las diversas fórmulas de reaseguro a las cuales pueden recurrir los aseguradores directos actuales para resguardar sus cuentas frente a siniestros importantes o para compartir riesgos malos. Las compañías del siglo XIX, como las del siglo XVIII, sólo utilizaban la fórmula del reaseguro facultativo en cuota-parte. Las escrituras de fundación de las compañías no mencionaban la gestión del reaseguro que se consideraba como una operación más de seguro directo. En sus memorias y cuentas anuales tampoco hemos encontrado menciones muy explícitas de operaciones de reaseguro y de su influencia en las cuentas de las compañías. Recordaremos que el asegurado no tenía conocimiento del hecho de que su póliza hubiera sido reasegurada, en su totalidad o en parte, y que no podía ejercer ninguna acción directa contra el reasegurador. Las operaciones de aceptación y cesión de reaseguros debían ser, sin embargo, numerosas, puesto que en su Memoria del año 1858 el Lloyd catalán decía: *“el buen numero de reaseguros que ha suscrito esta compañía, y el no menos importante que se le ha admitido, es una prueba de la cordialidad y buena correspondencia que ha seguido con los mismos, estando esta Dirección dispuestas a cooperar con las demás compañías al logro de todo lo que se considere útil a la mancomunidad de intereses”*.²⁶⁰ Una declaración ciertamente ampulosa, que indica, sin embargo, el buen entendimiento que reinaba entre las compañías, cuyos directores pertenecían a la misma clase social, tenían los mismos intereses y que desembocaría, un par de años más tarde, en los acuerdos que acabamos de comentar.

La firma de los dos convenios introdujo en el mercado una nueva modalidad de cobertura de los riesgos, la del coaseguro, que no habíamos encontrado hasta ahora.²⁶¹ En este tipo de operaciones, el asegurador cede una parte del riesgo (y la parte de prima correspondiente) a otra u otras compañías, que figuran en la póliza, y estas responden directamente frente al asegurado de la parte del riesgo asumida. La compañía que ha suscrito la póliza, que recibe el nombre de compañía abridora, cubre la parte más importante del riesgo y es la única que trata directamente con el asegurado (cobra la prima total y en caso de siniestro cobra a las demás coaseguradoras su parte del daño y liquida la totalidad al asegurado y percibe de las otras compañías un pequeña comisión de gestión). En el caso de que una de las coaseguradoras no cumpliera sus obligaciones, el asegurado tendría derecho a iniciar una acción directa contra ella. En la práctica, sin embargo, las demás compañías se responsabilizarían

²⁶⁰ *Diario de Barcelona*, marzo de 1859, pág. 2316.

²⁶¹ Las pólizas suscritas por varios aseguradores (los del periodo que hemos denominado de comerciantes-aseguradores) representaban ya una forma de coaseguro. El corredor que intervenía la póliza, sin embargo no asumía ninguna responsabilidad si uno de los comerciantes suscriptores no pagaba su parte en caso de avería y el asegurado debía actuar judicialmente contra él.

de liquidar la parte de la compañía no cumplidora y proceder luego judicialmente contra esta. Estas operaciones de coaseguros habitualmente se efectúan aisladamente, de caso en caso, bien sea porque la abridora no tiene cobertura de reaseguro en determinados riesgos o por petición directa del asegurado o del intermediario que pide que una determinada compañía cubra una parte del riesgo. En la práctica los dos grupos de compañías barcelonesas firmantes de los dos convenios actuaron de manera diferente, como ya hemos visto. Las compañías del convenio B respondían “mancomunadamente de la cantidad asegurada”. Por el contrario, las compañías del convenio A no respondían solidariamente sino cada una en la proporción del riesgo anotada en la póliza. Puesto que las pólizas utilizadas en los dos convenios eran iguales, las cesiones de coaseguros se hacían por medio de simples intercambios de notas escritas diarias.

Hemos comentado ya los casos en los cuales el asegurador recurría al reaseguro. Cuando varias compañías (La Masnouense, La Aseguradora, la Naviera Catalana, El Lloyd Catalán) cerraron sus agencias en Marsella, Livorno y otras plazas, reaseguraron la totalidad de los riesgos que estaban aún en curso, prefiriendo una pequeña pérdida conocida (ya que la prima de reaseguro era superior a la cobrada al asegurado) a una posible grave pérdida en caso de avería, puesto que, en general, los riesgos suscritos en estas plazas eran bastante malos.

El reaseguro, en las condiciones en que se practicaba, era siempre una operación onerosa por la cedente, ya que la prima que pedía el reasegurador era siempre superior a la que el asegurador había percibido del asegurado. En las cuentas de 1858 de la compañía Lloyd Catalán hemos encontrado datos suficientes para apreciar esta diferencia entre las primas.²⁶²

- Prima media de las pólizas emitidas por la dirección: 1,04%
- Prima media de las pólizas emitidas por las agencias: 1,33%
- Prima media de los reaseguros cedidos: 2,21%

Las compañías no consideraban el reaseguro como un negocio separado del seguro directo. En sus cuentas anuales el reaseguro aceptado se computaba junto con el seguro directo y el coste del reaseguro cedido se contabilizaba junto con otros gastos como comisiones pagadas, descuentos aplicados a los asegurados y participaciones en los beneficios, en caso de que los hubiera.

9.5. Las cuentas anuales de las compañías

El Código de Comercio²⁶³ indicaba claramente cuáles debían ser los libros contables que debían tener las sociedades. Eran los mismos que utilizaban ya las compañías de seguros del siglo XVIII. Las escrituras de fundación del siglo XIX añadían la obligación de tener varios registros más:

²⁶² Diario de Barcelona, marzo de 1859, pág. 2316.

²⁶³ Libro primero, Título II, Sección 2ª. De la contabilidad mercantil, art. 32-55.

- El registro de accionistas, en el cual debían figurar todos los accionistas y los cambios que intervenían en el accionariado.
- El libro de actas de la Junta de gobierno y el libro de actas de las asambleas generales ordinarias y extraordinarias (que ya no se celebraban con presencia del notario).

Los libros contables debían estar encuadernados, formados y foliados y debían presentarse en el Tribunal de Comercio para que rubricara todas sus páginas (artículos 40 y 41 del Código de Comercio). Las cuentas anuales debían imprimirse y publicarse en el *Boletín Oficial de la Provincia* y comunicarse al Tribunal de Comercio del territorio (artículo 42 de reglamento). Las compañías de seguros no cumplían esta última norma en muchos casos ya que en el *Boletín Oficial* sólo hemos encontrado tres cuentas (la Compañía Ibérica de 1854, La Catalana General de seguros de 1854 y 1855). Mejor suerte hemos tenido en el *Diario de Barcelona*, donde hemos encontrado las cuentas que analizaremos en este punto.

La modernización de la estructura de las cuentas, transformó la apreciación de la actividad aseguradora. Había grandes diferencias en la presentación de las mismas con respecto a las del siglo anterior. En primer lugar, en el siglo XIX se diferenciaba claramente el Balance (con activos y pasivos) de la Cuenta de pérdidas y ganancias (o cuenta de daños y lucros). Los socios ingresaban en la caja de la compañía una parte del valor de las acciones suscritas y quedaban deudores por la parte no ingresada: estas dos cantidades constituían un activo y un pasivo de la compañía y debían figurar en su balance. En segundo, lugar las cuentas incluían dos de las tres provisiones técnicas que hemos comentado brevemente en el punto 4.1.3, esto es las provisiones de primas no consumidas y las provisiones para siniestros pendientes de pago. Ninguna compañía incluía las provisiones para siniestros no declarados. Ya hemos señalado la importancia de estas provisiones. Veamos con más detalles cómo debían calcularse.

1. *Provisión de prima no consumida*

La compañía suscribía una póliza de seguro marítimo, para un viaje de aproximadamente 45 días de duración, tres días antes de terminar su ejercicio, y cobra la prima correspondiente. La mayor parte del riesgo se cubriría durante el ejercicio siguiente (42 de los 45 días previstos para el viaje). La compañía no puede considerar la prima cobrada como perteneciente enteramente al ejercicio que terminará al cabo de tres días, ya que se transformaría, al cerrar las cuentas, en un beneficio, puesto que el viaje no ha terminado y no puede saberse si hubo o si habrá siniestro. Para adaptar sus cuentas a esta situación, la compañía debería actuar de la manera siguiente:

- Contabilizar la prima entera cobrada en Ingresos en su cuenta de Pérdidas y Ganancias del año.

- Constituir en el apartado de Gastos de su cuenta de Pérdidas y Ganancias una provisión de 42/45 de la prima cobrada.
- Inscribir en el Pasivo de su Balance una provisión de igual cuantía y materializar en el Activo del Balance esta cantidad (dinero en caja o invertido en albaranes, por ej.).

De esta manera la compañía reconocería en sus cuentas una “deuda” frente al ejercicio siguiente, durante el cual deberá cubrir la mayor parte del riesgo (42 de los 45 días previstos para el viaje) y pagar los siniestros que eventualmente ocurrieran en este periodo. En las cuentas del ejercicio siguiente, esta provisión se inscribiría en el apartado Ingresos en su cuenta de Pérdidas y Ganancias y en el Activo del Balance. La prima cobrada se distribuiría así correctamente entre los dos ejercicios durante los cuales la compañía cubre el riesgo. En el siglo XIX todas las compañías (salvo La Aseguradora) cerraban su ejercicio al 31 de diciembre y esta provisión representaba una parte muy pequeña del total de sus primas, teniendo en cuenta que, en aquella época, el tráfico marítimo disminuía mucho en los meses invernales, y lo que quedaba era tráfico de cabotaje de corta duración. Por esta razón la mayoría de las compañías no constituían esta provisión. En el caso de La Aseguradora, que cerraba su ejercicio el 31 de julio, esta provisión podría alcanzar una parte importante del total de sus primas, ya que el tráfico y la contratación de pólizas se concentraban en los meses de verano. Esta provisión debía establecerse para todas las pólizas que estén aún en riesgo al final del ejercicio, calculando la prorrata de cada prima correspondiente al tiempo que faltase hasta el final del periodo de cobertura de la misma. Es evidente que su cálculo, en el periodo estudiado, resultaría muy complejo, puesto que la duración de cada viaje se conocía sólo de manera aproximada.

2. *Provisión para siniestros pendientes de pago*

Una situación similar se presentaba en el caso de los siniestros (averías). Si una compañía tenía conocimiento, pocos días antes de cerrar las cuentas del ejercicio, de la ocurrencia de una avería, debía hacer una valoración, en base a las informaciones de que disponía en aquel momento, del posible coste de esta avería y constituir una provisión para el pago de la misma en su cuenta de Pérdidas y Ganancias y en el Balance como en el caso anterior, puesto que dicha avería había ocurrido en el ejercicio que se iba a terminar y su coste debía imputarse en su totalidad a dicho ejercicio, aunque se pagase en el siguiente. En caso de tener un pleito en curso sobre una avería en el momento de cerrar las cuentas del ejercicio, lo prudente era considerar que el pleito se perdería y constituir una provisión igual a la cantidad en litigio, incluyendo los gastos judiciales. Esta provisión se contabilizaría de la misma manera que la anterior. En su memoria de 1864 La Aseguradora explica de una manera clarísima su método de cálculo de la Provisión para siniestros pendientes de pago y su repercusión en las cuentas: *“pues al formar los Balances anuales la dirección toma siempre en cuenta las averías y perdidas de que tiene noticias, pero cuyo valor real y definitivo desconoce por no haberse aun liquidado,*

apreciándolo según los datos que posee, pero procurando más bien exagerar que atenuar su importancia". Este sistema de castigar los balances proviene del deseo que tiene la Junta de gobierno de que sean verdad los resultados que arrojan los mismos, y si, como sucede todos los años, aparece más tarde que debe rebajarse alguna cantidad de la que se calculó en aquel concepto o en el de salvamentos, se agrega a las utilidades que se obtienen en el ejercicio inmediato". La explicación no puede ser más clara ni más precisa y coincide con lo que hemos comentado en este párrafo.

3. *Provisión para siniestros pendientes de declarar*

Ninguna de las compañías del siglo XIX constituía esta provisión por la falta de datos estadísticos suficientes y por el escaso tráfico invernal ya comentado, así que no insistiremos sobre este aspecto contable.

En los tres casos indicados estas valoraciones son difíciles de establecer, especialmente la segunda. Si la compañía es excesivamente prudente y se excede en su valoración, a la hora de efectuar los pagos de las averías éstos resultarían inferiores a las provisiones y el beneficio del ejercicio siguiente se vería incrementado. Por el contrario, si la compañía ha hecho estimaciones insuficientes, el beneficio del año siguiente se vería afectado y reducido.

La constitución de provisiones al final del ejercicio no es una práctica exclusiva del seguro (una sociedad comercial puede, por ejemplo, constituir provisiones para créditos de cobro dudoso), pero para las compañías de seguros es un elemento indispensable de su contabilidad.

Finalmente, todas las compañías constituían en sus cuentas una provisión llamada *Fondo de reserva patrimonial* dedicando a ella una parte de los beneficios (entre el 2 y el 20%) hasta que el fondo alcanzara el 10% del capital. Esta provisión estaba prevista en el artículo 12 del Reglamento de la Ley de Sociedades Anónimas y la cuantía de las aportaciones anuales al fondo se fijaba en los estatutos de cada compañía. La estructura de las cuentas anuales de las compañías del siglo XIX que acabamos de describir, y las demás características que hemos ido comentando en los puntos anteriores, eran ya muy similares a las de las compañías de seguros actuales.

La publicación de las cuentas iba acompañada, en el caso de las compañías que las publicaban en el *Diario de Barcelona*, de una Memoria de la dirección, leída en la asamblea general, en la cual comentaban los acontecimientos más importantes del año. Se trataba de comentarios muy simples, que no tocaban los verdaderos problemas del seguro barcelonés. Así, por ejemplo, en ninguna memoria del año 1857 se hacía mención de la fuerte caída de las cotizaciones en la Bolsa, que tantos problemas causó a las compañías. Sin embargo, en algunas de ellas hemos encontrado observaciones que merecen un pequeño comentario. La compañía La Aseguradora en su primera memoria decía, con respecto a las futuras agencia-representantes en otras plazas que *"no basta, en concepto de esta Junta, que sea un puerto frecuentado y que ofrezca el*

alimento necesarios, para establecer allí una agencia; preciso es tener a la vista la manera como los seguros se efectúan, las condiciones especiales que allí rigen, y sobre todo los antecedentes y moralidad de los comisionados". Parece que la Junta no hizo muy bien sus deberes puesto que, sólo dos años después, afirmaba que *"observando que las condiciones bajo las cuales se suscribían los riesgos en algunas plazas extranjeras podían llegar a comprometer de un modo serio la buena marcha de la sociedad, la Junta empezó por suspender alguna de dichas agencias y últimamente suprimió todas las que había establecido en Francia e Italia"*. Comentaba también que para la sociedad la liquidación de estas agencias tuvo un coste 2.343.685 r. v. Esta cantidad, que la compañía contabilizó como siniestralidad, tuvo efectos negativos importantes en sus cuentas de los años 1859-1860 y 1860-1861 (como puede verse en el cuadro 24) y en sus tasas de siniestralidad de los mismos años (cuadro 26). Los mismos discursos los hemos encontrado en todas las memorias de las compañías que se habían lanzado a abrir agencias en el extranjero. Señalaban también, en tono elogioso, la firma de los dos convenios de 1860, pero no comentan nada sobre la disolución de los mismos.

Cada compañía presentaba en su Memoria las cuentas de manera distinta a las demás, lo que nos ha causado dificultades en poder presentarlas de una manera homogénea y fácilmente comprensible. En el cuadro 24 presentamos los datos principales de las cuentas de pérdidas y ganancias de tres compañías, que daban la información más detallada (primas, siniestros pagado, provisiones constituidas, beneficio neto y dividendos pagados). Hemos incluido también los capitales asegurados, lo que nos ha permitido, comparándolos con las primas, calcular la prima media global del año. De su análisis se desprenden las siguientes consideraciones:

- La aportación al total de las primas procedente de las agencias era muy superior al de los seguros emitidos por las direcciones de Barcelona y en algunos casos (La Aseguradora en 1858-1859 y la Compañía Ibérica en 1858) ésta representaba el triple de la de la dirección.
- La prima media de la aportación de las agencias (1,64%) era también superior a la de la dirección (1,28%). Parece pues que en los años 1859-1860 lo que primaba era la cantidad y no la calidad, puesto que, como hemos comentado ya, las agencias en el extranjero provocaron pérdidas cuantiosas a las compañías. Además, algunas memorias indicaban que la dirección debía reasegurar con cierta frecuencia parte de los riesgos asumidos por las agencias porque éstas habían superado los límites máximos de capitales asegurables en un mismo barco o bien porque tenían fundadas sospechas que el riesgo era malo. Ya hemos comentado que el reaseguro era una operación onerosa para la compañía.
- La unificación y el saneamiento de las primas, objetivo prioritario de los dos convenios firmado en 1860 no provocó un alza de las mismas. Las primas medias de La Aseguradora (convenio A) y de El Ancora (convenio B) sufrieron incluso una ligera tendencia a la baja a partir de 1861. Este

descenso en la prima media tiene su explicación en la guerra de secesión en los EUA, que provocó la desaparición del comercio triangular que era el que pagaba las tasas de primas más elevadas. La mejora de los resultados observada en el mercado (y citadas por todas las compañías en sus memorias) se debió, sobre todo, a la mejor calificación de los riesgos que se obtuvo con el Registro de buques y a una más estricta aplicación de las condiciones de la póliza.

Como se ve en el cuadro 24, el total de las primas cobradas representó una cantidad bastante reducida con respecto al capital social suscrito, relación que osciló entre el 2,48% (La Aseguradora en el ejercicio 1863-64) y el 13,5% (El Ancora en 1861). Los dividendos distribuidos (cuando los hubo) por el contrario representaron un porcentaje elevado con respecto al capital realmente desembolsado, sin llegar, en valor absoluto, a cantidades suficientes para permitir inversiones en otras industrias. Nos encontramos pues en una situación muy similar a la del siglo XVIII: el capital social suscrito era meramente representativo de la capacidad financiera de los socios y los beneficios distribuidos no permitieron inversiones en otros negocios o nuevas inversiones en las mismas compañías para facilitar su mayor crecimiento. Las compañías del siglo XIX también basaron su desarrollo, principalmente, en la autofinanciación.

9.5.1 Las tasas de siniestralidad

La tasa de siniestralidad es el indicador más preciso de la calidad de los riesgos asumidos y por lo tanto de la rentabilidad de una compañía de seguros, ya que las demás partidas de la cuenta de pérdidas y ganancias podían controlarse e incluso, reducirse en caso de necesidad, sobre todo los gastos generales.

Algunas de las compañías indicaban detalladamente en sus cuentas las provisiones de siniestros pendientes de pago y, en menor medida, las provisiones de primas no consumidas, lo que nos ha permitido establecer la tasa de siniestralidad o sea la relación siniestros/primas de dos compañías durante varios años. Otras compañías indicaban sus provisiones globalmente y algunas no calculaban provisiones de primas no consumidas. Este último hecho, de todas maneras, no influía mucho en sus resultados puesto que todas establecían sus cuentas del 1 de enero al 31 de diciembre y en la época invernal el tráfico marítimo disminuía mucho y por lo tanto las provisiones eran pequeñas y variaban muy poco de año en año. Sólo La Aseguradora establecía sus cuentas del 1 de agosto al 31 de julio y en este caso las provisiones de primas no consumidas eran cuantiosas.

Para calcular la siniestralidad de un ejercicio no se pueden comparar simplemente las primas cobradas con los siniestros pagados en el año, ya que un solo siniestro o una póliza con una prima elevada en los últimos días del año pueden falsear el resultado del año en curso y del siguiente de manera

importante. Para un cálculo correcto hay que tener en cuenta ambas provisiones para que la tasa de siniestralidad obtenida refleje exactamente lo ocurrido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre. Un ejemplo aclarará este método de cálculo.

Cuadro 24

Las cuentas anuales de las compañías de seguros marítimos barcelonesas (en reales de vellón) Cuadro 24

Compañía	Ejercicio	Primas seg. marítimos	Capitales asegurados	Prima media	Siniestros pagados	Provisiones de siniestros	Beneficio neto	Dividendo pagado (tot.)	% sobre Cap. desem.	
La Aseguradora Capital: 40.000.000 r. de v. Desembolsado: 2.400.000 r. de v. Ejercicio: 1 de julio - 30 de junio	1856-57	980.610 B 1.679.519 A	73.855.742 101.479.176	1,22% 1,66	281.067 550.603					
	1857-58	2.660.129 T 3.977.311 T	175.334.918 244.143.610	1,52 1,63	831.760 1.931.425	576.429 885.135	1.410.688 838.963	1.000.000 600.000	41,5% 25,0%	
	1858-59	720.085 B 2.528.828 A	58.726.600 155.895.725	1,23 1,62						
	1859-60	3.248.913 T 2.232.577	214.622.325 206.753.870	1,51 1,08	2.986.101 2.360.457	1.031.705 1.031.705	No indica - 1.481.121	No indica		
	1860-61	2.056.580	192.286.614	1,07	1.802.284	938.808	- 1.556.845	-800.000	- 33,3%	
	1861-62	1.308.592	133.300.660	0,98	825.811	660.938	202.519	--	--	
	1862-63	1.150.050	123.419.430	0,93	631.516	805.875	61.205	--	--	
	1863-64	1.137.251	115.971.175	0,98	762.085	575.637	243.728	--	--	
	El Ancora Cap.: 20.000.000 Desem.: 2.000.000 Ejercicio: 1 de enero - 31 de Diciembre.	1858	1.556.940	116.788.300	1,33	1.053.700	350.300	827.000	600.000	30,0%
		1859	2.236.480	174.223.500	1,28	1.465.280	487.909	630.000	480.000	24,0%
1860		2.239.940	166.704.020	1,34	2.110.900	318.016	503.120	440.000	22,0%	
1861		1.989.660	148.053.465	1,28	704.180	200.809	819.100	600.000	30,0%	
1862	1.456.780	123.224.535	1,18	743.580	230.989	250.340	200.000	10,0%		
Lloyd Catalán Cap.: 20.000.000 Desem.: 2.000.000 Ej.: 1 de enero - 31 de diciembre	1858	484.500 B 883.980 A	42.265.960 62.393.500	1,15 1,42	184.700 760.660	315.020 237.700				
		1.268.480 T	104.650.460	1,21	945.340	552.720	228.580	160.000	8,0%	

Fuentes: elaboración propia en base a las Memorias anuales de las compañías publicadas en el *Diario de Barcelona*.

A: primas, capitales asegurados, siniestros y provisiones de las Agencias representantes.

B: primas, capitales asegurados, siniestros y provisiones de la Dirección de Barcelona.

Cuadro 25
Siniestralidad de la compañía Lloyd Catalán en 1858

Primas cobradas en el año 1858:	1.268.480
+ Provisión de primas 1857: (primas cobradas en 1857 que cubren riesgos en 1858)	109.400
< Provisión de primas 1858>	<u>190.272</u>
(primas cobradas en 1858 que cubren riesgos en 1859)	
= Primas correspondiente 1858:	1.187.808
Siniestros pagados en el año 1858:	945.340
+ Provisión de siniestros 1858: (siniestros ocurridos en 1858 y pendiente de pago)	552.720
<Provisión de siniestros 1857>:	<u>721.860</u>
(pagos efectuados en 1858, correspondientes a siniestros ocurridos en 1857)	
= Siniestralidad correspondiente a 1858	776.200
Tasa de siniestralidad de 1858	(65,34%) 776.200/1.187.808

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Memoria anual publicada en el *Diario de Barcelona* de 1859, pág. 2516 y reflejados en el cuadro 24.

De los 1.268.480 de reales de primas cobradas entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 1858, sólo 1.187.808 correspondían a los riesgos cubiertos en el mismo periodo, puesto que 190.272 correspondían a riesgos que la compañía cubriría en 1859 y 109.400 corresponden a riesgos que la compañía cubrió en el año 1858, aunque esta prima se cobró en 1857. El mismo procedimiento de cálculo se aplica a los siniestros pagados.

La serie de tasas de siniestralidad de dos compañías, entre los años 1855 y 1866, que reflejamos en el cuadro 26, nos permitirá hacer algunos comentarios sobre este tema. Las importantes variaciones de las tasas de siniestralidad que se observan en este cuadro de un año al otro es un hecho normal en un mercado como el barcelonés donde el encaje anual de primas de sus compañías era relativamente modesto y un solo siniestro grave podía desequilibrar sus cuentas, considerando, además, que no existía ninguna fórmula de reaseguro automática que interviniera en estos casos y cubriera estos tipo de siniestros (reaseguro *exces-loss*, ver apartado reaseguro en el punto 4.2). Como hemos ya comentado, los dos convenios firmados en 1860 mejoraron la siniestralidad por medio de una mejor calificación de los riesgos gracias al Registro de buques. El grado de fiabilidad de los datos que nos han permitido realizar este cuadro difiere en los dos casos. Las tasas de siniestralidad de La Aseguradora son totalmente fiables puesto que en sus cuentas indicaba todas las provisiones constituidas por separado; por el contrario las tasas reales de El Ancora, son un poco más reducidas que las indicadas, ya que en sus cuentas anuales englobaba en un mismo apunte contable los siniestros pagados, el coste del reaseguro cedido y los gastos generales (estos dos últimos gastos deberían ser contabilizados a parte y no considerarse siniestralidad).

Cuadro 26
Tasa de siniestralidad anual de las compañías
La Aseguradora y El Ancora
(1856-1864)

La Aseguradora (%)	El Ancora (%)
1856-57: 66,17 %	
1857-58: 52,46	1858: 56,62
1858-59: 104,83	1859: 73,13
1859-60: 100,63	1860: 93,41
1860-61: 81,72	1861: 14,94
1861-62: 37,53	1862: 52,61
1862-63: 65,75	
1863-64: 46,66	

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del cuadro 24.

La fuerte bajada de la siniestralidad que se observa en 1861 se debe, muy probablemente, a que las dos compañías incluyeron, en las cuentas del año anterior una provisión de siniestros pendientes muy superior a la necesarias (“castigaron su balance” en términos de La Aseguradora) para presentar una cuenta con resultados positivos el año siguiente, primer año de vigencia de los convenio ya citados. La Aseguradora pagó en 1858-1860 los errores de su política expansionista en el extranjero (amortización de la pérdida por el cierre de agencias) y en el periodo considerado distribuyó sólo dos dividendos activos y reclamó uno pasivo a sus accionistas. El Ancora, por el contrario, tuvo una administración más prudente, sus tasas de siniestralidad no presentaron variaciones importantes (salvo el ya mencionado 1860) y pudo distribuir un dividendo cada año. Los años 1858-1860 fueron malos, especialmente por La Aseguradora. Sin embargo, si prescindimos de los gastos provocados por el cierre de sus agencias en el extranjero, obtenemos una siniestralidad media, durante el periodo considerado y por las dos compañías, del orden del 55%, lo que nos permite afirmar que el seguro marítimo, explotado con prudencia, era una actividad rentable a medio plazo

9.5.2 Impuestos sobre el negocio asegurador

En el siglo XVIII las compañías de seguros estaban exentas de cualquier tipo de impuestos. En el siglo XIX el negocio de seguros fue sometido a dos tipos de imposición fiscal. El Real Decreto del 8 de agosto de 1851 reglamentó la fiscalidad de las pólizas estableciendo que todas las pólizas que se suscribían conforme al artículo 7 (las pólizas emitidas por las compañías de seguros constituidas como sociedades anónimas) debían utilizar un papel de sello de tercera categoría, de un valor de 4 reales (artículo 71 del R. D. citado). Las compañías de seguros también estuvieron sometidas al pago de impuestos directos. En primer lugar, para sus libros oficiales debían utilizar papel sellado, como todas las demás sociedades, aunque el artículo 36 de la Instrucción del 1 de octubre de 1851 las exoneró de esta obligación. En segundo lugar debían

pagar un impuesto llamado Contribución industrial, aplicándosele la tarifa 2, al igual que los comerciantes, matriculados o no. Por ello, las compañías de seguros figuraban en el mismo apartado que los comerciantes, en los libros de Contribución industrial. Sólo La Ibérica y La Catalana General de seguros individualizaban esta partida de gastos en sus cuentas. Las demás las incluían, sin desglosar, en el apartado de Gastos generales. Desconocemos las bases de cálculo de este impuesto. En todo caso no guarda relación ni con los beneficios, ni con el total de primas cobradas ni con el capital social. Las doce compañías activas en 1862 (Comercio marítimo y La Garantía ya se habían liquidado) pagaban entre 12.830 y 8.280 reales, lo que las situaba entre los principales contribuyentes en este impuesto, aunque había comerciantes que pagaban cantidades superiores o iguales a las máximas de las aseguradoras (Girona Hermanos y la firma Fontanellas y Margarit pagaban 17.500 reales, Serra y sobrino 13.530 y José María Serra e Hijo 12.830).

Cuadro 27
Aseguradoras e impuesto de Contribución industrial
en Barcelona en 1862

Compañía	Domicilio en 1862	Impuesto (en reales)
El Lloyd barcelonés	Escudillers 83	12.830
Catalana General	Aviñó 31, 1º	12.830
Barcelonesa de seguros	Mercat 10	11.080
La Aseguradora	Milans 3, 1º	9.920
El Cabotaje	Plaza Palacio 2, 1º	9.920
La Ibérica	Plaza de la Merced 2, 1º	9.920
El Ancora	Ancha 6	8.950
Lloyd Catalán	Gignás	8.750
Naviera Catalana	Bresols 2	8.750
La Salvadora	Paseo de Isabel 2ª, 6	8.750
La Masnouense	Cambios Nuevos 13, 1º	8.280
La Esperanza	Paseo de Isabel 2ª 12, 1º	8.280

Fuente: Elaboración propia a partir de AHCB, Fondo de Catastro, Registro de Industria de 1862, C X

9.6. Las compañías de seguros marítimos en la economía local. Su importancia y sus beneficios globales

En este punto intentaremos, en primer lugar, estimar qué parte de los movimientos (mercancías entradas y salidas) del puerto de Barcelona fue asegurada por las compañías locales, o sea establecer la tasa de cobertura del seguro barcelonés con respecto al total del negocio portuario, como lo hemos

hecho en el siglo anterior. Analizaremos, en segundo lugar, la importancia de las compañías de seguros barcelonesas en el conjunto de las empresas españolas de todas las actividades (en función de su capital social) y de las compañías entre ellas en función de las primas cobradas (ranking). Finalmente valoraremos el total de beneficios anuales producidos por esta actividad.

Para valorar la importancia de las compañías de seguros en el conjunto de la economía barcelonesas, compararemos los capitales asegurados por las compañías locales con el valor total de los movimientos de mercancías entradas y salidas del puerto de Barcelona en los años 1858 (primer año después de la crisis bursátil) y 1862 (hemos escogido este año porque disponemos también de una estimación del PIB catalán). Podremos establecer así la tasa de cobertura del comercio marítimo barcelonés por las compañías de seguros marítimos locales (cuadro 28).

Cuadro 28
Tasa de cobertura del seguro marítimo barcelonés, 1858 y 1862

Año	Valor de las mercancías entradas y salidas del puerto de Barcelona	Capitales asegurados por las compañías locales	Tasa de cobertura
1858	1.228.290.000 reales	1.125.000.000 reales	91,6%
1862	1.180.000.000 reales	1.040,870.000 reales	88,2%

Fuentes: Elaboración propia. Los valores de las mercancías entradas y salidas del puerto de Barcelona proceden de las Estadísticas del Comercio de Cabotaje (ECC) y de las Estadísticas del Comercio Exterior (ECE) publicadas cada año por la Dirección General de Aduana. Los capitales asegurados los hemos calculados evaluando las primas cobradas por todas las compañías en base a sus cuentas anuales, que sumaban 13.500.000 reales en 1858 (16 compañías) y 11.970.000 reales en 1862 (10 compañías). En estos totales no hemos computado las primas aportadas por las agencias-representantes por razones evidentes. Dividiendo las primas totales por las primas medias (1,2% en 1858 y 1,15% en 1862), procedentes del cuadro 24, hemos obtenidos los capitales asegurados por las compañías de la plaza.

Como puede verse, los capitales asegurados se acercan mucho al valor total de los movimientos de mercancías, o sea que la tasa de cobertura del seguro barcelonés era muy elevada y se acercaba al 100% en 1858. Para valorar con mayor exactitud este porcentaje de cobertura del siglo XIX deberíamos conocer otros datos, imposibles de obtener, como por ejemplo: qué parte de las primas correspondía a seguros de cascos de barcos, cuál era el valor de los entradas y salidas del puerto de mercancías aseguradas en otras plazas, cuál era el valor de las expediciones de pequeño cabotaje que no se aseguraban y que total de primas representaban los seguros contratados en la ciudad sobre viajes entre puertos distintos de Barcelona. Los datos indicados, de todas maneras, nos permiten afirmar que los aseguradores barceloneses podían cubrir sobradamente las necesidades del mercado local, lo que explica la fuerte

competencia en primas y condiciones de cobertura del periodo anterior a la firma de los convenios en 1860.

La aportación de las primas cobradas por el seguro marítimo barcelonés al PIB catalán resulta muy pequeña. Para valorarla hemos considerado también la aportación al negocio total del seguro barcelonés de las primas de las agencias en otras plazas.²⁶⁴ Así el total de las primas de las compañías barcelonesas, cobradas en el año 1862, alcanzó un total de 23,94 millones de reales, que representó sólo el 0,63% del PIB catalán, estimado en 3792 millones de reales.²⁶⁵ Recordaremos que las compañías del siglo anterior sólo alcanzaron a cubrir el 70% de las necesidades de la plaza.

La importancia de las compañías de seguros barcelonesas con respecto a otras empresas de todas las actividades en el ámbito nacional, queda reflejada en el cuadro 29 con la relación de las primeras 50 sociedades anónimas del país en los años 1866-1867, en función de su capital social, que procede de la *Estadísticas históricas de España*.²⁶⁶ Antes de comentar este cuadro, debemos hacer una observación importante. El título original del cuadro en el volumen citado indica que se ha confeccionado en base a los capitales desembolsados. Esto es correcto para la mayoría de las sociedades industriales, cuyos socios desembolsaban el 100% del capital suscrito, pero no para todas (en el caso de la Maquinista Terrestre y Marítima los socios sólo desembolsaron el 95% del capital suscrito), ni para las sociedades financieras (para el Banco de Barcelona el desembolso fue del 50%), ni, sobre todo, para las compañías de seguros en las cuales el capital desembolsado variaba entre el 6 y el 10%. Para que la valoración que estamos considerando tenga sentido, los capitales indicados deben entenderse como capitales sociales suscritos.

Todas las compañías de seguros barcelonesas activas en 1866-67 figuran en esta lista, salvo la Barcelonesa, que tenía un capital de sólo 3 millones de pesetas. No debería figurar en ella La Salvadora, ya que cerró su actividad en 1864. Las primeras catorce plazas corresponden a compañías industriales y, como es lógico, en su casi totalidad a empresas de ferrocarriles, que eran las que necesitaban más capital suscrito (y desembolsado) por sus grandes inversiones. Las dos primeras compañías de seguros (rango 15 y 23) estaban radicadas en Madrid y se dedicaban principalmente a los seguros patrimoniales (vida, incendios, avales,...), que necesitaban de capitales disponibles de mayor importancia para cubrir los cúmulos de riesgos (los seguros patrimoniales se renovaban cada año). En Barcelona también las primeras plazas eran ocupadas por compañías industriales. La primera de ellas, en el rango 8, era la

²⁶⁴ Para incluir las primas de las agencias-representantes en el total, hemos multiplicados por 2 las primas del año 1862 (11, 97 millones de reales). Este factor 2 lo hemos estimado en base a los datos que figuran en el cuadro 24.

²⁶⁵ Juan Clavera, Albert Carreras, Josep Maria Delgado y César Yáñez, *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*. Barcelona, Ed. Civitas, 1993, pág. 85.

²⁶⁶ Albert Carreras y Xavier Tafunell, *Estadísticas históricas de España*, Madrid, Fundación BBVA, 2001, volumen III, pág. 786.

Compañía de Caminos de hierro de Barcelona a Francia, con un capital suscrito de 32 millones de pesetas, sólo un poco más de la cuarta parte del capital de la primera. De la industria algodonera catalana sólo se incluye la España Industrial (rango 29), ya que la mayoría de estas empresas eran sociedades particulares. Resulta evidente que si el cuadro se hubiera realizado en base a los capitales realmente desembolsados para todos, o en base al total de la cifra de negocios realizados o en base a los beneficios obtenidos (como veremos en el apartado siguiente), las compañías de seguros barcelonesas no figurarían en el cuadro.

Cuadro 29
Las 50 mayores empresas españolas por su capital social (1866-1867)
(en millones de pesetas)

1. Ferrocarriles de Zaragoza a Madrid	114
2. Crédito Mobiliario Español, Sociedad de	114
3. Caminos de hierro del norte de España, Cía. de los	95
4. Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona y Barcelona, Cía. del	70,3
5. Ferrocarril de Sevilla a Jerez y Cádiz, Cía. del	66,5
6. Banco de España	50
7. Ferrocarril de Ciudad- Real a Badajoz, Cía. del	33,3
8. Caminos de hierro de Barcelona a Francia, Cía. de los	32
9. Española de Crédito Comercial, Sociedad	25
10. Ferrocarril de Tudela a Bilbao, Cía. del	23,5
11. Canalización del Ebro, Real Cía. de	23,5
12. Madrileña de Alumbrado y Calefacción por Gas	22,8
13. Ferrocarril de Córdoba a Málaga, Cía. del	20,5
14. Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, Cía. del	20,3
15. La Española General de seguros (Madrid)	20
23. El Fénix Español (seguros, Madrid)	14,3
25. <i>La Catalana general de seguros</i>	10
25. <i>Compañía Ibérica de seguros</i>	10
25. <i>La Aseguradora</i>	10
29. España Industrial, La	8
29. La Unión General de Seguros (Madrid)	8
29. Canal de Urgel, Cía. del	8
32. Banco de Barcelona	7,5
32. <i>Naviera Catalana</i>	7,5
32. <i>La Salvadora</i>	7,5
42. Caja Barcelonesa	5
42. Maquinista Terrestre y Marítima, La	5
42. <i>El Cabotaje</i>	5
42. <i>Lloyd Barcelonés de seguros</i>	5
42. <i>Lloyd Catalán de seguros</i>	5
42. <i>El Ancora de seguros</i>	5
42. Catalana General de seguros contra incendios	5

Fuente: Carreras y Tafunell, *Estadísticas históricas de España*, pág. 786. Una peseta valía 4 reales. En cursiva las compañías barcelonesas de seguros

De todas maneras, éste cuadro nos da una idea clara de la importancia de los capitales comprometidos por cada sociedad en cada tipo de actividad industrial y comercial.²⁶⁷

Veamos finalmente cuales eran las compañías de seguros más importantes, o sea la importancia relativa entre ellas, según el total de primas cobradas, que nos permitirá hacer algunas consideraciones interesantes. Para esta comparación (cuadro 30) hemos escogido el año 1858, que es el del cual disponemos del mayor número de cuentas anuales. Resulta evidente que la Ibérica y La Aseguradora eran, con gran diferencia, las más importantes (sus primas cobradas doblaban las de la tercera y superaban el capital desembolsado), debido a la gran aportación de primas de sus agencias (como se ve claramente, por La Aseguradora, en el cuadro 24). Las primas cobradas de las otras cinco compañías eran inferiores al capital social desembolsado, lo que nos da, una vez más, una clara visión de la modesta importancia de este negocio.

Cuadro 30
Importancia relativa de las compañías entre ellas según las primas
(año 1858, en reales de vellón)

Compañía	Capital desembolsado	Primas del año 1858	Beneficios netos	Dividendos pagados	1)	2)
La Ibérica	2.400.000	4.441.740	1.099.520	-800.000	-33,3	7,75
La Aseguradora	2.400.000	3.977.311	886.963	600.000	25	10,65
El Cabotaje	2.400.000	1.970.900	1.007.827	800.000	33,3	15,25
El Áncora	2.000.000	1.556.940	827.000	600.000	30	10
Naviera Catalana	3.000.000	1.352.500	219.500	180.000	6	9,25
Lloyd Catalán	2.000.000	1.268.480	28.580	160.000	16	7,75
La Masnouense	2.000.000	1.220.240	312.500	250.000	12,5	10

- 1) Tanto por ciento del dividendo pagado (o reclamado) sobre el capital desembolsado.
2) Cotización de la compañía en la Bolsa al 31.12.1858.

Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos de los cuadros 22 y 24 y de las memorias de la compañías publicadas en el *Diario de Barcelona*.

La rentabilidad obtenida sobre el capital desembolsado, proporcionada por los dividendos, era importante, como puede verse en la columna 1) a la derecha del cuadro, salvo por La Ibérica y la Naviera Catalana. A pesar de la caída de las cotizaciones desde el 18 de mayo de 1857, la cotización de las acciones de las compañías del cuadro (columna 2) superaba o igualaba, al 31.12.1858, el porcentaje del capital desembolsado (6% por las tres primeras compañías y 10% por las cuatros siguientes). Sólo la Naviera Catalana (que cotizaba al 9,25%) y el Lloyd Catalán (que cotizaba al 7,75%) hacían excepción. En estas condiciones el negocio del seguro seguía siendo rentable para los accionistas

²⁶⁷ En el mismo estudio, página 694, los autores indican que, en las mismas fechas había en España 23 compañías de seguros (de las cuales 11 eran barcelonesas) y 2 extranjeras que operaban en España.

iniciales. Por el contrario, los accionistas que habían comprado posteriormente en la Bolsa sus acciones, además de fuertes pérdidas de capital, obtenían una rentabilidad muy escasa. Así, por ejemplo, un accionista de La Aseguradora que hubiera comprado en bolsa una acción el 28.2.1857, cuando ésta cotizaba al 34%, la hubiera pagado 1360 reales (el valor nominal de la acción era de 4.000 reales, y el desembolsado 240 reales). Por el ejercicio de 1858 hubiera recibido un dividendo de 60 reales, o sea el 4,41% del precio pagado por la acción, pero ésta valía (al 31.12.1858) sólo 426 reales puesto que cotizaba al 10,65% y hubiera sufrido así una pérdida de capital de 934 reales o sea del 68,7% sobre los 1360 reales pagados. La Ibérica, en previsión de los malos resultados que estimaba por el año 1858, reclamó a sus socios, ya en septiembre del mismo año, un dividendo pasivo de 100 reales (800.000 reales en total) y posteriormente, para cubrir la pérdida sufrida de 1.099.520 reales, reclamó otros dos dividendos pasivos en 1860 y 1861 (ver cuadro 23),

En el cuadro 31 siguiente, valoramos los beneficios totales obtenidos por los socios en forma de dividendos activos. Para este cálculo hemos utilizado los datos del año 1858, durante el cual había 14 compañías activas en la plaza.²⁶⁸

Cuadro 31
Beneficios de las 14 compañías en 1858
(en reales de vellón)

Primas totales	23.198.310
Capitales desembolsados	34.320.000
Beneficios netos declarados en las cuentas	3.394.250
Dividendos activos distribuidos	3.290.000
Dividendos pasivos reclamados	1.600.000*
Dividendos activos/capitales desembolsados	9,89%

*Además de la cobertura de las pérdidas de la Ibérica, dos compañías aumentaron, en 1858, el capital desembolsado: la Ibérica + 4% y la Catalana General +2%.

Fuentes: Elaboración propia a partir de los datos de los cuadros 22, 23 y 28 y las memorias de las compañías.

Una rentabilidad de casi el 10% representaba un resultado interesante, aunque fuera inferior a los beneficios que obtenían los navieros y comerciantes de la época en el tráfico con América (20% en promedio, con punta de hasta el 60%).²⁶⁹ Sin embargo el valor absoluto de los dividendos distribuidos no alcanzaba el 1 por mil del PIB catalán.

Así pues el cuadro 31 nos muestra una situación muy similar a la del siglo XVIII: el seguro era una actividad muy importante para el comercio local por la

²⁶⁸ En el cálculo de las primas cobradas por las compañías hemos incluido también las primas aportadas por las agencias.

²⁶⁹ Carles Sudrià, <Comerç, finances i indústria..., pág. 16.

seguridad que proporcionaba a sus envíos por mar, pero los escasos beneficios distribuidos no permitían considerarlos como capitales disponibles para inversiones en el desarrollo de otros sectores industriales. Además, hemos constatado que las compañías locales podían cubrir con holgura las necesidades de seguros de la plaza, aunque el total del negocio asegurador representara una parte muy pequeña del conjunto de movimientos económicos de Cataluña (PIB).

9.7. Cierre de las compañías y final de una etapa de la historia del seguro marítimo barcelonés

Las compañías podían cerrar su actividad por decisión de la asamblea general al vencimiento del plazo de duración previsto o si experimentaba una pérdida importante del capital social, superior a un límite fijado en los estatutos.²⁷⁰ El proceso de liquidación era igual de complejo que el de creación de una compañía y preveía la preparación de un expediente similar al que era necesario para la constitución. El cierre debía ser sancionado por un Real Decreto. Naturalmente la asamblea general podía decidir prolongar la duración de la compañía o compensar las pérdidas sufridas con dividendos negativos. Las compañías podían también cerrar por imposición de la autoridad de control cuando esta descubría irregularidades en su gestión. Este fue el caso de La Esperanza, que había comprado 180 acciones a sus socios con fondos de la compañía (operación prohibida por el art. 9 de sus estatutos). La Inspección descubrió esta irregularidad e instó el cierre de la compañía. En asamblea general del 3 de septiembre de 1859²⁷¹ los socios decidieron la disolución de la compañía, que fue sancionada por un Real Decreto del 30 de enero de 1861. En una situación similar se encontró la compañía Seguros del Comercio marítimo, que había concedido préstamos por un total de 1.143.630 reales sin garantía alguna. El expediente de inspección del Gobernador de la provincia forzó a la compañía, en asamblea general del 18 de diciembre de 1859, a decidir su disolución, que fue sancionada por un Real Decreto del 30 de enero de 1861, que obligaba a los directores a reponer en la caja la parte de estos préstamos que no se hubiera podido recuperar.²⁷²

La caída de las cotizaciones bursátiles de las compañías de seguros del 18 de mayo de 1857 provocó problema a otras compañías. Las dos recién fundadas, La Alianza y la Compañía Hispana, no continuaron los trámites legales para su aprobación y dejaron sus respectivas escrituras de fundación del 12 de febrero de 1857 y 23 de abril de 1857, sin efecto. La Compañía Barcelonesa de

²⁷⁰ Una cuarta parte del capital para La Catalana general de seguros, El Ancora y el Lloyd catalán, una quinta parte para La Aseguradora y una tercera parte para El Cabotaje y La Naviera Catalana. Las demás compañías no especifican la cuantía de la pérdida necesaria para obligar a la compañía al cierre.

²⁷¹ *Diario de Barcelona*, febrero de 1861, pág. 1284.

²⁷² *Diario de Barcelona*, febrero de 1861, pág. 1283.

seguros marítimos que, para aprovechar el alza de las cotizaciones bursátiles, había firmado una escritura de aumento de su capital de 12 a 42 millones de reales el 1 de abril de 1857,²⁷³ también dejó este aumento sin efecto (ver Apéndice 4). La Garantía se disolvió por decisión de su accionista principal, la sociedad de crédito La Unión Comercial. En su memoria del año 1858, la dirección de ésta afirmó que: "*Bien satisfechos de que las operaciones que ejecutó La Garantía, la más de las cuales intervenidas por nuestra Sociedad, no pueden acarrear el menor conflicto, esperamos que respecto a ella nos indique el curso de los sucesos el sentido en que debemos obrar, si bien que obedeciendo al clamor universal que reclama la reducción de tan crecido número de sociedades de seguros como inconsideradamente se crearon en esta plaza, continuamos en el propósito revelado por la Dirección anterior de preparar la liquidación de La Garantía, acumulando la totalidad, si fuera posible, de las acciones emitidas*".²⁷⁴ La Asamblea General del 6 de julio de 1859 decidió, finalmente, disolver la compañía de seguros, después de haber comprado las acciones que no estaban aún en su poder, obteniendo un total de 4.905 acciones de las 5.000 emitidas. El Real Decreto de disolución fue emitido el 28 de abril de 1860.²⁷⁵

Una Real Orden del 20 de abril de 1860 facilitó en parte este proceso de liquidación para las sociedades anónimas con sede en Barcelona. Después de la decisión de la asamblea general de disolver la sociedad, ésta podía presentar su solicitud en el Gobierno Civil de Barcelona, acompañándola con toda la documentación necesaria: balance y cuenta de ganancias y pérdidas actualizadas, estado de los riesgos en curso, relación de deudores y acreedores, estado de las inversiones y el arqueo de caja. El Gobierno Civil comprobaba esta documentación y la remitía con su informe al Ministerio de Fomento, que emitía el Real Decreto de disolución. La sociedad debía cesar toda actividad desde la comunicación del Real Decreto de disolución, dar publicidad en los periódicos oficiales de su disolución, para que todos los interesados pudieran presentar sus eventuales reclamaciones y convocar una asamblea general extraordinaria para nombrar la comisión liquidadora de la sociedad, cuya actividad sería controlada por el Gobernador civil.

La Masnouense decidió su disolución por acuerdo unánime de los accionistas presentes (que representaban 4.027 acciones de las 5.000 que formaban el capital) en asamblea general del 12 de julio de 1860. Desconocemos la causa de esta decisión repentina puesto que la memoria correspondiente al año 1858, presentada a los accionistas el 1 de enero de 1859 rebosaba optimismo sobre

²⁷³ AHPB, notario J. M. Planas y Compte, 1857, vol. VI, pág. 284 y sig.

²⁷⁴ Asamblea general de La Unión Comercial del año 1858, *Diario de Barcelona*, marzo de 1859, pág. 2468. Esta información contradice lo afirmado por Carles Sudrià en su artículo <Comerç, finances i indústria...>, pág. 26, en el cual afirma que la compañía La Garantía no llegó a funcionar.

²⁷⁵ *Colección de Leyes y Decretos*, 1860, Ministerio de Fomento, pág. 198

el futuro. El Real Decreto de disolución fue emitido el 27 de junio de 1861.²⁷⁶ La Salvadora cerró definitivamente en 1864, fecha en la cual dejó de cotizar en la Bolsa.

La crisis de 1866 también provocó preocupaciones y problemas en el mundo asegurador, que llevaron otras dos compañías al cierre. Así la compañía El Ancora, en un anuncio en el *Diario de Barcelona*, confesaba que “*La Junta de gobierno de esta sociedad, creyendo interpretar fielmente el deseo de todos los interesados a ella, ha acordado convocar asamblea general extraordinaria de los señores accionistas, que tendrá lugar el día 29 del actual, para discutir y decidir acerca de la conveniencia de la liquidación de la sociedad y en caso de acordarla, resolver el mejor medio para solicitar la autorización del gobierno de su Majestad*”.²⁷⁷ Un anuncio que indicaba claramente el estado de ánimo de los aseguradores barceloneses del momento. En el transcurso del año 1866 cerraron también las compañías El Ancora y la Barcelonesa.

Al final del periodo objeto de este estudio sólo quedaban siete compañías activas: la Compañía Ibérica de seguros (que cerró en 1875), el Lloyd Barcelonés (1878), La Aseguradora (1878), La Catalana General de seguros (1879), El Cabotaje (1880), el Lloyd Catalán de seguros marítimos (1881) y la Naviera Catalana, que fue la última en cerrar en 1886, como puede verse en el cuadro 32.

Cuadro 32
Presencia de las compañías barcelonesas en la Bolsa (1846-1886)

Compañía	Fecha de entrada y salida de la Bolsa
Barcelonesa de Seguros Marítimos	1846 - 1866
La Catalana general de seguros	1846 - 1879
La Ibérica de seguros	1847 - 1875
El Cabotaje	1856 - 1880
La Aseguradora	1856 - 1878
El Lloyd Barcelonés	1856 - 1878
El Ancora	1857 - 1866
La Salvadora	1857 - 1864
Lloyd Catalán	1857 - 1881
Naviera Catalana	1857 - 1886
La Masnouense	1857 - 1861
La Esperanza	1858 - 1861
Comercio marítimo	1858 - 1861

Fuente: Joan Hortalá, *La Bolsa de Barcelona 1830 – 2006*, pág. 11

²⁷⁶ *Diario de Barcelona*, julio de 1861, pág. 6116

²⁷⁷ *Diario de Barcelona*, noviembre de 1866, pág. 10.563.

El cierre de las últimas compañías, sobre cuyos motivos no hemos encontrado información, fue debido, en nuestra opinión, a varias causas. La principal se debe al hecho de que ya no cumplían su función en el mercado. En efecto su capital (tanto el suscrito como el desembolsado) no les permitía ya cubrir las mayores sumas que el mercado necesitaba, puesto que el valor de los barcos y de las cargas superaba ampliamente los límites máximos de capitales asegurables previstos en sus estatutos. En la matrícula de buques de Barcelona de 1870 había ya 57 buques²⁷⁸ de vapor cuyo valor superaba (a veces incluso cuadruplicaba) el capital desembolsado de las compañías aún activas y lo mismo ocurría, aunque en menor medida, con los cargamentos. Todas las compañías activas en 1870, cotizaban en la Bolsa por debajo de la par con respecto al capital desembolsado. En estas condiciones les hubiera resultado muy difícil encontrar nuevos inversores u obtener de sus socios nuevas aportaciones de capital para ponerse a la altura de las necesidades del mercado, que reclamaba una mayor capacidad de suscripción, y por esta razón cerraron. Otro hecho que influyó en la decisión de cerrar estas compañías fue la reducción del tráfico de cabotaje hacia Francia y el sur de España, negocio aun accesible a la capacidad financiera de las compañías estudiadas, provocada por la competencia del ferrocarril. En 1870 el tráfico de cabotaje del puerto de Barcelona se había reducido al 25% de su valor en 1862.²⁷⁹ Finalmente, la entrada en el mercado español de compañías extranjeras que habían abierto sucursales en España también contribuyó a la retirada del mercado de las compañías locales.²⁸⁰

Se terminaba así el ciclo de las compañías con una dirección tricéfala y rotatoria, no profesionalizada y con un capital social disponible relativamente bajo. En 1879, con la fundación de la compañía Centro de Navieros Aseguradores,²⁸¹ se iniciaba una nueva etapa del seguro marítimo barcelonés, integrada por compañías con un capital social desembolsado algo más elevado, pero con contratos de reaseguros estables y obligatorios, que les permitían asegurar sin problemas capitales más importantes y sobre todo con una dirección profesional y estable.

²⁷⁸ Martín Rodrigo y Alharilla, *Navieras y navieros...*, pág. 70.

²⁷⁹ Albert Carreras y César Yáñez, <El Puerto en la era industrial: una síntesis histórica>, en *Economía e historia del puerto de Barcelona, Tres estudios*, Barcelona, Ed. Civitas, 1992, págs. 98-99.

²⁷⁹ Neptunia de Stockolm y Lloyd suizo de Winterthur en 1874, The Sea Insurance Company Limited en 1880, La Reunión francesa en 1881, Lloyd andaluz (representante de los Lloyds de Londres) en 1886 (copia de pólizas de estas compañías conservadas en el Archiu del Museu Marítim de Barcelona, Fondo: Col·leccions, caja 52).

²⁸⁰ El Centro de Navieros Aseguradores tenía un capital inicial de 10 millones de pesetas (40 millones de reales), de los cuales 1,4 millones desembolsados (5,6 millones de reales).

10 CONCLUSIONES

Nos ha parecido oportuno, puesto que somos conscientes de que la lectura de esta tesis puede resultar en cierta medida compleja por los temas técnicos tratados, incluir, a modo de conclusión, una síntesis en la que señalamos los aspectos principales de este trabajo, la evolución del seguro marítimo barcelonés en el tiempo, su aportación a la seguridad del comercio americano y su estrecha interrelación con el mismo y recordaremos las aportaciones de este estudio a la historia del seguro marítimo.

El seguro marítimo barcelonés pasó por tres etapas, durante los cien años en que lo hemos estudiado (1770-1870). En la primera etapa se desarrolló como una actividad comercial complementaria de los principales comerciantes de la plaza, que buscaban una fórmula rápida y sobre todo local de garantizar sus transportes marítimos, regida por unas normas poco restrictivas (las ordenanzas sobre seguros), en la cual los actores actuaban con mucha libertad. Esta actividad pasó a ser, en la tercera etapa, una actividad económica estrictamente reglamentada y controlada por las autoridades, en la cual los actores eran también los comerciantes locales, pero sin relaciones con los anteriores. Entre estos dos periodos hubo un intervalo de tiempo, la segunda etapa, en la cual esta actividad desapareció casi completamente, coincidiendo con la casi total desaparición del comercio americano.

Después de más de trescientos años suscribiendo seguros marítimos, solos o en unión con otros, los comerciantes barceloneses dieron, a finales del siglo XVIII, el primer paso hacia la transformación del seguro de una actividad artesanal (que hemos llamado el periodo de los *comerciantes –aseguradores*) en una actividad industrial, creando, entre 1771 y 1783, seis compañías comerciales de seguros y, después, entre 1838 y 1857, otras dieciséis.

Desde finales del siglo XVI hasta mitad del XVIII se habían constituido en Barcelona algunas pequeñas compañías con el objeto de *“prender seguretats tant de vida como sobre qualsevol embarcacions, robas, mercaderías y altres qualsevols coses de qualsevol género y especie sien transportas a qualsevols parts del mor”*. Detrás de esta amplia definición del objeto social de la compañía, sólo había un acuerdo escrito entre tres o cuatro comerciantes para asumir riesgos de seguros, que tenía habitualmente una duración bastante corta. Es el periodo que hemos definido como el de las *compañías de aseguradores*.

El desarrollo económico de los “felices setenta” del siglo XVIII y el creciente comercio con América al amparo de los Decretos de Libre Comercio, hicieron

patente la necesidad de disponer de una mayor capacidad de cobertura de riesgos marítimos y de abreviar los términos de la contratación de los seguros, suprimiendo la costumbre de redactar los contratos de seguros ante notario, que, aunque hacerlo ya no era una obligación legal, se seguía utilizando con frecuencia. A partir de 1771, cinco “grupos económicos”, formados alrededor de personalidades relevantes en el comercio, fundaron, con el fin de responder a estas necesidades del mercado, otras tantas compañías de seguros marítimos, que se renovaron varias veces, después de un periodo de actividad de tres a cinco años, dando lugar a las 16 escritura de fundación de compañías que hemos comentado. Hubo también un sexto grupo, constituido alrededor del comerciante Félix Prat, que creó una compañía que duró sólo un año y desapareció después del fallecimiento de su promotor. En este periodo también se desarrollaron nuevos instrumentos de financiación no hipotecarios (albaranes, letras de cambio y pagarés) que permitieron a los comerciantes barceloneses prescindir de los onerosos préstamos a riesgo de mar, reemplazados por estas nuevas formas de financiación de sus expediciones por mar y por seguros marítimos.

Estas seis compañías se fundaron como “sociedades por acciones”, siguiendo el mismo patrón y con la misma estructura administrativa que las sociedades comerciales de la época, pero con unos estatutos más detallados que precisaban todos los aspectos del nuevo negocio. Es el periodo que hemos denominando de las *compañías comerciales de seguros*.

Todas las escrituras de fundación de las compañías mencionaban como motivo principal para su creación el de evitar la salida de caudales a otras plazas del reino y del extranjero para el pago de seguros y evitar el pago de comisiones y corretajes. No mencionaron, sin embargo, las necesidades creadas por el creciente comercio americano, que fueron el auténtico motor de su creación. El objetivo de evitar la salida de caudales se alcanzó parcialmente, ya que estas compañías barcelonesas sólo llegaron a cubrir aproximadamente el 70% de las necesidades del mercado asegurable local. Otro motivo para su creación fue la necesidad de sus socios fundadores, que buscaban la manera de asegurar sus expediciones de mercancías por mar, y en especial las destinadas a América, en buenas condiciones de coste, con seguridad y sobre todo “in situ”. Funcionaron como compañías semicautivas, creadas alrededor de un núcleo de accionistas, unidos por intereses comerciales e incluso por lazos de parentesco (que formaron el “núcleo duro” de las compañías), que permaneció estable en cada renovación de las mismas. Para mantener este aspecto del negocio, sus acciones eran sindicadas y para ser vendidas debían ser ofrecidas primeramente a los demás socios.

Con respeto a sus características legales y operativas, estas aseguradoras se crearon según las pautas de funcionamiento de las compañías comerciales de la época, bien conocidas por los socios. Algunas normas novedosas de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 sobre las sociedades también influyeron en los estatutos de estas compañías. La responsabilidad ilimitada de todos los socios para el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la

compañía, comprometiendo en este negocio todos sus bienes presentes y futuros era una norma presente en todas las sociedades de la época y constituía una garantía muy sólida para los asegurados. La modificación introducida en la póliza de 1802 (que limitaba el compromiso de la compañía frente a los asegurados al capital social suscritos), no cambió esta situación, ya que se mantenía la responsabilidad ilimitada de los socios con respecto a las obligaciones de la compañía, que no desapareció hasta el Código de Comercio de 1829.

Además de comerciantes especialmente ligados al tráfico marítimos, participaron también personas no directamente relacionadas con el comercio marítimo, que disponían de un capital suficiente para ser admitidos como socios (tenderos, drogueros, artesanos, terratenientes). En lo relativo a su gestión, incluyeron en sus estatutos normas de actuación novedosas con respecto a las compañías comerciales tradicionales, que tenían como fin asegurar su solvencia y continuidad en el tiempo, quedando, sin embargo, aún bastante lejos de las reglas modernas de explotación de la actividad aseguradora. Su gestión del negocio asegurador fue dinámica, puesto que introdujeron en el transcurso de los años medidas importantes (especialmente en sus pólizas) para mejorar sus resultados económicos y eliminar las posibilidades de fraudes, sin limitar demasiado las coberturas de los riesgos. El mercado asegurador del siglo XVIII no se profesionalizó y esa actividad siguió siendo accesorio a la principal de los socios comerciantes, incluso para los directivos de las compañías. La sede social de las compañías estaba habitualmente situada en las oficinas comerciales o en el domicilio del director.

Estas compañías se crearon libremente, sin trabas burocráticas, siguiendo las prácticas habituales de la plaza. Su desarrollo exterior, a través del nombramiento de agentes representantes en otras plazas, fue bastante escaso. Después de unos pocos años de tentativas infructuosas, las compañías barcelonesas se limitaron a unas pocas plazas del territorio español, Cádiz y Málaga sobre todo. Su reducida expansión territorial se explica por dos motivos: por un lado no disponían de fondos propios suficientes para financiar este costoso proceso y por otra parte, cuando lo hicieron, escogieron muchas veces mal las personas y las plazas donde instalar sus representaciones.

Para valorar adecuadamente la evolución de estas compañías, debemos considerar, en primer lugar, que se fundaron y se desarrollaron sin prácticamente ninguna inversión de capital, hecho que ha sido comentado sólo en el artículo de María Jesús Matilla citado en el punto 1.2. El capital social suscrito por los socios no se ingresaba en la caja de la compañía (y por esta razón los socios asumían una responsabilidad ilimitada). Lo socios debían hacer aportaciones dinerarias sólo cuando las averías superaban a las primas cobradas y se producía un déficit de liquidez en la caja. Se trató pues de sociedades comerciales cuyo desarrollo se autofinanció en su totalidad durante toda su vigencia y este es un hecho único en la historia industrial del país. Sólo los comerciantes-aseguradores en los inicios del seguro marítimo barcelonés y las pequeñas compañías de aseguradores del siglo XVII actuaron de la misma

manera. En segundo lugar, a pesar de ser un negocio muy antiguo, no se constituyó ninguna asociación de tipo gremial de aseguradores. Estos tuvieron así una capacidad de maniobra muy grande en todos los aspectos del negocio, que no hubieran tenido en el caso de estar encuadrados en el habitualmente rígido esquema de funcionamiento de una asociación. Las diversas ordenanzas sobre seguros tampoco impusieron limitaciones importantes a su actividad. Así cualquier persona que tuviera disponibilidad de capitales y fuera conocida honorablemente en la plaza podía suscribir seguros o ser aceptado como socio de una compañía en fase de constitución.

Sus cuentas anuales eran muy simples, ya que sólo reflejaban ingresos y gastos y se presentaban a los socios en una Asamblea general de accionistas. Como medida de preservación de su solvencia, el pago de los beneficios se difería siempre varios años. Además las compañías podían modificar con gran facilidad su manera de actuar, ya que podían:

- a) Introducir nuevas cláusulas en sus estatutos (nombrar o dejar de nombrar agentes, representantes, repartir los beneficios de una manera u otra,...).
- b) Cambiar las condiciones de cobertura de los riesgos. Entre 1771 y 1802 se utilizaron cuatro modelos distintos de pólizas, el último de los cuales se utilizó, con pocas modificaciones, hasta final del siglo XIX. Recordaremos aquí que las seis compañías utilizaron modelos de pólizas iguales.
- c) Incorporar rápidamente a sus pólizas las novedades que aparecieran en el mercado, en las ordenanzas de otros consulados y las nuevas costumbres procedentes de otros tipos de negocios (el sistema de arbitraje para las primas en caso de guerra).

La ausencia de normas constrictivas permitió a estas compañías una gestión dinámica que se adaptaba rápidamente a los cambios que ocurrían en su entorno económico. Esta situación perduró hasta la Ley de Sociedades Anónimas de 1848, que impuso un marco muy estricto a las actividades de las sociedades anónimas por acciones, entre ellas las de seguros.

A pesar de la prudencia con la que hay que valorar los cálculos que hemos realizado en el punto 5.4 sobre el porcentaje de cobertura por las compañías locales de las necesidades aseguradoras de la plaza, estos nos demuestran que el negocio del seguro tuvo una importancia reducida en el panorama de la economía barcelonesa de finales del siglo XVIII, ya que el objetivo de evitar la salida de caudales a otras plazas sólo se alcanzó parcialmente. Los beneficios producidos por este negocio tampoco contribuyeron de manera significativa al despegue económico de la ciudad. Los socios comerciantes, por el contrario, sí alcanzaron su objetivo de poder asegurar sus envíos por mar de manera segura, rápida y económica, que era la razón principal de su participación en este negocio. Esta ambición limitada de los socios comerciantes, junto con la falta de fondos propios y los fracasos en sus tentativas de expansión en el extranjero, fueron seguramente las causas principales que frenaron el

desarrollo en esta época del seguro barcelonés, y Barcelona no alcanzó una importancia aseguradora en consonancia con su comercio marítimo. Las compañías pues, se replegaron sobre el negocio local y nacional, más seguro.

Estas compañías mantuvieron buenas relaciones entre ellas, a pesar de ser competidoras en un mercado bastante restringido, e intercambiaron con frecuencia operaciones de reaseguro

Como hemos indicado en varias partes de este trabajo, en nuestra opinión, las compañías del siglo XVIII fueron administradas con prudencia y tuvieron en cuenta, en cierta medida, las particularidades económicas y administrativas de la técnica aseguradora. El papel más importante en esta prudente administración fue el del director, al cual las escrituras de fundación dieron poderes muy amplios, especialmente en la suscripción de los riesgos. El análisis correcto de los elementos que concurren en un riesgo marítimo y la aplicación de la prima más adecuada dependían de su experiencia, de sus conocimientos del mercado y de las personas que actuaban en él. Señalaremos también que sus administradores tuvieron el acierto de no comprometer los fondos propios disponibles de la compañía en operaciones financieras que eran propias del negocio de banqueros comerciales (descuento de letras, préstamos a riesgo de mar,..) y de limitarse a la negociación de albaranes (préstamos a corto plazo, garantizados por mercancías).

En los pocos años de su actividad, los aseguradores barceloneses del siglo XVIII perfeccionaron el instrumento base de su negocio, la póliza de seguros, que les permitió responder adecuadamente a las necesidades de sus clientes, asegurando la totalidad de sus riesgos hacia cualquier destino, comprometiéndose a tramitar y pagar rápidamente las indemnizaciones, al mismo tiempo que resguardaban los resultados de sus cuentas anuales mediante cláusulas limitativas como las franquicias. Los aseguradores del siglo XIX aprovecharon ampliamente estas experiencias.

¿Por qué estas compañías desaparecieron a final del siglo XVIII o a principios del XIX? Es un interrogante para cuya respuesta carecemos de datos ciertos. Las escrituras de cierre de las compañías nunca indicaban el motivo de esta decisión. Como tentativa de respuesta a esta pregunta, hemos indicado algunas causas posibles, sin poder establecer un orden de importancia entre ellas.

La reducción del tráfico marítimo, sobre todo el americano, a causa de las varias guerras en las cuales se vio involucrada España (1773 con Francia, 1779 con Inglaterra, 1797 otra vez con Inglaterra hasta 1808), la caída de los precios del vino y del aguardiente y la derrota de Trafalgar, después de la cual España perdió el control de sus rutas atlánticas, provocaron una fuerte reducción del negocio asegurador. A los comerciantes barceloneses no les interesaba mantener un capital, aunque fuera solamente comprometido, en un negocio en fuerte decadencia y lo abandonaron. El negocio del seguro para los comerciantes barceloneses era una actividad anexa a sus otros más

importantes negocios comerciales y cuando surgieron dificultades y éste dejó de dar beneficios (o incluso dio pérdidas) lo abandonaron y sólo continuaron unos pocos que, además de comerciantes, tenían vocación de aseguradores. Así, según el *Almanak mercantil* para el año 1802, sólo quedaban en Barcelona, en aquel año, cuatro compañías activas, que desaparecieron también pocos años después.

Otro elemento que, seguramente, influyó en la decisión de los socios de no renovar sus compañías y liquidarlas al siguiente vencimiento fue, sin duda, las numerosas quiebras de comerciantes, socios de compañías de seguros, entre 1783 y 1808. Frente a la opción de mantener viva una compañía cuyo negocio menguaba día a día, con el riesgo añadido de tener que pagar los eventuales dividendos pasivos de los socios quebrados, parece lógico que optaran por el cierre de la compañía.

Además, en los últimos años del siglo XVIII se habían constituido nuevas compañías de seguros marítimos y de incendios en Madrid en forma de sociedades anónimas por acciones, en las cuales la responsabilidad de los socios quedaba limitada al valor nominal de las acciones suscritas, pero preveían el ingreso en la caja de la compañía del capital suscrito por cada socio, lo que suponía un cambio importante en las costumbres de los aseguradores barceloneses. Creemos que fue otra razón importante para que estos socios no renovaran sus compañías.

Finalmente, la Real Cédula del 23 de diciembre de 1789 que establecía por primera vez la obligación de obtener la Real aprobación para la fundación de una nueva compañía de seguros y la siguiente Real Cédula del 23 de febrero de 1800 por la que la Corona concedía a la nueva compañía creada en Cádiz bajo el nombre de Reina María Luisa la exclusiva para dos años durante los cuales no podía crearse compañías similares en España contribuyeron también a la desaparición de las compañías aseguradoras barcelonesas.

Barcelona fue pionera en emitir ordenanzas de control del seguro marítimo y éstas fueron aplicadas durante largos periodos en muchos puertos del Mediterráneo y del Atlántico. La fundación de compañías de seguros marítimos en los últimos años del siglo XVIII, no se produjo sólo en Barcelona sino en todos los puertos marítimos importantes del país y las pautas de funcionamiento de todas estas compañías fueron bastante similares.

El seguro barcelonés, sin embargo, no sufrió tan duramente el impacto de la crisis del comercio americano de los últimos años del siglo como en otras plazas (en Cádiz, por ejemplo, todas las compañías de seguros marítimos quebraron). Ninguna de las seis compañías barcelonesas del siglo XVIII quebró, lo que explica la escasez de documentos particulares de las mismas, puesto que ninguna de ellas pasó por los trámites de una quiebra que hubiera dejado restos documentales en los archivos. Después de la desaparición de las últimas compañías creadas en el siglo XVIII (las dos últimas en 1806 y 1807), el seguro marítimo barcelonés entró en una fase de recesión que duró hasta

1838, fecha en la cual se creó la primera compañía del siglo XIX, la Compañía Barcelonesa de seguros marítimos.

El tráfico directo con América había desaparecido casi por completo a causa de la guerra con Inglaterra, terminada en 1808 y de la segunda guerra de independencia de los EUA con Inglaterra (1808-1815) y por la actividad de los corsarios de las repúblicas insurgentes. En Barcelona se siguieron haciendo seguros marítimos pero en número muy reducido. La mayor parte del tráfico era de pequeño cabotaje costero, que habitualmente no se aseguraba. No hemos encontrado, en ninguna de los archivos consultados, copia de seguros de este tipo de comercio. Los seguros eran suscritos por comerciantes locales y por representantes de casas aseguradoras de Madrid y La Coruña. Los aseguradores barceloneses habían vuelto a la primera fase del seguro, la de *comerciantes-aseguradores*, que siempre había estado presente en la plaza. La mayor rapidez del correo permitía también acudir a los mercados de Marsella, Génova e incluso Londres.

Una vez acabado el proceso de independencia de las antiguas colonias y después del reconocimiento del gobierno español de los nuevos países, el comercio con América volvió a renacer poco a poco hasta asumir niveles que hicieron nuevamente necesaria, junto con las necesidades de la creciente industrialización, la creación de un mercado y de compañías de seguros marítimos locales. A la Compañía Barcelonesa de Seguros Marítimos, que fue la primera creada para cubrir la falta de aseguradores locales en 1838, siguieron, en pocos años, otras quince compañías.

A los socios de las primeras compañías del siglo XIX les animaron seguramente los mismos motivos que a los que crearon las compañías del siglo XVIII. En la constitución de las compañías creadas a partir de enero de 1855 influyó también otro motivo: la esperanza de obtener en la bolsa sustanciosos beneficios puesto que las acciones de las compañías de seguros, que desde 1846 habían cotizado siempre por encima del índice medio de la Bolsa, habían iniciado a partir de los últimos meses de 1854 un alza vertiginosa de sus cotizaciones, mientras que el índice general bajaba. Resulta imposible valorar hoy la importancia de esta motivación de los socios, pero la composición del accionariado de las compañías creadas después de esta fecha nos induce a pensar que la esperanza de beneficios bursátiles prevaleció sobre los intereses aseguradores. El hecho de que dos de las compañías creadas en 1857, La Alianza y la Compañía Hispana, cuya escritura de fundación se firmaron sólo tres y un mes antes de la gran caída de las cotizaciones (18 de mayo de 1857), no siguieron con los trámites para la aprobación de sus estatutos, nos confirma en nuestra opinión.

Las compañías de seguros creadas en el siglo XIX eran ya auténticas compañías modernas de seguros, aunque mantuvieron una dirección no profesional. Su estructura empresarial respetaba las normas del Código de Comercio y la Ley de Sociedades Anónimas y su contabilidad incluía las provisiones técnicas que hemos comentado. La desaparición de la

responsabilidad ilimitada de los socios, dispuestas en el Código de Comercio, permitió la constitución de capitales sociales elevados, aunque se desembolsó sólo una pequeña parte de los mismos. La dirección, salvo dos excepciones, se componía de tres miembros, responsables solidariamente frente a los accionistas. Una dirección tricéfala no era la costumbre en la época, pero como la suscripción de los riesgos (aceptar el riesgo y fijar la prima) era una operación cada vez más difícil, es comprensible que las compañías la confiaran a tres personas y no a una sola, como en el siglo XVIII. La estructura del accionariado cambió también. En el siglo XVIII las acciones disponibles eran pocas y se repartieron entre comerciantes locales con intereses afines. Para mantener esta cohesión en el grupo de socios, las acciones eran sindicadas y no había comerciantes socios de varias compañías (algunas lo prohibían en sus estatutos). En el siglo XIX las acciones eran numerosas y fueron suscritas por personas de diferentes estatus sociales y residencias y eran fácilmente negociables en la bolsa. Los titulares de acciones de estas compañías también formaron grupos importantes. El Consejo de administración, llamado habitualmente Junta de gobierno, y la Asamblea general de accionistas funcionaban como en las sociedades anónimas de hoy. En su cuenta de pérdidas y ganancias y en su balance se reflejaban claramente las particularidades de una compañía de seguros y al final de cada ejercicio se constituían por un lado una reserva patrimonial (establecida por la Ley de Sociedades Anónimas) con dotaciones anuales que se deducían de los beneficios y por otro lado las provisiones técnicas necesarias. Además, dos compañías incluyeron una deducción de los beneficios a repartir entre los asegurados (participación en los beneficios). De esta manera las cuentas de pérdidas y ganancias establecían exactamente los resultados (beneficios o pérdidas) del ejercicio, que podían ser repartidos entre los accionistas, según decisión de la Junta general de accionistas, y el balance reflejaba la situación patrimonial al final de cada ejercicio: el capital social desembolsado (que variaba con cierta frecuencia, como hemos indicado en el cuadro 23), deudas y créditos y el conjunto de fondos disponibles.

El hecho de disponer de fondos propios estimuló a las compañías a intentar construir rápidamente una red de corresponsales (agentes con autorización para suscribir riesgos) en España y en el extranjero. Nombraron así corresponsales en el Mediterráneo y en puertos atlánticos, americanos e incluso en Filipinas. Al igual que en el siglo XVIII, esta rápida expansión territorial fue un fracaso y las compañías tuvieron que soportar los cuantiosos costes del cierre de estas representaciones. Limitaron finalmente su expansión territorial a algunos puertos de la península y de las colonias españolas.

La Ley de Sociedades Anónimas y sus dos Reglamentos iniciaron el control estricto del Estado sobre las compañías de seguros, con lo cual la solvencia de las compañías quedaba garantizada por esta vigilancia. La inversión de los excedentes monetarios es otro aspecto que diferencia a las compañías del siglo XVIII de las del siglo siguiente. En el siglo XVIII las utilidades que aportaron estas inversiones a las compañías fueron de escasa importancia: en la compañía de Francisco de Milans alcanzaron en 1774 sólo el 0,26% del total

de las primas. En el siglo siguiente esta aportación fue bastante cuantiosa, por lo menos en los primeros años: en la compañía El Ancora alcanzaron en 1858 el 6,7% de las primas. En sus controles trimestrales, previstos por la Ley de Sociedades Anónimas, las autoridades encontraron malas gestiones en este campo (que llevaron a las compañías Seguros del Comercio Marítimo y La Esperanza al cierre forzoso en 1861) y el gobierno recortó las posibilidades de inversión de las compañías en 1859. Aunque posteriormente, en 1864, estas medidas fueron suavizadas, la rentabilidad de la inversión de los fondos propios siguió siendo reducida con respecto a la de los primeros años.

Los acuerdos que firmaron nueve de las catorce compañías activas en el mercado en 1860 constituyen un hecho notable en la historia del seguro. Bien es cierto que el mercado había llegado a unos niveles de competencia tan grandes que la capacidad de supervivencia de la actividad aseguradora estaba al límite y las condiciones en las cuales se suscribían pólizas estaban a niveles insostenibles para las compañías, pero el hecho de que grupos de comerciantes y de especuladores bursátiles que componían el accionariado de las compañías, muy individualistas, hubieran llegado a firmar estos acuerdos, no deja de ser un acto de prudencia y de responsabilidad. También es cierto que, una vez cumplido su objetivo de sanear el mercado, el individualismo de estas personas volvió a imponerse y los acuerdos no fueron renovados al cabo de dos años, fallando así el propósito de uno de los dos acuerdos, que era el de terminar con la fusión de las compañías que lo habían firmado. Estos acuerdos permitieron enderezar el rumbo del mercado y sus efectos positivos permanecieron en los años siguientes, hasta el cierre de las compañías.

El documento principal de la actividad aseguradora, la póliza, no sufrió cambios importantes con respecto a las que se habían introducido en 1802: sólo se ampliaron las franquicias y se introdujo el concepto de descuento por la diferencia de nuevo a viejo en las reparaciones de los barcos.

Estas compañías cerraron su actividad y se retiraron del mercado (ninguna de ellas quebró) bien sea por imposición de la autoridad, bien por decisión de su accionista principal que compró el resto de las acciones en el mercado y disolvió la compañía, por voluntad (no especificada) de sus accionistas, y sobre todo, por las crisis de la bolsa de 1857 y de 1866. Al final del periodo estudiado sólo quedaban en activo siete compañías, que también cerraron en la década siguiente, la última de ellas en 1886. Con el cierre de la última de estas compañías se terminó una época en la historia del seguro marítimo barcelonés, el de las sociedades sin una dirección profesionalizada.

A pesar de que las compañías de seguros barcelonesas figuraran casi todas entre las primeras cincuenta sociedades españolas, en función del capital social (en los años 1866-1867), la importancia de las mismas en el panorama económico catalán fue pequeña, ya que en 1862 el total de sus primas sólo alcanzaba el 0,63% del PIB catalán. Fueron reemplazadas por otras aseguradoras de estructura similar, pero con una dirección profesional y estable, indispensable para planear y conseguir un desarrollo continuado, con

capitales desembolsados más elevados y con los conocimientos necesarios para responder a los retos planteados por la mecanización del transporte marítimo, de los barcos, de las instalaciones portuarias y por las nuevas rutas abiertas por el comercio. Este nuevo periodo del seguro barcelonés se inició ya en 1879 con la fundación del Centro de Navieros Aseguradores dedicado al seguro de transportes marítimos, fluviales y terrestres.

Confiamos haber explicado claramente el funcionamiento del mercado asegurador y la actividad diaria de las compañías de seguros barcelonesas, que era uno de los objetivos de esta tesis. Hemos seguido durante un siglo la evolución del mercado asegurador barcelonés y su pase de una forma casi artesanal a una industrial en dos etapas, relacionándola con los acontecimientos históricos y económicos y los cambios legales que afectaron a su actividad. Algunas de sus exitosas particularidades como la total autofinanciación de su desarrollo, en el siglo XVIII, y parcial en el siglo XIX, la precisión de su póliza, la actitud abierta de sus participantes a colaborar entre ellos en momentos de crisis y el hecho de que, cuando los acontecimientos económicos forzaron la disolución de sus compañías, éstas lo hicieron de forma ordenada, sin dejar rastros negativos en su camino, han sido puesto de relieve en este trabajo por primera vez, al igual que sus actuaciones negativas, como el fracaso de su expansión territorial y el periodo de feroz competencia que causó cuantiosa pérdida a algunas de las compañías. Hemos podido valorar la aportación económica a la plaza de Barcelona de las compañías estudiadas, tanto en volumen de capitales invertidos, en la cobertura de las necesidades de la misma (70% en el año 1793 y casi el 100% en los años 1858 y 1862), así como en beneficios producidos (bastantes reducidos), lo que nos ha permitido rectificar algunas afirmaciones que los sobrevaloraban y explicar unas particularidades del negocio asegurador barcelonés que no habían sido comentadas hasta la fecha como la ya citada autofinanciación de su desarrollo, su estrecha dependencia de los avatares del comercio americano y el proceso cada vez más estricto de control del Estado sobre esta actividad económica. También hemos podido rectificar algunas afirmaciones erróneas sobre aspectos del seguro marítimo que hemos encontrado en diversas obras. Con una sola excepción (la Garantía), las compañías de seguros barcelonesas mantuvieron siempre una total independencia de sociedades de créditos y de bancos. La existencia de un mercado de seguros marítimos activo en la plaza contribuyó de manera importante al desarrollo y sobre todo a la seguridad de su comercio marítimo. Teniendo en cuenta la escasez de documentos originales de las compañías, esperamos haber dado una visión bastante completa del seguro marítimo barcelonés y de su evolución en el periodo estudiado.

11 APÉNDICES

1. Las cuentas y la contabilización de las provisiones técnicas

La constitución de provisiones al final de un ejercicio, como ya hemos comentado, no es una práctica exclusiva del seguro puesto que una sociedad comercial puede, por ejemplo, constituir provisiones para créditos de cobro dudoso o para facturas pendientes de pago o de cobro. Para las compañías de seguros la correcta valoración y la contabilización de las provisiones técnica (calculadas de la manera indicada en el punto 9.5) en sus cuentas es indispensable y obligatoria para que estas reflejen la realidad de todo un ejercicio.

Las compañías del siglo XVIII no constituyeron estas provisiones pero utilizaban métodos diversos para obtener un resultado similar, como, por ejemplo, diferir el pago de los beneficios durante uno o más años. Las compañías del siglo XIX constituyeron las provisiones para siniestros pendientes de pago en sus cuentas anuales; sin embargo la mayoría de ellas no establecieron ninguna provisión de primas no consumida. Esta ausencia no tenía gran influencias en sus cuentas puesto que su ejercicio empezaba el 1 de enero y terminaba el 31 de diciembre y los viajes oceánicos se interrumpían en la época invernal. La provisión de primas no consumidas representaba así una cantidad muy pequeña, que no variaba mucho de un año a otro.

Para explicar la contabilización y la influencia de las provisiones técnicas en las cuentas, hemos preparado un modelo de la cuenta de Pérdidas y Ganancias de una compañía de seguros durante dos años seguidos.

Las cuentas de Pérdidas y Ganancias de dos años seguidos son las siguientes:

Gastos	Año 2003	Ingresos	
Pagos por siniestros de 2003:	36	Primas cobradas :	100
Pagos por siniestros de 2002:	19,2	Provisiones técnicas 2002	
Provisiones técnicas del año 2003		- primas no consumidas :	16
- primas no consumidas:	20	- siniestros pendientes. de pago:	19,2
- siniestros pendientes. de pago:	24	- siniestros no declarados :	2,1
- siniestros no declarados :	2,5	Producto de las inversiones:	1,5
Gastos generales:	10		
Beneficio del año 2003:	27,1		

Gastos	Año 2004	Ingresos	
Pagos por siniestros 2004 :	45	Primas cobradas:	125
Pagos por siniestro 2003 :	24	Provisiones técnicas del año 2003	
Provisiones técnicas del año 2004		- primas no consumidas:	20
- primas no consumidas:	25	- siniestros pendientes de pago:	24
- siniestros pendientes de pago:	30	- siniestros no declarados:	2,5
- siniestros no declarados:	3	Producto de las inversiones:	1,9
Gastos generales:	12,5		
Beneficio del año 2004:	33,9		

La contabilización y el traspaso de las provisiones de un ejercicio al siguiente queda así claramente explicitado. Los pagos por siniestros realizados en 2.004 y correspondientes a siniestros ocurridos en 2003 (24 unidades monetarias) no influyen en los resultados de la cuentas de 2.004, puesto que están en Ingresos y en Gastos. Las primas, los siniestros correspondientes al año y la tasa de siniestralidad del año 2.004, desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre, son las siguientes:

Primas cobradas en 2004	125
+ Provisión de primas 2003	20
<Provisión de primas 2004>	25
= Primas correspondientes a 2004	120

Los siniestros correspondientes al año 2004 suman:

Siniestros pagados en el año (45+24):	79
+ Provisión siniestros pendientes. de pago 2004:	30
<Provisión siniestros pendientes de pago 2003:	24
+ Provisión siniestros no declarados 2004:	3
<Provisión siniestros no declarados> 2003.	2,5
= Siniestros correspondientes a 2004:	75,5

La tasa de siniestralidad del año 2.004 es: $75,5/120 = 62$

2. Actas notariales de las compañías del siglo XVIII

En este apéndice relacionamos, en forma resumida, todas las escrituras relativas a las compañías de seguros marítimos de este estudio, indicando el año y la página inicial del protocolo notarial. La mayoría figuran en los protocolos de los notarios Ramón Font Alier entre los años 1771 y 1786 y Ramon Font de la Vall y Rojas desde 1787 hasta 1800, conservados en el Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona (AHPB). Ambos fueron notarios de la Lonja de Mar y concentraron en sus despachos la casi totalidad de las actas de las compañías de seguros marítimos. Otros notarios establecieron algunas actas de estas compañías y los mencionamos en su momento.

1771

Pág. 474: acta de fundación del 21.12.1771 de una compañía de seguros marítimos.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación de la Sagrada Familia, Jesús María y Joseph**

Inicio: 1.1.1772

Duración: la que decidan los socios.

Capital de 160.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 16 acciones de 10.000 pesos cada una, suscritas por 16 accionistas.

Director primero: D. Joseph Forn y de Milans

Director segundo: D. Antonio Gispert

Contador: D. Joseph Francisco Seguí.

Diputados consultores: Melchor Guardia y Matas, Joseph Molins, Felipe Prat y Pablo Miarons

La compañía fue creada *“por cuanto en esta ciudad de Barcelona ni en este Principado no se halla Sociedad o Compañía de seguros marítimos del que sigue grave perjuicio al comercio y al público, pues los comerciantes para asegurar sus caudales havian de recurrir a Reynos y comerciantes extranjero”*.

El Director puede invertir los excedentes de caja en préstamos a riesgo de mar.

El salario del director es el 10% de las utilidades pero los empleados necesarios son a su cargo. El salario del contador es de 100 pesos anuales.

La Junta de Diputados consultores se reúne una vez al mes.

1772

Pág. 58: acta del 27.1.1772 de una reunión preparatoria para la fundación de una compañía de seguros marítimos con las mismas características y nombre que la siguiente. Su promotor, Francisco de Milans y de Benages *“se le havia dado alguna inteligencia de que havia algunos hombres de negocio capaces de mantener en esta Ciudad, una Sociedad, y Compañía de seguros”*, preparó unos pactos y condiciones que los 50 presentes en la reunión aprobaron. El capital social, no especificado, estaría dividido en acciones de 5.000 pesos de 128 cuartos, suscrito por los 50 presentes. La duración de la compañía seria de tres años. Unos días después se fundó la compañía.

Pág.87: acta de fundación del 13.2.1772 de una compañía de seguros

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación de la Inmaculada Concepción de María Santísima, Nuestra Señora y de la Gloriosa Santa Eulalia**

Inicio: 13.2.1772

Duración: tres años

Capital social: 385.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 77 acciones, con facultad de aumentarlo hasta 500.000 pesos en los dos meses siguientes, que se hizo sin escritura pública, ya que no la hemos encontrada. 100 acciones, suscritas por 68 accionistas.

Director primero: D. Francisco de Milans y de Benages.

Director segundo: D Manuel Armengol Gener

Diputados consultores: Antonio de Busquets, Juan Pablo Gispert, Antonio Puget, Leopoldo Pi, Miguel Joseph Formentí, Francisco Capala y Andres Tilabein.

Particularidades: fue promovida por D. Francisco de Milans y de Benages “animado del celo patriótico con que continuamente medita”.

Tres de los presentes en la reunión preparatoria anterior no participaron en esta compañía.

1773

Pág. 74: acta del 4.3.1773 de la compañía anterior 1772/87 de la asamblea general y presentación de las cuentas del primer año, con la presencia de 39 accionistas.

Pág. 95: acta del 2.4.1773 de otorgamiento de poderes de la misma compañía 1772/87 a Joseph Font Palaudemanes para cobrar y actuar en pleitos en nombre de la compañía.

1774

Pág. 49: acta del 24.1.1774 de cierre de la compañía de seguros marítimos 1771/474 de Joseph Forn, bajo la Invocación de la Sagrada Familia Jesús, María y José.

Pág. 52: acta de fundación y renovación del 24.1.1774 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación de la Sagrada Familia Jesús, María y Joseph.**

Reemplaza a la anterior del mismo nombre, de 1771/474, extinguida, “para que no falte este ramo del Comercio para comodidad y utilidad del público”.

Inicio: 24.1.1774 Duración: según decidan los accionistas.

Capital social: 200.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 20 acciones suscritas por 20 accionistas (**“no es necesario poner en la caixa el fondo señalado en esta escritura, bastando nuestro crédito para ello, al constituirmos responsables cada uno por su responsable interés en los 10.000 pesos de cada acción”**).

Director primero: D. Melchor de Guardia y Mata

Director segundo: D. Joseph Forn y de Milans, con un salario para ambos del 3% de los beneficios más 1% de las primas de las pólizas suscritas.

Contador: D. Antonio Gispert (con un salario de 100 pesos anuales más 1% de los beneficios).

Diputados consultores: Joseph Francisco Seguí, Pablo Miarons, Félix Prat y Joseph Molins.

Particularidades: la cláusula séptima, común a todas la compañías, prevé que si el total de los capitales asegurados alcanza el capital social suscrito, los Diputados consultores deberán decidir si la compañía suspende

provisionalmente la suscripción de nuevos riesgos o no. En caso de guerra se suspenderá la suscripción de riesgos.

Pág. 159: acta del 10.3.1774 de la asamblea general anual de la compañía 1772/87 de Francisco de Milans y de Benages, con la presencia de 38 accionistas (sobre un total de 68). Contiene las cuentas de los dos ejercicios anteriores y la propuesta de distribución de los beneficios, aceptada por los presentes (ver punto 5.3).

Pág. 180: acta del 20.4.1774 de nombramiento del nuevo director primero de la compañía 1774/52 en la persona de Guillermo Timmermans en substitución de Melchor Guardia.

Pág. 329: acta de fundación del 13.7.1774 de una compañía de seguros marítimos.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo el Patrocinio de la Virgen Nuestra Señora, invocada en el nombre de la Merced, Patrona de esta Ciudad y los gloriosos San Antonio de Papua y San Ramón de Peñafort.**

En el preámbulo de la escritura se indica “Habiendo experimentado que no bastan las dos compañías de seguros marítimos ya establecidas en esta ciudad para asegurar la crecientes cantidades que se ofrecen sobre un solo bastimento ya de esta real Compañías de Indias como de otros españoles y extranjeros, muy interesados para serles prohibido asegurar mas de una cierta cantidad sobre cada uno y para este motivo se ha de acudir a dominios extranjeros para asegurar las cantidades sobrentas,…”

Inicio: 13.7.1774 Duración: la que decidan los socios.

Capital social: 225.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 45 acciones de 5.000 pesos, suscritas por 32 accionistas.

Director primero: D. Juan de Larrard

Director segundo: D. Matheo Civil

Contador: D. Joseph Pujol y Pujol

Diputados consultores: Joseph Gloria, Sebastián Anglí, Juan Bautista Arbolí y Valentín Riera.

1775

Pág. 37: acta de fundación y renovación del 23.2.1775 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación y patrocinio de la Inmaculada Concepción de María Santísima Nuestra Señora y de la Gloriosa Barcelonesa Santa Eulalia.**

Reemplaza a la anterior de 1772/87, fundada por tres años “por el zelo patriótico de D. Francisco de Milans y de Benages y acercándose el fin de la duración de la compañías del mismo nombre...”

Inicio: 14.2.1775 Duración: 5 años desde el 14.2.1775.

Capital social: 565.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 113 acciones de 5.000 pesos cada una, suscrito por 68 accionistas.

Director primero: D. Francisco de Milans y de Benages

Director segundo: D. Christian Andrea Tilebein

Diputados consultore: Juan Pablo Gispert, Joseph Formenti, Francisco Capala y Vidal, Leopoldo Pi, Salvador Puig, Narciso Plandolit y Antonio Amat i Pont

Particularidades: es la primera compañía que prevé que los socios no pueden tener intereses en otra compañía de seguros.

Los accionistas de la anterior compañía del mismo nombre dejaron los beneficios de la misma, una vez terminados y liquidados todos los riesgos en curso, en la caja de la nueva compañía.

Pág. 215: acta del 30.5.1775 de la compañía anterior 1775/37 de nombramiento de factor en La Coruña de D. Francisco Llobet de la Torre.

Pág. 223 y 349: Actas de nombramientos de factores en otras plazas de la misma compañía 1775/37.

Pág. 229: acta del 7.6.1775 de cesión de 4 acciones de D. Francisco de Milans a D. Juan Phelipe de Castaño.

Pág. 257: acta del 1.7.1775 de otorgamiento de poderes de D. Juan de Larrard, director de la compañía 1774/329 a Juan Pérez Nolly para comparecer en los tribunales en nombre de la compañía.

Pág. 289: acta del 15.7.1775 de aumento del capital a 260.000 pesos (se emiten 7 nuevas acciones, suscritas por 7 de los antiguos accionistas) y se aprueban nuevas normas de suscripción de riesgos de la compañía de J. de Larrard (1774/329). Posibilidad de nombrar agentes en Cádiz y otras zonas, que podrán ser admitidos con una o dos acciones como nuevos socios. Autorización a la dirección para modificar algunas cláusulas de la póliza para asegurar cascos de buques. Se emiten 12 nuevas acciones, suscritas por 7 de los antiguos socios.

Pág. 439: acta del 24.11.1775 de otorgamiento de poder de D. Guillermo Timmermans director de la compañía 1774/52 a Pedro Fragarola y Gaspar Vidal.

1776

Pág. 29: acta del 22.1.1776 de la asamblea general de la compañía 1774/52 de Guillermo Timmermans. Presentes 19 socios. Deciden que se cierre la compañía 1774/52 del mismo nombre, con la oposición del Antonio Nadal y Darrer.

Pág. 32: acta del 24.1.1776 de la Asamblea general de la compañía de Melchor de Guardia 1774/52, con la presencia de 19 accionistas. Se reafirma el cierre de la compañía, que será reemplazada por otra.

Pág. 37: acta del 30.1.1776 de comunicación del cierre de la compañía 1774/52 a algunos accionistas que no estaban presentes en la asamblea del 32.1.1776

Pág. 43: acta de fundación y renovación del 31.1.1776 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la invocación y patrocinio de la Sagrada Familia Jesús, María y José, el venerado San Joaquín y Santa Ana.**

Reemplaza la anterior de 1774/52

Inicio: 31.1.1776

Duración: según decidan los socios.

Capital social de 230.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 23 acciones de 10.000 pesos, suscritas por 23 accionistas Se pide que los accionistas dejen en la caja de la compañía los beneficio hasta alcanza la suma de 3.000 pesos de 128 cuartos por cada acción.

Director primero: D. Guillermo Timmermans

Director segundo: D. Félix Prats

Contador: Antonio Pongem Alaban,

Diputados consultores: Melchor de Guardia, Joseph Francisco Seguí, Joseph Font y de Milans y Antonio Gispert.

Pág. 119: acta del 26.2.1776 en la cual Joseph Sansalvador Pelayo (accionista de la compañía 1775/37 de Milans y de Benages) vende su acción de 5.000 pesos de la compañía 1772/87 (en fase de liquidación), con todos sus derechos y obligaciones, a Joaquín Roca por 1.000 libras catalanas.

Pág.123: acta del 27.2.1776 de nombramiento por la compañía anterior 1776/43 de un factor (representante) en La Coruña en la persona de D. Francisco Llobet de la Torre. El acta detalla todas sus obligaciones.

Pág. 167: acta del 29.2.1776 de la misma compañía de G. Timmermans 1776/43, de nombramiento de un factor en Cádiz en la persona de Antonio Miquel y Folch.

Pág. 178 y 231: actas de las asambleas del 10.4.1776 y 8.5.1776 de la compañía 1775/37 de Francisco de Milans y de Benages, con la presencia de 38 y 40 accionistas respectivamente. Se decide aumentar el capital máximo asegurable para barcos de guerra de su Majestad a América hasta 40.000 pesos y luego hasta 60.000 pesos, reducir el número de acciones de 117 a 100 y “activar en bien de dicha sociedad algunas gratificaciones” (al contador y al director).

Pág. 325: acta de fundación del 21.7.1776 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo el Patrocinio de la Virgen Nuestra Señora invocada en el nombre de la Merced, Patrona de la Ciudad y de los gloriosos San Antonio de Padua y San Ramón de Peñafort.**

Reemplaza a la anterior 1774/329 (que se da por extinguida). Los anteriores estatutos no permitían nombrar agentes en otras plazas y algunos accionistas se oponían a esta prohibición.

Inicio: 21.7.1776 Duración: un año.
Capital social: 260.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 52 acciones, suscritas por 21 accionistas.
Director primero: D. Juan de Larrard
Director segundo: D. Matheo Civit
Contador: D. Joseph Pujol y Pujol
Diputados consultores: Joseph Gloria, Sebastián Anglí, Juan Bautista Arbolí y Valentín Riera.

1777

Pág. 41. Notario José Mariano Avella. Manual de 1777.
Acta de fundación y renovación del 23.1.1777 de una compañía de seguros.
Nombre: **Compañía de seguros bajo la Protección e Invocación de la Purísima e Inmaculada Concepción de María Santísima Nuestra Señora y de la Gloriosa Santa Eulalia.**
Reemplaza a la anterior de 1775/37
En el nombre de la compañía no se cita “seguros marítimos”. El texto de la escritura sin embargo no deja dudas de que la compañía se dedicará únicamente a los seguros marítimos. Tampoco indica que reemplaza a la anterior del 23.5.1775 (1775/37), que se cerró antes de los 5 años de duración previsto.
Inicio: 23.1.1777
Duración: “durante el beneficio de los interesados”
Capital social: 500.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 100 acciones de 5.000 pesos.
Director: Francisco de Milans y de Benages
Vice-director: Christian Andrés Tilebein
Contador: Francisco Capalá y Vidal
Diputados consiliarios: los directores, el contador, el consultor letrado de la compañía y del Banco de Fondos Perdidos.
Particularidades: las acciones se repartieron de la manera siguiente: 8 para Francisco de Milans, 4 para Christian Tilebein, 4 para Francisco Capalá y Vidal y las restantes 84 para la Compañía de Fondos Perdidos, representada por sus directores. Es la primera y única compañía de seguros cuyo capital está controlado por otra sociedad. La Compañía de Fondos Perdidos había sido creada por el mismo Francisco de Milans y otros socios de la compañía 1775/37 y se dedicaba a los seguros de vida. La escritura establece el reparto de tareas entre el director y el vice-director.

Pág. 77: acta de fundación del 30.1.1777 de una nueva compañía de seguros.
Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación y el patrocinio de Nuestra Señora de la Esperanza y de las Almas del Purgatorio a cuyo amparo nos acogemos.**
Inicio: 30.1.1777 Duración: según decida los socios.
Capital social: 250.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 50 acciones de 5.000 pesos suscritas por 33 accionistas (no se permiten más de 2 acciones por

socio).” Aunque no sea necesario poner en caja el fondo señalado, los accionistas dejarán en la caja de la compañía los beneficios hasta alcanzar la suma de 1.500 pesos sencillos por acción”.

Director primero: D. Benito Duran y Cerdá

Director segundo: D. Olaguer Verdaguer y Ros

Contador: D. Francisco Antonio Martí.

Diputados consultores: Francisco Constans, Antonio Morera y Vieta, Rafael Puget y Miguel Joseph Castelló.

Pág. 235 y 409. Notario José Mariano Abella

Actas del 19.4. y 5.10.1777 en las cuales Francisco de Milans, director de la compañía 1777/41, nombra a Bonaventura Magarola y Joseph Antonio Almera factores de la compañía en Cádiz.

Pág. 301: acta de fundación del 19.7.1777 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo el Patrocinio de la Virgen Nuestra Señora invocada con el nombre de la Merced, Patrona de esta Ciudad y de los Gloriosos San Antonio de Padua y San Ramón de Peñafort.**

Reemplaza la anterior 1777/325 “cuio termino se halla fenecido”.

Inicio: 19.7.1777 Duración: durante el beneplácito de mayor número de los interesados pero como mínimo durante tres años.

Capital social: 425.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 85 acciones de 5.000 pesos, suscritas por 36 accionistas.

Director primero: D. Juan de Larrard

Director segundo: D Matheo Civit

Contador: D. Joseph Pujol y Pujol

Diputados consultores: Joseph Gloria, Sebastián Anglí, Juan Bautista Arbolí y Valentín Rivera.

1778

Pág. 11: acta del 30.1.1778 de fundación de una nueva compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación de Nuestra Señora del Rosario, de Santo Domingo y Santa Catalina de Siena.**

Inicio: 1.2.1778 Duración: tres años

Capital social: 300.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 60 acciones de 5.000 pesos, suscritas por 58 accionistas, con posibilidad de aumentarlo hasta 500.000. **Prevé que los accionistas depositen en caja en dinero de contado el 5% del valor de las acciones suscritas.**

Director primero: D. Joseph Quadradas

Director segundo: D. Antonio Buch

Contador: D. Antonio Comaduran y Rubira. Tesorero: Antonio Lletjos.

Diputados consultores: Juan Antúnez, Juan Sirombra, Juan Carlos Cini y Francisco Prats.

Particularidades: remuneración del director primero: 4% de las utilidades líquidas (o 400 pesos si no hay utilidades) y 2% para el director segundo.

Pág. 37, 81, 82, 115, 120, 122, 150 y 162: actas para la entrada de nuevos socios de la compañía de Joseph Cuadradas, 1778/11.

Pág. 98: acta de la misma compañía: se pide a los socios que ingresen el 5% del valor de las acciones en la caja de la compañía.

Pág. 169: Notario José Mariano Avella. Francisco de Milans, director de la compañía 1777/41, nombra director en Cádiz a D. Joseph Padres, con poderes muy amplios.

Pág. 385: acta del 19.7.1778 de la compañía de Juan de Larrard, 1777/301 nombrando factor en Cádiz a D. Juan Antonio Almera.

1779

Pág. 124: acta del 12.4.1779 de la asamblea general de la compañía de Joseph Cuadradas, 1778/11, con la presencia de 21 accionistas. Presentación del balance y asuntos varios.

Pág. 156: acta del 3.5.1779 de la reunión de los Diputados conciliarios de la compañía de Joseph Cuadradas, 1778/11: hay que enviar fondos al factor de Marsella D. Guimerá para el pago de algunos siniestros.

Pág. 162: acta del 5.5.1779: se otorgan poderes a varios accionistas de la misma compañía 1778/11 para que se desplacen a Marsella para pedir cuentas de su administración al factor Guimerá.

Pág. 177: acta del 20.5.1779: la compañía 1778/11 otorga poderes para representarla en los tribunales a D. Joan Pérez.

Pág. 248: acta del 22.7.1779 en la cual los accionistas de la compañía 1778/11 citados en la pág. 162 anterior, informan sobre el resultado de su visita a Marsella. El factor Guimerá debe 18.000 libras catalanas. Se nombra a Francisco Espar y Arau Director primero de la compañía, en substitución de D. Joseph Cuadradas,

Pág. 452: acta del 20.12.1779 de la Asamblea general de la compañía 1778/11, con la presencia de 51 accionistas. El nuevo director, Francisco Espar y Arau presenta el balance del año anterior y el total desembolsado por los accionistas hasta la fecha, que suma 190.360 libras. Examinan las actuaciones de los factores de Marsella, Cádiz y Alicante ("los factores regularmente ambicionan por la comisión", comenta uno de los socios) y deciden liquidar a los tres. La compañía termina en 1780. Se decide continuar un año más.

1780

Pág. 134: acta del 6.3.1780 de la petición de abandono de un cargamento de 500 sacos de avellanas, en un viaje de Salou a Londres de la sociedad Nicolas Guille y Cía. en favor de los aseguradores (no indicados), después de que, por la guerra con Inglaterra el barco quedara retenido en La Coruña.

Pág. 328: acta del 11.9.1780 de revocación de los poderes del factor de Marsella D. Guimera de la compañía 1778/11 de Francisco Espar.

Pág. 339: acta del 5.10.1780 de nombramiento de D. Miguel Serrat como apoderado de la misma compañía 1778/11.

Pág. 340: acta del 12.10.1780 de la asamblea general de la compañía 1778/11, con la presencia de 45 accionistas. El director pide un desembolso de 350 libras por acción para cubrir siniestros.

1781

Pág. 87: acta del 12.3.1781 de la Asamblea general de accionistas de la compañía 1778/11 de Francisco Espar, con la presencia de 49 accionistas. El director presenta las cuentas, falta cubrir pagos y los agentes de Marsella y Cádiz no han liquidado las primas. Quiere dimitir, pero varios socios alaban su labor y la asamblea no acepta su dimisión.

1782

Pág. 129: acta del 24.2.1782 de la Asamblea general de la compañía de Guillermo Timmermans. 1776/43, con la presencia de 21 accionistas. Se discute el cambio del factor de Cádiz.

Pág. 131: acta del 27.2. 1782 de revocación de los poderes del factor de Cádiz D. Antonio Miquel Folch de la compañía 1776/43.

Pág. 142: acta del 4.3.1782 de la asamblea general de la compañía 1777/77 de Benito Duran y Cerda, con la presencia de 31 accionistas, para discutir los problemas causados por la mala administración del director (falta de sellado de libros y deuda personal con la compañía del mismo director). Se revoca su nombramiento de director y en su lugar se nombra a D. Olaguer Verdaguer y Ros.

Pág. 156: acta del 5.3.1782 de otorgamiento de poderes para representar a la compañía 1777/77 en los tribunales a D. Mauricio Tomás y Prat por su Director D. Oleguer Verdaguer y Ros.

Pág. 294: acta de fundación del 23.3.1782 de una compañía de seguros.

Nombre: Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación de Nuestra Señora del Rosario.

Reemplaza a la fenecida 1778/11 "por las muchas pérdidas de la anterior compañía con motivo de la guerra".

Inicio: 23.3.1782 Duración: un año y demás que crea el beneplácito de la asamblea.

Cada socio puede dejar a la compañía al final de cada año, aunque la asamblea decida que la compañía continúe.

Capital social: 200.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 40 acciones de 5.000 pesos, suscritas por 29 accionistas.

Ya no prevé el ingreso del 5% del capital (como en la anterior acta de fundación de 1778/11).

Director primero: D. Francisco Espar y Arau

Director segundo: el que nombren los Diputados consultores en caso de necesidad.

Contador: D. Antonio Comaduran y Rubira

Diputados consultores: Félix y Francisco Magarola, Antonio Nadal y Darrer, Antonio Lleó y Olivero, Francisco Fals y Orri, Ignacio Ribas y Graells y Joseph Folquer.

Particularidades: remuneración del director: 4,5% de los beneficios, del contador 150 pesos más el ½% de los beneficios. En el momento de la liquidación de la compañía, remuneración especial de 500 pesos para el director por todos los trabajos inherentes a la misma, "sean pocos o muchos". Prohibición de nombrar factores en otras plazas.

Pág. 373: acta del 19.8.1782 de la nueva asamblea de la compañía de Benito Duran y Cerda, 1777/77 sobre el problema de la deuda del anterior director, que suma 23.328 libras, 9 sueldo y 3 dineros que no puede pagar. Se establece una forma de pago, con una quita del 35%.

Pág 408: acta del 19.8.1782 de la asamblea general de la compañía 1778/11, ya fenecida, con la presencia de 28 accionistas. Francisco Espar y Arau presenta las cuentas de la liquidación, con pérdidas importantes. Los accionistas deciden meditar un tiempo sobre el futuro de la nueva compañía 1782/294 que la ha reemplazado.

Pág. 417: acta del 5.9.1782 de la Asamblea de la compañía anterior. Se decide una derrama de 400 libras por cada acción.

Pág. 464: acta del 12.11.1782 de la asamblea de la misma compañía. El director comenta los problemas con el Factor de Marsella D. Quimera. Se le pide la devolución de toda la documentación en su poder.

Pág. 471: acta del 13.11.1782 de la Asamblea de la misma compañía. Se trata el asunto de la quiebra del factor de Marsella D. Guimera que debe 18.000 Libras. Se intentará su cobro por la vía legal.

Pág. 489: acta del 9.12.1782 de la asamblea de la compañía 1782/294 de Francisco Espar y Arau. Se decide que la compañía continúe su actividad un año más. Los beneficios del primer año quedarán en la caja.

1783

Pág. 115: acta de fundación del 12.4.1783 de una compañía de seguros.
Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo el Patrocinio de la Virgen Nuestra Señora, invocada con el nombre de la Merced, patrona de la Ciudad y el del Glorioso San Antonio de Padua y San Ramón de Peñafort.**

Reemplaza al a anterior del mismo nombre (1777/301).

Inicio: 12.4.1783 Duración: según decidan los socios.

Capital social: 300.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 60 acciones, suscritas por 24 accionistas.

Director primero: D. Juan de Larrard

Director segundo: D. Mateo Civit

Contador: D. Joseph Pujol y Pujol

Diputados consultores: Onofre Gloria, Juan Bautista Arbolí, Pablo Sabater y Mariano Font.

Pág. 144: acta de fundación del 29.4.1783 de una nueva compañía de seguros.
Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la invocación de Jesús, María y Joseph y San Antonio de Padua.**

Inicio: 29.4.1783 Duración: según decidan los socios, mínimo de un año

Capital social: 110.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 11 acciones de 10.000 pesos, suscritas por 8 accionistas.

Director primero: D. Félix Prat

Director segundo: D. Tomás Llimona

Contador: D. Jaime de Guardia

Diputados consultores: no se nombran.

Particularidades: remuneraciones previstas: 8% de los beneficios para el director primero, 4% para el segundo, y 2% para el contador. Además 150 libras para un empleado.

Pág. 237: acta de fundación y renovación del 11.7.1783 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación de Nuestra Señora de la Esperanza y las Almas del Purgatorio**, "como especiales patronos para que por su medio consigamos en todo el mayor acierto".
Reemplaza la anterior 1777/77.

Inicio: 11.7.1783 Duración: la que decidan los socios.

Capital social: 170.000 pesos de 128 cuartos, dividido en 34 acciones de 5.000 pesos, suscritas por 16 accionistas.

Director primero: D. Olaguer Verdaguer y Ros

Director segundo: D. Jaime Dordra

Contador: D. Jerónimo Argeles

Diputados consultores: Antonio Morera y Vieta, Rafael Puget, Joseph Saurí y Trias y Francisco Cortadellas.

Particularidades: no se distribuyen los beneficios del primer año hasta que se haya terminado el segundo año.

Pág. 410: acta del 30.10.1783 en la cual se admiten dos nuevos socio en la compañía de Juan de Larrard, 1783/115. Firman esta acta en la cual aceptan todas las cláusulas de la nueva compañía.

Pág. 440: acta del 15.12.1783 de la Asamblea general de la compañía de Francisco Espar, 1782/294, con la presencia de 21 accionistas. El director presenta el balance del primer año. La sociedad continuará su actividad un año más. Un accionista renuncia a su acción y se admiten dos nuevos socios.

Pág. 446: acta del 16.12.1783 en la cual D. Joseph Cortadella y Anglada acepta todas las cláusulas de la compañía de Olaguer Verdaguer, 1783/237 y entra como nuevo socio.

1784

Pág. 111: acta del 29.5.1784 de la asamblea de la compañía de Joseph Quadradas 1778/11, en liquidación, convocada por los tres comisionados para la liquidación: hay problemas de retraso en el pago de la liquidación de la compañía por parte de algunos socios. La Asamblea los autoriza a reclamar este pago con presencia del alguacil.

Pág. 154: acta del 11.8.1784 de la asamblea de la compañía anterior, estando presentes todos los socios: la compañía ha perdido un pleito en el Consulado de Alicante y debe pagar. A cada socio le corresponden 1.000 pesos y en la caja sólo hay 525 libras. Deciden recurrir a la Real Sala de los Milquinientos.

Pág. 184: actas del 16.9.1784 de la asamblea general de las compañía de Pablo Puigguriquer, 1776/43. Precisan algunos puntos de los estatutos.

Pág. 214: acta del 6.12.1784 de la asamblea general de la compañía de Francisco Espar, 1782/294, con la presencia de 18 accionistas. Presentación del balance del año anterior.

1785

Pág. 172: acta de la Asamblea del 27.8.1785 de la compañía de J. Cuadradas, 1778/11 para la liquidación de la misma, convocada por los liquidadores para tratar algunos puntos y en espacial de la quiebra del antiguo factor de Marsella D. Guimera.

1786

Pág. 6: acta de la asamblea general del 4.1.1786 de la compañía de Francisco Espar, 1782/294, con la presencia de 22 accionistas. Presentación de las cuentas del año anterior y reparto de un beneficio de 150 libras por acción.

Pág.190: acta de la asamblea del 20.9.1786 de la compañía 1778/11, con la presencia de 33 accionistas, convocada por los comisionados de la liquidación para el cierre definitivo de la misma, puesto que quedaba una deuda de 1.000 libras. Se establece una derrama de 15 libras por acción. Los tres liquidadores piden ser reemplazados, puestos que quedan muchos asuntos y pleitos para resolver.

1787

En 1787 el notario Ramón Font de la Vall y Rojas, hijo del anterior, reemplaza a su padre. En sus protocolos hemos encontrados las actas siguientes:

Pág. 9: acta de la asamblea del 8.1.1787 de la compañía de Francisco Espar, 1782/294, con la presencia de 25 accionistas. Presentación del balance de 1786, que es aprobado. Se decide que la compañía siga activa un año más.

1788

Pág. 11: acta de la asamblea del 9.1.1788 de la misma compañía. Se decide el cierre de la compañía y la creación de otra y se nombran liquidadores.

Pág. 13: acta de fundación del 9.1.1788 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la Invocación de Nuestra Señora del Rosario.**

Reemplaza la anterior de 1782/94. Se suprime del nombre de la compañía Santo Domingo y Santa Catalina de Siena.

Inicio: 10.1.1788 Duración: un año y posteriormente lo que decida la asamblea
Capital social: 200.000 pesos de 128 cuartos dividido en 40 acciones de 5.000 pesos, suscritas por 23 socios. Tampoco en esta renovación se pide el desembolso del 5% del valor de cada acción.

Director primero: D. Francisco Espar y Arau

Director segundo: el Diputado consultor que nombre la Junta de Consultores.

Contador: D. Joseph Nogués

Diputados consultores: D. Félix y Francisco Magarola, Antonio Nadal y Darrer, Antonio Lletjós y Olivero, Francisco Falí y Orri, Joseph Albareda y Juan Antúnez.

Particularidades: remuneración del director: 4,5% de los beneficios, con un mínimo garantizado de 500 pesos y 150 pesos más el ½% de los beneficios para el contador. En caso de decidir los socios la disolución de la compañías, el director deberá hacerse cargo de liquidar todos los asuntos pendientes con una remuneración única de 500 pesos.

1789 – 1800

En este periodo, en los protocolos del notario citado, figura el acta de las asambleas generales de la compañía anterior al inicio de cada año en la cual el director presenta el balance del año anterior. En la primera de estas asambleas el director propuso distribuir el dividendo con cuatro años de retraso, para disponer del tiempo necesario para liquidar todos los asuntos pendientes de cada año. La propuesta fue aceptada. En el acta de 1792 el director indicó que en los años 1789, 1790 y 1791 se aseguraron 1.127.776 libras por un total de primas de 30.760 libras, 13 s. y 8 d. y no habían sufrido ninguna pérdida hasta aquel momento.

1801

AHPB, Real Audiencia, Manual de escrituras de la Escribanía del Real Consulado, volumen 3/6 (1761/1855).

Pág. 285: acta de fundación del 20.12.1801 de una compañía de seguros.

Nombre: **Compañía de seguros marítimos bajo la invocación de la Sagrada Familia Jesús, María y Joseph, San Joaquín y Santa Ana.**

Reemplaza la anterior de 1783/43.

Inicio: 1.10.1802

Duración: según decisión de los socios.

Capital social: 230.000 pesos de 128 cuartos divididos en 23 acciones de 10.000 pesos cada una, suscritos por 23 socios.

Director primero: D. Pablo Puigguriquer

Director segundo: Sr. Barón de Castellet

Contador: D. Joseph Francisco Seguí

Diputados consultores: Pablo Molins, Francisco Puget y Clarina, Jaime Romaña y Francisco Gomis.

Particularidades: al final de su póliza se incluye la cláusula siguiente: *“para el cumplimiento de las obligaciones en que queda constituida la Compañía por la presente Póliza, obliga su entero fondo”*. Los socios, sin embargo, para el cumplimiento de los pactos suscritos en la escritura de fundación, obligan todos sus respectivos bienes y derechos, muebles y raíces, habidos y por haber (para cubrir, por ejemplo, eventuales cúmulos de riesgos). Esta obligación se inscribirá en el Registro de hipotecas.

En el preámbulo de la escritura, después de las habituales citas sobre “los beneficios para la Ciudad...” indica: *podrán asegurar sus caudales sin haber de pagar comisiones ni corretajes*. Es la primer y única vez en que se menciona esta práctica (seguros contratados directamente con la compañía) que, como hemos visto, se aplicaba desde la fundación de la primera compañía.

Los socios dejarán en la caja de la compañía los beneficios hasta alcanzar la cantidad de 3.000 pesos sencillos por acción. No hay obligación de ingresar el capital suscrito. Es la última renovación de las compañías creadas en el siglo XVIII.

AHPB, Real Audiencia, Manual de escrituras del Real Consulado, volumen 3/7. Pág. 88-89: acta de la reunión en asamblea general del 21.11.1802 de los accionistas de la compañía de Francisco Espar y Arau (1788/13), convocada a petición de Francisco Antonio Marí y Francisco Espar y Arau. Se revisan los asuntos pendientes:

- se nombra a Josep Prat para liquidar el asunto del agente de Marsella D. Guimera que sigue pendiente (el mismo agente reconoce en una carta firmada que debe 4172 libras y 10 dineros).
- se decide liquidar la compañía, que cesa su actividad desde esta fecha, bajo el habitual pacto de silencio y callamiento perpetuo sobre las causas del cierre.

Francisco Espar indica que quedan en caja 2.857 libras.

El 23.12.1802 se celebra una segunda reunión para los socios que no pudieron asistir a la anterior. Estos socios ratifican las decisiones tomadas.

Esta es la última escritura de las compañías del siglo XVIII que hemos encontrado.

En las dos páginas siguientes relacionamos los socios que ocuparan cargos directivos en las compañías y su estatus social en la ciudad.

3. Socios directivos de las compañías del siglo XVIII

Nombre (la fecha entre paréntesis indica el año de la quiebra)	Cargo de la compañía			Comer- ciante matri- culado	Cargos en instituciones y Categoría social	Socios de una compañía mercantil que participan en su nombre en una aseguradora
	Tipo de cargo	Cía *	Año **			
José Albareda	Diputado consultor	5	1788			
Antonio Amat Pont	Diputado consultor	2	1775			
Sebastiá Angli	Diputado consultor	3	1774 1776 1777	1761	Primer Cónsul del Tribunal de Comercio	Angli y Sabater
Juan Antúnez	Diputado consultor	5	1777 1788	1786		
Juan Bautista Arboli	Diputado consultor	3	1774 1776 1777 1783	1776		
Jerónimo Argilés	Diputado consultor. Contador	3 4	1777 1783		Primer Cónsul del Tribunal de Comercio	
Antonio de Busquets Durán	Diputado consultor	2	1772	+ No matri- culado		
Antonio Buch	Director 2º	5	1777			
Francisco Capala Vidal	Diputado consultor. Contador	2	1772 1775 1777	1794		
Barón de Castellet	Director 2º	2	1802		Barón	
Miguel J. Castelló	Diputado consultor		1777			M. Castelló y Cía.
Juan Carlos Cimi	Diputado consultor	5	1777			
Mateo Civit	Director 2º	3	1774 1777 1783	+	Junta de Comercio. Tribunal de Comercio	
Antonio Comadurán Rovira	Contador	5	1777 1782			De la Fergé, Comadurán y Cía.
Francisco Constans	Diputado consultor	4	1777			
Jaime Cornet Ferrusola						

Nombre (la fecha entre paréntesis indica el año de la quiebra)	Cargo de la compañía			Comer- ciante matri- culado	Cargos en instituciones y Categoría social	Socios de una compañía mercantil que participan en su nombre en una aseguradora
	Tipo de cargo	Cía *	Año **			
Francisco Cortadellas Anglada	Diputado consultor	4	1783	+		
Josep Cuadros	Director 1º	5	1777			
Jaime Dorda	Director 2º	4	1783	1789	Primer Cónsul del Tribunal de Comercio	Dorda Gassot y Cía.
Benito Durán Cerdá	Director 1º	4	1777	1761	Junta de Comercio. Tribunal de Comercio	Compañía propia
Francisco Espar Acau	Director 1º	5	1779 1782 1788	1788	Primer Cónsul del Tribunal de Comercio	Compañía propia
Francisco Fals Orri (1795)	Diputado consultor	5	1782 1788			
José Folquer	Diputado consultor	5	1782			
Mariano Font (1786)	Diputado consultor	3	1783	1777		Font, Ruscada y Cía.
Miguel A. Forment (1787)	Diputado consultor	2	1772 1775			Miguel Fomentí y Cía.
José Forn i de Milans	Director 1º Director 2º Diputado consultor	1	1771 1774 1776	+	Primer Cónsul del Tribunal de Comercio Ciudadano honrado	Socio de varias compañías
Armengol Gener	Director 2º	2	1772	1758		
Antonio de Gispert	Director 2º Contador Diputado consultor	1	1771 1774 1776	1794	Caballero	+
Juan Pablo Gispert	Diputado consultor	2	1772 1775	1758	Junta de Comercio	
José Gloria	Diputado consultor	3	1774	1761		
Onofre Gloria (1794)	Diputado consultor	3	1771 1783	1782	Primer Cónsul del Tribunal de Comercio	
Ignacio Gomis	Contador	1	1802			

Nombre (la fecha entre paréntesis indica el año de la quiebra)	Cargo de la compañía			Comerciante matriculado	Cargos en instituciones y Categoría social	Socios de una compañía mercantil que participan en su nombre en una aseguradora
	Tipo de cargo	Cía *	Año **			
Jaime de Gúardia	Contador	6	1783			
Melcior Gúardia Mata	Diputado consultor Director 1º	1	1771 1774	1758	Caballero	
Juan de Larrard	Director 1º	3	1774 1777 1783	1777	Junta de Comercio Tribunal de Comercio. Caballero	Compañía propia
Antonio Lletjós Oliveró	Tesorero Diputado conciliario	5	1777 1782 1788	1788		
Tomás Llimona	Director 2º	6	1783	+		
Félix Magarola	Diputado consultor	5	1782 1788	1792	Junta de Comercio	Magarola Hnos.
Francisco Magarola	Diputado consultor	5	1782 1788	+		Magarola Hnos.
Francisco Antonio Martí	Contador Director 2º	4	1777	+		
Pablo Miarons	Diputado Consultor	1	1771 1774			
Francisco de Milans y de Benages	Director 1º	2	1772	1761	Caballero	Milans y Cía.
Narciso Milans y de Tord	Director 1º	2	1803	1794		
José Molins	Diputado consultor	1	1771 1774	1765		+
Antonio Morera Vieta	Diputado consultor	4	1777 1783			
Antonio Nadal Darrer	Diputado consultor	5	1782 1788	1788		
José Nogués	Contador	5	1788	1788		
Leopoldo Pi	Diputado consultor	2	1772 1775			
Narciso Plandolid (1787)	Diputado consultor	2	1775	1788		
Antonio Pongem Alabau	Contador	1	1776	1761		

Nombre (la fecha entre paréntesis indica el año de la quiebra)	Cargo de la compañía			Comer- ciante matri- culado	Cargos en instituciones y Categoría social	Socios de una compañía mercantil que participan en su nombre en una aseguradora
	Tipo de cargo	Cía *	Año **			
S. Félix Prat	Diputado consultor	1	1771 1774 1776	+	Ciudadano honrado	Prat, Martí, Baldric y Fuster
	Director 1º	6	1783			
Francisco Prats	Diputado consultor	5	1777			
Antonio Puget	Diputado consultor	2	1772	1761		
Francesc Puget Clarana	Diputado consultor			1758		
Rafael Puget	Diputado consultor	4	1777	1783		+
Salvador Puig	Diputado consultor	2	1775	+No matri- culado		
Pablo Puigguriquer	Director 1º	1	1783 1802	+		Puigguriquer y Cía.
José Pujol Pujol	Contador	3	1776 1777 1783	1758		
Ignacio Ribas Graell (1787)	Diputado consultor	5	1782	1786		I. Ribas Graell y Cía.
Valentín Riera	Diputado consultor	3	1774 1776	+ No matri- culado		
José Roquer	Diputado consultor					
José Saurí Trías	Diputado consultor	4	1783			
Pablo Sabater	Diputado consultor	3	1783			
José Francisco Seguí	Contador Diputado consultor	1	1771 1774 1776		Tribunal de Comercio Caballero	
Juan Siromba	Diputado consultor	5	1777			
Cristián Andrés Tilebein (1786)	Diputado consultor Director 2º	2	1772 1775 1777			+
Guillermo Timmermans (1801)	Director 1º	1	1774 1776	1787		Negre, Vermis y Timmermans
Oleguer Verdager	Director 1º Director 2º	4	1777 1783	+ No matri- culado		

4. Las compañías de seguros marítimos del siglo XIX: características principales

1. Nombre: Compañía Barcelonesa de Seguros Marítimos

- Domicilio: Merced 10, posteriormente Aviñó 8
- Escritura: 29.4.1836 Notario: J. M. Planas y Compte, 1838, pág. 86 y sig.
- Registro Hipotecas: 1.5.1838
- Registro de Com.: 10.5.1838
- R.C. aprobación: 2.11.1853
- Fecha de disolución: 1866
- Capital social: 250.000 duros (5.000.000 de reales), aumentado a 300.000 el 16.1.1848 y a 600.000 (12.000.000 de reales) 1856
- Acciones: 250 de 20.000 cada una
- Desembolso inicial: 6% del capital. Aumentos posteriores: ver cuadro 23
- Duración prevista: 3 años y medio, prolongado a 10 en 1843 y 15 más 1844
- Fecha de disolución: 1866
- Seguros practicados: seguros marítimos
- Director: Pedro José Ortenbach
- Promotores : J. Martorell, Jaime Tintó, José Mataró
- Junta de Gobierno: Joaquín Castañer, Francisco Fontanellas, Sebastián Soler, Serafín González de Faria, Pedro Gil, Miguel Roig y Rom, José Plandolit, Mariano Sirvent
- Depositario: Elías y Sobrino
- Inversión exceden: letras y pagarés de conocida solvencia y préstamos garantizados por dos personas de confianza
- Salarios: director: 4% de los beneficios y 10.000 r. para gastos de escritorio y salarios de los empleados. Depositario: 1% de los beneficios
- Nueva escritura de renovación de la compañía del 1.4.1857 (notario J. M. Planas y Compte, V.1, pág. 284, escritura 127). Las nuevas características de la compañía “que continuará denominándose Compañía Barcelonesa de seguros marítimos” eran:
 - Capital social: 42.000.000 de reales, dividido en 4.200 acciones de 10.000 reales.
 - Desembolso inicial: 10% del capital
 - Duración: 25 años
 - Director: prevé tres directores
 - Registro de Comercio: 15.4.1857
 - Pedro José Ortenbach, director, quiso aprovechar la bonanza bursátil para multiplicar el capital social de 600.000 duros (12 millones de reales) por 3,5. La caída bursátil de las compañías de seguros sobrevino un mes después y esta escritura quedó sin efectos.
 - Memorias publicadas: año 1839, Archivo Nacional de Cataluña, Fondo Castañer

2. Nombre: La Catalana General de Seguros

- Domicilio: calle Nueva de San Francisco nº 13, 4º B
- Escritura: 18.12.1845. Notario: J. M. Planas y Compte, 1845, pág. 478 y sig.
- Registro de Comercio: 29.12.1845, libro 3º, folio 26
- R.C. de aprobación: 15.10.1850
- Fecha disolución: 1879
- Capital social: 5.000.000 de pesos f. (100.000.000 de reales). En 1848 se reduce 2.000.000 de p.f. (40.000.000 de reales).
- Acciones: 10.000 de 500 p.f. (10.000) reales En 1848 se reducen a 8.000 acciones de 250 p.f. (5.000 reales).
- Desembolso inicial: 6% del capital. Aumentos y disminuciones posteriores (cuadro 23).
- Duración prevista: 50 años
- Seguros practicados: seguros marítimos, incendios, cosecha, vida y reemplazos. En 1848 liquida los demás seguros y se queda con los marítimos.
- Directores: Gaudencio Masó, Francisco Noriega, Manuel Vidal y Lerena, Juan Manuel Bofill y Pinto (desde 1852)
- Interventor: Manuel Vidal y Lerena
- Junta de Gobierno: Ramón Maresch y Ros, Pablo Pujol y Clampton, Manuel Puig y Bausel, Ignacio Flaquer, Salvador Maso, Marqué de Sentmenat, José Salvador y Soler, José Plandolit, Carlos Torrent y Miralta, José Serra, Ignacio Vilavecchia, Juan Marin Clavé
- Inversiones: depósito en el Banco de Barcelona para préstamos a interés. Max. 50.000 reales en la caja
- Fondo de reserva : 20% de los beneficios de cada año, hasta alcanzar 4 millones de reales
- Socios promotores: Ramón Maresch y Ros, José Plandolit, Girona Hermanos, Clavé y Cía., Ignacio Flaquer y Cía., Gaudencio Masó y Pascual, Manuel Puig y Baucell, Juan Montagut, Serra Hermanos, Carlos Torrent.
- Memorias publicadas: años 1854 y 1855. *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 27.4.1855 y julio de 1856

3. Nombre: Compañía Ibérica de Seguros

- Domicilio : Merced 2 y posteriormente San Francisco 28
- Escritura: 11.2.1846 Notario: J. M. Planas y Compte, 1846, pág 56 y sig. Reunión previa de los interesados el 22.12.1845
- Registro de Comercio : 14.2.1846, Libro 3º
- R. C. aprobación : 10.12.1850
- Fecha disolución : 1875
- Capital social : 60.000.000 de reales, reducido el 13.9.1854 a 40.000.000
- Acciones: 30.000 de 2.000 reales cada una, reducidas a 20.000 el 13.9.1854
- Desembolso inicial: 6% del capital. Aumentos y reducciones posteriores (cuadro 23)
- Duración : 40 años

- Seguros practicados : seguros marítimos, incendios, cosechas
- Directores: Gerónimo Ferrer y Valls, Ramón de Bacardi, Rafael Patxot Miguel Biada, Jaime Taulina y Villalonga (en 1854)
- Junta de Gobierno: Presidente: Rafael Masó y Pascual. Otros miembros: Bonaventura Duran, José Colom y Roca, Francisco Comas
- Inversiones depósito en bancos de la ciudad. Pueden ser invertidos en préstamos a labradores asegurados, descuento de letras y pagarés con dos firmas de confianza y sobre depósitos de oro y plata en barras
- Fondo de reserva : 20% de los beneficios, hasta alcanzar el 10% del capital
- Salarios: 10% de los beneficios para los directores y 6% para la Junta de Gobierno. Si no hay beneficios no perciben nada
- Memorias publicadas: 1854 (*Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 2.5.1856) y (*Diario de Barcelona*, febrero 1859, pág. 2276)

4. Nombre: Lloyd Barcelonés de seguros marítimos

- Domicilio: Escudillers 83
- Escritura: 18.1.1855 Notario: J. M. Planas y Compte 1855, V1, pág. 30
- Registro de Comercio: 22.1.1855
- R. C. aprobación: 5.12.1855
- Fecha disolución: 1878
- Capital social: 20.000.000 reales
- Acciones: 2.000 de 10.000 reales cada una, 40 accionistas con 50 acciones
- Desembolso inicial: 6% del capital
- Duración: 25 años
- Seguros practicados: seguros marítimos
- Directores: Francisco Noriega, Pedro Bohigas, Salvador Masó
- Interventor: Baltasar Fiol
- Junta de Gobierno: formada por 9 socios
- Inversiones: préstamos inferiores a 90 días con garantía de la Deuda consolidada y acciones de compañías aprobadas por el Gobierno. Solo dedicará la mitad del capital a estas inversiones.
- Fondo de reserva: 10% de los beneficios
- Gestora provisional: José Vidal y Ribas, Baradat e hijos, Viuda e hijo de Maresch y Ros, Coma Ciuro y Clavel, Compte y cía, Pedro J. Plandolit

5. Nombre: La Aseguradora

- Domicilio: calle Milans 3
- Escritura: 17.3.1856 Notario: J. M. Planas y Compte, 1856, pág 160 y sig.
- Registro de Comercio: 23.3.1856
- R. C. aprobación: 30.7.1856
- Fecha disolución: 1878
- Capital social: 4.000.000 p. f. (80.000.000 reales)
- Acciones: 20.000 de 200 p.f. (4.000 reales). La primera serie de 10.000 acciones fue suscrita por 54 accionistas (5622 acciones). La segunda serie

- de 10.000 acciones no fue emitida y el capital se redujo a 40.000.000 de reales
- Desembolso inicial: 6% del capital. Aumento y reducción posterior (cuadro 17)
- Duración : 30 años
- Seguros practicados: seguros marítimos y afianzamientos. En 1861 los seguros de incendios reemplazaron a los afianzamientos.
- Directores: Ricardo Galvey (director-gerente), José Lozano y Antonio Gusi y posteriormente Francisco Sardá, Ramón Ruidor, Camilo Fabra
- Secretario: Santiago Gubern
- Junta de Gobierno: Presidente: Jaime Badía. Vocales: José del Valle, Mariano Lluch, Mariano Casi y López, José Muntadas, Juan Biada, Antonio Gus, Jaime Ricart, Juan Font Archer, Víctor de Compte, José Ferrer Vidal, José Serra, y desde 1863 Antonio Giberga, Laureano Arango
- Inversiones: descuentos o préstamos con sujeción a la ley (max. 50.000 p.f.)
- Fondo de reserva: 10% de los beneficios
- Salarios: a fijar en la primera Junta general
- Ejercicio: 1 de agosto-31 de julio (es la única compañía con estas fechas)
- Memorias publicadas: ejercicio 1856-1857(AHCB, B 1857 8 op3); 1857-1858 (*Diario de Barcelona*, agosto 1858, pág. 7109); 1858-1859 (Idem, agosto 1859, pág. 8186); 1859-1860 (Idem, agosto 1860, pág. 7259); 1860-1861 (Idem. agosto 1861, pág. 7179); 861-1862 (Idem. agosto 1862, pág. 7036); 1862-1863 (Idem, agosto, pág. 7112); 1863-1864 (Idem, agosto, pág. 7564)

6. Nombre: El Ancora de Seguros Marítimos

- Domicilio: calle Ancha 6
- Escritura : 22.3.1856 Notario: J. M. Planas y Compte, 1856, V 1, pág. 200
- Registro de Comercio: 20.12.1856, el mismo día de una modificación de los estatutos
- R. C. aprobación : 3.6.1857
- Fecha disolución: Junta general de disolución: 5.6. 1868
- Capital social : 20.000.000 de reales
- Acciones : 2.000 acciones de 10.000 reales cada una, suscritas por 51 accionistas
- Desembolso inicial: 10% del capital
- Duración: 30 años
- Seguros practicados : seguros marítimos
- Directores: Pedro J. Garriga, Federico Nicolau, Bartolomé Vidal
- Secretario: Fernando Luis Rauret
- Junta de Gobierno: Presidente: Vicente Vilaró, Vocales: Mariano Sirvent, Juan Coma, Francisco Biada, Antonio Morera, Pablo Moreu
- Inversiones : según lo previsto en el art. 31 del R. Decreto del 17.2.1848
- Fondo de reserva : 10% de los beneficios
- Salarios: según decida la primera Junta general
- Memorias publicadas: años 1858 (*Diario de Barcelona*, febrero 1859, pág. 1352); 1859 (Idem 1860, febrero, pág. 1259), 1860 (Idem 1861, febrero, pág.

1233); 1861 (Idem 1862, febrero, pág. 1021); 1862 (Idem 1863, febrero, pág. 1187)

7. Nombre: El Cabotaje

- Domicilio: Plaza Palacio 2
- Escritura: 4.4.1856 Notario: Juan Coll y Carcasona, 1856, pág.140 y sig.
- Registro de Comercio : 14.4.1856
- R. C. aprobación: 5.11.1856
- Fecha disolución: 1880
- Capital social: 20.000.000 de reales
- Acciones: 4.000 acciones de 5.000 reales cada una, suscritas a razón de 100 acciones cada uno. Las demás acciones fuero suscrita después del Real Decreto de aprobación.
- Desembolso inicial : 6% del capital
- Duración: 25 años
- Seguros practicados : seguros marítimos
- Directores: Pedro Bohigas y Sebastián Aballí y Prats
- Secretario : Francisco Serrador y Altés
- Junta de Gobierno: Presidente: Francisco Cibils. Vocales: Juan Estany, Pedro Goya de Ochoa, Ramón Sala, Joaquín J. Basora, Fernando Armet, Joaquín Pascual y Bosch, Joaquín Robert
- Inversiones: máximo en caja: 2.000 duros. El resto en establecimientos de crédito
- Fondo de reserva: 2% mínimo, 10% máximo de los beneficios
- Salarios: se fijarán por la Junta en función de las asistencias
- Gestora provisional: Juan Coll y Monteis, Francisco Serrador, Pedro Bohigas, Fernando Armet, Juan Estrany, Pedro Goya de Ochoa Pedro, Soler, Ramón Sala, Joaquín Roberts, Gaspar Dotra
- Memorias publicadas : año 1857 (AHCB, B 1858 8 op.3

8 Nombre: Naviera Catalana

- Domicilio : calle Brosoli 2
- Escritura: 16.4.1856 Notario: J. M. Planas y Compte, 1856, pág. 266 y sig.
- Registro de Comercio : 29.4.1856
- R. C. aprobación: 20.5.1856
- Fecha disolución: 1866
- Capital social: 30.000.000 de reales
- Acciones: 6.000 acciones de 5.000 reales cada una, suscritos por 40 accionistas (150 acciones cada uno)
- Desembolso inicial: 10% del capital
- Duración : 30 años
- Seguros practicados: seguros marítimos
- Directores : Lorenzo Ribera, Cayetano Escofet, Francisco Rahola y Ballesta
Uno de ellos debía ser piloto de la Carrera de Indias

- Interventor: Nicolás Bernabeu
- Junta de Gobierno : 5 socios
- Inversiones : según lo previsto en el art. 31 del R. Decreto del 17.2.1848
- Fondo de reserva : 10% de los beneficios
- Salarios: fijados por la primera Junta general
- Gestora provisional: Cayetano Escofet, Lorenzo Ribera, Sebastián Aballi y Prats
- Memorias publicadas: año 1858 (*Diario de Barcelona* 1859, enero, pág. 1210)

9. Nombre: Lloyd Catalán de seguros marítimos

- Domicilio : calle Gignas 6
- Escritura: 16.6.1856 Notario: J. M. Planas y Compte, 1856, pág. 385 y sig.
- Registro de Comercio : 20.6.1856
- R. C. aprobación: 3.7.1857. El 8.10.1856 el Gobierno pidió modificaciones en los Estatutos, que fueron aprobados en Junta general de accionistas del 8.11.1856.
- Fecha disolución: 1881
- Capital social: 20.000.000 de reales
- Acciones : 2.000 acciones de 10.000 reales, suscritas por 50 accionistas
- Desembolso inicial: 10% del capital
- Duración : 20 años
- Seguros practicados: seguros marítimos e incendios (riesgos situados en la ciudad)
- Directores: Buenaventura Solá y Amat, Ramón Ribas, José Gil y desde 1859 Federico Maresch, Isidro Moreu
- Secretario: Ramón Soler
- Junta de Gobierno: Federico Maresch, Isidro Moreu y Santigosa, Ildelfonso Lemonnier, Juan Font, Esteban Gatell, Miquel Roig, Juan Juliá, Poncio Morera
- Inversiones: descuentos o préstamos con duración inferior a 90 días con garantía de papel de la Deuda consolidada. Máximo de 20.000 reales en caja y el resto en el banco de Barcelona
- Fondo de reserva: 20% de los beneficios hasta alcanzar el 10% del capital
- Salarios: se fijarán en la primera Junta de accionistas
- Memorias publicadas : año 1858 (*Diario de Barcelona*, marzo, pág. 2516)

10. Nombre: La Masnouense de seguros marítimos

- Domicilio : calle Cambios Nuevos 15
- Escritura : 23.2.1857 Notario José Rigalt y Alberch, 1857, escritura nº 55
- Registro de Comercio: 28.2. 1857
- R.C. aprobación: 30.9.1857. En fecha 15.10 1857 los socio (que representaban 2360 acciones) se reunieron en Junta general delante del notario José Rigalt y Alberch, presidida por D. Miguel Biada, teniente de

alcalde en representación del Gobernador civil, y este leyó a los socios el Real Decreto del 3.9.1857 que autorizaba la constitución de la compañía. En esta Junta se nombraron los directores y los miembros de la Junta de Gobierno y se decidió el inicio de las operaciones.

- Fecha disolución: Real Decreto del 27.6.1861
- Capital social : 20.000.000 de reales
- Acciones : 5.000 de 4.000 reales cada una
- Desembolso inicial: 10% del capital
- Duración: 25 años
- Seguros practicados : seguros marítimos
- Directores: Antonio Gibert y Cisneros, Antonio Solá y Amat, Buenaventura Alsina
- Junta de Gobierno: José Matheu, presidente, Carlos Montagú, Juan Maristany, Buenaventura Matas, Isidro Maristany y Gorch, Jaime Maristany y Fornells, Juan Soler, Gerardo Maristany y Oliver
- Inversiones : préstamos con las garantías previstas por la ley
- Fondo de reserva: 10% de los beneficios
- Observaciones: En fecha 8.8 1857 se celebró una Junta de socios para establecer el nombre de la compañía. La solicitud había sido presentada como La Masnouense, pero el gobierno objetó que “el título La Masnouense no guarda conformidad con el objeto de su fundación”. La Junta decide que el nombre será La Masnouense de seguros marítimos.
- Memorias publicadas: año 1858 (*Diario de Barcelona* 1859, febrero, pág. 1285)

11. Nombre: Seguros del comercio marítimo

- Domicilio : calle San Honorato 5
- Escritura: 4.3.1857 Notario: Magí Soler Gelada, 1857, V 1, pág.212
- Registro de Comercio : 10.3.1857
- R. C. aprobación: 11.11.1857
- Fecha disolución: Real Decreto de disolución del 30.1.1861
- Capital social: 40.000.000 reales
- Acciones: 8.000 acciones de 5.000 reales cada una (5.992 suscritas por 97 socios)
- Desembolso inicial: 10% del capital
- Duración: 25 años
- Seguros practicados: seguros marítimos
- Directores: Ramón Comas y Salitre, Juan Acuña, José Ramón Pallas
- Junta de Gobierno: Lamberto Fontanellas, Andrés Baradat, José Damians, Pedro Olivas, Francisco de Paula Lleví, Francisco Maresch, Eusebio Golart, Ramón Romani, Ramón Tort
- Inversiones: préstamos con las garantías previstas por la ley
- Fondo de reserva: 10% de los beneficios

12. Nombre: La Esperanza de Seguros Marítimos

- Domicilio : Paseo de Isabel II 12
- Escritura: 31.1.1857 Notario: J. M. Planas y Compte, 1857, pág 81 y sig.
- Registro de Comercio: 12.2.1857
- R. C. aprobación : 7.10.1857
- Fecha disolución : Real Decreto de disolución del 30.1.1861
- Capital social: 20.000.000 de reales
- Acciones : 2.000 de 10.000 reales cada una
- Desembolso inicial: 10 %
- Duración: 25 años
- Seguros practicados: seguros marítimos e incendios de efectos almacenados en Barcelona
- Directores : 3, nombrados en la primera Junta general de accionistas
- Junta de Gobierno : 7 socios y 3 suplentes
- Inversiones: según lo previsto en el art. 31 del Real Decreto del 18.2.1848
- Fondo de reserva: 10% de los beneficios
- Junta gestora provisional: Vicente Vilaró, Tomás Mesa y Coll, Pedro Juan Garriga Eusebio Coronas, Gaudencio Masó y Espejo

13. Nombre : La Alianza

- Escritura : 12.2.1857 Notario: Ferran Moragas y Ubach, 1857, V 1, pág 220
- (contiene la escritura de fundación) y pág. 233 (contiene el Reglamento)
- Registro de Comercio : 23.2.1857
- R. D. aprobación: no hubo
- Capital social: 30.000.000 de reales
- Acciones : 3.000 de 10.000 reales cada una, suscritas por 30 socios
- Desembolso inicial :
- Duración: 25 años
- Seguros practicados : seguros marítimos
- Directores : tres socios
- Junta de Gobierno : nueve socios
- Inversiones: préstamos según art.30 del R. Decreto de 1848
- Fondo de reserva : 10% de los beneficios
- Gestora provisional: Felipe Geli, Jerónimo Jordá, Miguel Nasiol, Ramón Ribas, Pablo Anguera, Jacinto Corbella

14. Nombre : La Garantía

- Domicilio : calle Nueva de San Francisco 21
- Escritura: 14.2.1857 Notario: J. M. Planas y Compte, 1857, pág 140 y sig.
- Registro de Comercio: 26.2.1857
- R. D. aprobación : 9.5.1858
- Fecha disolución : Real Decreto de disolución: 6.7.1860
- Capital social: 40.000.000 de reales

- Acciones: 5.000 acciones de 8.000 reales cada una. La sociedad de créditos La Unión Comercial suscribe 2.500 acciones; las restantes se reparten entre 17 accionistas, hasta un total inicial de 4.000.
- Desembolso inicial: 10% del capital
- Duración: 25 años
- Seguros practicados: seguros marítimos, afianzamiento de créditos y cumplimiento de contratos, avales de letras y pagarés
- Directores: el accionista principal nombrará un administrador
- Junta de Gobierno: Tomás Mesa y Coll, Eusebio Corona, Lamberto Fontanellas, Manuel Puig y Baucells, Angel Sacanell
- Inversiones: préstamos según el R. Decreto de 1848
- Fondo de reserva : 10% de los beneficios

15. Nombre: La Salvadora

- Domicilio : Paseo de Isabel II 12
- Escritura: 26.3.1857 Notario: J. M. Planas y Compte, 1857, V1, pág 220
- Registro de Comercio : 28.3.1857
- R. D. aprobación: 9.9.1857
- Fecha disolución: 1864
- Capital social : 30.000.000 de reales
- Acciones : 6.000 acciones de 5.000 reales cada una
- Desembolso inicial: 10% del capital
- Duración: 30 años
- Seguros practicados seguros marítimos, avales y afianzamientos, vida (subvenciones a las viudas y huérfanos de marino)
- Directores: José de Jesús Puig y Amador, Ramón Mallol y Rodes, Jacinto Carrera y Roviralta
- Secretario : Manuel de Lasarte
- Junta de Gobierno : nueve vocales y cuatro suplentes
- Inversiones: según Real Decreto de 1848
- Fondo de reserva : 10% de los beneficios
- Salarios: 8,5% de los beneficio para los directores y 4,5% para la Junta
- Gestora provincial: Erasmo de Janer, Ramón de Bacardi, Narciso Sirvent, Manuel de Lasarte, Mariano Sirvent, Miguel Díaz de Brito, Fernando Patxot, Baltasar Fiol, José Patxot y Mariano Flotats
- Particularidades: prevé dedicar el 2% de los beneficios a beneficencia

16. Nombre: Compañía Hispana

- Escritura: 23.4.1857 Notario: Magi Soler Gelada, 1857, pág. 431
- Registro de Comercio: 6.5.1857
- R. C. aprobación: no hubo
- Capital social: 40.000.000 de reales
- Acciones: 4.000 acciones de 10.000 reales cada una. 57 socios iniciales
- Desembolso inicial:

- Duración: 60 años
- Seguros practicados: seguros marítimos, afianzamientos, vida y depósitos para la creación de dotes y capitales de ahorro
- Directores: un director gerente
- Junta de Gobierno : doce vocales y tres suplentes
- Inversiones: préstamos sobre barcos y cargamentos asegurados, préstamos sobre cosechas próximas a recolectar y préstamos según el R. D. de 1848.
- Fondo de reserva : 10% de los beneficios
- Junta gestora provincial: Melia Ribas, Nicolás López, Juan Grau, J. Antonio Salom, Andrés Baradat, Juan Coll, Juan Jover, José Angelet. En la escritura 209, pág 463 del mismo notario, la compañía otorga poderes muy amplios a José Martínez Castro de Madrid para todas las gestiones necesarias frente al Gobierno

Fuentes : escrituras de fundación y memorias anuales indicadas

5. Los socios directivos de las compañías de seguros del siglo XIX

Socio	Cargo y compañía	Ocupaciones profesionales
Aballí y Prats Sebastián	Director 7	comerciante
Aballí y Prats Sebastián	J. gestora 8	comerciante
Acuña Juan	Director 11	
Alsina Buenaventura	Director 10	
Angelet José	J. gestora 16	
Anguera Pablo	J. gestora 13	
Arango Laureano	J. de gobierno 5	
Armet Fernando	J. de gobierno 7	
Bacardi (de) Ramón	J. gestora 15	hacendado, rentista en 1850
Bacardi (de) Ramón	Director 3	
Badía Jaime	J. de gobierno 5	presidente J. de gobierno
Badia Juan	Socio 5 y 6	tiradores
Baradat Andrés	J. gestora 16	comerciante
Baradat Andrés	J. de gobierno 11	
Baradat e hijo	J. gestora 4	
Basora Joaquín	J. gestora 7	
Basora Joaquín	J. de gobierno 7	
Biada Francisco	J. de gobierno 6	comerc., ferrocarriles, indiano
Biada Miguel	Director 3	comerciante, indiano
Bofill y Pintó Juan Manuel	Director(1852) 2	comerciante y naviero
Bohigas Pedro	J.gestora 7	comerciante y comisionista
Bohigas Pedro	Director 7	
Carrera y Roviralta Jacinto	Director 15	joyero
Castañer Joaquín	J. de gobierno 1	
Cibils Francisco	J. de gobierno 7	presidente J. de gobierno
Colom y Roca José	J. de gobierno 3	
Coll y Montells Juan	J.gestora 16	fabricante de tejidos,
Coll y Montells Juan	J. gestora 7	espartero

Socio	Cargo y compañía	Ocupaciones profesionales
Coma Juan	J. de gobierno 6	fabricante de tejidos
Comas Francisco	J. de gobierno 3	algodonero
Comas y Salitre Ramón	Director 11	comerciante de aguardiente
Compte Victor (de)	J. de gobierno 5	comerciante
Compte y cía.	J. gestora 4	comerciante, consignatario
Corbella Jacinto	J. gestora 13	comerciante de granos
Corona y Alsina Eusebio	J. de gobierno 14	
Corona y Alsina Eusebio	J. gestora 12	
Cusí Antonio	Director 5	
Damians José	J.de gobierno 11	
Diaz (de) Brito Miguel	J. gestora 15	
Dotra Gaspar	J gestora 7	
Duran Bonaventura	J. de gobierno 3	
Elias y Sobrino	Depositario 1	fabric.de tejidos, comerciante
Escofet Cayetano	Director 8	
Estrany Juan	J de gobierno 7	comerciante
Estrany Juan	J. gestora 7	comerciante
Fabra Camilo	Director 5	fabricante, industrial
Ferrer y Valls Jerónimo	Director 3	
Ferrer y Vidal José	J. de gobierno 5	indiano
Fiol Baltasar	Interventor 4	comerciante, tabernas
Fiol Baltasar	J. gestora 15	comerciante
Flaquer Ignacio	J. de gobierno 2	indiano, consignatario
Flotats Mariano	J. gestora 15	abogado
Font Arche Juan	J. de gobierno 5	comerciante, comisionista
Font Juan	J. de gobierno 9	fabricante de estampados
Fontanellas Francisco	J. de gobierno 1	comer. matr. 1814, banquero
Fontanellas Lamberto	J. de gobierno 11	comerciante, banquero
Fontanellas Lamberto	J. de gobierno 14	
Galvey Ricardo	Director 5	
Garriga Pedro Juan	Director 6	empresario transportes
Garriga Pedro Juan	J. gestora 12	
Gatell Esteban	J. de gobierno 9	comisionista
Geli Felipe	J. gestora 13	
Gibera Antonio	J. de gobierno 5	comerciante
Gil José	Director 9	comerciante, abacerias
Gil Pedro	J. de gobierno 1	matriculado 1818, consignat.
Girona Hermanos	Promotor 2	comerciantes, financieros
Golart Eusebio	J.de gobierno 11	
González de Faria Serafín	J. de gobierno 1	
Goya (de) Ochoa Pedro	J. de gobierno 7	corredor de tejidos
Grau Juan	J. gestora 16	sederías
Gubern Santiago	Secretario 5	
Gubern y Cisnero Antonio	Director 10	
Janer Erasmo (de)	J. gestora 15	hacendado
Jerónimo Ferrer y Valls	Director 3	
Jordà Jerónimo	J. gestora 13	comerciante
Jover Juan	J. gestora 16	naviero
Juliá Juan	J.de gobierno 9	Comerciante algodonoero
Lasarte (de) Manuel	J. gestora 15	

Socio	Cargo y compañía	Ocupaciones profesionales
Lemonnier Ildefonso	J. de gobierno 9	
Lerena Vidal Manuel	Director 2	
Lopez Nicolas	J. gestora 16	
Lozano José	Director 5	
Llevi Francisco de Paula	J. de gobierno 11	
Lluch Mariano	J. de gobierno 5	
Mallol y Rodes Ramón	Director 15	
Maresch Federico	J. de gobierno 9	
Maresch Francisco	J. de gobierno 11	
Maresch y Ros Ramón	J. de gobierno 2	consignatario, comerciante
Maresch y Ros Viuda	J. gestora 4	
Marín Clavé Juan	J. de gobierno 2	
Maristany Juan	J. de gobierno 10	comerciante
Maristany y Fornell Jaime	J. de gobierno 10	
Maristany y Gorch Isidro	J. de gobierno 10	
Maristany y Oliver Gerardo	J. de gobierno 10	
Martorell José	Promotor 1	comerciante
Masó Gaudencio	Director 2	promotor y comerciante
Masó Gaudencio	J. gestora 12	indiano
Masó Salvador	Director 4	comerciante
Masó Salvador	J. de gobierno 2	
Masó y Pascual Rafael	J. de gobierno 3	comerciante, consignatario
Mataró José	Promotor 1	comerc. matriculado 1828
Matas Buenaventura	J. de gobierno 10	
Matheu José	J. de gobierno 10	presidente, comerciante
Mesa y Coll Tomás	J. de gobierno 14	
Mesa y Coll Tomás	J. gestora 12	
Montagut Carlos	J. de gobierno 10	
Montagut Juan	Promotor 2	
Morera Francisco	J. de gobierno 6	
Morera Poncio	J. de gobierno 9	
Moreu Pablo	J. de gobierno 6	comerciante
Moreu y Santigosa Isidro	J. de Gobierno 9	comerciante,consignat.
Nasiol Miquel	J. gestora 13	
Nicolau Federico	Director 6	
Noriega Francisco	Director 4	comisionista
Noriega Francisco	Director 2	
Olivas Pedro	J. de gobierno 11	comisionista
Ortenbach Pedro José	Director 1	comerciante
Pallas José Ramón	Director 11	
Pascual y Bosch Joaquín	J. de gobierno 7	fabricantes de paños
Patxot Fernando	J. gestora 15	abogado
Patxot José	J. gestora 15	comerciante
Patxot Rafael	Director 3	comerciante
Paula Llevi Francisco (de)	J. de gobierno 11	
Plandolit José	J. de gobierno 2	promotor, comerciante
Plandolit José	J. de gobierno 1	matriculado en 1828
Plandolit Pedro J.	J. gestora 4	comerciante
Puig y Amador José	Director 15	fabricante
Puig y Bausell Manuel	J. de gobierno 14	corredor y promotor

Socio	Cargo y compañía	Ocupaciones profesionales
Puig y Bausell Manuel	J. de gobierno 2	
Pujol y Plandolit Pablo	J. de gobierno 2	
Rahola y Ballesta Francisco	Director 8	
Rauret Fernando Luis	Secretario 6	
Ribas Meliá Félix	J. gestora 16	
Ribas Ramón	J. gestora 13	
Ribas Ramón	Director 9	
Ribera Lorenzo	Director 8	corredor
Ricart Jaime	J. de gobierno 5	fabricante algodónero
Robert Joaquín	J. de gobierno 7	
Roig Miquel	J de gobierno 9	comerciante
Roig y Rom Miguel	J. de gobierno 1	consignatario
Romaní Ramón	J. de gobierno 11	comerciante de papel
Ruidor Ramón	Director 5	
Sacanell Angel	J. de gobierno 14	
Sala Ramón	J. gestora 7	transportista (carros)
Sala Ramón	J. de gobierno 7	
Salom Antonio José	J. gestora 16	
Salvador y Soler José	J. de gobierno 2	abogado
Sardá y Sariol Francisco	Director 5	comerciante de carbón
Sentmenat (de) Marques	J. de gobierno 2	
Serra Hermanos comerciant.	Promotor 2	consignatarios,
Serra José	J. de gobierno 5	comerciante
Serra José	J. de gobierno 2	
Serrador y Altés Francisco	J. gestora 7	
Serrador y Altés Francisco	Secretario 7	
Sirvent Mariano	J. gestora 15	comerciante y
Sirvent Mariano	J. de gobierno 6	fabricante algodónero
Sirvent Mariano	J. de gobierno 1	
Sirvent Narciso	J. gestora 15	
Solá y Amat Antonio	Director 10	comerciante
Solá y Amat Federico	Director 9	comerciante
Soler Juan	J. de gobierno 10	com. matric. 1818
Soler Pedro	J. gestora 7	algodonero
Soler Ramón	Secretario 9	fabricante tejidos
Soler Sebastián	J. de gobierno 1	comerciante
Taulina Jaime	Director 3	comerciante
Tinto Jaime	Promotor 1	com. matric. 1828
Torrens y Miralda Carlos	J. de gobierno 2	comerciante, naviero
Tort Ramón	J. de gobierno 11	comerciante de paños
Valle (del) José	J. de gobierno 5	
Vidal y Nadal Bartolomé	Director 6	comerciante
Vilaró Vicente	J. gestora 2	comerciante
Vilaró Vicente	J. de gobierno 6	presidente, comerc.
Vilavecchia y Vicens Ignacio	J. de gobierno 2	comerciante

Fuente: escrituras de fundación y memorias anuales indicadas arriba. Los números corresponden a las compañías indicadas a continuación:

1. Compañía Barcelonesa de seguros marítimos
2. La Catalana general de seguros
3. Compañías Ibérica de seguros
4. Lloyd Barcelonés de Seguros Marítimos
5. La Aseguradora
6. El Ancora de Seguros Marítimos
7. El Cabotaje
8. Naviera Catalana
9. Lloyd Catalán de Seguros Marítimos
10. La Masnouense de seguros marítimos
11. Seguros del comercio marítimo
12. La Esperanza de Seguros Marítimos
13. La Alianza
14. La Garantía
15. La Salvadora
16. Compañía Hispana

La ocupación profesional procede de: AHCB, Cadastro de contribuciones de Barcelona del año 1862, C.IX. 45, AHCB. J. Vicens Vives, *Estudios de Historia Moderna*, tomo IV, 1954, pág. 357-391. Angels Solá Parera, <L'elit barcelonina a mitjans del segle XIX>, Tesis doctoral UB, resumen, pág 5 y 6 Diccionari d'Historia de Catalunya, Barcelona, Edicions 62, 1992.

LEGISLACION MERCANTIL.

Sociedades anónimas.

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la monarquía española, Reina de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Córtes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Art. 1.º No se podrá constituir ninguna compañía mercantil, cuyo capital, en todo ó en parte, se divida en acciones, sino en virtud de una ley ó de un Real decreto.

Art. 2.º Será necesaria una ley para la formación de toda compañía que tenga por objeto:

1.º El establecimiento de bancos de emisión y cajas subalternas de estas, ó la construcción de carreteras, canales de navegación y caminos de hierro.

2.º Cualquiera empresa que, siendo de interés público, pida algún privilegio exclusivo. En este párrafo no se comprenden las compañías que se propongan beneficiar algunos de los privilegios industriales de invención ó introducción que el Gobierno puede conceder con arreglo á las disposiciones vigentes en esta materia.

Art. 3.º La ley determinará en cada caso las condiciones, en virtud de las cuales haya de concederse la autorización de que habla el artículo precedente.

Art. 4.º Para la formación de toda compañía, que no se halle com-

prendida en el art. 2.º de esta ley, será necesaria la autorización del Gobierno, expedida en forma de Real decreto.

Esta autorización solo se concederá á las compañías, cuyo objeto sea de utilidad pública.

El Gobierno denegará la autorización á las compañías que se dirijan á monopolizar subsistencias ú otros artículos de primera necesidad.

Art. 5.º Toda compañía por acciones se constituirá precisamente para objetos determinados, y con un capital proporcionado al fin de su establecimiento.

Art. 6.º A la solicitud en que se pida la Real autorización, ha de acompañarse la lista de los suscritores, que se propusieren formar la compañía, las cartas de pedido de acciones, la escritura social y todos los estatutos y reglamentos que hayan de regir para la administración de la compañía. Los estatutos y reglamentos se aprobarán previamente en junta general de suscritores.

Art. 7.º No se dará curso á la solicitud cuando de los pedidos de acciones no conste la suscripción de una mitad, por lo menos, del capital de la compañía.

Las cartas de pedidos de acciones constituirán por sí una obligación legal.

Art. 8.º El Gobierno, oyendo al Consejo Real, que elevará consulta con presencia de todo el expediente, examinará si la autorización se halla ó nó en el círculo de sus atribuciones.

Quando se trate de una compañía para cuyo establecimiento se requiera la autorización legislativa, el Gobierno se reservará el expediente, si la empresa mereciera su apoyo, para presentarlo á las Cortes con el correspondiente proyecto de ley.

En caso contrario, devolverá el expediente á los interesados, para que estos hagan de su derecho el uso que estimen oportuno.

Art. 9.º Cuando se trate de una compañía para cuyo establecimiento baste la autorización Real, y el Gobierno juzgare la empresa de utilidad pública, lo declarará así á los recurrentes, aprobando desde luego la escritura social y los estatutos y reglamentos, y determinando la parte del capital que la compañía haya de hacer efectivo antes de obtener el Real decreto de autorización.

El Gobierno no podrá por razon de esta parte exigir en ningun caso mas de un 25 por 100.

En el caso de que el Ministro, por cuyo conducto haya de resolverse la solicitud, disienta en todo ó en parte de lo consultado por el Consejo Real, se expedirá la resolución oyendo al Consejo de Ministros.

Art. 10. Luego que se hallen cumplidas las formalidades prescritas en el artículo anterior, el Gobierno otorgará la Real autorización, fijando en ella el plazo dentro del cual haya de dar la compañía principio á sus operaciones. Trascurrido este plazo sin haberlo verificado, se tendrá la autorización por caducada.

Art. 11. Toda alteracion ó reforma en los estatutos y reglamentos, que no obtenga la aprobacion del Gobierno, será ilegal, y anulará por sí la autorizacion en virtud de la cual exista la compañía.

Art. 12. Hasta que se haya declarado constituida la compañía, no se podrá emitir ningun título de accion. Las acciones en que se divida el capital de la compañía, estarán numeradas, y se inscribirán en el libro de registro, que habrá de llevarse necesariamente á nombre de la persona ó corporacion á quien correspondan.

Art. 13. Los gerentes ó directores de cada compañía deberán tener en depósito, mientras ejerzan sus cargos, un número fijo de acciones, cuyos títulos han de estenderse en papel y forma especiales.

Art. 14. Las acciones de las compañías establecidas con arreglo á esta ley, se cotizarán como valores comunes de comercio, y conforme á las disposiciones prescritas en la ley de Bolsa.

Art. 15. Ninguna compañía podrá emitir, á no hallarse autorizada por la ley, billetes, pagarés, abonarés, ni documento alguno al portador: los factores quedarán sujetos al pago de una multa, que no podrá exceder de 50,000 rs.

Art. 16. Los que contraten á nombre de compañías, que no se hallen establecidas legalmente, serán solidariamente responsables de todos los perjuicios que por la nulidad de los contratos se irroguen á los interesados, é incurrirán además en una multa que no excederá de 100,000 rs.

En igual responsabilidad incurrirán los que á nombre de una compañía, aun legalmente constituida, se estiendan á otras negociaciones que las de su objeto ó empresa, segun esté determinado en sus estatutos y reglamentos.

Art. 17. El Gobierno, sin gravar los fondos ni entorpecer las operaciones de las compañías, ejercerá la inspeccion que conceptúe necesaria para afianzar la observancia estricta y constante de la presente ley.

Art. 18. Las compañías por acciones existentes en la actualidad sin autorizacion Real, la solicitarán dentro de dos meses, contados desde la publicacion de esta ley, presentando al efecto sus escrituras, estatutos y reglamentos. Dentro del término de 50 dias siguientes á esta publicacion, los gerentes ó directores convocarán á junta general de accionistas, para que resuelvan si se ha de pedir ó nó la Real autorizacion, la cual se impetrará solamente en el caso de que la mayoría de los mismos accionistas, que se computará con arreglo á sus estatutos y reglamentos, acuerde la continuacion de la compañía.

Art. 19. La autorizacion Real se otorgará á todas las compañías que hubieren cumplido las condiciones con que fueron aprobadas por los tribunales de Comercio, y á las comanditarias por acciones, que hubieren sido establecidas con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio. No se concederá, sin embargo, esta autorizacion á las compañías por acciones, sea cual fuere su naturaleza, si se hallasen comprendidas en el último párrafo del artículo 4.º

Art. 20. Las compañías por acciones que dentro del plazo ya señalado, no solicitaren Real autorizacion, se tendrán por disueltas, poniéndose en liquidacion, en la forma que prescriban sus estatutos y reglamentos.

Art. 21. Quedan derogadas todas las disposiciones contrarias á la presente ley.

Por tanto mandamos á todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Palacio á 28 de enero de 1848.—Yo la Reina.—El Ministro de Comercio, Instruccion y Obras públicas, Juan Bravo Murillo.

REAL DECRETO aprobando, para la ejecucion de la ley sobre sociedades por acciones, el siguiente

REGLAMENTO.

Art. 1.º Las escrituras de fundacion de las compañías mercantiles por acciones han de contener necesariamente:

- 1.º Los nombres, apellidos y vecindad de los otorgantes.
- 2.º El domicilio de la compañía.
- 3.º El objeto ó ramo de industria ó de comercio á que exclusivamente ha de dedicarse la compañía.
- 4.º La denominacion ó razon comercial, que ha de guardar conformidad con el objeto de su fundacion.
- 5.º El plazo fijo de la duracion de la compañía.
- 6.º El capital social.
- 7.º El número de acciones nominativas en que ha de dividirse el capital, y cuota de cada una.
- 8.º La forma y plazos en que han de hacer efectivo los socios el importe de sus acciones.
- 9.º El régimen administrativo de la compañía.
10. Las atribuciones de sus administradores, y de los que tengan á su cargo inspeccionar las operaciones de la administracion.
11. Las facultades que se reserven á la junta general de accionistas, y época de su convocacion, no pudiendo menos de verificarse una vez cada año.
12. La formacion del fondo de reserva con la parte que anualmente ha de separarse de los beneficios de la compañía para constituirlo, hasta que componga un 10 por 100 á lo menos del capital social.
13. La porcion del capital cuya pérdida ha de inducir la disolucion necesaria de la sociedad.
14. Las épocas en que hayan de formarse y presentarse los inventarios y balances de la compañía, no pudiendo dejar de verificarse en cada año, como lo previenen los artículos 36 y 37 del Código de Co-

mercado, y las formalidades con que hayan de revisarse y aprobarse por la junta de accionistas.

15. La forma y tiempo en que haya de acordarse la distribución de dividendos por la junta general de accionistas, con sujeción á lo que sobre ello se previene en este reglamento.

16. La designación de las personas que hayan de tener la representación de la compañía provisionalmente, y solo para las gestiones necesarias hasta que, hallándose constituido, se proceda al nombramiento de su administrador por la junta general de accionistas, ó se encarguen de ella los socios gerentes, si la compañía es en comandita.

En las de esta última clase se observarán las disposiciones de los artículos 271 y 272 del Código de Comercio, y ni los que se nombren como inspectores de la administración social, ni la junta general de accionistas, podrán tener otras atribuciones y facultades, que las que por derecho están declaradas á los socios comanditarios.

Art. 2.º Será condicion esencial y comun en todas las sociedades mercantiles por acciones, que los socios tendrán iguales derechos y participacion en los beneficios de la empresa, distribuyéndose estos proporcionalmente al número de acciones que posea cada socio.

No podrá reservarse ningún socio á título de fundador, ni por otro alguno, el derecho de propiedad sobre la empresa en todo ni en parte, ni el de otras ventajas personales y privativas, fuera de la remuneracion y participacion de que hablan los artículos 6.º y 7.º, ni el de la administración ó gerencia irrevocablemente en las compañías anónimas.

Art. 3.º Los objetos muebles ó inmuebles, que algun socio aportare á la compañía, para que se refundan en su capital, se apreciarán convencionalmente entre el interesado y la administración definitiva de la misma compañía, ó por peritos, si así se pactare, convirtiéndose su importe en acciones á favor del que hubiere hecho la cesion.

Art. 4.º En igual forma se procederá con respecto á los socios que transmitieren á la sociedad algun privilegio de invencion, ó el secreto de algun procedimiento, siendo relativos el uno ó el otro al objeto para que aquella estuviera establecida; así como tambien á los que se contrataren para prestar á la empresa sus servicios científicos y artísticos en el concepto de socios industriales. En cualquiera de estos casos se graduará tambien convencionalmente la suma que en metálico haya de abonarse por retribucion de la cesion ó servicio que se hiciere á la sociedad, cubriéndose en acciones la cantidad convenida.

Art. 5.º La remuneracion que hayan de disfrutar los administradores de las compañías anónimas, podrá establecerse por medio de un precio fijo, ó por el de una participacion en los beneficios repartibles de la empresa, ó por ambos medios; pero en todos casos habrá de reservarse esta asignacion á la junta general de accionistas, constituida que sea la sociedad.

Art. 6.º En las sociedades en comandita, por acciones tendrán los socios gerentes, como responsables solidariamente de los resultados de las operaciones sociales, la participación que se fijare por la escritura de fundación, en las ganancias y pérdidas de la empresa.

Art. 7.º Los reglamentos de las sociedades por acciones comprenderán las disposiciones relativas al orden administrativo de la empresa, y al directo de sus operaciones, guardando conformidad con las bases establecidas en la escritura de fundación.

Art. 8.º Con arreglo á lo prescrito en el artículo 287 del Código de Comercio, se tendrá por nulo todo pacto que establecieren los fundadores de las compañías, ó acordaren los accionistas, sin que conste en la escritura de fundación, ó en los reglamentos que han de someterse á la aprobación del Gobierno.

Art. 9.º Para impetrar la aprobación Real de la escritura de fundación de toda sociedad mercantil por acciones, ha de hallarse cubierta la mitad de las que compongan su capital social, sea por haberse distribuido este número entre los otorgantes de lo misma escritura, ó sea por las cartas de pedidos de acciones, que con posterioridad á su otorgamiento se hayan dirigido á la comisión encargada de gestionar para la aprobación de la compañía.

Art. 10. Las cartas de pedidos de acciones producen en los suscritores la obligación de hacer efectivo el importe de las mismas acciones en la forma que por la escritura de fundación se haya establecido si la empresa obtuviere la Real aprobación. Los fundadores de la sociedad responderán de la autenticidad de las acciones, para el efecto de haberse tenido por cubierto el número de acciones que se requieren á fin de que la sociedad pueda constituirse.

Art. 11. Cubierta que sea la mitad de las acciones que constituyen el capital social, se reunirán los suscritores en junta general, para que los que no hayan concurrido al otorgamiento de la escritura de fundación presten su conformidad con los estatutos y reglamentos de la compañía, y según lo que se acordare, quedarán estos definitivamente arreglados.

Art. 12. La escritura de fundación de la compañía con sus reglamentos, las cartas de suscripción de acciones que completen la mitad del capital social, y el acta de su aprobación definitiva, se presentará al jefe político de la provincia donde esté domiciliada la sociedad, á fin de que esta autoridad proceda á formar el expediente instructivo sobre aprobación. Si los establecimientos que la empresa se proponga beneficiar, estuvieren en distinta provincia de la de su domicilio, se dirigirá también al jefe político de aquella, copia autorizada de dichos documentos, para que concurra á la formación del expediente en la parte que le concierna.

Con la escritura de fundación y reglamentos que se han de presentar al jefe político de la provincia del domicilio, se acompañarán copias simples de una y otros, que remitirá dicho jefe con el expediente, y se conservarán en el archivo del ministerio.

Art. 13. Corresponde al jefe político examinar :

1.º Si los estatutos de la sociedad están conformes á lo prescrito en el Código de Comercio con respecto á las sociedades comanditarias y anónimas, á las disposiciones de la ley de 28 de enero de 1848, y á las de este reglamento.

2.º Si el objeto de la sociedad es lícito y de utilidad pública, conforme al artículo 4.º de la precitada ley, sin trascendencia á monopolizar subsistencias ú otros artículos de primera necesidad.

3.º Si el capital prefijado en los estatutos sociales puede graduarse suficiente para el objeto de la empresa ; si está convenientemente asegurada la recaudacion , y si las épocas establecidas para los dividendos pasivos de las acciones están combinadas de manera , que la caja social se halle suficientemente provista para cubrir sus obligaciones.

4.º Si el régimen administrativo y directo de la compañía ofrece las garantías morales, que son indispensables para el crédito de la empresa, y la seguridad de los intereses de los accionistas y del público.

Art. 14. Para calificar si el objeto de la compañía es de utilidad pública, el jefe político pedirá informe á la Diputacion y Consejo provincial, al Tribunal de Comercio, en cuyo distrito estuviere domiciliada la compañía, á la sociedad económica de amigos del país si la hubiere, y al Ayuntamiento. Estos informes podrán tambien extenderse á cualquiera de los demás extremos designados en el artículo anterior, sobre que el jefe político estimare conveniente pedirlos.

Art. 15. Cuando los establecimientos comerciales ó industriales de la compañía se hubieren de fijar en distinta provincia de la de su domicilio, el jefe político de esta última pedirá tambien al de aquella, los informes oportunos para completar la instruccion del expediente en cuanto á los hechos, de que por la localidad de los mismos establecimientos, deberá tener un conocimiento especial el jefe de la provincia.

Art. 16. Instruido suficiente el expediente de calificacion de la empresa, se remitirá por el jefe político al Gobierno, de cuya orden pasará al Consejo Real, para que eleve consulta sobre la aprobacion de la compañía y de sus estatutos y reglamentos.

Art. 17. Si el Consejo Real hallare incompleta la instruccion del expediente, acordará su ampliacion exigiendo nuevos informes, ó la presentacion de los documentos que sean conducentes.

Art. 18. Teniendo el expediente estado de resolucion, el Consejo Real elevará su consulta, segun corresponda á los méritos del mismo expediente, proponiendo, en el caso de que no haya inconveniente para la aprobacion de la sociedad, la parte del capital que haya de hacerse efectivo antes de ponerse en ejecucion el Real decreto de autorizacion.

Art. 19. Cuando la compañía fuere de las que no pueden establecerse sino por una ley, segun lo dispuesto en el art. 2.º de la de 28 de enero, el Consejo consultará al Gobierno lo conveniente sobre su

aprobacion; y caso de que esta procediere, acompañará tambien á la consulta del proyecto de ley que en su juicio debe presentarse á las Córtes.

Art. 20. Cuando las sociedades por acciones, cuya autorizacion sea de la competencia del Gobierno, reunan en su objeto las cuclidades prescritas por la ley, pero no estén conformes á sus disposiciones los estatutos acordados por sus fundadores, propondrá el Consejo las modificaciones que en ellas deban hacerse. Conformándose el Gobierno con esta consulta se comunicarán aquellas á los interesados, para que en su vista, si insistieren en la formacion de la compañía, otorguen nueva escritura, reformando los estatutos segun se les haya prevenido.

Art. 21. El Gobierno, con presencia de todo el expediente, y de la consulta del Consejo Real, acordará lo que corresponda; y si procediere la aprobacion de la sociedad con los estatutos y los reglamentos presentados, se expedirá el Real decreto de autorizacion, en el cual se fijará la parte del capital con que haya de constituirse desde luego, con arreglo al art. 9.º de la ley de 28 de enero, determinándose el plazo para hacerla efectiva en la caja social, y el que se estime suficiente para que se complete la suscripcion de las acciones.

Art. 22. Comunicado al jefe político á quien corresponda el Real decreto de autorizacion, se imprimirán y publicarán los estatutos y reglamentos de la sociedad, abriéndose por la Administracion provisional la suscripcion de acciones vacantes, dentro del plazo prefijado; á cuyo vencimiento, se remitirá al mismo jefe político en forma auténtica la lista de los nuevos accionistas, con que se acredite haberse cubierto la suscripcion del capital social. Si no se presentaren accionistas para completarlo, se tendrá por caducada la Real autorizacion.

Art. 23. Realizada que sea en la caja social la parte del capital que el Gobierno hubiere prefijado, y comprobada su existencia por el jefe político, dará este cuenta al Gobierno, á fin de que declare constituida la compañía, determinando el plazo dentro del cual ha de dar principio á sus operaciones.

Art. 24. Cuando parte del capital social se hubiere de constituir con bienes inmuebles aportados por algunos de los socios, se acreditará al jefe político su justiprecio, pudiendo esta autoridad comprobar la exactitud de la operacion por los medios que tenga por conveniente, para evitar que se dé á dichos bienes mas valor del que realmente tuvieren.

Art. 25. El jefe político, á consecuencia de la órden en que se declare la compañía constituida, convocará la junta general de accionistas, que se reunirá bajo su presidencia, ó la del empleado público en quien al efecto delegare, y dándose lectura del Real decreto de autorizacion, y de aquella misma órden, se procederá al nombramiento de las personas que hayan de tener á su cargo la administracion de la compañía, y la inspeccion ó vigilancia de esta mis-

ma administracion, si es anónima, y al de las que hayan de tener á su cargo la inspeccion ó vigilancia de la misma administracion, si es comanditaria, con arreglo á unas y otras á sus estatutos y reglamentos, declarándose á los elegidos, lo mismo que á los socios gerentes, si la sociedad es en comandita en ejercicio de sus funciones, y acordándose proceder á la emision de los títulos de las acciones en inscripciones nominativas. Estos títulos no podrán representar sino la cantidad efectiva, que del importe nominal de cada accion se hubiere entregado por el accionista en la caja general.

Art. 26. De los estatutos y reglamentos de la compañía despues de haberse constituido, y del Real decreto de autorizacion, se remitirán copias al Tribunal de comercio en cuyo territorio estuviere domiciliada, para que se hagan los correspondientes asientos en sus registros, fijándose edictos en los estrados del tribunal, con insercion literal de aquellos documentos.

Art. 27. Segun está declarado en el art. 263 del Código de Comercio, los administradores de sociedades por acciones, siendo anónimas, son amovibles á voluntad de los socios, mediando justas causas de separacion con arreglo á derecho, ó á lo que sobre la materia estuviere establecido en los estatutos de la sociedad.

Art. 28. En las compañías comanditarias por acciones no podrán ser removidos los socios gerentes de la administracion social que les compete, como responsables directamente y con sus bienes propios, de todas las operaciones á la compañía. En caso de muerte ó inhabilitacion de los socios gerentes se tendrá por disuelta la compañía, y se procederá á su liquidacion.

Art. 29. Dentro de los 15 dias siguientes al en que se hubiere declarado constituida la compañía, acreditarán los administradores ante el jefe politico haber hecho el depósito efectivo de las acciones con que deben garantizar su gerencia en la cantidad determinada en los estatutos, y conforme á lo prescrito en el art. 13 de la ley de 28 de enero.

Art. 30. Las sociedades-mercantiles por acciones estarán constantemente bajo la inspeccion del Gobierno y del jefe politico de la provincia de su domicilio, en cuanto á su régimen administrativo y á la exacta observancia de los estatutos y reglamentos, conforme está declarado en el art. 17 de la ley de 28 de enero. El Gobierno con el debido conocimiento de causa, y oido el Consejo Real, suspenderá ó anulará, segun estimare procedente, la autorizacion de las compañías, que en sus operaciones, ó en el órden de su administracion, faltaren al cumplimiento de las disposiciones legales ó de sus estatutos.

Art. 31. Los fondos de las compañías mercantiles por acciones no podrán distraerse de la caja social para negociaciones estrañas al objeto de su creacion.

Se permitirá únicamente aplicar los fondos sobrantes, que existan en caja, para descuentos ó préstamos, cuyo plazo no podrá exceder de 90 dias, dándose precisamente en garantia papel de la deuda consolidada.

Art. 32. Ningun accionista podrá escusarse de satisfacer puntualmente los dividendos pasivos, que acordare la administracion de la compañía en las épocas marcadas en los estatutos. En defecto de hacerlo, podrá optar la misma administracion, conforme á lo dispuesto en el art. 300 del Código de Comercio, entre proceder ejecutivamente contra los bienes del socio omiso, para hacer efectiva la cantidad de que fuere deudor, ó proceder á la venta de sus acciones al curso corriente de la plaza, por medio de la junta sindical de los agentes de cambio, ó la de corredores, donde no hubiere colegio de agentes.

Art. 33. Las transferencias de las acciones han de consignarse en un registro especial para estas operaciones, que llevará cada compañía, interviniendo en ellas un agente ó corredor de cambios para la autenticidad del acta, quedando aquel responsable de la identidad de las personas entre quienes se hiciere la negociacion.

Cuando no estuviere cubierto el valor íntegro de la accion, se hará expresion formal en el acta de trasferencia de quedar el escedente subsidiariamente responsable del pago que deberá hacer el cesionario de las cantidades que falten para cubrir el importe de la accion, segun se prescribe en el art. 283 del Código de Comercio.

Art. 34. Anualmente formalizarán las compañías mercantiles por acciones un balance general de su situacion, en que se comprenderán todas las operaciones practicadas en el año, sus resultados y el estado de su activo y pasivo. Estos balances, autorizados por los administradores de la compañía, bajo su responsabilidad directa y personal, y despues de reconocidos y aprobeados en junta general de accionistas, se remitirán al jefe político de la provincia, quien dispondrá su comprobacion; y hallándose exactos y conformes con los libros de la compañía, se imprimirán y publicarán en el *Boletín oficial* de la provincia, comunicándose osimismo al Tribunal de Comercio del territorio.

Art. 35. Los dividendos de beneficios repartibles se acordarán necesariamente en junta general de accionistas, con presencia del balance general de la compañía, y no podrán verificarse sino de los beneficios líquidos y recaudados del mismo balance, previa la deducion de la parte que haya de aplicarse al fondo de reserva.

Art. 36. Cuando del balance resultare haberse disminuido el fondo de reserva, se aplicará para completarlo toda la parte de beneficio que fuere necesario, reduciéndose el dividendo para los accionistas á la que hubiere sobrante.

Art. 37. Los jefes políticos darán cuenta al Gobierno del estado de cada compañía por acciones que hubiere en su territorio, segun el resultado del balance anual, exponiendo las observaciones que estimaren conducentes, en las materias que sean de interés de la administracion.

Además de estas comunicaciones anuales, pondrán en conocimiento del Gobierno, para la resolucion correspondiente, toda novedad que ocurra en el régimen directo y administrativo de las compañías,

que pueda perturbarlo, ó que produzca alguna alteracion en la observancia de sus estatutos.

Art. 38. Siempre que de resultas de la inspeccion, que la administracion ha de ejercer sobre las sociedades por acciones, ó por los documentos que estas deben someter á su comprobacion, ó por cualquiera otro medio legal, constare haberse perpetrado algun delito en el manejo directo y administrativo de la sociedad, procederá el jefe político conforme está prescrito en el párrafo 3.º del art. 3.º de la ley del 2 de abril de 1845.

Art. 39. Los gerentes ó directores de las compañías por acciones existentes en la actualidad, que en virtud de lo dispuesto en el artículo 18 de la ley de 28 de enero, deben necesariamente convocar á junta general de accionistas dentro de los 30 dias siguientes al de su publicacion, darán conocimiento al jefe político de la provincia del dia de su reunion, á fin de que aquella autoridad pueda por sí ó por sus delegados presidir dicha junta. Celebrada esta, remitirán los directores copia certificada del acuerdo, sea para declarar la compañía en liquidacion, ó bien para impetrar la Real autorizacion que la habilite para continuar en sus operaciones.

Art. 40. En defecto de prestarse por los directores de alguna compañía el debido cumplimiento á la disposicion de la ley, procederá el jefe político, transcurrido que sea el término que en ella se presija, á convocar la junta general de accionistas bajo su presidencia ó la de otro empleado público en quien delegare al efecto.

Art. 41. Las compañías que acordaren cesar en sus operaciones, quedarán inhabilitadas desde la misma fecha del acuerdo, para hacer nuevos negocios; y en caso de contravencion, incurrirán los que lo hicieren en la responsabilidad y pena pecuniaria que se prescribe en el artículo 16 de la ley del 28 de enero.

Art. 42. Los administradores de las compañías, que acordaren solicitar la Real autorizacion, lo verificarán dentro del plazo legal, dirigiendo al Gobierno la correspondiente esposicion, á la que acompañarán certificacion de aquel acuerdo y sus estatutos y reglamentos. Estos documentos se entregarán al jefe político de la provincia, de cuya orden se formará, dentro del término improrogable de 13 dias, el balance general, que demuestre la situacion de la compañía, y la calificacion de su activo; y comprobada que sea la exactitud de aquel documento, se remitirá el expediente al Gobierno para la resolucion conveniente que recaerá, prévia la correspondiente consulta del Consejo Real y con arreglo á lo dispuesto en el art. 19 de la ley del 28 de enero.

Art. 43. Trascurrido el plazo de dos meses despues de la publicacion de la misma ley, se declararán disueltas todas las compañías por acciones, que no hubiesen impetrado la Real autorizacion; á cuyo fin los jefes políticos darán cuenta al Gobierno de las que dentro del territorio de la provincia de su mando se hallaren en este caso. La disolucion de estas compañías se publicará en la *Gaceta* del Gobierno

y en el *Boletín oficial* de la provincia respectiva, dándose conocimiento de ella al Tribunal de Comercio á quien corresponda

Art. 44. En la liquidacion de las compañías que quedaren disueltas sea por acuerdo de los accionistas, ó bien por no haber impetrado y obtenido la Real autorizacion, se procederá con arreglo á las disposiciones del Código de Comercio; siendo obligacion de los encargados de la liquidacion dar cuenta mensualmente al jefe politico de la provincia del estado en que se hallare, y acreditarle asimismo á su conclusion haber quedado canceladas todas las resultas de la misma liquidacion. La inspeccion, que sobre ella se encarga á los jefes politicos, no obstará para que los interesados ejerciten judicialmente los derechos que les competan sobre los haberes de la compañía, y para que su liquidacion se haga legalmente.»

Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitucion, Reina de las Españas; á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: que las Córtes Constituyentes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Artículo 1.º Las sociedades anónimas de crédito podrán establecerse en España con sujecion á lo dispuesto en esta ley y á las que rijan sobre sociedades anónimas, en lo que no fueren modificadas por la presente.

Art. 2.º Su duracion no podrá esceder de 99 años.

Art. 3.º Deberá fijarse el domicilio de la sociedad en un pueblo de la península é islas adyacentes; pero tendrán todas la facultad de establecer agencias ó sucursales en cualquier punto de las posesiones españolas, y prévia la autorizacion del Gobierno para el extranjero.

Art. 4.º Las operaciones de las sociedades de crédito podrán estenderse á los objetos siguientes:

1.º Suscribir ó contratar empréstitos con el Gobierno, corporaciones provinciales ó municipales, y adquirir fondos públicos y acciones ú obligaciones de toda clase de empresas industriales ó de crédito.

Para suscribir ó contratar empréstitos con naciones extranjeras se necesitará autorizacion del Gobierno.

No podrá tampoco dedicarse á la adquisicion de fondos públicos al contado ni á plazo, mas que la mitad del capital efectivo de las acciones de la sociedad.

2.º Crear toda clase de empresas de caminos de hierro, canales, fábricas, minas, dársenas (docks), alumbrado, desmontes y roturaciones, riegos, desagües y cualesquiera otras empresas industriales ó de utilidad pública.

3.º Practicar la fusion y trasformacion de toda clase de socieda-

12. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Archivo Administrativo Municipal, Barcelona

- Comisión de Gobernación, exp. 3722.

Archivo de la Corona de Aragón, (ACA) Barcelona

- Registros del Consulado y del Tribunal de Comercio: Registros de pleitos, de protestas de mar, de préstamos a riesgo de mar. Expedientes de pleitos, de averías y de naufragios citados.

Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares

- Fondo del Ministerio de Fomento. Reales Decretos de autorización de compañías de seguros del siglo XIX.

Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona, (AHCB) Barcelona

- Compañía comercial de Francisco Espar y Arau: Libro mayor de cuentas (1791-1799). Ref. A-14, Copiador de cartas (10.10.1794 – 1806). Ref. B-6.
- Compañía comercial de Roig y Vidal, Fondo de quiebras B-844.
- Fondo de Catastro, Registro de Industria de la Ciudad de Barcelona de 1862.
- Memoria de la Junta general de accionistas de La Aseguradora, celebrada el 3 de agosto de 1857 (ref. B 1857, 8 op 3).
- Memoria de la Junta general de accionistas de El Cabotaje, celebrada el 11 de marzo de 1858 (ref. B 1858, 8 op 3).

En la hemeroteca:

- Prensa diaria de la época, en especial el *Diario de Barcelona* y el *Almanaque del Diario de Barcelona*.
- Memoria de la Junta general de accionistas de La Aseguradora, celebrada el 3 de agosto de 1857 (ref. B 1857, 8 op 3).
- Memoria de la Junta general de accionistas de El Cabotaje, celebrada el 11 de marzo de 1858 (ref. B 1858, 8 op 3).

Archivo Histórico Municipal de Arenys de Mar

- Fondo de la comunidad de Santa María. Cuaderno de cuentas de la compañía de Salvador Feliu de la Penya.

Archivo Histórico Nacional, Madrid

- Escritura de fundación de la compañía de la Reina María Luisa, documento 1296. del 28 de febrero de 1800. Imprenta Real, 1800

Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona, AHPB, Barcelona

Protocolos de los notarios:

- Font Alier, Ramón, 1771 hasta 1785, relación de escrituras en el Apéndice 2.
- Font de la Valle, Ramón, 1786 hasta 1808, idem.
- Planas i Compte, José María, 1838 hasta 1857, relación de escrituras en Apéndice 5
- Coll y Carcasota, Juan, 1856, idem.
- Rigalt y Alberch, José, 1857, idem.
- Soler Gelada Magí, 1857, idem.
- Moragas y Ubach, Ferran, 1857, idem.
- Llauder Francisco, 1668, escrituras aisladas, citadas en el texto.
- Simon T, 1689, idem.
- Sayos, Jaime, 1667, idem.
- Sescasas, Jacinto, 1658, idem.
- Triter Pere, 1504-1506, idem.

Archivo Nacional de Cataluña, San Cugat del Vallés

- Registros de Corredores de seguros
- Fondo Castañer

Archivo di Stato, Genova

- Fondo Antiche Finanze, 227, sala 41. Registro de pólizas emitidas y otros documentos citados.
- *Catalogo della Mostra storica del documento assicurativo, XIV – XVI secolo.* Génova, 1969.

Biblioteca de Catalunya, Barcelona

- Cía. de seguros de J. de Larrard. Registro de pólizas emitidas (13.4.1778 – 17.5.1778. Fondo SGA 750.
- Cía de seguros de Francisco Espar y Arau. Copiador de cartas del primer trimestre de 1781. Fondo JC. 281.
- Fondos varios: folletos Bosoms, Barón de Castellet, Erasmo de Gónima, Alegre y Cía.
- Fondo Alegaciones judiciales, 13/3.

Biblioteca del Museo Marítimo, Barcelona.

- Fondo de colecciones, cajas 32 y 52.

Biblioteca del Museo Naval, Madrid

- Escritura de fundación de una compañía de seguros.

Otra bibliografía

Almanak mercantil o guía de comerciantes, años 1792 y 1807. Madrid.

Annovazzi, Giuseppe, *I cento anni del Comitato delle compagnie di assicurazioni marittime de Genova*. Génova Ed. Sigla Effe, 1961.

Ayala, Manuel de, *Notas a la Recopilación de las leyes de las Indias*. Madrid, Biblioteca de Palacio, Documento 1210.

Azcárraga y Bustamante (de) José Luis, *El curso marítimo*. CSIC, Madrid, 1959.

Bealer Winkler, Lewis, *Los corsarios de Buenos Aires*. Ed. Coní, Buenos Aires, 1937.

Beraza, Agustín, *Los corsarios de Artigas*. Montevideo, Museo Histórico Nacional, Montevideo, 1948.

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

Bencomo Mora, Carmen, <La familia Milans. Comercio y nobleza en la Cataluña del siglo XVIII>. Tesis de licenciatura inédita, UB, Barcelona, 1983.

Benítez de Lugo y Guillem Felix, *Legislación y técnica del seguro privado*. Imprenta Elzeverina, Madrid, 1947.

Bernal, Antonio-Miguel, *La financiación de la Carrera de Indias*. Sevilla, Quinto centenario del Descubrimiento, Sevilla, 1986.

- <Libre comercio (1778): un primer ensayo de modelo general >, en *El Comercio Libre entre España y América Latina (1765–1884)*, Madrid, Fundación Banco Exterior, Madrid, 1987.
- <Riesgo y cambio en la Carrera de Indias (1760–1799)>. *Actas del Congreso Internacional sobre Carlos III y la Ilustración*. Ministerio de Cultura, 1984.
- <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>, en *Anuario de investigaciones Hespérides*, Universidad de Granada, 1994.
- <Sobre los seguros marítimos en la carrera de Indias, siglo XVI>, en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*, 1994.
- *Tres siglos de comercio sevillano (1598 – 1868)*. Sevilla, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 1976.

Boiteux, L. A., *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968.

Bordejé (de), Francisco, *Tráfico de Indias y política oceánica*. Madrid, Ed. Mapfre, 1992.

Capmany, Antonio, *Memoria histórica sobre la marina, comercio y arte en Barcelona. Código de las costumbres marítimas de Barcelona*. Madrid, 1791.

Carrasco González, María Guadalupe, «El negocio de los seguros marítimos en Cádiz a final del siglo XVIII», en *Hesperia* nº 201, 1999.

Carrera, Albert y Tafunell, Xavier, *Estadísticas Históricas de España*. Madrid, Fundación BBVA, Madrid, 2001.

Carrera Albert, Joan Claver, Josep María Delgado y César Yáñez, *Economía e historia del puerto de Barcelona. Tres estudios*. Barcelona, Ed. Civitas, 1993.

Carrera i Pujal, Jaime, *Historia política y económica de Cataluña*. Barcelona, Ed. Bosch, 1947.

Castañeda Peirón, Lluís y Rodrigo y Alharilla, Martín, «Los Vidal Cuadras: familia y negocios. 1833-1871», en *La ciutat. Les revolucions, 1808-1862. II. El procés d'industrializació*, Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 2006.

Céspedes del Castillo, Guillermo, «Seguros marítimos en la Carrera de Indias», en *Anuario de Historia del Derecho Español*. Madrid, 1948.

- «La avería en el comercio de Indias», en *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*. Tomo II, 1945.

Colección de los Decretos y órdenes generales emitidos por las Cortes. Madrid, Imprenta nacional, 1810 – 1814 y 1820 – 1823.

Coloque d'histoire maritime: les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Âge au XVIII siècle, París, 1959.

Compañía Suiza de Reaseguro, *El reaseguro de los ramos generales*. Zurich, 1978.

Dalla Corte, Gabriela, *Vida i mort d'una aventura al riu de la Plata Jaime Alsina i Verjès*. Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2000.

De Veitia Linaje, *Norte de la contratación de India*. Sevilla, 1672.

De-Juan Bellver, Alberto, *El seguro y su historia*. Madrid, Ed. Progreso, 1947.

De-Juan Rodríguez, Alberto, *Política de seguros*. Madrid, Ed. Rialp, 1950.

Delgado i Ribas, Josep Maria, «Auge y decadencia de la Marina colonial Catalana (1720-1821)», en *Boletín Americanista*, año XXI, nº 29, Barcelona, 1979.

- «Cádiz y Málaga en el comercio colonial posterior a 1778», en *Primer Congreso de Historia de Andalucía*, Córdoba, 1976.

- <Cataluña y el sistema de libre comercio 1778 – 1818. Una reflexión sobre las raíces del reformismo borbónico>. Tesis doctoral inédita, UB, Barcelona, 1981
- <Comerç colonial i reformisme borbònic: els decrets de Lliure comerç>, en *L’Avenç*, 15, 1979, págs. 24 y sig.
- <Comercio colonial y fraude en Cataluña. Algunas consideraciones en torno a los registros del libre comercio a Indias (1778-1796)>. En *Estudios Históricos y documentos de los Archivos Históricos de Protocolos de Barcelona*, 1978.
- <El impacto de la crisis comercial en la economía catalana (1787 – 1807)>, en *La Economía Española a final del Antiguo Régimen*, III, Madrid, Ed. Alianza, 1982.
- <El comerç exterior de Barcelona al segle XVIII>. En *Historia de Barcelona*, Vol. 5, Barcelona, Enciclopedia Catalana, 1988-1994.
- <El miratge del Lliure Comerç>, y en colaboración con Fradera, J. M. < El Comerç entre Catalunya i Amèrica, 1680-1898, un intent de síntesi històrica>. En *El comerç entre Catalunya i Amèrica, segles XVIII y XIX*, L’Avenç, Col.lecció Clio, Barcelona, 1986
- <El modelo catalán dentro del sistema de Libre Comercio (1765 – 1820)>, en *El comercio Libre entre España y América, Fundación Banco Exterior. Actas del Congreso en el Puerto de Santa María*, 1985.
- <La construcción y la industria naval a Cataluña, 1750-1820>, en *Recerques* 13, 1983.
- <La construcció naval catalana. Els mestres d’aixa>, en *L’Avenç*, 13, 1981.
- <La flota catalana del comercio libre (1778 – 1804). Un caso de acumulación previa>. Tesis de licenciatura inédita, UB, Barcelona, 1977.

Earle Peter, *Piratas en guerra*, Barcelona, Ed. Melusina, 2004.

Elías y Suárez, Antonio, *La Ordenanza del Consulado de Bilbao de 1737*. Bilbao, Ed. Casa de la Misericordia, Bilbao, 1931.

ECC, *Estadísticas del comercio de cabotaje*. Madrid, Dirección General de Aduanas, 1858 y 1862.

ECE, *Estadísticas del comercio exterior*. Madrid, Dirección General de Aduanas, 1858 y 1862.

Farreres Calvo, E. y Llorens, J., *Historia de Cataluña*. Barcelona, Grupo Promotor Ediciones, 1992

Fernández, Roberto, <La burguesía barcelonesa en el siglo XVIII. La familia Gloria>. En *La Economía española al final del Antiguo régimen*, Ed. Alianza, 1984.

Figuerola, Laureano, *Estadística de Barcelona en 1849*. Barcelona, Ed. Alta Fulla, Diputación de Barcelona, 1968.

Fontana Lázaro, Josep, «La vieja Bolsa de Barcelona», *La Bolsa de Barcelona de 1851 a 1930. Líneas generales de evolución*. Ayuntamiento de Barcelona, 1961.

- *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*. Barcelona, Ed. Ariel, Barcelona, 1980.
- *La economía española al final del Antiguo Régimen*, vol.III, en *Comercio y colonias*, Madrid, Ed. Alianza, 1992.
- «Colapso y transformación del comercio exterior español entre 1792 y 1827.
- Un aspecto de la crisis de la economía del Antiguo Régimen en España», en *Moneda y Crédito*, 115, 1970, pág. 3-23.

Fortique, José Rafael, *El curso venezolano y la misión de Irving y Perry en Angostura*. Maracaibo, 1968.

Fradera, Josep M., «La participació catalana en el tràfic d'esclau (1789-1845)», en *Recerques*, 16, 1984.

- «La simulació de mercants catalans sota bandera estrangera (1824- 1828)», en *Estudios Históricos y Documentos del Archivo Histórico de Protocolos de Barcelona*, 1982.
- *Industria i mercat*. Barcelona, Ed. Critica, 1987.
- *Catalunya i Ultramar, Poder i negoci a les colònies espanyoles, 1750-1919*. Barcelona, Ed. Museu Marítim de Barcelona, 1996.

Frax Rosales, Esperanza y Matilla Quíza, María Jesús, «Los seguros en España», en *Revista de Historia Económica*, 14, nº 1, 1996.

García-Baquero, Antonio, *Cádiz y el Atlántico (1717 – 1778)*. Sevilla, E.E.H.A., 1976.

García Bravo, Luis, *El seguro marítimo. Notas para un capítulo sobre su historia dentro del derecho español*. Madrid, Ed. Ofisema, 1960.

García Quevedo, E, *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*. Burgos, 1905.

García Sanz, A. y Ferrer i Mallol, M.T., *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, Institut d'Estudis Catalans, 2 vols, 1983.

Gardini, Tullio, «Una compagnia di assicuratori di Genova», *Archivio Storico di Genova*, Fondo Antica finanza, nº 929.

Garzón Pareja, Manuel, «El riesgo en el Comercio de Indias», en *Revista de Indias*, Vol. XXXV, Madrid, 1975.

Giacchero, Giulio, *Storia delle assicurazioni maritime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova, Italia Assicurazioni, 1984.

Giralt Raventos, Emili, «Sources barcelonaises pour l'histoire de la marine et de

l'economie maritime», en Coloque d'histoire maritime, Paris, 1959.

Haring, Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias bajo los Habsburgos*, México, Fondo de Cultura Económica, 1939.

Hermida Figueras, L, «El riesgo de guerra en los seguros marítimos». En *Revista Española de Derecho Marítimo*, nº 2, 1946.

- *Tratado de seguros marítimos*, Madrid, Ed. Vicente Rico, 1992.

Hortalà i Arau, Joan, *La Bolsa de Barcelona*. Servicio de Estudios, Bolsa de Barcelona, 2006.

Jordá Fernández, Antonio. «El port de Salou en el segle XVIII», en *L'Avenç*, 21, 1982,

Lobato Franco, Isabel, *Compañías y negocios en la Cataluña preindustria*. Universidad de Sevilla, 1995.

- «El negocio del seguro en Barcelona, 1650-1712». En *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 210, Burgos, 1998.

- «Reglamentación y práctica en las compañías mercantiles barcelonesas de la segunda mitad del siglo XVII». En *El derecho y el mar en la España Moderna*, Ed. C. Martínez Shaw, Universidad de Granada, 1996.

López Jordá, Francisco, «Los inicio de las compañías de seguros en Barcelona (1772 - 1788)». Tesis de licenciatura UB, Barcelona, 1982.

López Clúa, María Luisa, «Francisco Espar y Cía: ejemplo de comercio colonial a final del siglo XVIII». Tesis de licenciatura, UB, Barcelona, 1982.

Llobet, Joaquín, «Tráfico colonial sota pabelló neutral», en *Estudios Históricos y Documentos de los Archivos Históricos de Barcelona*, 1977.

Madoz, Pascual, *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid, 1850.

Maestro, Manuel, *Los seguros en la Carrera de Indias*. Madrid, Ed, Comismar, 1992

- *El seguro durante el reinado de Carlos III*. Madrid, 1989.

Manual Historico-Topografico-Estadístico y Administrativo o sea Guía General de Barcelona. Ed. Manuel Sauri y José Matas, Barcelona, 1849.

Manes, Alfredo, *Teoría general del seguro*. Madrid, Ed. Lagos, 1930.

Marcos (de), Miguel Angel, *Corsarios argentinos*. Ed. Planeta, Buenos Aires, 2002.

Martín de Balmaceda, F., *Decretos del Rey Fernando VII*. Madrid, Imprenta Real, 1814- 1819.

Martínez Shaw, Carlos, *Cataluña en la Carrera de Indias*. Barcelona, Ed. Crítica, 1981.

- «La compañía de seguros de Salvador Feliu de la Penya (1707-1709)», en *Actas del II Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, 1990.
- *El libre comercio y Cataluña: contribución a un debate*. Madrid, Banco Exterior, 1985.
- «Los orígenes de la industria algodonera catalana y el comercio colonial». En Nadal J. y Tortella G., *Agricultura, comercio y crecimiento de Cataluña en la España contemporánea*.
- «Catalunya: el comerç amb Amèrica. Final d'una llegenda». En *L'Avenç*, 15, 1979.
- *El comercio entre Cataluña y América (1680 – 1756)*. Barcelona, 1973.
- «Construcción naval y capital mercantil. Mataró 1690 – 1709», en *Estudios y documentos de los Archivos históricos de Protocolos de Barcelona*, VIII, 1980.
- «El comercio marítimo de Barcelona 1657 – 1712. Aproximación a partir de las escrituras de seguros», en *Estudios históricos y documentos de los Archivos Históricos de los Protocolos de Barcelona*, VI, 1978, págs. 257 – 310.

Matilla Quíza, María Jesús, «Los comienzos de la compañía mercantil por acciones en Barcelona (1770-1780)». *Primer Congreso d'Historia de Cataluña*, vol. 1, 1984.

Melis, Federigo, *Origine e sviluppo delle assicurazioni in Italia*, Roma, Istituto Nazionale delle Assicurazioni, 1975.

Moreno Fragnals, Manuel, *Cuba/España, España/Cuba. Historia común*. Barcelona, Ed. Mondadori, 1995.

Muñoz Pérez, J, «La publicación del Reglamento de Comercio Libre de Indias de 1778». En *Anuario de Estudios Americano*, IV, 1947.

Oliva Melgar, José María, «El comercio privilegiado de Cataluña con América en la segunda mitad del siglo XVIII. La Real Compañía de Comercio de Barcelona a Indias». Tesis doctoral inédita, Barcelona, UB, 1982.

- «La aportación catalana a la Carrera de Indias en el siglo XVIII». *Primer Congreso de Historia de Andalucía*, vol. IV, Córdoba, 1976.
- *La Real Compañía de Barcelona a India*, Barcelona, Publicaciones de UB, 1982.

Olivé i Serret, Enric, «Pirates i comerciants. Les relacions d'un corsari francès amb comerciants catalans (1807 – 1811)», en *Recerques*, 17, 1985.

Pardessus, J. M, *Collection de lois maritimes*. Paris, Imprimerie Royale, 1845. 6 vol. (contiene las ordenanzas de seguros de todos los consulados españoles).

Peláez, J. Manuel, *Cambios y seguros marítimos en derecho catalán y balear*. Bolonia, Publicación del Real Colegio de España, 1954.

- *Tres estudios del derecho marítimo catalán en su proyección italiana*. Barcelona, Ed. Ceu, 1980.

Perera Rufin, M, «La revalorización del puerto de Salou en el siglo XVIII». Tesis de licenciatura inédita, UB, 1973.

Pérez y López, Antonio Xavier, *Teatro de la legislación Universal de España e Indias*, Madrid, Imprenta M, 1798.

Pons Antonio, *Historia de Mallorca*, Palma de Mallorca, Ed. El Tall, 1970.

Pons Pons, Jerònia, «Assegurances i canvis marítims a Mallorca: les companyies, 1660-1680», en *Estudis d'Historia Econòmica*, 2, 1988, págs. 43-67.

- «Legislación y práctica en el seguro marítimo. Las contradicciones de la segunda mitad del seiscientos en Mallorca», en *El Derecho y el Mar en la España Moderna*, Universidad de Granada, 1996.

- «Compañías de seguros marítimos en España», en *Hispania*, vol. LXVII, nº 225, enero-abril, 2007, págs. 271-294.

- «El pago del seguro marítimo y los conflictos ante el Tribunal Consular», en *Pedralbes* 12, 1992, págs. 71-94.

- *Compañies i mercat assegurador a Mallorca*, Palma de Mallorca, Ed. EL Tall, 1996.

- «El coste del seguro marítimo en Mallorca durante la segunda mitad del siglo XVII», en *Estudi d'Historia Econòmica* (2), 1990, pág. 51-76.

- Rahola, Frederic, *Comercio de Cataluña con América en el siglo XVIII*. Cámara de Comercio y Navegación, Barcelona, 1931.

Ravina Martín, Manuel, «Riesgos marítimos en la Carrera de Indias». En *Documentos y Archivos de la colonización española*. Dirección General de Archivos y Bibliotecas, Madrid, 1980, págs. 109 y sig.

- «Participación extranjera en el comercio indiano: el seguro marítimo a fines del siglo XVII», en *Revista de Indias*, 1983, págs. 481-513.

Ricart i Giralt, José, «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana. 1790-1870», *Memoria de la Real Academia de Ciencias y Letras de Barcelona*. 3ª época, vol. XVIII, Barcelona, 1924.

Rodrigo y Alharilla, Martín, «Comerç i navegació a la Catalunya del segle XIX: empreses i formes d'empresa», en *Actes del II Congrés d'Historia del Notariat català*, Barcelona, 2000.

- «Navieras y navieros catalanes en los primeros tiempos del vapor 1830-1870», en *Servicios y Telecomunicaciones*, diciembre de 2007, pág. 62-92.

- *Indians a Catalunya, capitals cubans en l'economia catalana*. Barcelona, Fundació Noguera, 2007.

- Ruiz Rivera, J. y García Bernal, M.C., *Cargadores a India*. Madrid, Ed. Mapfre, 1992.
- Ruiz y Pablo, Angel, *Historia de la Real Junta Particular de Comercio de Barcelona (1758-1847)*. Barcelona, 1919.
- Sánchez Albornoz, Nicolás, «La crisis financiera de 1866 en Barcelona», en *España hace un siglo: una economía dual*, Madrid, Alianza Editores, 1977.
- Sánchez, Alexandre, «Les activitats econòmiques a Barcelona». En *Historia de Barcelona (1714-1833)*, Barcelona, vol. 5, Enciclopedia Catalana, 1995,
- Solà Parera, Àngels, «L'èlit barcelonina a mitjans del segle XIX». Tesis doctoral inédita, Barcelona UB, 1986.
- Sudrià Carles, «Comerç, finances i indústria en els inicis de la industrializació catalana», en *Quaderns d'Història de Barcelona*, 11, 2004.
- Tenenti, Bruno, *I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia, secolo XVI e XVII*. Venecia, Studi veneziani 10, 1985.
- Thomas, Hugh, *La trata de esclavos*. Barcelona, Ed. Planeta, 1988.
- Tortella Casares, Gabriel, «El principio de responsabilidad limitada y el desarrollo de España: 1829 – 1869». En *Moneda y Crédito*, 104, 1968
- Trueba, Eduardo, *Sevilla marítima. Siglo XVI*. Sevilla, Ed. Padilla, 1990.
- Uria González, Rodrigo, *El seguro marítimo*. Barcelona, Ed. Bosch, 1940.
- Vilar, Pierre, *Catalunya dins l'Espanya Moderna*, 4 vol., Barcelona, Ed 62, 1987.
- *Les archives économiques de Barcelona. Assaig sobre la Catalunya del XVIII*. Barcelona, Ed. Curial, 1973.
- Vives Vicens, Jaime, «Coyuntura económica y reformismo burgués. Dos factores en la evolución de la España del Antiguo Régimen», en *Estudios de Historia Moderna*, tomo IV, 1954, págs. 357-391.
- Voltes Bou, Pere, *Las cajas de Ahorro barcelonesas: su pasado, su presente y su porvenir*. Barcelona, Fondo cultural de la Caja de la Diputación, 1965.
- Yáñez, César, «El perfil ultramarí de l'economia catalana», en *Catalunya i Ultramar (1750-1914). Poder i negoci a les colonies espanyoles*. Barcelona, Museu Marítim, 1990.

COLECCIÓN “CUADERNOS DE LA FUNDACIÓN”
Instituto de Ciencias del Seguro

Para cualquier información o para adquirir nuestras publicaciones puede encontrarnos en:

FUNDACIÓN MAPFRE
Publicaciones

Paseo de Recoletos 23 – 28004 Madrid – (España)
Telf.: + 34 915 818 768 Fax: +34 915 818 409
www.fundacionmapfre.com/cienciasdelseguro

- 176. Un siglo de seguros marítimos barceloneses en el comercio con América. (1770-1870). 2012
- 175. El seguro de Caución. 2012
- 174. La Contabilidad y la DEC de los corredores de seguros y fondos y planes de pensiones. 2012
- 173. El seguro de Vida en América Latina. 2011
- 172. Gerencia de riesgos sostenibles y Responsabilidad Social Empresarial en la entidad aseguradora. 2011
- 171. Investigaciones en Seguros y Gerencia de Riesgos. 2011-09-16
- 170. Introdução ao Resseguro. 2011
- 169. La salud y su aseguramiento en Argentina, Chile, Colombia y España. 2011
- 168. Diferencias de sexo en conductas de riesgo y tasa de mortalidad diferencial entre hombres y mujeres. 2011
- 167. Movilización y rescate de los compromisos por pensiones garantizados mediante contrato de seguros. 2011
- 166. Embedded Value aplicado al ramo No Vida. 2011
- 165. Las sociedades cautivas de Reaseguro. 2011
- 164. Daños del amianto: litigación, aseguramiento de riesgos y fondos de compensación. 2011

163. El riesgo de tipo de interés: experiencia española y Solvencia II. 2011
162. I Congreso sobre las Nuevas Tecnologías y sus repercusiones en el Seguro: Internet, Biotecnología y Nanotecnología. 2011
161. La incertidumbre bioactuarial en el riesgo de la longevidad. Reflexiones bioéticas. 2011
160. Actividad aseguradora y defensa de la competencia. La exención antitrust del sector asegurador. 2011
159. Estudio empírico sobre la tributación de los seguros de vida. 2010
158. Métodos estocásticos de estimación de las provisiones técnicas en el marco de Solvencia II. 2010
157. Introducción al Reaseguro. 2010
156. Encuentro Internacional sobre la Historia del Seguro. 2010
155. Los sistemas de salud en Latinoamérica y el papel del seguro privado. 2010
154. El Seguro de Crédito en Chile. 2010
153. El análisis financiero dinámico como herramienta para el desarrollo de modelos internos en el marco de Solvencia II. 2010
152. Características sociodemográficas de las personas con doble cobertura sanitaria. Un estudio empírico. 2010
151. Solidaridad impropia y seguro de Responsabilidad Civil. 2010
150. La prevención del blanqueo de capitales en las entidades aseguradoras, las gestoras y los corredores de seguros 2010
149. Fondos de aseguramiento agropecuario y rural: la experiencia mexicana en el mutualismo agropecuario y sus organizaciones superiores. 2010
148. Avaliação das Provisões de Sinistro sob o Enfoque das Novas Regras de Solvência do Brasil. 2010
147. El principio de igualdad sexual en el Seguro de Salud: análisis actuarial de su impacto y alcance. 2010
146. Investigaciones históricas sobre el Seguro español. 2010

145. Perspectivas y análisis económico de la futura reforma del sistema español de valoración del daño corporal. 2009
144. Contabilidad y Análisis de Cuentas Anuales de Entidades Aseguradoras (Plan contable 24 de julio de 2008). 2009
143. Mudanças Climáticas e Análise de Risco da Indústria de Petróleo no Litoral Brasileiro. 2009
142. Bases técnicas dinámicas del Seguro de Dependencia en España. Una aproximación en campo discreto. 2009
141. Transferencia Alternativa de Riesgos en el Seguro de Vida: Titulización de Riesgos Aseguradores. 2009
140. Riesgo de negocio ante asegurados con múltiples contratos. 2009
139. Optimización económica del Reaseguro cedido: modelos de decisión. 2009
138. Inversiones en el Seguro de Vida en la actualidad y perspectivas de futuro. 2009
137. El Seguro de Vida en España. Factores que influyen en su progreso. 2009
136. Investigaciones en Seguros y Gestión de Riesgos. RIESGO 2009.
135. Análisis e interpretación de la gestión del fondo de maniobra en entidades aseguradoras de incendio y lucro cesante en grandes riesgos industriales. 2009
134. Gestión integral de Riesgos Corporativos como fuente de ventaja competitiva: cultura positiva del riesgo y reorganización estructural. 2009
133. La designación de la pareja de hecho como beneficiaria en los seguros de vida. 2009
132. Aproximación a la Responsabilidad Social de la empresa: reflexiones y propuesta de un modelo. 2009
131. La cobertura pública en el seguro de crédito a la exportación en España: cuestiones prácticas-jurídicas. 2009
130. La mediación en seguros privados: análisis de un complejo proceso de cambio legislativo. 2009
129. Temas relevantes del Derecho de Seguros contemporáneo. 2009

128. Cuestiones sobre la cláusula cut through. Transferencia y reconstrucción. 2008
127. La responsabilidad derivada de la utilización de organismos genéticamente modificados y la redistribución del riesgo a través del seguro. 2008
126. Ponencias de las Jornadas Internacionales sobre Catástrofes Naturales. 2008
125. La seguridad jurídica de las tecnologías de la información en el sector asegurador. 2008
124. Predicción de tablas de mortalidad dinámicas mediante un procedimiento bootstrap. 2008
123. Las compañías aseguradoras en los procesos penal y contencioso-administrativo. 2008
122. Factores de riesgo y cálculo de primas mediante técnicas de aprendizaje. 2008
121. La solicitud de seguro en la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. 2008
120. Propuestas para un sistema de cobertura de enfermedades catastróficas en Argentina. 2008
119. Análisis del riesgo en seguros en el marco de Solvencia II: Técnicas estadísticas avanzadas Monte Carlo y Bootstrapping. 2008
118. Los planes de pensiones y los planes de previsión asegurados: su inclusión en el caudal hereditario. 2007
117. Evolução de resultados técnicos e financeiros no mercado segurador iberoamericano. 2007
116. Análisis de la Ley 26/2006 de Mediación de Seguros y Reaseguros Privados. 2007
115. Sistemas de cofinanciación de la dependencia: seguro privado frente a hipoteca inversa. 2007
114. El sector asegurador ante el cambio climático: riesgos y oportunidades. 2007
113. Responsabilidade social empresarial no mercado de seguros brasileiro influências culturais e implicações relacionais. 2007

112. Contabilidad y análisis de cuentas anuales de entidades aseguradoras. 2007
111. Fundamentos actuariales de primas y reservas de fianzas. 2007
110. El Fair Value de las provisiones técnicas de los seguros de Vida. 2007
109. El Seguro como instrumento de gestión de los M.E.R. (Materiales Especificados de Riesgo). 2006
108. Mercados de absorción de riesgos. 2006
107. La exteriorización de los compromisos por pensiones en la negociación colectiva. 2006
106. La utilización de datos médicos y genéticos en el ámbito de las compañías aseguradoras. 2006
105. Los seguros contra incendios forestales y su aplicación en Galicia. 2006
104. Fiscalidad del seguro en América Latina. 2006
103. Las NIC y su relación con el Plan Contable de Entidades Aseguradoras. 2006
102. Naturaleza jurídica del Seguro de Asistencia en Viaje. 2006
101. El Seguro de Automóviles en Iberoamérica. 2006
100. El nuevo perfil productivo y los seguros agropecuarios en Argentina. 2006
99. Modelos alternativos de transferencia y financiación de riesgos "ART": situación actual y perspectivas futuras. 2005
98. Disciplina de mercado en la industria de seguros en América Latina. 2005
97. Aplicación de métodos de inteligencia artificial para el análisis de la solvencia en entidades aseguradoras. 2005
96. El Sistema ABC-ABM: su aplicación en las entidades aseguradoras. 2005
95. Papel del docente universitario: ¿enseñar o ayudar a aprender?. 2005
94. La renovación del Pacto de Toledo y la reforma del sistema de pensiones: ¿es suficiente el pacto político?. 2005

92. Medición de la esperanza de vida residual según niveles de dependencia en España y costes de cuidados de larga duración. 2005
91. Problemática de la reforma de la Ley de Contrato de Seguro. 2005
90. Centros de atención telefónica del sector asegurador. 2005
89. Mercados aseguradores en el área mediterránea y cooperación para su desarrollo. 2005
88. Análisis multivariante aplicado a la selección de factores de riesgo en la tarificación. 2004
87. Dependencia en el modelo individual, aplicación al riesgo de crédito. 2004
86. El margen de solvencia de las entidades aseguradoras en Iberoamérica. 2004
85. La matriz valor-fidelidad en el análisis de los asegurados en el ramo del automóvil. 2004
84. Estudio de la estructura de una cartera de pólizas y de la eficacia de un Bonus-Malus. 2004
83. La teoría del valor extremo: fundamentos y aplicación al seguro, ramo de responsabilidad civil autos. 2004
81. El Seguro de Dependencia: una visión general. 2004
80. Los planes y fondos de pensiones en el contexto europeo: la necesidad de una armonización. 2004
79. La actividad de las compañías aseguradoras de vida en el marco de la gestión integral de activos y pasivos. 2003
78. Nuevas perspectivas de la educación universitaria a distancia. 2003
77. El coste de los riesgos en la empresa española: 2001.
76. La incorporación de los sistemas privados de pensiones en las pequeñas y medianas empresas. 2003
75. Incidencia de la nueva Ley de Enjuiciamiento Civil en los procesos de responsabilidad civil derivada del uso de vehículos a motor. 2002
74. Estructuras de propiedad, organización y canales de distribución de las empresas aseguradoras en el mercado español. 2002

73. Financiación del capital-riesgo mediante el seguro. 2002
72. Análisis del proceso de exteriorización de los compromisos por pensiones. 2002
71. Gestión de activos y pasivos en la cartera de un fondo de pensiones. 2002
70. El cuadro de mando integral para las entidades aseguradoras. 2002
69. Provisiones para prestaciones a la luz del Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados; métodos estadísticos de cálculo. 2002
68. Los seguros de crédito y de caución en Iberoamérica. 2001
67. Gestión directiva en la internacionalización de la empresa. 2001
65. Ética empresarial y globalización. 2001
64. Fundamentos técnicos de la regulación del margen de solvencia. 2001
63. Análisis de la repercusión fiscal del seguro de vida y los planes de pensiones. Instrumentos de previsión social individual y empresarial. 2001
62. Seguridad Social: temas generales y régimen de clases pasivas del Estado. 2001
61. Sistemas Bonus-Malus generalizados con inclusión de los costes de los siniestros. 2001
60. Análisis técnico y económico del conjunto de las empresas aseguradoras de la Unión Europea. 2001
59. Estudio sobre el euro y el seguro. 2000
58. Problemática contable de las operaciones de reaseguro. 2000
56. Análisis económico y estadístico de los factores determinantes de la demanda de los seguros privados en España. 2000
54. El corredor de reaseguros y su legislación específica en América y Europa. 2000
53. Habilidades directivas: estudio de sesgo de género en instrumentos de evaluación. 2000

52. La estructura financiera de las entidades de seguros, S.A. 2000
51. Seguridades y riesgos del joven en los grupos de edad. 2000
50. Mixturas de distribuciones: aplicación a las variables más relevantes que modelan la siniestralidad en la empresa aseguradora. 1999
49. Solvencia y estabilidad financiera en la empresa de seguros: metodología y evaluación empírica mediante análisis multivariante. 1999
48. Matemática Actuarial no vida con MapleV. 1999
47. El fraude en el Seguro de Automóvil: cómo detectarlo. 1999
46. Evolución y predicción de las tablas de mortalidad dinámicas para la población española. 1999
45. Los Impuestos en una economía global. 1999
42. La Responsabilidad Civil por contaminación del entorno y su aseguramiento. 1998
41. De Maastricht a Amsterdam: un paso más en la integración europea. 1998
39. Perspectiva histórica de los documentos estadístico-contables del órgano de control: aspectos jurídicos, formalización y explotación. 1997
38. Legislación y estadísticas del mercado de seguros en la comunidad iberoamericana. 1997
37. La responsabilidad civil por accidente de circulación. Puntual comparación de los derechos francés y español. 1997
36. Cláusulas limitativas de los derechos de los asegurados y cláusulas delimitadoras del riesgo cubierto: las cláusulas de limitación temporal de la cobertura en el Seguro de Responsabilidad Civil. 1997
35. El control de riesgos en fraudes informáticos. 1997
34. El coste de los riesgos en la empresa española: 1995
33. La función del derecho en la economía. 1997
32. Decisiones racionales en reaseguro. 1996
31. Tipos estratégicos, orientación al mercado y resultados económicos: análisis empírico del sector asegurador español. 1996

30. El tiempo del directivo. 1996
29. Ruina y Seguro de Responsabilidad Civil Decenal. 1996
28. La naturaleza jurídica del Seguro de Responsabilidad Civil. 1995
27. La calidad total como factor para elevar la cuota de mercado en empresas de seguros. 1995
26. El coste de los riesgos en la empresa española: 1993
25. El reaseguro financiero. 1995
24. El seguro: expresión de solidaridad desde la perspectiva del derecho. 1995
23. Análisis de la demanda del seguro sanitario privado. 1993
22. Rentabilidad y productividad de entidades aseguradoras. 1994
21. La nueva regulación de las provisiones técnicas en la Directiva de Cuentas de la C.E.E. 1994
20. El Reaseguro en los procesos de integración económica. 1994
19. Una teoría de la educación. 1994
18. El Seguro de Crédito a la exportación en los países de la OCDE (evaluación de los resultados de los aseguradores públicos). 1994
16. La legislación española de seguros y su adaptación a la normativa comunitaria. 1993
15. El coste de los riesgos en la empresa española: 1991
14. El Reaseguro de exceso de pérdidas 1993
12. Los seguros de salud y la sanidad privada. 1993
10. Desarrollo directivo: una inversión estratégica. 1992
9. Técnicas de trabajo intelectual. 1992
8. La implantación de un sistema de controlling estratégico en la empresa. 1992
7. Los seguros de responsabilidad civil y su obligatoriedad de aseguramiento. 1992

6. Elementos de dirección estratégica de la empresa. 1992
5. La distribución comercial del seguro: sus estrategias y riesgos. 1991
4. Los seguros en una Europa cambiante: 1990-95. 1991
2. Resultados de la encuesta sobre la formación superior para los profesionales de entidades aseguradoras (A.P.S.). 1991
1. Filosofía empresarial: selección de artículos y ejemplos prácticos. 1991

ÚLTIMOS LIBROS PUBLICADOS

Modelo de proyección de carteras de seguros para el ramo de decesos. 2011

Desarrollo comercial del seguro colectivo de dependencia en España. 2010

La mediación de seguros en España: análisis de la Ley 26/2006, de Mediación de Seguros y Reaseguros Privados. 2010

Museo del Seguro. Catálogo. 2010

Diccionario MAPFRE de Seguros. 2008

Teoría de la credibilidad: desarrollo y aplicaciones en primas de seguros y riesgos operacionales. 2008

El seguro de caución: una aproximación práctica. 2007

El seguro de pensiones. 2007

Las cargas del acreedor en el seguro de responsabilidad civil. 2006

Diccionario bilingüe de expresiones y términos de seguros: inglés-español, español-inglés. 2006

El seguro de riesgos catastróficos: reaseguro tradicional y transferencia alternativa de riesgos. 2005

La liquidación administrativa de entidades aseguradoras. 2005

INFORMES Y RANKINGS

Desde 1994 se publican anualmente estudios que presentan una panorámica concreta de los mercados aseguradores europeos, de España e Iberoamérica y que pueden consultarse en formato electrónico desde la página Web: www.fundacionmapfre.com/cienicadelseguro

- Mercado español de seguros
- Mercado asegurador de Iberoamérica
- Ranking de grupos aseguradores europeos
- Ranking de grupos aseguradores iberoamericanos