

8ª Sesión especializada  
El negocio del seguro en la España del  
Antiguo Régimen

VI CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA  
Girona, 15-17 de septiembre de 1997

## 8ª Sesión : El negocio del seguro en la España del Antiguo Régimen

Organizador : Hilario Casado y Isabel Lobato

ALVAREZ NOGAL, Carlos	La compañía de Marini-Spinola a través de su contabilidad. El seguro a comienzos del XVII en Génova, Sevilla y Venecia	1
BERNAL, Antonio Miguel	La aseguración marítima en la Carrera de Indias: seguros, crédito y actividad financiera (ss.XVI-XVIII)	15
CASADO ALONSO, Hilario	El mercado internacional de seguros de Burgos en el siglo XVI	23
LOBATO FRANCO, Isabel	El precio del seguro en Barcelona en la segunda mitad del siglo XVII. Determinación y evolución de la primas, 1650-1712	39
PONS PONS, Jeronia	Las compañías de seguros en Mallorca en la etapa preindustrial (1650-1800)	51

## LA COMPAÑÍA DE MARINI-SPINOLA A TRAVÉS DE SU CONTABILIDAD. EL SEGURO A COMIENZOS DEL XVII EN GÉNOVA, SEVILLA Y VENECIA\*

Carlos Álvarez Nogal  
Universidad de Sevilla

Los aseguradores a título individual eran mayoría hasta el siglo XV, pero poco a poco fueron apareciendo y consolidándose las primeras compañías<sup>1</sup>. Este incremento del número de sociedades dedicadas al seguro se acentúa a lo largo del siglo XVII y es una muestra de los cambios que sufrió este negocio a medida que se fue desarrollando<sup>2</sup>. La proliferación de personas interesadas en participar de algún modo en esta actividad favoreció la constitución de grupos cada vez más especializados, que fueron reduciendo así el protagonismo que hasta entonces habían tenido los aseguradores individuales.

La práctica del seguro no implicaba una dedicación exclusiva, sino la participación en un negocio con bastantes visos de rentabilidad. Este hecho animó la entrada en él de personas procedentes de ámbitos socio-profesionales muy diversos, cuyos patrimonios no estaban necesariamente relacionados con la actividad comercial. Un ejemplo de esta evolución hacia la constitución de grupos aseguradores en los que se advierte una cierta especialización, es la compañía genovesa objeto de este estudio, conocida gracias a la contabilidad de un hombre de negocios llamado Gregorio Spinola<sup>3</sup>.

### La fuente documental. La contabilidad de la compañía

La compañía estaba formada por dos socios y funciona en Génova a comienzos de la segunda década del siglo XVII. La documentación de que disponemos consiste en un libro mayor llevado por partida doble cuyo titular es Gregorio Spinola. En él se recogen gran parte de los negocios que esta persona tenía entre manos, ya fuese en solitario o con la ayuda de otros socios. Uno de esos negocios es precisamente la compañía de seguros en la que Gregorio participa junto a

\* El autor agradece la crítica y las valiosas sugerencias que sobre este artículo ha recibido, especialmente de la Dra. Isabel Lobato. Así mismo, este trabajo es fruto de una investigación financiada con una ayuda con cargo al Programa General del Conocimiento del Ministerio de Educación y Cultura (PS95-0008)

<sup>1</sup> A. GARCÍA SANZ, y M. L. FERRER MALLOL, *Aseguradores i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona, 1983, p. 166. E. GIRAUT, "La colonia mercantil francesa de Barcelona a mediados del s. XVII", *Estudios de Historia Moderna*, 4, 1956-59, pp. 215-278. C. MARTINEZ SHAW, "La compañía de seguros de Salvador Felu de la Penya (1707-1709)" *Actas del II Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar*, Cádiz, 1990.

<sup>2</sup> J. PONS PONS, *Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma de Mallorca, 1996.

<sup>3</sup> Archivo del Comune de Genova. (A.C.G.) Albergo dei Poveri, C. 255. Libro Mayor de Gregorio Spinola, 1610-1614.

Gio Battista de Marini. Junto a los dos socios "capitalistas" que constituyen el negocio y responden de su éxito o fracaso, aparecen cinco agentes aseguradores que son los que se encargan realmente de tomar los seguros en las plazas donde cada uno de ellos actúa.

Las cuentas de esta compañía que están recogidas en el libro contable ya señalado abarcan un periodo de tiempo muy corto, concretamente entre 1612 y 1614, pero en el que se llevó a cabo una intensa actividad asegurativa. Al no disponer del acta constitutiva de la sociedad desconocemos las condiciones y los objetivos con los que nació. Es decir, no sabemos si se trataba de una compañía con la única intención de negociar seguros o tenía además alguna otra finalidad. En el libro contable no se recoge ninguna otra cuenta en la que Gregorio participe con De Marini, lo cual nos lleva a pensar que se trataba de un negocio exclusivamente dedicado al seguro. En la contabilidad se detallan las operaciones realizadas por la sociedad, permitiéndonos reconstruir sus principales características, entre las que destacan su organización, los tipos de seguros que contrataba y el modo en el que actuó dentro del mercado asegurador. Como la mayor parte de los seguros que están recogidos en la contabilidad son seguros marítimos, también se puede extraer de ellos algunas noticias relacionadas con el tráfico comercial, como por ejemplo los nombres de las embarcaciones, de sus maestros o patronos, y de los puertos de origen y destino.

La documentación contable que manejamos nos ha permitido saber los resultados de la actividad aseguradora, es decir la rentabilidad del negocio. Conocemos los premios obtenidos por cada uno de los agentes que participaron en la compañía, el riesgo asumido, e incluso su siniestrabilidad.

### Las cuentas de la compañía

Es importante destacar que no se trata de un libro exclusivo para llevar la administración de la compañía de seguros, sino que se trata de la contabilidad personal de un hombre de negocios genovés, en el que sólo algunas de las cuentas que tiene abiertas en él, le permiten llevar la administración del negocio del seguro. Las cuentas a que nos estamos refiriendo responden a dos tipos distintos: uno general y otro particular para cada agente asegurador.

#### 1. La cuenta general del negocio de aseguración

Se trata de una cuenta destinada a recoger los resultados del negocio asegurativo. En ella encontramos los ingresos y gastos que esta actividad genera, es decir el resultado de la

compañía asegurativa. La cuenta se encuentra en las páginas 29,40,48,70 y 89 del libro contable y se denomina:

"Conto de sigurtà spettanti per 3/5 a Gio Batta. Marini e li restanti 2/5 a me"

Esta cuenta comienza el 15 de marzo de 1612 y la última anotación es del 22 de enero de 1614, a partir de la cual debemos pensar que la compañía dejó de actuar, al no tener más noticias de su actividad. Esta cuenta quedó abierta, sin que se sepa exactamente el motivo por el que no se procedió a cancelarla.

## 2. Las cuentas de los agentes aseguradores

Los agentes que trabajan para la compañía actúan en distintas plazas. Tres de ellos se encuentran en Génova, uno en Sevilla y el otro en Venecia. En el caso de Génova encontramos también dos compañías, la de "Gio Battista e Antonio Corniglia" y la de "Benedetto Vernazza e Gio Battista Lorenzi". Cada una de estos agentes tiene en el libro contable una cuenta abierta, donde se recogen todas las pólizas de seguro que suscriben en nombre de la compañía. Estas cuentas se titulan:

Nombre de la cuenta	Página
"Baldassaro Spinola di Sibilla a moneta di detto loco"	41,80
"Antonio Bozzo figlio di Bernardo conto di sigurta"	27
"Genesio Balbi di Venetia a moneta di loco"	32,55
"Gio Batta. e Antonio Corniglia conto di sigurta"	28
"Benedetto Vernazza e Gio Batta. Lorenzi"	130

En el "debe" de todas ellas se asientan los ingresos derivados de los contratos de seguros, es decir, los premios percibidos al aplicar la prima sobre el valor asegurado. Junto al premio se anotan también los datos más importantes del seguro contratado relacionados con el asegurado. En el "haber" se recogen los desembolsos que el agente ha tenido que hacer por cuenta de esta actividad aseguradora, o cualquier otra operación realizada a su nombre por Gregorio en Génova y que se abona a su cuenta<sup>5</sup>. La mayor parte de esos asientos contables responden en este caso, a la anulación total o parcial de alguno de los seguros contratados, al pago de averías, y en una ocasión, al pago de un siniestro, una vez que fue demostrada la pérdida real del navío asegurado. En el caso de terminarse el espacio disponible en la página del libro correspondiente a cualquiera de esas cuentas, se procedía a abrir otra unas páginas más adelante, a la que se trasladaba el saldo

<sup>5</sup> Es el caso del seguro que Antonio Bozzo busca por cuenta exclusiva de Gregorio Spinola, al que nos referimos más adelante, o del pago de 20 liras y 18 díneros abonados a la cuenta de Genesio Balbi por un gasto de Gio Battista de Marini.

contable de la anterior. Esto es lo que ocurre precisamente con las cuentas de los agentes de Sevilla y Venecia, que son los que más seguros toman y, por lo tanto, se precisan dos cuentas.

Los seguros tomados por la compañía se van anotando a medida que los agentes van informando por escrito a Gregorio Spinola. Al menos para Sevilla y Venecia, el contable anota de vez en cuando la fecha de la carta en la que se le comunicaron los seguros tomados.

Todas las cuentas de los distintos agentes están vinculadas a la general, estableciéndose con claridad la situación en la que se encontraba el negocio asegurativo. Cada uno de los asientos en el "debe" de las cuentas de las distintas plazas se corresponde con un asiento idéntico en el "haber" de la cuenta del negocio asegurativo, mientras que algunos de los asientos anotados en el "haber" de las cuentas de los agentes relacionados con esta actividad, se repiten también en la cuenta general del negocio en la página correspondiente al "debe". De esta forma se obtiene en todo momento un estado completo de la situación de cada uno de los agentes y de la situación del negocio, al integrar en su cuenta, las correspondientes a todos sus agentes. Así, por ejemplo, en la cuenta de Antonio Bozzo recogida en la página 27 del libro contable y, con fecha del 7 de marzo de 1612, está anotada la siguiente operación:

Antonio Bozzo figlio di Bernardo conto di sigurta deve la valuta escudos 10,5 a liras 4  
per conto de escudos 300 assicurati a Spinola e Serra da Sicilia a Venetia a 3,5% in nave  
patrono Paulo di Michel valgono (29) Liras 42.0.0

El número 29 entre paréntesis indica la primera página del libro contable donde se encuentra la cuenta general del negocio asegurativo. Allí está recogido este mismo asiento, pero en este caso se toma nota en el "haber" de dicha cuenta.

Hay que precisar también que en el "haber" de las cuentas de los distintos agentes pueden aparecer asientos relacionados con otro tipo de operaciones, cuyo responsable o interesado es sólo Gregorio Spinola. Este hecho se da porque, como ya hemos indicado, la contabilidad del libro no responde sólo a la compañía de seguros, sino que se trata de la contabilidad general de uno de sus socios. Si Gregorio tenía personalmente alguna cuenta pendiente con alguno de los agentes, utilizaba para contabilizarla la cuenta que éste tenía abierta en su libro.

## Las limitaciones de la fuente contable

Una de las limitaciones con la que nos encontramos, es la breve actividad de esta compañía, pero a pesar del poco tiempo en el que actúa, las noticias que aporta son lo

suficientemente ricas desde el punto de vista cualitativo como para dedicarle estas paginas con el objetivo de aportar mas luces sobre el negocio del seguro en la etapa preindustrial y conocer mejor algunos de los aspectos de esta actividad que, hasta ahora, no han sido demasiado estudiados<sup>6</sup>.

Tampoco disponemos de las pólizas suscritas. Sabemos de los seguros tomados sólo a través del asiento contable, donde se recoge el valor asegurado. Aunque era el agente quien personalmente tomaba el seguro, pues él se encargaba tanto de percibir el premio como de atender el pago de cualquiera de los siniestros acontecidos, la póliza seguramente estaba tomada a nombre de la compañía a la que representaba, pues en el fondo era la responsable de atender el riesgo asumido en el caso de acontecer una pérdida, y ese desembolso se iba a reflejar en la contabilidad de la sociedad asegurativa<sup>7</sup>.

La documentación contable de que disponemos contiene también algunos errores. Así por ejemplo, en la cuenta de Baltasar Spinola, en el seguro concertado el 24 de junio de 1613 con Gerónimo de Velasco, con una prima del 10% sobre una aseguración de 150 ducados, se contabiliza como ingresado un premio de 4.625 mrs., cuando en realidad la cantidad correcta es de 5.625 mrs<sup>8</sup>. En algunos casos, el contable advierte el error cometido y lo rectifica, tal y como se puede observar en la cuenta de Venecia, en una equivocación cometida sobre el porcentaje de la prima. En el "debe" de la cuenta de Genesio Balbi se había asentado una prima del 6,5% sobre 400 ducados asegurados a Luca Telci, cuando lo correcto era un 6%. La corrección se hace asentando en el "haber" de la misma cuenta la cantidad que se había tomado de más, anulando de esta forma el error cometido en el "debe"<sup>9</sup>. Uno de los errores no corregidos es la cantidad asentada en la cuenta de Sevilla el 20 de abril, por la que se aseguraban 200 ducados con una prima del 5%, cuando por los maravedís que se obtienen de premio y son asentados en el libro, la prima exigida debía corresponder al 5,5%<sup>10</sup>.

### Los dueños y gestores de la compañía

La compañía esta formada por dos genoveses, Gregorio Spinola y Gio Battista de Marini, cuya participación se concreta de forma desigual. La constitución de esta compañía se lleva a cabo

<sup>6</sup> E. BRAUDEL, preface a A.L. BOITEUX, *La fortune de mer, le besion de securite et les debuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, p. 10.

<sup>7</sup> En la legislación de Burgos de 1572, se exigía que al suscribir la póliza, el comisionista hiciese constar que actuaba por poder de otro. Debía presentar previamente ese poder ante el Consulado. M. BASAS FERNÁNDEZ, "Contribución al estudio del seguro marítimo en el siglo XVI", *Revista de Derecho Mercantil*, vol. XXIV, n° 65, julio-septiembre, Madrid, 1957, p. 338.

<sup>8</sup> En el apéndice I esta corregido el error.

<sup>9</sup> A.C.G. Albergo dei Poveri, C. 255, p. 32. En el apéndice II esta corregido.

<sup>10</sup> A.C.G. Albergo dei Poveri, C. 255, p. 41, también lo hemos corrido en el apéndice.

en Génova sin capital social, pues no consta en la documentación de que disponemos que los socios hayan aportado una cantidad al iniciar su actividad, lo cual es una característica común a otras compañías aseguradoras del Mediterráneo, como las constituidas en Mallorca en la segunda mitad del siglo XVII<sup>11</sup>. La desigualdad de su participación hace referencia sólo al modo en el que se reparten los beneficios y las pérdidas, en el caso de que éstas se produzcan. El socio principal es Gio Battista de Marini, a quien le corresponden las 3/5 partes del negocio. El resto corre por cuenta de Gregorio, que es el encargado de su administración, y por tanto, de llevar la contabilidad. Gregorio está en permanente comunicación con los distintos agentes de la compañía, que le hacen llegar la información que necesita para llevar ese control desde Génova. Esa información se va ordenando a través de las seis cuentas que ya hemos explicado.

Un rasgo peculiar de esta compañía es que ninguno de los dos socios se encarga de suscribir pólizas personalmente. Su participación se reduce a asumir el riesgo en el caso de que tenga lugar algún siniestro y de recoger los premios de las pólizas suscritas, pero la toma del seguro recae por completo en personas ajenas a la dirección de la sociedad. Esos agentes, ya sean personas físicas o compañías, estaban en mejores condiciones de conducir con éxito esta actividad por su mejor conocimiento del mercado. La compañía de seguros esta constituida así por dos socios "capitalistas" que se desentienden por completo de la toma del seguro para dejarla en manos de personas más entendidas. Esta práctica indica una búsqueda de mayor seguridad en la dirección del negocio. La confianza en personas entendidas también es un rasgo que se puede comprobar en el caso de las compañías de Barcelona<sup>12</sup> o de Mallorca para la segunda mitad del siglo XVII<sup>13</sup>, aunque en este caso los socios de la compañía también trabajan como tomadores de seguros.

Pero, ¿quienes son esos dos emprendedores que dan origen a este negocio?. ¿De donde sacan la capacidad financiera necesaria para hacer posible una compañía de seguros con esas características?. Los apellidos Spinola y De Marini pertenecen a las más ilustres familias de la República de Genova. Esos apellidos constituyen dos de los 28 Albergos que servían para agrupar a la nobleza de la ciudad después de la reforma llevada a cabo en 1528 por Andrea Doria<sup>14</sup>. Se trata

<sup>11</sup> J. PONS PONS, *Companys ... ob. cit.*, p. 212. Esta es una característica que difiere del modelo de sociedad mercantil que existía en esos momentos.

<sup>12</sup> L. LOBATO FRANCO, *Companys y negocios en la Cataluña Preindustrial*, Sevilla, 1995, p. 167.

<sup>13</sup> J. PONS PONS, "Assegurances i canvis marítims a Mallorca: les companys, 1660-1680", *Estudis d'Historia Econòmica*, 2, 1988, pp. 51-52.

<sup>14</sup> G. GUELLI CAMAJANI, *Il "Liber Nobilitatis Genuensis" e il Governo della Repubblica di Genova fino all'anno 1797*, Firenze, 1965, p. 13-14. El Albergo reunía a varias familias bajo un sólo apellido ilustre,

de dos importantes exponentes de lo que en Génova se denomina la "nobiltà antica", la nobleza más antigua e ilustre de la República. Por desgracia apenas tenemos noticias de Gio Battista de Marin. No ocurre lo mismo con su socio, de quien sabemos bastantes circunstancias de su vida y de sus negocios al ser hermano de uno de los más importantes banqueros del rey de España<sup>15</sup>, sobre todo después de que en 1627, tras la bancarrota, Bartolomé fuese nombrado Factor General del Rey con amplios poderes para decidir el diseño financiero de la Monarquía. La actividad que desde Madrid desarrolló Bartolomé, dependió en gran medida del apoyo que su hermano Gregorio le prestaba en Génova. Desde 1610 mantienen ya una estrecha relación en los negocios porque Gregorio se encargó de administrar la herencia que ambos habían recibido de sus padres<sup>16</sup>. Cada uno crea una compañía en la ciudad donde reside, cediendo una participación de la misma a su otro hermano. Gregorio fundó una compañía con Juan Lucas Spinola para negociar en Génova y en las ferias de Piacenza. Desde 1626, Bartolomé se retira de los negocios privados que mantenía con su hermano, pero seguirá confiando en Gregorio para todas las operaciones relacionadas con las ferias Italianas. Gracias a las gestiones que Bartolomé llevaba a cabo en la Corte, Gregorio se convierte en su agente en Italia para controlar los pagos relacionados con los asientos de Felipe IV. Toda esta imponente actividad financiera le hace un experto conocedor del modo en el que se debe manejar el dinero. Es por lo tanto, la figura de Gregorio Spinola, el paradigma de un banquero del XVII que con sus negocios amasa una gran fortuna, por su prudencia y conocimientos en las arenas movedizas del crédito, y que disfrutará de cargos y honores concedidos por Felipe IV. En la raíz misma de este ascenso, se encuentra precisamente el negocio del seguro. Algo que creemos no puede ser desdeñable, a la hora de tener en cuenta quiénes fueron los agentes aseguradores.

En un inicio era normal que la actividad aseguradora se combinase con otro tipo de actividades mercantiles, especialmente el comercio. La mayor parte de los aseguradores eran comerciantes<sup>17</sup>, y de esa actividad obtenían los capitales que después podían arriesgar en otro tipo

permitiendo un equilibrio que las defendía de las rivalidades que existían entre las facciones del gobierno de la República.

<sup>15</sup> El estudio que estamos llevando a cabo de Bartolomé Spinola como Factor General de Felipe IV, nos ha servido para conocer con bastante precisión los aspectos más importantes de la vida y actividades de su hermano Gregorio Spinola.

<sup>16</sup> Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Madrid (A.H.P.N.M.) Protocolo 5787, fol. 322. Feneamiento de cuenta, 16/06/1626. Sus padres son Geronimo y Aurelia Spinola. La herencia estaba formada por la mitad de los ajuares, oro, plata, joyas y otras cosas, inventariados a la muerte de su madre, una parte de los bienes de su tía, Barbara Spinola Lomelin, y los alquileres de la huerta y casas que tenían en Génova en el valle de Polcebera.

<sup>17</sup> J. DEJUNEAU, "L'exploitation d'un dossier d'assurances maritimes du XVII siècle". *Méthodologie de l'Histoire des sciences humaines. Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Paris, 1973, pp. 135-164; 1.

de actividades como por ejemplo la del seguro. Sin embargo, desde mediados del XVI esta actividad empieza a abrirse a otro tipo de personas, no necesariamente relacionados con el comercio, tales como hombres de leyes, médicos e incluso eclesiásticos<sup>18</sup>. Es decir personas cuyo patrimonio no estaba vinculado necesariamente al comercio, pero disponían del suficiente como para convertirse en aseguradores y asumir los riesgos que suponía participar en esta actividad, máxime teniendo en cuenta la idiosincrasia de la práctica asegurativa en la que, al menos para el mundo Mediterráneo, se tendía a la inmediata percepción de los premios en el momento de la suscripción del seguro. Este modo de actuar permitía el ingreso de ciertas cantidades mediante el diligente cobro de las primas, con las que se podía hacer frente a un desafortunado desembolso sin que fuese necesario tocar el patrimonio personal del asegurador.

Los hombres de negocios genoveses con participación en negocios financieros gozan también de una situación ventajosa en este sentido. Como "capitalistas" están en una posición inmejorable para entrar de lleno en el negocio asegurativo, pues además de gozar de un patrimonio significativo, el respaldo de su propio prestigio en los negocios y la diversificación de sus actividades, les permitían cierta comodidad a la hora de hacerse cargo de los riesgos propios del seguro. Dentro de las actividades de los hombres de negocios, el seguro era realmente atractivo, porque les permitía explotar sus relaciones, sus contactos con otras plazas, sin exigirles un desembolso previo de capital. En el fondo, sólo arriesgaban una cantidad durante un cierto tiempo. Por otra parte, la posibilidad de llevar a cabo distintas aseguraciones limitaba los riesgos. No sólo no necesitaban desembolsar capital sino que, casi desde el principio, contaban con fondos que podían invertir en otro tipo de actividades más lucrativas. Bastaba con que el financiero fuese lo suficientemente hábil y conociese bien el mercado de dinero. Una de esas actividades que interesaban a todos estos hombres de negocios era, sin duda, y así lo hemos comprobado en el caso de Gregorio Spinola, la participación en las ferias de cambio<sup>19</sup>. Esto no era una práctica extraña del negocio asegurativo, en el caso de Mallorca se ha podido comprobar también la participación de los

HIRS, *Genes au XV siècle*, Paris, 1961, p. 209. A. y B. TENENTI, "L'assurance en Méditerranée", *Annales E.S.C.*, n° 2, Paris, 1976, p. 412.

<sup>18</sup> A. L. BOFFIX, *La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, 1968, pp. 162-164.

<sup>19</sup> Su participación en las ferias de Piacenza se refleja en el libro contable.

aseguradores en otros negocios financieros a través de la inversión de los premios cobrados en el crédito comercial<sup>20</sup>.

### Los agentes de la compañía.

A pesar de que tanto sus titulares, como los agentes que estaban a su servicio son genoveses, y que la sede en la que se constituye la compañía y residen los aseguradores es la ciudad de Génova, el radio de actuación de este negocio no se reduce sólo a la capital de la Liguria. El negocio tiene un amplio ámbito de actuación, abriéndose a otros mercados aunque se trate de plazas lejanas a la genovesa. Por este motivo entre los agentes que están a su servicio, encontramos uno en Sevilla y otro en Venecia.

El papel de los agentes llegó a ser muy importante en las plazas más importantes del momento<sup>21</sup>. Estos intermediarios, además de tener acceso a los asegurados, controlaban la presencia de aseguradores ajenos al lugar, de los cuales recibían poderes para tomar seguros y administrar los premios que cobraban por ese motivo. La importancia de esta figura que abunda sobre todo en las plazas más activas, exigió de las autoridades un esfuerzo por regular su intervención<sup>22</sup>. La compañía que estudiamos contrató los servicios de cinco agentes y su participación se remuneraba a comisión. Tres de ellos actúan en Génova, uno en Sevilla y el otro en Venecia (cuadro 1).

Cuadro 1

#### Agentes de la compañía y tiempo de actuación en las distintas plazas

Agente asegurador	Plaza	Inicio	Final
Genesio Balbi	Venecia	24/03/1612	18/12/1612
Baltasar Spinola	Sevilla	25/06/1612	13/12/1613
Benedetto Vernazza y Gio Battista Lorenzi	Génova	09/03/1612	04/05/1613
Gio Battista y Antonio Corniglia	Génova	27/02/1612	21/03/1613
Antonio Bozzo	Génova	07/03/1612	18/04/1613

De esta forma la compañía desembarca en el negocio del seguro en tres de los puertos más importantes del momento, permitiéndole participar tanto en el tráfico comercial del Mediterráneo como en el del Atlántico, y cubriendo trayectos que van desde el continente americano, hasta Oriente Medio o las colonias de África. Un área de acción muy amplia que, como ya

<sup>20</sup> J. PONS PONS, *Companys i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*, Palma, 1996, p. 237-241.

<sup>21</sup> M. BASAS FERNANDEZ, "Contribución...", ob. cit., p. 338. Las Ordenanzas de Burgos de 1538 reflejan el trabajo en aquella plaza de muchos agentes por comisión de personas extranjeras de Flandes e Italia. Algunos de los cuales, como los Salamanca y Agüero tenían comisiones "de más de 2.000 ducados". La práctica del agente era muy corriente en España, tal y como se desprende de la correspondencia de los mercaderes.

<sup>22</sup> A. TIBENNTI, "L'assicurazione marittima", in *Il Mare*, t. XII de la *Storia di Venezia*, Roma, 1991, pp. 673-677. En 1421 se publica en Venecia la primera ley sobre la materia, exigiendo rigor a la hora de llevar a cabo su profesión.

hemos indicado, no es más que una muestra de la vocación universalista con la que nacia esta compañía. Por otra parte, la diversificación del negocio no se hace en este caso sólo con la aceptación de distintas pólizas, sino también actuando en ámbitos geográficos distintos, lo cual permite multiplicar las oportunidades de ganancia, e incluso capear el temporal en el caso de que alguna plaza atravesase dificultades.

Según se ha podido constatar, solía ser habitual que al final del año los agentes enviasen una cuenta de los seguros que habían tomado y del beneficio o daño obtenido. En el caso de los agentes de Sevilla y Venecia, la frecuencia de la correspondencia con Gregorio Spínola es casi mensual, y en ella se le van transmitiendo e indicando las incidencias más importantes de la actividad, así como las primas que van recibiendo y los datos de los seguros asumidos. De esta forma, nos es posible conocer con detalle la cantidad asegurada, el nombre del asegurado, el nombre del barco, el maestro, el destino, la prima y el premio obtenido. En el caso de que alguno de los seguros suscritos no haya tenido efecto se indica también para que sea anulado en dicha cuenta, así como los siniestros ocurridos.

La remuneración de los agentes se efectúa a través del pago de una comisión al finalizar el año. Se les paga un porcentaje sobre el valor de las cantidades aseguradas que han conseguido, independientemente del valor de las primas, estornos, averías y siniestros. Hay que tener en cuenta que no todos los seguros suscritos resultaban cobrables, pues por distintos motivos se podía rebajar o anular el premio cobrado (cuadro 4). No es por lo tanto una remuneración sobre el beneficio, sino sobre el volumen de negocio contratado, independientemente de su éxito. A este porcentaje se le suele denominar en la documentación con el término "provisión", y supone un 0,5%<sup>23</sup>. Por ejemplo, en el caso de Baltasar Spinola el libro contable recoge un asiento en el "haber" de su cuenta con fecha del 28 de diciembre de 1612, por el que se le hacen buenos 76 liras genovesas, en razón de lo que le corresponde por el volumen de negocio contratado durante ese año. Esa cifra equivale en moneda castellana a 7.154 mrs. y obedece a la suma de dos conceptos<sup>24</sup>. Por un lado, 5.250 mrs. que proceden de aplicar ese 0,5% sobre los 2.800 ducados asegurados a través de 15 pólizas, cuya firma se ha llevado a cabo entre el 25 de junio y el 18 de diciembre de 1612,

<sup>23</sup> M. BASAS FERNANDEZ, "Contribución...", ob. cit., p. 341. Este autor señala que el caso de Burgos se le llama "encomienda", pero coincide en el porcentaje pagado que era mayoritariamente el 0,5% de la suma asegurada. En alguna ocasión se señala el 0,34% y si había siniestro y pleito que seguir se podía llegar al 1% de comisión.

<sup>24</sup> Los pagos en Sevilla se contabilizan utilizando la moneda de cuenta castellana, el maravedí (mrs.)

fecha del último seguro efectuado ese año<sup>25</sup>. Junto a esa cantidad, también se le entregaron 1.904 mrs. que parecen haber sido causados por el pago de ciertos derechos no especificados en la documentación, que Baltasar había tenido que atender a razón de 2 reales por cada 100 ducados por desarrollar esta actividad<sup>26</sup>. Lógicamente el agente no descuida repercutir esa suma sobre la compañía, que es quien realmente está actuando en el mercado asegurador de Sevilla y a quien le corresponde pagarla. A Genesio Balbi también se le paga el 0,5% de provisión, pero en este caso se aplica sobre 16.900 ducados asegurados.

En el caso de los agentes que actúan en Génova, la documentación contable no recoge su retribución a través del pago de una comisión al final de año, como ocurre con los otros dos, probablemente porque al residir en la misma ciudad se les compensaba de otro modo, pero la documentación no lo refleja con claridad, entre otras cosas porque el libro no se termina y las cuentas no se cierran.

Al comparar la actividad desarrollada por los distintos agentes, destacan por su volumen de negocio, los de Sevilla y Venecia. El agente de Sevilla es el que más asegura, pero su actividad se extiende a lo largo de dos años, mientras que para el caso de Venecia sólo refleja lo ocurrido en 1612, sin que sepamos el motivo de su inactividad al año siguiente. Resulta muy difícil hacer una valoración comparativa entre las dos plazas porque la actividad de la compañía de seguros es demasiado breve, no hay espacio temporal suficiente para ponderar correctamente la actividad de ambas plazas. Durante 1612 en Venecia se concertaron 47 pólizas, mientras Sevilla sólo había conseguido 15. Al año siguiente la capital hispalense contribuye con 41 pólizas, pero ya no nos es posible compararla con Venecia porque el agente de la Serenisima ha dejado de actuar, o al menos, el libro contable no recoge ninguna de sus operaciones.

### El negocio del seguro en Sevilla

<sup>25</sup>Sin embargo hay un error. Gregorio se equivoca al contabilizar el valor de las aseguraciones, pues descontando uno de los seguros contratados inicialmente y que después fue anulado, el monto total suma 2.850 ducados.

<sup>26</sup>Existen algunas referencias de este tipo de gastos relacionadas con la toma del seguro y vinculados al pago de los corredores. M. BASAS IRRANDEZ, "Contribución...", ob. cit., p. 320 y 334. Los derechos de registro de pólizas que se cobraban en el Consulado de Burgos eran 16 mrs. por cada 100 ducados asegurados y desde 1572, un real por 100 ducados de seguro. Cantidades que pagaba el asegurador. Por otra parte, los estatutos florentinos de 1523 advertían que todos los seguros debían ser redactados por un corredor el cual percibía 5 libras en ducados por cada 100 asegurados y el 4 por 100 de las de otro valor. Derechos de los cuales 1/3 eran para el tribunal de diputados y 2/3 para el corredor.

Como ya se ha dicho, el agente de la compañía De Marini-Spinola en Sevilla es Baltasar Spinola<sup>27</sup>. Se trata de un comerciante genovés asentado en la capital hispalense, que además de dedicarse a la toma de seguros también aparece vinculado a los negocios con América<sup>28</sup>. Esto le permitía tener acceso a una rica información sobre el tráfico comercial. Según el cuadro 5, en año y medio este agente suscribe 53 pólizas de seguro en nombre de la compañía De Marini-Spinola.

Cuadro 2. Los seguros de Sevilla<sup>29</sup>

#### Número de contratos, trayectos y fluctuaciones de las primas

Nº cont.	Trayectos	Prima %	Nº cont.	Trayectos	Prima %
1	Angola-Sevilla	10	1	Motril-Sevilla	6
1	Cádiz-Livorno y Génova	7	1	Nueva España-Sevilla	7
3	Cádiz-Nueva España	9-8	1	Portobello-Sevilla	7
1	Cádiz-Venecia	8	5	Puerto Rico-Sevilla	10
1	Caracas-Sevilla	9	2	Santo Tomé-Lisboa	10
1	Gran Canaria-La Habana	7	2	Sevilla-Barcelona	6
2	Guinea-Cartagena	5,5-5	2	Sevilla-Cádiz-Livorno	7
1	Guinea-Nueva España	6,5	2	Sevilla-Cádiz-Nueva España	9
1	La Habana-Sevilla	10	1	Sevilla-Canarias	6
3	Lisboa-Angola	9	1	Sevilla-Caracas	7
2	Lisboa-Guinea	7	1	Sevilla-Génova	7
2	Lisboa-Livorno y Pisa	9,5	1	Sevilla-Guinea	7
2	Lisboa-Livorno	9,5	1	Sevilla-Livorno-Génova	7
1	Lisboa-Pernambuco	8	4	Sevilla-Nueva España	11-4
1	Lisboa-Sevilla	5	6	Santo Domingo-Sevilla	10

Una de las características del negocio del seguro en la plaza sevillana era la posibilidad de asegurar trayectos que no tuviesen Sevilla como puerto de origen ni de llegada (cuadro 2). Es decir, Sevilla se comporta como mercado del seguro con independencia del tráfico mercantil que se realiza en su puerto, un papel parecido al que había desempeñado Burgos en el XVI. Esto indica la existencia de un gran número de capitales que estaban dispuestos a ser invertidos cubriendo riesgos o seguros y, al mismo tiempo, la existencia de una compleja estructura financiera, en la que intervienen agentes, comisionistas y compañías extranjeras que recogen y canalizan esos capitales hacia otras plazas. De las 56 pólizas suscritas por Baltasar, en 21 de ellas los barcos asegurados son ajenos al puerto sevillano. Lo cual quiere decir que el 37,5% de los seguros contratados en Sevilla a través de este agente, lo son de personas que buscan en Sevilla lo que quizá no encuentran en las plazas donde se desarrolla ese comercio, ya fuese por el precio o

<sup>27</sup>En la documentación genovesa se le llama Baldassaro Spinola.

<sup>28</sup>Existen numerosas referencias de este comerciante genovés en el Archivo de Indias, sobre todo relacionadas con pleitos, como el que tuvo que interponer para recuperar el importe de la artillería que se le incautó a él y a otro comerciante para armar con ella la Almiranta y la Capitana de la flota que se dirigió a Nueva España en 1621. Archivo General de Indias (A.G.I.) Escribanía, leg. 1021H.

<sup>29</sup>Faltan dos seguros porque no se indica el trayecto.

por la imposibilidad de encontrar aseguradores allí. Otra causa puede ser el hecho de que algunos asegurados, de los que se sabe que residían en Sevilla, preferían contratar en su propia ciudad y cobrar allí en el caso de un posible siniestro, en lugar de tener que gestionar el cobro en una plaza distinta a la suya.

Como es lógico, una parte muy importante de los seguros de Sevilla están relacionados con la Carrera de Indias. De hecho, 32 de las 56 aseguraciones tienen como destino o como inicio del viaje alguno de los territorios americanos. La presencia de aseguradores genoveses en la Carrera se remonta a los mismos comienzos de la actividad comercial en este área. Céspedes destaca que este grupo es el primero que interviene en el negocio asegurador, al que después se le irán uniendo flamencos, alemanes e ingleses<sup>30</sup>. Entre esas pólizas se encuentra la aseguración del viaje de ida de la Almiranta de la Flota de Nueva España. La nao se llamaba Nuestra Señora de la Anunciación y el asegurado era Fermín de Morisa. La compañía se hizo cargo de 200 ducados a cambio de una prima del 9%.

Como se puede comprobar por los trayectos, se abarca tanto los territorios de habla hispana como los que estaban ligados a Portugal. Lisboa aparece en 13 aseguraciones, y en 10 de ellas resulta el puerto de destino. La unión de las dos reinos de la Península a partir de 1580 había permitido la llegada de un gran número de portugueses a Sevilla, buscando oportunidades en el tráfico comercial del Atlántico. Esto se puede comprobar por la abundante representación de asegurados de origen luso entre los clientes de la compañía, muy posiblemente asegurando navios con esclavos, aunque nada se dice de la carga en la documentación contable<sup>31</sup>. Esta masiva presencia de portugueses acabará provocando los recelos de la Casa de la Contratación en 1610<sup>32</sup>. Uno de esos ejemplos es un viaje que desde Guinea se hace a la Nueva España, asegurado con una prima del 6,5%. El interesado es Manuel López de Setúbal, un portugués que cuatro meses antes había asegurado el mismo barco desde Guinea a Cartagena y otro navío más desde Sevilla a Livorno.

Con respecto a las primas, es significativa la poca variación que existe, a pesar de la repetición de los viajes (cuadro 2). La más extrema corresponde a las pólizas suscritas de Sevilla a Nueva España, con primas que van desde el 4% al 11%. Las primas más altas corresponden a los

<sup>30</sup> G. CÉSPEDES DEL CASTILLO, "Seguros marítimos en la Carrera de Indias", en *Anuario de Historia del Derecho Español*, tomo XIX, Madrid, 1949, p. 66.

<sup>31</sup> Apéndice I. Andrés de Ruas e Gregorio Reynoso, Gaspar López de Setúbal, Manuel López, Simón López de Granada, Fernando Pinto, son algunos de los que aparecen como asegurados.

<sup>32</sup> L. VILA VILAR, *Hispanoamérica y el comercio de esclavos. Los asientos portugueses*, Sevilla, 1977, p. 101.

viajes de regreso a Sevilla desde Puerto Rico o Santo Domingo, donde se cobra un 10%, después los viajes de Lisboa a Angola o a Livorno entre el 9% y el 9,5%. Si comparamos estas primas con algunos datos conocidos para el siglo anterior, nos encontramos con que, para el caso de la navegación Sevilla-Génova se está asegurando al 7%, que es la misma prima que se cobraba en 1536<sup>33</sup>. Sin embargo resulta mucho más barato la aseguración en Génova para un trayecto que vaya desde ese mismo puerto a Sevilla. En este caso, la prima exigida se sitúa en torno al 5,5%<sup>34</sup>. Esa misma tendencia se repite si comparamos también los precios entre Cádiz y Livorno.

Otra de las características de los seguros tomados en Sevilla es la repetición de los asegurados. Con las 56 pólizas suscritas, solamente se asegura a 37 personas distintas. Incluso cuatro de los asegurados llegan a repetirse tres veces. Se trata de Antonio Rodríguez Serra, Gio María Ghirardengo, Hector Antúnez y Manuel López.

### El asegurador de Venecia

En Venecia, al igual que en Amberes, los aseguradores extranjeros, especialmente florentinos y genoveses, se mezclaron con los agentes locales y lograron un cierto peso en el negocio asegurativo<sup>35</sup>. En concreto, a finales del XVI una de las compañías más potentes estaba formada enteramente por genoveses<sup>36</sup>. En esa época se puede afirmar que el mercado asegurativo veneciano estaba dominado por compañías o por grandes aseguradores, para los que este negocio constituía su principal inversión<sup>37</sup>. La compañía que nos ocupa es un ejemplo de la destacada presencia de los genoveses en el Adriático. De Marini-Spinola confía su representación en Venecia a otro genovés llamado Genesio Balbi. No conocemos a que se dedicaba esta persona al margen de la contratación de seguros, pero seguramente su colaboración con la compañía era uno de los muchos negocios que tendría entre manos. Genesio pertenece a una de las familias nobles más extendidas por las plazas

<sup>33</sup>A. M. BERNAL RODRÍGUEZ, "Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, 1994, p. 525, n. 46.

<sup>34</sup>Apéndice III.

<sup>35</sup>A. TENENTI, "El seguro marítimo en la Europa de los siglos XV y XVI", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, 1994, p. 437. En el caso de Ragusa apenas había extranjeros dedicados al seguro. Sobre los aseguradores genoveses que operaban en Venecia a finales del siglo XVI ver: B. TENENTI, "I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: secc. XVI-XVII", en *Studi Veneziani*, n.s., X (1985), pp. 15-55.

<sup>36</sup>Tenenti señala la presencia en 1594 de una compañía genovesa en Venecia de gran relevancia, llamada Compagnie des huit assureurs y que actuaba con los nombres de "Mari et Spinola", pero no aporta ninguna noticia más sobre la misma. A. TENENTI, *Navirages, Corsaires et Assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, 1959, p. 62.

<sup>37</sup>Ugo TUCCI, "Gli investimenti assicurativi a Venezia nella seconda metà del Cinquecento", en *Histoire économique du Monde Méditerranéen, 1450-1650. Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Paris, 1973, p. 637.

européas. Su hermano Octavio Balbi se encontraba inmerso en los negocios comerciales y financieros de la Carrera de Indias<sup>38</sup>. Había llegado a España en 1609, y en 1625 pagaba derechos en Sevilla como comerciante, con una hacienda valorada en unos 4.000 ducados<sup>39</sup>.

Cuadro 3. Los seguros de Venecia

Número de contratos, trayectos y fluctuaciones de las primas

Nº cont.	Trayectos	Prima %	Nº cont.	Trayectos	Prima %
6	Alexandria-Venecia	11-6	1	Siria-M.	8
1	Borazzo di Maina-Venecia	4	3	Siria-Venecia	7-5,5
8	Candia-Venecia	6-4	3	Venecia-Alexandria	8-5
1	Cartagena-Venecia	8	4	Venecia-Candia	3
1	Costantinopoli-Venecia	6	2	Venecia-Costantinopoli	7-6
1	Chipre-Mam.	8	1	Venecia-Chipre	5,5
1	Chipre-Venecia	6	1	Venecia-Corlú	3
1	Esmirna-Espinelli	6	3	Venecia-Esmirna	5-4
5	Esmirna-Venecia	6-5	1	Venecia-Siria	5
2	Lisboa-Venecia	8-7,5	1	Venecia-Zantea	3

A diferencia de Sevilla, casi todos los seguros que se contratan en Venecia tienen ese puerto como punto de inicio o final del trayecto. Los puertos más importantes son Candia (Creta), Alexandria y Esmirna. No son abundantes los navíos asegurados con destino a la Península Ibérica, pues aparte de dos que retornaban de Lisboa, sólo hay uno procedente de Cartagena.

Una característica del siglo XV era la notable variación de las primas según la ruta, la nave o la mercancía<sup>40</sup>. El factor distancia es una de las causas que explican las diferencias entre los distintos trayectos, pero resulta muy significativo que las primas más caras son las que se pagan por los viajes de regreso a Venecia (cuadro 3). Por ejemplo, al seguro de 400 ducados sobre el barco "Rossetti e Iola", cuyo patrón era Francisco Marasca, se le aplica un prima de Venecia a Candia del 3%, mientras que en el viaje de retorno se cobra un 4%. Las mismas tasas se repiten para el "Muzziol", asegurado una semana después al mismo lugar. El navío "Barca Longa" del patrón Nadelin de Nicolo fue asegurado en julio con una prima del 5%, para el viaje Venecia-Siria, y unos meses después, en septiembre, se volvía a asegurar para el regreso al 5,5%.

En cuanto a las oscilaciones para un mismo trayecto, destaca el viaje de ida a Alexandria cuyos valores se encuentran entre el 11 y el 6%, mientras que a Lisboa lo hace entre un

<sup>38</sup> En la década de los años 20 es el principal agente en Sevilla de Francisco Oberolz y Antonio Balbi, para cobrar en la Casa de la Contratación el precio del mercurio de Idria que aquellos vendían a la Corona española con destino a las minas de plata americanas. Carlos ALVAREZ NOGAL, *El crédito de la Monarquía Hispánica en el Reinado de Felipe IV*, Valladolid, 1997 (en prensa).

<sup>39</sup> Edoardo GRINDI, *I Balbi*, Torino, 1997, p. 142, señala la relación de los Balbi venecianos con la aseguración del comercio de lana de este mercado.

<sup>40</sup> Karin NEILSEN-VON STRYK, "Aspetti dell'assicurazione marittima nella vita economica veneziana del Quattrocento", in *Assicurazioni*, parte I, Anno XVIII, 1981, pp. 353-526.

7,5 y un 8%. Los viajes de ida a Candia se aseguran a un 3% y el regreso a un 4%. Estos son sin duda los más numerosos y también los más baratos por su mayor proximidad.

### El negocio de Génova

En Génova la compañía dispone de tres agentes, pero el volumen de su actividad es menor que el desarrollado en Sevilla y Venecia. Al igual que en Sevilla, en Génova se aseguran navíos que no están necesariamente ligados a su puerto. Lo habitual era que la aseguración se hiciera en la plaza donde estaba matriculada la nave, independientemente de las rutas recorridas y de las mercancías transportadas, y en este sentido Génova se comporta como un importante centro de aseguración. Por ejemplo, Benedetto Vernazza y su socio aseguran a Gerónimo Merello la lana de un navío cuyo patrón era Geronimo Amet y que se dirigía de Alicante a Venecia.

En el siglo XIV la tarifa media de la aseguración en Génova ronda el 10%, pero con el tiempo esa cifra se abarata considerablemente<sup>41</sup>. De hecho, la media de las primas de la compañía De Marini-Spinola en esta plaza fue del 5,2%. Al igual que en Venecia, en Génova encontramos seguros que cubren el trayecto de ida y vuelta de un mismo barco en una sola póliza, algo que no encontramos en Sevilla. Se trata de dos personas que aseguran mercancías sobre el mismo navío, cuyo patrón Gerónimo Barnara cubría el trayecto Génova-Túnez.

### Los objetos asegurados y los tipos de seguros

La compañía centra su actividad en la contratación de seguros marítimos. En el caso de Sevilla, casi todos los seguros se toman lo son sobre el casco de la nave. Sólo en una ocasión, en un viaje entre Lisboa y Guinea, el valor asegurado se reparte la mitad sobre el casco y la otra mitad sobre la mercancía, pero es un caso muy puntual y no vuelve a repetirse. Dentro de esta modalidad del seguro marítimo no se incluye el seguro del flete, pues las Ordenanzas de seguros marítimos de Burgos de 1538 sólo permitían el seguro del casco, excluyendo el flete y el aparejo, precepto que repite el capítulo 5 de las Ordenanzas de seguros marítimos de Sevilla, de 1556<sup>42</sup>.

Los seguros marítimos tomados en Génova presentan mayor variedad, aunque no siempre se anota el tipo de seguro en el asiento contable. Por ejemplo, Antonio Bozzo aseguró los barcos "Il Neptuno" que iba desde Lisboa a Livorno, o el "Santo Spirito" desde Livorno a Cádiz, pero en estos

<sup>41</sup> R. DOEHARD, "Chiffres d'assurances à Gènes en 1427-1428", in *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 27, 1949, p. 750.

<sup>42</sup> A.M. BERNAL, "Sobre los seguros...", ob. cit., p. 516. En el caso de Barcelona si estaba permitido. M. BASAS HERNANDEZ, "Contribución...", ob. cit., p. 323.

casos no se asegura sólo el casco sino también los fletes y se expresa con la fórmula "sopra corpo e noli di sua nave". Otro de los tipos de seguros que encontramos en Génova es el de carácter temporal, como los asegurados en dos ocasiones a Giacomo Guasso y a Gio Andrea Carro, en los que se especifica que se trata de un seguro "per sei mesi" comenzando desde su partida. En estos tres casos la prima exigida es un 6% y no se especifica el trayecto. Esa diversidad constatada en Génova también se refleja en los seguros tomados por los otros dos agentes de la misma plaza. En cualquier caso, cuando se especifica que es sobre mercancía, se señala ni muy pocas veces de que se trata. Sólo en la cuenta de Vernazza y Lorenzi se señala la aseguración de dos envíos de lana desde Alicante a Venecia y una sobre el azúcar cargado en una nave que lo trasportaba desde Motril-Salobreña a Génova. Este último seguro al final no tuvo efecto y se devolvió el premio.

### La devolución de algunos premios. El estorno y la avería.

Podía suceder que después de haberse tomado un seguro, éste no tuviese efecto. Estorno es la castellanización de un verbo italiano, "stornare", que equivale a deshacer un seguro. El estorno venía a ser una reducción del premio prometido al asegurador porque éste no había corrido totalmente el riesgo<sup>43</sup>. En esos casos el asegurador perdía, según los casos, parte o todo el premio que había recibido al tomar el seguro. El estorno servía para "echar fuera" a los aseguradores de una póliza. Esa salida podía ser total o parcial, reduciendo en este caso el valor asegurado. Por consiguiente, el administrador de una compañía como la que estamos estudiando tenía que corregir también en su contabilidad esas incidencias, en las cuentas con sus distintos agentes.

Cuadro 4

Agentes, premios generados y estornos (liras genovesas)<sup>44</sup>

Agente	Plaza	Meses	Prem. in.	Nº seguros	Nº de estornos		Prem. fin.	Ind. %
					Total	Parcial		
Spinola	Sevilla	18	3301.00.0	56	1	0	3245.0.0	1,7
Balbi	Venecia	9	2997.19.0	47	5	3	2572.2.6	14,1
Vernazza	Génova	14	564.09.0	14	1	0	504.9.0	10,6
Bozzo	Génova	13,5	670.00.0	13	1	0	628.0.0	6,2
Corniglia	Génova	13	899.00.0	16	0	0	899.0.0	0

Prem. in.- Premio inicial, valor de los premios asegurados y anotados en el libro contable.

Prem. fin.= Premio final, valor de los premios una vez descontados los estornos o averías.

Ind.= Índice de pólizas fallidas según el valor del premio inicial.

<sup>43</sup> BASAS HERNANDEZ, *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*, Bilbao, 1963, p. 59.

<sup>44</sup> La lira genovesa utiliza como múltiplos los sueldos y dineros. En nuestro caso los separamos por puntos. 1 libra= 20 sueldos y 1 sueldo= 12 dineros.

El libro contable recoge algunos de estos estornos. Un ejemplo de la plaza veneciana se encuentra en la página 32, en el "haber" de la cuenta de Genesio Balbi<sup>45</sup>:

E a 18/8 valuta de ducados 7.12 de quali se li da credito per storno de ducados 300 a 2,5% sopra il Berton Paradiso patron Paolo d'Antonio d'andata in Candia sopra quale dice non esserci nisco alcuno (40)

Duc. 7.12.0      Liras 22.16.0

Esta cantidad repercute inmediatamente en la cuenta general del negocio asegurativo. Así, en la página 40, el "debe" de dicha cuenta entre sus asientos viene recogido lo siguiente:

20/8 valuta ducados 7.12 di quali si da credito a Genesio Balbi di Venetia per il costo de ducados 300 che haveva assicurato al Marchesi sopra il Berton Paradiso patron Paolo d'Antonio d'andata in Candia sopra quali si sono ritornati per non havero caricato cosa alcuna a 2,5% (32)

Duc. 7.12.0      Liras 22.16.0

Este asiento respondía a la aseguración que había tomado Genesio Balbi por valor de 300 ducados sobre la nave nombrada "Il Berton Paradiso" el 11 de agosto de 1612, con una prima del 3% y con un premio de 9 ducados, que al cambio en moneda genovesa suponían 29 liras<sup>46</sup>. Como se puede comprobar, la baja no afecta al total de lo asegurado, sino sólo a una parte del mismo. En este caso sólomente 7 ducados y 12 sueldos, que supone un 2,5% del total asegurado inicialmente, y la razón es que no se ha efectuado la carga de dicho barco.

Para llevarse a cabo este tipo de anulaciones debía cumplirse la normativa prevista sobre el estorno. Esta consistía en una serie de matizaciones que intentaban proteger al asegurador de una tormenta de anulaciones o de la especulación de los asegurados. La legislación burgalesa estipulaba que parte de la prima del seguro inicialmente pactado, quedaba en poder del asegurador<sup>47</sup>. Los capítulos 11 y 12 de las Ordenanzas sevillanas de 1556 concedieron al asegurador un derecho a percibir el 0,5% de la suma asegurada, el mismo porcentaje que el recogido en un contrato barcelonés de 1499<sup>48</sup>. En el caso de Italia, una póliza pisana establecía el estorno con restitución íntegra del premio si la nave no iba al puerto de destino, y el pago de un 0,5% en el caso de que se hubiese hecho el viaje sin la cosa asegurada<sup>49</sup>. Parece ser este criterio el que se

<sup>45</sup> En Venecia la moneda es el ducado, aunque su valor es distinto al español.

<sup>46</sup> Apéndice II.

<sup>47</sup> A. GARCIA SANZ, "El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI", en *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, 1994, p. 486.

<sup>48</sup> Las Ordenanzas burgalesas de 1538 también lo recogen aunque no emplean el término estorno. Ese 0,5% lo recoge también J. VIEITA LINAJE, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Sevilla, 1672, lib. II, cap. XIX, n.º 9.

<sup>49</sup> BENSIA, *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova, 1884, p. 70.

aplicaba en Génova y Venecia, según se desprende de la documentación de que disponemos para nuestra compañía. En el caso de la baja genovesa que sufren Vernazza y Lorenzi, la devolución se realiza por el importe completo del premio, justificándolo por "non esserel statto il rischio"<sup>50</sup>. En el caso de la baja de Antonio Bozzo se especifica que "si contrascrive per esserli stornata la sigurtà". También existían unos plazos previstos para el estorno, fuera de los cuales el asegurado no podía reclamar ninguna baja<sup>51</sup>, pero en nuestro caso resulta difícil precisar cuales son, al tratar con fechas de asientos contables y no sobre la fecha real de la póliza.

Existe otro motivo por parte del asegurado para reclamar al asegurador. Se trata de la avería-daño. Basas define ésta como todo daño producido en la carga o descarga de las mercaderías, así como toda la serie de gastos de rescatar y salvar éstas en caso de peligro. En este gasto el asegurador debía atender las costas que se originasen cuando el navio fondease en un puerto para ser reparado o para refugiarse allí por temor de corsarios u otra causa real<sup>52</sup>. La avería se expresaba para su pago en un tanto por ciento sobre lo firmado por cada asegurador.

El único ejemplo que nos consta de avería pagada por esta compañía lo protagoniza Genesio Balbi. El agente de Venecia había comunicado en el mes de septiembre de 1612 haber asegurado a Lucatello un valor de 400 ducados venecianos con una prima del 7% sobre la nave "Paradisa", cuyo patrón era Agustino de Giacomo y cuyo viaje cubría el trayecto de Venecia a Constantinopoli. El 2 de enero de 1613 se le da crédito en su cuenta por 6 ducados venecianos que había tenido que pagar "per avaria" calculada a razón de 1,5%<sup>53</sup>.

El índice de desembolsos efectuados por estorno o avería, correspondiente a esta compañía, calculado sobre el valor de esos descuentos, es del 7%<sup>54</sup>, es decir, de los premios percibidos por la toma de seguros, un 7% se destinó a pagar los estornos o averías. Distintos son los índices de seguros fallidos para cada uno de los agentes, en el que se demuestra con claridad la diferencia que existe entre ellos, y en el que Venecia, con un 14,1%, resulta ser precisamente el puerto menos afortunado (cuadro 4).

### Los límites en la toma del seguro

<sup>50</sup> A.C.G. Albergo dei Poveri, C 255, p. 130.

<sup>51</sup> BASAS FERNANDEZ, *El seguro* ..., ob. cit., pp. 60-61.

<sup>52</sup> BASAS FERNANDEZ, *El seguro* ..., ob. cit., pp. 67-70.

<sup>53</sup> A.C.G. Albergo dei Poveri, C 255, p. 55.

<sup>54</sup> Si calculamos ese índice no por el valor de los premios percibidos, sino por el número de pólizas rebajadas o anuladas resulta del 7,5%, muy similar al anterior.

La actuación de la compañía a la hora de tomar los seguros se desarrolla siguiendo la práctica más extendida en el mercado de esta época. Lo normal era que una póliza estuviese suscrita por varios aseguradores disminuyendo el riesgo entre los que participaban. El asegurador se hacía cargo de pequeñas sumas en muchos contratos y, de esta forma, el fallo de una venía compensado por el premio cobrado en las demás pólizas. Así lo constatamos en la compañía que estamos estudiando. Las cantidades que asumen cada uno de los agentes en las distintas plazas son muy pequeñas, y eso nos indica que seguramente están colaborando con otros. No son los únicos aseguradores.

Por otra parte, la limitación en el valor de los seguros era también una práctica normal de las compañías, tal y como han puesto de manifiesto los estudios que se han llevado a cabo en el mercado asegurativo del Mediterráneo. Una de las formas que solía emplear la compañía para controlar a los agentes, era imponerles unos límites al valor asegurado que podían tomar. En Barcelona, en la segunda mitad del XVII se tiene constancia de la constitución de varias compañías en las que ninguno de los socios que las componen o las personas autorizadas a suscribir pólizas podían hacerlo por valores superiores al límite permitido. La de Félix Serriola creada en 1689 no podía sobrepasar las 300 libras en cada suscripción, y otra constituida en 1707 sólo autorizaba contratos hasta las 100 doblas<sup>55</sup>. En nuestro caso, si vemos los contratos de las distintas plazas podemos observar como cada una tiene también un límite en la aseguración. En el caso sevillano, donde actúa Baltasar Spinola, no se superan nunca los 93.750 mrs., siendo la cifra asegurada más corriente la de 75.000 mrs. En el caso veneciano el límite está en los 400 ducados que se corresponde con la cifra más común, y en el de Génova el límite se sitúa en los 300 escudos.

Al analizar los valores asegurados por la compañía nos encontramos con una gran homogeneidad en las cantidades aseguradas, siendo precisamente las primas las que están sujetas a mayores oscilaciones. Esto indica que el agente asegurador que actúa por cuenta de la compañía genovesa, tiende a acercarse al límite que aquella le permite, exigiendo o aceptando una prima mayor o menor en función del riesgo, es decir jugando con el precio del seguro. Al tratarse de comisionistas es lógico que procurasen incrementar así su remuneración, pues el porcentaje de provisión que iban a cobrar se aplicaba sobre el valor asegurado y no sobre los premios devengados

<sup>55</sup> Isabel LOBATO, *Compañías* ..., ob. cit., pp. 165-166.

a la compañía. En Venecia, el agente se ajusta en el 63% de los casos al valor máximo al que está asegurando, mientras en Sevilla, un 62,5% de los seguros tienen al menos un valor de 75.000 mrs., que está muy cerca del posible límite permitido.

### La siniestralidad de la compañía

Observando la actividad asegurativa de la compañía, en el periodo reflejado por la contabilidad, hemos de concluir que goza de un índice de siniestralidad realmente bajo. De los 154 seguros tomados realmente, una vez descontadas las 8 bajas que existieron (cuadro 4), solamente uno de ellos resulta siniestrado al caer en manos de corsarios, esto es un 0,6% de lo asegurado. Ahora bien, si tenemos en cuenta la cantidad que tuvo que desembolsar la compañía para atender ese compromiso y la ponemos en relación con las cantidades ingresadas por las primas, el índice resulta del 7,6%<sup>55</sup>. Un porcentaje bajo también, pero mucho más significativo, pues lo importante no eran tanto el número de siniestros como el desembolso que por su causa repercutían sobre el negocio.

El siniestro ocurrió precisamente en un seguro tomado en Sevilla. El 12 de febrero de 1613 Baltasar Spinola había asegurado 150 ducados a Gerónimo de Velasco, sobre el casco de la nave nombrada Nuestra Señora de la Piedad. El maestre era Francisco Leonardo y el trayecto Puerto Rico-Sevilla. Por este contrato Baltasar había ingresado 5.625 mrs al haberse aplicado un 10%, una de las primas más altas de las que este asegurador exigía, quizá porque el riesgo de esta travesía era tan patente que exigía solicitar ese precio. De hecho, de las 5 aseguraciones que tienen este mismo trayecto, todas se hacen exigiendo esa misma prima. El riesgo quedó comprobado cuando la nave fue capturada en América por los corsarios y nunca llegó al puerto hispalense. Todos los aseguradores tuvieron que pagar las cantidades que habían tomado a su cargo y, en este caso, Baltasar tuvo que hacerse cargo de desembolsar los 150 ducados asegurados en nombre de la compañía. El agente señala que ha sido "justificada bastante". Desde que se contrató el seguro hasta que se pagó la indemnización transcurrieron aproximadamente unos 6 u 8 meses<sup>56</sup>. No nos es posible saber ese tiempo con más precisión porque manejamos una información secundaria, las

<sup>55</sup> Este índice de siniestralidad lo podemos comparar con una compañía florentina establecida en Sevilla para los años 1532-37, en la que se llega al 49,6%. I. MELIS, *Mercederes Italianos en España, siglos XIV-XVI*, Sevilla, 1976. BERNAL RODRIGUEZ, A.M. "Sobre los seguros...", *ob. cit.*, p. 525.

<sup>56</sup> Aunque el asiento contable era del 10 de octubre, la carta en la que Baltasar le informa del pago de este siniestro tenía fecha del 10 de septiembre.

fechas contables se ajustan al recibo de la correspondencia sevillana por el gestor genovés, no a los ritmos de actuación de su agente. En cualquier caso, y teniendo en cuenta que tanto la práctica genovesa como la legislación peninsular, establecía un plazo de seis meses, es probable que el comisionista de Sevilla esperase a agotar el plazo antes de abonar la indemnización<sup>58</sup>. Tras comunicar el percance a Gregorio Spinola, éste asentó el desembolso en el "haber" de la cuenta de Baldassaro Spinola<sup>59</sup>:

10/10/1613 in valuta de ducados 150 da mrs. 375 l'uno che se li fanno bone per tanti che per sua letra de 10/9 dice haver pagato a Geronimo de Velasco che li haveva assicurato sopra la caravella nombrada N.S. della Pietà e Mercedè maestre Francisco Leonardo che veniva di Portorrico a Sibilla quale e statta presa da corsari essendo stallo perdita justificata bastantemente per cio dice e averli pagati, valgono in conto di sigurta (70)

Mrs. 56230      Liras 600.0.0

Lógicamente, la siniestralidad en Sevilla es mucho más alta que la media de la compañía a causa de este incidente. Situándose en el 18,5% del valor de lo asegurado.

### Los beneficios de la compañía

Los beneficios del negocio del seguro son, como se puede comprobar a través del cuadro 5, bastante lucrativos una vez que se da por terminada la actividad de la compañía. En casi dos años se han obtenido unos beneficios de 6.301 liras 2 sueldos y 3 dineros. Teniendo en cuenta que, en el reparto de beneficios del negocio asegurativo, Gregorio sólo participa con 2/5 partes, ese negocio le supone a Gregorio unos beneficios de 2520.2.2 liras genovesas.

Cuadro 5

Beneficios contables de la cuenta general de la compañía De Marini-Spinola en distintas fechas

Fecha	liras genovesas
23/05/1612	2329.08.8
26/08/1612	4393.15.6
15/03/1613	5707.16.9
22/01/1614	6301.02.3

Como ya hemos señalado, Gregorio Spinola contabiliza otros negocios de su exclusiva propiedad en el mismo libro en el que lleva la administración del negocio asegurativo. La buena

<sup>58</sup> Una póliza burgalesa de 1509 establece 6 meses, contados desde la firma del contrato, para el pago de la indemnización. I. BALLESTEROS CARALLERO, "El seguro marítimo en Burgos. Una póliza de 1509", *Boletín de la Institución Fernán González*, n° 207, Burgos, 1994, pp. 212-15. Las ordenanzas de Bilbao de 1520 establecen un plazo de 8 meses. A. GARCÍA SANZ, "El seguro marítimo...", *ob. cit.*, p. 495. Las de Sevilla de 1556, lo fijan en seis meses. A.L. SAYOUS, "Le rôle des génois lors des premières nouveautés régulières d'affaires entre l'Espagne et le Nouveau Monde (1505-1530) d'après les actes inédites des archives notariales de Seville", *Boletín de la Sociedad Geográfica Nacional*, 72, 1942, pp. 579-598.

<sup>59</sup> La página 70, que aparece entre parentesis al final del asiento, corresponde a la cuenta general del negocio, donde se asento esto mismo en el "debe".

marcha de esas otras actividades ajenas a la compañía que aquí estamos estudiando, se refleja en el saldo de la cuenta titulada "utili e danni", en la que encontramos también en enero de 1614 un saldo positivo de 2342.7.6 liras. Si comparamos ambas cantidades podemos advertir que el administrador de la compañía gana algo más con el negocio del seguro, que con el resto de las actividades que tiene a su cargo, entre las cuales se incluye la participación en las ferias de pagos o los depósitos de cuentascorrientistas, una actividad típicamente bancaria.

### El asegurador se convierte en asegurado

Una de las características del seguro europeo y, en particular, del mediterráneo, fue la posibilidad de intercambio entre asegurados y aseguradores. Era muy normal que un asegurador, en la misma plaza y en la misma fecha en la que él operaba, recurriese a otros para hacerse asegurar<sup>60</sup>. Esta característica se cumple también en la documentación que hemos consultado. Uno de los agentes que operan en Génova, en concreto Bozzo, es el único que además de asegurar por cuenta de la compañía se encarga también de buscar asegurador para una mercancía que Gregorio quería enviar a España. El interesado en esta operación no era la compañía, sino sólo su administrador, por ese motivo, los gastos del premio corrieron a su cargo. A la hora de asentar en su contabilidad los gastos de esta operación, Gregorio utilizó la cuenta que Bozzo tenía abierta en el libro, donde se anotaban los seguros de que se estaba encargando en nombre de la compañía, para abonarle la cantidad que había tenido que desembolsar por cuenta del seguro que se le había encargado.

Antonio Bozzo se hizo cargo de buscar un asegurador para un lote de paños de seda que Gregorio enviaba a la compañía de su hermano en Madrid: "Juan Andrea y Bartolomé Spinoia". Esta mercancía se cargó en un barco patrón, Siboz Abes, se dirigió de Génova a Alicante. El asegurador, Francisco Serra, un importante hombre de negocios de la ciudad, aceptó asegurar 1100 escudos de plata, una cantidad muy elevada para lo que habitualmente solía tomar un sólo asegurador, quizá sólo explicable por la estrecha amistad que tenía con Gregorio. En cualquier caso, este hecho representa una excepción a la tendencia general que, según algunos autores, venía dándose en la mayor parte de las plazas asegurativas, en las que tras una primera etapa de riesgos cubiertos por un solo asegurador, se daba paso al consorcio, es decir a la participación solidaria de

<sup>60</sup> Ver, por ejemplo, A. TRININTE, "El seguro...", ob. cit., p. 436.

mercado un grupo muy numeroso de aseguradores.

### Conclusiones

La compañía que estudiamos es un ejemplo de sociedad aseguradora genovesa formada por hombres de negocios, presente en varias plazas al mismo tiempo y actuando a través de agentes comisionistas. Entre sus clientes se encuentran asegurados, tanto del Mediterráneo como del Atlántico, con destinos tan variados que van desde Esmerina hasta Santo Domingo, o desde Guinea a Alexandria. El hecho de que en la mayor parte de los casos ninguno de esos barcos deba pasar por Génova, no es obstáculo para que la compañía de De Martini-Spinoia se haga cargo del riesgo.

El negocio del seguro tiene mucho de especulación expuesta a pérdidas, pero con la ventaja de que no exige un desembolso inicial, pues como ya hemos señalado no hay un aportación de capital en la constitución de esta compañía, ni nos consta que exista una declaración del patrimonio de las personas que participen en él. El seguro se rige por el cálculo meditado del riesgo y, en cualquier caso, por su diversificación, que en nuestro caso no se practica sólo aceptando un amplio número de pólizas, sino también actuando en puntos geográficos muy distintos.

La actividad asegurativa en Sevilla y Venecia supone, entre otras cosas, una salida del capital de estas plazas hacia Génova. Una importación que depende de los beneficios de la actividad, pero que como se puede comprobar por los de esta compañía, no fueron nada despreciables. De esa extracción de capital eran perfectamente conscientes los comerciantes de Sevilla, pues en un informe que elevaron al rey quejándose por la posible creación y venta del oficio de escribano de seguros en 1643, una de las razones que alegaban era precisamente que al perderse el control de esta actividad los hombres de negocios de otros lugares darían órdenes a sus

12

<sup>61</sup> A. GARCÍA SANZ, "El seguro marítimo...", ob. cit., p. 448. El autor señala algunos ejemplos de documentos barceloneses para los siglos XIV y XV, en los que la suscripción del seguro la hace un sólo asegurador y por valores muy elevados: 2.000 libras en uno de 1392 y 2.700 libras en otro de 1396.

<sup>62</sup> AGC, Albergó del Poveri, c. 255, p. 27.

<sup>63</sup> A. TRININTE, "El seguro...", ob. cit., p. 437.

correspondientes para que tomasen seguros en Sevilla y, como consecuencia, sus habitantes perderían esta importante fuente de beneficios<sup>64</sup>. No les faltaba razón. Seguramente existían ya muchas compañías como la De Marini-Spinola, cuya rentabilidad era ciertamente muy alta, y con una capacidad de intervención en otros mercados que muchos de los comerciantes de Sevilla no tenían. La capacidad que demuestra esta compañía al asegurar en distintas plazas no es más que un ejemplo de la competencia a la que deberían enfrentarse los aseguradores individuales más modestos.

<sup>64</sup> A.M. BERNAL, "Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por portugueses", *Anuario de Investigación Hespérides*, n° 1, Granada, 1994, p. 50

13

Seguros de Sevilla

Póliza	Fecha	Asegurado	Asignado	Corredor	Asseguro	Nombre barco	Maestre	Trayecto	Prima %	Liras
1	41	25/06/1612	75.000	Barcelonense de Torres		S. Miché	Andrés Fraga	Sevilla-Nueva España	9	6750
2	41	13/07/1612	92.750	Alonso Pérez		S. Miché		Sevilla-México	4	3770
3	41	13/07/1612	75.000	Gregorio Muñoz de Camacho		S. Francisco	Merón de Alcazar	Sevilla-Ciudad	9	6750
4	41	18/08/1612	75.000	Anónimo		N.S. del Remedio	Andrés Martín	Sevilla-Livorno y Pisa	7	5250
5	41	18/08/1612	75.000	Antonio Rodríguez Sierra		El Magano	Luis de Linares	Nueva España-Sevilla	9,5	7125
6	41	14/09/1612	75.000	Luis Ferrero		S. Pedro	Sabranán Suárez	Portobello-Sevilla	7	5250
7	41	14/09/1612	75.000	Luis Ferrero		N.S. del Socorro	Gas Chistoso	Laboa-Livorno	7	5250
8	41	18/10/1612	75.000	Antonio Rodríguez Sierra		S. Pedro	Gas Ugo	Laboa-Livorno	9,5	7125
9	41	18/10/1612	75.000	Gas Alonso de Cermeño		El Charal	Enrique Güelco	Laboa-Livorno	6	4500
10	41	18/10/1612	75.000	Antonio Rodríguez Sierra		El Charal	Leonardo Franza	Laboa-Livorno y Pisa	8,5	7125
11	41	16/11/1612	75.000	Graciano Chua		S. Gregorio	Guillermo Privé	Sio. Domingo-Sevilla	10	7500
12	41	16/12/1612	75.000	Andrés de Ruiz y Gregorio Reynoso		N.S. de la Concepción	Blas González	Sio. Domingo-Sevilla	10	7500
13	41	16/12/1612	75.000	Andrés de Ruiz y Gregorio Reynoso		N.S. de la Concepción	Rodrigo de Ojeda	Sio. Domingo-Sevilla	10	7460
14	41	18/12/1612	75.000	Francisco Álvarez		N.S. de la Concepción	Luis de la Cruz	Laboa-Livorno y Genua	9	6750
15	41	18/12/1612	75.000	Andrés y Francisco Gomis		S. Gen. Baltasar Borramburu	Antonio Brason	Laboa-Livorno y Genua	7	5250
16	41	12/02/1613	75.000	Marcos del Río		N.S. de Nazari & S. Tomé	Domingo Antonio	Sevilla-Genua	6	4500
17	41	12/02/1613	75.000	Diego Olivares		S. Ant.	Antonio Brason	Sevilla-Genua	7	5250
18	41	12/02/1613	75.000	Ruy Pérez Cabrera		N.S. del Rosario & Candelaria	Diego Ariz	Laboa-Livorno	10	7500
19	41	13/03/1613	92.750	Antonio María Bocanegra		El Nazario	Guillermo Andraquin	Laboa-Livorno	8	7500
20	41	12/02/1613	75.000	Gregorio López de Sotolui		S. Agustín		Laboa-Livorno	6	4500
21	41	12/02/1613	74.800	Fernando Pinedo de Fonseca		N.S. de la Concepción	Marcos Antonio Ferrera	Laboa-Livorno	7	5250
22	41	12/02/1613	80.000	Antonio Rodríguez Navarro		S. Francisco	Pera Menéndez	Laboa-Livorno	9	6750
23	41	12/02/1613	85.000	Manuel López		N.S. de la Concepción	Alvaro Muñoz	Laboa-Livorno	7	4760
24	41	12/02/1613	86.250	Manuel López		S. María del Rosario	Gas Alonso Capto	Laboa-Livorno	3,5	4875
25	41	12/02/1613	82.750	Hector Álvarez		S. María del Rosario	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
26	41	12/02/1613	86.250	Gas Domingo Velasco		N.S. de la Concepción	Quirte Rodríguez Carlos	Sevilla-Cádiz-Livorno	10	7625
27	41	12/02/1613	86.250	Antonio Rodríguez Sierra		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
28	41	12/02/1613	86.250	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
29	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
30	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
31	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
32	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
33	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
34	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
35	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
36	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
37	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
38	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
39	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
40	41	12/02/1613	86.250	Gas María Guzmán		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
41	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
42	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
43	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
44	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
45	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
46	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
47	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
48	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
49	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
50	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
51	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
52	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
53	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
54	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
55	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
56	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
57	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
58	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
59	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
60	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
61	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
62	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
63	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
64	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
65	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
66	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
67	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
68	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
69	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
70	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
71	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
72	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
73	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
74	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
75	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
76	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
77	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
78	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
79	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
80	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
81	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
82	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
83	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
84	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
85	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
86	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
87	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
88	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
89	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
90	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
91	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
92	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
93	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
94	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
95	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
96	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
97	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
98	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
99	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
100	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
101	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
102	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
103	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
104	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
105	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
106	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
107	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
108	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
109	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
110	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
111	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
112	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382
113	41	30/09/1613	75.000	Fernando de Jorja		N.S. de la Concepción	Francisco Leonard	Sevilla-Cádiz-Livorno	7	6382

Apéndice II

Seguros de Venecia												
Genova Balbi di Venetia		Valor asegurado										
Página	Fecha	duc.	Corrección	Asegurado	Nombre barco	Patrón	Trayecto	Prima %	Duc	V. S. V.	Liras s.	
1	32	24/03/1612	400	Grandi	Pigna	Agustino de Giacomo	Catagena-Venecia	8	32	105	12	
2	32	24/03/1612	400	Zanetti e Abaso	Il Berton Paradiso	Zuane Marchetti	Alexandria-Venecia	11	44	145	4	
3	32	31/03/1612	100		Barca Longa	Nadelin de Nicolo	Sina-M.	8	8	26	8	
4	32	31/03/1612	300		Barca Longa	Nadelin de Nicolo	Chpre-Mamachia	8	24	79	4	
5	32	31/03/1612	250		Berton Sta. Maria de Gracia	Pelegrin de Ross	Venecia-Alexandria	8	17	12	58	1
6	32	31/03/1612	250		Berton Sta. Maria de Gracia	Pelegrin de Ross	Alexandria-Venecia	8	17	12	58	1
7	32	31/03/1612	400		Foscanna e Mulla	Paolo de Francesco	Esmirna-Espnelli	6	24	79	4	
8	32	07/04/1612	400		Rosette	Isoppe de Beneto	Esmirna-Venecia	6	24	79	4	
9	32	07/04/1612	150		Berton Sta. Maria de Gracia	Pelegrin de Ross	Venecia-Alexandria	7	10	12	34	19
10	32	14/04/1612	100		Berton Sta. Maria de Gracia	Pelegrin de Ross	Alexandria-Venecia	7,5	7	12	25	1
11	32	14/04/1612	400	Giuseppe Monte	Monte e Dormo	Dormo di Nicolo	Venecia-Zantea	3	12	39	12	
12	32	21/04/1612	400	Sólo 300 Bombaro	Zona e Rosseti	Pero de Giacomo	Candia-Venecia	6	24	79	4	
13	32	21/04/1612	400	Sólo 350 Bombaro	Il Berton	Ponson Bonifatio	Candia-Venecia	5	20	66		
14	32	05/05/1612	400	Scapiti	Oberton Lon Bianco	Zorzo Lefeter	Venecia-Esmirna	5	20	66		
15	32	05/05/1612	400	Scapiti	Oberton		Esmirna-Venecia	5	20	66		
16	32	05/05/1612	400			Pero de Vesovi	Venecia-Esmirna	5	20	66		
17	32	05/05/1612	400		Salvetta	Berton Falcon Bianco	Venecia-Cprn	5,5	22	72	12	
18	32	18/05/1612	400		Il Gran Detfino		Sina-Venecia	5	20	66		
19	32	07/06/1612	400		Il Berton Avanzazzi	Pero de Vesovi	Esmirna-Venecia	5	20	66		
20	32	29/06/1612	400	Anulado	S. Piero	Pero Frances	Lisboa-Venecia	8	32	105	12	
21	32	07/07/1612	400		Tizona	Zorchi de Piran	Venecia-Candia	3	12	39	12	
22	32	07/07/1612	400	Anulado	Luca Teici	Zuane Marchetti	Venecia-Costantinopoli	6	24	79	4	
23	32	07/07/1612	400	Anulado	Luca Teici	Il Berton Paradiso	Costantinopoli-Venecia	6	24	79	4	
24	32	07/07/1612	350		Il Sol	Paolo D' Antonio	Candia-Venecia	4	14	46	4	
25	32	13/07/1612	400		Il Sol	Gugno Vandon	Lisboa-Venecia	7,5	30	98		
26	32	13/07/1612	400		Barca Longa	Nadelin de Nicolo	Venecia-Sina	5	20	66		
27	32	13/07/1612	400		Berton Colombo	Nicolo de Luca	Candia-Venecia	4	16	52	16	
28	32	13/07/1612	400		Farga	Nadelin de Laqua	Candia-Venecia	4	16	52	16	
29	32	13/07/1612	400		Martha e Foscanna	Paolo di Francesco	Venecia-Esmirna	4	16	52	16	
30	32	11/08/1612	400		Simona	Alvise de Geronimo	Venecia-Alexandria	5	20	66		
31	32	11/08/1612	300	Anulado	Il Berton Paradiso	Paolo D' Antonio	Venecia-Candia	3	9	29	14	
32	32	11/08/1612	400		Rossetti e Iosa	Francesco Marasca	Venecia-Candia	3	12	39	12	
33	32	11/08/1612	400		Rossetti e Iosa	Francesco Marasca	Candia-Venecia	4	16	52	16	
34	32	18/08/1612	350		Mazzoli	Francesco Dornio	Venecia-Candia	3	10	30	34	19
35	32	18/08/1612	350		Mazzoli	Francesco Dornio	Candia-Venecia	4	14	46	4	
36	32	18/08/1612	400		Foscanna e Mulla		Esmirna-Venecia	5	20	66		
37	32	18/08/1612	400		Tizzona	Zorzo de Prandi	Chpre-Venecia	6	24	79	4	
38	32	18/08/1612	400	Anulado	Simona	Alvise de Geronimo	Alexandria-Venecia	6	24	79	4	
39	32	18/08/1612	400		Berton Medici	Pelegrin de Aino	Borazzo di Mama-Venecia	4	16	52	16	
40	32	01/09/1612	400		Berton Corona	Cristian Andriani	Candia-Venecia	4	16	52	16	
41	32	01/09/1612	400		Barca Longa	Nadelin de Nicolo	Sina-Venecia	5,5	22	72	12	
42	32	26/09/1612	400	Lucatello	Paradiso	Agustino de Giacomo	Venecia-Costantinopoli	7	28	92	8	
43	55	26/09/1612	400		Constantini	Francesco de Bernardo	Venecia-Corfu	3	12	32	12	
44	55	26/09/1612	400		Salvetta	Zorzi Santonni	Sina-Venecia	7	28	92	8	
45	55	26/09/1612	400	Solo 16D	Ghirardi	Giulista	Esmirna-Venecia	6	24	78	4	
46	55	06/12/1612	300		Guidotta	Alvise de Geronimo	Alexandria-Venecia	6	18	56	14	
47	55	18/12/1612	100	Sigala	Guidotta	Alvise de Geronimo	Alexandria-Venecia	7	7	23	6	
Fuente: A.S.C.G. Albergo di Poven, C255.								Total	911	10	2997	19

Aunque señalamos las cantidades anuladas o modificadas, en la tabla se mantiene el valor de las primas inicialmente cobradas

Apéndice III

Seguros de Génova												
Antonio Bozzo		Asegurado										
Página	Fecha	Escudos	Corrección	Asegurado	Nombre barco	Patrón	Trayecto	Prima %	Liras g.	s.	Se asegura	
1	27	07/03/1612	300	Anulado	Spinola e Serra	Paulo di Michel	Sicilia-Venecia	3,5	42			
2	27	17/03/1612	300		Balbi	Il Naranceo	Justo Adriano	Venecia-Lisboa	8	96		
3	27	26/03/1612	200		Odescali	Il Neptuno	Lisboa-Livorno	9	72		merce	
4	27	31/03/1612	200		Gio Pietro et Antonoto Bozzo	Andrea Beinon	Génova-Livante	2,75	22			
5	27	31/03/1612	350		Giacomo Guasso	Tomás Rito (francese)	(seguro por 6 meses)	6	84		corpo e noi	
6	27	10/04/1612	300		Gio Andrea Carro		(seguro por 6 meses)	6	72		corpo e noi	
7	27	10/04/1612	300		Nicola Arsaudo	Gio Brache	Génova-Alicante	2,5	30			
8	27	09/05/1612	250		Langieto	Santo Spirito	Simón Bertagna	Livorno-Cádiz	5,5	55		merce
9	27	09/05/1612	250		Garibaldi	S. Luto	Sebastian Rizzo	Génova-Marsella	1	10		
10	27	13/08/1612	200		Costa e Negroto	N.S. del Rosano	S. Gio Batta.	Barcelona-Palermo e Messina	4,5	41		8
11	27	05/10/1612	200		Giacomo Guasso		Tomás Rito	(seguro por 6 meses)	6	48		corpo e noi
12	27	14/12/1612	200		Giacomo e Pantaleo Balbi		Gio Morzo	Génova-Cádiz-Sevilla	5,5	50		12
13	27	18/04/1613	200		Nicola Cassione		lo Michele di Natale	Barcelona-Génova	5	47		
								Total	670			
Benedetto Vernazza e Gio Battista Lorenzi		Asegurado										
Página	Fecha	Escudos	Corrección	Asegurado	Nombre barco	Patrón	Trayecto	Prima %	Liras g.	s.	dineros	
1	130	09/03/1612	300	Ferrari	Spenza	Gio Michele Provenza		7	94		10	
2	130	11/05/1612	200	Nicolo Costa			Roma-Génova	2,5	22		10	
3	130	23/05/1612	100	Giacomo Gentil		Geronimo Barnara	Génova-Túnez-Génova	7	31		10	
4	130	25/05/1612	100 pesos	Geronimo de Carlo		Geronimo Barnara	Génova-Túnez-Génova		21		7	
5	130	28/05/1612	200			Rondella	Giacomo Michele	Génova-Sevilla	5,5	44		
6	130	03/06/1612	200			Il Sansone		Génova-Cádiz	5,5	44		
7	130	03/06/1612	150			N.S. de Inmaculata	Benedetto Conho	Génova-Alicante-Catagena	2,5	15		
8	130	27/07/1612	300	Anulado	Octavio F.	Il Cavallo	Enrique Guelfe	Motri-Salobreña-Génova	5	60		azucar
9	130	18/10/1612	200		Geronimo Merello		Geronimo Amet	Alicante-Venecia	5	48		lane
10	130	29/10/1612	200		Geronimo Merello		Geronimo Amet	Alicante-Venecia	5	40		lane
11	130	10/12/1612	200		Antonio Rosso		Oberto Germano	Motri-Salobreña-Génova	5,5	44		
12	130	19/04/1613	200		Benedetto Lomelino	La Francesca	Jaques Ricart	Génova-Cádiz	5	40		
13	130	04/05/1613	100		Ferrari da Maran	Giona	Comelo de Nicolao	Breña-Génova	8	37		12
14	130	04/05/1613	100		Giulio Maritto	La Francesca	Jaques Ricart	Génova-Cádiz	5,5	22		
								Total	564		9	

Fuente: A.S.C.G. Albergo di Poven, C255.

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

*V Congreso de Historia Económica de España*  
Gerona, septiembre, 1997

Antonio-Miguel BERNAL  
Universidad de Sevilla

Siendo la aseguración una actividad tan decisiva, en cuanto componente económico, del quehacer mercantil y financiero ya desde la edad media, como dejase patente los estudios de Sayous, Hoers, Nehlsen v. Stryk, Del Treppo, Melis y tantos otros dedicados a las plazas mediterráneas de Barcelona, Génova, Venecia, Nápoles etc., no han proliferado mucho, sin embargo, los estudios económicos sobre los mismos -a diferencia de la profusión de estudios jurídicos sobre los contratos y casuística inherente a la aseguración marítima- en época moderna. No obstante, para los siglos XVI al XVIII, se dispone de algunas investigaciones realizadas en esa dirección de primacía por el significado económico de los seguros, como fueran, entre otros, los estudios de Boitcux, Tucci, Basas, Stefani... hasta los más recientes e importantes de Spooner<sup>1</sup> para la Europa atlántica del siglo XVIII y los de A. y B. Tenenti para la Europa mediterránea del Quinientos<sup>2</sup>. El mundo colonial durante los siglos XVI al XVIII, de tan considerable impacto en el desenvolvimiento de ese capitalismo moderno, apenas si ha merecido estudios suficientes<sup>3</sup> ahondando en la funcionalidad, significado y alcance económico de la aseguración marítima, al menos desde la perspectiva del imperio colonial hispánico, conocido como la *Carrera de Indias*.

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

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

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

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

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

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

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

Era usual, desde que se conoce la contratación del seguro marítimo en el ámbito mediterráneo, que la intermediación de los mismos se hiciera por medio de "corredores", más o menos especializados, y que las pólizas fuesen "formalizadas" ante escribanos públicos, a fin de que adquiriesen rango de documento fedatario si las circunstancias así lo exigiesen en caso de siniestro, avería o echazón; una práctica registral que, generada en la edad media, se mantendrá sin cambios significativos en los tiempos modernos durante los siglos XVI al XVIII, como por ejemplo sucede en ciudades como Barcelona, Génova, Palma de Mallorca, Marsella etc. Por esta razón en las plazas mercantiles del Mediterráneo, los principales "corpus documentales" de pólizas aseguradoras se encuentran en los registros de los notarios, que incluso a veces llevaban un protocolo específico para sentar exclusivamente las pólizas de seguros ante ellos formalizadas. Esa dualidad de *intermediación* de los corredores para contratar los seguros, de una parte, y de *formalización* notarial de las pólizas, de otra, quiebra cuando se traspasa del ámbito mediterráneo al atlántico, inclusive todavía en época bajo medieval, pero de modo más radical, aún si cabe, a raíz de la práctica del seguro en el comercio transatlántico. Sevilla, la gran metrópoli castellana abierta al Atlántico medio<sup>4</sup> desde el siglo XIV, conocería desde muy temprano la práctica aseguradora para los barcos que iban a las Canarias, Azores, Madeira, Guinea, Cabo Verde, Lisboa, etc. sin que apenas ese negocio asegurador haya dejado rastro documental directo -pólizas- en las escribanías notariales de la ciudad, mientras que son frecuentes las pruebas documentales indirectas -poderes para asegurar, para cobrar seguros, obligaciones y liquidaciones etc.- que testimonian la práctica de esa negociación.

Iniciada la navegación con las Indias, tras el descubrimiento colombino en 1492, el tráfico con las colonias americanas conocería desde Sevilla un incremento creciente durante los siglos XVI y XVII y desde Cádiz para el siglo XVIII. Y sin embargo, teniendo, como tenemos, constancia fehaciente de la importancia progresiva que alcanzara la aseguración transatlántica apenas si hay de ella más que referencias esporádicas, y no sistemáticas, en los archivos notariales de las dos ciudades andaluzas. En cierto modo, la falta y endeblez de los estudios sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias derivarían de la pretensión equivocada de cuantos investigadores se acercaron al tema de buscar información entre la documentación notarial de Sevilla y Cádiz -o en los archivos notariales de las Islas Canarias<sup>5</sup>-. Pese a la excepcional riqueza documental de los archivos notariales bajoandaluces y canarios para otros aspectos del comercio colonial español como sean los *cambios marítimos*<sup>6</sup>, lo cierto es que la información que su documenta-

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

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

<sup>6</sup> A su estudio hemos dedicado una amplia monografía, vid. A. M. Bernal, *La financiación de la Carrera de Indias. Dinero y crédito en el comercio colonial español, 1942-1824*, 763 páginas, Tabapress-Fundación El Monte, Madrid, 1993.

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

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

¿Hasta qué punto ese proceder sevillano resultaba innovador? Parece probado que al generalizarse en la Corona de Castilla la práctica del seguro marítimo se adoptaran en la principal plaza aseguradora de ésta, Burgos, unos usos que suponían un cierto avance progresivo respecto a los que se venían practicando en las plazas mediterráneas, y más en concreto, en la de Barcelona. Así, entre otras, se elimina la obligatoriedad de la intervención notarial de los escribanos de la ciudad quedando establecida la creación de un único *registro* de los contratos ante el escribano-secretario del Consulado burgalés o Universidad de Mercaderes<sup>7</sup>. Con este precedente castellano y tal vez por las propias condiciones en que comenzara a desenvolverse la incipiente proyección comercial atlántica hacia las Islas canarias y portuguesas y a los enclaves de la costa occidental africana -en realidad, un incipiente comercio cuasi colonial- así como la inexistencia de un Consulado en la ciudad de Sevilla, todo ello debiera favorecer un tipo de negociación más fluida, menos sujeta a reglamentaciones e intervencionismo, y guiada más por las condiciones y usos impuestos por el mercado y sus agentes especializados. Lo cierto es que los *corredores de lonja sevillanos*, organizados como gremios desde el inicio del siglo XIV -en 1337 reclamaban a la Corona el privilegio de portar armas y caballo- obtienen la facultad, en exclusiva, de intervenir como intermediarios de los seguros y en la formalización de sus contratos, en detrimento de los escribanos públicos de la ciudad; privilegio que luego se confirmarían por la Corona en los años de 1375, 1379, 1404, 1420 y 1455 y, ya en tiempos de los Reyes Católicos, en 1477.

Se configura un *mercado asegurador muy profesionalizado*, dado el protagonismo que en él tuvieran los intermediarios del mismo. Una actividad económica del tal magnitud, como fuera el mercado asegurador del comercio colonial, que, sin embargo, apenas generaba ingresos en beneficio del erario público. Tal vez por ello, y coincidiendo con la creciente necesidades de recursos a que se viera abocada la Corona de Castilla desde el reinado del emperador Carlos V, se perfila la posibilidad de crear una "escribanía de seguros"; dicha escribanía, siguiendo la costumbre de la privatización de la función pública llevada a cabo por la Corona como medio de allegar ingresos extraordinarios, se adjudicaría por venta al mejor postor y se le concedería el privilegio en exclusiva de formalizar, validar y registrar todas las pólizas de seguros que se negociasen en la ciudad de Sevilla. El Emperador se la concede inicialmente a un tal Urgel, en efecto, y en 1529 a Alonso de Mexía, sin que tampoco se haga efectiva la concesión, quedando los corredores de lonja con el privilegio como hasta entonces. En 1536 Felipe II de nuevo vuelve a crear el oficio de escribano de seguros y lo da por merced al marqués del Carpio, D. Luis Méndez de Haro, quedando de nuevo sin efecto al ser informado el Rey de los perjuicios ocasionados a los corredores de lonja "porque lo principal que hacen son las pólizas de seguros, que no hace falta que

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

intervengan escribanos", que el corredor la firma después de los aseguradores "como se hacía desde tiempo inmemorial". Sin embargo, la precariedad de la Hacienda pública y la necesidad de allegar cuantos recursos fueran posibles, decide a Felipe II a pretender crear de nuevo la escribanía de seguros -en una más amplia operación de recrear las escribanías públicas de la ciudad de Sevilla-, disuadiéndole de ello el pago de 24.000 ducados que hiciera el gremio de corredores de lonja para que no se llevase a efecto y pagando la ciudad, a su vez, 600.000 ducados, para evitar se aumentase el número de los escribanos. Nuevo intento en 1588, que los corredores consiguen detener, dejando la situación tal como hasta entonces estaba, quedando los corredores como únicos formalizadores del negocio asegurador, cuyos privilegios serían confirmados por Felipe III en 1614<sup>8</sup>.

Pero cuando arrecian las dificultades económicas en tiempos de Felipe IV, de nuevo, entre los muchos expedientes instruidos para incrementar los ingresos de la Hacienda, estaría el de crear y poner a la venta el oficio de escribano de seguros en 1634. Ahora la operación de venta se formaliza y compra la escribanía el portugués Juan Bispo Pereyra, aunque otra vez, ante la queja de los corredores y su aportación pecuniaria de 22.000 ducados pagados en 1637, logran detenerla. Por poco tiempo, pues en la difícil coyuntura de 1643, la Corona vuelve a sacar a la venta la escribanía de seguros que adquiere por el importe de 1500 ducados de vellón el portugués Alfonso Rodríguez Borxo, asentista de Felipe IV, con residencia en Madrid, operación sobre cuyo significado y alcance estudiamos en detalle en otra lugar<sup>9</sup>. La trascendencia de la operación era evidente, dado el cuasi control que por esos mismos años tenían los judíos portugueses -"marranos"- del comercio colonial en la ciudad de Sevilla pues tenían arrendados los "almojarifazgos", o aduanas, de manera que tendrían bajo su control y conocimiento todo lo sustancial e importante del comercio colonial español. La venta de la escribanía suponía que a partir de entonces el titular portugués tendría el monopolio para formalizar todas las pólizas de seguro -además, se le concede también, el monopolio para intervenir en las escrituras de cambio marítimo- que se contratasen en la ciudad, tanto para Indias como para Europa, y que las que no se hicieran ante él carecerían de validez legal ante los Tribunales; el escribano cobraría por cada póliza formalizada los dos por millar -lo mismo que cobraban los corredores por su intermediación- y además el canon correspondiente previsto en el Arancel Real a favor de la Hacienda pública. Conocida la venta, hubo conmoción en la ciudad de Sevilla, tanto en el Consulado como entre los corredores y demás escribanos públicos que veían de ese modo cómo quedaba monopolizado por la "nación" portuguesa una de los aspectos más substanciales del negocio de la Carrera de Indias como fueran los cambios y seguros. Al final, los sucesos políticos, con la separación de Portugal de la monarquía española, vinieron a dejar la situación tal como estaba hasta entonces.<sup>10</sup>

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

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

<sup>9</sup> Bernal, A. M. *Seguros marítimos en la Sevilla del siglo XVII: sobre la creación del oficio público de escribano de seguros y la compra del mismo por portugueses*, Anuario de Investigaciones "Hespérides", 1, Granada 1994.

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

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

El comercio atlántico favorecería, desde fecha muy temprana, la adopción de otras innovaciones como fuera la generalización de la *póliza de seguros impresa*, fenómeno éste que tardaría en adaptarse por la práctica aseguradora mediterránea. De las pólizas se tenían disponible distintos modelos, ~~de los que se usaban en la práctica~~, lo que facilitaba su tramitación y era acorde con la no exigencia de formalizarlas ante escribano o notario público; además, era una respuesta idónea ante la exigencia de los miles de contratos que habrían de formalizarse en el tiempo relativamente breve en que se organizaba la carga de cada flota anual a las Indias. La proliferación de la actividad aseguradora dejaría también su rastro en la contabilidad de los mercaderes<sup>11</sup>, que dedicaban, siguiendo un sistema similar al de partida doble con su Mayor y Manual correspondiente, unos libros contables específicos para el negocio asegurador, distinguiendo entre *seguros firmados* -en cuanto aseguradores- y *seguros tomados* por ellos -en cuanto asegurados-.

En un punto crucial, como el de la legislación y jurisdicción sobre los seguros, se haría más patente, aún si cabe, las diferencias establecidas entre los modos de asegurar impuestos por la Carrera de Indias respecto a los usos bajomedievales que siguieron operando en las plazas marítimas vinculadas al comercio europeo. Aunque carecemos de los estudios institucionales y jurídicos competentes, se percibe con nitidez, a través de la normativa legal comparada<sup>12</sup>, y la praxis anexa, una liberalización progresiva en el mercado asegurador sevillano, que pudiera, provisionalmente, sintetizarse, en los siguientes puntos:

a. Tras la creación del Consulado de Sevilla en 1543, poco a poco se van transfiriendo a éste la competencias y jurisdicción privativa en cuestiones de seguros, lo que en principio no suponía novedad alguna por cuanto era lo usual practicado por los Consulados bajomedievales de ámbito mediterráneo, o más tarde por el Consulado de Burgos. Pese a ello, lo significativo será que a partir de 1598 el Consulado de Sevilla adquiere jurisdicción privativa total y conocerá en exclusividad en pleitos sobre seguros -cuyas resoluciones en materia de seguros eran de ejecución inmediata, sin posibilidad de apelación ni aplazamiento-, sin acceder a que éstos pasen a cualquier otra tipo de jurisdicción civil, ni aún siquiera a la propia Audiencia<sup>13</sup>, lo que no sucede en el resto de los Consulados.

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

<sup>11</sup> Bernal, A.M. *Libros auxiliares contables de giro, cambio y otros activos liquidados en la negociación de la Carrera de Indias*, en prensa.

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

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

za de seguro de ida de la de venida, por cuanto en este último caso el producto transportado era la plata, que se traía por sistema de convoyes fuertemente escoltados, pagados por un sistema de apoyo mutuo llamado la avería, hasta el punto que sólo muy excepcionalmente la Corona llegaría a asegurar la traida de la plata correspondiente al Real Erario<sup>14</sup>. Ya en el siglo XVIII sería habitual la práctica del seguro "por vía de apuesta"<sup>15</sup>, aunque fuera prohibido a partir de 1763. Y sobre todo, se introducen una serie de reglamentaciones en lo suponia la interrelación entre cambios y seguros marítimos, que habrían de tener eco en toda la legislación europea sobre seguros.

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

Desde fecha muy temprana también, como hemos tenido ocasión de exponer<sup>16</sup>, se decanta una clara especialización entre la multitud de agentes que intervienen en la Carrera de Indias: se distinguen, por una parte, a quienes se dedican al tráfico marítimo -los armadores, navieros, consignatarios y maestres-, donde sobresa la presencia mayoritaria de los vascos; de otra, a quienes emplean sus capitales y actividad en la export-import y negocios de financiación y crédito -mercaderes, banqueros y hombres de negocio así como particulares que invierten por vía de los cambios marítimos en la Carrera; y por último, los aseguradores. Esta última actividad que durante largo tiempo, durante el siglo XVI, se ejercía simultáneamente, de forma indiferenciada tanto por mercaderes, banqueros, hombres de negocios, particulares e incluso gente de la mar -quienes invertían en seguros parte de sus disponibilidades líquidas al tiempo que ellos mismos eran tomadores de seguros, en un plan estratégico de diversificar riesgos-, desde fines del siglo y; de modo claro, durante el siglo XVII adquiere un alto grado de especialización, interviniendo en dicha negociación quienes ejercen de forma casi exclusiva como aseguradores, bien individualmente, bien en compañías comanditarias creadas al efecto. El resultado final sería una concentración mayoritaria del negocio de seguros en un reducido grupo, integrado por capitales internacionales, e interconectados por medio de acuerdos básicos sobre coste del seguro -primas fijadas a precio fijo y único- así como de las condiciones particulares con que los seguros hubieran de contratarse, configurando un incipiente negocio similar a los *cartels*, o negocios de naturaleza oligopólica:

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

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

<sup>16</sup> Bernal, A.M. *La financiación de la Carrera...* op. cit.

1. En 22 de enero de 1688 los hombres de negocio aseguradores de la plaza de Cádiz<sup>17</sup> firman mancomunadamente un documento por el que se fijan los premios que se pagarían en las pólizas de seguros abiertas en dicha ciudad, con vigencia de tres años, con obligación de todos los firmantes de guardar y hacer cumplir los precios pactados; se dice que se llega a dicho acuerdo como medio de reducir, y eludir, los quebrantos y menoscabos económicos que se siguen de la negociación de las pólizas de seguros. Los precios del seguro se fijan para los viajes a Indias pero también para las plazas europeas de Dantzing, Hamburgo, Londres, Dunquerque, Havre de Grecia, Saint Malô, Londres, Irlanda, Amsterdam, Zelanda, Rotterdam, Cádiz, Málaga, Ostende, Vizcaya, Galicia, Lisboa, Cartagena, Alicante, Marsella, Génova, Livorno, Sevilla y Cerdeña. Los firmantes del documento, constituidos en *Diputación del comercio Extranjero*, se comprometen a que nadie abrirá póliza por precios menores a los pactados, que ninguno de ellos firmará póliza que no vaya abierta por algún miembro de dicha Diputación, que el precio del seguro se recibirá de contado y que si hubiere pleito contra alguno de ellos todos ayudarán a la defensa.

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

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

Como ya hemos tenido ocasión de exponer en detalle<sup>18</sup>, el aspecto esencial de la financiación del comercio de Sevilla-Cádiz con las Indias se hizo, sobre todo, a crédito, bajo la modalidad de un instrumento arcaico -el *préstamo marítimo*, llamado también *bodmeric*, *prêt* a la *grosse* o cambio marítimo, entre otras denominaciones, según modalidades-, que conocería, gracias a la Carrera de Indias un protagonismo indiscutible en las actividades mercantiles y financieras de todo el comercio europeo con las colonias durante el largo período de fines del siglo XV hasta comienzos del siglo XIX. No es momento ahora de describir en detalle la casuística de lo que fuera la funcionalidad y alcance económico de crédito a través del préstamo marítimo y su interrelación con el negocio de los seguros, remitiendo al lector interesado a lo que ya tenemos publicado al respecto.

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

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

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

<sup>18</sup> Bernal, A.M. *La financiación de la Carrera de Indias...* op. cit.

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

A tener en cuenta, en los aspectos contables de los seguros, serían el cálculo del *índice de siniestrabilidad*. Del ejemplo que ya estudiamos<sup>19</sup> de la compañía Lapi, que opera en Sevilla en los años de 1532-1537, se deduce que: a) el importe de las primas cobradas por la Cía ascendió a 1.376.391; b) que el importe de los siniestros pagados sumaron 679.477 y c) quedando un beneficio líquido de 696.914, dando como resultado un índice de siniestrabilidad del 49.3% y un beneficio neto del 50,6%. No es fácil desentrañar los aspectos contables de la aseguración en una contabilidad de coste, por la diversidad de supuestos que puedan contemplarse así como por el carácter siempre litigioso que llevan anexo el pago de los seguros una vez producido el siniestro. Del segundo caso analizaremos la participación del seguro en una liquidación por avería gruesa en 1780 y del primero ofreceremos un resumen de lo que supusiera el coste de aseguración a la Compañía de la Habana de 1774 a 1803.

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

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

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

A. Seguros / Carga	42.42%	Fletes / Carga	51.81%
Seguros / Fletes	81.87%	Reaseguros/Seguros	72.00%

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

Corresponden a la Carga el	44.48%
id a los fletes	23.04%
id, a seguros + reaseguro	32.48%

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

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

Durante la primera etapa analizada, de 1741 a 1752:

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

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

% de Derechos e Impuestos sobre Capital invertido	44.18%
% Fletes	16.80%
% Seguros	16.14%

% Seguros sobre Fletes 96%

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

	Rs. plata	%
a. Sobre casco y quilla de los 2 navíos propios de la Cía	82.680	10.50
b. Sobre casco y carga de id id id id.	27.720	3.52
c. Sobre Géneros y Facturas, en barcos propios y otros	262.655	33.36
d. Sobre Efectos	44.709	5.67
e. Sobre Caudales a riesgo en barcos propios	54.147	6.87
f. Sobre Plata retornada de América	38.843	4.93
g. Sobre Azúcares y Palo de Campeche	266.234	33.81
h. Sin especificar	10.326	1.31
total	787.314	

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

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

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

bles, dada la coyuntura, en que alcanzan entre el 20 y 30% y un año, 1797, superan el 70%. Por último, el dato que relaciona seguros y fletes pagados (G) por la Cia ofrece una amplia dispersión cuyo comentario exigiría un análisis más detenido. Lo que esperamos que en fecha próxima podremos culminar en el estudio que de más amplio contenido llevamos preparando sobre el mercado de los seguros marítimos en la Carrera de Indias desde hace ya algunos años.

A.M. Bernal  
Universidad de Sevilla

APÉNDICE N°1

Relación de ASEGURADORES en la Carrera de Indias  
Muestra aleatoria: años 1597-1645  
Archivo General de Indias

Año	Asegurador	A	B	C	D	E
1624	adriaen van der vert	600ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1627	adriano delegasso	1000ds	7.0	26	17	casco, buque
1624	adriano delegasso	1000ds	9.0	9	1	casco-buque
1627	alonso illesca carrasquilla	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	alonso illesca carrasquilla	2500rs	14.0	15	9	escr. riesgos
1624	alonso illesca carrasquilla	400ds	9.0	9	1	casco-buque
1625	alonso illesca carrasquilla	300ds	6.0	11	3	escr. riesgos
1625	alonso illesca carrasquilla	200ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1625	alonso illesca carrasquilla	200ds	13.0	13	4	coloniales
1625	alonso illesca carrasquilla	300ds	10.0	5	7	tabaco
1627	antonio de arnijo	1000ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	antonio de arnijo	4000rs	14.0	15	9	escr. riesgos
1625	antonio de arnijo	300ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1625	antonio de arnijo	1000ds	9.0	12	1	casco-buque
1625	antonio de arnijo	300ds	10.0	5	7	tabaco
1625	antonio de bonman	200ds	10.0	5	7	tabaco
1624	antonio de bonman	2000rs.v	14.0	15	9	casco-buque
1610	antonio de uquesne	2000ds	10.0	27	18	escr. riesgo
1622	antonio l. de andrade	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1621	antonio m° bucarelli	300ds	12.0	1	5	pipas vino
1622	antonio m° bucarelli	1000ds	9.0	29	18	casco-buque
1627	antonio m° bucarelli	1000ds	7.0	26	17	casco, buque
1624	antonio m° bucarelli	6000rs	10.0	10	9	escr. riesgos
1624	antonio m° bucarelli	1000ds	9.0	9	1	casco-buque
1624	antonio m° bucarelli	5000rs	14.0	15	9	escr. riesgos
1625	antonio m° bucarelli	500ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1625	antonio m° bucarelli	6000rs.v	10.0	4	11	escr. riesgo
1625	antonio m° bucarelli	1000ds	9.0	12	1	casco-buque
1626	antonio m° bucarelli	5000rs.pl	20.0	16	2	azúcar
1624	ant. spinola, alej. grimaldo	6000ds	5.0	24	15	plata-seguro
1621	bartolome grosso	400ds	12.0	1	5	pipas vino
1624	bartolome grosso	5000rs	14.0	15	9	escr. riesgos
1624	bartolome sanchez gallardo	2000rs	10.0	10	5	escr. riesgos
1624	c. vanymerscel	200ds	10.0	6	7	tabaco-seguro
1625	carlos helot, nicolas auger	400ds	10.0	5	7	tabaco
1624	cornelio adriaensen	200ds	10.0	6	3	casco-buque
1624	cornelio adriaensen	400ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	cornelio adriaensen	3000rs.v	14.0	15	9	mercaderías
1625	cornelio adriaensen	200ds	10.0	5	7	tabaco
1620	cornelio adriaensen	500ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1620	cornelio jansen de vischoven	300ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1625	cristostomo vanymerscel	300ds	6.0	11	3	escr. riesgos
1625	cristostomo vanymerscel	200ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1626	cristostomo vanymerscel	1700rs	12.0	14	1	escr. riesgos
1622	cristobal de carrion	500ds	7.0	26	17	casco, buque
1624	cristobal de carrion	300ds	14.0	15	9	escr. riesgos
1624	cristobal de carrion	500ds	9.0	9	1	casco-buque
1624	david banten	600ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1625	diego Lopez arrias	300ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1620	diego valhoar	300ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1620	domingo potteen, jacques litten	200ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1627	domingo de cuba	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	domingo de cuba	5000rs	50.0	25	16	palo brasil
1625	eduardo ribarola	12000rs.pl	6.5	20	12	mercaderías
1625	el noble conique	400ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1610	felipe y antonio vomon	300ds	10.0	27	18	escr. riesgo

1628	francisco almonte	1000ds	7.0	19	11	casco-buque
1625	francisco de ovalle	300ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1625	francisco de ovalle	300ds	13.0	13	8	coloniales
1630	francisco de peralta	300ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1621	francisco serradino	200ds	6.0	28	19	escr. riesgo
1621	francisco smit	300ds	12.0	1	5	pipas vino
1622	francisco smit	600ds	9.0	29	18	casco-buque
1623	francisco smit	5000rs	50.0	25	16	palo brasil
1624	francisco smit	1000ds	9.0	9	1	casco-buque
1624	francisco smit	3000rs.v	14.0	15	9	casco-buque
1625	francisco smit	3000rs.v	10.0	4	11	escr. riesgo
1622	francisco smit	400ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1624	geraldo gonaert	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1625	geraldo gonaert	4000rs.v	14.0	15	9	mercaderías
1625	geraldo gonaert	400ds	8.0	11	3	escr. riesgos
1625	geraldo gonaert	4000rs.v	10.0	4	11	escr. riesgo
1621	guillen clout	400ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1622	guillen clout	600ds	6.0	20	19	escr. riesgo
1625	guillen clout	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1630	guillen clout	200ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1625	guillermo clout	400ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1625	gutierre tristan	2000rs.v	10.0	4	11	escr. riesgo
1624	ilegible por rotura	200ds	10.0	5	7	tabaco
1625	j. galeago gallano, jacome montoyo	2000rs	14.0	15	9	escr. riesgos
1625	j. jacome merelo, nicolas spinola	200ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1621	jacome callasano x nicolas spinola	500ds	9.0	12	1	casco-buque
1622	jacques bowles	500ds	6.0	28	19	escr. riesgo
1624	jacques bowles	400ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	jacques bowles	5000rs	14.0	15	9	escr. riesgos
1624	jacques bowles	300rs	10.0	10	5	escr. riesgos
1624	jacques bowles	400ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	jacques bowles	600ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	jacques bowles	1000ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1627	jacques bowles	4000rs.v	10.0	4	11	escr. riesgo
1621	jacques estarquel	1000ds.v	14.0	22	13	casco-buque
1624	joan conique, corn. von benmet	490ds	6.0	28	19	escr. riesgo
1622	joan cortes	400ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	joan cortes	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1597	joan ingelman	800ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	joan perez henriquez	200ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	joan perez henriquez	5000rs	14.0	21	2	coloniales
1625	joan perez henriquez	300ds	10.0	15	9	escr. riesgos
1625	joan perez henriquez	500ds.v	10.0	6	7	tabaco-seguro
1625	joan perez henriquez	500ds	12.0	7	5	mercaderías
1626	joan perez henriquez	5000rs.pl	13.0	13	8	coloniales
1625	joan vermalen	300ds	20.0	16	2	azúcar
1624	joan vermolen	3000rs.v	10.0	5	7	tabaco
1630	jorge de aguilat	3000rs.v	14.0	15	9	mercaderías
1630	jozeph de maquere	300ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1645	juan agustin gersi	400ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1622	juan alberto	20000rs.pl	6.5	20	12	mercaderías
1624	juan alberto	400ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	juan alberto	2000rs.v	14.0	15	9	casco-buque
1625	juan alberto	500ds	9.0	9	1	casco-buque
1645	juan andrea ayrolo	200ds	10.0	5	7	tabaco
1610	juan bautista sitman	10000rs.pl	6.5	20	12	mercaderías
1625	juan beilino	300ds	10.0	27	18	escr. riesgo
1627	juan cabrera de cardenas	300ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1624	juan cabrera de cardenas	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1625	juan cabrera de cardenas	500ds	9.0	9	1	casco-buque
1628	juan cabrera de cardenas	1000ds	9.0	12	1	casco-buque
1630	juan cabrera de cardenas	500ds	7.0	19	11	casco-buque
1620	juan cabrera de cardenas	600ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1620	juan cervino	200ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1624	juan conique, cristmo vanbermel	10000rs.pl	10.0	17	4	oro-plata
1625	juan de honive	300ds	14.0	15	9	escr. riesgos
1622	juan de hunkle	1000ds	9.0	12	1	casco-buque
1620	juan jansen de bishoven	1000ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	juan pablo rusco	300ds.pl	10.0	18	10	casco-buque
1624	juan pablo rusco	2000rs	14.0	15	9	escr. riesgos
1625	juan pablo rusco	300ds	10.0	6	7	tabaco-seguro
1625	juan pablo rusco	200ds.v	12.0	7	5	mercaderías
1625	juan pablo rusco	2000rs.v	10.0	4	11	escr. riesgo
1625	juan pablo rusco	200ds	10.0	5	7	tabaco
1627	juan perez henriquez	1000ds	9.0	29	18	casco-buque
1627	juan perez henriquez	1000ds	14.0	22	13	casco-buque
1622	juan vermolen	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1627	juan zarco de amaya	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	juan z	500ds	9.0	29	18	casco-buque
1621	j. jacome merelo x j. j. javana	400ds	6.0	28	19	escr. riesgo
1624	lanfran david	4000rs.v	14.0	15	9	casco-buque
1624	lanfran david	600ds	9.0	9	1	casco-buque

1621	Juan de David	400ds v.	14.0	2	13	casco-buque
1630	Yevhina Contralto	300ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1623	Lucas Cervera	500ds	13.0	1	13	topa India
1624	Lucas Cervera	500ds	9.0	9	1	casco-buque
1624	Lucas Cervera	300ds	14.0	15	9	mercaderías
1625	Lucas Cervera	200ds	10.0	5	7	tabaco
1625	Lucas Cervera	300ds v.	12.0	7	5	mercaderías
1627	Lucas Cervera	1000ds	14.0	22	13	casco-buque
1630	Manuel Mendez de Acuña	200ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1625	Manuel Sánchez Chaparro	300ds	10.0	5	7	tabaco
1623	Miguel de Salcedo, don	200ds	14.0	1	14	topa India
1624	Miguel de Salcedo, don	3000ds	14.0	15	9	mercaderías
1624	Miguel de Salcedo, don	3000ds	10.0	10	5	mercaderías
1625	Miguel de Salcedo, don	300ds	10.0	5	7	tabaco
1625	Miguel Machado	1000ds	9.0	12	1	casco-buque
1627	Miguel Machado	1000ds	14.0	22	13	casco-buque
1625	Nicolás de Silva	300ds v.	12.0	7	5	mercaderías
1622	Nicolás de Silveira	300ds	9.0	29	10	casco-buque
1630	Nicolás de Silveira	500ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1630	Nicolás de Suerre	4000ds	50.0	25	16	topa Brasil
1623	Nicolás de Vercell	400ds	6.0	20	19	mercaderías
1621	Nicolás Parmentier & Inocencio Cavana	500ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1630	Nicolás y Adrián Bofos	600ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1625	Pablo Vicencio Justiniانو	300ds	13.0	15	0	coloniales
1630	Pedro Alouque	500ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1623	Pedro de Santa María	200ds	10.0	0	3	casco-buque
1623	Pedro de Santa María	2500ds	50.0	25	16	topa Brasil
1624	Pedro de Santa María	3000ds	14.0	15	9	mercaderías
1625	Pedro de Santa María	3000ds v.	10.0	4	11	mercaderías
1625	Pedro de Santa María	300ds	10.0	5	7	tabaco
1625	Pedro de Kalon	500ds	9.0	12	1	casco-buque
1622	Pedro Díez de Santa María	300ds	9.0	29	10	casco-buque
1625	Pedro Díez de Santa María	300ds	13.0	13	0	coloniales
1624	Pedro Juan Planes	400ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1625	Pedro María Ayrolo	200ds v.	12.0	7	5	mercaderías
1597	Pedro Peroutera	300ds	20.0	21	2	coloniales
1630	Pedro Vandervayre, Juan Colarte	300ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1645	Ricardo Mites	800ds pl	6.5	20	12	mercaderías
1622	Salvador de Espinosa	1000ds	7.0	26	17	casco-buque
1625	Salvador de Espinosa	1000ds	9.0	12	1	casco-buque
1622	Salvador Gómez de Espinosa	1000ds	9.0	29	10	casco-buque
1627	Salvador Gómez de Espinosa	1000ds	14.0	22	13	casco-buque
1628	Sancho Campero	500ds	7.0	19	11	casco-buque
1630	Tejmo Canós	600ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1630	Tejmo Canós	200ds pl	10.0	10	10	casco-buque
1621	Victor Carrier, Vicente Gallo	400ds	6.0	28	19	mercaderías

- CLAVES:  
A: Cantidad que asegura con indicación del tipo de moneda (ds=ducados; rs=reales)  
B: Tanto por ciento del premio del seguro  
C: Nombre de la nao  
D: Trayecto que cubre el seguro:  
1. Sevilla-Nueva España 2. Sto. Domingo-Sevilla 3. Sevilla-Cartagena Indias  
4. Nueva España-Sevilla 5. Cádiz-Angola 6. Honduras-Sevilla  
7. Matanzas-Sevilla 8. Puerto Rico-Sevilla 9. Lisboa-Ardas-Cartagena I.  
10. Cartagena I.-Sevilla 11. Sevilla-Tierra Firme 12. Sanlúcar-Ave de Gracia  
13. Sto. Tomás Cst.-Sevilla 14. Goa-Lisboa 15. Habana-Sanlúcar  
16. Habana-Sevilla 17. Portobelo-Sevilla 18. Sto. Tomás Cst.-Sevilla  
19. Tenerife-Nueva España

APÉNDICE N° 2

Carrera de Indias: % de los Premios de los seguros  
Muestra aleatoria: 1597-1645  
Archivo General de Indias

Año	Asegurador	Cuántia	% Premio	Nave	Tray.	Seguro
1624	ant. spinola, alej. gramallo	6000 ds	5.0	24	15	plata-oro
1621	victor carrier, vicente gallo	400 ds	6.0	28	19	mercaderías
1621	francisco serradino	200 ds	6.0	28	19	mercaderías
1621	guillen elout	600 ds	6.0	28	19	mercaderías
1621	nicolas parmentier & inocencio cavana	400 ds	6.0	28	19	mercaderías
1621	jacome calisano & nicolas spinola	500 ds	6.0	28	19	mercaderías

1621	J. jacome mecelo & j. j. cavana	400 ds	6.0	28	19	mercaderías
1621	jacome estarquel	490 ds	6.0	28	19	mercaderías
1645	Juan andrea ayrolo	1000 ds pl	6.5	20	12	mercaderías
1645	esteban tiburula	1200 ds pl	6.5	20	12	mercaderías
1645	ricardo mites	800 ds pl	6.5	20	12	mercaderías
1645	Juan aquilino gerra	2000 ds pl	6.5	20	12	mercaderías
1620	francisco almonte	1000 ds	7.0	19	11	casco-buque
1622	adriano delegasso	1000 ds	7.0	26	17	casco-buque
1622	antonio m° bucareli	1000 ds	7.0	26	17	casco-buque
1622	crisotbal de carrion	500 ds	7.0	26	17	casco-buque
1628	sancho campero	500 ds	7.0	19	11	casco-buque
1620	Juan cabrera de cardenas	500 ds	7.0	19	11	casco-buque
1622	salvador de espinosa	1000 ds	7.0	26	17	casco-buque
1625	gerardo gonaert	400 ds	8.0	11	3	mercaderías
1625	crisostomo vanymercel	300 ds	8.0	11	3	mercaderías
1625	alonso lileuca carraquilla	300 ds	8.0	11	3	mercaderías
1624	adriano delegasso	1000 ds	9.0	9	1	casco-buque
1624	Juan alberto	500 ds	9.0	9	1	casco-buque
1625	antonio de arrijo	1000 ds	9.0	12	1	casco-buque
1625	J. jacome mecelo, nicolas spinola	500 ds	9.0	12	1	casco-buque
1622	domingo de canis	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	alonso lileuca carraquilla	400 ds	9.0	9	1	casco-buque
1624	Juan cabrera de cardenas	500 ds	9.0	9	1	casco-buque
1625	pedro de kalon	500 ds	9.0	12	1	casco-buque
1625	salvador de espinosa	1000 ds	9.0	12	1	casco-buque
1624	Juan de David	600 ds	9.0	9	1	casco-buque
1622	gerardo gonaert	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1625	Juan cabrera de cardenas	1000 ds	9.0	12	1	casco-buque
1622	guillen elout	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	francisco smit	600 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Juan ?	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	antonio de arrijo	1000 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Juan perez henriquez	1000 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	alonso lileuca carraquilla	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	pedro díez de santa maria	300 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	antonio l. de andrade	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	antonio m° bucareli	1000 ds	9.0	9	1	casco-buque
1622	Juan de munibe	1000 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Juan cabrera de cardenas	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Juan verholen	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Jacques bowles	400 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Nicolás de Silveira	300 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Juan alberto	400 ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	Lucas Cervera	500 ds	9.0	9	1	casco-buque
1624	crisotbal de carrion	500 ds	9.0	9	1	casco-buque
1622	antonio m° bucareli	1000 ds	9.0	29	18	casco-buque
1624	Jacques bowles	1000 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	David Bautin	600 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	Jacques bowles	400 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	adriaen van der veer	600 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	cornelio adriaensen	400 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	Juan conique, corn. von benmet	400 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	Juan cortez	400 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	pedro juan planes	400 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1624	Jacques bowles	600 ds	9.0	2-3	6	cajones añil
1625	Juan de munde	1000 ds	9.0	12	1	casco-buque
1627	Juan cortez	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1622	Juan zarco de mayra	500 ds	9.0	29	18	casco-buque
1625	antonio m° bucareli	1000 ds	9.0	12	1	casco-buque
1625	Miguel Machado	1000 ds	9.0	12	1	casco-buque
1624	francisco smit	1000 ds	9.0	9	1	casco-buque
1622	salvador gomez de espinosa	1000 ds	9.0	29	18	casco-buque
1625	cornelio adriaensen	200 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	pedro de santa maria	300 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	miguel de salcedo, don	300 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	alonso lileuca carraquilla	400 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	antonio de arrijo	300 ds	10.0	5	7	tabaco
1624	Juan pablo riera	300 ds	10.0	6	7	tabaco/seguro
1625	carlos helot, nicolas auger	400 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	guillermo tripitan	200 ds	10.0	5	7	tabaco
1624	crisostomo vanymercel	200 ds	10.0	6	7	tabaco/seguro
1625	Juan alberto	200 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	Lucas Cervera	200 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	antonio de bonnan	200 ds	10.0	5	7	tabaco
1625	Juan verholen	300 ds	10.0	5	7	tabaco
1624	Jacques bowles	500 ds	10.0	10	5	mercaderías
1621	Juan zome canche, guillermo	1000 ds	10.0	10	5	mercaderías
1624	antonio m° bucareli	600 ds	10.0	10	5	mercaderías
1621	Miguel de Salcedo, don	600 ds	10.0	10	5	mercaderías
1628	Juan Cervera	1000 ds pl	10.0	17	4	topa plata
1624	Juan perez henriquez	300 ds	10.0	0	7	tabaco/seguro

1625	mamel sanchez chaparro	300	da	10.0	5	7	tabaco
1623	pedro de santa maria	200	ds	10.0	8	3	casco-buque
1623	cornelio adriaensen	200	ds	10.0	8	3	casco-buque
1625	juan pablo rusco	200	da	10.0	5	7	tabaco
1618	juan bautista sitman	300	da	10.0	27	18	escri.riesgo
1625	antonio m° bucarelli	6000	rs.v	10.0	4	11	escri.riesgo
1610	cornelio jansen de vischoven	300	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	cornelio adriaensen	500	da pl	10.0	10	10	casco-buque
1618	felipe y antonio vomon	3000	da	10.0	27	18	escri.riesgo
1630	diego vauhau	300	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1625	guillermo clout	2000	rs.v	10.0	4	11	escri.riesgo
1630	dionisio pottoni, jacques fitter	200	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1625	juan pablo rusco	2000	rs.v	10.0	4	11	escri.riesgo
1630	francisco de peralta	300	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1625	francisco smit	3000	rs.v	10.0	4	11	escri.riesgo
1630	nicolas de suerte	500	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	nicolas reysert	500	da pl	10.0	10	10	casco-buque
1630	mamel mendez de acuña	200	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	guillen clout	400	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	levante comelio	300	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1618	antonio de aqueane	2000	da	10.0	27	18	escri.riesgo
1630	josé de aquilan	300	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1625	pedro de santa maria	3000	rs.v	10.0	4	11	escri.riesgo
1630	josé de mapeire	400	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	juan jansen de kisthoven	300	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	pedro albuque	500	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1625	jacques bowles	4000	rs.v	10.0	4	11	escri.riesgo
1625	geraldo gonart	4000	rs.v	10.0	4	11	escri.riesgo
1630	nicolas y adlan baños	600	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	juan cabrera de cardenas	600	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	telmo musato	200	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	juan cabrera de cardenas	200	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	pedro vandervayce, juan colarte	300	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1630	simon canis	600	da pl	10.0	18	10	casco-buque
1626	crisostomo vanymercel	1700	rs	12.0	14	1	escri.riesgos
1621	bartolomeo grosso	400	da	12.0	1	5	pipas vino
1625	crisostomo vanymercel	200	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	juan perez henriquez	500	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	francisco de ovalle	300	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	juan berthou	300	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1621	antonio m° bucarelli	300	da	12.0	1	5	pipas vino
1625	juan pablo rusco	200	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	nicolas de gilva	300	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	antonio de arnijo	300	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	l mondo montique	200	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	alonso illiesca cartasquilla	200	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	jalapaço galiano, jacome montoya	200	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	geraldo gonart	400	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	guillen clout	200	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	antonio m° bucarelli	500	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	lucas cervera	300	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	diego lópez rolas	300	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1621	francisco smit	300	da	12.0	1	5	pipas vino
1625	francisco smit	400	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	pedro maria ayrolo	200	da.v	12.0	7	5	mercaderias
1625	francisco de ovalle	300	da	13.0	13	8	coloniales
1625	juan perez henriquez	500	da	13.0	13	8	coloniales
1625	pablo vicencio juan linano	300	da	13.0	13	8	coloniales
1625	pedro lópez de santa maria	300	da	13.0	13	8	coloniales
1625	alonso illiesca cartasquilla	200	da	13.0	13	8	coloniales
1624	jacques bowles	5000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1624	juan pablo rusco	1000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1624	antonio m° bucarelli	5000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1627	lanfran david	400	da v.	14.0	22	13	casco-buque
1624	cratobal de cartlon	300	da	14.0	15	9	escri.riesgos
1623	lucas cervera	500	da	14.0	23	14	ropa India
1624	lanfran david	500	da.v	14.0	15	9	casco-buque
1627	juan perez henriquez	1000	da	14.0	27	13	casco-buque
1624	cornelio adriaensen	1000	da.v	14.0	15	9	mercaderias
1627	jacques bowles	1000	da.v	14.0	27	13	casco-buque
1624	juan comique, cristino vambornet	100	da	14.0	15	9	escri.riesgos
1627	salvador gomez de rufinosa	1000	da	14.0	22	13	casco-buque
1624	joan vermeten	1000	da.v	14.0	15	9	mercaderias
1624	flexible por rotura	2000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1627	miguel machado	1000	da	14.0	22	13	casco-buque
1623	miguel de salcedo, don	500	da	14.0	23	14	ropa India
1624	antonio de arnijo	4000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1627	lucas cervera	1000	da	14.0	22	13	casco-buque
1624	lucas cervera	3000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1624	antonio de bonnon	2000	rs.v	14.0	15	9	casco-buque
1624	juan perez henriquez	5000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos

1624	francisco smit	3000	rs.v	14.0	15	9	casco-buque
1624	alonso illiesca cartasquilla	2500	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1624	juan alberto	2000	rs.v	14.0	15	9	casco-buque
1624	pedro de santa maria	3000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1624	miguel de salcedo, don	3000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1624	geraldo gonart	4000	rs.v	14.0	15	9	mercaderias
1624	bartolomeo grosso	5000	rs	14.0	15	9	escri.riesgos
1626	juan perez henriquez	5000	rs.pl	20.0	16	2	azúcar
1597	juan inquilman	200	da	20.0	21	2	coloniales
1626	antonio m° bucarelli	5000	rs.pl	20.0	16	2	azúcar
1597	pedro berwerters	300	da	20.0	21	2	coloniales
1623	domingo de cubaga	5000	rs	50.0	25	16	palo brasil
1621	francisco smit	5000	rs	50.0	25	16	palo brasil
1623	nicolas deucolla	4000	rs	50.0	25	16	palo brasil
1623	pedro de santa maria	2300	rs	50.0	25	16	palo brasil

APÉNDICE N° 3

COMPAÑÍA DE LA HABANA

Capital, Créditos, Mercaderías, Seguros y Fletes:1774-1803

AÑO	Fondos propios	Créditos	Mercaderías	SEGUROS	Fletes Comisión	A	B	C	D	E	F	G	
1774	4073896	1181408	267951	13627	0	11603	14.4	3.15	31.5	0.17	1.15	5.37	0.00
1775	7667339	1320873	403506	0	0	6843	17.2	5.26	30.5	0.00	0.00	0.00	0.00
1776	13029461	6121929	1218524	0	0	23767	46.8	9.33	19.8	0.00	0.00	0.00	0.00
1777	14086110	4132662	3289138	66183	0	14766	29.4	6.86	30.4	0.47	1.60	5.36	0.00
1778	14922831	3734244	330893	86712	0	3924	22.3	2.08	6.32	0.58	2.60	17.8	0.00
1779	16699652	2995346	9982672	89664	0	18004	17.9	69.7	333	0.56	2.89	0.90	0.00
1780	18969120	3468389	835626	174049	0	8734	21.6	3.36	15.4	1.09	5.03	32.4	0.00
1781	17046474	2267106	97398	3288	0	0	12.9	0.87	4.41	0.02	0.15	2.48	0.00
1782	15326941	3266623	34631	465373	0	4236	14.6	0.23	1.53	3.04	20.5	1344	0.00
1783	15044584	4100120	1040470	67315	0	20410	27.2	6.92	26.3	0.45	1.66	6.47	0.00
1784	13987426	3304912	4465869	46360	0	22877	23.4	32.0	135	0.33	1.40	1.04	0.00
1785	14682182	4478484	4463212	68793	0	13308	30.8	16.7	54.6	0.47	1.54	2.81	0.00
1786	18448206	4917888	1504261	41842	0	6133	31.8	9.74	30.5	0.27	0.84	2.76	0.00
1787	18322284	8080237	2426867	33077	136831	16083	33.1	15.8	47.7	0.22	0.45	1.36	26.0
1788	15760585	4911970	3022052	20021	326648	3608	31.1	13.8	41.3	0.12	0.41	0.99	35.8
1789	0	3682177	804334	36506	181440	0	31.2	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	20.1
1790	18129801	5087784	1892951	74431	327316	20662	33.4	12.8	37.4	0.49	1.47	2.93	22.7
1791	14743062	6130859	2612452	88331	461798	16804	41.8	13.6	32.6	0.23	0.78	2.40	30.4
1792	18285314	8787448	1969471	84441	218401	3419	37.7	12.8	34.1	0.55	1.46	4.29	38.8
1793	14932321	6245833	3386007	102240	246946	14848	41.8	15.7	37.7	0.48	1.42	6.30	40.9
1794	14988885	2148213	1801437	441716	460194	14286	44.3	13.6	88.5	2.95	20.3	23.2	98.9
1795	18742118	6315088	2105408	88442	204159	23689	40.0	19.6	49.1	0.60	1.51	3.08	46.7
1796	16130732	7339448	1851762	454772	649325	37780	45.5	9.63	21.1	2.82	6.20	28.3	70.0
1797	18806338	6836877	997919	497037	88126	26772	43.2	4.25	14.4	4.41	10.3	70.8	70.0
1798	16214156	5019761	487124	42443	47422	313	30.9	4.34	12.6	0.27	0.86	6.29	91.4
1799	18787800	7232712	1680380	140086	13485	4788	45.9	10.6	33.2	0.68	1.94	8.24	103.8
1800	18876114	6581253	303188	0	0	0	41.4	1.91	4.41	0.00	0.00	0.00	0.00
1801	16388953	10318561	731088	0	0	348	43.9	6.49	7.08	0.00	0.00	0.00	0.00
1802	16460648	10640501	1874788	48804	210406	4652	44.0	5.49	14.7	0.30	0.47	3.16	23.4
1803	14944864	10042128	654944	81018	123048	4438	59.2	3.87	6.82	0.30	0.81	7.79	41.4

CLAVES:

Fondos propios: Lo constituyen los capitales propios de la Compañía en cada año, tras utilidades y repartos de beneficio, en Rs. vellón.

Créditos: Son los adeudados por la Compañía, en Rs. de vellón, tomados en su mayoría en concepto de préstamos marítimos o contratos de cambio a riesgo marítimo.

Mercaderías: Indica el importe en reales de vellón de los géneros, nacionales y extranjeros, con que ha negociado la Compañía en América.

SEGUROS: Indica lo que han importado en reales de vellón los *Prenios satisfechos* por razón de Seguros.

Fletes: Indica las cantidades pagadas por concepto de fletes en rs. de vellón.

Comisión: Indica las cantidades pagadas en concepto de corretaje o intermediación mercantil, excluidos los Seguros.

Ratio calculado en %:

A. Relación porcentual de los Créditos respecto a los Fondos propios.

B. id id de Mercaderías sobre Fondos propios

C. id id de Mercaderías sobre los Créditos

D. id id de Seguros respecto a los Fondos propios

E. id id de Seguros id Créditos

F. id id de Seguros id Mercaderías

G. id id de Seguros id Fletes

H. id id de Fletes respecto a Mercaderías</

## EL MERCADO INTERNACIONAL DE SEGUROS DE BURGOS EN EL SIGLO XVI

HILARIO CASADO ALONSO

*Universidad de Valladolid*

El estudio del seguro dentro de la historia económica es un tema muy poco investigado en las diferentes historiografías, tanto españolas como del resto del mundo. Las publicaciones existentes versan sobre todo en los aspectos jurídicos, así como en la evolución y desarrollo comparativo de lo que fue dicha institución. Pero, por el contrario, poco sabemos acerca de las connotaciones y repercusiones estrictamente económicas que tuvo y tiene la práctica asegurativa. Cuestiones como el precio del seguro, la reconstrucción de sus series, las características de los mercados aseguradores, la cantidad y peculiaridades de los capitales que corrieron con los riesgos de tal actividad, las relaciones entre finanzas y seguros, el nacimiento de las compañías de seguros, los beneficios de la práctica asegurativa, etc. permanecen aún muy oscuras. Indudablemente, una de las causas de tal desconocimiento viene motivada por la dificultad de análisis y localización de las fuentes para el estudio de la historia del seguro, al menos para la época preindustrial. La documentación - pólizas y libros de contabilidad - es fundamentalmente de tipo privado, lo que se ha traducido tanto en su desaparición como en el carácter disperso de su localización.

El objetivo de este trabajo es cubrir, de manera muy parcial, alguna de las lagunas en ese desconocimiento. Lo que presento es un análisis preliminar y aún inconcluso del mercado asegurativo de la que fue una de las principales Bolsas Internacionales de Seguros en el siglo XVI: la plaza de Burgos<sup>1</sup>. Estudio en el que estoy embarcado desde hace varios años y en el cual estoy procesando informáticamente los miles de pólizas que se han conservado en el Archivo del Consulado de Burgos. Documentación que está siendo completada con la

<sup>1</sup> El tema de los seguros burgaleses ya fue analizado por M. BASAS FERNANDEZ., *El seguro marítimo en Burgos (siglo XVI)*. Bilbao, 1963.

procedente de otros archivos españoles, más la de los archivos de Amberes y Brujas en Bélgica. Calculo que el resultado final serán datos de más 10.000 pólizas de seguros marítimos, reaseguros y seguros de vida, cuyo ámbito cronológico se extiende desde 1481 hasta 1619 - la época de esplendor del comercio castellano con Europa - y que geográficamente abarcan a todo el mundo mercantil de la época. Sin embargo, en estas páginas me ceñiré a señalar parcialmente y de manera telegráfica algunos de sus aspectos. Por un lado, el análisis del mercado asegurativo burgalés en el periodo que va de 1565 a 1619, que es donde se han conservado la mayor parte de la documentación, y, por otra parte, a algunas de sus características. En un futuro, que espero próximo, presentaré en un libro el estudio completo de los seguros burgaleses en los siglos XV y XVI.

### 1.- Los antecedentes y la regulación del seguro marítimo en Burgos.

Como es conocido, Burgos fue la plaza que lideró el comercio exterior de los territorios de la Corona de Castilla con el resto de países europeos durante la Edad Media y el siglo XVI. El origen de dicho desarrollo hay que buscarle en el siglo XII, cuando al calor del crecimiento económico producido por el Camino de Santiago proliferaron los intercambios mercantiles por toda España. La ciudad castellana supo aprovechar tales impulsos convirtiéndose en el punto central del comercio que se estableció entre el interior de la meseta y la cornisa cantábrica. Fruto de todo ello será que durante dicha centuria y las siguientes los mercaderes burgaleses dirigirán los tráficos que se establecen entre Castilla y los territorios europeos de la fachada atlántica: Francia, Bretaña, Inglaterra, Flandes y Alemania. Apoyados por las flotas vascas, santanderinas, asturianas o gallegas fueron entretejiendo una tupida red de conexiones en las principales plazas comerciales de aquellas tierras. En Brujas, Londres, Nantes, Ruán, La Rochela o Burdeos crearon colonias de mercaderes, cuyos miembros se encargaban de establecer todo tipo de negocios y de representar a las compañías que, asentadas en Burgos, comerciaban en aquellas tierras.

El punto máximo de dicho esplendor mercantil se alcanzó a partir de los años 1430, durando tal prosperidad hasta las décadas finales del siglo XVI. Pero tal desarrollo produjo otro fenómeno desde principios del siglo XV: la ampliación de las áreas de comercio de dichos tratantes burgaleses. Desde mediados del siglo XIV y,

especialmente, desde finales de dicha centuria la presencia de barcos y mercaderes castellanos se extiende por el mediterráneo en abierta competencia con catalanes, valencianos o italianos. Dicha zona era, junto con la del Canal de La Mancha, la más prospera del momento y donde se estaban ensayando nuevas técnicas mercantiles. En las ciudades italianas de Toscana, Liguria o del Veneto en esos siglos habían nacido y desarrollado prácticas tales como la contabilidad por partida doble, el sistema de compañías, la letra de cambio o el seguro marítimo<sup>2</sup>.

Así pues, la penetración castellana en el Mediterráneo permitió a sus mercaderes conocer dichos instrumentos mercantiles novedosos. Conocimiento que vino acrecentado por la presencia en Castilla, especialmente en Sevilla, de colonias de comerciantes genoveses, florentinos, luqueses, etc. El fruto de todo ello es la llegada de la práctica asegurativa a los territorios castellanos, que muy probablemente debió de producirse en Sevilla en torno al segundo tercio del siglo XV<sup>3</sup>. De Sevilla, más las influencias catalanas, valencianas y otras propias, debió de pasar a Burgos<sup>4</sup>.

En dicha ciudad había un espléndido caldo de cultivo para que el seguro marítimo triunfara. Había dinero suficiente para invertirse en cubrir los riesgos de la práctica asegurativa. Había numerosos mercaderes que querían que sus mercancías estuvieran a salvo de los peligros de la navegación. Tenían naturales de dicha ciudad repartidos por toda Europa que les podían informar acerca de los riesgos de las rutas, de las características de los barcos y de las cargas, de los infortunios acaecidos en aquellas tierras, etc. Había una institución, la Universidad de Mercaderes de Burgos y más tarde el Consulado, que podía dar sentencia en caso de conflicto entre aseguradores y asegurados. Están claras, pues, las razones del éxito burgalés en los seguros marítimos<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* Burgos, Diputación Provincial, 1995. 2 vols.

<sup>3</sup> A. M. BERNAL., "Relaciones comerciales y seguros marítimos entre Sevilla y Portugal", *El tratado de Tordesillas y su época Congreso Internacional de historia*. Valladolid, 1995. pp. 863-874.

<sup>4</sup> A. GARCIA Y SANZ., "El seguro marítimo en España en los siglos XV y XVI". *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos* Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. 1. pp. 445-498.

<sup>5</sup> H. CASADO ALONSO (ed.), *Castilla y Europa. Comercio y mercaderes en los siglos XIV, XV y XVI*. Burgos, Diputación Provincial, 1995.

Los primeros datos conservados sobre seguros marítimos burgaleses se remontan a 1481. En dicho año encontramos en el libro de contabilidad del mercader Juan de Castro anotaciones que hablan cómo estaba asegurando cargamentos de otros burgaleses. En dicho libro aparecen asientos de 207 pólizas de seguros marítimos que abarcan desde dicho año hasta el de 1511. Comprenden todo tipo de rutas ( Flandes, Inglaterra, Normandía, Bretaña; Portugal, Azores, Italia e, incluso, América) y de mercancías (lana, tejidos, alimentos, especias, colorantes, azúcar, etc.)<sup>6</sup>.

Al parecer, todavía, la práctica asegurativa era una cuestión de índole privada que atañía exclusivamente a las partes contratantes del seguro, estando fuera de toda regulación legal. Hecho que no quiere decir que dicho seguros fueran excepcionales. Creo que los burgaleses de finales del siglo XV ya aseguraban la mayor parte de sus mercancías, lo que sin duda es un fiel reflejo del nivel de desarrollo comercial que habían alcanzado. Incluso estoy en condiciones de afirmar que fueron difusores de las técnicas asegurativas en otros ámbitos europeos. Al igual que ocurre con la utilización de la letra de cambio o la contabilidad por partida doble, los más antiguos documentos de seguros marítimos de Inglaterra, Bretaña o Burdeos se refieren a comerciantes burgaleses e italianos.

El reciente descubrimiento en el Archivo de la Diputación Provincial de Burgos de un primer modelo de póliza de seguros, que data del año 1509, supone la confirmación de tal aseveración<sup>7</sup>. La práctica asegurativa estaba tan desarrollada que hizo que el Consulado de Burgos estableciera una primera regulación jurídica de los seguros marítimos de Castilla. La pragmática que creaba en 1494 el Consulado de Burgos establecía que la Universidad de Mercaderes de dicha ciudad pasaba a poseer su propio tribunal mercantil y legislación. Dentro de dicho documento se habla de que las autoridades consulares estaban capacitadas para conocer las causas de seguros, aunque no se dice nada de las normas por las que habían de regularse. Es posible que

<sup>6</sup> H. CASADO ALONSO., "Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos". *Congreso internacional Bartolomeu Dias e a sua época* Oporto, 1989. Vol. III. pp. 585-608.

<sup>7</sup> F. BALLESTEROS CABALLERO, "El seguro marítimo en Burgos. Una póliza de 1509". *Boletín de la Institución Fernán González*, nº 207 (1993). pp. 207-217.

para dichos asuntos se recurriera a la legislación barcelonesa de 1484, aunque con diferencias derivadas de la tradición legislativa castellana.

Este relativo vacío legal se subsanó rápidamente. La existencia de un modelo de póliza del año de 1509 supone que se estaba avanzando hacia una legislación burgalesa autónoma. Pero va a ser la *Declaración de la póliza de seguros de 26 de enero de 1514* la que inicia verdaderamente la normativa burgalesa sobre seguros marítimos. En ella se establece cómo se han de hacer a partir de entonces los documentos asegurativos y todas las cláusulas que debe de contener. Se establecen condiciones de las mercancías prohibidas o no, las responsabilidades de las partes, los desembolsos, el pago de las primas, las notificaciones de siniestros, etc. Es, pues, el auténtico inicio de la regulación burgalesa<sup>8</sup>.

Dicha normativa se completó con los capítulos que a los seguros dedicaron las Ordenanzas Generales del Consulado de Burgos de 1538, la nueva fórmula de póliza de 1546 y las Ordenanzas Generales del Consulado de Burgos de 1572. Todas ellas forman todo un cuerpo legislativo sobre la aseguración, que no solo es, como ha estudiado espléndidamente el profesor Santos Coronas González, el más completo de la España del siglo XVI sino que es el que tuvo una mayor vigencia en dicha centuria<sup>9</sup>. Este hecho, unido al desarrollo comercial y financiero de Burgos, explica las razones de la conversión de dicha plaza en Bolsa Internacional de seguros. Había dinero para invertir y la total seguridad jurídica que ofrecía la legislación del Consulado. De ahí que a la ciudad burgalesa acudieran mercaderes y patronos de barcos de todas partes y nacionalidades.

Pero la legislación burgalesa no se ciñó exclusivamente al ámbito español, sus influjos se extendieron más allá de nuestras fronteras<sup>10</sup>. Sabemos que las ordenanzas consulares se conocieron y divulgaron por Francia, Inglaterra y los Países Bajos. El profesor M. Mollat ha demostrado cómo la normativa de seguros marítimos de Francia contenida en el *Guidon de la Mer* fue redactada por un mercader de origen español asentado en Ruán, Antonio Macías, el cual se basó en algunos capítulos de las

<sup>8</sup> S. CORONAS GONZALEZ, *Derecho mercantil castellano. Dos estudios históricos*. León, 1979.

<sup>9</sup> S. CORONAS GONZALEZ, *Derecho mercantil castellano...*

<sup>10</sup> S. CORONAS GONZALEZ, *El seguro marítimo en el ámbito comercial hispano-flamenco durante el siglo XVI*. Tesis doctoral inédita. Oviedo, 1975.

Ordenanzas de 1538 de Burgos<sup>11</sup>. De la misma manera, los profesores Ch. Verlinden y L.A. Boiteaux han mostrado el mismo fenómeno respecto a la *Costumbre de Amberes* de 1570<sup>12</sup>. Esta última se basó en las *Ordenanzas hechas por los cónsules de la Nación de España residentes en Brujas sobre seguros y pólizas de seguridad* de 1568. Y cómo es bien sabido dicha nación estaba bajo la dependencia administrativa y jurídica del Consulado de Burgos.

## 2.- El mercado asegurativo burgalés (1565-1619).

### a).- Fuentes del estudio del seguro burgalés.

Para estudiar, en una primera aproximación, el mercado asegurativo burgalés en la segunda mitad del siglo XVI he procedido a analizar 5.042 pólizas de seguros, que abarcan desde el año 1565 al de 1619 y que se encuentran en el Archivo del Consulado de Burgos existente en la Diputación Provincial de dicha ciudad<sup>13</sup>. Estas son solo una parte de las conservadas, cuyo número total aún ignoramos. Para hacer representativa la muestra hemos intentado, dentro de lo posible, escoger pólizas de diferentes quinquenios cronológicos. La sucesión temporal, el valor de las sumas de ducados aseguradas, así como el precio de los seguros, se pueden observar el Cuadro I.

CUADRO I  
EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS

Año	Nº de pólizas	Sumas aseguradas (ducados)	Premio medio %
1565	358	846.515,0	6,71
1566	243	501.603,0	8,73
1567	387	250.623,5	6,53
1568	1.039	1.170.065,8	6,97

<sup>11</sup> M. MOLLAT DU JOURDIN., "El Consulado de Burgos en las ciudades francesas". *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. 1. pp. 303-319.

<sup>12</sup> Ch. VERLINDEN., "Código de seguros marítimos según la costumbre de Amberes promulgada por el Consulado español en Brujas". *Cuadernos de Historia de España*, VII. 1947. L. A. BOITEAUX., *La fortune de mer: le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*. Paris, SEVPEN, 1968.

<sup>13</sup> ARCHIVO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BURGOS. Consulado. Libros nº 28 (113 fols); nº 37 (360 fols); nº 39 (512 fols); nº 46 (490 fols); nº 74 (390 fols); nº 95 (402 fols); nº 99 (455 fols); y nº 101 (178 fols).

1569	468	702.209,5	7,31
1570	160	324.196,7	7,90
1571	832	1.109.466,4	8,52
1572	6	2.850,0	10,83
1581	201	204.441,0	7,16
1582	63	53.610,0	9,79
1583	1	6.000,0	5,00
1584	285	294.536,7	7,29
1585	249	197.728,7	6,75
1586	176	152.693,5	9,08
1587	97	114.830,7	8,97
1588	90	103.715,0	8,66
1589	47	64.900,0	9,46
1590	46	52.725,0	9,43
1591	77	81.780,0	10,21
1592	29	23.675,0	10,59
1594	12	23.500,0	7,38
1595	33	33.140,0	6,85
1596	32	29.295,0	7,77
1597	25	19.125,0	8,50
1598	23	15.055,0	6,22
1599	7	5.700,0	6,50
1600	13	4.350,0	4,92
1601	10	6.400,0	4,40
1602	3	7.250,0	5,00
1603	2	4.800,0	4,50
1604	3	4.450,0	6,67
1605	7	14.350,0	5,50
1606	2	600,0	7,00
1607	4	1.000,0	5,00
1610	3	900,0	7,00
1611	3	620,0	5,33
1614	3	2.100,0	4,67
1615	1	1.300,0	10,00
1619	2	2.000,0	5,00
<b>Total</b>	<b>5.042</b>	<b>6.434.130,3</b>	<b>7,28</b>

Lo que se han conservado en dicho Archivo del Consulado de Burgos son Libros Registros de todas las pólizas de seguros que se tramitaban bajo el amparo jurídico de dicha institución consular. Tal requisito era obligatorio desde las Ordenanzas de 1538, que estableció que sólo se podían firmar seguros en el modelo de póliza que tenía establecido el Consulado y que todas ellas debían de transcribirse en el registro que a tal efecto existía y que era llevado por los secretarios de la Universidad de mercaderes de Burgos. Todo contrato que no estuviera registrado

carecía, pues, de validez ante los tribunales mercantiles burgaleses. Ello hacía que, a menudo, nos encontramos con pólizas realizadas en Medina del Campo, Madrid, Sevilla o en otras partes que eran confirmadas en Burgos. Dicho registro daba garantías jurídicas a los seguros burgaleses haciéndoles oficiales y sacándoles de la esfera meramente privada, como habían sido anteriormente. Pero, al mismo tiempo, la obligación de registro de todas las pólizas permitía al Consulado que así cobrara los derechos que por tal función había establecido a partir de la década de 1560. Estos eran desde el arancel de 1561/62 de 34 maravedís por cada 100 ducados asegurados, tasa que será confirmada en las Ordenanzas de 1572. Averías sobre seguros que con el tiempo se convirtieron en uno de los ingresos más importantes de la hacienda consular.

En dichos Registros se copiaban las partes substanciales de las pólizas, prescindiéndose de las invocaciones, de la terminología y jerga jurídica. Así, se anotaban el nombre o nombres de los corredores y comisionistas, fecha y lugar del documento, nombre y residencia del asegurado, trayecto, nombre y tipo de la nao, carga, precio del seguro, feria de pago y nombre de los patronos o maestros de los barcos. A continuación, se registraba la lista íntegra de los aseguradores con la suma de dinero - siempre expresada en ducados - que cada uno aseguraba, el total de la suma asegurada y la firma de conformidad del escribano de la Universidad. Si se habían producido con posterioridad variaciones en el documento se anotaban también. Lo mismo sucedía si no se hubiera producido el viaje, si había habido algún extorno, avería, dejación, daño, desembolso o reembolso. La carga aparece la mayor parte de las veces citada de manera genérica no sabiéndose más que en escasas ocasiones sus cantidades precisas. Igualmente, es frecuente que se diga respecto al objeto asegurado que se admite cualquier mercancía "incluso las ejetuadas por las ordenanzas". Este modelo de documentación es igual en todos los tipos de pólizas de seguros y sólo hay algunas pequeñas variaciones en el caso de los seguros de vida y los reaseguros. En suma, estos Registros contienen toda la información necesaria para un estudio de historia económica.

A pesar de lo incompleto de la muestra de la selección documental<sup>14</sup>, el análisis de las cifras del Cuadro I revela que el protagonismo de Burgos como "Bolsa Internacional de Seguros" fue evidente hasta mediados de la década de los años 1580. A partir de entonces el número de pólizas contratadas es cada vez menor y por un monto de ducados también decreciente. Cifras que, por otro lado, son coincidentes con las de los ingresos que percibió la hacienda del Consulado en concepto de averías sobre los seguros que se registraban ante sus secretarios. Los años finales de siglo XVI y los primeros del siglo XVII muestran que la ciudad castellana ya no era ni sombra de su pasado como gran plaza aseguradora del mundo. Ahora el protagonismo ha pasado a manos de Madrid o de plazas extranjeras.

*b).- Los objetos asegurados.*

Aunque las ordenanzas burgalesas establecían diferentes tipos de seguros según las diferentes cláusulas y repercusiones jurídicas de los contratos, en esta exposición he prescindido de dicha clasificación, fijándome exclusivamente en las cuestiones económicas. En virtud de ellas he establecido tres clases de seguros según los objetos objeto de la aseguración: los seguros sobre mercancías - entendidas en su sentido más amplio -, los seguros de vida y los reaseguros. Sus cifras pueden verse en el Cuadro II.

<sup>14</sup> A pesar de lo incompleto de la muestra, estimamos que las características generales del mercado de seguros de Burgos en el siglo XVI no son muy diferentes de las que se deducirán cuando hayamos procesado informáticamente todas las pólizas conservadas.

CUADRO II  
LA COBERTURA DE LOS SEGUROS BURGALÉSES  
(1565 - 1619)

MERCANCIAS	POLIZAS		SUMAS ASEGURADAS	
	número	%	ducados	%
Sacas de lana	1.865	37,0	2.251.667,0	35,0
Dinero, oro y plata	137	2,7	608.003,8	9,4
Productos agrícolas y ganaderos de América y África	390	7,7	415.927,3	6,5
Tejidos	228	4,5	389.806,0	6,1
Colorantes	159	3,2	362.533,5	5,6
Productos siderúrgicos y navales	614	12,2	362.335,6	5,6
Alimentos de la Península Ibérica	229	4,5	288.988,3	4,5
Casco, artillería y munición de barcos	334	6,6	232.955,0	3,6
Especiería	72	1,4	177.112,0	2,8
Esclavos	32	0,6	131.575,0	2,0
Productos de la pesca	81	1,6	67.893,3	1,1
Armazón, vituallas y pertrechos de barcos	64	1,3	31.110,0	0,5
Madera	37	0,7	26.335,0	0,4
Cera	17	0,3	25.975,0	0,4
Papel y libros	22	0,4	13.470,0	0,2
Otras mercancías	585	11,6	938.096,5	14,6
SEGUROS DE VIDA	96	1,9	55.640,0	0,9
REASEGUROS	80	1,6	54.707,0	0,9
<b>TOTAL</b>	<b>5.042</b>	<b>100</b>	<b>6.434.130,3</b>	<b>100</b>

Como se puede apreciar en estas cifras la mayor parte de la cobertura de los seguros burgaleses se dirigía a asegurar bienes que hemos clasificado genéricamente como mercancías, mientras que una muy mínima parte la formaban los seguros de vida y los reaseguros. El análisis más detallado de los objetos asegurados revela que éstos reflejan en términos generales la estructura del comercio castellano en la segunda mitad del siglo XVI<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> H. LAPEYRE., *El comercio exterior de Castilla a través de las aduanas de Felipe II* Valladolid, 1981.

A la cabeza de las mercancías aseguradas figuran los cargamentos de lana que los mercaderes castellanos enviaban a los Países Bajos, Francia e Italia en ese periodo. Protagonismo lanero que viene dado tanto por la importancia de las exportaciones de dicho producto como por el hecho de ser realizadas por los comerciantes burgaleses y, también, por los segovianos, vascos u otros. El segundo objeto asegurado en valor económico, aunque no en número de pólizas, son los envíos de dinero acuñado, oro y plata. Son 137 los contratos que se refieren a tal preciada mercancía, siendo la mayor parte realizados entre América y Sevilla, así como unos cuantos entre España y Francia. En todos ellos se dice que se han efectuado con la autorización real. En unos pocos casos estos seguros son sobre el dinero prestado o dado a cuenta al maestre en pago de fletes, averías y otras costas.

El protagonismo del comercio de ultramar se ve, también, en el papel que juegan los productos agrícolas y ganaderos de América y África, los esclavos, los colorantes y la especiería. En el primer grupo se incluyen las siguientes mercancías: cueros y azúcares de las Indias españolas; azúcares, cañafistola, remieles y algodón del Brasil; azúcar de Santo Tomé, marfil, ébano, etc. El segundo lo componen los esclavos procedentes de Cabo Verde y Guinea con destino a América. El tercero los colorantes: la cochinilla, el añil, el palo del brasil y el palo de campeche. aunque hay también un protagonismo en dichos tintes de los pasteles de Toulouse. En la especiería nos encontramos con cargamentos de pimienta, canela, almizcle, jengibre y otras especias de La India.

Los tráficos de radio más corto son los que aparecen con el comercio de tejidos de Flandes, Francia e Italia hacia España; la exportación de aceite, vino, trigo, arroz, harinas, frutos secos, etc. hacia el resto de Europa o entre los puertos peninsulares; la importación de papel y libros de Francia; y el comercio de cera del norte de Europa. Más peculiares son los seguros sobre productos férricos, navales y sobre madera. Las rutas de ellos están muy marcadas: desde la costa vasca hacia las puertos de Oporto, Lisboa y, sobre todo, Sevilla. Las mercancías aseguradas son hierros, aceros, herrajes, clavos, arcos de hierro, armas, tablas de espadas, rejas, herramientas y duelas, a las que hay que añadir breas y lonas. Su destino es, pues, el mercado americano y la industria naval. Situación que se repite en los seguros sobre maderas de haya y roble de Santander hacia el puerto sevillano. Muy relacionados con

estos seguros de productos férricos y navales, ya que los asegurados son en ocasiones los mismos, están los de productos de la pesca: atunes, sardinas, congrios, grasas de ballena y bacalao. Los contratantes son una variedad de pescadores vascos; santanderinos, andaluces y portugueses.

Casos peculiares e importantes son los seguros sobre barcos. Es frecuente que simultáneamente a la aseguración por sus propietarios de las mercancías de un buque, el dueño de éste le asegure en otra u otras pólizas. La fórmula empleada es asegurar el casco, la artillería y la munición del barco, bien por su totalidad o por una parte. Relacionado con el seguro de naos, aunque menos frecuente, son los seguros sobre la armazón, las vituallas (vino, sidra, bizcocho, arpones, anzuelos, barriles, tocino, sal, etc.) y los pertrechos de éstas. Sólo les he encontrado en el caso de asegurados que se dedicaban a la pesca, principalmente de ballenas y bacalao en Terranova, y que compraban dichos productos en el lugar de partida o en un punto intermedio de su trayecto (La Rochela, Andalucía, Galicia o Portugal).

Dejando aparte las mercancías - la cobertura fundamental del mercado asegurativo burgalés - en dicha ciudad también nos hemos encontrado con seguros de vida. La póliza de este tipo se registraba, al contrario de las restantes. íntegramente con todo su formulario. No he localizado ninguna póliza de seguros sobre viajeros o marinos, lo que no quiere decir que en un futuro no aparezcan. Las existentes siguen un mismo procedimiento: se asegura la vida de una persona por muerte natural o violenta, por 6 meses o un año, por una cantidad determinada de ducados y que en la mayor parte de las veces se dice que dicha suma de dinero era adeudada por el tal personaje al contratante del seguro. En suma, son seguros hechos para garantizar el cobro de un préstamo o un juro de vida, aunque desconocemos documentalmente si el pago de la prima lo hacía el asegurado o la persona sobre cuya vida recaía el seguro. Los primeros son muy variados (particulares, concejos, monasterios, etc.) y los segundos son generalmente nobles, eclesiásticos y mercaderes.

Finalmente, el último tipo de seguros que he encontrado en los registros burgaleses son los reaseguros. Responden al modelo conocido en el que uno de los diferentes aseguradores de una póliza, por algún motivo, decide descargar su garantía suscrita en otra persona. En el contrato se dice sobre qué otro anterior recaía la responsabilidad del asegurador, detallándose brevemente dicha póliza. Aquí la

diferencia entre ambos contratos viene marcada por el interés generalmente más elevado del reaseguro.

*c).- Los asegurados.*

Como ya se dijo antes, desde finales del siglo XV Burgos se constituyó como una de las principales plazas de contratación de seguros de Europa. Las seguridades jurídicas que prestaba la institución del Consulado, así como la amplia red de agentes y representantes, que tenía tal organismo y los mercaderes burgaleses, permitían que se pudieran conocer con precisión todas las características del mercado asegurativo, así como tener puntual información de los riesgos que acontecían en cualquier parte del mundo y de las incidencias en que hubieran incurrido los buques y mercancías aseguradas. Tal situación daba a Burgos unas grandes ventajas para contratar seguros de personas de diferentes partes del mundo y de variada condición socioeconómica.

Los firmantes de las 5.042 pólizas de seguros burgaleses que he conseguido procesar son de 223 lugares, lo que ejemplifica la tupida red financiera del mercado asegurador de Burgos. Hacia dicha ciudad acudían personas residentes en distintos puntos de Europa, América y La India, aunque, como es lógico, eran preferentemente de la península ibérica. Los principales sitios de residencia aparecen reflejados en el CUADRO III.

CUADRO III

EL ESPACIO FINANCIERO DE LOS SEGUROS BURGALÉSES

Principales asegurados

(1565 - 1619)

	Nº de pólizas	%
Burgos	1 010	20,0
Sevilla	587	11,6
Sevilla	358	7,1
Lisboa	243	4,8
Hilbao	190	3,8
Oporto	194	3,8
Medina del Campo	69	1,4
Najera	75	1,5
Torrecoilla de Cameros	75	1,5
San Sebastian	89	1,8
Logroño	60	1,2
Orno	70	1,4
Pamplona	93	1,8
Medina del Campo y Lisboa	1	0,0

	Ducados asegurados	%
	1 810 820	28,1
	1 166 138	18,1
	464 368	7,2
	413 057	6,4
	172 815	2,7
	106 168	1,7
	102 583	1,6
	99 677	1,5
	80 933	1,3
	74 460	1,2
	53 295	0,8
	52 452	0,8
	48 372	0,8
	44 000	0,7

Castrojeuz	42	0,8
Isasi	47	0,9
Santander	83	1,6
Alcalá	16	0,3
Vitoria	42	0,8
Arpenta	41	0,8
Palencia	36	0,7
Viana	67	1,3
Tudela	54	1,1
Amberes	8	0,2
Lizaray	28	0,6
S <sup>a</sup> Dominga de Calzada	18	0,4
Cádiz	23	0,5
Zaragoza	17	0,3
Vitoria y Espinosa de los Monteros	11	0,2
Genova	2	0,0
Portugalete	32	0,6
San Juan de Luz	17	0,3
Ruan	11	0,2
Burgos y Medina del Campo	2	0,0
Laredo	34	0,7
Lucca	4	0,1
Valencia	12	0,2
Leibar	34	0,7
Troncoso	32	0,6
Figuera	22	0,4
Eltorro	28	0,6
Érmita	17	0,3
Marquina	19	0,4
Burdos	15	0,3
Deva	10	0,2
Soria	16	0,3
Florenca	12	0,2
Pasajes	13	0,3
Aveiro	38	0,8
Estella	26	0,5
Nantes, Medina de Rioseco y Sevilla	1	0,0
Toledo	7	0,1
La India	2	0,0
Belorado	10	0,2
Cartton	20	0,4
Tolosa	3	0,1
Nantes y Medina del Campo	1	0,0
Nantes	5	0,1

	38 991	0,6
	35 280	0,5
	35 205	0,5
	33 600	0,5
	32 696	0,5
	32 065	0,5
	31 778	0,5
	31 584	0,5
	31 467	0,5
	27 350	0,4
	26 624	0,4
	25 200	0,4
	24 650	0,4
	22 395	0,3
	22 200	0,3
	19 950	0,3
	19 186	0,3
	18 825	0,3
	18 690	0,3
	18 500	0,3
	18 245	0,3
	18 000	0,3
	16 500	0,3
	15 940	0,2
	14 720	0,2
	14 550	0,2
	13 140	0,2
	12 775	0,2
	12 573	0,2
	12 550	0,2
	12 460	0,2
	12 391	0,2
	12 378	0,2
	12 313	0,2
	12 310	0,2
	12 055	0,2
	11 975	0,2
	11 310	0,2
	11 000	0,2
	10 770	0,2
	10 225	0,2
	10 000	0,2
	10 000	0,2
	9 900	0,2

La lectura de estas cifras revela cómo hay dos grandes mercados de contratación de los seguros burgaleses: la propia ciudad de Burgos y Sevilla. En la primera son todas las compañías dedicadas al comercio de exportación de lana (incluida la propia institución consular al asegurar en varias ocasiones toda la flota con destino a Flandes) y a todo tipo de intercambios. Los firmantes residentes en Sevilla son una amplia variedad de personajes que van desde mercaderes, jurados, marinos, maestros, etc. que se dedicaban a la Carrera de Indias. Algunos de ellos eran naturales de otras partes de España y Europa, pero residían en la ciudad bética. Estos mismos caracteres socioeconómicos de comerciantes y financieros les vemos,

también, en los contratantes de Segovia, Lisboa, Oporto, Medina del Campo, La Rioja, Pamplona, Castrojeriz, Madrid, Palencia, Amberes, Ruán, Nantes, Florencia, Zaragoza, Génova, etc. En los casos de Bilbao, San Sebastián, Santander, Laredo, Pasajes, San Juan de Luz y otros puertos vascos los firmantes son tanto mercaderes como maestros y dueños de barcos de carga y pesca. Estos habitantes de la costa se dedicaban, a juzgar por lo que dicen las pólizas, a una multitud de actividades económicas.

En suma, podemos decir que al Consulado de Burgos acudían personas residentes en todas las partes del mundo comercial y financiero de la época. Este hecho no quiere decir que tuvieran que estar personalmente presentes en la ciudad castellana a redactar el contrato y a buscar a aquellos aseguradores que quisieran cubrir el riesgo. Obviamente, para tal finalidad estaban en Burgos las figuras de los corredores de seguros, que eran los que se encargaban tanto de redactar las pólizas, supervisar su cumplimiento y reclutar a los aseguradores. Su función, aún, no estaba especializada en Burgos en la segunda mitad del siglo XVI. En este momento nos encontramos con un elevado número de mercaderes burgaleses que, dentro de sus múltiples negocios, se dedican a esta función financiera. Hecho que no quiere decir que ya hubiera personajes más especializados en dicha actividad. Y junto a ellos había repartidos por todos los puertos de Europa, América e, incluso, de La India otras personas que actuaban, a cambio de una comisión, como corresponsales o agentes de los corredores de seguros. A modo de ejemplo, he calculado que uno de los mayores corredores de seguros de Burgos, Juan López de Soto, tuvo a 160 diferentes agentes para la contratación de las 1.003 pólizas que hizo entre 1566 y 1569. Evidentemente, tal fenómeno implica que habían desarrollado desde muchos años antes toda una serie de relaciones personales, financieras e informativas de gran eficacia y competitividad.

*d).- Las rutas de los seguros burgaleses.*

El complemento del análisis de la cobertura de los seguros burgaleses en la segunda mitad del siglo XVI viene dado por el estudio de las trayectorias y rutas que abarcaban dichos contratos. Las fuentes documentales sólo hablan de seguros sobre rutas marítimas, no habiendo encontrado ninguna póliza específica de seguros para

cubrir los riesgos del transporte terrestre. En algunos casos, éstos se dan por sobreentendidos como, por ejemplo, cuando se habla de rutas que tienen por destino Liorna y, posteriormente, Florencia. En otros itinerarios, como hacia Ruán o Brujas, hay una mezcla de aseguración marítima y fluvial, ya que en los contratos se dice que el barco hará la ruta hacia El Abra de Gracia (Le Havre) o Arnemuiden/La Esclusa para que más tarde barcazas lleven la carga a su destino final. Pero, en lo sustancial son seguros marítimos. Las rutas más utilizadas por los asegurados en Burgos aparecen en el CUADRO IV.

CUADRO IV  
EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS  
(1565 - 1619)

RUTA	TOTALES	
	ducados	%
Cantabria - Países Bajos	723.504	11,4
Alicante/Cartagena - Livorno/Florencia	708.852	11,1
Sevilla/Cádiz - Cartagena de Indias/Nombre de Dios	405.515	6,4
Guipúzcoa - Países Bajos	373.288	5,9
Sevilla/Cádiz - Nueva España	364.668	5,7
Guipúzcoa - Cádiz/Sevilla	289.678	4,5
Lisboa - Países Bajos	285.062	4,5
Sevilla/Cádiz - Livorno/Florencia	201.165	3,2
Bilbao - Países Bajos	173.748	2,7
Bilbao - Nantes	172.125	2,7
Sevilla/Cádiz - Países Bajos	154.435	2,4
Cantabria - Ruán	102.149	1,6
Guipúzcoa - Ruán	101.667	1,6
Nueva España - Sevilla	100.075	1,6
Ruán - Sevilla	98.425	1,5
Nantes - Sevilla	95.925	1,5
El Caribe - Sevilla	90.701	1,4
La India - Lisboa	77.350	1,2
Cartagena de Indias/Nombre de Dios - Sevilla	72.650	1,1
Bilbao - Cádiz/Sevilla	65.995	1,0
Brasil - Portugal / Galicia	64.295	1,0
Canarias - Nueva España	59.975	0,9
Bilbao - Ruán	59.641	0,9
Sevilla/Cádiz - Ruán	57.706	0,9
S. Juan de Luz - Países Bajos	55.112	0,9
Flandes - Costa cantábrica	54.020	0,8
Costa cantábrica - Terranova - Costa cantábrica	52.990	0,8
Cabo Verde - Cartagena de Indias/ Nombre de Dios	51.600	0,8
Azores - Santander/Bilbao	51.025	0,8
Burdeos - Costa cantábrica	49.500	0,8
Cantabria - Cádiz/Sevilla	45.086	0,7
Galicia - Países Bajos	43.420	0,7

que hay que añadir, en algunos casos, los envíos de lana efectuados desde Andalucía hacia dichos mismos destinos. Esa importancia lanera es la que determina, también, el peso de la rúa Cartagena/Alicante - Llorna/Florencia. Junto a la lana van un sinnón de otros muy diversos productos y como flejes de retorno tejidos: lienzos de Flandes y Francia y sedas y telas caras de Italia.

Relacionado con esta rúa del sur al noroeste de Europa, aunque con unas mercancías distintas (azúcar, pimienta, colorantes y metales preciosos), están las que partían de Lisboa, Oporto, Madeira, Cádiz y Sevilla con destino a los Países Bajos y Francia. Los flejes de retorno, a su vez, eran productos con destino a América.

Las segundas ruas en importancia son las que unen España (Sevilla, Cádiz y Sanlúcar) y Portugal (Lisboa, Oporto, Setúbal y Aveiro) con América y África y a la inversa. El número de pólizas firmadas y las cantidades aseguradas no solo es muy elevado, sino que abarca todo tipo de tráfico, mercancías y puertos de destino final e intermedios (Canarias, Cabo Verde, Madeira y Azores). Por ello creo que estoy en condiciones de afirmar que gran parte del comercio de La Carrera de Indias y de Brasil se aseguraba en Burgos en el siglo XVI. Lo cual no quita para que otros envíos o, incluso, los mismos se aseguraran paralelamente en Sevilla o Lisboa. El contraste de los contratantes de las pólizas, los barcos y las fechas, etc. nos sacará de dicha duda.

Otro importante ámbito geográfico que reflejan los seguros burgaleses es el referente al comercio interior de cabotaje. Tema que es muy poco conocido, pero que a juzgar por estas cifras tuvo una gran importancia económica. Aquí están todos los barcos y mercaderes que comerciaban entre las costas vascas, santanderinas y gallegas con destino a Portugal y Sevilla. Son cargamentos de productos férricos, navales, madera, pescado, etc. Los flejes de retorno, generalmente, son de trigo, sal, vino, frutos secos y productos procedentes de América. En algunas ocasiones, los contratantes de pólizas en estos trayectos marítimos de comercio interior son los mismos que venimos asegurar sus barcos para la pesca en Terranova. La razón de tal fenómeno es que con dicho comercio hacia Portugal y Sevilla conseguían la

Dichas cifras guardan una lógica correspondencia con las que ya vimos acerca del tipo de mercancías aseguradas en Burgos en esos años. Si el principal objeto asegurado eran las sacas de lana ello tiene su contrapartida en el predominio de los seguros sobre las trayectorias marítimas de las ruas de la lana. Así, son todas las que unían las costas de Cantabria y País Vasco con los Países Bajos, Ruán y Nantes, a la

TOTAL	
Cantabria - Nantes	41,615
Cantabria - Lisboa	41,180
Sevilla/Cádiz - Caribe	40,150
Sevilla/Cádiz - Costa canabrica	38,120
Vizcaya - Sevilla	34,725
Cabo Verde - Nueva España	34,125
Portugal - Brasil	29,260
Azores - Sevilla	26,425
Santo Tome - Lisboa	24,901
Málaga - Países Bajos	24,500
Galicia - Canabrica/Costa vasca	23,740
Portugal - Roma/Florencia	22,963
Santo Tome - El Caribe	22,400
Breña - Bilbao	17,200
Narva en Moscovia - Países Bajos	16,683
Lisboa - Costa canabrica	15,850
Terranova - España	15,440
Bilbao - Lisboa	15,213
Bilbao - Aveiro	14,820
Madeira - La Rochela	14,400
Ruán - Costa canabrica	13,925
Países Bajos - Sevilla	12,992
Cabo Verde - Sevilla	12,150
Livorno/Génova - Sevilla	12,000
Bilbao - Oporto	11,483
La Rochela - Portugal	11,225
Lisboa - Ruán	8,950
Nantes - Lisboa	8,300
Francia - Terranova - Francia	8,100
Lisboa - Nantes	5,500
Canarias - El Nombre de Dios	5,400
Bilbao - Terranova - Bilbao	5,030
Madeira / Canarias - Brasil	4,600
Sevilla - Nantes	4,500
Lisboa - Sevilla	3,200
Oporto - Países Bajos	3,200
Cantabria - Lisboa	1,550
La Rochela - Madeira	1,000
Otras ruas	425,157
<b>TOTAL</b>	<b>6.373.120</b>
	<b>100,0</b>

financiación de las costosas pesquerías transatlánticas, así como el abastecimiento de sal y vituallas para el viaje<sup>16</sup>.

Pero, junto a estas rutas, en Burgos se aseguraron un interminable número de trayectos menores e, incluso, algunos muy particulares. Son los casos de los viajes a y desde La India, hacia las costas bálticas de Rusia, a Hamburgo, Orán, Irlanda, Islas Hébridias, Nápoles, Venecia, etc. Todo ello confirma el hecho de que en la Bolsa de Seguros burgalesa se podía asegurar y se aseguraba sobre la mayor parte de las rutas comerciales del momento e, incluso, sobre puntos geográficos muy lejanos. Ello era posible por la existencia de la tupida red financiera y de informadores con que contaba el Consulado. Cuando alguna persona quería contratar una póliza sobre un trayecto raro y no habitual, los registros dicen que el premio se establecerá posteriormente a juicio del prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes, anotándose más tarde en el documento. En suma, Burgos fue durante el siglo XVI una plaza aseguradora que no era simplemente local o nacional. Por su clientela, por las rutas sobre las que se aseguraba, por las mercancías y tipos de seguros tenía una importancia internacional.

Pero a lo largo de estos más de cincuenta años se observan cambios en el mercado asegurativo burgalés sobre estas rutas. Modificaciones motivadas por las transformaciones del comercio internacional y del castellano en particular, más las propias peripecias de Burgos como Bolsa Internacional de seguros. Las cifras de las sumas aseguradas según las principales rutas y por periodos cronológicos aparecen en el CUADRO V.

CUADRO V

EL MERCADO DE SEGUROS DE BURGOS : PRINCIPALES RUTAS

RUTA	1565/69	1570/74	1580/84	1585/89	1590/94	1595/99	1600/04	1605/19
Cantabria - Países Bajos	366.077	336.895	15.593	3.539	950	450		
Alicante/Cartagena - Livorno/Florenzia	194.710	75.715	128.839	142.673	62.450	63.465	22.850	18.150
Sevilla/Cádiz - Cartagena de Indias/Nombre de Dios	363.440		15.275	26.800				
Guipúzcoa - Países Bajos	181.402	118.756	42.210	30.920				
Sevilla/Cádiz - Nueva España	269.570	70.935	13.150	3.963	4.300	2.750		
Guipúzcoa - Cádiz/Sevilla	202.116	1.900	42.950	27.063	15.650			
Lisboa - Países Bajos	89.293	195.769						

<sup>16</sup> S. BARKAM-HUXLEY, "Conflictos europeos, embargos reales y el papel del Consulado de Burgos", *Los Vascos en el marco atlántico norte: Ss. XV y XVI* San Sebastián, 1987.

Sevilla/Cádiz - Livorno/Florenzia	167.805	9.960	17.200	3.200		3.000		
Bilbao - Países Bajos	100.870	69.176	1.077			2.625		
Bilbao - Nantes	56.747	55.865	25.035	31.903	2.575			
Sevilla/Cádiz - Países Bajos	63.350	82.285	4.000	300	4.100	400		
Cantabria - Ruán	27.270	19.170	47.430	4.144	3.675			460
Guipúzcoa - Ruán	6.900	1.100	7.170	79.797	5.800		300	610
Nueva España - Sevilla	65.225	13.025	8.000	12.250		1.575		
Ruán - Sevilla	53.325	14.075		12.225	18.800			
Nantes - Sevilla	50.450	42.100		3.375				
El Caribe - Sevilla	79.526	6.250	4.500			425		
La India - Lisboa	52.050	2.800	15.600	7.500				
Cartagena de Indias/Nombre de Dios - Sevilla	8.000	4.350	2.000	42.500	15.800			
Bilbao - Cádiz/Sevilla	27.750	10.675	7.670	11.850	7.450	600		
Brasil - Portugal / Galicia	52.620	9.200		2.475				
Canarias - Nueva España	27.325	32.650						
Bilbao - Ruán	21.423	28.416	5.750	250	2.400	950	450	
Sevilla/Cádiz - Ruán	10.656	20.250	19.400	7.000	400			
S. Juan de Luz - Países Bajos	25.762	22.180	7.170					
Flandes - Costa cantábrica	25.770	3.150	22.050	2.250	500	300		
Costa cantábrica - Terranova - Costa cantábrica	47.590	1.900	1.300	400	500			1.300
Cabo Verde - Cartagena de Indias/Nombre de Dios	43.450	6.550			1.600			
Azores - Santander/Bilbao	28.525	17.900	2.500	1.150	950			
Burdeos - Costa cantábrica	48.000		1.500					
Cantabria - Cádiz/Sevilla	4.180	3.410	14.396	16.850	4.650	600	500	500
Galicia - Países Bajos	43.320							
Cantabria - Nantes	800	4.475	9.750	21.980	1.300	550	2.600	160
Guipúzcoa - Lisboa	24.380	6.600	1.150	8.450	600			
Sevilla/Cádiz - Caribe	31.750	3.500	600		4.200	100		
Sevilla/Cádiz - Costa cantábrica	16.635	10.700	6.325	2.060	2.400			
Vizcaya - Sevilla	17.925		6.700	6.300	3.800			
Cabo Verde - Nueva España	30.775	3.350						
Portugal - Brasil	28.460				500	300		
Azores - Sevilla	12.775	11.800	1.850					

El análisis de estos datos revela varios hechos significativos de la evolución del comercio castellano y, especialmente, del burgalés. En primer lugar que la época dorada de la ciudad castellana como Bolsa de seguros son los años de mediados del siglo XVI, momento de mayor contratación de pólizas. Igualmente, mientras que en las décadas de los sesenta y setenta el ámbito de los seguros abarcaba todo tipo de rutas, a partir de esos años solo perduran algunas de ellas. El peso de los seguros con los Países Bajos, con América, África, Portugal ha caído, quedando solo los trayectos con Italia y con Francia, y dentro de esta última Nantes. Las causas de esta evolución son múltiples.

En primer lugar, son las propias vicisitudes del comercio internacional burgalés. La crisis de las exportaciones laneras a Flandes desde 1550, su principal

mercado, trajeron distorsiones en la estructura económica y financiera de la ciudad y sus mercaderes. A pesar de la reconversión que de dichos tráficos hicieron hacia Francia e Italia, los males de la economía burgalesa eran profundos, como ya tuve ocasión de mostrar en otros trabajos míos. La pérdida de la flota por las tropas rebeldes en Medialburque en 1574 arruinaron a muchos de los comerciantes castellanos y, lo que es aún más importante, a un gran número de aseguradores<sup>17</sup>. Todo este conjunto de hechos explica que Burgos a partir de la segunda mitad de los setenta vaya perdiendo protagonismo en el mercado asegurador y que los seguros que se contratan son, ante todo, sobre las viejas rutas mercantiles que se siguen manteniendo: Italia y Francia.

En suma, en estos cambios se aprecian dos fenómenos coincidentes. Primero, la pérdida de confianza de los posibles clientes en las garantías que debían dar los aseguradores-financieros burgaleses. Temor que no era infundado ya que la década de los setenta fue la de las grandes bancarrotas de los mercaderes castellanos de la Meseta Norte<sup>18</sup>. El centro económico de Castilla se está desplazando hacia la Meseta Sur y Andalucía<sup>19</sup>. Eso explicaría la menor presencia en Burgos de seguros de la Carrera de Indias y de otros trayectos desde 1580. Como potenciales clientes solo quedan los marinos y maestros vascos, más los cada vez más depauperados comerciantes de la Castilla Norte. Pero, junto a ello, hay que señalar la aparición de competidores en el negocio de los seguros dentro del propio territorio español. Conocemos tal hecho en el caso de los bilbainos, algo en el de Sevilla y casi nada en el de Madrid<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> W. D. PHILLIPS y C. R. PHILLIPS., "Spanish Wool and Dutch Rebels. The Middelburg Incident of 1574", *The American Historical Review*, 82 (1977), n.º 2. pp. 312-330.

<sup>18</sup> F.H. ABED AL-HUSSEIN., *Trade and Business community in Old Castile: Medina del Campo 1500-1575*. Traducido en E. LORENZO SANZ (coord.), *Historia de Medina del campo y su tierra*. Valladolid, 1986. pp. 260-265. E. LORENZO SANZ., *Comercio de España con América en la época de Felipe II*. Valladolid, 1979. pp. 179-207.

<sup>19</sup> H. CASADO ALONSO., "Crecimiento económico y redes de comercio interior en la Castilla septentrional (Siglos XV y XVI)", J. I. FORTEA PEREZ (ed.), *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (S. XVI-XVIII)*. Cantabria, 1997. pp. 283-322.

<sup>20</sup> J. P. PRIOTTI., "Des financiers de la mer: les marchands de Bilbao au XVIIe et au début du XVIIIe siècle", *118e Congrès National des Sociétés Historiques et Scientifiques*. Pau, 1993. pp. 181-196. M. M. BARKHAM., "Mercaderes, comercio y finanzas en el norte de España: El seguro

e).- *El precio del seguro*.

Los criterios empleados por los aseguradores burgaleses de la segunda mitad del siglo XVI son muy semejantes a los que se empleaban en otras partes en los siglos XVI y XVII<sup>21</sup>. El elemento básico para el cálculo de la prima era la distancia y la duración del viaje. Teóricamente a más tiempo y mayores trayectos correspondían superiores tarifas. En el caso de Burgos - con un enorme ámbito geográfico asegurativo - esto se cumple de manera parcial, ya que si bien es cierto que la duración del viaje equivalía con la distancia asegurativa real, en ocasiones tal paralelismo no se cumple. Así, seguros sobre trayectos desde América o La India, de una gran duración temporal, tenían intereses parecidos a los de las rutas de España al Mar del Norte.

Tan importante o más eran las posibles incidencias que podían ocurrir en los viajes. Aquí la seguridad de cada una de las rutas, fruto ante todo de los posibles o previsibles ataques de corsarios, marca las diferencias de los premios. Asegurar sobre mercancías o barcos en mares peligrosos será conforme avanza el siglo más caro. Relacionado con dicha seguridad está la forma como se efectúa el trayecto. No es lo mismo si se hace de manera individual o colectivamente mediante el sistema

---

marítimo en Burgos y su desarrollo en San Sebastián, Bilbao y Madrid (1500-1630)", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. I. pp. 557-619. M. M. BARKHAM., "French Basque "New Found Land" Entrepreneurs and the Import of Codfish and Whale Oil to Northern Spain, c. 1580 to c. 1620: the Case of Adam de Chibau, Burgess of Saint-Jean-de-Luz and "Sieur de St. Julien", *Newfoundland Studies*. 10, 1 (1994). G. CESPEDES DEL CASTILLO., "Seguros marítimos en la carrera de Indias". *Anuario de Historia del Derecho Español*, 19 (1948-49), pp. 57-102. A. M. BERNAL., "Sobre los seguros marítimos en la Carrera de Indias", *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos*. Burgos, Diputación Provincial, 1995. Vol. I. pp. 499-527. M. MAESTRO., *Madrid, Capital aseguradora de España*. Madrid, 1991.

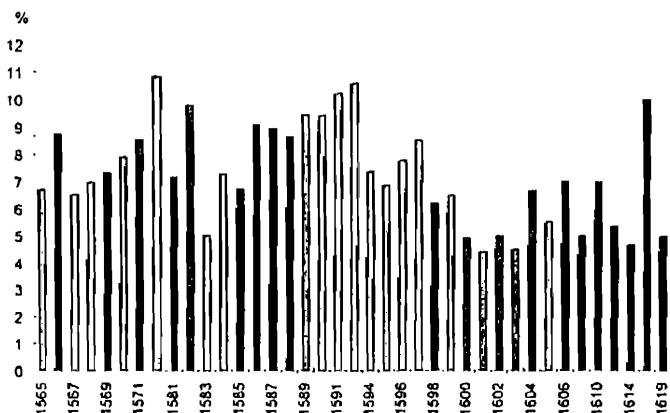
<sup>21</sup> A. TENENTI., *Naufruges, corsaires et assurances maritimes à Venise. 1592-1609*. Paris, 1959. A. y B. TENENTI., *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563-1591)*. Roma, 1985. pp. 69-86. B. TENENTI., "I tassi assicurativi sulla piazza di Venezia: secc. XVI - XVII", *Studi Veneziani*, n.s., X (1985). pp. 15-55. J. PONS PONS., *Companyes i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715)*. Mallorca, 1996. pp. 77-117. L.A. BOITEAUX., *La fortune de mer... I. LOBATO FRANCO., Compañías y negocios en la Cataluña Preindustrial*. Sevilla, 1995. A. GARCIA SANZ y M. T. FERRER MAILLOL., *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*. Barcelona, 1983.





En términos generales se puede decir que el precio de los seguros (Ver Gráfico) subió desde 1565 hasta 1592, aunque a lo largo de estos años hubo diversas incidencias. Los momentos de mayores tarifas coinciden con la década de 1580, fiel concordancia con las situaciones de tensión bélica y corsaria en gran parte de las rutas aseguradas por los burgaleses. Si bien los premios medios de los seguros caen a finales de siglo, lo exiguo de nuestra muestra resta validez a sus

LAS TARIFAS DE LOS SEGUROS BURGALESES



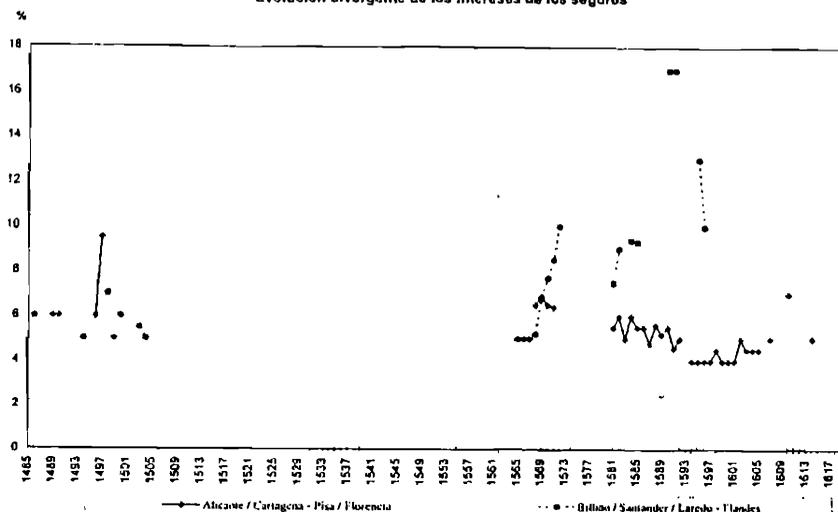
FUENTE . Cuadro I

cifras.

Pero mucho más revelador del comportamiento de las tarifas del mercado asegurativo burgalés es analizar la evolución de determinadas rutas. Aquí me detendré exclusivamente en el contraste entre la evolución de los premios de dos de los más importantes trayectos del comercio castellano: los de España hacia los Países Bajos y hacia Italia. Para ello tomaré las cifras del coste de los seguros desde el año 1485 hasta 1619, un espacio temporal de más de un siglo y que, en consecuencia, permite sacar conclusiones sobre la evolución del mercado

asegurativo español a partir del observatorio burgalés<sup>23</sup>. Sus datos aparecen reflejados en el gráfico siguiente:

Evolución divergente de los intereses de los seguros



En dicho gráfico se aprecia cómo a finales del siglo XV era algo más barato asegurar mercancías - fundamentalmente, sacas de lana - de la costa cantábrica hacia del Países Bajos que desde Cartagena a Pisa. Aquí la tranquilidad y paz reinantes en la navegación sobre la primera ruta, unido a la buena organización de los convoyes fletados por el Consulado de Burgos, hacían que los premios oscilaran entre el 5% y el 6%. En el Mediterráneo eran un 0,5 - 1% mayores, a pesar de que las distancias son parecidas. Débil diferencia que se mantiene en los años 1560, pero que a partir de 1569 se quiebra bruscamente. Desde ese año la evolución de los precios de los seguros en esas dos rutas es divergente: al alza la de los Países Bajos y ligeramente a la baja la de Italia. Es la historia de las diferentes siniestralidades de

<sup>23</sup> Los datos acerca de los premios entre 1485 y 1508 han sido tomados de los seguros contratados por Juan de Castro (II. CASADO ALONSO., "Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos ...").

ambas rutas. El trayecto de la lana a Flandes atraviesa por las penalidades que imponen los ataques de los corsarios holandeses e ingleses y cuya máxima expresión fue la captura de la flota castellana en Medialburque en 1574. De ahí que desde los años 1580 los barcos asegurados en Burgos y que se dirigen al Canal de La Mancha y al Mar del Norte van sólo hasta Ruán, Calais y Dunquerque o bien hacia Hamburgo doblando las islas británicas.

Frente a la subida de tarifas en la ruta de Flandes, la mayor paz y tranquilidad que reina en el Mediterráneo hace que el precio de los seguros de los cargamentos de lana castellana con destino a Liorna/Florenca bajen. A ello hay que sumar que el trayecto Alicante - Liorna es desde los años setenta el principal itinerario de las exportaciones laneras castellanas y que los barcos utilizados son en un 90% de Ragusa<sup>24</sup>.

En suma, la evolución de las tarifas de los seguros burgaleses esta determinada, al igual que en otros mercados europeos, por la mayor o menor incidencia de las situaciones bélicas y corsarias en las valoraciones que hacían los aseguradores. Conforme avanzan las dificultades y los ataques piráticos en el Atlántico comienzan a subir los premios de los seguros marítimos. Ascenso que es más destacado en la navegación por el Canal de la Mancha, donde todos los barcos de cualquier nacionalidad estaban muy expuestos a los ataques y saqueos. No hemos de estrañarnos, pues, que ésta sea una de las razones, junto a otras muchas, de la caída de las exportaciones castellanas al mercado de Flandes.

---

<sup>24</sup> H. CASADO ALONSO, "El comercio internacional burgalés...", p. 236. M. BERTI, "Navi e capitani ragusei sulle rotte per Livorno (fine secolo XVI-inizio secolo XVII)", A. DI VITTORIO (ed.), *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna*. Bari, 1990. pp. 197-212.

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

Isabel Lobato Franco  
Universidad de Sevilla

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

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

<sup>1</sup> I. Lobato, "El megocio del seguro en Barcelona, 1650-1712", Boletín de la Institución Fernán González, Anexo al n°210, Burgos, 1995, pp.91-107 y Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial, Sevilla, 1995, pp.153-168 y pp.201-210.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>6</sup> G. Céspedes, "Seguros marítimos en la Carrera de Indias", Anuario de Historia del Derecho Español, nº19, 1948-1949, pp.57-102, p.92.

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

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

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

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

criterios seguidos por los aseguradores para determinarlas.

**-Prima y medio de transporte.**

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

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

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

Muy poco es lo que se conoce sobre la flota catalana del siglo XVII\*. No se dispone de información relativa a la cuantía,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### -Prima y trayecto a realizar.

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

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

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

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

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

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

CUADRO 1

## PRIMAS Y RUTAS EN EL MERCADO CATALAN

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

Fuente: las citadas en nota 2.

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

CUADRO 2

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

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

CUADRO 2 (Cont.)

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

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

Fuente: las citadas en nota 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CUADRO 3

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

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

CUADRO 3 (Cont.)

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

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

Fuente: las citadas en nota 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

estacionalidad apenas influye en la determinación de la prima.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### -Conclusiones

Las evidencias extraídas de la documentación en cuanto a la determinación de la prima son tantas, y a menudo tan contradictorias, que hay que ser extremadamente prudente a la hora de explicar las fluctuaciones del precio del seguro. La concatenación de los factores es compleja, las posibilidades de combinación son múltiples, la casuística parece ilimitada. Todavía pueden extraerse de la documentación casos en los que las diferencias en las primas parecen no responder a ninguno de los factores hasta aquí analizados. Por ejemplo, dos seguros hechos el mismo día, con el mismo objeto asegurado, la misma embarcación sobre la que se cargan las mercancías, la misma ruta a realizar, las primas establecidas para cada asegurado son distintas. Mientras el colchonero Pere Rubert paga el 10%, el conocido mercader Pau Dalmases sólo el 8,5%<sup>24</sup>. La posición del asegurado en el grupo mercantil parece que también influye para que los grandes mercaderes obtengan precios más ventajosos en los seguros.

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

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

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

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

**LAS COMPAÑIAS DE SEGUROS EN MALLORCA EN LA ETAPA PREINDUSTRIAL  
(1650-1800)<sup>1</sup>.**

Jerònia Pons  
Universidad de Sevilla

Durante la segunda mitad del siglo XVII el negocio de los seguros marítimos de Mallorca se ve inmerso en un proceso de transformación. Las compañías de seguros, por esas fechas casos excepcionales en la isla y en toda Europa<sup>2</sup>, se multiplican acaparando progresivamente la mayor parte de la cuota de mercado<sup>3</sup>. En Mallorca, este fenómeno se encuentra ligado al incremento comercial que experimenta la isla en este periodo<sup>4</sup> y al papel desempeñado por uno de los más importantes grupos financieros: los conversos conocidos en la isla con el nombre de chuetas<sup>5</sup>.

La novedad de este proceso reside tanto en la nueva articulación del mercado como en la propia gestión de las sociedades. La formación de empresas de seguros desplaza

<sup>1</sup> Este artículo sintetiza la parte introductoria de un trabajo de investigación titulado Las compañías de seguros en Baleares 1750-1950, patrocinado por el Colegio de mediadores titulados de seguro de Baleares y la Conselleria de Economía del Gobierno Balear que aparecerá publicado próximamente gracias a la financiación de la Compañía de seguros Axa-Mare Nostrum.

<sup>2</sup> Existen numerosos trabajos en los que se detectan la presencia de sociedades de seguros desde época medieval. En todos ellos representan una excepción. Véase Badziiossif (1987), pp. 155-166, para el caso de Valencia en el siglo XV; Para Barcelona desde principios del siglo XVI a principios del siglo XVIII García Sans y Ferrer Mallol (1983), p. 166, Giralt (1956-59), pp. 215-278 y (1986), pp. 271-318, Lobato (1995a), pp. 163-168; (1995b), pp. 91-106 y Martínez Shaw (1990). Para Venecia Tenenti (1959), p. 62.

<sup>3</sup> La descripción y análisis de este proceso en Pons (1995) y (1996).

<sup>4</sup> Babiloni (1995).

<sup>5</sup> Con este nombre se conoce a los descendientes de los conversos mallorquines condenados por herejes en los autos de fe de 1679 y 1691. Aunque las familias conversas abarcan otros linajes la costumbre los identifica con los quince apellidos de los condenados: Aguiló, Bonnin, Cortes, Forteza, Fuster, Martí, Miró, Picó, Piña, Pomar, Segura, Taronqi, Valentí, Valleriola y Vallis. Sobre el contexto y la persecución inquisitorial sufrida por este grupo en el siglo XVII. Véase Braunstein (1976), Selka (1980) y Muntaner (1987) entre otros.

paulatinamente la intervención individual permitiendo un nuevo paso hacia la profesionalización del sector. Su difusión tiene un rápido efecto sobre la suscripción de seguros. En las pólizas se evidencia una disminución del número de aseguradores por contrato a medida que avanza el siglo XVII y un incremento de la cantidad suscrita por asegurador. Las compañías ofrecen una mayor capacidad de cobertura, fragmentación del riesgo y con ellas se agiliza el cobro del seguro en caso de siniestro y la resolución más rápida de los pleitos que pueden suscitarse. La eficacia del nuevo modelo de asegurar mediante compañías permite la eliminación del papel de los intermediarios -notario público y/o corredor- y el incremento de los contratos acordados directamente entre el asegurado y una o más compañías.

Las compañías de seguros mallorquinas del siglo XVII son empresas organizadas bajo la tradicional forma colectiva. Sin embargo, se ha detectado la existencia de relaciones complejas entre algunas de estas entidades que permiten hablar de intentos de concentración y de internalización de ciertas funciones que hasta el momento asumía el mercado<sup>6</sup>. Esta estructura organizativa más compleja acabará frustándose por factores exógenos que afectan a los promotores aunque el nuevo modelo asegurador persiste en la isla hasta finales del siglo posterior. Ciertamente en las últimas décadas del siglo XVIII es un sistema decadente en espera de su sustitución por modelos más novedosos,

<sup>6</sup> A estas alturas de nuestro análisis nos resulta difícil e inseguro aplicar algunas herramientas de la teoría de la empresa como la Economía de los costes de transacción o la teoría evolutiva. Todo ello debido a la escasez de trabajos que utilicen dichas herramientas en el periodo preindustrial. Cabe optar entre la crítica al excesivo empirismo o ante el atrevimiento de aplicar una teoría concebida para y desde la óptica de las economías industriales. Sin embargo algunos aspectos de la teoría de los costes de transacción nos son útiles para explicar algunos aspectos organizativos. Coase (1937; 1980); Williamson (1991). Un resumen de esta teoría en Casson (1984).

como se verá más adelante, que ya se están implantando en otros enclaves más dinámicos.

#### LA FORMACION DE UN MODELO EN EL SEISCIENTOS: LAS CAIXES DE SEGREUATAT.

A partir de 1645 aparecen esporádicamente aseguradores que indican que su actividad se realiza en nombre de una sociedad de seguros denominada caixa. Este tipo de participación se hace habitual en las décadas posteriores hasta convertirse en la fórmula de intervención predominante en el mercado del seguro<sup>7</sup>.

Cuadro n° 1. Porcentaje asegurado por sociedades en el mercado mallorquín (en piezas de a ocho)

	MUESTRA DE CONTRATOS <sup>8</sup>				CAIXAS		
	NC	NA	CA	P	NA	CA	P
1650-55	92	500	38058,18	2941	13,4	20,13	17,02
1656-60	60	766	68733,30	5854,85	37,59	57,27	49,30
1661-65	66	905	81457,69	5147,39	38,45	51,5	51,12
1666-70	54	1000	89997,12	5699,06	33,7	50,71	48,12
1671-75	168	1132	122698,99	7089,17	37,54	58,44	55,51
1676-80	190	1154	131071,73	8122,12	37,08	61,36	61,27
1681-85	120	1111	121352,31	8471,84	49,68	69,59	64
1686-90	79	684	57371,67	3950,49	47,07	68,32	65,07
1691-95	72	200	23187,63	1599,69	59	76,95	77,11
1696-99	32	94	16287	874,21	57,44	66,37	74,12
	933	7546	750215,62	49749,82			

Fuente: ARM (=Arxiu del Regne de Mallorca), protocolos notariales. NC= número de contratos de la muestra NA= número de aseguradores CA= cantidad asegurada P= primas cobradas

<sup>7</sup> El estudio del mercado en Pons (1996), pp. 45-148. El análisis de los cambios en la organización de los aseguradores en Pons (1995).

<sup>8</sup> La muestra se ha elaborado a partir 121 registros correspondientes a las actas y protocolos depositados en el Arxiu del Regne de Mallorca (=ARM) de los siguientes notarios: Antoni Amengual (1690-1692), Joan Arxengol (1669), Jordi Barceló (1650-1659), Llorenç Busquets (1651-1679), Joan Antoni Campaner (1682-1708), Francesc Cassador (1674-1677), Francesc Femenia (1650-1653), Macià Ferrer (1650-1653), Jaume Antoni Fiol (1642-1654), Jaume Gibert (1662-1665), Antoni Joaneda (1653-1657), Antoni Moll (1662-1681), Joan Ribes (1655-1659), Joan Rotger (1675-1680), Nicolau Rubert (1664-1699), Joan Servera (1659-1690) y Gabriel Vaquer (1650-1652).

En el marco de un comercio en expansión se produjo la reunión de individuos interesados en el negocio del seguro, generalmente vinculados a la producción de mercancías para la exportación, a la actividad mercantil o financiera a los que únicamente se les exige la capacidad para afrontar el porcentaje que le corresponda por su participación en el momento que la sociedad sufra pérdidas y no pueda cubrirlas. Este negocio suponía una actividad más en su estrategia de diversificación del riesgo. El criterio de agrupación conservaba el carácter estamental o al menos profesional: mercaderes por una parte, nobles, artesanos de un mismo gremio... y los conversos. Las primeras sociedades aparecen precisamente ligadas a este grupo así como las mayores complejidades en la organización, gestión y práctica asegurativa.

Las actas de constitución junto con las contabilidades de varias compañías (cuadro 2) reflejan la gestión de estas empresas y permite establecer sus principales características: a) responsabilidad colectiva, solidaria e ilimitada de la masa social; b) carencia de capital social inicial; c) fijación de un límite de cobertura por objeto asegurado en base a unos criterios establecidos por la experiencia de sus miembros<sup>9</sup>; d) clara y simple estructura administrativa con dos cargos básicos aunque con ejemplos de mayor complejidad en la gestión; e) duración

<sup>9</sup> Las actas de constitución reflejan casi siempre el límite arriesgable en cada embarcación. Esta cifra variaba en función de la capacidad financiera de los socios y su número. Por regla general las sociedades más pequeñas imponían un límite que no superaba la 100 piezas de 8 o libras mallorquinas. Las de mayor capacidad arriesgaron hasta 600 piezas de 8 o libras (Caixa major de 1652). Respecto a los criterios elegidos para la contratación las sociedades suelen establecer una esquemática tabla de riesgos. Por ejemplo en la Caixa del Conde de Montenegro el criterio elegido corresponde a la bandera. Las embarcaciones no mallorquinas únicamente pueden asegurarse en la mitad del valor que las mallorquinas. Otros criterios se establecen en función de la tipología del barco y su trayecto (Caixa de Sant Sebastià). Mas extensamente en Pons (1996), p. 214-216.

ilimitada de la actividad a voluntad de los socios.

Cuadro 2.  
Compañías de seguros mallorquinas. 1650-1711(a)

FC	SOCIEDAD	NS	IC	CS	LA
-	Caixa major de 1652	20	1652-64	-	600
25-01-1659	Caixa major de 1659	17	-	-	25
-	Caixa d'Antoni Martí	5	1660-63	-	100
-	Caixa major de Sant Sebastià	25	1661-78	-	200
15-09-1665	Caixó de Miquel Cortès de Josep	7	1665-67	-	2500
06-01-1667	Caixó de Rafel Baltasar Martí	5	1667	-	50
30-03-1667	Caixa del Conde de Montenegro	10	-	-	2200
29-07-1670	Caixó d'Agustí Cortès de Rafel	8	1670-1678	-	50
-	Caixa de Sant Antoni	38	1672-1678	-	300
12-09-1672	Caixa de 1672	7	-	-	100
23-11-1674	Caixa de Nicolau Rubert	6	-	-	100
01-06-1678	Caixa de Cristófol Seguí	10	1678-1681	-	1000
29-12-1679	Caixa de Miquel Mir	8	-	-	-
16-11-1680	Caixa de Jeroni Socies	8	-	-	300
08-12-1680	Caixa de Rafel Moyà	9	-	-	300
28-05-1681	Caixa de Jeroni Serra	8	-	-	400
27-07-1684	Caixa de Gabriel Farrassa	11	-	137,5	200
04-08-1689	Caixa de Josep Ripoll	4	-	200	200
23-01-1711	Cia de Tomàs Llinàs	8	1711-1717	200	-

Fuente: Para las compañías con información contable: ARM [=Arxiu del Regne de Mallorca], Hisenda, número provisional 824, 1586, 2587, 258, 865, 307, 1076 y AH [=Arxiu Històric] 4277-4278. Las sociedades de las que únicamente se dispone el acta de constitución en: Protocolos notariales<sup>10</sup> FC= fecha de constitución; NS= número de socios; IC= información contable; CS= capital social (en piezas de a ocho); LA = límite asegurable por embarcación según estatutos. El límite era objeto de ampliaciones a lo largo de la actividad. (a) En el cuadro se relacionan únicamente las sociedades de las que se conoce el acta de constitución y/o información contable que sirven de base para el presente estudio. En los contratos notariales aparecen muchas más pero no se dispone documentación suficiente.

En esta etapa se configura el modelo de caixa de seguretats en la que se evidencia el interés de la masa social por obtener el beneficio rápido y una escasa inversión a largo plazo. Los socios cedían la gestión a los administradores. El tomador

<sup>10</sup> Caixa del Conde de Montenegro (Joan Servera S-987, ff. 60v-63; Caixa del tomador Nicolau Rubert (Nicolau Rubert R-159, ff. 329-432v.); Caixa del tomador Miquel Mir (Nicolau Rubert R-164, ff. 7v.-9v.); Caixa de Jeroni Socies (Nicolau Rubert R-165, ff. 382v-388v.); Caixa del tomador Rafel Moyà (Nicolau Rubert R-165, ff. 426v-432); Caixa del tomador Jeroni Serra (F-5517, ff. 159v-162); Caixa del tomador Gabriel Farrassa (Joan Servera S-1004, ff. 162-164v.); Caixa del tomador José Ripoll (Nicolau Rubert R-172, ff. 86-88v).

(prenedor) es el encargado de concertar y registrar los seguros. Esta obligado a respetar el límite máximo asegurable por objeto asegurado (embarcación, mercancía, persona...) establecido en los estatutos o en los acuerdos de las juntas celebradas por los socios. Ante una buena ocasión de contratar un seguro por valor superior debe consultar con dos socios de la entidad. Dispone de veinticuatro horas para depositar la prima del seguro contratado en manos del cajero. En caso contrario el seguro corre por su cuenta y riesgo y no de la sociedad. Debe anotar los datos de la póliza suscrita en un libro (embarcación, patrón, asegurado, destino, premio y cantidad asegurada y en caso de efectuar acta notarial se ha de especificar el notario). Por su parte el Cajero es el responsable de la contabilidad. En un registro anota de igual forma que el tomador todos los seguros suscritos. Además de los ingresos detalla los pagos en concepto de siniestros, pleitos otros gastos administrativos. En las sociedades de mayor capacidad aseguradora se ha detectado la existencia de un cargo de control de la gestión denominado *llibrer*, *contracompte* o *oïdor de comptes*, además de cajeros encargados de la administración de las cantidades separadas de las primas en concepto de limosna o para la celebración de misas que "asegurasen" los seguros contratados y, en su caso, el limosnero o el receptor de *misses* encargado de concertar estas celebraciones. Los gestores reciben generalmente un salario en especie en forma de cera. La cantidad anual percibida oscila entre una y dos libras que en valor monetario equivale a un sueldo de 14 sueldos y 1,4 libras mallorquinas. En casos excepcionales los administradores reciben un salario en moneda similar a la retribución en cera.

Tras conseguir las primeras primas, y después del descuento de un porcentaje para la celebración de misas<sup>11</sup>, los socios deciden su inversión en otra actividad generalmente el cambio marítimo a personas que merecen su confianza (patrones mallorquines o extranjeros residentes). En los estatutos se establecen reuniones anuales donde se liquidan los siniestros y gastos de gestión y el beneficio es distribuido entre los socios según su participación. Existen dos modalidades de compañías de seguros: las *caixes* y los *caixons*. Como su mismo término indica la diferencia se establece en su mayor o menor capacidad: en cuanto a número de socios, límite arriesgable por embarcación y cuadro administrativo. Los *caixons* tienen menos de 8 socios y aseguran por un valor inferior a 100 piezas de 8 o libras. Las *caixes* por su parte disponen de una cobertura, masa social mayor y una organización administrativa más compleja<sup>12</sup>.

cuadro 3.  
Operaciones aseguradas por compañías de seguros (1650-1715)(en libras mallorquinas)

ENTIDAD	NC	C/A	VALOR	PREMIOS	V/C
Caixa major de 1652	883	68	163425,7	9403	185
Caixó de Antoni Martí	218	55	17607,2	982	80,7
Caixa major de Sant Sebastià	922	51	105767,8	5136,3	114,7
Caixó de Miquel Cortès	260	87	9350,4	503,2	36
Caixó de Rafel Baltasar Martí	27	27	1095,2	58,8	40,5
Caixó de Agustí Cortès de Rafel	398	44	10378	544,6	26
Caixa major de Sant Antoni	236	34	32787,2	1892,4	139
Caixa de Cristófol Seguí	82	21	19506,8	1180	237,8
Compañía de Tomàs Llinàs	277	56	65368,5	4686,8	236

Fuente: idea cuadro 2. NC= número de contratos; C/A= media de contratos por año; V/C= valor medio por seguro.

<sup>11</sup> Las compañías de seguro destinan un porcentaje que oscila entre un 10 y un 15% de las primas cobradas en concepto de premio en cada seguro con la intención de conseguir la protección religiosa para la embarcación u objeto asegurado. Esta práctica perduró en el siglo XVIII. El mismo Villar (1986), vol. IV, pp. 499-500 describe como las misas representan un importante gasto en el negocio de seguros de la casa Alegre.

<sup>12</sup> Pons (1996), p. 219-224.

La inexistencia de reservas, ni legales ni estatutarias, suponía que si el ejercicio era negativo los socios desembolsaban el capital necesario para hacer frente a las deudas contraídas. Ello implicaba que ante la coincidencia de sucesivos ejercicios negativos los socios optaban por la liquidación de la sociedad y la formación en breve de otra en una nueva coyuntura favorable. Este fenómeno explica la escasa supervivencia de la de las compañías cuya actividad no supera, en su mayoría, los cinco años<sup>13</sup>. Por otro lado esta característica no es específica ni del mercado mallorquín y de la época sino que perdurará hasta bien entrado el siglo XIX y desaparecerá cuando se transformen las características estructurales del mercado asegurador español<sup>14</sup>.

**Modalidades y formas organizativas. Hacia una concentración y especialización del negocio.**

Las primeras compañías aparecidas en la década de los años cuarenta y cincuenta están ligadas única y exclusivamente a los conversos mallorquines. Los chuetas encuentran en la fórmula asociativa el vehículo de intervención y control progresivo del mercado asegurador, un negocio paralelo y similar al de la crédito en el que tradicionalmente se han especializado. Sin embargo la modalidad asociativa en la aseguración pronto es

<sup>13</sup> De las noventa *caixes de seguretats* registradas entre 1650 y 1699, número que no integra las formadas por conversos que tienen un comportamiento dispar, únicamente siete tienen una supervivencia superior a los cinco años. Se trata de las sociedades representadas por Jaume Bover (1658-1665), Andreu Veny (1678-1683), Sebastià Llopis (1679-1692), Miquel Mir (1679-1683), Miquel Mateu (1682-1692), Gabriel Tarrasa (1683-1691) y Domingo Ferragut (1689-1696). Pons (1996), pp. 244-245.

<sup>14</sup> Frax y Matilla (1996), p. 192. Según las autoras de las 128 compañías localizadas en el siglo XIX un 40% desaparecieron antes de cumplir sus primeros cinco años de actividad.

imitada por otros grupos de cristianos viejos entre los que encontramos nobles, mercaderes y artesanos ya sea por un simple acto mimético o por las ventajas competitivas que aporta. En el desarrollo y difusión del modelo de *caixa de seguritat* existen dos etapas separadas por unos años claves: 1678-1679. Hasta esa fecha las sociedades de seguros, aunque ya imitadas, están constituidas mayoritariamente por conversos. Sin embargo a raíz de la masiva e intensa represión inquisitorial de esos años y la más reducida pero más cruenta de los años 1689-1691 el mercado es abandonado forzosamente por los chuetas. Esta coyuntura en lugar de provocar una vuelta a la participación individual acelera la proliferación de sociedades de seguros integrados por diferentes segmentos socioeconómicos. Esta retirada puntual de los promotores de la fórmula colectiva no interrumpe el fenómeno de ascenso de la *caixes de seguritat* que prosiguen acaparando mayor cuota de mercado. La vuelta de los chuetas a mediados de la década de los ochenta no modifica esta tendencia. En cambio sí se transforma la estrategia de este grupo que, en lugar de constituir sociedades endogámicas que han sido fácilmente identificadas y confiscadas por la Inquisición, forma sociedades mixtas con cristianos viejos. Como expertos en el negocio realizan en ellas las tareas de gestión. Sin embargo, en los momentos en que se reactiva el interés del Santo Oficio éstos son sustituidos por otros socios, naturalmente cristianos viejos<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> Un ejemplo de este comportamiento es la sociedad creada el 8 de diciembre de 1680 por cinco chuetas (Guillem Tarongí, Rafel Moyà, Rafel Fortesa de Gaspar, Francesc Salvador Aguiló, Rafel Tarongí de Guillem), un artesano (el sastre Antoni Morro), un notario (Nicolau Rubert, socio habitual de entidades de seguro y formalizador de estos contratos) y dos destacados cargos de la Inquisición Mallorquina (Sebastià Ferragut, secretario del Santo Oficio y Domingo Ferragut notario de secuestros del Tribunal). Los socios chuetas se turnan en la gestión hasta 1686. En 1687 en el momento que el Tribunal del Santo Oficio retoma los procesos la función de *tonador* (el cargo visible) es asumido por Domingo Ferragut. De esta forma, y más en este caso

Es precisamente en la primera etapa de este proceso de desarrollo de las sociedades de seguros y en torno a las sociedades conversas donde se identifica una estructura (tamaño y forma) de las empresas de seguros más desarrolladas y el establecimiento de una serie de alianzas entre las sociedades de seguros chuetas que permitían ahorrar costes de transacción internalizando algunas funciones correspondientes al mercado.

Entre 1650 y 1678 los jueoconversos mallorquines crearan una sofisticada red de sociedades de seguros a través de las cuales consiguieron controlar el negocio. Desde la década de los años cincuenta los chuetas constituyen sociedades con gran número de miembros<sup>16</sup>, una gran capacidad aseguradora para la época (hasta 600 piezas de a ocho o libras por embarcación<sup>17</sup>) y con una compleja estructura administrativa. En esencia, su constitución y funcionamiento es similar a cualquier *caixa*, pero por su volumen y por la relación que establece con otras aseguradoras más pequeñas es designada por sus propios socios como *Caixa Major*. Esta denominación se explica porque muchos de sus miembros constituyen a su vez, en grupos reducidos, *caixons*, con un funcionamiento independiente pero que reciben ciertas prestaciones de la *Caixa Major*.

Este sistema permite que a la hora de concertar un seguro la *Caixa Major* suscrita una cantidad importante y el resto del

en que los socios chuetas se alían astutamente con miembros de la inquisición, sus intereses permanecieron camuflados y a salvo de la vorágine inquisitorial. ARN, Protocolos notariales, Nicolau Rubert, R-165, ff. 426v-432.

<sup>16</sup> La *Caixa* con una masa social mayor es la de Sant Antoni que dispone de 36 socios. ARN, Hisenda, número provisional 307.

<sup>17</sup> Cantidad máxima arriesgada por una sociedad formada por veinte conversos que opera entre 1652 y 1664. ARN, Hisenda, número provisional 824.

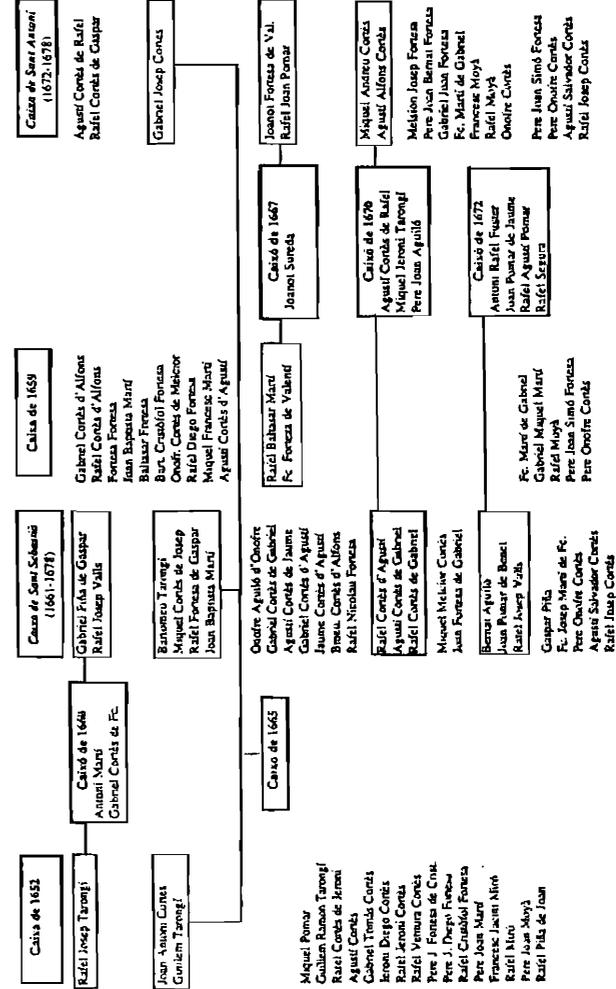
valor se distribuya entre los caixons y socios que deseen una participación a título individual. Con esta fórmula los chuetas pueden cubrir el valor total de un contrato de seguro en su propia red sin tener que acudir a aseguradores externos a su círculo. Por otra parte la sociedad mayor facilita créditos a bajo interés a las entidades menores para hacer frente a los déficits coyunturales. Igualmente en los pleitos consulares establecen una defensa conjunta.

Este entramado conduce a la existencia de un denso sistema asegurador, toda vez que también se establecen relaciones entre diferentes Caixas majors a través de la creación de caixons con miembros comunes (Gráfico 1). Ejemplo de ello es la constitución del caixó del tomador Miquel Cortès de Josep. El 15 de setiembre de 1665 se reúnen cuatro socios de la *Caixa de Sant Sebastià* (Miquel Cortès d'Agustí, Rafel Fortesa de Gaspar, Joan Baptista Martí y Bartomeu Tarongí), dos de la *Caixa de 1652* (Joan Antoni Cortès y Guillem Tarongí) y uno de la *Caixa de Sant Antoni* (Gabriel Josep Cortès) para constituir la sociedad. Estos siete conversos siguen siendo miembros activos de sus respectivas *Caixes Majors* en los que participan en los cargos administrativos pero a su vez forman parte de una entidad menor en este caso dirigida por el tomador Miquel Cortès de Josep y el cajero Rafel Fortesa de Gaspar.

Con estos mecanismos este grupo consigue una importante concentración de la actividad aseguradora. A modo de integración vertical las empresas mayores disponen del control de la sociedades subsidiarias a través de socios comunes lo que les permite mantener una misma estrategia e interés. A su vez esta

56

Gráfico 1.  
Esquema de sistema asegurador creado por los conversos mallorquines a través de las relaciones entre sus sociedades.



Fuente: Pons (1996).

red de sociedades interrelacionadas permite reducir los costes de transacción al internalizarlos a través de la gestión. En la mayor parte de los seguros se elimina el coste del intermediario sea notario o corredor al asumir la función de contactar asegurado con asegurador. En este caso será la Caixa o Caixes Majors las que se encargaran de distribuir el seguro entre los miembros de la red. Además acaparan la mayor parte de los seguros de su grupo puesto que los socios tienen la obligación de hacerse asegurar en su entidad y además obtienen los seguros de la mayor parte de integrantes de su comunidad. De la misma forma al actuar conjuntamente se reducen los costes de la defensa en los pleitos, gastos en la participación de la recuperación de restos en los casos de abandono<sup>18</sup> y se dispone de un flujo constante de información.

Ciertamente las Caixas majors chuetas presentan aspectos que las diferencian de las entidades formadas por los cristianos viejos:

a) la inversión del capital acumulado a través de las primas les permite conseguir mayor estabilidad y seguridad a largo plazo. En sus estatutos se obliga a movilizar el dinero en caja en forma de préstamos a alguno de sus socios a un interés preferencial<sup>19</sup>

<sup>18</sup> Cesión de los bienes asegurados que, cuando concurren determinadas circunstancias en caso de siniestro y a cambio de indemnización, efectúa el titular de una póliza en favor de su entidad aseguradora en cuya virtud pasan tales bienes a la propiedad de ésta, que debe satisfacer el total de la indemnización y no la proporción que de otro modo le correspondería. Castelo y Perez (1972), p. 11. Se trata de una forma excepcional de cobrar el seguro que tiene, según Nehlse-Von Stryk (1988), p. 399, dos características: supone la liquidación definitiva del contrato y el asegurado transfiere al asegurador el derecho sobre el objeto asegurado.

<sup>19</sup> En el capítulo cuarto de los estatutos de la Caixa de 1672 se indica que cuando en la caja se acumula 25 libras mallorquinas deberán prestarse con un interés del 6% a uno de los socios, siguiendo el criterio de primar a los que no disponen de ningún préstamo concedido por esta entidad. El rédito se pagará anualmente al cajero. Pasqual (1891), p. 66.

respecto al mercado. A cambio, el capital prestado debe estar a disposición del cajero en el momento que sea necesario para la Caixa. Por su parte las sociedades de los cristianos viejos, tal vez por la larga tradición cristiana de condena de la usura, prefieren el cambio marítimo. Operación que reporta importantes beneficios pero que está a merced de los mismos riesgos que el seguro. Con el préstamo a interés los conversos consiguen mantener movilizado el capital pero de forma más segura. De esta forma los chuetas en sus estatutos se anticipan en la formación de lo que podríamos llamar una "embrionaria reserva". Esta diferente estrategia de inversión explica la mayor longevidad de la entidades aseguradoras conversas.

b) una mayor complejidad administrativa: además de tomador y cajero, llibrer (cargo de control de la gestión), Caixer de les almoines y almoiners. A diferencia de las sociedades formadas por cristianos viejos los cargos son de elección anual. Todos los miembros van rotando en el ejercicio de los diferentes funciones administrativas<sup>20</sup>.

c) una diferente concepción religiosa que se materializa en el destino de un porcentaje de las primas a limosnas para los miembros de su comunidad en lugar de destinarlas a celebración de misas para la salvaguardia de los seguros suscritos<sup>21</sup>.

Es relativamente sencillo explicar estas complejidades

<sup>20</sup> En los estatutos se designa un día, generalmente fiesta o día señalado para la elección. El sistema electivo se basa en los votos de los socios, por mayoría, sin que sea preceptivo un periodo obligatorio de descanso. La reconstrucción de los cargos en algunas sociedades ha permitido deducir que la rotación se produce sin un orden establecido aunque no abunden las repeticiones. Pons (1996), p. 229-230.

<sup>21</sup> Braunstein (1976), p. 188, describe como la comunidad conversa mantiene su propio sistema de beneficencia para atender a los necesitados de su comunidad. Su orgullo de casta les impide aceptar beneficencia del exterior. Esta ayuda consiste en nombrar a miembros destacados de la comunidad para recaudar un fondo para limosnas.

además de la mayor supervivencia de las sociedades de este grupo atribuyéndolas a la endogamia familiar, a las diferencias antropológicas de los conversos y a su cohesión socio-religiosa. Aún sin despreciar estos elementos cabría explicar la concentración y especialización de este grupo a partir de mejoras organizativas y administrativas que permiten, sobre la base de una comunidad cohesionada, ahorrar importantes costes de transacción.

La desaparición de esta compleja organización no se debe a factores intrínsecos de la propia estructura económica-social sino a causas exógenas. La persecución inquisitorial pone fin, de forma temporal, a la intervención masiva de los chuetas en el negocio del seguro<sup>22</sup>. Al reintegrarse a mediados de la década de los ochenta cambian de estrategia integrándose en sociedades mixtas y no se ha detectado la reconstrucción de la red aseguradora conversa. Sin embargo su legado, las *caixes* como modelo que ellos impulsan y promueven, aunque con una mayor simplicidad, se impone en el mercado.

#### DIFUSION Y EVOLUCION DEL MODELO EN EL SIGLO XVIII

El modelo asegurador basado en las *caixes de seguretats* gestado en la segunda mitad del siglo XVII se consolida y mantiene durante la centuria siguiente. En las sociedades aseguradoras de la segunda mitad del siglo XVIII apenas se detectan cambios significativos. El examen de las actas de

<sup>22</sup> El arresto de un total de 237 conversos desde octubre de 1677 y durante el año siguiente. Las confiscaciones se sucedieron durante 1678 y 1679. Braunstein (1979), p. 126; Campaner (1984), p. 433.

constitución de seis sociedades (cuadro 4) permiten mantener esta afirmación. Persisten las mismas características: a) son sociedades colectivas; b) la misma denominación de *Caixes de seguretats*; c) idénticos administradores: tomador y cajero. Al primero se le exige un plazo para depositar las primas en manos del cajero del mismo modo que sus homónimos del siglo XVII<sup>23</sup>; d) descuento de un porcentaje de las primas para la protección religiosa<sup>24</sup>; e) inexistencia de capital social inicialmente desembolsado.

De igual forma persiste la limitación del riesgo por objeto asegurado aunque con la consiguiente actualización de la cifras límite al contexto de la época. En estos momentos ya se ha generalizado la percepción de un salario monetario para los administradores que se cifra en los 7 pesos. Los socios se reúnen anualmente para contabilizar los beneficios o pérdidas. Al final de la sesión deciden la continuación o liquidación de la sociedad.

Los únicos cambios significativos que evidencian la llegada de ciertos aires de renovación se detectan en la *Caixa Santo Christo de Santa Cruz, La Virgen su Madre Santísima de los Dolores, el Patriarca San Joseph, San Ignacio y las benditas Almas del Purgatorio*<sup>25</sup> que opera entre 1787 y 1793<sup>26</sup>. Entre las

<sup>23</sup> Persiste el plazo de veinticuatro horas aunque en la sociedad *Santo Cristo de Santa Cruz y la Purísima Concepción* se alarga el término hasta los dos días.

<sup>24</sup> Únicamente cambian las cantidades que pueden oscilar desde los cuatro cirios de media libra de la *Caixa Dulcísima Cor de Jesús* a la 1/2 parte de los beneficios que señala la *Caixa de Sant Martí*.

<sup>25</sup> ARM, Fondo Mayol y Roca, 29.

<sup>26</sup> Existe cierta confusión en la contabilidad de la sociedad en los últimos meses de actividad. El 25 de octubre de 1792 se ordena al cajero que se abstenga de concertar seguros con motivo de la guerra con Francia aunque en una nota se renueva la autorización. Existen datos contables hasta el 21 de febrero de

principales innovaciones cabe destacar que es la primera sociedad detectada en que el tomador recibe también el nombre de Director<sup>27</sup> y no percibe un salario sino un porcentaje respecto a las primas de los seguros contratados, concretamente un 1 por 1000<sup>28</sup>. En tónica con las sociedades de seguros que se están imponiendo en otros centros, distribuyen la participación social en acciones (30 acciones) en sustitución de la forma tradicional de partes. Aunque esta adopción se realiza únicamente desde el punto de vista formal puesto que no existe un desembolso de capital ni la responsabilidad limitada de los socios<sup>29</sup>.

Cuadro nº 4  
Período de actividad y capacidad de cobertura de las sociedades de seguros 1767-1793

FC	SOCIEDAD	MS	IC	CS	LA
09-07-1767	Dulcíssim Cor de Jesús i Sant Ignasi	2	1767-1782	-	300
04-09-1773	Santo Cristo de Santa Cruz y la Purísima Concepción	16	1773-1782	-	1000
01-08-1774	Divino y Sagrado Corazón de Jesús y Sant Ignacio	4	1774-1779	-	300
01-10-1774	Sant Martí	14	1774-	-	1000
07-02-1784	Patricarca San José, el Santo Cristo	?	1784-1792	-	?
15-02-1787	Santo Cristo de Santa Cruz, la Virgen su madre...	11	1787-1793	-	3000

FC= Fecha de constitución; MS= número de socios; IC= información contable; CS= capital social (en libras mallorquinas); LA = límite asegurable por embarcación según estatutos.

1793. ARM, Mayol y Roca, 29, s.f.

<sup>27</sup> La sociedades de seguros por acciones analizadas por Delgado (1981), pp. 297-305 poseen un cuadro administrativo encabezado por un Director, subdirector, conciliarios y un contable.

<sup>28</sup> En las sociedades malaqueñas de principios del siglo XIX García Montoro (1989), p. 269 los directores reciben como pago por su trabajo entre el 2 y el 34 de las utilidades netas de las sociedades a finales de año.

<sup>29</sup> Parece ser que no en todas las sociedades por acciones de carácter privado que se desarrollaron en el siglo XVIII se asumía la responsabilidad limitadas. Petit (1979), p. 60 afirma que la responsabilidad de los socios y el carácter transmissible de las acciones se determinaba en los estatutos de cada sociedad. Estos son los que indican la naturaleza personalista o capitalista de cada entidad.

La masa social de las compañías del setecientos demuestra el interés de las principales familias comerciantes en participar en el negocio del seguro (Fontichelli, Billon, Marcel, Feliu y Mayol<sup>30</sup>). Su presencia en las distintas caixas denota una concentración del negocio en manos de los más importantes negociantes de la época. Por otra parte la existencia en común de un mismo cajero y tomador determina una mayor especialización en la gestión que en épocas precedentes. Los mismos administradores, en el caso de Isabel Ripoll y Josep Armati gestiona coetaneamente, al menos, cuatro caixas distintas.

Cuadro nº 5  
Masa social de la sociedades de seguros mallorquinas 1767-1793

SOCIEDAD ACTIVIDAD	Dulcíssim... 1767-1782	Santo Cristo... 1773-1782	Divino... 1774-1779	Sant Martí 1774-?	Santo Cristo... 1787-1793
CAJERO TOMADOR	Pau Gomila Josep Armati	Isabel Ripoll Josep Armati	Isabel Ripoll Josep Armati	Isabel Ripoll Josep Armati	José Ripoll J. B. Feliu
SOCIOS	Francesc March de Bonwasip	Billon Antonio Marcel Claudio Marcel Gaspar Vidal Mariano Ferrer Antonio Ferrer Domingo Pujol Bartolomé Fons Antonio Llampayes Antonio Gomila P. O. Ripoll Tomas Sora Miquel Vidal	Antonio Marcel Antonio Gomila	Antonio Marcel Antonio Gomila Claudio Marcel Domingo Pujol J. B. Galera Josep Ripoll Domingo Pujol Pelegro Fontichelli Josep Cardona P. A. Guitard socio sin ident. socio sin ident.	Jeronimo Ribera Juan Ripoll Claudio Marcel Bartolome Fons Martí Mayol Francisco Noyà Antonio Sarra Andres Feliu P. O. Ripoll

Fuente: ARM, AH. 4844, 4847, 4846 y 4842; C. Manera, *Comerc i capital Mercantil...*, p. 267 y ARM, Fondo Mayol y Roca, 29.

Es interesante destacar el mantenimiento del modelo sin apenas transformación durante el siglo XVIII y cómo los socios de

<sup>30</sup> Para entender el papel de estas familias de comerciantes en la actividad mercantil de la isla véase Manera (1988).

estas sociedades persisten en su preferencia en tener participaciones en varias sociedades, primando el criterio de diversificación del riesgo, en lugar de intentar adoptar la creación de sociedades por acciones de moda en otros enclaves de la monarquía hispánica que podían solucionar el problema de la responsabilidad ilimitada y a su vez aportar una mayor capacidad de contratación.

#### LA CRISIS DEL SISTEMA

Tal como se ha analizado durante el setecientos mientras en Europa<sup>31</sup> y España<sup>32</sup> se producían cambios significativos en el seguro marítimo con el desarrollo de las sociedades anónimas<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Balperin (1950), p. 63-84, identifica esta centuria como la época de las compañías. Las primeras sociedades por acciones aparecen en el contexto especulativo que desemboca en la South Sea Bubble. La primera Compañía Inglesa de seguros marítimos se crea en 1720 y diez años antes se había fundado la primera compañía de seguros de incendios la Sun Fire Office. Del año 1720 datan dos sociedades por acciones que en un principio se crearon para la explotación del seguro marítimo pero que más tarde ampliaron sus actividades al ramo de incendios y de vida. Se trata de la London Assurance Company y la Royal Exchange Assurance Corporation. En el continente europeo se extiende a partir de la segunda mitad de la centuria. En el caso de Amsterdam entre 1766-1780 véase Spooner (1983) y para Nápoles en la misma época la obra de Assante (1979)

<sup>32</sup> En la segunda mitad del siglo XVIII se generaliza la creación de sociedades anónimas y comanditarias por acciones. A. M. Bernal (1992), p. 502, nota 269, sitúa la primera referencia de una compañía española de seguros operando en Cádiz en 1760. Además realiza un repaso de las compañías de seguros instaladas en las diferentes ciudades y puertos españoles. "según mi estimación, a fines de la centuria del XVIII había constituidas alrededor de un centenar de compañías operando en seguros". Este autor cita siete sociedades en Barcelona en 1789, una en Bilbao en 1783, nueve en Málaga en 1800, dos en la Coruña en este mismo año, una en Santander en 1793, etc. En Barcelona se sitúan la Sagrada Familia que funciona desde 1711 y la Compañía Barcelonesa de Seguros Marítimos desde 1776. P. Vilar (1986), vol IV, pp. 537-540. Otras referencias en Delgado (1981), pp. 293-307, García-Baquero (1976), pp. 420-440 y Manera (1988), p. 267.

<sup>33</sup> Frax y Matilla (1996), p. 186, explican la importancia en este sector la difusión de las compañías comanditarias por acciones en su camino hacia el desarrollo de las sociedades anónimas. Citan este tipo de sociedades en el último tercio del siglo XVIII en Cádiz, Barcelona, Málaga, Santander y concretan que el 90 por ciento de ellas tenía por objeto el seguro. Poseían entre 14 y 69 socios, su capital social oscilaba entre 150.000 y 1000000 de pesos y el valor nominal de cada acción se sitúa entre 5000 y 10000 pesos. Como ellas comentan muy elevado. Sin embargo me atrevería a matizar que ese capital en la mayoría de ocasiones, por no decir todas no se desembolsaba en su totalidad. Por tanto en la realidad el desembolso por acción es mucho menor. Tafunell (1989), p. 467 afirma que con anterioridad a la I Guerra Mundial en las sociedades anónimas españolas el desembolso de capital no solía exceder del 25 por ciento del nominal fundacional.

en Mallorca se prolonga el mismo esquema sin apenas cambios apreciables. A finales del setecientos perviven las cajas de seguros con una organización prácticamente idéntica a sus predecesoras del XVII. Sin embargo la actividad comercial se ha transformado sobre todo con la apertura de nuevos mercados una vez habilitado el puerto de Palma para el comercio colonial<sup>34</sup>. El seguro marítimo que proporcionan las caixes no cubre las necesidades de la época. Sus limitaciones vienen determinadas por su escasa capacidad de cobertura manteniendo un límite de riesgo por objeto asegurado muy bajo, por la carencia de capital social que hace depender de desembolsos directos por parte de los socios en caso de siniestro e inexistencia de metálico en la caja y a su vez por la falta de reservas que respondan de las responsabilidades asumidas en las pólizas.

A finales del siglo XVIII los ilustrados son conscientes de la carencias que afectaba a la organización aseguradora de la isla. En su análisis del comercio contemporáneo aportan la falta de seguros como uno de los factores de su debilidad. En la Memoria de la Sociedad Económica de amigos del país publicada en 1784<sup>35</sup> (véase anexo 1) se analiza con asombrosa claridad las limitaciones del seguro autóctono en manos de las cajas de seguros. El autor describe como el mercado de seguro está en manos de una cuantas "cajas" muy débiles que no cubren más que hasta las 4000 libras. Los intentos de crear una compañía de seguros con una capacidad de cubrir doce mil libras se quedó en

<sup>34</sup> El puerto de Palma fue habilitado al tráfico colonial con los Aranzales reales para el comercio Libre de España a Indias del 12 de octubre de 1778. Para las repercusiones mercantiles de este hecho ver C. Manera (1988), p. 209.

<sup>35</sup> Sarra y Frau (1784), pp. 44-46.

proyecto. En el momento en que se confirma un siniestro los cajeros de las caixes se reúnen con el asegurador y, según el mismo relato, intentan aplazar el pago y en muchas ocasiones ello conduce a un pleito en el Consulado de Mar que dilata la decisión. De igual forma explica que los mercaderes que disponen de corresponsales en otras plazas aseguran en Cádiz, en Barcelona o en Amsterdam<sup>36</sup> con el perjuicio que supone para la balanza de pagos de la isla. Sin embargo no todos los comerciantes disponen de ellos y deben soportar esta situación. Finaliza el ilustrado proponiendo la creación de una gran Caixa en la que participe todo el Reino o una compañía de los pueblos y cuyas operaciones se realizaran a través de Taula Numularia de la Universitat.

El sistema asegurador basado en las Caixes, un siglo antes novedoso y dinámico, se ha convertido con el tiempo en una institución anquilosada y anacrónica. Por una parte el límite asegurado por objeto asegurado es escaso y por otro los compromisos asumidos por las cajas no se resuelven con la prontitud exigible en este tipo de contratos. Al igual que el resto del mercado de seguros español, el ciclo bélico de 1793-1804 afectará al comercio y a las compañías de seguros y se encargará de liquidar definitivamente esta organización. Pronto se inaugurará una nueva fase con un nuevo marco legislativo en el que el sector de seguros en Mallorca trata de adaptarse.

<sup>36</sup> La contratación de seguros en plazas foráneas que explicita el ilustrado no es un fenómeno propio de finales del siglo XVIII sino que en el siglo anterior es un comportamiento habitual en los grandes comerciantes y representantes que tenían fuertes contactos en el exterior. Pons (1996), p. 45-47.

## ANEXO

### \*TRABA XII

#### Falta de seguros

Demos ya un paseo vamos al muelle, y veremos á nuestros comerciantes en corrillos llenos de temores, buscando noticias de sus caudales que corren los riesgos del mar. ¡O y que sustos y que congojas no les cuesta verse amenazados todos los días con la ruina de su casa! se dirá luego que ellos tienen la culpa, lo hubiesen asegurado; el que asegura dura, dice el refrán; pregunto; ¿y tenían proporción? lo dudo; exáminenos este asunto que lo merece.

Babía una compañía de seguros de doce mil libras, que por desgracia de tener desunidos sus miembros pereció en la misma cuna; quedaron unas pocas cajas de fuerzas tan debiles, que se puede dudar de su existencia; sin embargo aseguran, y su mayor esfuerzo es hasta quatro mil libras; ¡grande hazaña para un comercio de verduras! llega á verificarse la avería y la pérdida de los efectos asegurados; acude el interesado se juntan los cajeros, parece que se les arranca la mitad del alma, va muy valida entre ellos la gran sentència: en pagar no seas corriente; se escusan grandemente cobrador con tenedor, van y vienen papeles y por ultimo se arma un pleyto, ¿y que tal? un pleyto del Consulado de Mallorca.

Los comerciantes mas economicos que saben y han sufrido estos engorros, aseguran sus caudales en Barcelona, en Cadix, en Amsterdam, y el premio sale de la Isla en perjuicio de su balanza; pero este remedio aunque funesto á la causa pública no alcanza á todos: pocos son los individuos del comercio, que tengan correspondientes en aquellas plazas, y sin ellos carecen de esta proporción.

Señores, los seguros son el alma del comercio, si ella es ruin no podrá resultar sino un comercio malo: si carece de alma será un cuerpo sin alma ó en buen romance un cadaver; vease ahora por el estado infelicísimo que tienen aqui los seguros qual será el concepto, que merece nuestro comercio.

Es cosa averiguada por una multitud de combinaciones, que refieren los padres maestros de Política, que el asegurador que continua por largo tiempo este negocio siempre gana. Lo tengo por constante, y es un bello presupuesto para encaxar un proyecto capaz de remediar esta traba, o enfermedad cronica de nuestro comercio; atención: hagase una caja de seguridad sin limitación de cantidades, en que el asegurador sea todo el Reyno, ó una compañía de los pueblos; que el cobrador y tenedor sea la Tabla (8) que allí se deposite el premio llevandose cuenta separada, añadase un oficial ó el salario competente á los actuales; será la caja mas fuerte, mas solida y de mas credito que se haya visto; podrá tenerse por segura la ganancia en el discurso de muchos años, y el espíritu y actividad, que tomará el comercio por consecuencia necesaria. Esta es una idea, y si se probase no será difícil extender el plan.

(8) En Palma hay un deposito publico desde tiempos muy antiguos, llamado mensa ó Tabla numularia universal, en la que depositan quantos caudales quieran los particulares ó Comunidades de todo el Reyno con facultad de sacarlos siempre que gusten sus dueños, sin que estos deban pagar por ello el menor interes; quedando responsable de qualquier quiebra culpable el Tablero, y todo el Reyno de un caso fortuito\*.

## BIBLIOGRAFIA

- ASSANTE, F. (1979): Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel settecento. Storia della 'Real Compagnia' 1751-1802, Nápoles.
- BERNAL, A. M. (1992): La financiación de la Carrera de Indias, Sevilla.
- BIBILONI AMENGUA, A. (1995), El comerç exterior de Mallorca (1650-1720), Palma.
- BRAUNSTEIN, B. (1976): Els xuetes de Mallorca, Barcelona.
- CAMPANER, A. (1984): Cronicon mayoricense, Palma.
- CASSON (1984): "The theory of vertical integration: A survey and synthesis", Journal of Economic Studies, 11, 2, pp. 3-43.
- CASTELO MATRAN, J. y PEREZ ESCACHO, J. M. (1972), Diccionario básico de seguros, Madrid.
- COASE, (1937; 1980): "La naturaleza de la empresa", ICE, n° 557, pp. 67-76.
- DELGADO, J. M. (1981): Cataluña y el sistema de Libre comercio (1778-1818), tesis doctoral. Inédita. Barcelona.
- FRAX ROSALES, E.; MATILLA QUIZA, M. J. (1993): "Los seguros en España 1830-1934", V congreso de la Asociación de Historia Económica, San Sebastián.
- FRAX ROSALES, E.; MATILLA QUIZA, M. J. (1996): "Los seguros en España: 1830-1934", RHE, XIV-1, pp. 183-203.
- GARCIA-BAQUERO, A. (1976): Cádiz y el Atlántico (1717-1778), Sevilla.
- GARCIA MONTORO, C. (1989): "Sociedades de seguros marítimos en Málaga en el siglo XIX", Homenaje al profesor Carlos Seco, Madrid, pp. 261-271.
- GARCIA MONTORO, C. (1990): "El Lloyd Malagueño. Noticia de una sociedad de seguros marítimos de la segunda mitad del siglo XIX", Anuario, IV, pp. 19-36.
- GARCIA SANZ, A.; FERRER MALLOL, M.T. (1983): Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona, Barcelona.
- GIRALT, E. (1956-59): "La colonia mercantil francesa de Barcelona a mediados del s. XVII", Estudios de Historia Moderna, 4, pp. 215-278.
- GIRALT, E. (1986): "Familia, afers i patrimoni de Jaume Cortada, mercader de Barcelona, baró de Maldà", Estudis d'Història Agrària, 6, pp. 271-318.
- HALPERIN, J. (1950): Los seguros en el régimen capitalista, Madrid.
- LOBATO FRANCO, I. (1995a): Compañías y negocios en la Cataluña preindustrial, Sevilla.  
- (1995b): "El negocio del seguro en Barcelona, 1650-1712", Boletín de la Institución Fernán González, n° 210, pp. 91-106.
- MANERA, C. (1988): Comerç i capital mercantil a Mallorca 1720-1800, Palma.
- MARTINEZ SHAW, C. (1990): "La compañía de seguros de Salvador Feliu de la Peña (1707-1709)", Actas del II Congreso Internacional del Estrecho de Gibraltar, Cadiz (en prensa).
- NEHLSSEN VON STRYK, K. (1988): L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo, Roma.
- MUNTANER, LL. (1987): Els xuetes de Mallorca: Espai. Economia i societat a finals del segle XVII, Tesis doctoral inédita, Barcelona.
- PASQUAL, E. (1891): "Seguros marítimos en Mallorca", BSAL, IV, pp. 64-67.
- PETIT, C. (1979): La compañía mercantil bajo el régimen de las ordenanzas del Consulado de Bilbao 1737-1829, Sevilla.
- PONS, J. (1995): "Cambios en la organización de los aseguradores mallorquines durante la segunda mitad del siglo XVII", Boletín de la Institución Fernán González, Año LXXIV, Anexo al n° 210, pp. 9-23.
- PONS, J. (1996): Companyies i mercat assegurador a Mallorca (1650-1715), Palma.
- SPOONER, F. (1983): Risks at sea. Amsterdam insurance and maritime Europe. 1766-1780, Cambridge.
- SARRA Y FRAU, I. (1784), Memorias de la Real Sociedad Económica Mallorquina de Amigos del País. Primera Parte, Palma de Mallorca.
- SELKE, A. (1980): Vida y muerte de los chuetas en Mallorca, Madrid.
- TAFUNELL, J. (1989): "Asociación mercantil y Bolsa", en A. Carreras (coord.), Estadísticas históricas de España, siglos XIX y XX, Madrid, pp. 463-483.
- TENENTI, A. (1959): Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise: 1592-1609.
- WILLIAMSON, (1985; 1991): Instituciones económicas del capitalismo. México.